

Els actuals governs de França i Gran Bretanya estan decidits a passar a la història com els promotors d'un enllaç, per sobre o per sota, al Canal de la Mànega. Un vell projecte que ara sembla que va de veritat. Margaret Thatcher i François Mitterrand tenen fet un calendari i un pla de treball que, sense gastar-se una pesseta, faran possible un vell desig d'ambdós estats. En la darrera reunió dels dos caps de govern a Londres, les diferències polítiques no es van fer sentir a l'hora d'acostar el continent europeu a les illes, o les illes al continent.

La construcció d'un pont sobre les aigües del Canal de la Mànega o d'un tunel per sota és un vell projecte que, des de fa 183 anys, ha ocupat els diferents governs de França i el Regne Unit. La magnitud de l'obra i l'entenniment entre els dos països han estat sovint els obstacles per dur-la a fi.

CANAL DE LA MÀNEGA,
ARA VA DE VERES

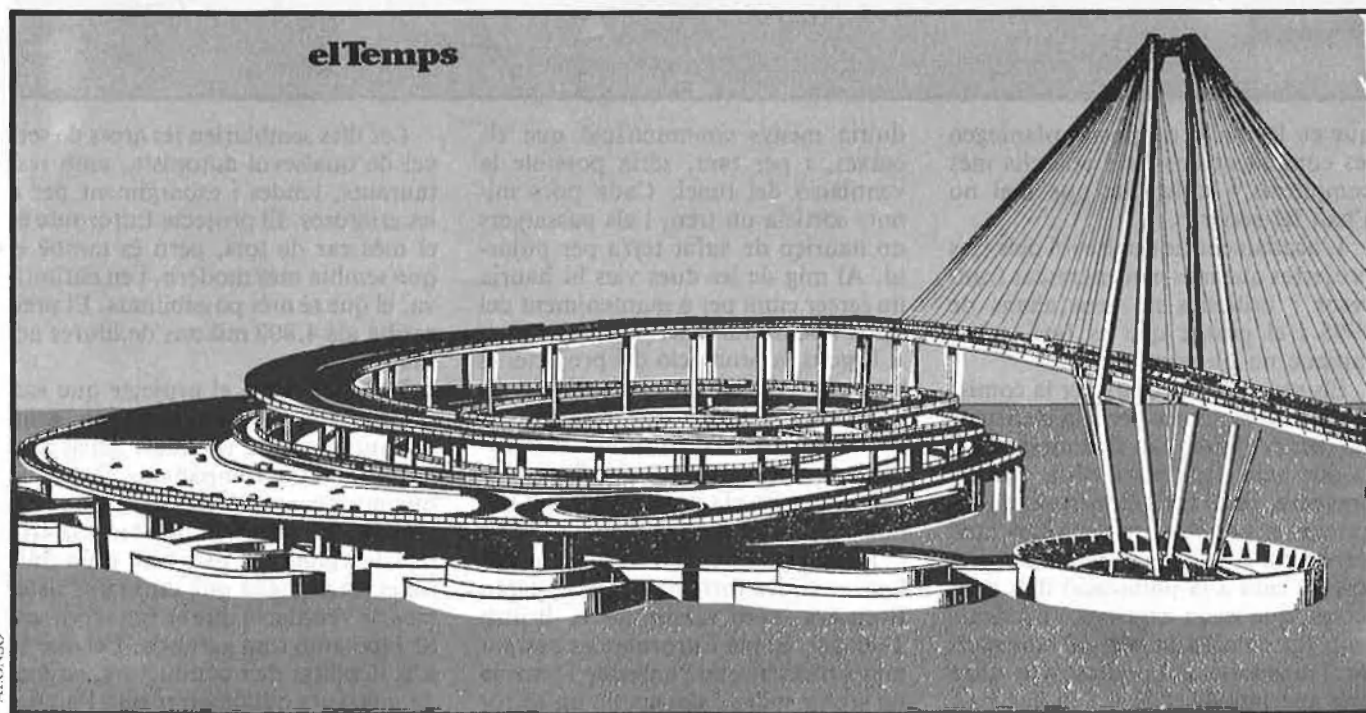
Un túnel de segles

Després que durant molts anys s'amuntegassen els projectes per travessar, a peu sec, el canal que separa Anglaterra i França, aquest mes de gener pot resultar definitiu per a una idea acaronada durant segles.

Conxa Rodríguez (Londres)

nomenat una comissió franco-britànica encarregada d'estudiar els projectes presentats i decidir-se per un.

Al marge del que sigui triat, l'enllaç entre Europa i Anglaterra serà una de les obres d'enginyeria més importants del món. Fins el passat mes d'octubre estigué obert el termini per a presentar els projectes. De tots, sols dos tenien possibilitats de ser escollits (Euroroute i Tunnel Group). A darrera hora, van presentar un tercer que també sembla que fa goig (Expressway); aquest darrer, com si d'un mercat es tractés, és el més senzill, el més barat, el que s'acabaria abans i el més popular, encara que només té el suport de companyies britàniques, i això pot ser un element contrari a l'hora de fer la tria entre tècnics dels dos països. Els tres noms es barallen ara entre nervis, números, dibuixos i àudio-visuals. La presentació d'Expressway ha deixat «bocaba-



Més de quaranta quilòmetres separen Gran Bretanya d'Europa pel camí més curt, i això, a les darreries del segle XX, sembla ser una assignatura pendent.

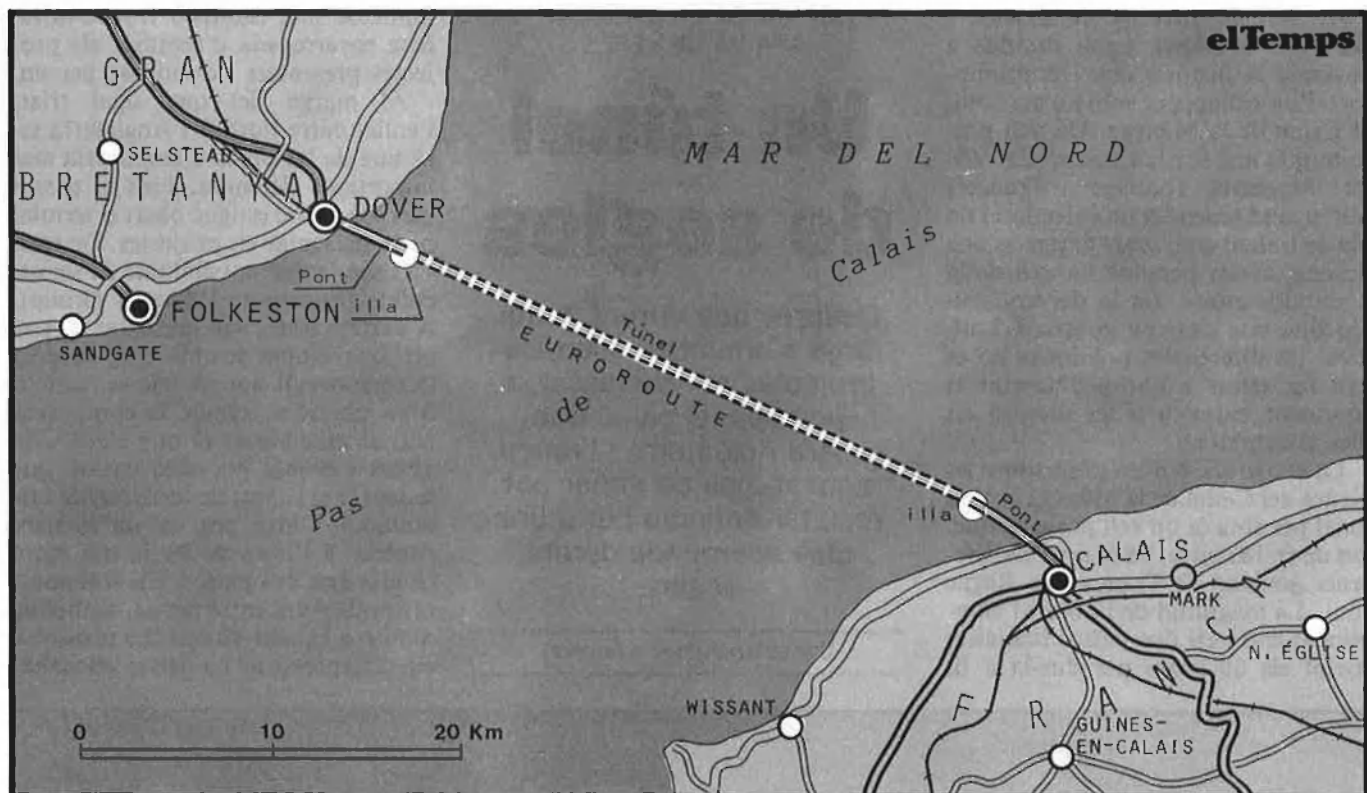
Des de l'abril darrer, les converses i les trobades dels respectius membres dels governs han anat continuant-se fins a final de novembre del 85, que tingué lloc a Londres la «cimera» entre Margaret Thatcher i François Mitterrand. La propera trobada tindrà lloc a París, aquest mateix mes de gener, amb una decisió important a prendre: escollir un dels deu projectes que s'han presentat per a la construc-

ció de l'obra. Tres d'ells es barallen com a possibles. Cada un per raons diferents, i cada un també amb diferents avantatges i inconvenients.

Els governs francès i britànic han pres bona nota dels enganys dels projectes anteriors perquè ara tot acabi bé i no caure de nou en un cul-de-sac. Una de les primeres decisions que es va prendre respecte al tema va ser el finançament. En altres ocasions, els governs havien plantejat de pagar-ho amb pressupostos de l'estat. Ara, el finançament anirà a càrrec del sector privat, que després haurà d'explorar-ne la inversió. Els dos executius han

«bocaba» els anteriors, ja que contradiu alguns dels seus punts de partida.

La possibilitat d'un únic pont fou exclosa en el primer moment, ja que la seua llargada i les característiques de les aigües del canal ho feien inviable. La possibilitat d'un únic túnel per sota l'aigua estava exclosa fins que es presentà Expressway. S'hi aduïa la manca de ventilació dels fums dels cotxes i el perill d'accident, ja que estava demostrat que un xofer perdria reflexos després de conduir una certa estona dins d'un túnel. Amb aquests punts de partida es presentaren Euroroute i Tunnel Group,



que en les seues propostes plantegen les comunicacions i els aparells més complicats i sofisticats que mai no s'han fet servir.

L'acabament de qualsevol dels tres projectes que més han engrescat francesos i britànics no serà abans de 1995 i el peatge que es farà pagar tampoc no ha estat decidit.

Els requisits imposats per la comissió franco-britànica per a la presentació dels projectes han filat molt prim, ja que amb cada pla d'obra s'ha de preveure, fins i tot, les mesures de seguretat a prendre en cas d'un atac terrorista. Aquest és el punt més recelós, de cara a la publicació dels projectes, que estan exposats i explicats amb tot detall a la seu del Ministeri de Transports a Londres. Un altre dels apartats de cada pla és què passaria amb l'obra en cas que els dos països promotors entressin en guerra.

Pel que fa als tres projectes, The Channel Tunnel Group està format per diverses empreses constructores i alguns bancs d'ambós països, amb el Granada Group com a membre associat, i amb Nicholas Henderson, ex-ambaixador britànic a França, com a portaveu. El projecte d'aquest grup proposa la construcció d'un únic túnel sota l'aigua, amb un tren per cada banda, que carregui i descarregui cotxes amb la gent dins i que amb mitja hora els porte de França a Anglaterra i al contrari, a 160 k/h. El trànsit de trens cap a una banda i l'altra pro-

duiria menys contaminació que els cotxes, i per tant, seria possible la ventilació del túnel. Cada pocs minuts sortiria un tren, i els passatgers no haurien de xafar terra per pujar-hi. Al mig de les dues vies hi hauria un tercer camí per a manteniment del túnel i possibles emergències.

Segons la promoció del projecte, el tren gaudiria de tot tipus d'esbargiment per a la mitja hora del viatge. Els promotors fugen de qualsevol comparació amb els ferris actuals. El pressupost d'aquest pla arriba als 2.600 milions de lliures a preus actuals.

L'Euroroute té l'aval dels grups bancaris més forts de França i Gran Bretanya, com també de la British Telecom. El pla Euroroute és bastant més sofisticat que l'anterior i barreja un sector sobre l'aigua amb un sector per sota, sense que tampoc no calgui baixar del cotxe. Aquest projecte preveu la creació de dos illes artificials a les quals s'arribaria, d'una banda, per un pont i, de l'altra, per un túnel. És a dir, l'autopista enganxaria França i Anglaterra amb un pont. Després de pocs quilòmetres pel pont, s'arribaria a una illa artificial; ací, la carretera es convertiria en una espiral que aniria baixant fins arribar a un túnel sota l'aigua. Després de recórrer el centre del canal sota l'aigua vindria una altra espiral, que pujaria fins a la segona illa artificial. Aquesta s'uniria a uns pocs quilòmetres més de pont.

Les illes semblarien les àrees de servei de qualsevol autopista, amb restaurants, tendes i esbargiment per a les criatures. El projecte Euroroute és el més car de tots, però és també el que sembla més modern, i en definitiva, el que té més possibilitats. El preu arriba als 4.800 milions de lliures actuals.

L'Expressway, el projecte que van presentar a darrera hora un grup d'empreses entre les quals tenen part important les companyies de ferris, que ara veuen perillar el seu negoci, sembla, a primera ullada, l'oferta més temptadora. Es tracta d'un únic túnel sota l'aigua que duria uns sistemes de ventilació que es fan servir ara al Japó amb tota garantia. Pel que fa a la debilitat dels conductors, en més de quaranta quilòmetres sota l'aigua, el projecte Expressway proposa un sistema de senyalització i il·luminació que garanteixi qualsevol «lapsus» humà. La neteja del túnel i la possibilitat que animals com les rates l'habiten, són altres de les coses que hi apareixen ben estudiades, i per tant, excloses. El pressupost d'Expressway és de 2.100 milions de lliures, també a preus actuals. Si les obres començaren dins del 1986, podria estar acabat en quatre o cinc anys. Encara que la paternitat d'aquest és britànica, els realitzadors del projecte tenen establert un pla de treball que també donaria feina a empreses franceses. □