

Maqueta de una de las terminales del futuro túnel bajo el canal de la Mancha.

## Ha sido aprobada la construcción del túnel más

Las obras bajo el canal de la Mancha se calcula costarán más de cincuenta mil millones de pesetas

## debatido de la Historia

**P**OR fin el viejo proyecto de construir un túnel bajo el canal de la Mancha entra en su fase de realización.

El Gobierno británico ha dado oficialmente su visto bueno. Los detalles del gigantesco proyecto anglo-francés pueden recogerse del «Libro Blanco», lanzado a la curiosidad pública en septiembre por el Ministerio del Medio Ambiente inglés. Para que se inicie el trabajo de perforación que unirá las islas Británicas al continente sólo falta que el Parlamento de Westminster apruebe una ley por la que se autorice al Gobierno a firmar un tratado con Francia y a manejar los correspondientes mi-

llones del contribuyente. En tal caso, las obras comenzarán dentro de año y medio.

### 3,40 HORAS EL VIAJE EN TREN LONDRES-PARIS

El trazado previsto arranca de Frethun, junto a Calais, y alcanza Cheriton, muy cerca de

Dover. El túnel constará de tres galerías separadas, dos para el tráfico ferroviario y una para los servicios de mantenimiento. La distancia entre Calais y Cheriton es de 51 kilómetros. No menos de 37 kilómetros de túnel serán submarinos. Esta comunicación reducirá el viaje en

tren Londres-París, o viceversa, a tres horas y cuarenta minutos. Aunque el tiempo de vuelo entre una y otra capital es menor, cincuenta y cinco minutos, sumado el de traslado a los respectivos aeropuertos y cubierta la distancia al centro de la ciudad, el tiempo que se em-

plea en realidad es de cuatro horas. En cuanto al cruce del canal de los trenes en los «ferries» más rápidos, supone la inversión de unas seis horas.

#### MEDIDAS PREVENTIVAS

Los servicios médicos de la Universidad de Leeds han estudiado y resuelto los problemas del cambio de presión atmosférica en el túnel. Otros especialistas han logrado solventar el conflicto de una presumible evacuación en caso de incendio, sabotaje o accidente de cualquier otra índole. Mediante una serie de compartimientos estancos de presión similar y un servicio de alarma especialmente proyectado, podría evacuarse el túnel en media hora. La evacuación por accidente —especifica el «Libro Blanco»— requeriría, en el peor de los casos, noventa minutos.

#### QUINCE MILLONES DE VIAJEROS

Se estima que pueden utilizar el túnel, en 1980, unos quince millones de viajeros, y treinta en 1990. La gente piensa —asegura el corresponsal de un periódico— que gracias al túnel las vacaciones serán más baratas en 1980.

#### FINANCIACION

La permanente devaluación de la moneda impulsa a predecir a algunos economistas, en cuanto a la financiación del túnel, que los cálculos iniciales, estimados en 468 millones de libras, podrían multiplicarse por tres antes de un par de años. Una compañía privada se encargará de recaudar el grueso fiduciario, y los Gobiernos de Londres y París avalarán el 90 por 100 de los créditos. De todas maneras, ambos Gobiernos han previsto la posibilidad de abandono si el proyecto resultara, antes o durante su realización, financieramente descabellado. De tales hipótesis no están lejos las experiencias devengadas por otro famoso proyecto, el del «Concorde», donde, al decir de los enterados, se han enterrado más de mil millones de libras, lo que supone algo así como ciento treinta y siete mil millones de pesetas.

En Inglaterra, que tiene asociaciones a favor y en contra de todo, existe incluso la Asociación contra el Túnel del Canal de la Mancha. Sin embargo, las previsiones de tráfico entre las islas y el continente, en continuo crecimiento, aconsejan la más pronta construcción del túnel, que, en el orden sentimental y político, también se toma como un símbolo de la unión internacional europea. Este símbolo ya tiene, por supuesto, una gran sustancia histórica.

#### VICISITUDES HISTORICAS

En otras épocas de estrategia militar más simple se consideró precisamente que la insularidad de Inglaterra era el factor principal para la conservación de su hegemonía e independencia. Sin embargo, los proyectos e intentos de comunicar prestamente ambas orillas se han venido sucediendo desde antiguo. Antes de que la idea del túnel prevaleciera existió el proyecto, a mediados de siglo, de tender un puente ferroviario, idea desechada por la más idónea de construir galerías subterráneas, a la que la Reina Victoria dio su consenso y suscitó el entusiasmo de Napoleón III por la buena disposición del Gobierno británico. Ya en 1882 se empezaron los trabajos de perforación, que en 1884 alcanzaron en las dos orillas el primer kilómetro. Estos trabajos iniciales fueron suspendidos por razones de tensión política. Cuando estaban a punto de ser considerados de nuevo, estalló la primera guerra mundial.

En 1930 se celebró una nueva votación en el Parlamento británico, que arrojó 179 votos en contra de la construcción del túnel y 172 a favor. Treinta años más tarde, en 1960, cobró nuevo brío el proyecto. «Necesitamos 100 millones de libras —declaró sir Ivone Kirkpatrick—. Cuando podamos enviar doscientos trenes a través del túnel, podremos calcular con los ingresos necesarios». Tres meses más tarde se lanzó un nuevo proyecto, consistente en la construcción de un puente sobre el canal, con altura superior a los 400 metros para el

## el más amplio escaparate de España en Relojería - Joyería

TODA LA GAMA DE LAS MAS ACREDITADAS MARCAS DE RELOJERIA SUIZA Y JAPONESAS: (Omega, Pontiac, Longines, Cyma, Certina, Radiant, Potens, Festina, Seiko, Citizen, Orient, Kioto, Vaudur, etc.) en todos los modelos: deportivos, clásicos y relojes joyas. Cientos de modelos en joyas y brillantes.



### En las más ventajosas condiciones para Vd.

En los plazos que desee, sin recargos. Todos los artículos están garantizados por un año, como mínimo. Dispone de UN MES DE PRUEBA sin pérdida alguna por su parte.

## Comercial Gran Vía, S. L.

Al tener prácticamente todos los modelos en nuestro catálogo, tendrá solucionada su compra cualquiera que sea el presupuesto que destine a ella. Todo ello avalado, con nuestra tradicional solvencia comercial.

Copie o envíe este cupón a  
**COMERCIAL GRAN VIA, S. L.**

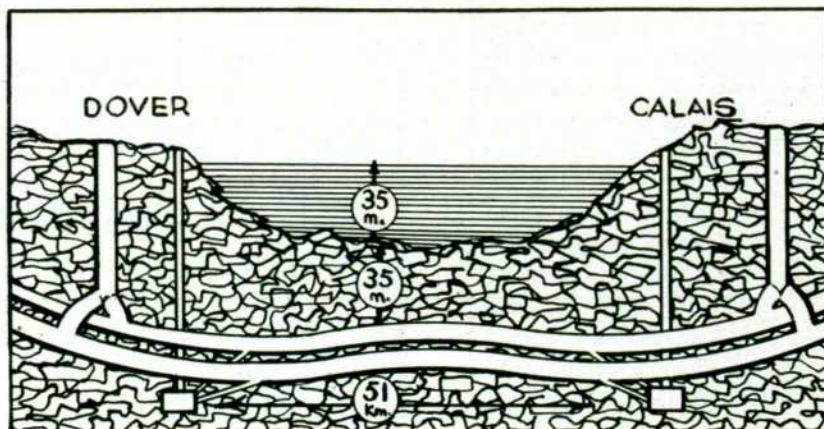
Apartado 4 041 (Sección Ventas por Correo) Arlabán, n.º 7 MADRID y sin ningún compromiso, gratuitamente le remitiremos a vuelta de correo nuestro  
**GRAN CATALOGO**

catálogo



D. \_\_\_\_\_  
Profesión \_\_\_\_\_  
Calle \_\_\_\_\_ n.º \_\_\_\_\_  
Localidad \_\_\_\_\_  
Provincia \_\_\_\_\_

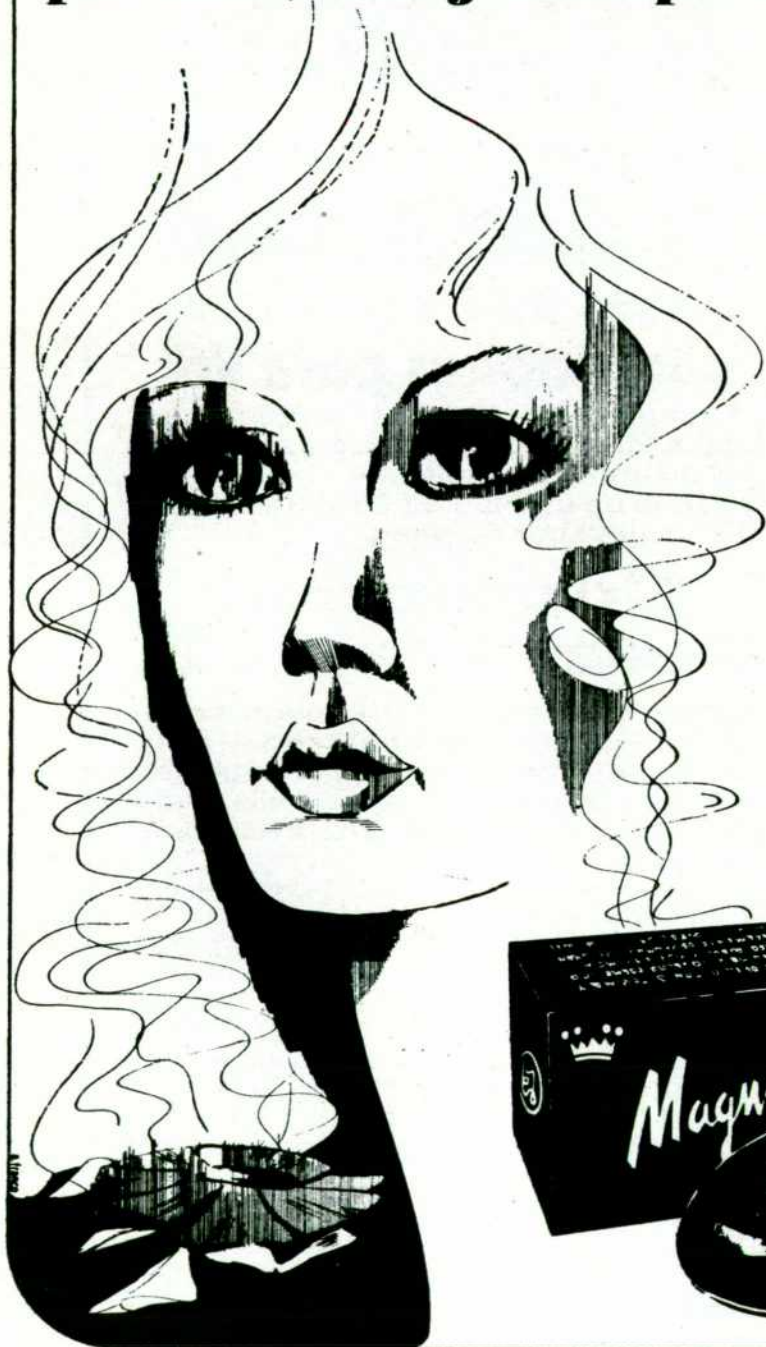
**CONSTARA DE TRES GALERIAS SUBTERRANEAS: DOS PARA EL TRAFICO FERROVIARIO Y UNA PARA LOS SERVICIOS DE MANTENIMIENTO**



paso de la navegación. Finalmente, el proyecto de túnel más debatido de la Historia, cuya próxima realización indica un profundo cambio en la estrategia europea, un nuevo sentido en la internacionalización de los pueblos y la revitalización del ferrocarril como el medio de transporte más adecuado a las exigencias colectivas, halla su complicado camino aparentemente despejado de obstáculos.

■ GARCIA DE SORIA.

**piel suave, tersa y... siempre hidratada**



con la garantía de

**LA TOJA**



## ULTIMAS Y DEFINITIVAS VICISITUDES PARLAMENTARIAS SOBRE LA CONSTRUCCION DEL TUNEL

*Tras el consentimiento real al proyecto, la Cámara de los Lores aprobó la puesta en marcha inicial.*

**E**N octubre de 1973, el Gobierno conservador de Mr. Heath ganó una primera batalla frente a los aislacionistas para la construcción del túnel. Acto seguido a la correspondiente votación en la Cámara de los Comunes, el proyecto del Gobierno fue aprobado por 243 votos frente a 187. No obstante, el ministro del Medio Ambiente, Geoffrey Rippon, dijo que esta no era una votación final y que el proyecto sería objeto de discusión en el futuro. La mayoría de los que se oponen, laboristas y conservadores, alegan el peligro de un aumento de tráfico en las carreteras inglesas y una mayor degradación atmosférica.

Pero al mes siguiente, noviembre, tras el consentimiento real al proyecto, la Cámara de los Lores aprobó la puesta en marcha inicial. Seguidamente fue firmado el acuerdo para la construcción del túnel bajo el canal de la Mancha. Intervinieron en este acuerdo, por parte francesa, el Presidente, Georges Pompidou, y el ministro de Asuntos exteriores, y, por parte inglesa, el "premier" Edward Heath y el secretario del Foreign Office. La primera parte del túnel empezará a construirse del lado británico, en 1974.



Pompidou, Leone, Brandt, Heath: Europa necesita una política exterior común.

# 1973, un año hacia la paz

**L**AS relaciones entre las dos superpotencias, los Estados Unidos y la Unión Soviética, sus acuerdos y desacuerdos, condicionan la política internacional. Durante el año que ahora termina jugaba ya papel preponderante la República Popular China y hacían notar también su influencia la Comunidad Económica Europea (la Europa de los «nueve») y Japón. Puede decirse, pues, que las relaciones internacionales componen una pirámide cuya cúspide comparten la Unión Soviética y los Estados Unidos, cuyas decisiones, desde el mismo vértice, son líneas que alcanzan a la base. En potencial económico les siguen, en plano inferior, el poderoso Japón, superindustrializado; el potente «consorcio» del Mercado Común y la superpoblada China, que ostenta ya el rango de superpotencia como miembro permanente del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas con derecho a veto.

En un plano inferior inmediato, a enorme distancia de ese vértice de la pirámide, se encuentran los países llamados del «Tercer Mundo», cuya única fuerza dimana de su cohesión moral, de los resultados políticos que unificadamente son capaces de aglutinar en un momento determinado y en su enorme riqueza potencial como poseedores de materias primas. En este bloque «tercermundista» se integran los países teóricamente «no alineados» ante ningún bloque, sea comunista o capitalista. Las jóvenes naciones africanas, los países árabes, la Unión India, Pakistán y, en general, todos aquellos cuya vida como naciones está condicionada —quieran o no quieran— a formar las «clienteles» económicas o políticas de los supergrandes, aunque intenten a toda costa mantener un

principio de neutralidad o de independencia que rara vez consiguen en la práctica.

Sobre este esquema vemos que los acontecimientos internacionales han venido a girar, sobre todo, en el deshielo de los últimos icebergs de la guerra fría.

## CHINA Y RUSIA, ENEMIGOS NATURALES

Las relaciones de la Norteamérica de Nixon con la China de Mao vinieron, además de a encontrar solución a la guerra de Vietnam, a crear un recelo fundado en la URSS. Los miles de kilómetros de frontera que la Unión Soviética tiene con China, el enfrentamiento ideológico cada vez más profundo, hacen de estas dos naciones ene-

migos naturales. El acercamiento norteamericano (posibilitado por Kissinger) a Pekín, iba a tener como primera consecuencia, y sobre todo por recelo, la virtud de acercar a soviéticos y americanos.

Las visitas de los dirigentes soviéticos a Washington (recuérdese la de Breznev a Nixon) sellaron la nueva «entente» y propiciaron un intercambio comercial y tecnológico sin precedentes. Aún más: fuera de las disensiones lógicas entre dos sistemas antagónicos, rusos y americanos se pusieron de acuerdo para hacer posible la Conferencia Europea de Seguridad, cuya primera fase de conversaciones se celebró en Helsinki y conversaciones posteriores en Ginebra. En síntesis, lo que las dos superpotencias persiguen es llegar a un equilibrio de los dos bloques militares, la OTAN y el de los países del Pacto de Varsovia.

Otro acontecimiento influido por soviéticos y norteamericanos ha sido la guerra de Oriente Medio, si bien el patrocinio que unos y otros dieron a sus protegidos ha venido, casi con el final del año, a deteriorar la «nueva amistad» construida durante los pasados doce meses. La alerta norteamericana de las tropas instaladas en las bases de todo el mundo no puede interpretarse de otro modo que como el momento de máxima tensión en un forcejeo que pudo alcanzar máximas consecuencias. Consecuencia inmediata de tal crisis fue la negativa a conceder, por parte del Congreso de los Estados Unidos, la categoría de «nación más favorecida» en el intercambio comercial a la Unión Soviética.

## REHABILITACION BELICA DE LOS ARABES

En cualquier caso, el conflicto de Oriente Medio parece ha-

ber rendido sus frutos de una paz más justa y duradera. Los árabes, amparados por el poderío militar soviético (los milagrosos missiles «Sam») y mejor preparados que en la guerra de 1967, consiguieron, si no la victoria militar, sí la suficiente presencia bélica para rehabilitar su prestigio en favor de su justa causa cara a nuevas negociaciones con Israel. La ayuda norteamericana a este país fue durante la conflagración última tan copiosa y absoluta como en ocasiones anteriores. Una paz justa, tras las visitas de Kissinger a Oriente Medio, parece perfilarse para esta parte del mundo. Los obstáculos de las negociaciones serán fundamentalmente: conseguir la retirada de los israelíes a las posiciones que ocupaban antes de la guerra de los «seis días», reconocimiento de fronteras seguras al Estado de Israel y reconocimiento de éste, y encontrar lugar apropiado para un Estado palestino, así como conseguir un Estatuto de la Ciudad de Jerusalén satisfactorio para judíos, musulmanes y católicos.

## EL ARMA DEL PETROLEO

Arma fundamental en la guerra y en la «paz» de Oriente Medio ha sido el petróleo. Los países productores de crudos acordaron en Kuwait suspender el suministro a aquellos países cuya política ha sido tradicionalmente hostil a la causa árabe, reducirlo cuantiosamente a aquellos otros que venían considerándose neutrales y subir los precios en cualquier caso.

La medida ha tenido dos consecuencias inmediatas y desencadenantes. De un lado, decidir el apoyo diplomático de la mayoría de los países en favor de la política árabe, lo que supone el aislamiento diplomático de Israel, y, de otro lado, subra-