

y a lo largo de la costa occidental de Africa a Dakar, y se establece un servicio expreso de vapores entre este puerto y Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, una ruta se crearía, asegurando efectivamente la expansión comercial de la Europa Occidental en la América del Sur.

La clave de este esquema está controlada, naturalmente, por España. No puede realizarse sin su consentimiento pleno, sin la construcción de todos los importantes empalmes ferroviarios directos de la frontera francesa a través del territorio español hasta el Estrecho, sin el control del túnel o de las *ferry terminals* en ambas riberas de la vía marítima, situadas en territorio de España. El ferrocarril de la estación terminal africana al Estrecho debe atravesar Marruecos, el Sahara español, vecino al Cabo Judy, y la colonia española de Río de Oro.

Por alcanzar esta prenda, Alemania gastó enormes sumas en España, con el objeto de influir en la opinión pública y así mantener a todo trance la neutralidad del gobierno. La amistad y la neutralidad de España eran en absoluto esenciales para el éxito. Alemania sabía lo que quería y se fué en pos de eso.

Hace algunos años, el ingeniero español don Andrés Comerma, propuso la construcción de un túnel en el Estrecho de Gibraltar, uniendo Tarifa con Ceuta. Era su extensión de 19 kilómetros y su costo de

\$ 60.000.00, distribuidos en un período de 10 años. Los principales estadistas españoles de la época acogieron calurosamente tal proyecto.

LOS FRANCESES CLAMAN POR EL CAMINO ABIERTO A MARRUECOS

Más tarde, Francia e Inglaterra se han interesado en el proyecto como lo más factible para el pronto desarrollo de sus colonias africanas y del comercio sudamericano.

Ahora los franceses insisten en la perentoria necesidad de una vía férrea entre Marruecos y Europa.

En el mes de abril de 1918, en la Asamblea anual de la Sociedad Francesa de Ingenieros Civiles, habida en París, el señor Bressler abogó por el trazo de un ferrocarril directo de París a Dakar, atravesando por España. Las cuestiones de ingeniería del proyecto que interesaron a la Asamblea, naturalmente fueron la construcción del túnel en el Estrecho y la fundación de un puerto moderno en Dakar para el desarrollo del comercio con la América del Sur.

Se manifestó que el viaje marítimo

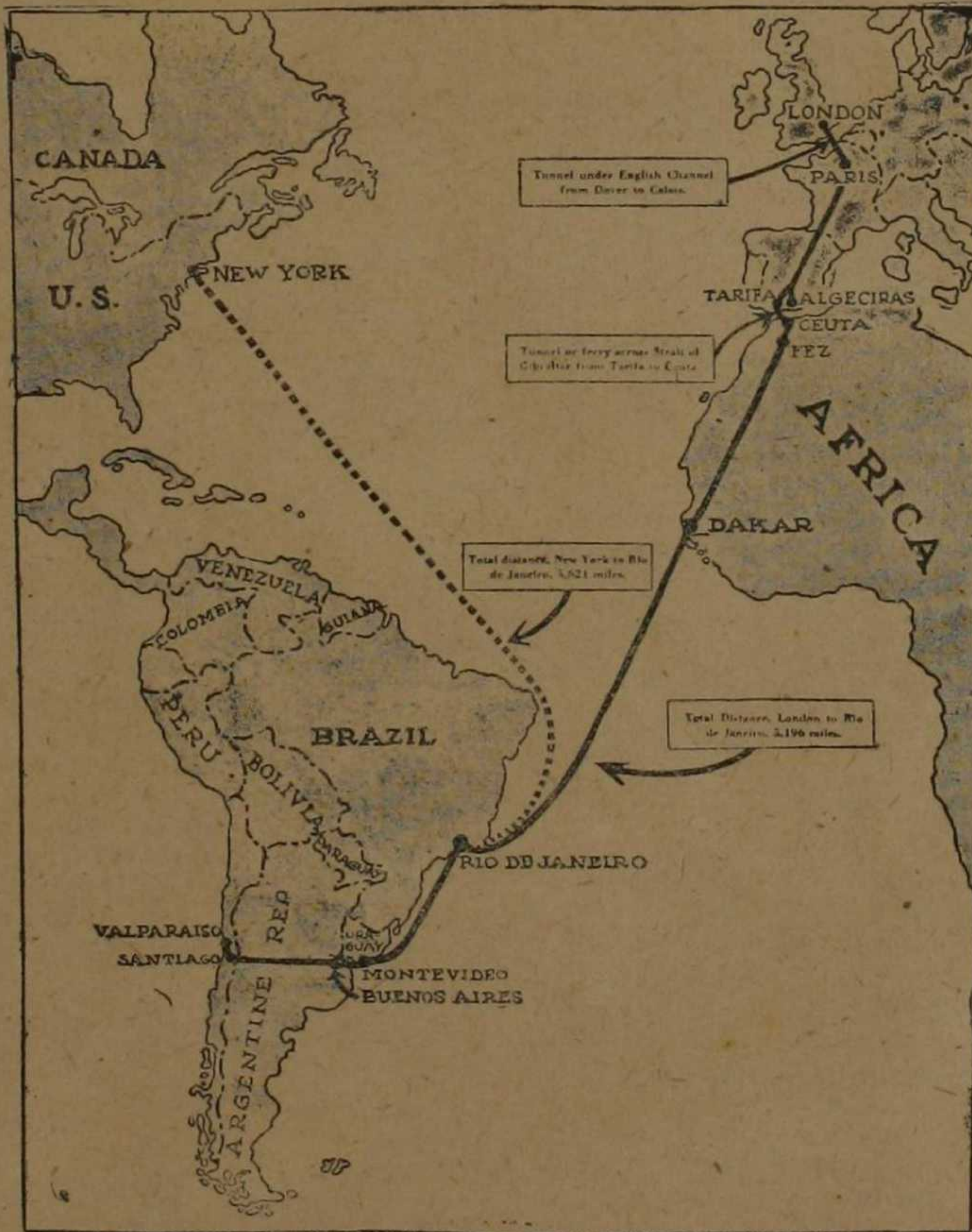
culando a 4,415 francos el metro lineal. Como en el Estrecho la distancia más corta es de 19 kilómetros, se gastarían unos 190,000,000 francos o sea \$ 38,000,000 aproximadamente. Contando con la profundidad anormal del Canal, siendo necesarias largas uniones (*approaches*), este cálculo es probablemente una simple conjetura y sin duda llegaría al doble de lo que actualmente se presupone.

LA VÍA FÉRREA PROPUESTA A TRAVÉS DE ESPAÑA

El gobierno francés se interesó profundamente. La Compañía Ferrocarrilera de Orleans, dos semanas después de la lectura del proyecto del señor Bressler, solicitó del Ministerio de Obras Públicas el derecho para construir y explotar la vía de París a Dakar. Esta Compañía tiene a su cargo las vías férreas de París a la frontera de España. La solicitud debió referirse a la parte del trazo del Estrecho a Dakar. Como la estación terminal en la costa africana debe ser o Ceuta o Tánger, la solicitud francesa abarca derechos que pertenecen a España y a las potencias interesadas en la zona internacional de Tánger. Esta vía férrea debe pasar por la actual zona española, con el objeto de llegar a Fez, y su prolongación a Dakar debe pasar por la zona entre los Cabos Judy y Bojador, bajo la jurisdicción de España, y por la colonia de Río de Oro al sur. En una extensión total apro-

ximada de 1,800 millas, la línea férrea debe pasar por 750 de territorio controlado por los españoles. Que también controlan las estaciones terminales en Ceuta y en la región de Fez. La terminal de Tánger está controlada por las potencias que firmaron el pacto de Algeciras.

Poco después de la solicitud hecha por la Compañía Ferrocarrilera de Orleans, el rey de España nombró al Coronel Rubio Bellve, del Cuerpo de Ingenieros del ejército español, para que estudiara y trazara los planos que demande la construcción del túnel de



El mapa muestra cómo, según el proyecto, Londres quedará más cerca de los puertos suramericanos que Nueva York.

de Burdeos a Dakar dura siete días, en tanto que el viaje por ferrocarril bajo el Estrecho podría hacerse en menos de tres. El Estrecho se pasaría en veinte minutos. Con vapores expresos rápidos por la vía más corta de Dakar a través del Atlántico, el viaje de París a Río Janeiro se podría hacer en siete u ocho días, a Montevideo y Buenos Aires, en diez, y a Santiago y Valparaíso, en doce. El proyecto fué aprobado por la Asamblea.

El costo del túnel en Gibraltar se cotejó con el de los túneles de Arlberg, Simplón y Gotardo bajo los Alpes, cal-