

No faltan aquí elementos ciertamente, ni materiales ni morales, sólo falta el espíritu, ese magma aglutinante de entusiasmo y buenas intenciones, que hace fecundos los esfuerzos individua-

materiales que las espirituales, no se interrumpen tan fácilmente como se suspenden o retrasan.

Y la principal razón está en que, como decía un gran gobernan-

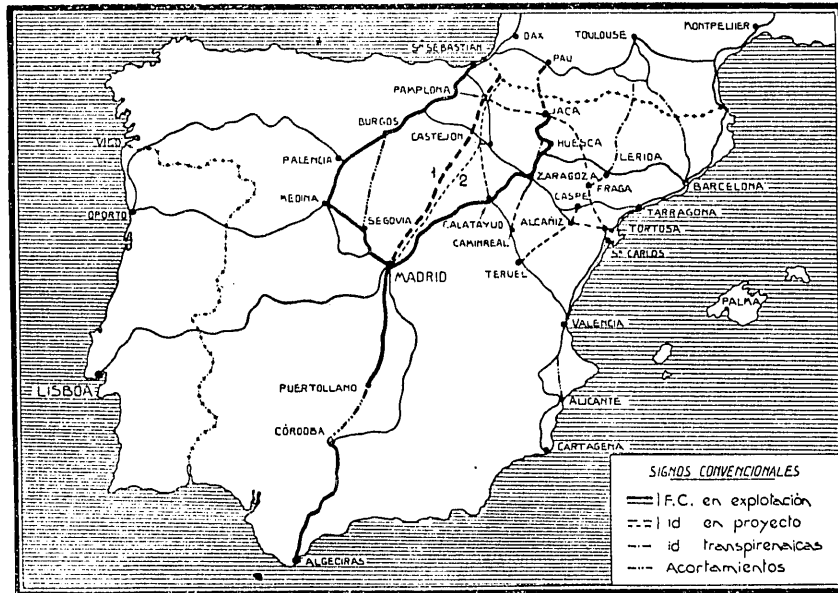


Fig. 26.

les. Pero hay que confiar en que ese espíritu vendrá; este mismo curso de la Academia lo demuestra.

Lo que hace falta es empezar, que las obras, lo mismo las

te, el marqués de la Ensenada, al aconsejar al Monarca con viva impaciencia la apertura de caminos y de canales de navegación:

«Es preciso empezar, Señor, porque lo que no se empieza, no se acaba»

REVISTA EXTRANJERA

El ferrocarril de Tánger a Fez.

Como consecuencia del acuerdo marroquí franco alemán de 4 de noviembre de 1911, uno de cuyos artículos se refería a la adjudicación del ferrocarril de Tánger a Fez, Francia y España se apresuraron a definir las condiciones generales de construcción y explotación de dicha línea en un protocolo firmado el 27 de noviembre de 1912, en el que se preveía la concesión a una Compañía franco-española y se fijaba la participación de cada una de las dos potencias.

La concesión de la línea durante ochenta y cinco años fué acordada el 18 de marzo de 1914 a la Compañía general de Marruecos y a la Compañía general española de Africa, constituyéndose por ambas Compañías una Sociedad anónima con un capital de 15 millones de francos.

Las obras hace tiempo que han comenzado, y vamos a dar una idea de ellas resumiendo un artículo del ingeniero de Puentes y Calzadas M. Ch. Galatoire-Malégaire, publicado en *Le Génie Civil*.

El ferrocarril de Tánger a Fez está llamado a constituir la arteria mayor de la red férrea del Norte de Marruecos. Desde el punto de vista económico constituye, en primer lugar, una vía de desagüe hacia las arterias laterales de unión a los grandes puertos de la costa del Atlántico (Larache y Kenitra-Mehedyá); su desarrollo está unido al de la vía hispano francesa que pondrá el Norte africano a algunas horas de las capitales europeas; con este título aparece como un trozo de la gran vía destinada a unir a Europa con el continente africano occidental (figuras 1.^a y 2.^a).

El cuaderno de cargas anexo a la convención preveía un trazado directo de Tánger a El Ksar cou, en la región septentrional

de la zona española, una inflexión pronunciada hacia el Oeste para facilitar el establecimiento eventual de un enlace con la pequeña ciudad de Arcila.

Esta decisión fué tomada a consecuencia de los reconocimientos efectuados en 1912, por una Comisión de estudios que notó las dificultades que se experimentarían al establecer la vía en las marismas de los Ueds M'harhar y Garifa. Reconocimientos minuciosos han permitido, más tarde, fijar un establecimiento en terreno firme en la orilla izquierda del Ued M'harhar, y la travesía de la zona inundada se ha reducido notablemente.

Este cambio de trazado, solicitado por la autoridad española, obedece a una modificación de sus miras primitivas en lo que concierne a los enlaces hacia Ceuta y Tetuán. Se sabe que existe un ferrocarril de vía de un metro que une estos dos últimos puntos; se trató en un primer momento de enlazar esta vía con la de Tánger a Fez por una línea que había de establecerse en prolongación del enlace eventual a Arcila. Será preferible, más adelante, prolongar hacia el Sur la vía de Ceuta a Tetuán hacia un punto de enlace que se fijaría al Norte de El Ksar; la nueva línea recorrerá los valles de los Ueds Haricha y Ben Said, y su valor económico y extratético será incontestablemente superior a la del ramal primitivamente proyectado.

Entre Arcila y El Ksar la línea recorre una rica región de cultivos y pastos, naturalmente servida por el puerto de Larache, en la desembocadura del río Lucus.

Una vía de enlace de El Kar a Larache está en construcción y probablemente se terminará el año que viene. Se trabaja también en el arreglo del puerto de Larache.

(Continuará.)