

# EXPLICA EL PROYECTO PARA ENLAZAR MARRUECOS CON ESPAÑA

Unir España con Marruecos mediante la creación de un puente en un túnel submarino. Un proyecto antiguo, ambicioso, que parecía definitivamente haberse desechado. Sin embargo, de nuevo ha vuelto a la actualidad. Nuestras autoridades y las del país vecino están decididas esta vez a llevarlo a cabo.

Desde hace unos días el barco «Cornide Saavedra», buque perteneciente a la Subsecretaría de Pesca y que el Instituto Oceanográfico Español utiliza en las investigaciones marinas de grandes profundidades, se encuentra en el estrecho de Gibraltar para realizar una serie de estudios que el mismo director del centro, Miguel Oliver Masuti, nos explica:

—Se trata de realizar una investigación sobre las características geológicas del fondo, datos que unidos a los de la física oceanográfica de aquella zona, nos servirán para llegar al conocimiento preciso de la franja que separa a Marruecos de España y proceder al enlace permanente de Europa con África.

Pero no sólo se estudiarán estas cuestiones, sino que desde hace años ya se viene operando en la recogida de cualquier tipo de datos del aquel lugar que el señor Oliver de, fine como sumamente complicado:

—Hay dos capas de corrientes. Una de superficie, por la que las aguas del Atlántico entran al Mediterráneo y otra que marcha por las capas profundas y por las que el Mediterráneo desemboca en el

océano. Ello origina fuertes turbulencias, lo que dificulta extraordinariamente la navegación tanto submarina como de superficie.

—¿Qué proyectos existen concretamente?

—Hace unos meses se celebró en Madrid una reunión a la que asistieron también los representantes marroquíes, y en la que se trató este tema. Por un lado para efectuar este enlace existen dos planes de los que ya se habló hace tiempo y consistentes en la construcción de un puente o un túnel. Y la tercera solución que parece realizable es la construcción de un dique que cumpliría además con la función de obtención de energía.

---

## 500 MILLONES DE INVERSION

---

En cualquier caso, estas obras de ingeniería tendrían que disponer de carriles suficientes para que circularan camiones y unas vías de tren:

Los problemas evidentemente son innumerables y el esfuerzo ingente. Incluso, la separación que tendría que haber entre los bloques que sustentasen el túnel o el puente, serían las mayores que hasta el momento existen en otras construcciones similares en el mundo. Pero como nos señaló el director general del Instituto Español de Oceanografía, hay ciertas empresas que están dispuestas a arriesgarse en una obra de tal envergadura.



Miguel Oliver Masuti, director del Instituto Oceanográfico, organismo que está estudiando las características geológicas del Estrecho de Gibraltar.

Los cimientos principales tendrían que hacerse en la parte de la costa Atlántica, ya que es donde menos profundidad hay entre los trescientos y trescientos cuarenta metros, ya que en la parte del Mediterráneo, existe una vagada y es prácticamente imposible crear los puntos de apoyo.

De todos modos, ninguno de estos proyectos puede abor darse mientras las condiciones físicas, geológicas, dinámicas, etc. del estrecho de Gibraltar no sean conocidas, habiéndose calculado que para la culminación de estos estudios —que tendrán una duración de año y medio aproximadamente— serán necesarios unos quinientos millones de pesetas.

—Sin embargo, es una inversión a la larga productiva, pues a nadie escapa la importancia de ese enlace que se diversificaría en diversas carreteras y las mejoras que se producirán en la comercialización de las materias primas, lo que redundaría en beneficios para la zona sur de España.

José Manuel MATEOS  
(Foto: COSME VIVES)