

La obra del túnel y la escueta nota de Fomento

96

UNA escueta nota oficial ofrecida por la Comisión de Fomento Nacional informa que ese organismo ha determinado que la Compañía francesa Societé des Grands Travaux, de Marsella, es la entidad más conveniente a los intereses públicos para realizar las obras del túnel en la bahía de la Habana. Con esto parece que se pone término a una larga puja que se había establecido entre esa y otras compañías interesadas en la contratación de esa obra, cuya magnitud técnica y significación para la expansión de la Habana hacia el Este son obvias.

Desde que, hace años, se habló públicamente de este proyecto de túnel a través de la bahía habanera para viabilizar el crecimiento de la capital hacia el Este, nadie encontró objeción que oponerle. Era, en realidad, un proyecto que abría bellas perspectivas a la Habana, que ya casi había agotado sus posibilidades de crecimiento hacia el Oeste, hacia Marianao, calificado con razón de pulmón de la capital y cuyos progresos de todo orden le permiten integrar sin merma de su propia personalidad municipal, lo que ha dado en llamarse la Gran Habana. En rigor, las posibilidades y conveniencias del túnel fueron puestas de manifiesto con el formidable auge de Guanabo y demás zonas playeras del Este. Los promotores del túnel, lo habían previsto, sin duda, pero los hechos han comprobado que su proyecto no era descabellado ni mucho menos. Frente a estas realidades, sólo faltaba determinar cómo iba a realizarse esa obra. El primer paso en concreto para ello, lo dió el gobierno del Presidente Batista, cuando en agosto de 1954 promulgó la Ley-Decreto 1550 otorgando una concesión a la Cia. de Fomento del Túnel de la Habana y declarando de utilidad pública, interés social y conveniencia nacional, la construcción del túnel. Conforme a los términos de esa Ley-Decreto, la obra se realizará sin costo alguno para el Estado: será pagada por los beneficiarios directos e indirectos de ella mediante el régimen de repartimiento y el establecimiento del impuesto del peaje. Es decir, la obra será costeadá por los propietarios de los terrenos ubicados en la zona de influencia del túnel, desde la Cabaña hasta el río Itabo, y por los usuarios de la nueva vía, los propietarios de vehículos que transiten por ella. Hay otros términos de la concesión que pueden juzgarse beneficiosos para el Estado: participación de un porcentaje, en determinadas circunstancias, en el producto del impuesto del peaje, traspaso a su favor de la propiedad del túnel al final de la concesión —extendida a 40 años por la Ley-Decreto 2034 promulgada en febrero, tiempo que se estima necesario para la total amortización del financiamiento—. El financiamiento se efectuará a través de emisiones de bonos que hará la Financiera Nacional o la compañía concesionaria con el aval de la Financiera, regulado esto en forma tal que tampoco parece que pueda ser objetada.

En resumen: las leyes-decretos promulgadas para viabilizar la ejecución de esta obra, justamente estimada de gran interés, responden a un acucioso estudio técnico-financiero y económico en el que parece todo previsto. En contraste, la nota facilitada por la Comisión de Fomento no brinda a la opinión pública todos los detalles que deben ofrecerse en un contrato de la naturaleza del que acaba de aprobar. Si, como queda expuesto, el costo del túnel —estimado en unos \$25.000.000.00— va a estar a cargo de los propietarios de terrenos de la llamada zona de influencia, mediante aportaciones, por repartimiento, de cantidades que fluctúan entre 0.70 cts. y 0.17 centavos por metro cuadrado, parece justo que se ofrezcan públicamente todos los detalles concernientes a esa operación. Una clara exposición de todo ello contribuirá, sin duda, a la mayor satisfacción pública por la realización de una obra de tan amplias proyecciones en la vida nacional.

Manuel, fund 2/15

IP
PATRIMONIO
DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA