

# Costará 25 Millones El Túnel de la Bahía

Calculan que la Inversión que el Mismo  
Provocará Estará Cerca de 200 Millones

La importancia que para toda Cuba tiene la construcción del túnel en la bahía y la nueva ciudad llamada La Habana del Este, fué puesta de manifiesto por el doctor Pedro Grau Triana en la amplia exposición que sobre estos proyectos hizo en el Club de Leones de La Habana. Dijo el doctor Grau Triana que la inversión que se realice del otro lado, que como mínimo tiene que ser de 25 millones de pesos, que cuesta el túnel, más las obras de urbanización que en diez años deben de organizarse y costarán más de 50 millones de pesos, calculadas muy moderadamente, más las construcciones que sobre esas tierras es necesario para que se efectúen y que se estiman en el 20 por ciento del total de las obras que se están realizando actualmente, o sea, unos doce millones anuales, que en un plan de diez años serán 120 millones, se calcula que la inversión va a estar muy cerca de los 200 millones de pesos.

Aclaró el exponente que esa inversión total no la va a realizar la Compañía del Túnel ni los propietarios, las va a realizar el conjunto de ellos sumados al esfuerzo del público que va a construir sus edificios, sus comercios y a estable-

cer la vida del otro lado. Por tanto, considera que es indispensable la cooperación de todo el pueblo de Cuba, especialmente el de La Habana, para que ese plan pueda desarrollarse.

La ciudad nueva es la más importante de las dos fases en que se funda el plan, pues la construcción del túnel no es más que la vía que pone en comunicación la ciudad vieja con la ciudad nueva y ha de facilitar también el camino hacia Oriente. Pero la ciudad nueva es la que ha de resultar en nuestro medio uno de los pasos de avance más grande que se han podido dar en la historia de ningún país.

Precisó el doctor Grau Triana que La Habana está creciendo actualmente al ritmo de 27,400 habitantes por año, es decir, cada año surge una nueva ciudad y en 20 años la ciudad debe albergar a más de medio millón de habi-

tantes. Si alguna persona ha tenido dudas en relación a que las tierras que salen a escena ahora son excesivas, aseguró que todas las tierras que salen ahora no van a ser suficientes para cubrir las necesidades de los próximos 20 años, puesto que existe un déficit de más de siete millones de metros cuadrados de fabricación que no están cubiertas de personas que las necesitan para vivir.

La nueva ciudad que va a surgir entre La Habana y Cojímar debe alojar no la parte residencial sino a parte destinada a oficinas, a bancos, teatros, lo que es el centro de una población, además la parte de apartamentos de propiedad horizontal y una serie de edificaciones que necesita el individuo que trabaja en la ciudad que está próxima a su trabajo. Después, el resto de las tierras se han destinado a zonas residenciales económicas, residenciales de lujo, dentro de las cuales se han incluido campos de golf y existe una serie de proyectos de amplitud extraordinaria.

En su extensa exposición el doctor Grau Triana señaló que el Estado, que es el mayor terrateniente del otro lado de la bahía, pues posee más de tres millones de metros de terreno, con las obras en proyecto será el más beneficiado con los mismos pues su valor será de más de cien millones de pesos.

Citó también los distintos proyectos del túnel, su capacidad y las salidas, orientadas hacia la parte que sea más conveniente, pero los estudios realizados hasta ahora son tentativos y es indispensable realizar un estudio formal sobre el trazado definitivo que más convenga a su realización. Con ese motivo y de acuerdo con lo que dispone la ley, la compa-



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

2

fía se propone seleccionar una de las mejores firmas de Estados Unidos, que está ampliamente familiarizada con este servicio, para que realice el estudio que ha de ser ejecutado y el cual tomará aproximadamente noventa días en efectuarlo. En opinión de distintas compañías constructoras, el costo del túnel puede oscilar desde 20 hasta 45 millones de pesos.

En cuanto al financiamiento de la obra, dijo el doctor Grau Triana que luce fácil en este momento, por dos razones: primero por el peaje a colectar y segundo por el aporte enorme que han hecho los propietarios. El repartimiento que ordena la ley, representa solamente ocho millones de pesos que los propietarios, o sea, los grandes propietarios, tienen que pagar en un número limitado de años y tienen que pagarlo en efectivo. Por otra parte, la aportación en tierras, que representa más de dos millones de metros y están colocadas en los mejores lugares que cualquier cálculo que se haga representará ese aporte de los propietarios más de doce millones de pesos. Prácticamente el respaldo económico que han dado los propietarios a la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana S. A. para que realice esa obra, representa casi el valor total de la misma.

#### Otros Antecedentes

Antes de que el doctor Pedro Grau Triana hiciera su amplia exposición, el arquitecto Agustín Sorhegui, que actuó de maestro de ceremonias en la sesión de los leones, señaló los esfuerzos del Club para lograr una planificación de nuestra capital, así como su apoyo a toda iniciativa que tienda a beneficiar a nuestra ciudad desde el punto de vista urbanístico.

Y a continuación el doctor Guillermo Alamilla, se refirió a cómo se originó el plan de crear La Habana al otro lado del canal del puerto, según la idea original de don Dionisio Velasco.

Se refirió brevemente a los proyectos de construir un puente sobre la bahía y al abandono de este proyecto para dar paso al túnel, hasta llegar a la colaboración de María Teresa de Velasco de González Gordon, Celia Velasco y los herederos de Niso Velasco, que acordaron entregar a la compañía concesionaria un 6 por ciento de sus terrenos, que representa más

de dos millones de metros cuadrados, que pueden valorarse conservadoramente entre 10 y 12 millones de pesos, y aceptando el pago de un repartimiento que representa más del 50 por ciento del valor actual de los terrenos y que producirá más de ocho millones de pesos, todo lo cual, con el peaje que se cobre a los que transiten por el túnel, permitirá su financiamiento y construcción sin aporte del Estado en efectivo ni en terrenos.

El Estado, que tiene tres millones de metros de terrenos junto al Morro y la Cabaña, recibe gratuitamente este beneficio y no invierte en la obra un solo centavo, pero si dicha obra se paga antes del vencimiento de la concesión, el Estado tendrá una participación del 40 por ciento en las utilidades del túnel, y, en todo caso, al vencimiento de la concesión le será entregado dicho túnel gratuitamente.

La contribución del Estado queda reducida a eximir del pago de impuestos a la concesionaria durante el término de la concesión, a los constructores del túnel mientras dure su construcción, y a las compañías urbanizadoras que contribuyan con el 6 por ciento de sus terrenos y con los pagos anuales de repartimiento, por tiempo limitado. Nada perderá el Estado con esas exenciones, ya que no habría de percibir tales impuestos de no realizarse la obra y, en cambio, su realización habrá de abrir incalculables fuentes de ingresos fiscales como consecuencia de los negocios que habrán de desarrollarse en la nueva ciudad.

Todas las operaciones de la concesionaria quedarán fiscalizadas por el Tribunal de Cuentas.

*M, ag 4/54*



PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA