

## Fomentará el Túnel una Nueva Habana

# Serán Invertidos 225 Millones

La construcción del túnel atravesando la bahía de La Habana y de una ciudad moderna en los terrenos al otro lado del canal del puerto, representa una inversión de más de 225 millones de pesos en los próximos diez años.

Esta afirmación la hace el doctor Pedro Grau Triana, presidente de la Compañía de Fomento del Túnel de La Habana, S. A., quien destaca que lo más importante no es precisamente esa vía de comunicación por el fondo de la bahía, sino la nueva Habana que se fomentará siguiendo los dictados de la técnica urbanística más moderna.

Mucho se ha especulado con respecto a ese túnel, la construcción del cual fué autorizada por reciente Ley-Decreto, pero lo que hay de cierto sobre el particular es lo recogido por el periodista en el curso de una entrevista con el doctor Grau Triana, máximo impulsador de la iniciativa.

El túnel se hará, de eso no tiene la menor duda el entrevistado, pero todavía no se conoce a ciencia cierta el costo del mismo, porque ello precisamente será determinado en breve plazo y después de realizados los estudios correspondientes, por una compañía norteamericana, cuyos servicios serán contratados, auxiliada por técnicos cubanos.

Estos estudios solamente conducirán a conocer el presupuesto de la obra, sino que también permitirán determinar el interés que

se fijará a los bonos de inversión que sean emitidos, los cuales serán colocados en el mercado de valores norteamericano, y el monto exacto del peaje que habrá de cobrarse por la utilización de esa vía.

Destaca el doctor Grau Triana como el Estado, sin aportar un solo centavo, resultará altamente beneficiado con las obras que se proyectan, a las cuales ofrecen un aporte extraordinario los propietarios de los terrenos donde será enclavada la ciudad nueva, quienes voluntariamente se han fijado una contribución por concepto de plusvalía, lo cual por primera vez se hace en Cuba.

### Trabajos Preliminares

El presidente de la Compañía Fomento del Túnel de La Habana S. A. está dedicado por entero a ese proyecto que, a todas luces, constituye para él en los momentos presentes su objetivo único. Se ha adentrado en tal forma en la iniciativa, que puede estar hablando con respecto a la misma durante horas, ofreciendo a cada momento datos nuevos, sin tener

(Termina en la Página A-6. Col. 1)



PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA

a

2

# Serán...

(Continuación de la Primera Página)

necesidad de acudir como referencia a documento o plano alguno. De ello puede dar fe el periodista que le entrevistó.

Comenzó la charla, que había de prolongarse durante tres horas, abordándose el tema de los estudios que con carácter preliminar se han hecho para calcular, tomando como base hechos ciertos, el posible volumen de tráfico que tendrá el proyectado túnel.

En junio del año actual se procedió a un chequeo del tránsito por distintos lugares estratégicos de La Habana, en el lapso comprendido entre seis de la mañana a las ocho de la noche—catorce horas—, con los resultados siguientes:

Túnel bajo el río Almendares 26,462 vehículos; Puente Miramar 21,898; Prado y Malecón 43,403; Calzada de Concha 11,668; Paso Superior 26,041; calle Dolores 4,598 y Plaza del Este o Rotonda de Guanabo 14,278.

- Estas cifras indican que el número de automóviles que han pasado en catorce horas por el túnel del Almendares y el puente Miramar es aproximadamente 48,000, lo cual permite calcular un total de 58,000 en las veinticuatro horas. Esto representa el tráfico hacia el oeste.

En la otra dirección, hacia el este, el tráfico está representado por la Calzada de Concha, el Paso Superior y la calzada de Dolores, con un volumen de 42,000 vehículos, de los cuales 11,300 son camiones. En cambio, hacia el Oeste y por el puente Miramar, pasaron solamente 1,775 camiones.

Estos datos estadísticos tomados en cada caso sobre el terreno, demuestran que el mayor volumen de tráfico pesado es sin duda alguna hacia el este, lo cual es lógico porque se trata de la corriente con destino a las cuatro restantes provincias orientales.

Por interesar en lo que respecta a lo que puede absorber en materia de volumen de tráfico el túnel una vez que esté construí-

do, son importantes estas dos cifras: los domingos el tráfico hacia Guanabo es de 14,279 vehículos por la Vía Blanca y los días entre semana de 6,667.

La investigación que condujo a obtener esos datos se hizo por especialistas cubanos, pero con objeto de determinar el número de vehículos que cruzaría el túnel será realizado otro chequeo por Coverdale and Colpitts, la más acreditada de las firmas analistas de tráfico y estudios financieros en caminos y túneles de los Estados Unidos.

## Financiamiento y Estudio

Pasó después el doctor Grau Triana a referirse a los estudios que se realizarán para llegar a determinar el costo del túnel y, por consiguiente, la política que orientará el financiamiento de la obra.

Explica que esta labor será realizada por la firma Palmer and Baker, especializada en esta clase de trabajo, quien contará con la colaboración imprescindible de ingenieros competentes cubanos.

La Raymond Concrete Pile Co., firma que construyó el túnel del Almendares, dirigirá todos esos estudios y realizará los demás que sean necesarios para determinar el costo de la obra y también si los ingresos provenientes del peaje, el repartimiento y la venta de terrenos de la compañía concesionaria, son suficientes para garantizar el pago de una emisión de bonos a veinte años de término, con el interés correspondiente.

Tocó el entrevistado un aspecto muy interesante del financiamiento, como es el atractivo que han de tener para el inversionista norteamericano los valores que sean sometidos. En otras palabras, el incentivo que es necesario proporcionar en el orden económico para poder competir en el mercado de valores de los Estados Unidos.

De entrada es necesario descartar la fijación de un interés de un cuatro por ciento anual a los valores, porque este tipo impediría su venta a los inversionistas norteamericanos, puesto que como el bono no está exento del pago del impuesto de la renta y la escala de contribución por este concepto llega en algunos casos hasta el 80 por ciento, resulta siempre más conveniente a ese comprador potencial adquirir bonos del Gobierno norteamericano, que aun-

a

UNION DE LA HABANA... HOMENAJE A JOSE MARTI EN EL CENTENARIO DE SU NACIMIENTO... 3

que solamente pagará un dos y medio por ciento de interés, en cambio están exceptuados del pago de todo impuesto.

Como el tipo de interés dependerá del costo estimado del túnel, ya que a menor precio hay posibilidades de hacer más atractivo aquel, nada puede decirse en definitiva hasta que se hayan terminado los estudios de la Raymond Concrete Pile.

Espera el doctor Grau Triana que los trabajos comiencen diez días después de la firma del contrato con esa entidad y los ingenieros cubanos, previa la aprobación de la Comisión Nacional de Fomento. Cree que para el día 15 de septiembre pueda ponerse en marcha el estudio.

Inmediatamente y quizá si en la misma oportunidad, se habrá iniciado el estudio para el trazado de la nueva ciudad, —de la cual se ocupa en detalles más adelante,— cuyos planos reguladores serán sometidos en definitiva a la aprobación del Consejo de Ministros.

A la confección de esos planos van a contribuir con sus esfuerzos ingenieros y arquitectos cubanos, así como una de las firmas de mayor prestigio en el mundo, con experiencia suficiente para este tipo de trabajo. Esta última actuará en la capacidad de consultor.

**Costo del Túnel**

A una pregunta sobre si se tiene una idea de cuál será el costo final del túnel en proyecto, respondió el doctor Grau Triana que nada se puede determinar sobre una base segura, pues el único antecedente disponible, el estudio que en 1949 hizo la firma de Rader, Knappen and Tippets, contempla solamente un tubo y dos vías. El costo aproximado de esta obra era de \$18.885.000, pero se recomendaba la cifra de los veinte millones como la más segura.

Ahora bien, la idea de hacer el túnel de un solo tubo y dos vías ha sido desechada, tanto que en la ley-decreto se especifica que será de dos tubos y cuatro vías. Se hizo en esta forma porque con el proyecto original solamente podría haber un tráfico al año de ocho millones de vehículos, lo cual será insuficiente en las horas de mayor tráfico para un tránsito posible de 3,000 carros cada 60 minutos, según se demuestra con el túnel del Almendares, que actualmente, de doce a una del día y de cinco a seis de la tarde, tiene ese movimiento.

Como el estudio de las cuatro vías no ha sido realizado, es imposible determinar cuál sería su costo, aunque algunas firmas lo calculan entre un sesenta y un ochenta por ciento más del calculado para un solo tubo, lo que daría un total de 32 a 36 millones de pesos.

No obstante lo expuesto, existen opiniones de algunas firmas especializadas de esa clase de trabajo, en el sentido de que el costo podría ser alrededor de 25 millones de pesos, pero lo cierto es que nada hay en definitiva sobre el particular, pues otras firmas tan respetables como esa dan como cifras más conservadoras alrededor de 35 millones.

**Pago de la Obra**

Insiste el doctor Grau Triana en que todo cálculo que se realice basado en el conocimiento que se tiene en estos momentos por los estudios realizados, carece de fundamento definitivo. Por tanto, es imposible hacer un estimado del costo a pagar de las obras y los intereses que representaría el capital invertido.

Pone como un ejemplo, que dado el caso de que el costo fuera de 25 millones y los bonos que se emitieran devengarán un interés de un cinco por ciento, el primer año, por concepto de intereses solamente habría que pagar un millón 250 mil pesos, más otra cantidad igual por amortización, si el financiamiento se hace por un plazo de veinte años.

Es decir, que entre amortización de capital e intereses el desembolso del primer año sería de dos millones y medio de pesos, sin contar los gastos de mantenimiento, que para un solo tubo fueron estimados en 200 mil pesos anuales, y que en el caso de las cuatro vías sería el doble, es decir, 400 mil pesos.

Tampoco debe olvidarse que en todos los estudios de tránsito, se estima que el volumen del mismo en el primer año sería una cuarta parte del que alcanzaría a los quince años.

**La Habana del Futuro**

Pasó entonces el entrevistado a referirse a la nueva ciudad, la que se levantará en los terrenos del

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y DOCUMENTACION HISTORICA DE LA HABANA

4

tro lado de la bahía, que para él constituye la parte más importante del magno proyecto. Será proyectada sobre la base ideal de diseñar la más bella y más moderna de las ciudades del mundo.

Arteria principal de esa ciudad será la Avenida Monumental, de cien metros de ancho y cinco y medio kilómetros de longitud, que correrá desde la boca del túnel, a 600 metros aproximadamente al este del Castillo del Morro, hasta la Plaza del Este o Rotonda de Guanabo.

Las avenidas, calles, parques, lugares de parqueo y demás expansiones naturales tendrán un tratamiento que corresponde a la grandiosidad de la moderna urbanización, en la cual no podrán introducirse cambios por caprichos municipales, pues será consagrada por una ley de la República.

El soterramiento de las instalaciones eléctricas, la red de distribución de agua, el alcantarillado y el drenaje, serán condiciones esenciales para garantizar en la nueva ciudad una eficiencia de tales servicios sin precedentes en Cuba.

Estúdiase la posibilidad de construir, para que estén listos cuando sea inaugurado el túnel, de quince a veinte edificios de una altura aproximada de veinte pisos cada uno, destinados a oficinas privadas, apartamientos de propiedad horizontal, apartamentos para arrendamiento y servicios de restaurant, teatros, comercio, etc.

#### Beneficios Para el Estado

Apuntó el doctor Grau Triana como el Estado será el primer beneficiado con esas obras, pues recibe un tratamiento mucho más ventajoso que el consignado en la ley de 1910 que otorgó la concesión original, aprobada por el Congreso de la República y sancionada por el entonces Presidente, general José Miguel Gómez.

Aquella concesión, otorgada al señor Dionisio Velasco, cuyos herederos son propietarios de la mayor parte de las tierras donde se levantará la nueva ciudad, contemplaba la construcción de un gran puente a través de la bahía, a lo cual se opusieron los norteamericanos por razones estratégicas.

La legislación que la otorgó, ja más fué derogada, fijaba un plazo de sesenta años para su disfrute, es decir treinta menos que la actual, aparte de que el Estado quedaba obligado a ceder 1,800 metros de sus terrenos por el precio de tasación, que resultó \$40,000, es decir a dos centavos el metro cuadrado, y no percibía utilidad alguna de la compañía concesionaria.

En esta oportunidad el Estado no está obligado a traspasar un solo metro de su propiedad—que es la más inmediata a la salida del túnel y representa, dentro de la actual Habana, el área comprendida entre Belascoain y el mar—ni a contribuir con cantidad alguna, y, cambio, percibe el 40 por ciento de las utilidades de la concesionaria, si llegaran a producirse.

La concesión estará siempre bajo la fiscalización del Tribunal de Cuentas de la República, la supervisión técnica de la Comisión de Fomento Nacional y el ministerio de Obras Públicas, y la intervención de la Financiera Nacional.

No obstante los beneficios para el Estado anteriormente mencionados, informa el entrevistado, el más importante de todos es que, sin contribuir con un solo centavo a la realización de las obras, los terrenos de su propiedad aumentarán en un valor que puede calcularse conservadoramente en 60 millones de pesos.

#### Otros Beneficiados

Continúa relacionando el doctor Grau Triana los beneficios con las obras. Son los profesionales, los empleados, toda clase de técnicos y los obreros, a quienes alcanzarán los beneficios de la inversión en el túnel propiamente dicho, alrededor de 25 millones; la urbanización en 30 millones de metros cuadrados, calculada en 50 millones de pesos, y la construcción de edificios, que se calcula a razón de 15 millones anuales.

El todo, agrega, representa una inversión de 225 millones de pesos en los próximos diez años, la cual, de acuerdo con los estimados que se hacen en otros países, cambiando de mano ocho a diez veces antes de emigrar, representará un movimiento de 1,800 millones de pesos en ese lapso.

También el público resultará beneficiado, porque dispondrá de una vía nueva que le permitirá trasladarse desde el Malecón hasta las playas o la carretera central por el Cotorro, en menos de quince minutos. Al mismo tiempo, todas las clases sociales encontrarán sitio adecuado donde levantar sus hogares.



PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA

a

5

81

gares a menos de cinco minutos del centro de la ciudad, con vías amplias donde el recorrido constituirá un placer y no un martirio como lo es en la actualidad.

Además, ese público, cuya única contribución a la obra será el pago de un peaje, no se verá obligado a hacerlo, dado que existen otros medios de comunicación gratuitos por los cuales pueden transportarse a los mismos lugares y lo que estarán más expeditos cuando una parte considerable del tránsito se desvie por el túnel. Por otra parte, de abonar el peaje, economizará tiempo, gasolina y deterioro en su vehículo, lo cual compensará con creces lo que venga a pagar.

Desea destacar el doctor Grau Triana un detalle muy interesante y que no puede perderse de vista. Todas las compañías que prestan un servicio lo cobran y ello no quiere decir que por el hecho de que el público contribuya en esta forma, al cabo de cierto tiempo la propiedad le sea traspasada al usuario. Nadie concibe que un ómnibus, pase, transcurridos unos años de servicio, a ser una pertenencia de los pasajeros. Pues bien, esto lo hará la compañía concesionaria del túnel, pues el mismo al vencimiento de la concesión pasará a engrosar el patrimonio del Estado y, en consecuencia, de los cubanos.

#### Elogio de los Propietarios

La última parte de su agradable conversación la dejó a expreso el doctor Grau Triana para referirse a los propietarios de los terrenos al otro lado de la bahía, quienes asegura han sido el alma, la inspiración y quienes han propiciado la ejecución de las obras, con una colaboración de proporciones extraordinarias.

"Para comprenderlo —explicó— debe tenerse en cuenta que la Constitución del 40 estableció la posibilidad de cobrar la plusvalía, pero ningún Gobierno se decidió a implantarla, siguiendo la política de ofrecer gratuitamente los beneficios derivados de las obras que se han ejecutado.

"Ejemplo palpable es el túnel del Almendares, construido a un costo de seis millones de pesos y que fundamentalmente beneficia a una zona donde tienen propiedades las personas más pudientes de la República, quienes no han tenido que contribuir ni con un solo centavo, a pesar de que el aumento en el valor de esos inmuebles registrados por razón del túnel, hacía posible el pago de cualquier tipo de plusvalía.

"Lo mismo ha sucedido con las obras realizadas en las calles Línea, 23, Infanta, Galiano, Prado, etc., que han sido totalmente re-

construidas y no se ha exigido aporte alguno a los propietarios beneficiados, entre los que se encuentran, sin lugar a dudas, los de mayores recursos en la República".

Esto lo exponía agregó, para que pueda comprenderse como el paso que han dado los propietarios de los terrenos donde será levantada la ciudad futura, constituirá un ejemplo típico de lo que la cooperación de los intereses privados puede representar para el Estado en el futuro.

Siguió informando cómo ese aporte no tendrá nada de tímido, sino que alcanzará proporciones extraordinarias. "Para comprenderlo—fueron sus palabras—, baste saber que esos propietarios, cuyas compras más recientes representan un peso por metro cuadrado, conservarán de esa propiedad un sesenta por ciento, ya que el cuarenta restante será dedicado a calles, parques y otros espacios de uso común, y, sin embargo, van a contribuir en esas zonas con 70 centavos por metro cuadrado, es decir con más de \$90,000.00 por caballería de tierra, lo cual deben abonar en efecto, completando un total que representará cerca de ocho millones de pesos.

"Además, traspasarán a la compañía concesionaria el seis por ciento del total de sus propiedades, para hacer posible el financiamiento del túnel, dado que se presume que el peaje no debe, por sí solo, cubrir el costo de la obra.

"Estos propietarios—termina el doctor Grau Triana—, por estimar que esa compañía concesionaria no ha de tener utilidades de importancia y sin poseer una sola acción a que puedan corresponder los beneficios de haberlo, van a ser los miembros más destacados de la directiva de la empresa. De ese modo garantizan una administración honesta y beneficiosa para todos los intereses, puesto que ellos son los primeros a quienes conviene que la obra sea realizada en las condiciones más favorables y seguras para la totalidad de las partes".

Hasta aquí lo informado por el doctor Pedro Grau Triana, a quien los propietarios apoyaron como presidente y director de la compañía, porque aparte de sus condiciones naturales como promotor de éxitos, es a su vez presidente de cuatro compañías urbanizadoras dentro de la zona beneficiada con las obras que son propietarias de terrenos, lo cual garantiza que al venderse las tierras que pasan a ser patrimonio de la concesionaria se hará en una forma que no perjudique, por razón de competencia, a las ventas de las demás.

IP  
PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA

sep 12/54