

Suscita el Túnel Bajo Bahía Movida Batalla Financiera

Compañías Norteamericanas y Francesas
Luchan por la Concesión de las Obras

En círculos financieros norteamericanos y franceses se está librando actualmente una interesante lucha por obtener el financiamiento de las obras para construir el túnel de la bahía de La Habana. No obstante la trascendencia que encierra esa operación para los cubanos, ya que se trata, quizás, del proyecto más importante abordado en nuestra isla, muy pocas noticias se han filtrado al público.

Tenemos informaciones de que aún cuando el máximo promotor del túnel, el doctor Pedro Grau

Triana, anunció hace pocos días que el financiamiento había sido concedido a la compañía Grands Travaux de Marsella, la cual se compromete a colocar en el término de dos años 400,000 toneladas de azúcar en el mercado mundial, otros grupos de inversionistas persisten en obtener el contrato, aduciendo que no han tenido oportunidad de conocer ampliamente los detalles ni tiempo para estudiarlos sobre el terreno.

En esta situación se encuentran, especialmente, inversionistas norteamericanos, muchos de los

cuales, en principio, han estimado que estarían en condiciones de financiar la obra con más ventajas que los empresarios de Marsella, agregando —según han podido conocer nuestros reporteros— que esas 400,000 toneladas de azúcar Cuba las vendería de todos modos a Francia por las necesidades de su mercado.

Sin embargo, en las investigaciones realizadas por nosotros, hemos logrado saber que esos inversionistas norteamericanos interesados actualmente en el financiamiento no lo estuvieron al principio cuando se iniciaron las conversaciones y los estudios sobre el túnel, quizás estimando que se trataba de un proyecto lejano, sin posibilidades de realización inmediata.

Como se sabe, el primer antecedente sobre las características y el costo del túnel que atravesará la bahía habanera se produjo en el año 1949 al estudiar la obra la firma Rader, Knappen and Tippets, que fijó el costo en la cantidad de \$18.885,000.00, contemplando el proyecto como un tubo y dos vías.

Posteriormente, la ley-decreto dictada a mediados del año anterior y que otorgó la concesión desechó dicho proyecto estableciendo específicamente que el túnel será de dos tubos y cuatro vías, calculándose una cifra superior a la de 18 millones de pesos para su construcción.

Los Grupos en Pugna

Fuera de la vista del público varios grupos combinados de inversionistas se encuentran en gestiones para realizar el negocio destacándose como dato curioso que están respaldados por capitales franceses y norteamericanos solamente.

Esos grupos, hasta el presente, alcanzan al número de tres. En primer lugar el formado por la compañía constructora Grands Travaux de Marsella en unión de la firma norteamericana Mason and Hanger. En este caso la mitad del capital es francés y la otra mitad cubano, estimando el costo en 28 millones de dólares. De esa cantidad 16 millones se invertirán en azúcar, dinero que adelantará el Banco de Exportación, de reciente creación en Cuba.

Tenemos después al segundo grupo, integrado por la Raymond Concrete Pile Company, que construyó el túnel del Almendares e hizo los estudios para determinar el costo de la obra del túnel de la bahía de La Habana, así como de los ingresos provenientes del peaje, el repartimiento y la venta de los terrenos de la compañía concesionaria para determinar si son suficientes a garantizar el pago de una emisión de bonos a veinte años de término con el interés correspondiente.

Junto a la Raymond Pile, en este grupo, está la firma Brown and Root, norteamericana, considerada como la compañía de contratistas mayor del mundo y una compañía francesa, la Schneider.

Esta combinación de inversionistas ha estimado el costo de la obra en 32 millones de dólares y todo el capital es francés, menos cinco millones de pesos que es norteamericano. Se tiene entendido, además, que gran parte de la operación se propone sea a través de la venta de 500,000 toneladas de azúcar en el mercado mundial que manipulará la Cuban Trading Company.

IPD
PATRIMONIO
DOCUMENTAL

10

2

92A

Y por último, un tercer grupo con la mitad del capital norteamericano y la otra mitad cubano, en el que aparecen la Utah Construction Co., la Walsh Construction Co., B. Perini and Sons, de Framingham, Mass. y la compañía de Lee Aiken, de Texas. Por cierto, este Lee Aiken es el propietario de unos de los clubes de base-ball de las Grandes Ligas.

El grupo de la Utah, Perini, Walsh y Aiken, según hemos podido captar, tiene en proyecto interesar al Banco Mundial en el financiamiento, ignorándose si podrán plasmar la idea, aunque albergan ciertas esperanzas porque el Banco Mundial nunca ha suministrado capital a Cuba no obstante ser nuestra nación accionista del mismo.

Intervención Oficial

Aunque el Gobierno no interviene directamente —o por lo menos oficialmente— en esta lucha financiera, tiene sin embargo, una conexión estrecha con los concesionarios, ya que por la ley-decreto que trata de la obra, la concesión estará siempre bajo la fiscalización del Tribunal de Cuentas; la supervisión técnica de la Comisión de Fomento Nacional y del Ministerio de Obras Públicas y la intervención de la Financiera Nacional.

Claro que los inversionistas interesados se mueven en todas las esferas, tanto en las gubernamentales como en las de los concesionarios, por lo que la lucha financiera se está librando en todos los frentes.

Quieren Tiempo

Todos los grupos, menos el de la Grands Travaux, desde luego, se orientan actualmente a obtener de la Compañía Fomento del Túnel de La Habana S. A. que preside el doctor Pedro Grau Triana, y aún del mismo Gobierno, la apertura de un término, que muchos han fijado en 30 días, para poder estudiar a fondo el asunto y realizar las gestiones necesarias en las fuentes de crédito al objeto de presentar sus proposiciones y discutir las, con el propósito, seguramente, de tratar de ofrecer mejores ventajas.

Expectación

Debido a los informes de que los inversionistas de los dos últimos grupos están en condiciones de mejorar la oferta de la compañía de Marsella, existe una gran expectación en los sectores financieros de Cuba y los Estados Unidos por conocer la inmediata actitud de la Compañía Fomento del Túnel de La Habana S. A., concesionaria de las importantes obras.

Además, como se trata de un proyecto de carácter público en el cual el Gobierno de Cuba tiene responsabilidades según la ley-decreto que otorgó la concesión,

es lógico suponer que esta cuestión salga a la luz en todos sus detalles y no se mantenga en tinieblas como hasta el presente, dando pie a especulaciones que dañan, no solamente a los concesionarios en su prestigio, sino también el crédito de Cuba en los Estados Unidos, como país propicio para la inversión de capitales.

M. Cayo Gótz



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA