

PARQUEO SOTERRADO PARA
AUTOS EN EL PARQUE CENTRAL
BAJO LA ESTATUA DE MARTI





PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Esta versión digital ha sido realizada por la Dirección de Patrimonio Documental de la Oficina del Historiador de La Habana con fines de investigación no comerciales. Cualquier reproducción no autorizada por esta institución, está sujeto a una reclamación legal.

Perfil institucional en Facebook
Patrimonio Documental
Oficina del Historiador



Mario Guiral Moreno

Objeciones a un Proyecto

ESTA visto que los habaneros, al despertarnos cada día y recorrer con la mirada las páginas de los diarios mañaneros, tenemos que estar dispuestos a encontrar en aquéllos, alguna noticia más o menos desagradable, capaz de producir una sorpresa, una justa contrariedad o una lógica preocupación, como el proyecto que vamos a comentar.

Hace apenas una semana, se ha lanzado al público, seguramente con el propósito de conocer las reacciones que la noticia había de producir en la opinión popular, el anuncio de haber sido visitado el Alcalde municipal, por un Comité Gestor de Comerciantes que propugna "la construcción de un parqueo soterrado de automóviles en el Parque Central de La Habana", añadiéndose en esa información que nuestra primera Autoridad Municipal estimaba dicha obra de urgente necesidad, a cual tenía además el apoyo de todos los comerciantes de las calles de San Rafael, Prado, Galiano y Neptuno; y nosotros hubiéramos añadido también, que el citado proyecto contaba sin duda con la simpatía y el concurso de cuantos poseen o manejan automóviles en nuestra urbe, cuya única preocupación parece que estriba en solucionar el problema del parqueo, aunque para resolverlo haya que destruir o modificar la estructura de todos los espacios abiertos actualmente destinados al esparcimiento y la higiene de la población.

Pero es el caso que sobre el asunto de que se trata, cuya importancia es notoria y requiere un estudio detenido, los que tienen derecho a opinar con preferencia, no son precisamente los comerciantes, ni los dueños de automóviles, sino los técnicos,



los urbanistas, los miembros de la Junta Nacional de Arqueología, los amantes de la estética pública y los escritores martinianos, que ya han adelantado sus reparos al mencionado proyecto, cuya realización implica el afeamiento del lugar más céntrico de la capital, donde se halla la estatua del apóstol Martí, erigida hace medio siglo por suscripción popular.

Si, como es de suponerse, se trata simplemente de un negocio con finalidades utilitarias, porque nadie invierte un cuantioso capital sin tener la creencia de que ello habrá de proporcionarle un beneficio económico, debiera tenerse en cuenta como precedente, lo ocurrido con el parqueo soterrado que se hizo, hace ya muchos años, en la manzana donde antes estuvo el Mercado de Cristina o Plaza Vieja, que ninguna ganancia dejó al Municipio, y cuyas únicas consecuencias fueron privar a aquella extensa barriada del espacio destinado al parqueo Juan Brillo Zayas, en el cual debió emplazarse la estatua del citado prócer habanero, y convertirlo en un lugar abandonado y sucio, cuyo estado lamentable no hace ningún honor a esta capital.

Si, por el contrario, lo que se pretende es resolver uno de los muchos problemas del tránsito, proporcionando a los automovilistas una amplia zona para el parqueo de sus vehículos, no creemos que las ventajas que esto proporcionaría habrían de compensar los muchos inconvenientes que implicaría el afeamiento indiscutible de la plaza más importante y céntrica de La Habana y de la República, puesto que para dar entrada a los automóviles que habrían de estacionarse temporalmente en dicho lugar soterrado, sería necesario construir las rampas procedentes, dejando perforadas y en condiciones antiestéticas las calles que circundan al espacio limitado por el Paseo de Martí y las calles de Ignacio Agramonte, San José y Neptuno.

De los dos proyectos confeccionados, uno de ellos consiste en la construcción de una sola planta soterrada, con capacidad para 350 vehículos, al costo de \$600,000; y el otro, de mayor magnitud, patrocinado por un grupo de comerciantes, estriba en la construcción de tres plantas soterradas para que en ellas puedan parquear 1,500 vehículos, estando presupuestado el costo de dicha obra en la suma de \$800,000; pero, a juzgar por las dificultades que ya han sido expuestas, nos parece que, por suerte para La Habana, ninguno de los dos proyectos se llevará a cabo en el lugar escogido al efecto, siendo una de ellas la condición geológica del terreno que ya en otra ocasión anterior, obligó a abandonar un proyecto análogo al que ahora se trata de realizar, dadas las corrientes de agua, que según los informes técnicos emitidos anteriormente, pasan por debajo de tierra a unos cuatro o cinco metros de profundidad.

La dificultad mayor sin embargo, ha de ser seguramente lo que resuelva la Junta Nacional de Arqueología y Etnología que seguramente habrá de estudiar detenidamente el asunto en sus distintos aspectos ratificando o modificando el criterio que extraoficialmente mantuvo acerca del otro citado proyecto, al opinar que éste, en el aspecto urbanístico rompía "con el trazado del Parque Central, sin que a su vez, resolviera las cuestiones del tránsito en las vías que lo circundan".

Sin dejar de reconocer la necesidad de buscar solución adecuada al problema del parqueo de automóviles, cabe esperar que el asunto ha de ser estudiado detenidamente y resuelto en la forma precedente, teniendo en cuenta todos los intereses que pesan en el problema, y no exclusivamente el que representan los dueños y conductores de los vehículos motorizados.

Oposición a que instalen un parqueo en el Parque Central

La señora Conchita Castanedo viuda de López, ha presentado un escrito ante el presidente del Tribunal de Cuentas, doctor Emilio Fernández Camus, en relación con la utilización de las aceras y canteros de diversas avenidas de esta capital, entre ellas la Via Blanca, para instalar comercios que además del perjuicio que ocasionan al ornato público, dañaban el césped y las aceras.

En su escrito hace referencia la señora Castanedo a que en el año 1952 hizo formal denuncia en ese Tribunal, ratificada al requerimiento, que en la cita Via Blanca y otras avenidas se utilizaban las aceras y canteros para exhibir o traficar con aparatos y servicios que afeaban y destruían tan modernas via, y añade que con dolor ciudadano vió más tarde que al estropeó siguió el aniquilamiento suprimiendo el área verde y cementado los espacios para mayor comodidad y explotación de comerciantes e industriales, con buenas influencias.

En su nuevo escrito al citado Tribunal, la señora Castanedo viuda de López, expresa que nuevamente se dirige a ese alto Tribunal, encargado de cuidar y defender el patrimonio nacional, para denunciar otros casos que a su juicio entrañan gravedad. En efecto, dice que por el Ministerio de Hacienda se ha traspasado al Ministerio de Defensa para la ubicación del Club Hípico del Circulo Militar y Naval, la parcela de terreno propiedad del Estado, denominada finca "Doña Juana", en Santiago de las Vegas, de 16 caballerías, en la cual se encuentra instalada la Escuela Provincial de Agricultura "Conde de Pozos Dulces".

Luego de una serie de consideraciones respecto a lo que establece la Constitución de la República sobre los bienes del dominio público, la señora Castanedo manifiesta que ese traspaso significaría la pérdida irreparable de los esfuerzos de muchos años y de una abnegada labor del Ministerio de Agricultura.

A continuación dice que la prensa se ha hecho eco de que se están confeccionando los planos para partir en dos el Parque Central de La Habana y por concesión darlo a una empresa particular para que lo explote y construya en el mismo un parqueo de automóviles. Añade que el tráfico hacia la calle Obispo congestionaria más tan céntrico lugar, obstruyendo el tránsito. Destaca, asimismo, que la Constitución prohíbe que por ua Municipalidad se realce semejante proyecto. Finaliza la denunciante exponiendo al Tribunal que espera que se realicen las investigaciones correspondientes y el por qué no se construyen en los edificios nuevos, de acuerdo con los reglamentos, garajes para guardar

máquinas, y por qué se concede suprimir portales y fabricar sobre terreno que obligatoriamente debiera dejarse para aceras y jardines.

Castanedo



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



MUNICIPIO DE LA HABANA
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

La Habana, Abril 4 de 1956.-

Sr. Arquitecto Jefe.
E D I F I C I O :-

S e ñ o r :-

Estudiado el proyecto que presenta la Compañía "Estacionamientos Urbanos S.A." para establecer un parqueo soterrado bajo el área que ocupa el Parque Central de la Habana, solicitando la concesión de dicho terreno por un periodo de años, hasta que se reembolse el capital é intereses invertidos mas el beneficio industrial correspondiente, a usted atentamente informo:

Que la ciudad de la Habana en las áreas aledañas al Parque Central, Paseo del Prado hasta la Plaza de la Fraternidad y calles adyacentes, está urgida de procurar superficies para estacionamientos de tres a cuatro mil automóviles; y que, deben estudiarse y considerarse todos los proyectos que se presentan ya sean de parqueo soterrado o de Edificios para parqueo sobre la superficie, así como también el aumento posible de las áreas de calles y Plazas mediante unas operaciones de cirugía de ciudades.

Que el conjunto monumental formado por valiosos edificios como son los Palacios Regionales, el Centro Gallego y el Centro Asturiano, el Teatro Payret, la Manzana de Gómez y las bellas arcadas donde se encuentra el Café Central así como el Hotel Inglaterra con sus amplios portales y el antiguo Hotel Telegrafo, todo éste enmarcamiento del pequeño Parque donde se levanta la primera Estatua que se erigió al apóstol de nuestra Independencia José Martí, todo éste conjunto es de un alto valor urbanístico y no puede ser echado a perder con obras de utilización industrial o con obras parciales que no encierran alguna solución positiva de la gravedad del problema del estacionamiento que en aquellos lugares sufre la ciudad.

Que un proyecto de parqueo soterrado para trescientos cincuenta y seis automóviles y que encierra la destrucción del Parque Central, o por lo menos su cambio total, pues los árboles, las enredaderas y las flores no crecen sobre las placas de hormigón y necesitarían de uno a dos ✓
costoso y ✓
el que ✓
blema.

12/

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



MUNICIPIO DE LA HABANA
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

La Habana, Abril 4 de 1956.-

Sr. Arquitecto Jefe.
E D I F I C I O S :-

S e ñ o r :-

Estudiado el proyecto que presenta la Compañía "Estacionamientos Urbanos S.A.," para establecer un parqueo soterrado bajo el área que ocupa el Parque Central de la Habana, solicitando la concesión de dicho terreno por un periodo de años, hasta que se reembolse el capital é intereses invertidos mas el beneficio industrial correspondiente, a usted atentamente informo:

Que la ciudad de la Habana en las áreas aledañas al Parque Central, Paseo del Prado hasta la Plaza de la Fraternidad y calles adyacentes, está urgida de procurar superficies para estacionamientos de tres a cuatro mil automóviles; y que, deben estudiarse y considerarse todos los proyectos que se presentan ya sean de parqueo soterrado o de Edificios para parqueo sobre la superficie, así como también el aumento posible de las áreas de calles y Plazas mediante unas operaciones de cirugía de ciudades.

Que el conjunto monumental formado por valiosos edificios como son los Palacios Regionales, el Centro Gallego y el Centro Asturiano, el Teatro Payret, la Manzana de Gómez y las bellas arcadas donde se encuentra el Café Central así como el Hotel Inglaterra con sus amplios portales y el antiguo Hotel Telegrafo, todo éste enmarcamiento del pequeño Parque donde se levanta la primera Estatua que se erigió al apóstol de nuestra Independencia José Martí, todo éste conjunto es de un alto valor urbanístico y no puede ser echado a perder con obras de utilización industrial o con obras parciales que no encierran alguna solución positiva de la gravedad del problema del estacionamiento que en aquellos lugares sufre la ciudad.

Que un proyecto de parqueo soterrado para trescientos cincuenta y seis automóviles y que encierra la destrucción del Parque Central, o por lo menos su cambio total, pues los árboles, las enredaderas y las flores no crecen sobre las placas de hormigón y necesitarían de uno a dos metros de espesor de tierra vegetal, requisito éste sumamente costoso para la construcción del parqueo, un proyecto pequeño tal como el que se nos presenta, nos parece que no resolvería la gravedad del problema.

Que la construcción de edificios destinados a parqueo por la iniciativa privada y sobre terrenos que se pudieran expropiar o comprar resolvería tal vez con mayores facilidades la urgencia de encontrar área para estacionamientos. Que una ley o legislación especial para ésta clase de edificios pudiera concederles la exención durante un periodo de años de impuestos y tributos y así la Municipalidad y el Estado de una manera indirecta contribuirían a darle aliciente al capital privado, y al igual que se levantaron en otras Capitales, la Habana podría resolver o atenuar la gravedad de la situación.

Que particularmente somos partidarios de los parques en edificios y terrenos privados que no afectan ni dañan a la ciudad, aunque reconocemos que en ocasiones los parques soterrados son necesarios é indispensables.



MUNICIPIO DE LA HABANA
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

-- 2 --

Que los distintos proyectos que se presentaren para construir parques soterrados en los pequeños Parques Habaneros, eran unas construcciones híbridas, pues una parte sobresalía sobre la acera y la otra se encontraba soterrada, resultando que el parque superior solo se hacía en los dibujos y en los planos, pues en la realidad se puede ver como se encuentra hoy el llamado parque que se trató de hacer sobre la placa de hormigón del parqueo construido en la Plaza Vieja.

Que es más fácil lograr espacios para estacionamientos subterráneos, debajo de las avenidas y calles sin tocar las áreas de jardines y arbolados, pues también la Habana está atrozmente urgida de árboles. Encarando de nuevo el estacionamiento soterrado en los espacios que ocupa el Parque Central, veríamos éste solo en la parte del centro, casi desde San Rafael hasta el parquecito de la Estatua de Albear, ocupando también espacios de las dos amplias avenidas o hasta de las cuatro avenidas que enmarcan el Parque Central, o sean, estacionamientos completamente subterráneos que tendrían sus entradas discretas con buena iluminación y hasta arbolado en las cercanías. Pero ésta es una operación que hay que planificarla dentro del conjunto y no puede ser un estudio aislado.

Que el proyecto de hacer una gran avenida por la calle de Teniente Rey, o por lo menos llevarla desde el Capitolio hasta el Parque del Cristo, con una pequeña operación de cirugía o sea el corte de unas cuantas casas entre Bernaza y Egido, ésta operación que hoy se facilitaría si se pudiera expropiar el terreno que ocupó el anterior edificio del "Diario de la Marina" que se encuentra demolido; si ésta operación fuese proyectada con capital privado, con seguridad que se adaptarían en el subsuelo uno o dos pisos de parqueo con otros servicios más, como un caso similar al comienzo de la Avenida Bolívar en Caracas o al de la Avenida 9 de Julio en Buenos Aires, y ésto pudiera servir de base a la concesión que solicita el Sr. Charles Pemberton.

También podría encarse un parqueo soterrado en toda la avenida frente al Capitolio y con sus entradas y salidas discretamente ubicadas por San José y por Dragones; ésta operación sería más fácil y tendría mayores ventajas para la ciudad que la ocupación de las áreas del Parque Central.

Veáanse en los croquis adjuntos como éstas áreas soterradas superarían en mucho a las del pequeño Parque Central. Y en el caso del Parque del Cristo con llevar los árboles a las aceras ampliándose la vereda de la

dor
dr

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



MUNICIPIO DE LA HABANA
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

-- 2 --

Que los distintos proyectos que se presentaron para construir parques soterrados en los pequeños Parques Habaneros, eran unas construcciones híbridas, pues una parte sobresalía sobre la acera y la otra se encontraba soterrada, resultando que el parque superior solo se hacía en los dibujos y en los planos, pues en la realidad se puede ver como se encuentra hoy el llamado parque que se trató de hacer sobre la placa de hormigón del parqueo construido en la Plaza Vieja.

Que es más fácil lograr espacios para estacionamientos subterráneos, debajo de las avenidas y calles sin tocar las áreas de jardines y arbolados, pues también la Habana está atrozmente urgida de árboles. Encarando de nuevo el estacionamiento soterrado en los espacios que ocupa el Parque Central, variamos éste solo en la parte del centro, casi desde San Rafael hasta el parquecito de la Estatua de Albear, ocupando también espacios de las dos amplias avenidas o hasta de las cuatro avenidas que enmarcan el Parque Central, o sean, estacionamientos completamente subterráneos que tendrían sus entradas discretas con buena iluminación y hasta arbolado en las cercanías. Pero ésta es una operación que hay que planificarla dentro del conjunto y no puede ser un estudio aislado.

Que el proyecto de hacer una gran avenida por la calle de Teniente Rey, o por lo menos llevarla desde el Capitolio hasta el Parque del Cristo, con una pequeña operación de cirugía o sea el corte de unas cuantas casas entre Bernaza y Egido, ésta operación que hoy se facilitaría si se pudiera expropiar el terreno que ocupó el anterior edificio del "Diario de la Marina" que se encuentra demolido; si ésta operación fuese proyectada con capital privado, con seguridad que se adaptarían en el subsuelo uno o dos pisos de parqueo con otros servicios más, como un caso similar al comienzo de la Avenida Bolívar en Caracas o al de la Avenida 9 de Julio en Buenos Aires, y ésto pudiera servir de base a la concesión que solicita el Sr. Charles Pemberton.

También podría encarse un parqueo soterrado en toda la avenida frente al Capitolio y con sus entradas y salidas discretamente ubicadas por San José y por Dragones, ésta operación sería más fácil y tendría mayores ventajas para la ciudad que la ocupación de las áreas del Parque Central.

Veáanse en los croquis adjuntos como éstas áreas soterradas superarían en mucho a las del pequeño Parque Central. Y en el caso del Parque del Cristo con llevar los árboles a las aceras ampliándolas podría ser convertido en una cómoda Plaza de desahogo al estacionamiento de la ciudad.

Otro caso pudiera resolverse si se unieran los parquecitos donde se encuentra la Estatua de Albear con el Parque de Jerez, demoliéndose una serie de casas viejas que desde hace mucho tiempo se trata de expropiar incluyendo el edificio ocupado por el "Floridita", a fin de darle amplitud a la calle de Egido. En la nueva Plaza que guardaría cierta similitud con otra plaza de Roma, también podrían ubicarse estacionamientos soterrados.

Pero como dijimos anteriormente precisa un estudio más avanzado que resuelva o atenúe el problema en treinta o cuarenta años. Y no hay que olvidar que por la Jefatura del Departamento de Urbanismo se trató de llevar adelante hace ya tiempo el postulado de que la calle debe entrar en el edificio y los estudios que presentó el Arquitecto Carlos M. Maruri, para que los grandes edificios tanto privados como públicos contemplicasen en sus proyectos una reserva de áreas para estacionamientos.



MUNICIPIO DE LA HABANA
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

-- 3 --

Se verá por todo lo expuesto que no se rechaza la solicitud presentada por la Compañía Estacionamientos Urbanos S.A., ni tampoco los proyectos a que se refiere un artículo periodístico, donde se relacionan las ideas del Sr. Charles Pemberton relativas a crear estacionamientos soterrados para mil quinientos automóviles, sino que se establecen directrices y procedimientos que llevados a estudios ulteriores pudieran resolver la gravedad del problema que se confronta.

Atentamente.

José M. Bens.
ARQUITECTO JEFE. SECCION.
OBRAS MUNICIPALES.-



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



MUNICIPIO DE LA HABANA
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

- 3 -

Se verá por todo lo expuesto que no se rechaza la solicitud presentada por la Compañía Estacionamientos Urbanos S.A., ni tampoco los proyectos a que se refiere un artículo periodístico, donde se relacionan las ideas del Sr. Charles Pemberton relativas a crear estacionamientos soterrados para mil quinientos automóviles, sino que se establecen directrices y procedimientos que llevados a estudios ulteriores pudieran resolver la gravedad del problema que se enfrenta.

Atentamente.

José M. Benis.
ARQUITECTO JEFE. SECCION.
OBRAS MUNICIPALES.-

eb

SOCIEDAD CUBANA DE ESTUDIOS HISTORICOS E INTERNACIONALES

LA HABANA

DIRECCION:

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA
CIUDAD. PALACIO DE LOMBILLO.
PLAZA DE LA CATEDRAL.
TELEFONO: A-8238

Abril 18 de 1954.

Mayor General Fulgencio Batista y Zaldívar.
Presidente de la República.

Sr. Justo Luis Pozo y del Puerto.
Alcalde Municipal de La Habana.

S e ñ o r e s :

La prensa diaria de esta capital ha publicado que empresas privadas han solicitado la concesión del subsuelo comprendido bajo el área que ocupa el Parque Central de La Habana, donde se alza la estatua de José Martí, para establecer un parqueo soterrado de automóviles de particulares, durante cincuenta años, tiempo que calcula necesario para reembolsarse el capital e intereses invertidos más el beneficio industrial correspondiente, pasando a ser después propiedad del Municipio. Esa noticia ha provocado la movilización de la ciudadanía.

Una parte de ella, se ha manifestado en pro, los beneficiarios de esa obra: los propugnadores y ejecutores de la misma, los comerciantes, industriales y empresarios de teatros y cines radicados en aquella zona, y los dueños de automóviles.

Y otra parte, en contra: los urbanistas al margen del negocio, y los que sin serlo profesionalmente, se interesan, como amigos de nuestra ciudad capital, por la estética de ésta y la conservación de lugares que poseen rango histórico, arquitectónico y artístico, quienes ven en ese proyecto la destrucción del Parque Central, que constituye, con las plazas de la Catedral y de Armas, uno de los sitios más característicos de La

Habana, precisamente en su línea divisoria de intramuros y extramuros.

Así lo han comprendido y expresado públicamente, el ingeniero, historiador y periodista, Mario Guiral Moreno y el urbanista y arquitecto, historiador y director de la revista Arquitectura, órgano oficial del Colegio Nacional de Arquitectos, José María Bens Arrarte, miembros ambos de nuestra Sociedad.

Este último, reconociendo la necesidad que tiene La Habana de superficies para estacionamiento de automóviles, en distintas zonas de la misma, manifiesta:

"El conjunto monumental formado por valiosos edificios como son los Palacios Regionales, el Centro Gallego y el Centro Asturiano, el Teatro Payret, la Manzana de Gómez y las bellas arcadas donde se encuentran el Café Central así como el Hotel Inglaterra con sus amplios portales y el antiguo Hotel Telégrafo, todo este enmarcamiento del pequeño Parque donde se levanta la primera estatua que se erigió al Apóstol de nuestra independencia José Martí, todo este conjunto es de un alto valor urbanístico y no puede ser echado a perder con obras de utilización industrial o con obras parciales que no encierren alguna solución positiva de la gravedad del problema del estacionamiento que en aquellos lugares sufre la ciudad".

Ante este problema, la SOCIEDAD CUBANA DE ESTUDIOS HISTÓRICOS E INTERNACIONALES considera su deber dirigirse, como por la

presente lo hace, al Sr. Presidente de la República y al Sr. Alcalde de la Habana, pronunciándose abiertamente en contra de dicho proyecto, que a su juicio tiene carácter, además de local, nacional.

Como han hecho resaltar Guiral Moreno y Bens Arrarte, esa proyectada obra destruye el Parque Central y lesiona la estatua, que allí se alza, del máximo Apóstol de nuestras libertades y de la de los pueblos todos de Nuestra América.

Y ese monumento, el primero erigido en Cuba a Martí, después que triunfó, con el derrocamiento de la Monarquía Católica española, la guerra por él iniciada y organizada, glorioso empeño al que consagró su vida desde los años juveniles, y la ofreció en el campo de Dos Ríos el 19 de mayo de 1895; esa estatua debe ser sagrada para todos los cubanos, porque fué la realización de un anhelo nacional, apenas Cuba se vió libre de España, y fué llevado a cabo por suscripción popular, e inaugurada, en emocionante ceremonia pública, el 24 de febrero de 1905, aniversario del inicio de la Guerra de Martí - paso previo para acometer después su Revolución -, por el General en Jefe del victorioso Ejército Libertador, Máximo Gómez, y el expresidente de la República en Armas durante la primera etapa de la Guerra Libertadora de los Treinta Años, auxiliar más tarde eficientísimo de Martí en la Delegación en Nueva York del Partido Revolucionario Cubano, y su sucesor a la muerte del aquél,

y primer Presidente de la República establecida el 20 de mayo de 1902 como miembro de la comunidad jurídica internacional.

¿Por qué se eligió el Parque Central para emplazar allí la estatua de Martí?

Después de derribadas las murallas que circundaban la ciudad e impedían su cabal desarrollo, el Parque Central fué convirtiéndose en el "corazón de la Habana, y allí se levantaron el magnífico Teatro de Tacón y hoteles, cafés, restaurantes y tiendas, y de él partían las importantes calles comerciales de Obispo y San Rafael, que, a su vez se enlazaban con otras también popularmente preferidas. Y el Parque Central fué escogido por las altas autoridades coloniales para erigir en él la estatua de la reina Isabel II, monumento que tuvo una historia tan accidentada como la de la propia monarca que representaba.

Ese carácter de "corazón" de la Ciudad que ostentaba el Parque Central, quedó ratificado por el hecho elocuentísimo de que, producido el 12 de enero de 1898 el cese de la soberanía española en Cuba, doña Isabel fué, por segunda vez - la primera ocurrió en 1869, con motivo de la caída de los Borbones en España - desplazada de su pedestal, ahora definitivamente, el 12 de marzo de 1899, y enviada a los Fosos Municipales, hasta que en 1903 la reclamó Oscar de Rojas y Cruzat, director del Museo de la Ciudad de Cárdenas, para esta institución, donde actualmente se conserva.

Porque tal carácter de corazón de la ciudad de La Habana, tenía el Parque Central, fué éste elegido, sin discusión alguna, para que en él se levantase la estatua de Martí, desde que el 21 de enero de 1900 se constituyó la Asociación Monumento a Martí, presidida por el general Emilio Núñez y de la que formaban parte el Sr. José D. Poyo, como vicepresidente, el Sr. J. A. Malberty, tesorero, y el Sr. Fernando Figueredo, secretario; y la que, previa la suscripción pública correspondiente, encargó al escultor cubano José Vilalta de Saavedra, residente en Italia, la ejecución del monumento, en mármol blanco de Carrara, por la suma de \$4,500 en moneda norteamericana, colocándose la primera piedra el 6 de noviembre de 1904.

Y, desde que fué develado, en la fecha y forma que hemos indicado, quedaron indisolublemente vinculados en un mismo homenaje a Martí, su monumento y el Parque Central.

Este, pues, no es posible destinarlo a otra finalidad que no sea la de formar parte de éste, el primer homenaje escultórico popular que tributó la patria por el redimida al más grande de los cubanos y americanos de todos los tiempos.

Por estas poderosísimas razones, estima la SOCIEDAD CUBANA DE ESTUDIOS HISTORICOS E INTERNACIONALES, que constituye profanación intolerable a la memoria venerable de José Martí destinar el Parque Central, ni en todo ni en parte, a otro fin que el de rendirle homenaje perenne de veneración y reconocimiento a quien ofrendó su vida por Cuba y nos dió a Cuba Libre; y ha-

ce llegar al Señor Presidente de la República y al Señor Alcalde de La Habana su respetuosa demanda de que sea desechado ese proyecto de soterrado para parqueo de automóviles en dicho parque, pudiendo escogerse con tal finalidad cualquiera de los numerosos lugares que existen en aquella zona de nuestra Capital; y realizándose, desde luego, las obras de restauración y embellecimiento, de que tan urgido está el Parque Central.

De ustedes muy atentamente,

Emilio Roig de Leuchsenring
Presidente.

Mario Guiral Morenó

La Gran Plaza de Martí

EN nuestro artículo anterior, al formular varias objeciones al proyecto de construir un lugar de parqueo soterrado debajo del espacio que actualmente ocupa el Parque Central —proyecto inadecuado a nuestro juicio, no por la índole de tal construcción, sino por el sitio elegido para su emplazamiento—, dijimos que, entre las diversas entidades cuya opinión era conveniente solicitar y atender, estaban las instituciones martianas, las cuales —según las noticias publicadas en los periódicos— habían ya “exteriorizado su disgusto, porque esa zona donde se levanta la estatua de nuestro Apóstol se proyecte destruir, teniendo dichas instituciones proyectos de remozar el Parque como una tradición de nuestra vieja Habana”.

Nada nos extrañaría que nuestra sugestión hubiera producido a algunos cierta extrañeza, porque dentro del medio ambiente que actualmente priva, muy poca importancia se concede a los valores espirituales, sobre todo si éstos son de carácter patriótico, y porque, entre los automovilistas presuntamente beneficiados con ese proyecto, no faltará quizás alguno que, con tal de tener un espacio disponible para estacionar su vehículo, vería con gusto que desaparecieran el Parque Central, el de Máximo Gómez, el de Maceo y hasta la Plaza de la Fraternidad, para ser todos ellos convertidos en zonas de parqueo, aunque tuvieran que desaparecer ipso facto la estatua de Martí, la del Generalísimo, la del Titán de Bronce y hasta el mismísimo Arbol de la Fraternidad simbólica, plantado en el antiguo Campo de Marte por una bella iniciativa del inolvidable



transformador de La Habana, Carlos Miguel de Céspedes.

No tuvimos entonces, sin embargo, por la falta de espacio, ocasión de decir que, de llevarse a cabo el malhadado proyecto de la construcción subterránea, debajo del sitio que ocupa el Parque Central, se malograría definitivamente un proyecto que expusimos, hace justamente veinte años, a la Academia Nacional de Artes y Letras, y que mereció la aprobación unánime de dicha prestigiosa corporación, cuando ésta fué consultada por la Secretaría de Educación con respecto a las Bases del primer proyecto de erección de un gran monumento a Martí, en esta capital.

En aquella ocasión, la Academia designó una Comisión integrada por los señores Sebastián Gelabert, Alejandro Ruiz Cadalso, Mario Corrieri, Manuel Pascual y el autor de este escrito, para que estudiara dicho proyecto de Bases e informara a la Academia lo que a su juicio procediera, en relación con la consulta hecha por la Dirección de Cultura de la expresada Secretaría, hoy Ministerio de Educación; y en un extenso informe, fechado el 25 de Octubre de 1935, redactado por quien esto escribe, en su condición de ponente designado al efecto, después de reconocer que el sitio más indicado para la erección del citado gran monumento hubiera sido el mismo lugar “que actualmente ocupa en nuestro llamado Parque Central la modesta estatua levantada allí hace treinta años, por suscripción popular, y que fué inaugurada el 24 de febrero de 1905”, si dicho sitio no fuera “completamente impropio e inadecuado, por sus reducidas dimensiones, para emplazar un gran monumento de carácter conmemorativo como el que se proyecta erigir”, que necesariamente tendría que ser levantado en otro lugar de mayor amplitud y especiales condiciones, se consignó en uno de los párrafos de

dicho informe, en relación con el monumento proyectado, lo que a continuación se transcribe:

“La erección de éste, por otra parte, no será motivo para que desaparezca o se traslade de lugar la mencionada estatua, la cual puede quedar donde actualmente está, desplazándola sólo algunos metros en sentido lateral para hacerla coincidir con el eje de la calle de San Rafael; construyéndole un basamento apropiado para darle una mayor elevación de la que hoy tiene; y —lo que tal vez sería conveniente y debiera estudiarse— transformando el citado parque Central en una gran Plaza, a semejanza de las existentes en las principales ciudades europeas y americanas, todo lo cual contribuiría, sin duda, a dar realce al monumento, en cuyo pedestal se pondría una inscripción alusiva al hecho de haber sido dicha estatua la primera levantada en Cuba al Apóstol, después de obtenida la Independencia e instaurada la República”.

Esta sería, sin duda alguna, la mejor solución que podría hallarse al asunto, en honor del máximo prócer del ideal independentista; en beneficio de la estética urbana, y hasta del mismo problema del tránsito, en el sitio más importante y céntrico de nuestra capital, proyecto que seguramente habría de malograrse, en el caso de ser perforadas las calles circundantes de la expresada manzana, para ser destinado el local subterráneo a un lugar de parqueo, dejando sobre él el antiestético Parque Central que actualmente existe, en un estado de completo abandono, con un deficiente y raquítico arbolado, arriates llenos de diferentes arbustos, farolas des pintadas y disímiles, postes feísimos y alambres integrantes de un tendido aéreo que, desde hace muchos años, debió haberse soterrado, en honor de la gran figura prócer representada por la modesta estatua allí erigida hace justamente un medio siglo.

Editorial

Un Subterráneo en el Parque Central

LOS problemas del parqueo son una consecuencia de la vida moderna. Para resolverlos, las ciudades más importantes han apelado a todos los recursos de la arquitectura, de acuerdo con sus peculiaridades urbanas. Así se han levantado edificios para estacionamiento y se han abierto áreas subterráneas con la misma finalidad.

La idea de utilizar el espacio del Parque Central para abrir en él un parqueo soterrado de gran capacidad puede servir para dar solución al creciente problema del estacionamiento en la zona comercial más populosa y céntrica de La Habana. Ese proyecto, de llevarse a cabo, tendría una significación económica especial, a causa de que facilitaría las actividades comerciales de La Habana vieja, hoy totalmente congestionada de

vehículos. Al contar con un parqueo subterráneo en el Parque Central, la gran mayoría de los vehículos que se atascan en esas calles estrechas dejaría de penetrar en ellas, y las diligencias en toda esa zona mercantil de primer orden se efectuarían en menos tiempo y sin mayores inconvenientes.

Merece, por tanto, que se preste atención a ese proyecto patrocinado por el comercio y demás entidades mercantiles afectadas por la falta de parqueo. La importancia que en el orden económico puede tener la solución del problema del estacionamiento en el mismo corazón de La Habana, justifica plenamente que se estudie a fondo el proyecto con el propósito de hacerlo viable, bien sea por iniciativa privada o por cuenta del Estado.

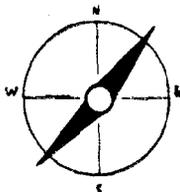


PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

AGUJA DE MAREAR

LA ESTATUA Y SU AMBITO



Con motivo del proyecto de construir una zona de estacionamiento de autos (vulgo "parqueo") bajo el Parque Central, se están ventilando preocupaciones por el destino de esa visicera urbana. El ingeniero Mario Guiral Moreno—viejo milite del decoro espiritual y material cubano—, a la vez que se opone a ese proyecto, sugiere que el Parque se elimine y que, conservando en su lugar la estatua de Martí, costeada por suscripción popular en los años en que la República estrenaba sus esperanzas desde los recuerdos aún vivos, se haga en torno al monumento una ancha y limpia plaza, a la manera de la Concordia de París.

Casi todo esto nos parece muy bien. Con el "casi" hacemos una reserva tocante a la zona de estacionamiento. La razón que el Sr. Guiral Moreno tiene para oponerse a ella es que obligaría a construir rampas de acceso que devorarían aquel espacio. Pero ¿no tiene la iglesia del urbanismo doctores que puedan evitar ese estrago? . . . La Habana sin duda necesita esas zonas cada día más. Si a ese menester no se atiende, día llegará en que los automóviles de la ciudad sirvan para todo menos para ir a ella.

Lo que definitivamente nos conquista es la idea de que la estatua del Apóstol se quede y la plaza se haga. Lo primero, porque esa estatua, modestita y todo como es, o tal vez por lo mismo, tiene connotaciones sentimentales y hasta un simbolismo de ubicación central que el monumento aparatoso llamado "La Raspadura" nunca logrará por su cuenta. Ni vemos inconveniente en que Martí tenga dos monumentos: el de la ingenua incipiencia republicana y el de su maliciada pretensión de madurez.

Y la plaza llana, abierta, fácil a la circulación seria—no hay duda—preferible a ese parque macilento, de árboles que no dan sombra, de arriates herbosos, de volanderas hojas de periódicos y bancos despintados, que sólo sirve para el ocio consuetudinario de ese tipo de habaneros que por antonomasia llamamos "habitantes" . . . Cierto que Martí quiso echar su suerte con "los pobres de la tierra"; pero no dijo con la mugre harapienta de sus vagos. Mejor sería, a nuestro juicio, dejar que el torrente vital de la ciudad circulase libremente, en ancho espacio, alrededor del índice agosto.

J. M.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

ESTACIONAMIENTO DE AUTOS SOTERRADO EN EL PARQUE CENTRAL

ENCONTRAR un lugar donde parquear un auto es el dolor de cabeza número uno en cualquier ciudad de alguna importancia y una gran preocupación para los comerciantes, industriales, propietarios y usuarios de automóviles. Para los primeros significa la amenaza de que sus parroquianos, en la imposibilidad de parquear su automóvil por el corto tiempo de sus diligencias, se vayan a otro lugar donde encuentren esta facilidad. Esta circunstancia motivó en La Habana el cierre de uno de sus cines más populares y está haciendo perder clientela a teatros, restaurantes, tiendas, etc.

Para los industriales representa las molestias de la carga y descarga de sus productos, las dificultades en la distribución y el fácil acceso de su clientela. El propietario de edificios, especialmente los de oficina y comerciales, vé cómo sus inquilinos se mudan en busca de mayores facilidades de parqueo, con la natural depreciación de su propiedad y la consiguiente baja de sus alquileres. Por último, todo el que usa un automóvil cuando se dirige a un lugar lo primero que piensa es dónde lo dejará, y si su diligencia la puede realizar en otro lugar donde se le facilite más parquearlo, optará sin duda por esta alternativa.

Conocedor de esta situación y de las soluciones que se vienen ofreciendo en las ciudades donde las fuerzas vivas, que son las más afectadas, están alerta a todo lo que pueda significar retroceso o progreso para sus negocios, nos dimos a estudiar las posibilidades de solución en La Habana proponiendo al Ejecutivo, en julio de 1950 un Plan de Estacionamiento para la "Habana Vieja" y en el que formulamos los siguientes principios:

1.—EL ESTACIONAMIENTO de autos es una función inherente al TRANSITO.

2.—La prohibición de estacionamiento de autos en la vía pública facilitará la fluidez del tránsito.

3.—La provisión de Areas de Estacionamiento (solares o edifi-

Por Honorato Colete

cios) en propiedad privada es un SERVICIO de UTILIDAD PUBLICA.

4.—Este servicio puede y debe prestarse por la iniciativa privada.

5.—Algunos parques admiten un estacionamiento subterráneo CONSERVANDO el área verde.

6.—SUPRIMIR PARQUES para estacionar autos es un atentado intolerable contra la salud de la ciudad.

Consecuente con esta iniciativa, realicé un proyecto de estacionamientos subterráneos en las áreas de cuatro parques habaneros que ofrecían una capacidad de parqueo de 783 autos con una inversión de \$1.300.000.00. Esta iniciativa fue sometida al alcalde Castellanos en febrero de 1951 con buena acogida de su parte. Nuestra gestión llegó a obtener financiamiento en los Estados Unidos sobre una emisión de bonos, pero como aún no funcionaba el Tribunal de Cuentas, esta posibilidad tenía que aplazarse.

En nuestro plan de estacionamiento de 1950 ya citado, afirmábamos que este urgente servicio público podía y debía prestarse por la iniciativa privada siempre que el Estado proveyera los medios adecuados para movilizar el crédito público y las facilidades necesarias para liberar las propiedades seleccionadas para establecer los garajes de parqueo, de los impedimentos legales que lo imposibilitaban. Afortunadamente las Instituciones de Crédito de que disponemos hoy permiten ambas cosas y nuestro proyecto para la utilización del subsuelo del Parque Central puede realizarse sin costo alguno para el Estado o el Municipio.

Claro que un proyecto de esta índole si ha de acometerse a plena responsabilidad, ha de estudiarse en todos sus detalles e implicaciones, atendiendo los requerimientos técnicos propios de la obra y los que se refieren al tránsito de la zona; sus características actuales y muy especialmente los valores tradicionales y de ambiente de este habanerísimo



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Parque Central. Como hemos realizado ese estudio conocemos las características del subsuelo y sabemos que a la profundidad necesaria para una sola planta, el agua que hemos de encontrar no ofrece dificultad alguna para el proyecto, no así si tratáramos de hacer dos o tres plantas en cuyo caso, aunque técnicamente es siempre posible el control de las filtraciones, y el público curioso lo vé todos los días en las obras del túnel cuyas excavaciones están nueve metros por debajo del nivel del mar perfectamente controladas, encareceríamos la obra a límites que harían imposible su financiamiento y operación, aparte de que se disminuiría notablemente la eficiencia del servicio que se ha de prestar.

¿Habrá algún habanero de corazón que vea con gusto desaparecer su Parque Central? Estamos seguros que no, y los muchos años que llevamos defendiendo en el Ministerio de Obras Públicas los pocos parques de la ciudad nos impedirían acometer este desatino, ni aún cambiarle su carácter. El Parque Central pertenece al ambiente histórico y tradicional del primer medio siglo de la República y cambiarlo sería atentar contra un valor histórico. La estatua del Apóstol debe conservarse en ese sitio por la misma razón apuntada; su representación como mentor de un pueblo es acertadísima y tiene además el mérito insustituible de haber sido costeada por suscripción popular voluntaria en los primeros años de la República. Pero no hace falta mucho esfuerzo para aceptar que las condiciones actuales del Parque son deplorables y que está urgido de una total reconstrucción que le dé toda la dignidad que reclama su categoría, tal como lo prevé el proyecto que nos ocupa. La estatua estará bordeada de un cantero de plantas ornamentales y en su frente un estrado que permita la colocación de ofrendas florales; seis canteiros proveerán la decoración floral que por lo privilegiado de nuestro clima puede ser perenne y tal vez sería evocador cultivar

las rosas blancas de que hablara el Apóstol. Las áreas de sombra que protegerán los bancos se proveerán por pérgolas para cubrir con enredaderas escogidas de tal suerte que ofrezcan un color distinto en cada estación.

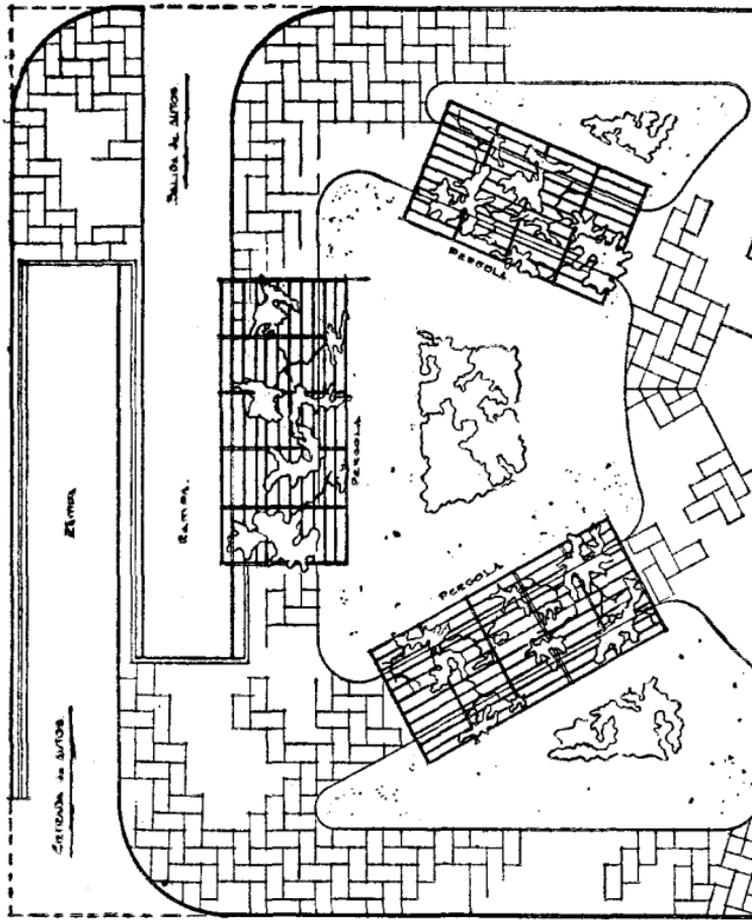
Una elemental consideración de las corrientes de tránsito en esa zona no aconsejaría jamás partir el Parque en dos para unir San Rafael con Obispo; es muy elemental el conocimiento de que un cruce más empeora el tránsito, para que cayéramos en ese error. Por igual razón sería inaceptable que invadiéramos las calles actuales con las rampas de entrada y salida cuando caben dentro del área del Parque y pueden integrarse con su diseño sin ofender la estética ni empeorar el tránsito. Las rampas de entrada están situadas en los puntos de menor congestión de tránsito de la zona, y las de salida están protegidas por sendos semáforos. No consideramos que sea mérito excepcional, que obtenida la concesión, se realice la obra sin costo alguno para el Estado o el Municipio, pero en un país donde todo se espera de los Organismos oficiales y donde la ciudadanía ha dado escasísimas muestras de espíritu de empresa para obras de beneficio procomunal, esta circunstancia tiene al menos el mérito de la ejemplaridad.

La Empresa "ESTACIONAMIENTOS URBANOS, S. A." para quien he realizado el proyecto, es cubana, constituida conforme a las leyes del país, aporta capital propio y se acoge a los Organismos para estatales de crédito para realizar su operación. Ha presentado en 29 de agosto de 1955 sendos proyectos al honorable Señor Presidente de la República, al señor Alcalde de La Habana y a Financiera Nacional de Cuba, solicitando de cada uno la parte correspondiente con arreglo a las leyes, solicitudes que han sido reiteradas en marzo de 1956.

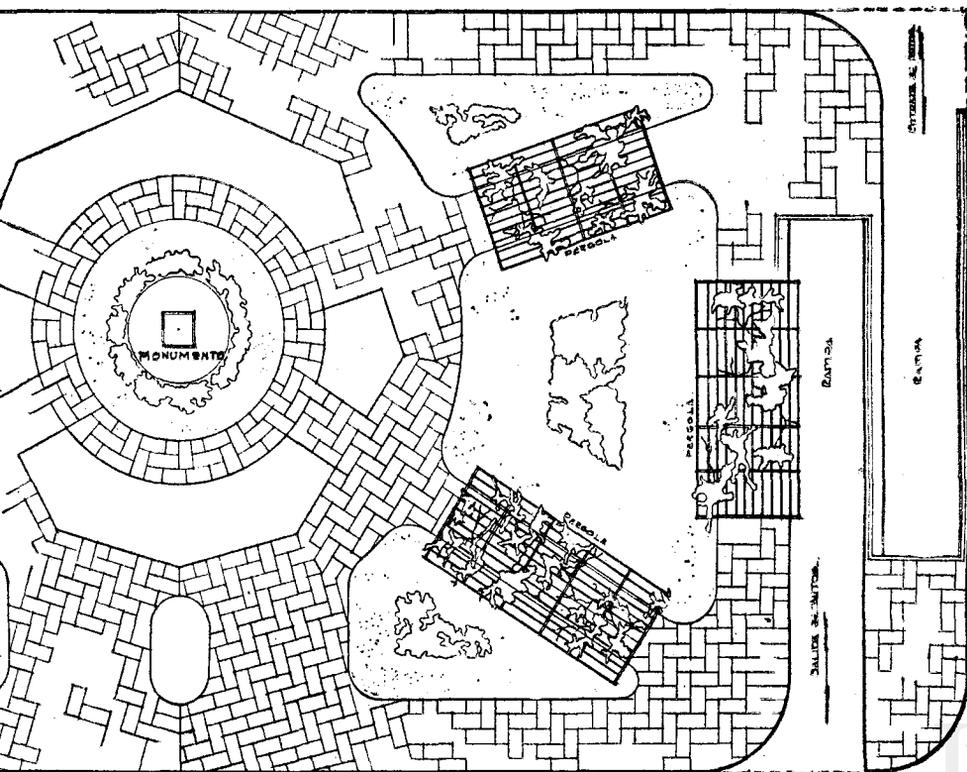
La concesión que se solicita se refiere exclusivamente a la utilización del subsuelo del Parque Central durante cincuenta años, a cuyo vencimiento pasa a ser propiedad del Municipio.



N E P T U N O



ZULUETA



PRADO

SAN JOSÉ

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Nos visita Fernando B. Miranda, para aclararnos que está dispuesto a someterse a un tribunal de honor, y delante de ellos, desmentir, con pruebas, la especie que lo coloca admitiendo que sea otro quien le haga los artículos que firma. Bien...

Ya está próximo el 21 de abril en que saldrá la grandiosa excursión que se organiza para celebrar la fecha de la fundación de Cienfuegos y que tendrá lugar el domingo 22. Para más informes, Rafael Alvarez Pérez, en el U0-9333, o el doctor Rafael Grosso Villapol, en el W-3308.

Recibimos una tarjeta de México, firmada por Julio Fernández. Dice así: "Tendedera", esta ciudad es maravillosa. Aquí se descansa". ¿Cuándo echaste la tarjeta, Julio? Qué rápida llegó...

Mayra Freyre ha recibido proposiciones de Rosell para compartir responsabilidades artísticas en el teatro Campoamor. Dicen que el show está "divino"... está "tremendo"...

Se ha formado en los Estados Unidos, una corporación de millonarios con muchos idem de dólares, para construir muchos hoteles entre Regla, La Habana y Cojimar. Esto se pone requetebueno...

Ingrid Bergman, después que haga su actuación en el teatro Radiocentro en "Juana en la hoguera", irá a New York. Es posible que de ahí embarque a Hollywood, si se pone de acuerdo con la compañía de películas que trata de conquistarla para que filme una idem con Paul Muni...

Dice Charles Pemberton, que camina a pasos agigantados el proyecto para ubicar una zona de parqueo en el Parque Central. Esta zona de parqueo será subterránea.

Amleto Battisti es un hombre que trabaja mañana, tarde y noche. Tiene un proyecto en estudio de gran beneficio para el pueblo, el cual presentará muy pronto, ante sus compañeros de Hemiciclo.



Debido a la suspensión de las Garantías Constitucionales, se ha detenido el impulso que llevaba la construcción de un túnel para parqueo en el Parque Central, inventiva del siempre cordial Charles Pemberton.

Antonio...
...



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



 Charles Pemberton espera de su entrevista con el Presidente, general Fulgencio Batista, resolver el problema del parqueo en el Parque Central. Ojalá hijo, ojalá...

Amee, mayo 24/6



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



Nuestro cordial y buen amigo, Charles Pemberton, espera entrevistarse con el Presidente de la República, general Batista, para dejar solucionado lo del parqueo subterráneo, en el Parque Central. Cada día se agudiza más el problema del parqueo en La Habana. Esperamos que la entrevista sea rápida, pues es necesario resolver la situación de los comerciantes de la calle Prado, pulmón vital de nuestra urbe capitalina.

Avance, Mayo 26/56



 Decididamente Charles Pemberton ya tiene concedida la aud'encia con el Presidente de la República, para tratar el problema del parqueo subterráneo, en el Parque Central.

Avancee, Mayo 30/56

EL TRANSITO Y LA NECESIDAD

DE PARQUEOS EN LA HABANA

“Se ha hecho ya imprescindible crear amplias y verdaderas zonas de parqueo en La Habana”. --

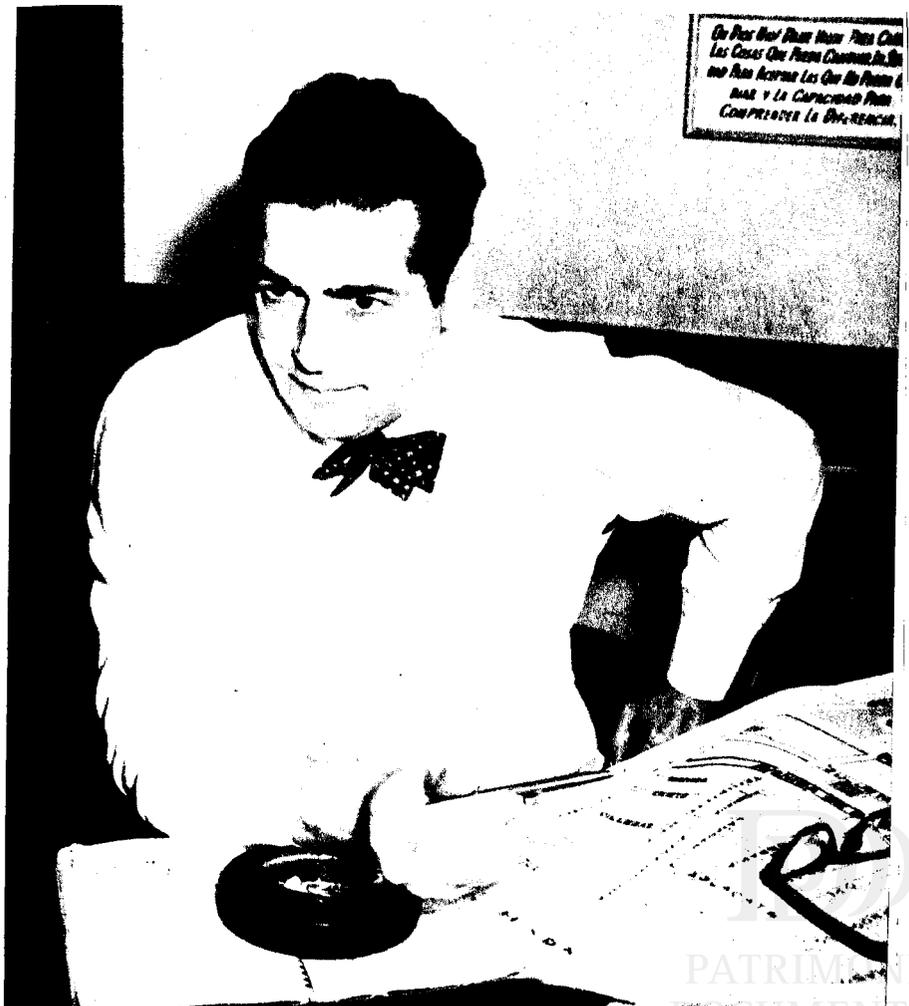
J. Rodríguez Arroita.

“La construcción de grandes zonas de parqueo hará que se pueda transitar por La Habana sin las dificultades que hoy existen”. -- C. Sánchez.

“La zona comercial de La Habana exige zonas de parqueo con capacidad para cuatro mil máquinas”. -- C. Pemberton.

Por **FERNANDO ALLOZA**

(De la redacción de INFORMACION. Fotos de Oller)



“Si el Gobierno no puede resolver el problema del parqueo debe dar facilidades a la empresa privada”.

CHARLES PEMBERTON

SEGUN los datos que nos facilita el señor Charles Pemberton, gerente del "Teatro Payret", en la zona comprendida entre las calles Galiano, Dragones, Habana y Animas, existen más de 13,000 comercios en torno a los que se mueve el más intenso tráfico de nuestra capital.

—Tráfico —sigue nuestro entrevistado— que exige una capacidad de parqueo para 4,000 máquinas, sin embargo, en esa zona solamente existen 6 parqueos, 5 de ellos en construcciones derrribadas y uno sólo construido con ese fin específico, tienen una capacidad total de parqueo para 1,600 máquinas; eso quiere decir que hay 2,400 máquinas en esa zona, en busca de lugar para parquear y dando vueltas, son las que obstruyen el tránsito y crean los grandes problemas de circulación que confrontamos diariamente. Además, eso repercute directamente en los 13,000 comerciantes a que he aludido, ya que ante el pavoroso problema de falta de parqueo muchos clientes abandonan esta parte de la ciudad sin ir a los comercios o simplemente dejan de venir. La magnitud y gravedad del problema es lo que me hizo concebir la construcción de una zona de parqueo soterra-



"La magnitud del problema hizo concebir la idea de construir una zona de parqueo en el Parque Central".

do en el Parque Central. Posteriormente surgió la idea de hacer otra en la parte del Parque de la Fraternidad que da a Reina, entre ambos se lograría la descongestión de tránsito de la Habana Vieja y de toda la zona comercial a lo largo de Galiano hasta Monte. ¿Cómo hacer esa obra? —se pregunta nuestro entrevistado y responde—: hay dos formas o por el Gobierno o por una empresa privada. Si el Gobierno no puede acometerla, creo que debe dar facilidades adecuadas para que sea hecha por una empresa privada, que podría constituirse muy bien por los comerciantes interesados y sin finalidad de lucro;



"Tenemos solicitada una entrevista con el Presidente de la República, general Fulgencio Batista".

esto es, como cooperación a un servicio público de capital importancia y de beneficio para todos: comerciantes, automovilistas, peatones, automóviles de alquiler y hasta para la modernización y embellecimiento de la ciudad.

Después de explicarnos todos sus detalles del proyecto, a base de una perfecta organización moderna y disciplinada, el señor Pemberton, nos habla de lo urgente que es su realización.

—A esta finalidad —nos informa— tenemos solicitada una entrevista con el Presidente de la República, general Batista, para interesar de su Gobierno, la mejor forma de llevar a cabo esta obra que —concluye nuestro entrevistado— además de resolver el problema del tránsito en la zona comercial más importante de La Habana, establecería el precedente para otras obras similares que harían de nuestra capital una ciudad moderna sin problemas de tránsito.



"A trece mil comerciantes afecta la falta de zonas de parqueo".



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

CARLOS SANCHEZ

EL gerente de "Sánchez Mola", señor Carlos Sánchez, considera que el problema del tránsito en La Habana ha llegado a extremos que exigen una rápida solución.

—Es evidente —agrega— que las dificultades que existen para encontrar un lugar donde parquear la máquina, crea verdaderos conflictos de carácter público, con repercusión directa, en el comercio, aumento en la congestión de vehículos, aumento de accidentes y hasta gastos innecesarios para el propietario de la máquina que ha de estar dando vueltas con ella. Existe —nos dice nuestro entrevistado— un proyecto para hacer un parqueo sub-



"En torno al Parque Central está la zona comercial más importante de La Habana".

terráneo en el Parque Central y según mis noticias, otro en el de la Fraternidad. No cabe duda que es conveniente la consideración de ambos. El Parque Central es el corazón de La Habana, el centro de la zona comercial, por tanto si en él se construye una zona de parqueo capaz de acoger gran parte de los vehículos que llegan de todos los repartos, se habrá beneficiado al comercio, próximo en su casi totalidad, tanto en dirección a Galiano como a La Habana Vieja, a la vez será más fácil el acceso a los centros bancarios y del Estado situados en la Habana Vieja y más cómodo el viaje para quienes viven en el Vedado, Miramar, Almendares, etc., que podrá llegar al corazón de La Habana por grandes avenidas como el Malecón y Prado sin preocupaciones ni búsquedas infructuosas de un lugar donde dejar la máquina.

Considera nuestro entrevistado que las mismas ventajas ofrece para el comercio de Reina, Monte y esos contornos, el parqueo proyectado en la Plaza de la Fraternidad e idénticas para la solución del tránsito de nuestra capital.

—No creo —termina nuestro entrevistado— que en la apreciación de este problema y en la necesidad de resolverlo, existan discrepancias; afecta al Gobierno por una necesidad de carácter público, al comercio para no ver entorpecidas sus actividades y al ciudadano, en general, porque la solución de él hará que se pueda transitar por las calles de La Habana sin las dificultades que hoy existen.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



"La dificultad para encontrar lugares de parqueo repercute directamente en el comercio".



"No creo que en la necesidad de resolver este problema haya discrepancias".

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
HABANA

J. RODRIGUEZ ARROITA

EL señor José Rodríguez Arroita, Vicepresidente de la "Sears, Roebuck Co., S. A.", director de la Asociación de Tiendas por Departamentos y directivo de la Cámara de Comercio de la República de Cuba, atento a todos los problemas que afectan al comercio habanero y activo en la solución de ellos, nos habla del grave conflicto que a diario supone para el comercio el problema del tráfico.

—Aumentan —afirma nuestro entrevistado— las quejas de los clientes que afluyen a las grandes tiendas de La Habana ante la imposibilidad de encontrar un lugar dónde parquear su máquina y por tanto, o no pueden bajarse para hacer sus compras o han de tener el automóvil dando vueltas constantes en torno a una o varias manzanas, lo que congestiona más el tráfico y hace más difícil el problema de la circulación. Se ha demostrado que en La Habana es ya imprescindible crear verdaderas y amplias zonas de parqueo y como dato ilustrativo, puedo citar el hecho de que muchos clientes de "Sears" que viven en La Habana y en la Vibora, van a nuestra sucursal en Marianao, porque no encuentran el "huequito" para su máquina, en las proximidades de Reina. Incluso recientemente se prohibió el parqueo en la plaza de la Fraternidad y sus contornos, siendo ésta una medida a todas luces excesiva. Los comerciantes de toda esa zona, hemos interesado que sea rectificadada esa medida y aunque nuestra demanda fué bien acogida está todavía sin resolver.

A continuación, el señor Rodríguez Arroita, nos informa que investigaciones llevadas a cabo han demostrado que la falta de parqueos ha hecho también que en los cines y espectáculos sin lugares próximos para parquear, bajara considerablemente la entrada.

—A la vista del pavoroso problema a que me estoy refiriendo —agrega nuestro entrevistado— se está haciendo cada día más urgente, facilitar la construcción de edificios destinados al parqueo, dar facilidades a la iniciativa privada para construir zonas de parqueo soterrado en las grandes plazas, adoptar, como se ha hecho en Carlos III y algunas calles del Vedado, parques para el estancamiento de vehículos y mayor representación en la Comisión de Tránsito a los representantes del comercio. Concretamente —concluye— para los proyectos de parqueo subterráneo en el Parque Central y en el de la Fraternidad, creo que debiera ayudarse a la iniciativa privada, mediante una exención de impuestos durante diez años y se conseguiría resolver este importante problema de interés público sin que el Estado tuviera que hacer frente a una obra de tal magnitud.



"Los comerciantes deben tener mayor representación en la Comisión de Tránsito".



El señor José Rodríguez Arroita con el redactor de INFORMACION,
Fernando Alloza.



"Aumentan las quejas de los clientes de las grandes tiendas que no encuentran un lugar donde dejar la máquina".



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



"Debe ayudarse a la iniciativa privada para crear grandes zonas de parques".



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

La Sociedad Cubana de Estudios Históricos e Internacionales y la Junta Nacional de Arqueología y Etnología, en reuniones celebradas respectivamente por cada una de esas instituciones, han aprobado unánimemente la siguiente moción que presentaron varios socios pertenecientes a uno y otro organismos:

"La prensa diaria de esta capital ha publicado que empresas privadas han solicitado la concesión del subsuelo comprendido bajo el área que ocupa el Parque Central de La Habana, donde se alza la estatua de José Martí, para establecer un parqueo soterrado de automóviles de particulares, durante cincuenta años, tiempo que calcula necesario para reembolsarse el capital e intereses invertidos más el beneficio industrial correspondiente, pasando a ser después propiedad del Municipio. Esa noticia ha provocado la movilización de la ciudadanía.

Una parte de ella, se ha manifestado en pro, los beneficiarios de esa obra; los propugnadores y ejecutores de la misma, los comerciantes, industriales y empresarios de teatros y cines radicados en aquella zona, y los dueños de automóviles.

Y otra parte, en contra: los urbanistas al margen del negocio, y los que sin serlo profesionalmente, se interesan, como amigos de nuestra ciudad capital, por la estética de ésta y la conservación de lugares que poseen rango histórico, arquitectónico y artístico, quienes ven en ese proyecto la destrucción del Parque Central, que constituye, con las plazas de la Catedral y de Armas, uno de los sitios más característicos de La Habana, precisamente en su línea divisoria de intramuros y extramuros.

Así lo han comprendido y expresado públicamente, el ingeniero, historiador y periodista, Mario Guiral Moreno y el urbanista y arquitecto, historiador y director de la revista Arquitectura, órgano oficial del Colegio Nacional de Arquitectos, José María Bens Arrarte, miembros ambos de nuestra Sociedad.

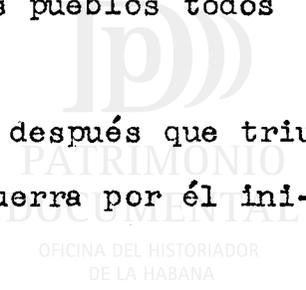
Este último, reconociendo la necesidad que tiene La Habana de superficies para estacionamiento de automóviles, en distintas zonas de la misma, manifiesta:

"El conjunto monumental formado por valiosos edificios como son los Palacios Regionales, el Centro Gallego y el Centro Asturiano, el Teatro Payret, la Manzana de Gómez y las bellas arcadas donde se encuentran el Café Central así como el Hotel Inglaterra con sus amplios portales y el antiguo Hotel Telégrafo, todo este enmarcamiento del pequeño Parque donde se levanta la primera estatua que se erigió al Apóstol de nuestra independencia José Martí, todo este conjunto es de un alto valor urbanístico y no puede ser echado a perder con obras de utilización industrial o con obras parciales que no encierren alguna solución positiva de la gravedad del problema de estacionamiento que en aquellos lugares sufre la ciudad".

Ante asunto de tanta importancia los miembros titulares de esta institución consideran su deber dirigirse, como por la presente lo hacen, al Sr. Presidente de la República y al Sr. Alcalde de La Habana, pronunciándose abiertamente en contra de dicho proyecto, dada su trascendencia, no sólo local, sino también nacional.

Como han hecho resaltar Guiral Moreno y Bens Arrarte, esa proyectada obra destruye el Parque Central y lesiona la estatua, que allí se alza, del máximo Apóstol de nuestras libertades y de la de los pueblos todos de Nuestra América.

Y ese monumento, el primero erigido en Cuba a Martí, después que triunfó, con el derrocamiento de la Monarquía española, la guerra por él ini-

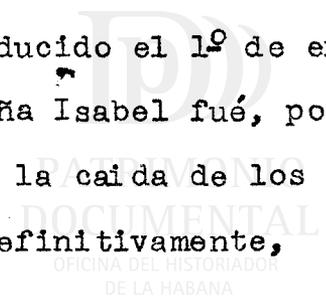


ciada y organizada, glorioso empeño el que consagró su vida desde los años juveniles, y la ofrendó en el campo de Dos Ríos el 19 de mayo de 1895; esa estatua debe ser sagrada para todos los cubanos, porque fué la realización de un anhelo patriótico de nuestro pueblo, apenas Cuba conquistó su independencia de España, y fué llevado a cabo por suscripción popular en toda la Isla, e inaugurada, en emocionante ceremonia pública, el 24 de febrero de 1905, aniversario del inicio de la Guerra de Martí - paso previo para acometer después su Revolución -, por Máximo Gómez, General en Jefe del victorioso Ejército Libertador, y Tomás Estrada Palma, expresidente de la República en Armas durante la primera etapa de la Guerra Libertadora de los Treinta Años, auxiliar más tarde eficientísimo de Martí en la Delegación del Partido Revolucionario Cubano en Nueva York, y su sucesor a la muerte de aquél, y primer Presidente de la República constituida el 20 de mayo de 1902 como miembro de la comunidad jurídica internacional.

¿Por qué se eligió el Parque Central para emplazar allí la estatua de Martí?.

Después de derribadas las murallas que circundaban la ciudad e impedían su cabal desarrollo, el Parque Central fué convirtiéndose en el "corazón de La Habana", y allí se levantaron el magnífico Teatro de Tacón y hoteles, cafés, restaurantes y tiendas, y de él partían las importantes calles comerciales de Obispo y San Rafael, que, a su vez se enlazaban con otras también generalmente preferidas. Y el Parque Central fué escogido por las altas autoridades coloniales para erigir en él la estatua de la reina Isabel II.

Ese carácter de "corazón de la Ciudad" que ostentaba el Parque Central, quedó ratificado por el hecho elocuentísimo de que, producido el 1º de enero de 1899 el cese de la soberanía española en Cuba, doña Isabel fué, por segunda vez - la primera ocurrió en 1869, con motivo de la caída de los Borbones en España - desplazada de su pedestal, ahora definitivamente,



el 12 de marzo de 1899, y enviada a los Fosos Municipales, hasta que en 1903 la reclamó Oscar de Rojas y Cruzat, director del Museo de la Ciudad de Cárdenas, para esta institución, donde actualmente se conserva.

Porque tal carácter de "corazón de la ciudad de La Habana", tenía al Parque Central, fué éste elegido, sin discusión alguna, para que en él se levantase la estatua de Martí, desde que el 21 de enero de 1900 se constituyó la Asociación Monumento a Martí, presidida por el general Emilio Núñez y de la que formaban parte el Sr. José D. Poyo, como vicepresidente, el Dr. J. A. Malberty, tesorero, y el Sr. Fernando Figueredo, secretario; y la que, previa la suscripción pública correspondiente, encargó al escultor cubano José Villalta de Saavedra, residente en Italia, la ejecución del monumento, en mármol blanco de Carrara, por la suma de \$4,500 en moneda norteamericana, colocándose la primera piedra el 6 de noviembre de 1904.

Y, desde que fué develado, en la fecha y forma que hemos indicado, quedaron indisolublemente vinculados en un mismo homenaje a Martí, su monumento y el Parque Central.

Este, pues, no es posible destinarlo a otra finalidad que no sea la de formar parte de éste, el primer homenaje nacional que tributó la patria por él redimida al más grande de los cubanos y americanos de todos los tiempos.

Por estas poderosísimas razones, estiman los miembros titulares de esta institución que constituye profanación intolerable a la memoria venerable de José Martí destinar el Parque Central, ni en todo ni en parte, a otro fin que el de rendirle homenaje perenne de veneración y reconocimiento a quien ofrendó su vida por Cuba y nos dió a Cuba Libre; y hacen llegar al Señor Presidente de la República y al Señor Alcalde de La Habana su respetuosa demanda de que sea desechado ese proyecto de soterrado para parqueo de automóviles en dicho parque, pudiendo escogerse con tal

finalidad cualquiera de los numerosos lugares que existen en aquella zona de nuestra Capital; y realizándose, desde luego, las obras de restauración y embellecimiento, de que tan urgido está el Parque Central".

Silvio Acosta
Presidente de la Junta Nacional de
Arqueología y Etnología

Emilio Roig de Leuchsenring
Presidente de la Sociedad Cubana de
Estudios Históricos e Internacionales.

Emilio Vasconcelos
Presidente de la Sección de Arqueología
Colonial de la Junta Nacional de Arqueología
y Etnología.

SOCIEDAD CUBANA DE ESTUDIOS HISTORICOS E INTERNACIONALES

LA HABANA

Mayo 28, 1956.

DIRECCION:
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA
CIUDAD. PALACIO DE LOMBILLO.
PLAZA DE LA CATEDRAL.
TELEFONO: A-9238

Mayor General Fulgencio Batista y Zaldivar.
Presidente de la República.

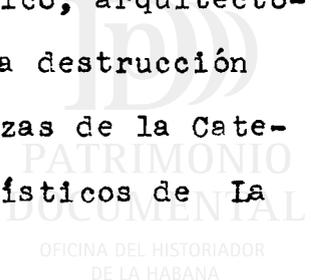
Sr. Justo Luis Pozo y del Puerto.
Alcalde Municipal de La Habana.

S e ñ o r e s :

La prensa diaria de esta capital ha publicado que empresas privadas han solicitado la concesión del subsuelo comprendido bajo el área que ocupa el Parque Central de La Habana, donde se alza la estatua de José Martí, para establecer un parque soterrado de automóviles de particulares, durante cincuenta años, tiempo que calcula necesario para reembolsarse el capital e intereses invertidos más el beneficio industrial correspondiente, pasando a ser después propiedad del Municipio. Esa noticia ha provocado la movilización de la ciudadanía.

Una parte de ella, se ha manifestado en pro, los beneficiarios de esa obra: Los propugnadores y ejecutores de la misma, los comerciantes, industriales y empresarios de teatros y cines radicados en aquella zona, y los dueños de automóviles.

Y otra parte, en contra: los urbanistas al margen del negocio, y los que sin serlo profesionalmente, se interesan, como amigos de nuestra ciudad capital, por la estética de ésta y la conservación de lugares que poseen rango histórico, arquitectónico y artístico, quienes ven en ese proyecto la destrucción del Parque Central, que constituye, con las plazas de la Catedral y de Armas, uno de los sitios más característicos de La



Habana, precisamente en su línea divisoria de intramuros y extramuros.

Así lo han comprendido y expresado públicamente, el ingeniero, historiador y periodista, Mario Guiral Moreno y el urbanista y arquitecto, historiador y director de la revista Arquitectura, órgano oficial del Colegio Nacional de Arquitectos, José María Bens Arrarte, miembros ambos de nuestra Sociedad.

Este último, reconociendo la necesidad que tiene La Habana de superficies para estacionamientos de automóviles, en distintas zonas de la misma, manifiesta:

"El conjunto monumental formado por valiosos edificios como son los Palacios Regionales, el Centro Gallego y el Centro Asturiano, el Teatro Payret, la Manzana de Gómez y las bellas arcadas donde se encuentran el Café Central así como el Hotel Inglaterra con sus amplios portales y el antiguo Hotel Telégrafo, todo este enmarcamiento del pequeño Parque donde se levanta la primera estatua que se erigió al Apóstol de nuestra independencia José Martí, todo este conjunto es de un alto valor urbanístico y no puede ser echado a perder con obras de utilización industrial o con obras parciales que no encierren alguna solución positiva de la gravedad del problema del estacionamiento que en aquellos lugares sufre la ciudad".

Ante este problema, la SOCIEDAD CUBANA DE ESTUDIOS HISTÓRICOS E INTERNACIONALES considera su deber dirigirse, como por la

presente lo hace, al Sr. Presidente de la República y al Sr. Alcalde de La Habana, pronunciándose abiertamente en contra de dicho proyecto, que a su juicio tiene carácter, además de local, nacional.

Como han hecho resaltar Guiral Moreno y Bens Arrarte, esa proyectada obra destruye el Parque Central y lesiona la estatua, que allí se alza, del máximo Apóstol de nuestras libertades y de la de los pueblos todos de Nuestra América.

Y ese monumento, el primero erigido en Cuba a Martí, después que triunfó, con el derrocamiento de la Monarquía Católica española, la guerra por él iniciada y organizada, glorioso empeño al que consagró su vida desde los años juveniles, y la ofrendó en el campo de Dos Rios el 19 de mayo de 1895; esa estatua debe ser sagrada para todos los cubanos, porque fué la realización de un anhelo nacional, apenas Cuba se vió libre de España, y fué llevado a cabo por suscripción popular, e inaugurada, en emocionante ceremonia pública, el 24 de febrero de 1905, aniversario del inicio de la Guerra de Martí - paso previo para acometer después su Revolución -, por el General en Jefe del victorioso Ejército Libertador, Máximo Gómez, y el expresidente de la República en Armas durante la primera etapa de la Guerra Libertadora de los Treinta Años, auxiliar más tarde eficientísimo de Martí en la Delegación en Nueva York del Partido Revolucionario Cubano, y su sucesor a la muerte del aquél,

y primer Presidente de la República establecida el 20 de mayo de 1902 como miembro de la comunidad jurídica internacional.

¿Por qué se eligió el Parque Central para emplazar allí la estatua de Martí?

Después de derribadas las murallas que circundaban la ciudad e impedían su cabal desarrollo, el Parque Central fué convirtiéndose en el "corazón de La Habana, y allí se levantaron el magnífico Teatro de Tacón y hoteles, cafés, restoranes y tiendas, y de él partían las importantes calles comerciales de Obispo y San Rafael, que, a su vez se enlazaban con otras también popularmente preferidas. Y el Parque Central fué escogido por las altas autoridades coloniales para erigir en él la estatua de la reina Isabel II, monumento que tuvo una historia tan accidentada como la de la propia monarca que representaba.

Ese carácter de "corazón" de la Ciudad que ostentaba el Parque Central, quedó ratificado por el hecho elocuentísimo de que, producido el 12 de enero de 1899 el cese de la soberanía española en Cuba, doña Isabel fué, por segunda vez - la primera ocurrió en 1869, con motivo de la caída de los Borbones en España - desplazada de su pedestal, ahora definitivamente, el 12 de marzo de 1899, y enviada a los Fosos Municipales, hasta que en 1903 la reclamó Oscar de Rojas y Cruzat, director del Museo de la Ciudad de Cárdenas, para esta institución, donde actualmente se conserva.

Porque tal carácter de corazón de la ciudad de La Habana, tenía el Parque Central, fué este elegido, sin discusión alguna, para que en él se levantase la estatua de Martí, desde que el 21 de enero de 1900 se constituyó la Asociación Monumento a Martí, presidida por el general Emilio Núñez y de la que formaban parte el Sr. José D. Poyo, como vicepresidente, el Dr. J. A. Malberty, tesorero, y el Sr. Fernando Figueredo, secretario; y la que, previa la suscripción pública correspondiente, encargó al escultor cubano José Vilalta de Saavedra, residente en Italia, la ejecución del monumento, en mármol blanco de Carrara, por la suma de \$4,500 en moneda norteamericana, colocándose la primera piedra el 6 de noviembre de 1904.

Y, desde que fué develado, en la fecha y forma que hemos indicado, quedaron indisolublemente vinculados en un mismo homenaje a Martí, su monumento y el Parque Central.

Este, pues, no es posible destinarlo a otra finalidad que no sea la de formar parte de ése, el primer homenaje escultórico popular que tributó la patria por él redimida al más grande de los cubanos y americanos de todos los tiempos.

Por estas poderosísimas razones, estima la SOCIEDAD CUBANA DE ESTUDIOS HISTORICOS E INTERNACIONALES, que constituye profanación intolerable a la memoria venerable de José Martí destinar el Parque Central, ni en todo ni en parte, a otro fin que el de rendirle homenaje perenne de veneración y reconocimiento a quien ofrendó su vida por Cuba y nos dió a Cuba Libre; y ha-

ce llegar al Señor Presidente de la República y al Señor Alcalde de La Habana su respetucsa demanda de que sea desechado ese proyecto de soterrado para parqueo de automóviles en dicho parque, pudiendo escogerse con tal finalidad cualquiera de los numerosos lugares que existen en aquella zona de nuestra Capital; y realizándose, desde luego, las obras de restauración y embellecimiento, de que tan urgido está el Parque Central.

De ustedes muy atentamente,

Emilio Roig de Leuchsenring
Presidente.

SOCIEDAD CUBANA DE ESTUDIOS HISTORICOS E INTERNACIONALES

LA HABANA

Mayo 28, 1956.

DIRECCION:
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA
CIUDAD. PALACIO DE LOMBILLO.
PLAZA DE LA CATEDRAL.
TELEFONO: A-8238

Mayor General Fulgencio Batista y Zaldívar.
Presidente de la República.

Sr. Justo Luis Pozo y del Puerto.
Alcalde Municipal de La Habana.

S e ñ o r e s :

La prensa diaria de esta capital ha publicado que empresas privadas han solicitado la concesión del subsuelo comprendido bajo el área que ocupa el Parque Central de La Habana, donde se alza la estatua de José Martí, para establecer un parqueo soterrado de automóviles de particulares, durante cincuenta años, tiempo que calcula necesario para reembolsarse el capital e intereses invertidos más el beneficio industrial correspondiente, pasando a ser después propiedad del Municipio. Esa noticia ha provocado la movilización de la ciudadanía.

Una parte de ella, se ha manifestado en pro, los beneficiarios de esa obra; los propugnadores y ejecutores de la misma, los comerciantes, industriales y empresarios de teatros y cines radicados en aquella zona, y los dueños de automóviles.

Y otra parte, en contra: los urbanistas al margen del negocio, y los que sin serlo profesionalmente, se interesan, como amigos de nuestra ciudad capital, por la estética de ésta y la conservación de lugares que poseen rango histórico, arquitectónico y artístico, quienes ven en ese proyecto la destrucción del Parque Central, que constituye, con las plazas de la Catedral y de Armas, uno de los sitios más característicos de La

Habana, precisamente en su línea divisoria de intramuros y extramuros.

Así lo han comprendido y expresado públicamente, el ingeniero, historiador y periodista, Mario Guiral Moreno y el urbanista y arquitecto, historiador y director de la revista Arquitectura, órgano oficial del Colegio Nacional de Arquitectos, José María Bens Arrarte, miembros ambos de nuestra Sociedad.

Este último, reconociendo la necesidad que tiene La Habana de superficies para estacionamiento de automóviles, en distintas zonas de la misma, manifiesta:

"El conjunto monumental formado por valiosos edificios como son los Palacios Regionales, el Centro Gallego y el Centro Asturiano, el Teatro Payret, la Manzana de Gómez y las bellas arcadas donde se encuentran el Café Central así como el Hotel Inglaterra con sus amplios portales y el antiguo Hotel Telégrafo, todo este enmarcamiento del pequeño Parque donde se levanta la primera estatua que se erigió al Apóstol de nuestra independencia José Martí, todo este conjunto es de un alto valor urbanístico y no puede ser echado a perder con obras de utilización industrial o con obras parciales que no encierren alguna solución positiva de la gravedad del problema del estacionamiento que en aquellos lugares sufre la ciudad".

Ante este problema, la SOCIEDAD CUBANA DE ESTUDIOS HISTÓRICOS E INTERNACIONALES considera su deber dirigirse, como por la

presente lo hace, al Sr. Presidente de la República y al Sr. Alcalde de La Habana, pronunciándose abiertamente en contra de dicho proyecto, que a su juicio tiene carácter, además de local, nacional.

Como han hecho resaltar Guiral Moreno y Bens Arrarte, esa proyectada obra destruye el Parque Central y lesiona la estatua, que allí se alza, del máximo Apóstol de nuestras libertades y de la de los pueblos todos de Nuestra América.

Y ese monumento, el primero erigido en Cuba a Martí, después que triunfó, con el derrocamiento de la Monarquía Católica española, la guerra por él iniciada y organizada, glorioso empeño al que consagró su vida desde los años juveniles, y la ofrendó en el campo de Dos Ríos el 19 de mayo de 1895; esa estatua debe ser sagrada para todos los cubanos, porque fué la realización de un anhelo nacional, apenas Cuba se vió libre de España, y fué llevado a cabo por suscripción popular, e inaugurada, en emocionante ceremonia pública, el 24 de febrero de 1905, aniversario del inicio de la Guerra de Martí - paso previo para acometer después su Revolución -, por el General en Jefe del victorioso Ejército Libertador, Máximo Gómez, y el expresidente de la República en Armas durante la primera etapa de la Guerra Libertadora de los Treinta Años, auxiliar más tarde eficientísimo de Martí en la Delegación en Nueva York del Partido Revolucionario Cubano, y su sucesor a la muerte del aquél,

y primer Presidente de la República establecida el 20 de mayo de 1902 como miembro de la comunidad jurídica internacional.

¿Por qué se eligió el Parque Central para emplazar allí la estatua de Martí?

Después de derribadas las murallas que circundaban la ciudad e impedían su cabal desarrollo, el Parque Central fué convirtiéndose en el "corazón de La Habana, y allí se levantaron el magnífico Teatro de Tacón y hoteles, cafés, restoranes y tiendas, y de él partían las importantes calles comerciales de Obispo y San Rafael, que, a su vez se enlazaban con otras también popularmente preferidas. Y el Parque Central fué escogido por las altas autoridades coloniales para erigir en él la estatua de la reina Isabel II, monumento que tuvo una historia tan accidentada como la de la propia monarca que representaba.

Ese carácter de "corazón" de la Ciudad que ostentaba el Parque Central, quedó ratificado por el hecho elocuentísimo de que, producido el 12 de enero de 1899 el cese de la soberanía española en Cuba, doña Isabel fué, por segunda vez - la primera ocurrió en 1869, con motivo de la caída de los Borbones en España - desplazada de su pedestal, ahora definitivamente, el 12 de marzo de 1899, y enviada a los Fosos Municipales, hasta que en 1903 la reclamó Oscar de Rojas y Cruzat, director del Museo de la Ciudad de Cárdenas, para esta institución, donde actualmente se conserva.

Porque tal carácter de corazón de la ciudad de La Habana, tenía el Parque Central, fué éste elegido, sin discusión alguna, para que en él se levantase la estatua de Martí, desde que el 21 de enero de 1900 se constituyó la Asociación Monumento a Martí, presidida por el general Emilio Núñez y de la que formaban parte el Sr. José D. Poyo, como vicepresidente, el Dr. J. A. Malberty, tesorero, y el Sr. Fernando Figueredo, secretario; y la que, previa la suscripción pública correspondiente, encargó al escultor cubano José Vilalta de Saavedra, residente en Italia, la ejecución del monumento, en mármol blanco de Carrara, por la suma de \$4,500 en moneda norteamericana, colocándose la primera piedra el 6 de noviembre de 1904.

Y, desde que fué develado, en la fecha y forma que hemos indicado, quedaron indisolublemente vinculados en un mismo homenaje a Martí, su monumento y el Parque Central.

Este, pues, no es posible destinarlo a otra finalidad que no sea la de formar parte de ése, el primer homenaje escultórico popular que tributó la patria por él redimida al más grande de los cubanos y americanos de todos los tiempos.

Por estas poderosísimas razones, estima la SOCIEDAD CUBANA DE ESTUDIOS HISTÓRICOS E INTERNACIONALES, que constituye profanación intolerable a la memoria venerable de José Martí destinar el Parque Central, ni en todo ni en parte, a otro fin que el de rendirle homenaje perenne de veneración y reconocimiento a quien ofrendó su vida por Cuba y nos dió a Cuba Libre; y ha-

ce llegar al Señor Presidente de la República y al Señor Alcalde de La Habana su respetuosa demanda de que sea desechado ese proyecto de soterrado para parqueo de automóviles en dicho parque, pudiendo escogerse con tal finalidad cualquiera de los numerosos lugares que existen en aquella zona de nuestra Capital; y realizándose, desde luego, las obras de restauración y embellecimiento, de que tan urgido está el Parque Central.

De ustedes muy atentamente,

Emilio Roig de Leuchsenring
Presidente.

Es imperiosa necesidad construir un garaje bajo el Parque Central

Por Armando Maribona

SE agrava cada día más el problema doble del estacionamiento y la circulación de automóviles, que consume tiempo, energías y dinero de drivers y de peatones, y está perjudicando económicamente a los comerciantes y profesionales de varias zonas de nuestras ciudades, especialmente de La Habana.

Cuando publiqué en el DIARIO —hace aproximadamente 15 años— la entrevista que sostuve con el presidente de la Parking Authority de Miami, tratando de convencer a los comerciantes habaneros de que aprovecharan la lección, no me hicieron caso. La lección era que las tiendas del corazón de Miami habían llegado al tope de sus actividades por falta de suficientes espacios en sus cercanías para estacionar los automóviles de la clientela, con el resultado de estar surgiendo nuevas zonas comerciales apartadas, que obtenían mucho éxito precisamente por haber dedicado amplias zonas al parqueo.

Posteriormente, de regreso de un recorrido por California y la Luisiana, publiqué artículos explicando cómo en San Francisco, Los Angeles y Nueva Orleans estaban construyendo nuevos edificios, o superponiendo pisos a los existentes, para estacionar automóviles, además de los parqueos provistos por el respectivo gobierno municipal.

Ahora está "sobre el tapete" la idea de construir, con esa finalidad, un sótano en el Parque Central de La Habana sin elevar el nivel actual de éste. El proyecto no es enteramente nuevo: cierto pintoresco Ministro de Obras Públicas de tiempos del doctor Priodidó al Departamento de Urbanismo que se hicieran los estudios, y con gran sorpresa suya se los mostraron, calculados, completos, al instante. El proyecto, que había sido ejecutado espontáneamente por el arquitecto e ingeniero Honorato Colete, funcionario técnico del propio Ministerio, fue "engavetado".

Pero ahora está en manos de un hombre dinámico, inteligente, bien considerado y bien relacionado en todos los sectores sociales y gubernamentales: Charles Pemberton, a quien acudí para entrevistarle. Véanse sus declaraciones:

—Como soy el empresario del teatro Payret, tengo frecuentísimas ocasiones de escuchar las quejas del público acerca de las dificultades que sufre para estacionar sus automóviles, y esto me animó a investigar las raíces del problema, que son variadas. En el área comprendida entre Galiano y Habana y Dragones y Animas-Empedrado —cinco cuadras alrededor del Parque Central— se estacionan cerca de 2,000 automóviles.

Alrededor del propio parque circulan más de 1,600 ómnibus, aparte de camiones de almacenes y otros vehículos.

—En esa área —continó diciéndolo el señor Pemberton— hay gran cantidad de tiendas, las más importantes del territorio nacional; bancos, teatros, bufetes de abogados, restaurants, hoteles, etc., que atraen grandes cantidades de personas.

Es frecuente que las familias ordenen a su chofer particular "dar vueltas" hasta que terminen de hacer lo que motivó su permanencia en la zona, por no existir lugares donde parquear el automóvil con la facilidad de llamarlo por teléfono en el momento adecuado para que las recoja.

—Claro está —advirtió Pemberton— que con el garage subterráneo del Parque Central no se agotan las posibilidades de establecer otros garages en las inmediaciones. El que sigue al del Parque Central con las mismas posibilidades de resultar de incuestionable utilidad pública es el solicitado por los comerciantes de las primeras cuadras de Reina y de Monte, a construir junto a la calle Amistad entre Dragones y Reina, ocupando un sector del Parque de la Fraternidad. Será de dos pisos, con capacidad para 360 automóviles en cada uno, y tampoco ha de sobresalir del nivel actual.

—Yo encargué a ocho señoritas —agregó mi interlocutor— que recorriesen oficinas, tiendas y otros establecimientos comerciales y hogares distribuyendo un sencillo folleto explicativo y pidiendo opiniones acerca del garage subterráneo del Parque Central. Ese survey, que duró cuatro meses, produjo 4,000 respuestas, todas favorables. También ha recibido el apoyo amplio y desinteresado de la prensa, la radio y la televisión. Los choferes de alquiler no se oponen porque el proyecto incluye "piqueras" alrededor del parque, único estacionamiento que será permitido. Visité al Alcalde Municipal, señor Justo Luis Pozo, quien me informó de la imposibilidad de acometer la obra por tener otras muy importantes en ejecución, recomendándome elevar el proyecto al señor Presidente de la República. He hablado del asunto con el doctor Rafael Guas Inclán, vicepresidente de la República; con el doctor Santiago Rey, Ministro de Gobernación, y con el arquitecto Nicolás Arroyo Márquez, Ministro de Obras Públicas, a quien le dejé un copioso archivo de datos, antecedentes y opiniones. A todos he explicado que no se trata de un propósito de lucro, sino de servicio a la comunidad. Los comerciantes de Reina y Monte decidieron que nos uniésemos en las ges-

PH

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

21

tiones para lograr la puesta en práctica de los dos proyectos, y estamos esperando, confiados, que el Jefe de la Nación general Batista, nos reciba y escuche. Si el Gobierno no puede realizar las obras, le pediremos que respalde y propicie la acción privada mediante una concesión.

El señor Pemberton se adentró a describir los detalles del proyecto. El Parque Central mide aproximadamente 10,000 metros cuadrados. Pueden construirse tres pisos, con espacio para unos mil automóviles simultáneamente o 2,500 diarios en rotación. Habrá servicios sanitarios para hombres

y para mujeres, con los máximos detalles de higiene y la más absoluta limpieza; venta de gasolina, de periódicos y revistas; fregado de automóviles, etc.

No será cambiado de lugar el monumento a José Martí. El piso, sin darle mayor elevación que la actual, será renovado en su totalidad, cubriéndolo con losas importadas, de la mejor calidad que exis-

ten, que no reflejan la luz solar ni conservan su calor, ni son resbaladizas. Tendrá zonas de sombra y de vegetación más extensas que hasta ahora. El costo total aproximado es de un millón 800 mil pesos.

—Hay miles de personas cuyos hogares están fuera de la parte antigua de La Habana (extendien-

do ésta hasta Belascoín) que protestan de las molestias, las demoras y los inconvenientes que sufren por las pésimas condiciones del tránsito supercongestionado durante las horas de mayor actividad, —comentó el señor Pemberton—. El estacionamiento en las calles empeora la estrechez de éstas. La instalación de estímetros (parking-meters) sólo serviría para que los automovilistas pagasen por mantener congestionadas las calles.

Yo recordé al señor Pemberton que hube de publicar en el DIARIO un artículo glosando una detallada información aparecida en la revista británica "The Motor" acerca de la instalación de estímetros en Londres, donde no se les ha dado carácter de medio de recaudación en beneficio del Estado o del Municipio, sino de sistema para impedir que un mismo automóvil permanezca muchas horas en la calle, y la recaudación se aplica a ayudar económicamente a las personas o empresas que construyen locales donde estacionarlos, bien sea subterráneos, superficiales o en pisos altos de los edificios. En Inglaterra la utilidad pública es objeto de toda clase de consideraciones.

Handwritten signature and date: [Signature], junio 4/1960



El señor Charles Pemberton, dinámico y emprendedor hombre de negocios, que se ha impuesto la tarea de lograr la construcción de un vasto local para estacionamiento de automóviles bajo el Parque Central, ofrece interesantes detalles acerca de este proyecto a nuestro compañero Armando Maribona. Ambos aparecen en esta foto del también compañero Lorenzo Vigos.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

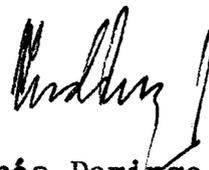
La Habana, 15 de Junio de 1956.

Sr. Emilio Roig de Leuchsenring,
Pdte. Soc. Cubana de Estudios Historicos
é Internacionales,
Plaza de la Catedral,
Ciudad.

Estimado señor:

Por encargo del Sr. Presidente de la República, doy respuesta a la Exposición que le envía, y gustosamente le participo que se ha tomado buena nota de cuanto consigna sobre la necesidad que sea respetada la zona de parqueo del Parque Central, por lo que se realizarán las gestiones pertinentes con el Sr. Justo Luis Pozo, Alcalde Municipal de La Habana.

Suyo afectísimo,



Andrés Domingo

JVG/rtf.

Cuadro

Original 17/66
ESTRICTAMENTE CONFIDENCIAL. La Comisión Revisora de películas debe estudiar cuidadosamente la producción "Santiago", filmada sobre la guerra Hispano-Americana de Santiago de Cuba, en uno de los episodios de la Guerra de Independencia, porque en la misma se presentan muy mal los hechos de nuestra historia... Alan Ladd y otros actores brindan la impresión de que nuestra independencia fue ganada con el auxilio de contrabandistas americanos, lo cual se aparta totalmente de la verdad... ¿Permitirá nuestro gobierno que se cambie de ese modo la historia de nuestros mambises?...

Arriola, Julio 17/66



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Surgirá pronto la protesta de unos "patriotas" para que no se permita ubicar en el Parque Central, bajo la estatua del Apóstol Martí, el parqueo subterráneo. Seguramente que estos señores se quedaron dormidos en el año 1930 y despertaron antes de ayer. Hay que caminar con el progreso, señores. Déjense de patriotismo estúpido. Lo que hay que resolver, con las mangas subidas y el pantalón hasta el tobillo, el problema del parqueo en Cuba. Eso es todo.

Avance, Julio 19/76

Rubén Ortiz-Lamadrid

Parqueo en el Parque Central

OIR hablar a los participantes de una reciente "mesa redonda" sobre proyectos de edificación para zonas de parqueo, fuera algo divertido, si la necesidad, cada vez más sentida, del transporte propio, —ante la insuficiencia crónica y el escándalo oprobioso del colectivo—, no lo hubiera obligado a uno a procurarse un vehículo motorizado cualquiera, en evitación de la "guagua".



Y ahora temiera, con justa razón, que los planes de estos alegres promotores vayan a representar para todo propietario de automóvil —grande o pequeño, lujoso o modesto, sea rico o pobre el que lo posee— un gasto adicional de, cuanto menos, un peso diario, como si La Habana fuera una ciudad turística o industrial y comercial de primera magnitud, tipo Miami o New York, que son los dos ejemplos inasimilables por los cuales insistimos en querer seguir guiándonos los cubanos.

De entrada soy opuesto a que sobre áreas públicas como el Parque Central, se aspire a concesiones del Estado para tales obras, pero cuando vemos que ni aun dinero propio se va a in-

vertir, porque el entero proyecto se hace depender, además, de un gracioso préstamo de más de medio millón de pesos de la Financiera Nacional, tengo que pronunciarme contra tamaño negocio "al segurete", que estoy seguro cualquiera de nosotros emprendería mañana mismo, bajo los mismos auspicios.

Al moderador del programa donde se expusieron las brillantes iniciativas que yo objeto, le faltó la previsión de asegurarse, de antemano, una representación de los hombres que, además de los choferes de alquiler de plaza, utilizan el automóvil como un instrumento de trabajo, para que hiciera preguntas tan ingenuas como ésta: "¿Cuánto me va a costar esta amable inquietud de ustedes por el "parqueo" de mi "cacharro"?"

Ahí hubiera saltado de inmediato la liebre y sabríamos, concretamente, primero, que la concesión de las áreas municipales y el préstamo de la Financiera, de entrada conllevan la prohibición de estacionamiento de vehículos en la vía pública por los alrededores; y, segundo, que la cuota nunca sería inferior a \$0.25, más bien \$0.40 ó \$0.50 por las dos horas iniciales; porque una vez lograda la concesión y el préstamo, o sea el usufructo de la tierra y el capital para edificación y operación, nada debe ya impedir el hacer las cosas en grande.

De seguirse adelante con estos planes, lo que nos espera a los que mantenemos el automóvil matriculado y andando a duras penas, —que somos hoy probablemente los más— es el regreso a la "guagua", ante la imposibilidad material de soportar la imposición de nuevas gabelas.

Y no otra cosa sería la cuota de acceso en cualquiera de esos parqueos, para todos aquellos que hoy estacionan sus vehículos por los alrededores en la vía pública gratuitamente, a quienes después le sería impedido el ejercicio de tal acto libre, en forma de que le tributen al "contribuyente financiado" de la esquina, en cuyas manos se ha puesto una mina de oro, sin haber expuesto un solo centavo.

La reputación técnica y los discursos patrióticos de los probables constructores, sobran. Si el Municipio de La Habana, como yo interpreto que es su deber, niega esa concesión, estará en su perfecto derecho. Que se acometan tantas obras de tipo parecido como la iniciativa privada quiera, a riesgo de su propia inversión y sin que ello conlleve medidas coactivas contra el derecho de estacionamiento en la vía pública, bueno y bien. Pero no así, que unos aprovechados promotores, favorecidos circunstancialmente por las mercedes del régimen, disfruten a nuestras expensas un impuesto oneroso más.

M. Julio 1960

Formulan Protesta dos Instituciones

Pronúncianse Contra el Proyecto De Parqueo en el Parque Central

Contra el propósito privado de construir un parque soterrado en el Parque Central de la Habana, se acaban de pronunciar la Junta Nacional de Arqueología y Etnología y la Sociedad Cubana de Estudios Históricos e Internacionales, que juzgan deben ejecutarse obras de mejoramiento, en vez de aceptarse la teoría de hacer desaparecer el corazón capitalino, donde se levanta la estatua al Apóstol Martí.

Entienden los integrantes de ambos organismos que sería un desacierto extraordinario el aceptar esa destrucción, con lo que se cometería "profanación intolérable" para convertir esa zona en zona de parqueo de automóviles.

Con el propósito de dar a conocer a EL MUNDO estos acuerdos, hicieron en horas de la tarde de ayer una visita a nuestra redacción, los arquitectos Silvio Acosta, presidente de la Junta Nacional de Arqueología y Etnología; el presidente de la Sección

de Arqueología, Emilio Vasconcelos y el doctor Emilio Roig de Leuchsenring, presidente de la Sociedad Cubana de Estudios Históricos e Internacionales y quien además, es el Historiador de la Ciudad de La Habana.

Recalaron los visitantes que en modo alguno son contrarios a que se construyan edificios particulares o del Estado donde se puedan parquear los automóviles. Por ello es que encomian el inversionismo hecho por los propietarios de los edificios ya construidos y en función de servicio en esta capital y que sirven de lugar de estacionamiento a los automóviles. Por ello es que entienden que tanto el Presidente de la República como el Alcalde

de La Habana, deben desechar el proyecto, escogiéndose cualquiera de los numerosos lugares allí existentes.

Los pronunciamientos de los dirigentes de estas instituciones dicen así :

"La Sociedad Cubana de Estudios Históricos e Internacionales y la Junta Nacional de Arqueología y Etnología, en reuniones celebradas respectivamente por cada una de esas instituciones, han aprobado unánimemente la siguiente moción que presentaron varios socios pertenecientes a uno y otro organismo:

"La prensa diaria de esta capital ha publicado que empresas privadas han solicitado la concesión del subsuelo comprendido bajo el área que ocupa el Parque Central de La Habana, donde se alza la estatua de José Martí, para establecer un parqueo soterrado de automóviles de particulares, durante cincuenta años, tiempo que calcula necesario para reembolsarse el capital e intereses invertidos más el beneficio industrial correspondiente, pasando a ser después propiedad del Municipio. Esa noticia ha provocado la movilización de la ciudadanía.

"Una parte de ella se ha ma-

nifestado en pro, los beneficiarios de esa obra; los propugnadores y ejecutores de la misma, los comerciantes, industriales y empresarios de teatros y cines radicados en aquella zona, y los dueños de automóviles.

"Y otra parte, en contra: los urbanistas al margen del negocio, y los que sin serlo profesionalmente, se interesan, como amigos de nuestra ciudad capital, por la estética de ésta y la conservación de lugares que po-



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

seen rango histórico, arquitectónico y artístico, quienes ven en ese proyecto la destrucción del Parque Central, que constituye, con las plazas de la Catedral y de Armas, uno de los sitios más característicos de La Habana, precisamente en su línea divisoria de intramuros y extramuros.

"Así lo han comprendido y expresado públicamente, el ingeniero, historiador y periodista, Mario Guiral Moreno y el urbanista y arquitecto, historiador y director de la revista *Arquitectura*, órgano oficial del Colegio Nacional de Arquitectos, José María Bens Arrarte, miembros ambos de nuestra Sociedad.

"Este último, reconociendo la necesidad que tiene La Habana de superficies para estacionamiento de automóviles, en distintas zonas de la misma, manifiesta:

"El conjunto monumental formado por valiosos edificios como son los Palacios Regionales, el Centro Gallego y el Centro Asturiano, el Teatro Payret, la Manzana de Gómez y las bellas arcadas donde se encuentran el Café Central así como el Hotel Inglaterra con sus amplios portales y el antiguo Hotel Telégrafo, todo este enmarcamiento del pequeño Parque donde se levanta la primera estatua que se erigió al Apóstol de nuestra independencia José Martí, todo este conjunto es de un alto valor urbanístico y no puede ser echado a perder con obras de utilización industrial o con obras parciales que no encierran alguna solución positiva de la gravedad del problema de estacionamiento que en aquellos lugares sufre la ciudad".

"Ante asunto de tanta importancia los miembros titulares de esta institución consideran su deber dirigirse como por la presente lo hacen, al señor residente de la República y al señor Alcalde de La Habana, pronunciándose abiertamente en contra de dicho proyecto, dada su trascendencia, no sólo local, sino también nacional.

"Como han hecho resaltar Guiral Moreno y Bens Arrarte, esa proyectada obra destruye el Parque Central y lesiona la estatua, que allí se alza, del máximo Apóstol de nuestras libertades y de la de los pueblos todos de Nuestra América.

"Y ese monumento, el primero erigido en Cuba a Martí, después que triunfó, con el derrocamiento de la Monarquía española, la guerra por él iniciada y organizada, glorioso empeño el que consagró su vida desde los años juveniles, y la ofreció en el camino de Dos Ríos el 19 de mayo de 1895; esa estatua debe ser sagrada para todos los cubanos, porque fué la

realización de un anhelo patriótico de nuestro pueblo, apenas Cuba conquistó su independencia de España, y fué llevado a cabo por suscripción popular en toda la isla, e inaugurada, en emocionante ceremonia pública, el 24 de febrero de 1905, aniversario del inicio de la Guerra de Martí —paso previo para acometer después su Revolución—, por Máximo Gómez, General en Jefe del victorioso Ejército Libertador, y Tomás Estrada Palma, ex presidente de la República en Armas durante la primera etapa de la Guerra Libertadora de los Treinta Años, auxiliar más tarde eficientísimo de Martí en 1.ª Delegación del Partido Revolucionario Cubano en Nueva York, y su sucesor a la muerte de aquél, y primer Presidente de la República constituida el 20 de mayo de 1902 como miembro de la comunidad jurídica internacional.

"¿Por qué se eligió el Parque Central para emplazar allí la estatua de Martí?

"Después de derribadas las murallas que circundaban la ciudad e impedían su cabal desarrollo, el Parque Central fué convirtiéndose en el "corazón de La Habana", y allí se levantaron el magnífico Teatro de Tacón y hoteles, cafés, restaurantes y tiendas, y de él partían las importantes calles comerciales de Obispo y San Rafael, que, a su vez enlazaban con otras también generalmente preferidas. Y el Parque Central fué escogido por las altas autoridades coloniales para erigir en él la estatua de la reina Isabel II.

"Ese carácter de "corazón de la Ciudad" que ostentaba el Parque Central, quedó ratificado por el hecho elocuentísimo de que, producido el 1 de enero de 1899 el cese de la soberanía española en Cuba, doña Isabel fué, por segunda vez —la primera ocurrió en 1869, con motivo de la caída de los Borbones en España— desplazada de su pedestal, ahora definitivamente, el 12 de marzo de 1899, y enviada a los Fosos Municipales, hasta que en 1903 la reclamó Oscar de Rojas y Cruzat, director del Museo de la Ciudad de Cárdenas, para esta institución, donde actualmente se conserva.

"Porque tal carácter de "corazón de la ciudad de La Habana" tenía al Parque Central, fué éste elegido, sin discusión alguna, para que en él se levantase la estatua de Martí, desde que el 21 de enero de 1900 se constituyó la Asociación Monumento a Martí,

presidida por el general Emilio Núñez y de la que formaba parte el señor José D. Poyo, como vicepresidente, el doctor J. A. Malberty, tesorero, y el señor Fernando Figueredo, secretario; y la que, previa la suscripción pública correspondiente, encargó al escultor cubano José Villalta de Saavedra, residente en Italia, la ejecución del monumento, en mármol blanco de Carrara, por la suma de \$4,500 en moneda norteamericana, colocándose la primera piedra el 6 de noviembre de 1904.

"Y, desde que fué develado, en la fecha y forma que hemos indicado, quedaron indisolublemente vinculados en un mismo homenaje a Martí, su monumento y el Parque Central.

"Este, pues, no es posible destinarlo a otra finalidad que no sea la de formar parte de ese, el primer homenaje nacional que tributó la patria por él redimida al más grande de los cubanos y americanos de todos los tiempos.

"Por estas poderosísimas razones, estiman los miembros titulares de esta institución que constituye profanación intolerable a la memoria venerable de José Martí destinar el Parque Central, ni en todo ni en parte, a otro fin que el de rendirle homenaje perenne de veneración y reconocimiento a quien ofrendó su vida por Cuba y nos dió a Cuba libre; y hacen llegar al Señor Presidente de la República y al Señor Alcalde de La Habana su respetuosa demanda de que sea desechado ese proyecto de soterrado para parqueo de automóviles en dicho parque, pudiendo escogerse con tal finalidad cualquiera de los numerosos lugares que existen en aquella zona de nuestra Capital; y realizándose, desde luego, las obras de restauración y embellecimiento, de que tan urgido está el Parque Central". Silvio Acosta, Presidente de la Junta Nacional de Arqueología y Etnología, Emilio Roig de Leuchsenring, Presidente de la Sociedad Cubana de Estudios Históricos e Internacionales, Emilio Vasconcelos, Presidente de la Sección de Arqueología Colonial de la Junta Nacional de Arqueología y Etnología".

Silvio Acosta



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

PROFANARIA LA MEMORIA DE JOSE MARTI, SEGUN LOS HISTORIADORES

También se oponen al proyecto, los arqueólogos y etnólogos... Debe escogerse otro lugar, sugieren

Contra el proyecto de establecer un parqueo soterrado de automóviles, en el Parque Central de La Habana, por estimar que constituye "una profanación a la memoria del Apóstol Martí", cuya estatua allí se levanta, se pronunciaron la Sociedad Cubana de Estudios Históricos e Internacionales y la Junta Nacional de Arqueología y Etnología. Estas instituciones, en reuniones celebradas, por separado, aprobaron unánimemente la moción presentada por varios socios de uno y otro organismo, que es como sigue:

"La prensa diaria de esta capital ha publicado que empresas privadas han solicitado la concesión del subsuelo, comprendido bajo el área que ocupa el Parque Central de La Habana, donde se alza la estatua de José Martí, para establecer un parqueo soterrado de automóviles de particulares, durante cincuenta años, tiempo que calcula necesario para reembolsarse el capital e intereses invertidos más el beneficio industrial correspondiente, pasando a ser después propiedad del Municipio. Esa noticia ha provocado la movilización de la ciudadanía.

"Una parte de ella, se ha manifestado en pro: los beneficiarios de esa obra, los propugnadores y ejecutores de la misma, los comerciantes, industriales y empresarios de teatros y cines radicados en aquella zona, y los dueños de automóviles.

SITIO CARACTERISTICO

"Y otra parte, en contra: los urbanistas al margen del negocio, y los que sin serlo profesionalmente, se interesan, como amigos de nuestra ciudad capital, por la estética de ésta y la conservación de lugares que poseen rango histórico, arquitectónico y artístico, quienes ven en ese proyecto la destrucción del Parque Central, que constituye, con las plazas de la Catedral y de Armas, uno de los sitios más característicos de La Habana, precisamente en su línea divisoria de intramuros y extramuros.

"Así lo han comprendido y expresado públicamente, el ingeniero, historiador y periodista, Mario Guiral Moreno, y el urbanista y arquitecto, historiador y director de la revista "Arquitectura", órgano oficial del Colegio Nacional de Arquitectos, José María Bens Arrarte, miembros ambos de nuestra sociedad.

"Este último, reconociendo la necesidad que tiene La Habana de superficies para estacionamiento de automóviles, en distintas zonas de la misma, manifiesta:

PRIMERA ESTATUA A MARTI

"El conjunto monumental formado por valiosos edificios como son los Palacios Regionales, el Centro Gallego y el Centro Asturiano, el teatro Payret, la Manzana de Gómez y las bellas arcadas donde se encuentran el Café Central, así como el Hotel Inglaterra con sus amplios portales y el antiguo Hotel Telégrafo, todo este enmarcamiento del pequeño Parque donde se levanta la primera estatua que se erigió al Apóstol de nuestra independencia, José Martí, todo este conjunto es de un alto valor urbanístico y no puede ser echado a perder con obras de utilización industrial o con obras parciales que no encierren alguna solución positiva de la gravedad del problema de estacionamiento que en aquellos lugares sufre la ciudad".

"Ante asunto de tanta importancia, los miembros titulares de esta institución consideran su deber dirigirse, como por la presente lo hacen, al Presidente de la República y al Alcalde de La Habana, pronunciándose abiertamente en contra de dicho proyecto, dada su trascendencia, no sólo local, sino también nacional.

"Como han hecho resaltar Guiral Moreno y Bens Arrarte, esa proyectada obra destruye el Parque Central y lesiona la estatua, que allí se alza, del máximo Apóstol de nuestras libertades y de la de los pueblos todos de nuestra América.

ARGUMENTOS HISTORICOS

"Y ese monumento, el primero erigido en Cuba a Martí, después que triunfó, con el derrocamiento de la monarquía española, la guerra por él iniciada y organizada, glorioso empeño al que consagró su vida desde los años juveniles, y la ofreció en el camino de Dos Ríos el 19 de mayo de 1895; esa estatua debe ser sagrada para todos los cubanos, porque fué la realización de un anhelo patriótico de nuestro pueblo, apenas Cuba conquistó su independencia de España, y fué llevada a cabo por suscripción popular en toda la isla. e



2)

inaugurada, en emocionante ceremonia pública, el 24 de febrero de 1905, aniversario del inicio de la guerra de Martí —paso previo para acometer después su revolución—, por Máximo Gómez, general en jefe del victorioso Ejército Libertador, y Tomás Estrada Palma, ex Presidente de la República en Armas durante la primera etapa de la Guerra Libertadora de los Treinta Años, auxiliar más tarde eficientísimo de Martí en la delegación del Partido Revolucionario Cubano en Nueva York, y su sucesor a la muerte de aquél, y primer Presidente de la República constituida el 20 de mayo de 1902 como miembro de la comunidad jurídica internacional.

RAZONES PARA UBICARLA ALLI

“¿Por qué se eligió el Parque Central para emplazar allí la estatua de Martí?”

“Después de derribadas las murallas que circundaban la ciudad e impedían su cabal desarrollo, el Parque Central fué convirtiéndose en el “corazón de La Habana”, y allí se levantaron el magnífico Teatro Tacón y hoteles, cafés, restaurantes y tiendas, y de él partían las importantes calles comerciales de Obispo y San Rafael, que, a su vez, se enlazaban con otras también generalmente preferidas. Y el Parque Central fué acogido por las altas autoridades coloniales para erigir en él la estatua de la reina Isabel II.

“Ese carácter de “corazón de la ciudad” que ostentaba el Parque Central, quedó ratificado por el hecho elocuentísimo de que, producido el primero de enero de 1899 el cese de la soberanía española en Cuba, doña Isabel fué, por segunda vez —la primera ocurrió en 1869, con motivo de la caída de los Borbones en España— desplazada de su pedestal, ahora definitivamente, el 12 de marzo de 1899, y enviada a los Fosos Municipales, hasta que en 1903 la reclamó Oscar de Rojas y Cruzat, director del Museo de la ciudad de Cárdenas, para esta institución, donde actualmente se conserva.

“Porque tal carácter de “corazón de la ciudad de La Habana”, tenía el Parque Central, fué éste elegido, sin discusión alguna, para que en él se levantase la estatua de Martí, desde que el 21 de enero de 1900 se constituyó la Asociación Monumento a Martí, presidida por el general Emilio Núñez y de la que formaban parte el señor José D. Poyo, como vicepresidente; el doctor J. A. Malberty, tesorero; y el señor Fernando Figueredo, secretario; y la que, previa la suscripción pública corres-

pondiente, encargó al escultor cubano José Villalta de Saavedra, residente en Italia, la ejecución del monumento, en mármol blanco de Carrara, por la suma de \$4,500 en moneda norteamericana, colocándose la primera piedra el 6 de noviembre de 1904.

“Y, desde que fué develado, en la fecha y forma que hemos indicado, quedaron indisolublemente vinculados en un mismo homenaje a Martí, su monumento y el Parque Central.

“Este, pues, no es posible destinarlo a otra finalidad que no sea la de formar parte de ése, el primer homenaje nacional que tributó la patria por él redimida al más grande de los cubanos y americanos de todos los tiempos.

LO ESTIMAN PROFANACION

“Por estas poderosísimas razones, estiman los miembros titulares de esta institución, que constituye profanación intolerable a la memoria venerable de José Martí destinar el Parque Central, ni en todo ni en parte, a otro fin que el de rendirle homenaje perenne de veneración y reconocimiento a quien ofrendó su vida por Cuba y nos dió a Cuba libre; y hacen llegar al señor Presidente de la República y al señor Alcalde de La Habana su respetuosa demanda de que sea desechado ese proyecto de soterrado para parqueo de automóviles en dicho parque, pudiendo escogerse con tal finalidad cualquiera de los numerosos lugares que existen en aquella zona de nuestra capital; y realizándose, desde luego, las obras de restauración y embellecimiento, de que tan urgido está el Parque Central”.

El acuerdo está firmado por los señores, Silvio Acosta, presidente de la Junta Nacional de Arqueología y Etnología; Emilio Roig de Leuchsenring, presidente de la Sociedad Cubana de Estudios Históricos e Internacionales; y Emilio Vasconcelos, presidente de la Sección de Arqueología Colonial de la Junta Nacional de Arqueología y Etnología.



CON EL TANQUE LLENO

Por Octavio Jordán

-El Parqueo Perpetuo y los Parquímetros

Ahora que se viene hablando de establecer en la Capital grandes áreas de estacionamiento como única solución al gravísimo problema del parqueo, conviene recordar algo que parece olvidado por todo el mundo: EL ESTACIONAMIENTO PERPETUO.

Cuando esta importante cuestión comenzó a hacer crisis, allá por el año 1948, hasta hoy, fui decidido partidario —y así lo hice saber en varias ocasiones desde esta columna— del establecimiento de parquímetros en las zonas más congestionadas de la ciudad, como única medida efectiva para una más justa y equitativa distribución de las pocas áreas de parqueo público que tenemos.

Y dije así, ratificándolo hoy más convencido que nunca, porque no resulta justo ni beneficioso para los propios comercios establecidos en esas zonas congestionadas, que privilegiados señores cuyo horario de trabajo le permite "llegar temprano" a esas áreas de parqueo, estacionen allí sus vehículos POR TODO EL DIA, ocupando un espacio que en justicia debe servirnos a todos.

-Mejor Distribución de Esos Espacios

Si en verdad existe el propósito de facilitar el fomento de grandes áreas de estacionamiento subterráneos, conjuntamente con ello debe establecerse el sistema de parquímetros en las zonas comerciales o de gran afluencia de público, pues sólo así se garantiza una justa y equitativa distribución de esos espacios disponibles, al tiempo que

se exime al automovilista de pagar una elevada tarifa por un estacionamiento que sólo necesitará por unos pocos minutos.

Por ejemplo, una persona que necesita efectuar una compra o diligencia rápida, seguramente encontrará espacio disponible mediante el pago de cinco o diez centavos que deposita en el parquímetro, evitándole el dejar su automóvil en uno de esos edificios destinados exclusivamente para parqueo, cuya tarifa no baja de cuarenta o cincuenta centavos como mínimo por cualquier tiempo.

Pero como si esta ventaja no fuere ya suficiente, al establecerse el uso de los parquímetros, ese ESTACIONAMIENTO PERPETUO que hoy constituye privilegio irritante de algunos favorecidos, desaparecerá para siempre, quedando el espacio disponible para ser utilizado por cualquiera que necesite con urgencia un espacio libre por unos minutos.

Hoy, como todo está ocupado y no hay lugar donde parquear, los autos se mantienen circulando e busca de un espacio que nunca encuentra, pues entre esos afortunados de PARQUEO PERPETUO, las piqueras y los parqueadores, todo se encuentra bloqueado, produciéndose si cabe una mayor congestión aún.

En cambio, si en la Capital funcionara un buen sistema de parquímetros, veríamos como esos espacios eran ocupados alternativamente por unos y otros, produciéndose un mayor movimiento comercial y una mejor y justa distribución de ese espacio de la vía pública que a todos nos pertenece y hoy es sólo privilegio de unos cuantos afortunados artistas del PARQUEO PERPETUO.

¡Qué se establezcan los parquímetros de una vez!



CON EL TANQUE LLENO

Por Octavio Jordán

-El Parqueo Perpetuo y los Parquímetros

Ahora que se viene hablando de establecer en la Capital grandes áreas de estacionamiento como única solución al gravísimo problema del parqueo, conviene recordar algo que parece olvidado por todo el mundo: EL ESTACIONAMIENTO PERPETUO.

Cuando esta importante cuestión comenzó a hacer crisis, allá por el año 1948, hasta hoy, fui decidido partidario —y así lo hice saber en varias ocasiones desde esta columna— del establecimiento de parquímetros en las zonas más congestionadas de la ciudad, como única medida efectiva para una más justa y equitativa distribución de las pocas áreas de parqueo público que tenemos.

Y dije así, ratificándolo hoy más convencido que nunca, porque no resulta justo ni beneficioso para los propios comercios establecidos en esas zonas congestionadas, que privilegiados señores cuyo horario de trabajo le permite "llegar temprano" a esas áreas de parqueo, estacionen allí sus vehículos POR TODO EL DIA, ocupando un espacio que en justicia debe servirnos a todos.

-Mejor Distribución de Esos Espacios

Si en verdad existe el propósito de facilitar el fomento de grandes áreas de estacionamiento subterráneos, conjuntamente con ello debe establecerse el sistema de parquímetros en las zonas comerciales o de gran afluencia de público, pues sólo así se garantiza una justa y equitativa distribución de esos espacios disponibles, al tiempo que

se exime al automovilista de pagar una elevada tarifa por un estacionamiento que sólo necesitará por unos pocos minutos.

Por ejemplo, una persona que necesita efectuar una compra o diligencia rápida, seguramente encontrará espacio disponible mediante el pago de cinco o diez centavos que deposita en el parquímetro, evitándole el dejar su automóvil en uno de esos edificios destinados exclusivamente para parqueo, cuya tarifa no baja de cuarenta o cincuenta centavos como mínimo por cualquier tiempo.

Pero como si esta ventaja no fuere ya suficiente, al establecerse el uso de los parquímetros, ese ESTACIONAMIENTO PERPETUO que hoy constituye privilegio irritante de algunos favorecidos, desaparecerá para siempre, quedando el espacio disponible para ser utilizado por cualquiera que necesite con urgencia un espacio libre por unos minutos.

Hoy, como todo está ocupado y no hay lugar donde parquear, los autos se mantienen circulando e. busca de un espacio que nunca encuentra, pues entre esos afortunados de PARQUEO PERPETUO, las piqueras y los parqueadores, todo se encuentra bloqueado, produciéndose si cabe una mayor congestión aún.

En cambio, si en la Capital funcionara un buen sistema de parquímetros, veríamos como esos espacios eran ocupados alternativamente por unos y otros, produciéndose un mayor movimiento comercial y una mejor y justa distribución de ese espacio de la vía pública que a todos nos pertenece y hoy es sólo privilegio de unos cuantos afortunados artistas del PARQUEO PERPETUO.

¡Qué se establezcan los parquímetros de una vez!

Defienden el parqueo en el parque Central

**Dice Charles Pemberton que
ello no atenta contra la
memoria del Apóstol Martí**

En respuesta a recientes declaraciones dadas a la publicidad por los señores Silvio Acosta, Emilio Roig de Leuchsering y Emilio Vasconcelos, en las que estiman un acto atentatorio a la memoria del Apóstol Martí, construir un parqueo soterrado en el Parque Central, el señor Charles Pemberton, nos remite con el ruego de su publicación la carta que transcribimos: Sres. Silvio Acosta, Emilio Roig de Leuchsering, Emilio Vasconcelos. Muy señores míos:

Leída su patriótica e histórica exposición publicada en los diarios de esta capital, en la que a nombre de las respectivas asociaciones que presiden, solicitan del Honorable Sr. Presidente de la República y del Sr. Alcalde de La Habana, que no se autorice el proyecto de un parqueo soterrado en el Parque Central, porque ello constituye "una intolerable profanación a la memoria de José Martí", como iniciador de esta idea, que también reclaman importantísimos sectores de la ciudadanía, interesados como Uds. en guardar el mayor respeto y veneración a la memoria de nuestro Apóstol, me veo precisado a manifestar también públicamente, mi inconformidad con sus opiniones y a rechazar que se intente señalarme como a un profanador de lo que debe ser sagrado para todos los cubanos.

El talento, la bondad y la humanísima comprensión de José Martí, jamás hubiera aceptado el demoleedor enjuiciamiento que ustedes han divulgado en su extensa exposición de ribetes confusionistas. El habría

comprendido las exigencias de esta nueva e impetuosa era, para decidir a favor de lo que fuera beneficioso para la comunidad.

Y ya que Uds. han salido a la palestra pública para enjuiciar con estrecho criterio un proyecto de utilidad pública que en nada puede mancillar la memoria de este gran cubano, se me ocurre que muy bien pudieron ustedes protestar airada y enérgicamente en su oportunidad, cuando se permitió que el Partido Comunista se reuniera frente a su

estatua en mítines políticos, de las falaces promesas allí vertidas por políticos insaciables, de las acrobacias en un alambre realizadas por artistas extranjeros sobre su cabeza, de la verdadera profanación que cometen elementos de baja moral que han seleccionado ese parque para sus reuniones nocturnas, en fin, de los números de circo que a diario contemplamos los miles de transeúntes, donde presuntos artistas demuestran sus habilidades, ya con una serpiente amaestrada o con juegos de manos.

Como Uds. verán, el deseo de venerar la memoria de nuestro Apóstol Martí, puede que sea el mismo, aunque la forma de interpretarlo provoque estas discrepancias".

De Uds. atentamente,

Charles Pemberton.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

La Habana
1954

Rubén Ortiz-Lamadrid

Una Carta del Señor Pemberton

EN la Redacción de EL MUNDO se ha recibido una carta a mí dirigida, que me ha sido entregada y gustoso transcribo. Dice así:

"Sr. Rubén Ortiz Lamadrid. Presente.

Distinguido comentarista:

Después de leer su artículo titulado "Parqueo en el Parque Central" publicado en la edición del periódico EL MUNDO correspondiente al pasado jueves, he comprendido que la festinación con que fué concebido, no le permitió estudiar los antecedentes del caso. Es de suponer que una pluma autorizada como la suya, en función orientadora y defensora de una clase que pretenden oprimir en forma escandalosa unos "alegres promotores", se documentara antes de expresarse con tanta irresponsabilidad.

Los comerciantes que radicamos en la Zona conocida por la "Habana Vieja", hace años sufrimos una merma considerable en nuestros negocios, precisamente por la falta de estacionamiento para autos y la congestión del tráfico en esa área. Esto ha motivado la pérdida de una cuantiosa clientela que prefiere patrocinar otros comercios que pueden anunciar "AQUI NO SUFRE USTED EL PROBLEMA DEL PARQUEO". Iguales incon-

venientes confrontan los miles de automovilistas que por necesidad se ven precisados a visitar la ya llamada—zona intransitable—.

Otros comerciantes, como por ejemplo, los de la calle Reina, obligados por el fantasma del tránsito, también han concebido otro parqueo soterrado en una parte del Campo de Marte. De acuerdo con su artículo debemos suponer que éstas son dificultades que sufre una parte muy importante de la ciudadanía que para nada le interesa, pero quienes tienen necesidad de hallarle solución a sus problemas.

Cuando concebí el Parqueo Soterrado en el Parque Central, me dirigí al señor Alcalde quien comprendió las graves dificultades que estábamos confrontando. Le ofrecí mi idea para que fuera realizada por el Municipio, no aceptándola por hallarse ya comprometido en otras obras municipales de suma importancia. Le rogué intercediera con el Honorable señor Presidente de la República, en la seguridad de que si se decidía a realizarla, estaría resolviendo un problema de gran trascendencia y de verdadera utilidad pública, y que sólo en caso de no acometerlo el poder público, yo solicitaría una concesión para lograrlo a través de la iniciativa privada.

Como quiera que usted se ha mostrado interesado en "ESTE TAMANO NEGOCIO AL SEGURETE" es que he decidido invitarlo a "compartir los beneficios de esta mina de oro que se ha puesto en manos de un concesionario financiado de la esquina". Así verá que no aspiro a que esos

millones de que habla, sean sólo para quienes por necesidad nos vemos obligados a pensar un poco.

No pretendo establecer polémicas que a nada constructivo conducen, y no quiero finalizar estas líneas sin felicitarlo por el privilegio único que usted goza de poder parquear libremente sin la molestia de la gratificación adecuada, a los parqueadores ya oficializados con sus correspondientes carnets. De usted sin concesión financiera, Pemberton".

Demás está expresarle al señor Pemberton que muy lejos de mi ánimo ha estado el desear de molestarlo personalmente con mi artículo, donde no hice mención de nombre alguno. Pasando al tópico del parqueo en el Parque Central, insisto en manifestar que me alarma un negocio planeado a base de concesión municipal y financiamiento estatal al mismo tiempo, con lo cual creo dar una opinión sensata y responsable.

En cuanto al ofrecimiento que me hace el señor Pemberton de compartir con él los beneficios de dicha empresa, gustoso lo acepto, aunque rogándole le dé traslado de la parte que pueda corresponderme, al Municipio de La Habana. ¿Por qué no hace lo mismo el señor Pemberton con los que puedan llegar a ser sus intereses para que el Ayuntamiento habanero usufructúe la obra íntegramente? De esta forma, acaso parezca menos objetable el grueso préstamo que los presuntos concesionarios pretenden recibir, además, de la Financiera Nacional.



[Handwritten signature]



CON EL TANQUE LLENO

Por Octavio Jordán

-Patriotería Ridícula con el Parqueo

Algunos distinguidos miembros de instituciones culturales y científicas del país, se vienen oponiendo a que se construya un parqueo soterrado en el Parque Central porque "ello constituye una profanación y una afrenta a la memoria del Apóstol cuya estatua honra ese lugar".

Francamente, me extraña que personas de clara inteligencia y vasta cultura, lo que me apresuro a reconocer sin reservas de ninguna clase, opongan tan pobres razonamientos a una iniciativa que responde a una necesidad pública dictada por el progreso y la civilización de una gran ciudad.

El que se construya un parqueo soterrado en el Parque Central, justamente debajo de la estatua del Apóstol, para nada denigra su memoria ni ofende el elevado culto que todos los cubanos rendimos al excelso patriota. Antes al contrario, y ya en el plano de considerar como una ofensa el proyecto, yo me atrevería a decir que si el propio Martí pudiera enterarse y juzgar estas cosas, aplaudiría el progreso y el avance civilizado de un país por el que dió generosamente su propia vida, aunque para medir ese progreso tuviera que ver trasladada de lugar su estatua, y hasta verla desaparecer.

Martí no era hombre de tan ridículos prejuicios para que ahora nuestros historiadores martianos pongan el grito en el cielo por tan poca cosa.

La realidad es que en toda ciudad moderna que sobrepasa del medio millón de habitantes —y La Habana tiene algunos cientos de miles más— se debe considerar asunto de capital importancia para su normal desarrollo económico, comercial e industrial, la cuestión del parqueo.

Hoy en día, cuando el automóvil y el vehículo comercial vienen a ser elementos INDISPENSABLES de la vida agitada y múltiple que vivimos, se hace punto menos que indispensable también buscarles el adecuado espacio a su estacionamiento, pues va en ello la vida del comercio, la industria y el desarrollo económico de la propia ciudad.

-Completar el Plan con los Parquímetros

Por tanto, si en algo deben nuestros urbanistas y autoridades insistir y volver a insistir, es en la cuestión del parqueo. Y no sólo debe el comercio —por inteligente y previsor espíritu de supervivencia— calorizar todo cuanto se diga y haga sobre este asunto, sino cooperar estrechamente a que se plasme en realidad cualquier proyecto encaminado a ese fin.

Para que el comercio de una ciudad de la importancia de La Habana, no ya pueda prosperar, sino subsistir solamente, debe proveer cómodo estacionamiento a sus clientes; y el que no lo estime así, cualquiera que sea su giro, ya puede irse preparando para lo peor.

Y lo que aquí digo no es teoría, sino experiencia práctica muy fácil de comprobar con la propia vista. Haga usted un poco de memoria y recuerde los florecientes establecimientos de hace diez o doce años que hoy languidecen tristemente, o han desaparecido ya fraccionados en minúsculos espacios dedicados a diversos giros que fluctúan entre el "democrático" café de 3 centavos hasta la "vidrierita" de tabacos y apuntaciones.

En contraposición a esto, échele usted un vistazo a los cientos de nuevos establecimientos abiertos en las afueras de la población, donde un cómodo espacio para estacionamientos los hace prosperar y multiplicar por semanas. Restaurantes, cines, centros de diversiones, bares, clubes son prósperos negocios que surgen cada día en todos los barrios, y que se sostienen admirablemente con su clientela bien acomodada en sus espacios destinados a parqueo.

Por tanto, aplaudo sin reserva el proyecto del Parque Central aunque conlleve el traslado de la estatua del Apóstol para otro lugar —lo que no será necesario supongo yo— a la vez que exhorto a los distinguidos historiadores que proclaman la "grave ofensa que representa para el Apóstol el parqueo soterrado", a deponer su actitud y comprender que las necesidades de una gran Capital como La Habana, está mucho más allá de ese excesivo patriotismo que ellos exhiben oponiéndose al mencionado proyecto.

Y dejo para mañana la cuestión de los parquímetros.



Parece mentira que la idea práctica de una zona de parqueo en el subterráneo del Parque Central de La Habana, esté suscitando tantos escarceos. Tal parece que en Cuba se tiene que vivir en constante escándalo infecundo a base de chabacana demagogia. Porque ahora resulta que el doctor Rubén Ortíz Lamadrid salta por la barrera del silencio —silencio para otras muchas cosas que sí demandan candente vigor— y tacha la posibilidad del citado parqueo, como una "gabela" más, cuando lo cierto es que no tiene nuestra capital suficiente amplitud para la ubicación de vehículos, sometidos al exceso de los mismos a estrechez de calles coloniales, trazadas para carretones y coches de la época de la colonización. Y en cuanto a protestar de la zona del Parque Central, agarrándose al tan socorrido patriotismo porque la estatua de José Martí está allí, vamos a marginar algunos comentarios saludables... (Siga leyendo, lector).

¿Se ofende al Apóstol, porque se horade la tierra, bajo su pedestal? Pero, ¿acaso no es una vergüenza que exista ese monumento raquitico, sin haberse terminado el que se comenzó a instalar en la Plaza de la República? Y, ¿qué decir de los alrededores de la tumba del propio Apóstol, en Santiago de Cuba, donde se enseorea la miseria y existen estercoleros vergonzosos? ¿Nadie se refiere a eso?

Hay más aún: nuestros compatriotas gritan por lo del Parque Central, pero nada dicen —nada en lo absoluto— por lo que se está haciendo en torno a la estatua ecuestre de Máximo Gómez, que ha sido totalmente emporcada y tapada por los hacinamientos de tierras y desechos provenientes de las obras del túnel de la bahía. ¿O será que Máximo Gómez no interesa? ¿O es que su jerarquía histórica no marcha pareja con la de José Martí? Vamos, señores, que el progreso tiende a dignificar a los héroes, cuando se trata de fomentar el auge de la civilización. La Habana ya no tiene 50,000 habitantes.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



CORREO DE HOY:

Julio 25 de 1956.

Sr. Diego González,

Diario AVANCE.

La Habana, Cuba.

Mi querido Dieguito:

Sólo unas líneas de agradecimiento por el constante señalamiento en tu muy leída "Tenedera" a favor del parqueo soterrado en el Parque Central.

Como yo, has sido uno de los pioneros de este proyecto de tantísima necesidad, aunque algunos y por cierto, bien pocos, se empeñen en combatirlo.

Como tú bien sabes y me he cansado de hacerlo público, no lo concebí con propósitos lucrativos. Los comerciantes de La Habana vieja necesitamos parqueo para nuestros clientes, los automovilistas que visitan esta parte de la ciudad lo están pidiendo a gritos y para probar la necesidad urgente de este problema, los comerciantes de la calle Reina que confrontan las mismas dificultades ya proyectan uno en alguna parte del Campo de Marte. Esto sí solucionaría definitivamente los problemas del tránsito de la Habana Vieja. Sólo nos falta que nos reciba el Presidente Batista.

Gracias, y sigue cooperando como hasta ahora porque aunque parezca raro todavía quedan cubanos capaces de luchar por la colectividad sin buscar beneficio personal alguno.

Te abraza,

Charles Pemberton.

* * *

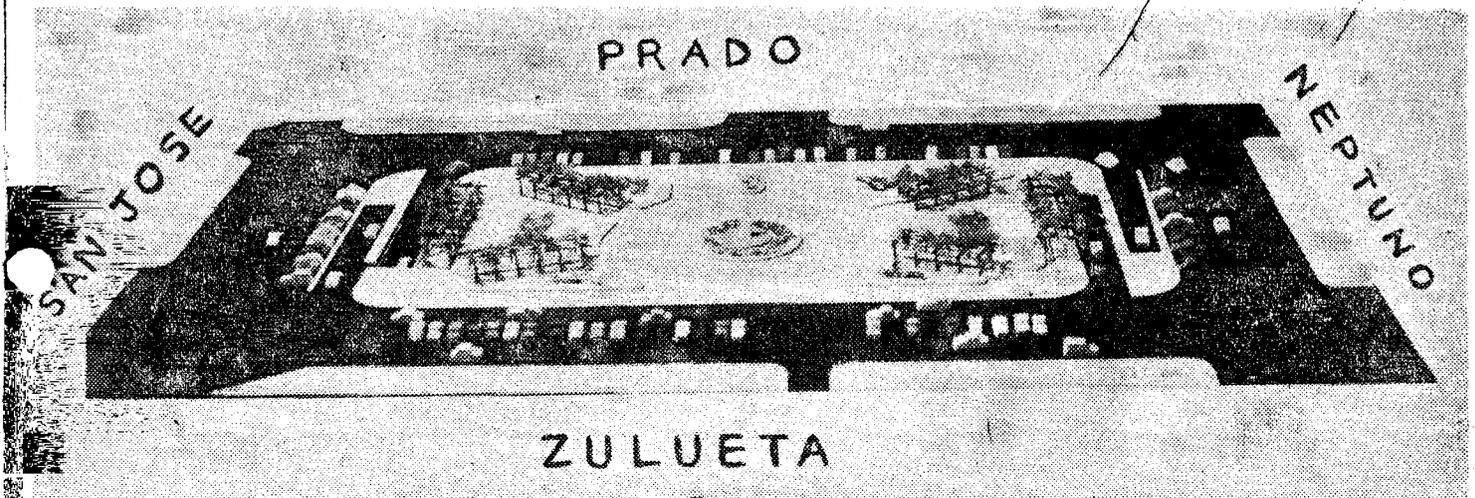
Charles Pemberton 27/7/56



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Estiman que es una Necesidad Urgente el Parqueo Soterrado en el Parque Central



MAQUETA DEMOSTRATIVA de lo que será el parque soterrado en el Parque Central. Así lucirá la plaza una vez terminadas las obras, pudiendo observarse que no sufrirá alteración alguna la estatua del Apóstol.

Por **ALFREDO NUNEZ PASCUAL**

Especial Para EL MUNDO

Frente a las críticas que se han formulado contra el proyecto de la construcción de un parque soterrado en el Parque Central, propugnadores de esta iniciativa aseguran que no constituirá esta obra atentado alguno contra la memoria de José Martí, ni desaparecerán las zonas de sombra que en ese lugar hay en la actualidad y, en cambio, se con-

tribuirá enormemente a la solución del estacionamiento de vehículos con las consiguientes facilidades para su mejor circulación.

Estos argumentos son esgrimidos por el señor Charles Pemberton, máximo propulsor del proyecto, y quien lo ha confeccionado, el arquitecto Honorato Colette, que desde hace muchos años viene abogando por la necesidad de construir dentro de la ciudad de La Habana el mayor número

posible de lugares apropiados para el parqueo de los automóviles.

Explican, en el curso de una entrevista realizada ante la maqueta del proyecto actualmente en exhibición en el vestíbulo del teatro Payret, que en nada será alterada la disposición actual del Parque Central, quedando la estatua del Apóstol exactamente en el mismo sitio donde se encuentra ahora, a igual altura e idéntica orientación, sin que el piso de la plaza vaya a elevarse ni un cen-

tímetro por encima de su nivel actual.

Necesidad Imperiosa

Pemberton es el primero en responder a las preguntas del periodista. Asegura que la obra en proyecto responde a una necesidad muy sentida y que es necesario satisfacer a la mayor brevedad, puesto que ya resultan insuficientes los de por sí escasos espacios de que se dispone en los alrededores del Capitolio Nacional para el estacionamiento de los automóviles.

Por ese motivo, la iniciativa ha encontrado de inmediato apoyo de cuantos desarrollan sus actividades en esa zona, así como de las autoridades a quienes se les ha expuesto el alcance del proyecto. Solamente se espera por el asentimiento del Presidente de la República, en el cual confían.

No teme a las críticas que se han hecho al proyecto, pues las considera demasiado débiles para enfrentarlas a las razones de utilidad pública que aconsejan su

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

realización. Por otra parte, estima que cualquier discrepancia de criterios podrá fácilmente ser subsanada, desde luego siempre que se mantenga la construcción del parque soterrado, porque no hay una actitud de empecinamiento por parte de quienes lo auspician, sino por el contrario de consecuente disposición a aceptar cualquier sugerencia lógica.

No desmayará en su empeño de sumar voluntades a favor de la empresa que constituye hoy día su máxima aspiración. Por ese motivo, como ha venido haciendo hasta ahora, continuará tocando en cuantas puertas sea necesario para obtener el concurso de los ciudadanos que efectivamente se preocupan por el bienestar de la comunidad.

Rechaza las Criticas

El arquitecto Colete es el encargado de explicar cómo de acuerdo con su concepción habrá de ser el parqueo. Primero desea dejar sentado que en su opinión las protestas por supuestos atentados a la memoria de Martí solamente caben en aquellas personas que por alguna razón quieren desconocer la preocupación por el engrandecimiento de todas las ciudades cubanas.

—Asegurar que pretendemos envilecer el ambiente del Parque Central —son sus palabras— es una ligereza que solamente comete quien no haya tenido interés en conocer el proyecto. Cuanto se ha dicho de destrucción del parque, de elevación de su nivel, queda totalmente desvirtuado con el conocimiento del proyecto, la maqueta del cual se encuentra en exhibición.

—Podemos anticipar—agrega— para tranquilidad de los que desean ver en esto un tremendo negocio que los cálculos de financiamiento se basan en las tarifas más moderadas de lo que se cobra por igual servicio en ciudades de los Estados Unidos de mucho menos importancia que La Habana y que el estacionamiento corto que es el que se trata de estimular estará protegido por la tarifa más baja.

Cómo Será el Parqueo

Pasa entonces a explicar en la forma que ha concebido la obra. Previamente reitera que la estatua de Martí será vuelta a colocar en el mismo sitio que ahora se encuentra y mirando hacia la calle Zulueta. La altura del emplazamiento no será modificada en lo más mínimo.

Habrà una pequeña reducción del área del parque por las rampas de entrada y salida del parqueo, pero en cambio el parque en sí será totalmente transformado para hacerlo más hermoso, sin alzarlo—repite—ni un milímetro por sobre el nivel actual. Será mejorado el sistema de alumbrado y habrá más zonas de sombra que en estos momentos, constituida por pérgolas cubiertas de tupida vegetación.

Las entradas del parque serán paralelas a las calles San José y Neptuno, siguiendo siempre la dirección del tránsito. Los autos que vengan por Prado en dirección al mar o bajen por San Miguel, entrará por la rampa de Neptuno, a la cual corre paralela otra de salida en dirección contraria. Los que suban por Obrapia o vengan por Zulueta, entrarán por la rampa de San José, a la cual también hay otra paralela que sale a Prado.

Quienes se quejan de la posible falta de áreas de sombra —expresa el arquitecto Colete—, deben dejar a un lado sus preocupaciones. Habrá muchas más en el nuevo Parque Central, a las cuales se unirá una mejor iluminación, elemento este que permitirá que los elementos maleantes no puedan hacer del lugar un sitio de reunión.

Confian en el Exito

Pemberton y Colete están seguros de que no pasará mucho tiempo para que sea una realidad el parqueo soterrado en el Parque Central. Confían en que será esta obra la que marcará el inicio de otras semejantes dentro del perímetro de la capital habanera.

La zona que se proyecta tendrá capacidad para 356 automóviles en una sola planta, pero estará contemplada la posibilidad de construir una segunda, sin necesidad de alterar en lo más mínimo el proyecto original en su exterior, con lo cual será posible acomodar el doble de vehículos.

Mir



Debe Transformarse En Forestal el Parque Central de La Habana

Ag. 1950
Por Luis M. Rodríguez y Rodríguez

(Ingeniero Civil y Arquitecto)

En la edición dominical, del periódico EL MUNDO, correspondiente al día veintinueve de julio del presente y en primera plana, apareció una información relacionada con un proyecto de construcción en el Parque Central de La Habana, a efectuar subterráneamente un Estacionamiento, con capacidad efectiva para 356 automóviles, susceptible esa cantidad en duplicarse, si ha de constar el mismo de dos plantas.

Los promoventes o propugnadores de ese proyecto, según la referida información, alegan que dicho Parque Central, integralmente no habrá de sufrir menoscabo de ninguna clase y que por otra parte, habrá de disfrutar de grandes áreas superficiales de sombra, mediante "pérgolas cubiertas de tupida vegetación".

Si a la verdad, únicamente a nosotros, no al público lector, al pueblo de la Ciudad de La Habana, pueda interesarle, el que estemos frizando la edad sexagenaria, no obstante a los fines por la naturaleza misma de este trabajo, que por algo ostenamos cuatro años del pasado Siglo XIX, el que tiene la fútil pretensión, de imprimirle supervivencia, a lo abolido en esta época, en que deja interesar lo ocurrido hace 24 horas, a seguir viviendo velozmente, en lo que habrá de suceder, en las horas que están por venir. Ya situado en ese terreno, hemos de quebrar una lanza más, en el vacío quizás de la indiferencia, no obstante deseamos hacer una constancia escrita, breve, como cuadra ante la tiranía de líneas, en letra de imprenta.

Es mi opinión personal, que deben ser los señores inversionistas, propietarios de inmuebles, de ese tipo de Edificios altos, de muchas plantas, para dedicarlos, a la custodia y al estacionamiento momentáneo, durante horas de trabajo, para automóviles de particulares, que hoy ocupan la Vía Pública, sin pagar un solo centavo a la Municipalidad y con manifiestos perjuicios, a los peatones o simples ciudadanos, expuestos a toda clase de riesgos, no a los Señores Automovilistas que convierten a la Ciudad de la Habana, a sus Calles y a todos sus Barrios, en un Garage Público. Esto está al alcance de toda la ciudadanía, la enorme cantidad de autos, con sus puertas totalmente cerradas, que permanecen toda la noche estacionados, mientras sus dueños cómodamente se entregan al sueño en sus respectivos domicilios.

El llamado viejo Parque Central de La Habana, siempre lo recordamos, con una gran cantidad de sillas de hierro, que por su ocupación, cobraba el Municipio, una módica y exigua cantidad de dinero y por tiempo ilimitado, pudiendo disfrutar de las Retretas Musicales, de la Banda Municipal de la Habana, de las Bandas de los Estados Mayores, del Ejército y de la Marina Nacional, al igual que en la desaparecida Glorieta del Malecón.

A regirnos por la más estricta y absoluta verdad, el Parque Central de la Habana, en todas las épocas, se mantuvo escaso, en cuanto a arboricultura; deseáramos verlo convertido, toda su área superficial, provisionalmente excavada, a profundidad determinada, y rehinchada de nuevo, con es-

pesas capas de tierra vegetal si no virgen, por lo menos muy bien abonada y fertilizada y sembrar toda su superficie o área con Palmas Reales o Palmeras, en forma de guardarrayas, longitudinal y transversalmente, al punto central de emplazamiento del Monumento Estatua a José Martí, el que aprovecho la coyuntura de su mención: Ciudad sin árboles es malsana, terreno sin árboles, llama poca lluvia y da frutos violentos. "La medicina verdadera es la que precave. La cuestión vital de que hablamos es ésta: la conservación de los bosques, donde existen; el mejo-

ramiento de ellos, donde existen mal; su creación, donde no existen": Este último pensamiento: "su creación, donde no existen", ha sido siempre factor determinante, de enfoque personal, no sólo en el mantenimiento, sino también de aprovechamientos salubres, de índole forestal: Pinos, Eucaliptus, Ficus, Ocujes y todo género de familias arbóreas, especialmente de raíces profundas y de especies maderables como cedros, caobas, sabicú, guayacán, y otras maderas duras, que no sean frutales por razones obvias y toda clase de plantas y arbustos pequeños, como Mar Pacífico, de los tipos de cinco pétalos y mofudo; Crotón, Flor de Pascua, Palma Tuya, Murallas, Adelfas Rosa y Blanca, Jazmín del Cabo, Azucenas, Manto de la Virgen, Margaritas, Vicarias Rosa y Blanca, Albahaca, Romerillo y todo tipo de rosales, propio de la Jardinería Tropical, en sus variados colores y matices.

Somos contrarios a cualquier tipo de Pérgolas y de todo material que se utilice, para la construcción de la misma, que aun empleando mármol, no puede excluirse, en sus carreras o viguetas, la madera, que siendo aún muy dura, queda expuesta a la agresividad de agentes exteriores atmosféricos, sol, lluvias, huracanes, ciclones, etc., etc. La arboleda aislada,

no está exenta de sufrir esos ataques violentos atmosféricos pero cuando está bien nutrida, en forma de Bosque, los árboles se protegen unos a otros y máxime, no siendo del tipo de raíces superficiales, que son las más propicias al furioso ataque de vientos huracanados.

El que fué nuestro amigo, ya fallecido José Pennino y Barbato (Q. E. P. D.) Rey del Mármol en Cuba, con su carácter siempre jovial y muy buen comerciante, que gustaba vender toneladas en mármoles y en bronces, ejemplo vivo la estatua de bronce de la Virgen del Carmen en la Iglesia de su nombre, situada en Infanta y Neptuno y las desaparecidas Pérgolas para grande satisfacción de mi estimadísimo compañero y muy amigo y un gran arquitecto, hoy retirado de la profesión Paco Centurión, pérgolas ~~del~~ del Parque Maceo. Cualquier tipo de Pérgola, sólo sirve de albergue seguro, de toda clase de animalitos poco atractivos, como son los de tipo batracio y reptil doméstico como lagartijas y al propio tiempo de insectos, de modo bien generalizado. Por el contrario, los árboles frondosos, atraen pajarillos, que con sus cantos y trinos, hacen de esos sitios una estancia muy grata, al descanso y a contemplar los encantos de la creación.

El tránsito de la Ciudad de La Habana, se limita de un modo exclusivo y preferente, a construir muy buenos pavimentos para el rodaje de autos. El factor anchura del pavimento, prima sobre la estrechez de aceras, todas ellas destrozadas. La línea continua de autos, topando las defensas de unos y otros, durante las 24 horas del día, no permiten circular libremente, a los peatones, que tienen que ganar la calle, por las circunstancias, que al llover, los charcos en esas aceras y los motores de alta velocidad modernos jamás el peatón tiene defensa. El estacionamiento de vehículos en las calles de La Habana, no sólo es

totalmente gratis sino que el propio Estado le pinta en el propio Pavimento, rayas inclinadas o diagonales, para que permanezcan allí sin ser molestados por nadie, todo el tiempo que deseen. Por lado, se constata la ironía, que a todo propietario, que invierte su dinero en hacer un edificio, que ha de contribuir al auge y embellecimiento urbano, se le asigna arbitrios, por la ocupación de la Vía Pública.

Esa vía pública, que constituye las redes del trazado de calles de la Ciudad, a la mayoría de la población habanera, que anda "a pie" y no en auto, precisamente, por ese exceso de mecanización, se llega al summum de polución, de un aire atmosférico viciado, irrespirable, de mono-óxido de carbono, que nos asfixia, que sin género de dudas de ninguna clase, resulta uno de los más peligrosos cancerígenos para las vías respiratorias y las afecciones pulmonares.

En resumen: nos pronunciamos a favor de un Parque Forestal, que constituya un centro de concentración de Arbolado, que tenga por marco: la Acera del Louvre, Centro Gallego, Capitolio Nacional, Teatro Payret, Centro Asturiano, Manzana de Gómez, Hotel Plaza, y toda la cuadra de Neptuno que le sigue hasta el Paseo del Prado.





Sesión del Club de La Habana Ante una su

El arquitecto Honorato Colete usando de la palabra en la sesión que para tratar sobre los problemas del parqueo en La Habana celebró ayer el Club de Leones en el hotel Sevilla Biltmore. En la mesa presidencial, de izquierda a derecha, secretario. (Fotos

arquitectoPresidente electo de Ecuad secretarioora Lola Gangotena, reuni Cobas Reeen en las inmediaciones Aurelio Eela la conmoción sufrida ay Rubén Gonión de Puertoviejo. El gobié asco Ibarra, manifestó que de medidas que incluyen

mi, Ar. 8156



Sesión del Club de Leones

El arquitecto Honorato Colete usando de la palabra en la sesión que para tratar sobre los problemas del parqueo en La Habana celebró ayer el Club de Leones en el hotel Sevilla Biltmore. En la mesa presidencial, de izquierda a derecha,

arquitecto Vicente J. Sallés, ingeniero Ramiro Oñate, Subsecretario Técnico de Obras Públicas; Rafael Maruri, Mario Cobas Reyes, Ministro Encargado del Transporte; doctor Aurelio Espinosa, presidente del Club, y doctor Daniel Peral, secretario. (Fotos Rubén González).

PATRIMONIO
DE LA HABANA

mi, An. 8756



CON EL TANQUE LLENO

Por Octavio Jordán

-El Parque Central y su Parqueo Soterrado

El Club de Leones de La Habana, presidido ahora por el doctor Aurelio Espinosa, dedicó su sesión almuerzo del pasado martes a tratar sobre la conveniencia, o no, de construir un parqueo soterrado bajo el Parque Central de La Habana como medida urgente que alivie el problema del estacionamiento en ese lugar, y favorezca el desenvolvimiento comercial y económico de los muchos comercios establecidos en esa importante zona comercial.

El primero en hacer uso de la palabra fué el señor Charles Pemberton, principal animador del proyecto, quien defendió con calor su idea y adujo las razones que lo habían impulsado a llevar adelante la necesidad urgente de construir tal parqueo soterrado como UNICO REMEDIO eficaz contra el progresivo languidecimiento de todos los comercios establecidos en sus alrededores, el que se irá agudizando a medida que el problema del estacionamiento se haga cada vez más difícil.

Después, el ingeniero Colette, persona muy entendida en urbanismo y tránsito, a la vez que un funcionario probo y capaz del MOP, expresó las razones técnicas y económicas del proyecto, dejando convencidos a los "fieros" leones que le escuchaban atentamente que no estaban equivocados cuando se produjeron a favor del referido parqueo soterrado.

-Nuestra Opinión

No creo que sea necesario insistir a favor de la magnífica idea de los señores Colette y Pemberton. Desde hace mucho tiempo soy un convencido de que se hace absolutamente necesario resolver de la mejor manera posible el problema

del estacionamiento en La Habana, pues si las matemáticas no engañan y en la Capital rueda el setenta por ciento de los automóviles que circulan en el país, de un total de casi 200 mil vehículos, 140 mil lo hacen en La Habana y sus alrededores, a los que hay que buscarle URGENTEMENTE la manera de acomodarlos cuando se encuentren estáticos.

Pasando por alto, por anacrónico y ridículo, el criterio "patriótico" de algunos señores que parecen haber registrado al Apóstol Martí como propiedad intelectual, cabiéndoles sólo a ellos el altísimo honor de reverenciarlo y honrarlo, soy partidario de que la obra se empiece MAÑANA MISMO.

No es posible que nada ni nadie, y mucho menos el Estado, pueda torpedear razonablemente el proyecto de los señores Pemberton y Colette, pues aparte de los beneficios que tal obra proporcionaría de inmediato a la gran zona comercial que la circunda, cosa muy atendible por razones obvias, el urbanismo de la gran Capital que ya es La Habana, lo reclama y requiere con toda urgencia.

En la ciudad de Los Angeles, y también en San Francisco, enclavadas ambas en el Estado que posee el mayor número de vehículos en circulación en USA, California, sólo así pudo resolverse el gravísimo problema que amenazaba con paralizar totalmente la vida comercial de ambas ciudades. (Lo mismo que ya está ocurriendo en esa importante y otrora próspera zona de la ciudad) y si de tal buen ejemplo podemos aprovecharnos, ¿quién sería capaz de oponerse a que se ensaye entre nosotros, seguramente con el mismo o mayor éxito aún?

Reitero mi criterio favorable al proyecto, y pongo a disposición de sus autores mi modesta columna para defenderlo de los que con absurdos criterios patrióticos o de intereses contrapuestos, quieran torpedearlo y hacerlo fracasar.

¡Qué se construya en seguida!

EN ESTA HABANA NUESTRA

Ag 12/56 m

Por Don Gual

* * *
**El "Parqueo" del
Parque Central.**

El pasado martes expuse Charles Pemberton Saaverio su proyecto ante los Leones, que almuerzan en el Sevilla Biltmore.

Ojalá cuaje ese proyecto, que en nada profanará la estatua de Martí, que esculpió mi inolvidable amigo Vilalta Saavedra.

* * *



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

DEBE SER CONSERVADO EL MONUMENTO A MARTI EN EL PARQUE

CENTRAL DE LA HABANA

1915-2
Por Emilio Roig de Leuchsenring.

~~MONUMENTO~~ La Plaza de Armas fué desde finales del siglo XVI hasta el cese de la dominación española lo que en términos urbanísticos contemporáneos se llama el "centro cívico" - que nada tiene que ver con el "civismo", o celo patriótico ~~de~~ de los ciudadanos - de la Ciudad de San Cristóbal de La Habana, pues allí se encontraban los edificios en que residían las autoridades supremas del gobierno metropolitano: el Castillo de La Fuerza, la Casa de Gobierno o Palacio de los Capitanes Generales y el Palacio del Segundo Cabo.

Pero, después de derribadas las murallas que circundaban la ciudad e impedían su cabal desarrollo, el Parque Central fué convirtiéndose en el "corazón" de ^{La Habana,} ~~La Ciudad,~~ y allí se levantaron el magnífico Teatro de Tacón y hoteles, ^{café} ~~restoranes~~ ^{tiendas,} ~~restoranes y~~ ~~restoranes y~~ y ~~de~~ él partían las importantes calles comerciales de Obispo y San Rafael que, a su vez se enlazaban con otras también popularmente preferidas. Y el Parque Central fué escogido por las altas autoridades coloniales para erigir en él la estatua de la reina Isabel II, monumento que tuvo una historia tan accidentada como la de la propia monarca que representaba.

Ese carácter de "corazón" de la Ciudad que ostentaba el Parque Central, quedó ratificado por el hecho elocuentísimo de que, producido el 1^o. de enero de 1899 el cese de la soberanía española en Cuba, doña Isabel fué, por segunda vez - la primera ocurrió en

1869, con motivo de la caída de los Borbones en España - desplazada de su pedestal, ahora definitivamente, el 12 de marzo de 1899, y enviada a los ~~XXXXXX~~ Fosos Municipales, hasta que en 1903 la reclamó, ^{Oscar de Rojas y Cruzat, director del} ~~XXXXXX~~ Museo de la Ciudad de Cárdenas, ~~XX~~ ^{para esta institución,} ~~director, Oscar de Rojas y Cruzat,~~ donde actualmente se ~~conservaba~~ conserva.

~~XXXXXXXXXX~~ Sobre aquel mismo pedestal ordenó colocar el alcalde Perfecto Lacoste, con motivo de la instauración de la República, el 20 de mayo de 1902, una estatua ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ que representaba a la Libertad, calificada por Eugenio Sánchez de Fuentes y Pelaez, de "verdadero atentado al arte y el buen gusto... de calamina fundida... sosteniendo en su brazo derecho el escudo de los Estados Unidos de América... adquirida por mil pesos en dicha nación". Un ~~XXXXXXXXXXXX~~ oportunísimo ciclón la derribó del pedestal.

Tan intensamente preocupaba a los cubanos de la época que figura de la historia patria debía recibir el máximo homenaje nacional, consistente en consagrarle un monumento en el "corazón" de la ~~XXXXXX~~ Ciudad Capital de la Isla, que la mejor revista literaria y gráfica de entonces - El Figaro - quiso conocer la opinión sobre el particular de los personajes mas representativos de nuestra sociedad, y al efecto, les formuló esta pregunta:

"¿Qué estatua debe ser colocada en nuestro Parque Central?"

Ciento cinco respuestas se recibieron, ~~las cuales fueron publicadas en el número de 30 de abril de 1899.~~

El resultado fué el siguiente:

Martí: 16 votos.

Céspedes: 13

La Libertad: 8

Luz y Caballero: 7.

Colón: 5.

Cuba Libre: 4.

La República: 3.

La Independencia, la Revolución y la Concordia: ~~dos~~ 2 votos cada una.

Los restantes pronunciamientos lo fueron a personalidades o figuras simbólicas que sólo alcanzaron 1 voto.

Por Martí votaron: Fermín Valdés Domínguez, compañero, hermano del Apóstol, en las aulas escolares y en el destierro en España, Presidente del ^{primer} Comité Martí, "encargado de recaudar fondos para levantar en el Parque Central un monumento al primero de los cubanos, al mártir y al maestro José Martí"; los generales Emilio Núñez y Daniel Gispert y ^{el brigadier} Loynaz del Castillo; las poetisas y patriotas Aurelia Castillo de González, Martina Pierra de Poo, Mercedes Matamoros y Nieves Xenos; la patriota Rosario Sigarroa; los intelectuales Miguel F. Viondi, Leopoldo Berriel, Esteban Borrero Echeverría, Félix R. Zahonet, Pedro Mendoza Guerra y Rodolfo Rodríguez de Armas; y el patriota, poeta y ~~xxx~~ sociólogo Diego Vicente Tejera.

~~En artículos publicados en esta misma revista el 22 y 29 de enero de 1939, presentamos y comentamos todas las respuestas recibidas a esa interesantísima encuesta.~~

El 21 de enero de 1900 se reunieron en la residencia del Sr. José A. de la Cuesta, en Guanabacoa, varios amigos de éste, acordándose constituir un ^{nuevo} comité, ^{que} ~~que~~ ^{que} propugnase la erección de una estatua a Martí en La Habana, y al efecto hicieron un llamamiento a sus compatriotas que culminó en una asamblea celebrada el 25 de febrero en la casa del Gobierno de la Provincia. ~~Se aprobó la~~

resuelto actividad alguna,

PATRIMONIO DOCUMENTAL DE LA HABANA

Fué creada una Comisión Ejecutiva del Monumento a Martí, la que lanzó un manifiesto recabando el concurso ^{económico} nacional ~~económico~~ para llevar a efecto ese patriótico proyecto.

A los dos años se encargó al escultor cubano, residente en Italia, José Vilalta de Saavedra, la ejecución ~~del monumento a~~ del monumento a Martí, por la suma de \$ 4,500.00 en moneda norteamericana, debiendo ser ejecutada la obra en mármol blanco de Carrara. El citado artista había nacido en La Habana el año 1865 y realizado estudios en Carrara, Florencia y Roma. En la ~~Exposición~~ ^{Exposición de Artes Libres,} efectuada en la segunda de dichas ciudades, en 1892, ~~se~~ obtuvo Medalla de Plata, y menciones honoríficas en la Exposición Nacional de Roma. Ya en nuestra Capital existían entonces diversas obras ejecutadas por el valioso escultor cubano: el Monumento funerario a los Estudiantes fusilados el 27 de noviembre de 1871, el grupo central y los bajo relieves de la gran portada del Cementerio de Colón y el monumento al ingeniero Francisco de Albear y Lara. Obras de Vilalta de Saavedra ~~que~~ se conservaban también en Niza, Florencia y otras poblaciones italianas.

La ~~Comisión~~ ^{Asociación} del Monumento a Martí, que presidía el general Emilio Núñez, y de la que formaban parte el Sr. J. D. Poyo, como vicepresidente, el Dr. J. A. Malberty, tesorero, y el Sr. Fernando Figueredo, secretario, continuó su labor de propaganda y recaudación de fondos, ^{llegando} ~~obteniendo~~ a obtener en definitiva las siguientes sumas: \$ 4,599-68 en moneda norteamericana, \$ 174.51 en oro español y \$ 671.81 en plata española. Aunque esas ^{cantidades} ~~sumas~~ no cubría los gastos ^{extras} (que fué necesario realizar, ^{por sobre el costo del monumento,}) pudo culminarse la obra, gracias a un donativo ~~gratuito~~ de \$ 800.00 del Municipio de La Habana, a la cooperación del secretario de Obras Públicas,

Sr. Manuel Luciano Díaz, el ingeniero Sr. Lombillo Clark y otras personas que facilitaron los materiales necesarios para el emplazamiento del monumento, arreglo del Parque Central y construcción de la glorieta para el acto inaugural.

La primera piedra del monumento fué colocada el 6 de noviembre de 1904, por el general Máximo Gómez, con la asistencia de los señores Fernando Figueredo, Fermín Valdés Domínguez, Diego Tamayo, José Martí y Zayas Bazán, Benito Lagueruela y otras personalidades.

Debemos dejar constancia que la Asociación Monumento a Martí, al recibir el apoyo de varios patriotas manzanilleros que laboraban por la erección de un monumento a Carlos Manuel de Céspedes, que no había podido llevar adelante su empeño, resolvió hacer suyo este proyecto y denominarse, por ello, Asociación Monumentos Martí-Céspedes, aunque desgraciadamente no ~~pudo realizar~~ ^{realizó} este justísimo homenaje nacional al Padre de la Patria.

Una revista habanera de la época, según la ~~noticia~~ noticia que debemos a nuestro compañero Manuel I. Mesa Rodríguez, hizo la siguiente descripción del monumento a Martí: "Se compone de diecisiete grandes piezas divididas en esta forma: cuatro que constituyen el zócalo y otras cuatro el sobre zócalo con ornamentación modernista; el dado, el cual presenta a los cuatro lados de la base un alto relieve compuesto de diecinueve figuras que representan al pueblo cubano que va a la Revolución conducido por la Victoria; otras cuatro piezas forman en cimacio, decorado con un friso de laurel y al frente la histórica fecha del "24 de febrero de 1895". Sirven de base a la estatua dos piezas, al frente de las cuales se destaca, en alto relieve, el escudo cubano esculpido conforme a las leyes de la Heráldica. Sobre este basamento descansa la es-

tatua del Apóstol, en actitud de dirigir la palabra al Pueblo de Cuba, teniendo en la siniestra la bandera plegada del Zanjón, la cual recogió para con ella emprender su apostolado libertador".

Se completa esa "síntesis histórico-política-filosófica que simboliza el monumento", con estos datos: "Para la construcción del mismo, se ~~emplearon~~ ^{emplearon} cuatrocientos veinte pies cúbicos de mármol en bruto. Tiene diez metros de altura, ocupa una planta de nueve metros superficiales y pesa ~~veinte~~ en conjunto treinta y seis toneladas".

La inauguración del monumento a Martí en el Parque Central de La Habana, tuvo lugar el ^{viernes} 24 de febrero de 1905, a las nueve de la mañana, y en nombre de la Asociación, su secretario, Fernando Figueredo, invitó por medio de la prensa, "a las autoridades civiles y militares, a las sociedades científicas y literarias, a los partidos políticos, a las corporaciones de todas clases, la Prensa y en general al pueblo de La Habana, para que con su presencia ~~den~~ den realce a esta hermosa fiesta y coadyuven al mejor éxito de los esfuerzos de la Asociación, no dudando que el acto del día 24 de febrero ha de resultar un ~~claro~~ claro exponente de nuestra cultura, y una magnífica expresión de respeto sagrado a la memoria del egregio patricio caído en ~~las~~ Dos Ríos".

Según ~~los~~ los relatos de la prensa habanera, desde las doce de la noche del 24, las bombas, voladores y cohetes, anunciaron a la población el trascendental acto que había de celebrarse en las ~~primeras~~ primeras horas de la mañana de ese día memorable.

Al despuntar el alba los cañones de las fortalezas capitalinas hicieron una salva de veintiún disparos. La ~~ciudad y en la ciudad~~ Ciudad amaneció profusamente engalanada con cortinas, colgaduras y banderas. La concurrencia en las calles, plazas y parques era

enorme, especialmente en los alrededores del Parque Central. Las azoteas y los balcones de los edificios circundantes de éste, "se veían completamente colmadas de personas distinguidas, el bello sexo en ~~mayoría~~ mayoría".

A la derecha del monumento se levantaba la glorieta de madera, adornada con los colores nacionales. ~~XXXXXXXXXX~~ Frente a ésta "se veían tres banderas cubanas de imborrable recuerdo: la que hizo flotar Martí, al desembarcar en Cuba el año 1895, la que hizo tremolar victoriosa el general Gómez durante la Guerra de los Diez Años, y la que ~~usó~~ usó durante la última campaña. Todas conservan inequívocas pruebas que demuestran como se batía el cobre en los lugares en que ellas flotaban".

Se situaron en la glorieta las altas autoridades de la República integrantes de los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial, con el Presidente Estrada Palma, a la cabeza; el General en ~~Jefe~~ ^{Jefe} del Ejército Libertador, Maximo Gómez; el Comité Ejecutivo de la Asociación Monumento Martí-Céspedes; veteranos de la guerra de independencia y emigrados revolucionarios; el alcalde de la Ciudad, Juan ~~Ramón~~ Ramón O'Farrill; el general Alejandro Rodríguez, jefe de la Guardia Rural; el obispo auxiliar de la Diócesis, monseñor Broderick; Juan Gualberto Gómez, Francisco M. Gonzalez, Angel Peláez...

A los acordes del Himno Invasor, el general Gómez izó, emocionado, la Bandera Nacional, y terminados los aplausos y aclamaciones, ~~dirigió~~ ^{dirigió} la palabra, ^{para la concurrencia,} expresando que habían pasado ya nueve años, nueve meses y cinco días, de haber sufrido Cuba una gran desgracia: la muerte de Martí, en Dos Ríos, el 19 de mayo de 1895. "Hablar - dijo - de las excelentes cualidades que adornaban el carácter de José Martí como entusiasta, inteligente y activo batallador por las libertades de su patria, tarea es esa superior a mis fuerzas intelectuales, ~~sin embargo~~ Sin embargo, me permito entresacar

de mi diario de operaciones, aquellas circunstancias gloriosas y, desde luego, más sobresalientes que rodearon, por decirlo así, la corta vida del revolucionario y por fin del guerrero intrépido; de aquel cubano que bien merece llamarse ilustre. Sí, cubanos y extranjeros, también, váis a oír, de mis propios labios, mis palabras escritas allí mismo, en el campo de batalla, donde aún humeaba la sangre derramada por el héroe muerto con gallardía extraordinaria". No leyó esos extractos de su Diario de Campaña, sino que expresó habrían sido reproducidos en el folleto, editado por la ^{Asociación} ~~Comisión~~ del Monumento, que se repartiría ~~en~~ a todas las personas allí congregadas aquella mañana.

Inmediatamente, el Presidente Estrada Palma descorrió el velo que cubría la estatua, mientras las bandas de música entonaban el Himno Nacional, y después, "hizo uso de la palabra para dirigir una sentida invocación al espíritu del Maestro. Fué aplaudido con entusiasmo".

A continuación el general Núñez, como presidente de la Comisión, hizo entrega del monumento al alcalde, Dr. O'Farrill, cambiéndose breves y sentidas frases.

Terminó la parte oficial del acto con el desfile militar de las fuerzas armadas - artillería, guardia rural y policía - y de los bomberos, continuando entonces la "fiesta cívica": discurso del señor Horacio S. Rubens; lectura por el señor Manuel Serafín Pichardo, de la poesía del señor Ramón María Menéndez, premiada en el certamen convocado por la Asociación del Monumento; y discursos de los Emigrados Revolucionarios Ramón Rivero y Rivero, Francisco María González y José D. Poyo, y de Juan Gualberto Gómez.

A las tres ^{y media} de la tarde tuvo efecto la parada escolar, ante el

monumento, organizada por la Junta de Educación, que fué presenciada, desde la glorieta, por el General Gómez, el Alcalde ^{de} la Ciudad, los miembros ~~de~~ de la Asociación Monumentos Martí y Céspedes, y otras personas.

Sólo nos resta agregar que en el acto inaugural, al terminarse el último discurso, la señora Juana de Varona, hermana del que fué General del Ejército Libertador, Bernabé Varona (Bembeta) - a la que Martí consagró efusivas líneas de admiración y afecto en el número de Patria de 28 de enero de 1893 - entregó al arquitecto Benito Lagueruela un clavo de oro con esta inscripción: "La hermana de Bembeta", para que fuese colocado en el monumento. Este clavo fué arrancado por manos sacrílegas, el año 1941. Y el 24 de mayo de 1949, en un acto, especialmente celebrado por los profesores y alumnos del Instituto de Segunda Enseñanza de La Habana, en el aula magna de dicho centro docente, nos fué entregado, en nuestro carácter de Historiador de esta Ciudad, otro clavo de oro para que fuese fijado en el monumento, en sustitución de aquél, lo que así tuve el honor de cumplir, pudiendo ser contemplado actualmente, en el bloque de mármol sobre el que descansa la estatua.

Como se ha visto, y ~~se~~ saben todos los cubanos, ~~y~~ especialmente los habaneros, este modestísimo monumento a ~~Martí~~, erigido en Cuba en los albores de la República, por suscripción popular, ha de tener siempre ^{un} ~~un~~ después de que se convierta en realidad el gran monumento que se proyecta levantar en la Meseta de los Catalanes ^{un} ~~un~~ valor único, inapreciable. Y porque así lo tiene, debe conservarse, en el mismo sitio en que fué inaugurado el 24 de febrero de 1905 por el General en Jefe del Ejército Libertador Máximo Gómez y por el primer Presidente de la República de Cuba.

No han faltado peticiones, por algunos Municipios, de que les fuese donado este monumento cuando se levantase el otro en la Plaza Cívica José Martí.

Sin ~~sin~~ discutir el sano propósito que puede animar ~~estas peti-~~ ^{esas soli-} ~~ciones,~~ ^{ctudes} juzgamos que es imposible tal donación; primero, porque los habaneros no permitiremos de ninguna manera que se nos arranque esta venerable reliquia histórica que es ~~el~~ el monumento a Martí del Parque Central; y, segundo, porque ese monumento no es del Municipio de La Habana, ni de ninguno de los poderes del Estado: es del pueblo que lo costeó, aunque el Municipio contribuyera entonces con una pequeña cantidad para los gastos complementarios del monumento. Ni aun sería admisible ~~celebrar un plebiscito, porque en él~~ celebrar un plebiscito, porque en él no podrían votar todos los que contribuyeron con su ^{obolo} ~~aporte~~ patriótico a levantar ese monumento.

Así lo comprendió claramente en 1935, la Academia Nacional de Artes y Letras, al aprobar una resolución, según ponencia del ingeniero Mario Guiral Moreno, en la que se declaraba que la erección de un nuevo monumento a Martí, "no será motivo para que desaparezca o se traslade del lugar la mencionada estatua, la cual puede quedar donde actualmente ^{está} ~~está, y en el caso de que se creyese oportuno trasladarla a otro lugar, se deberá hacer con las reformas en el Parque Central que se creyesen oportunas, y colocando "una inscripción alusiva al hecho de haber sido dicha estatua la primera ~~en~~ levantada en Cuba al ~~del~~ Apóstol, después de obtenida la independencia e instaurada la República".~~

Por esas mismas razones, al reunirse los historiadores y profesores de historia de la República en el Noveno Congreso Nacional de Historia, celebrado en la ciudad de Cárdenas, en el Año del Centenario de la Bandera, (entre las sugerencias, que ya dimos a conocer en anterior trabajo de esta serie sobre el Centenario del Na-

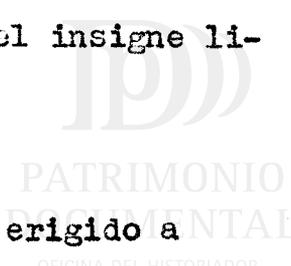
cimiento de Martí, se adoptó por unanimidad el siguiente acuerdo:

"Conservar como reliquia histórica - aun después de erigido en La Habana el proyectado Monumento a Martí, en la Plaza Cívica José Martí - el actual Monumento existente en el Parque Central, primero consagrado en Cuba al Apóstol, por suscripción popular, e inaugurado en 1905 por el Presidente de la República, Tomás Estrada Palma y el General en Jefe del Ejército Libertador, Máximo Gómez".

La conservación de esa gloriosa reliquia histórica, ~~que es el primer monumento erigido a Martí, por suscripción popular, en su patria, ya independizada de España~~, no es algo que se nos ha ocurrido a unos cuantos cubanos, sino, como ya apuntamos, pensamiento y sentimiento del pueblo de la Isla y de La Habana, ~~sino que además~~ tiene el respaldo, de la tradición y de la costumbre de otros muchos pueblos en ~~muchos~~ casos análogos. Bástenos citar un sólo ejemplo, ~~que presentó~~ *mencionado por* la Academia *Nacional* de Artes y Letras, en la resolución ~~trans-~~ *crita:* "Al proceder así, nuestra Patria seguiría el ejemplo del pueblo norteamericano, que aún conserva en el llamado Lincoln Park la primera estatua, de carácter alegórico, levantada en Washington a Abraham Lincoln - obra del escultor Thomas Ball -, apesar de haber erigido después en la propia capital, a orillas del Potomac, el grandioso monumento conmemorativo llamado Lincoln Memorial, de colosales proporciones, actualmente considerado como el más costoso monumento que una República ha erigido para perpetuar la ~~memoria~~ memoria de un hombre, como en justicia lo merecía el insigne libertador de los esclavos".

Conclusiones.

Primera: Debe ser conservado el primer monumento erigido a Martí, por suscripción popular, en el Parque Central de La Ha-



hana, que acaba de ser declarado ~~parque~~ Monumento Nacional por la Junta Nacional de Arqueología y Etnología y enviado al Poder Ejecutivo este reconocimiento para su sanción y promulgación.

Segunda: Es indispensable se lleven inmediatamente a cabo en el Parque Central - el más antiartístico y abandonado de todos los parques de La Habana - obras de arreglo y reconstrucción de los pisos; ~~reparación~~ sustitución de los horribles postes del alumbrado, con tendido aéreo, por farolas ornamentales y soterramiento de los cables eléctricos; colocación de nuevos bancos para el público, supresión de la base de una de las farolas de la época colonial, y prohibición de vendutasm^y puestos fijos.

(Tercero: prohibición absoluta de parqueo de automóviles junto a todos los contenes de dicho parque, como ahora se viene realizando en agravio a la memoria sagrada de Martí, y que impide el libre acceso en automóvil y hasta de los peatones, inclusive de las personas, entidades y representaciones ^{nacionales y} extranjeras que acuden a depositar ofrendas florales ante el monumento.)

No Grava al Estado Parqueo Soterrado

Pemberton y Colete dicen sus ventajas, a los Leones

Los señores Charles Pemberton y Arq. Honorato Colete, promotores del "parqueo soterrado" en el Parque Central, expusieron esta tarde en la semanal sesión del Club de Leones de la Habana, los argumentos en pro de aquél, refutando a su vez algunas imputaciones, más bien de tipo patriótico, que al proyecto se han expuesto.

Fue ésta la primera sesión de trabajo de la nueva directiva que preside el doctor Aurelio Espinosa, quien compartió con los ya mencionados señores la presidencia, así como con el Ing. Ramiro Oñate, subsecretario técnico de OP, en representación del ministro; el Arq. Vicente J. Sallés, jefe de Urbanismo; Mario Cobas, ministro del Transporte; Arq. Carlos Maruri, en representación del alcalde del Pozo; José Fraga Camba, presidente de la ONEP; Roberto Suero, titular de la Cámara de Comercio; José Pérez Rivas, de la de Comercio de Automóviles; Hardy L. Spatz; los compañeros Piñero, Reyes Gavilán, Maribona, Jordán y otros; el doctor Emilio Marill, cónsul de Bolivia; doctor Oscar García Montes, presidente de la Financiera Nacional, y el secretario del Club, doctor Peral.

El señor Pemberton expuso que la idea, no original suya, sino copiada de los proyectos hechos realidades en otros países, había nacido de la imperiosa necesidad del comercio habanero de solucionar este grave problema del parqueo o estacionamiento de autos, ante las mermas que en los negocios suponía el mismo para aquellos comercios que carecían de él, calculando que el Teatro Payret, que él administraba, sufría un déficit anual de 35 ó 40 mil pesos en tal sentido. Dijo que el proyecto no tenía un fin de lucro particular, sino el de solucionar el grave mal y expuso el criterio favorable al mismo del alcalde habanero, refutando a aquellos que han expuesto que este parqueo supone un detrimento a la personalidad del Apóstol.

El arquitecto Colete expuso el grave mal que suponía la falta de estacionamiento de autos, para cuya solución se requería capacidad técnica, manifestando que la apertura de grandes avenidas, lejos de solucionarlo, lo agravaba. En interesante estadística expuso que el 22 por ciento de los autos parqueados obedecía a compras; el 26 por ciento a funcionarios o empleados; el 36 por ciento a diligencias diversas; el 5 por ciento a actividades sociales y el 11 por ciento a visitas a profesionales, restaurantes, sociedades, etc. Dijo que tenía un gran plan para solucionar el problema, en ciudades de más de cien mil habitantes y para la Habana, con una capacidad de cinco mil plazas de estacionamiento, distribuidas en zonas de mayor demanda.

Concretamente, sobre el "parqueo soterrado" del Parque Central, dijo que tenía capacidad para un total de 354 autos en cada piso, no alterándose el nivel del parque; no tocándose la estatua de Martí ni robándose espacio a las calles circundantes. Explicó que el plan no requería la ayuda económica del Estado, que simplemente debía dar la concesión para utilizar el subsuelo.

El ex secretario, doctor Luis Valdés Romero, dedicó bellas palabras a Bolivia y Ecuador, con motivo de los aniversarios de su independencia. Se informó oficialmente que las oficinas del Club serían trasladadas para el "Hogar Nacional del Ciego" y que en la sesión del 11 de septiembre serían entregados los premios periodísticos de 1954.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Tratan Sobre los Dos Parques Subterráneos

En el Parque Central y en el de la Fraternidad

Integrantes del Conjunto de Calles Comerciales, al frente del cual iba el señor Charles Pemberton, administrador del teatro "Payret", visitaron ayer al ministro de Obras Públicas, Nicolás Arroyo, para exponerle la necesidad de construir un parqueo subterráneo en el Parque Central de la Habana. Dichos comerciantes explicaron que están confrontando graves problemas por razón de la congestión continua del tránsito y la falta de espacios adecuados donde estacionar sus autos.

Explicaron los visitantes al ministro de las construcciones, que en un cuidadoso estudio llevado a cabo por ellos, acusa cifras increíbles en cuanto al número de vehículos que diariamente circulan por esa zona. Y dicen, "por la esquina que comprende las calles San José y Zulueta, solamente cruzan alrededor de 3,200 ómnibus. Si le añadimos los autos, camiones, carretillas, etc., podrá captarse fácilmente la gravedad del problema que exponemos".

NECESIDAD DE PARQUEO PARA 4 MIL VEHICULOS

En el extenso informe rendido por los integrantes del Conjunto de Calles Comerciales, informan "que en el área comprendida desde la calle de Galiano hasta Habana, cuadrando con Dragones y Animas, se requiere parqueo para unos cuatro mil vehículos". Y agregan: "Los grandes edificios que rodean el Parque Central y el alto costo de los terrenos en sus alrededores, hacen difícil la posible realización de otros proyectos. Estamos en el momento oportuno para estudiar el embellecimiento del parque y dotarlo de los más modernos sistemas de alumbrado, lo que evitaría las reuniones a que nos tienen acostumbrados los elementos maleantes que lo han escogido para sus citas nocturnas".

Al mismo tiempo, entregaron al ministro Arroyo otro documento dirigido al señor presidente de la República, general Batista, haciendo la petición de otro parqueo soterrano en el Parque de la Fraternidad, para los comerciantes de Reina y Monte.

ACEPTADO EL PROYECTO

Explicó el arquitecto Arroyo al Conjunto de Calles Comerciales, después de escuchado el informe, que el ministerio por él regenteado aceptaba el proyecto presentado y que tan pronto fuera auspiciado por la Financiera Nacional se acometerían las obras.

En cuanto al parqueo en el Campo de Marte, dijo que el mismo también se llevaría a cabo, pero en la superficie, no soterrado.

J. A. G. 4/56

Proyectan un parqueo de autos en la Plaza de la Fraternidad

1950
Sometido el proyecto al estudio del Ministro de Obras Públicas. No será de tipo soterrado

Se ha podido conocer en el Ministerio de Obras Públicas, que cumpliendo las instrucciones del ministro arquitecto Nicolás Arroyo Márquez, se están llevando a cabo los estudios para la construcción de una zona de parqueo, no soterrada, en la Plaza de la Fraternidad.

Esta zona de parqueo de automóviles en la Plaza de la Fraternidad se está proyectando sin tener necesidad de eliminar ningún árbol ni plantas.

Ese particular fue informado oportunamente por el ministro arquitecto Nicolás Arroyo Márquez a una comisión del Conjunto de Calles y Asociaciones Comerciales de Cuba, quien lo visitó para interesarse a su vez por la aprobación del proyecto que auspician para un parqueo soterrado en el Parque Central de La Habana.

Integraban la comisión del Con-

junto: Camilo López, presidente; Dr. Aristides Fernández Mena, secretario letrado; Ruperto Sáez López, secretario de administración; señor Manuel Picanes, delegado del Conjunto; señor Jeffrey J. Shapiro, de Los Precios Fijos; José Rodríguez Arroita, de la Sears, Roebuck; William Skinner, de F. W. Woolworth; y señor Charles Pemberton, del Teatro Payret.

En relación con el parqueo soterrado en el Parque Central que auspicia el Conjunto, el ministro Arroyo, informó a los visitantes que no deja de comprender en ningún momento la necesidad de que se construyan más zonas de parqueo en La Habana, por el incontenible aumento de los automóviles en uso, y que por lo tanto el MOP a través de sus técnicos estudiaría con detenimiento el proyecto presentado, a fin de resolver en consecuencia.

M. Arroyo 2/56



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

EN ESTA HABANA NUESTRA

Por Don Gual

Las Regatas Internacionales de Yates Estrellas en la Patria Chica de Caruso.

Estamos ansiosos por saber el resultado de las justas náuticas de Italia. Sobre todo por saber que buen papel han vuelto a volver hacer los Cárdenas, ese cuarteto sin paralelo en el mundo de los deportes (fijense que no me limito al de la vela solamente.

Charles, Carlos, Jorge y Alvaro de Cárdenas merecen un homenaje nacional, por lo que están haciendo. Y no olvido a la espartana Luisita Pla de Cárdenas, que como mascota, madrina y "nurse" va tras su esposo e hijos en todas estas magníficas aventuras.

Envidio a Rafael Posso, que está en Napoles, gozando del triunfo de nuestros paisanos.

* * *

Recordando.

A la ilustre matrona doña María Martín viuda de Pla Picabia (recién fallecida) viene a la imaginación este pasaje. Al volver de un viaje a Europa, la gran fama se quejó de que ya no recibía la revista Social. Quizás — dijo un agente— fué porque creíamos que se había borrado a la revista. No había órdenes para pagar ese año.

—¿Quién que recibe Social no la quiere para toda la vida?

* * *

De Toro un Poco.

Recibí (creí que ya me tenían olvidado) el número de Julio de la publicación mensual "Gordeljuela", que dirige mi amigo Adol-

fo Díaz y Pérez de Corcho, y publica la casa de José Arechabala, S. A., de la maltratada ciudad de Cárdenas.

Gracias por el interesante envío, paisanos.

* * *

Recibo con el agradecimiento de siempre, el número de agosto de la revista "Patria", que edita la Asociación de Antiguos Alumnos del Seminario Martiano.

* * *

Ya se estrenó en Nueva York la producción Warner, titulada "Santiago", que consiste en una concepción típicamente yanqui del sitio de la capital oriental durante la guerra hispano-cubano-americana, con Alan Ladd de héroe "rubio". Lo que nos tiene intrigado es conocer el papel de "Josef Martí", protagonizado por Ernest Sarracino, en la película. Y por qué escogieron a Rossana Podesta, en vez de Gina Cabrera, para el papel de heroína mam-bisa...

* * *

Parece que las estatuas de Martí siempre tienen que ser motivo de polémica... Ya han comenzado las discusiones si la estatua de Martí, en Nueva York, que va a esculpir y donar Anna Hyatt Huntington, debe ser o no "ecuestre"... Y también en La Habana, Capital Martí, se han levantado voces contra el proyectado parqueo subterráneo en el Parque Central... Hay quien lo considera una profanación... Mientras tanto el ingeniero Vicente Sallés, Jefe del Negociado de Urbanismo del MOP, y que ahora le toca subsanar los abandonos de la ONPAV, ha actuado ya con su característico dinamismo, procediendo a la limpieza de la estatua de Martí, disponiéndose también acabar con el bochornoso

espectáculo de saltimbanquis y elementos indeseables alrededor de la misma... Un cerrado aplauso para nuestro querido socio colaborador Sallés...

* * *

Ya es hora que prohíban el "relajo" del "parqueo" en nuestra maravillosa Plaza de la Catedral. Ahí mandan los saltadores (perdonen), ¡los parqueadores!

* * *

Saltapericos.

Los inventores de chistes de Guatemala están preocupados con la próxima llegada de Migueleto Baguer, que ya es nuestro Embajador en esa república de Centro América.

* * *

Hay un nuevo "Premio" periodístico, que dan los Odontólogos con el nombre de "Primer Premio Dental Angel Gutiérrez Cordovi". (\$200.00 y un diploma). Vamos a ver quien se saca... la muela.

* * *

Carmen Meli, la gran cantante italiana, que vino el año dorado en que Enrico Caruso cantó en el Teatro Nacional de los Gallegos es la maestra de la formidable Renata Tebaldi, que los habaneros van a aplaudir muy pronto, gracias a la Sociedad Pro Arte Musical.

Es una información que me dió el entusiasta doctor Fabián García Montero, que fué buen amigo del más grande de los tenores del "Met".

* * *

El día de San Ramón me topé con "Arroyito" y celebramos el

día onomástico con unas cuantas copitas. El gran caricaturista me obsequió con un ejemplar de "Estampas", la cual luce remozada gracias a la varita mágica de su talento y buen gusto.

* * *

Patriotería.

En París o en Londres, en Berlín o Moscú no se han detenido en fabricaciones bajo el nivel de la calle, por protestas tontas de

la clase de las que vociferan los "patrioterros", en contra del "parqueo" bajo el Parque Central. Además, ¿no se supone que al inaugurarse el máximo Monumento a José Martí, la estatua humilde de Villalta Saavedra pase al Museo de Historia, ya que fué la primera que se levantó en Cuba?

En el Parque Central va instalarse a Céspedes, y volvería a poner a Fernando VII, en la recoleta Plaza de Armas. HABANA

PRETENDEN

arrasar con los parques,
dice Conchita Castañedo

Opuesta al proyecto de parqueo
en el Parque Central; cree
que es antiurbanístico el plan

La señora Conchita Castañedo, destacada líder auténtica nos remite unas declaraciones en torno al proyecto de parqueo en el Parque Central y otras obras que estima antiurbanísticas. Dicen así las referidas declaraciones:

"La Junta Nacional de Arqueología y Etnología y la Sociedad Cubana de Estudios Históricos e Internacionales, acordaron declarar "profanación intolerable" el parqueo en el Parque Central, ya que éste, "constituye con las Plazas de la Catedral y de Armas", uno de los sitios más característicos de la Habana, precisamente en su línea divisoria de intramuros y extramuros y porque lesionaría la primera estatua dedicada al Apóstol de nuestras libertades y de América. Monumento llevado a cabo por suscripción popular en toda la Isla y que fué la reelización del anhelo patriótico del pueblo que la inauguró en emocionante ceremonia, el 24 de febrero de 1905, décimo aniversario del inicio de la Revolución triunfante de Martí, quedando indisolublemente vinculados en un mismo homenaje al Maestro, su monumento y el Parque Central.

"Y mientras en su Patria, que libertara con su sangre y por su genio, gentes irresponsables pretenden remover la imagen de Martí para fabricar bajo los mármoles del pedestal en que se alza, un ilegal tráfico comercial en New York ceden un espacio en el Central Park para homenajear a este gran libertador. En la populosa Isla de Manhattan por la que ruedan más automóviles que en ninguna otra parte del mundo y donde menos lugares vacíos hay, Martí estará junto a los más reverenciados americanistas, ya que a ningún newyorkino se le ha ocurrido disminuir ni en una pulgada el bello parque de dos kilómetros de largo.

"Tras el planeado arrasamiento del Parque Central, Obras Públicas anuncia convertirá en parqueo, la Plaza de la Fraternidad. Conocida internacionalmente esa plaza que circunda la simbólica ceiba cubana que todos los años el Día de las Américas riegan con agua de 21 ríos los diplomáticos y cónsules de los pueblos hermanos, es ya pudiéramos decir, un lugar sagrado en el que se rinde homenaje a los grandes de América que lucharon por los ideales universales y la libertad del Continente. Como la de Martí, pretenden remover las estatuas de Lincoln, Bolívar, Juárez, San Martín, Artigas y Petión, así como suprimir los emplazamientos de O'Higges y otros relevantes americanistas dignos de figurar en ese histórico paraje que con tanto interés y respeto desean ver los que nos visitan.

¿Qué va quedando en la Habana digno de enseñar a los turistas? Y para colmo hay noticias de que desaparecerá el tradicional Paseo del Prado.

"Sin árboles para abanicar la brisa y dar sombra; sin tierra para recoger el rocío y las lluvias que purifican; sin arbustos ni flores sobre las que descansen y se recree la vista; cambiando las áreas verdes por asfalto y cemento que cierran los respiraderos del subsuelo y conducen las aguas pluviales a las alcantarillas, nuestra capital será dentro de poco una Olla de Presión, en la que nos asfixiaremos por el calor y los gases de los ómnibus. sin que ello preocupe ni a las autoridades sanitarias, que permiten y propician la atrofia de los pulmones de la ciudad.

"En perjuicio de los niños cubanos que no tienen donde jugar y para beneficiar a comerciantes y particulares, se achican parques; con daño para todos se disminuyen las calles; se estrechan las avenidas y se suprimen las aceras, césped y portales; y en lugar residencial, en magnífico edificio o bajo techo improvisado en la acera, cualquiera puede abrir un puesto de fritas, una quincalla, una estación de servicio un café de a kilo con traganikels y vitrola. En otros países en las principales calles reservan las esquinas para bellas construcciones. La capital cubana cada día se parece más a esas baratas ciudades americanas de tránsito. Vean las mejores esquinas y frente a los monumentos de nuestros libertadores, los garajes, exhibición de tractores, grocerys, cafeterías. Inclusive afean y rodean ya estos establecimientos la estatua de la Antorcha, regalada al pueblo de Cuba y que a bombos y platillos emplazaron en la Avenida frente a la Plaza Cívica.

Hasta las hermosas Avenidas dedicadas a Presidentes y Alcaldes, van perdiendo verdor, belleza y amplitud. De los 50 metros que le dejaron hace un siglo, le escamotean ahora 12, regalándole a cada propietario los seis metros que las autoridades coloniales exigieron a los reparatistas dejaran para jardín y portal y sin permitir terrazas voladas ni cementaciones frontales. Como el mal ejemplo cunde, en la hermosa 5ta. Avenida de Miramar empiezan a derruir las magníficas residencias y bien cuidados jardines para afearla con comercios de vidrieras empapeladas y frentes asfaltados.

Entre los regalos, el último hecho por el Presidente de 220 mil metros, al Club de Cazadores, de terrenos pertenecientes a la Escuela Forestal,

Piden hagan parqueo en el Parque Central

Se dirigen al Presidente de la República numerosos comerciantes de toda esa zona.—Es de vital necesidad

La Asociación de Comerciantes y Banqueros de la calle Obispo ha remitido sendos telegramas al Honorable Señor Presidente de la República y al Señor Alcalde Municipal, en los siguientes términos:

“Agradeceremos acceder solicitud concesión Compañía Estacionamientos Urbanos S.A. construcción soterrado Parque Central importantísimo servicio público vital a nuestras actividades atentamente: (Firmado) Asociación de Comerciantes y Banqueros de la calle Obispo. Sr. José Carreras, presidente Obispo No. 359.; Peletería La Bomba; Caribbean Travel; farmacia La Central; El Dandy; La Especial; Havana Sport; La Libertad; Lores y Hno.; Monsieur; Orbe; Peerless; Sucesores de Miranda; Savoy Photo Supply; Heriberto Cordero; El Sol; Manuel Diéguez; El Centro; J. García Rivero; Pacific Mercantil; Diamond Nacional; Distribuidores de Productos Elec.; Caribbean Photos; Casa Morris; Cia Inmobiliaria Pay

ret; Argiellés; Flecha de Oro; Gray Line; King Salomon Store; Editorial Lex; El Pasaje; Cooperativa de Omnibus Unidos Cárdenas; Donnadiou Studio; Angel Santé; Ismael Corona; Andrés Cuevas; Felipe López; Carmen Ortega; Menéndez y Ventot; Moré Photo Supply; Mario Lorié; Bermúdez y Cia; Agusti y Hno.; Eliseo López; Intramerco; Peninsular and Occidental; hotel Royal Palam; Teatro Nacional; Conjunto de Calles Comerciales; Centro Gallego; American Express; Reb Motor; Brooka Travel; Morcco; hotel Inglaterra; Hotel Telégrafos; Maryland Casualty Co; Fernando del Valle; La Concha de Venus; peletería El Pasaje; Unión de Comerciantes de la Manzana de Gómez; Club Cultural; Mieres y Cia.; Jaime Kellon; El Patio; Cinecito; Cuban American Drag; restaurante Miami; cine Rialto; Cruz y Cia.; International Sightsoing. Co.; Morro Castle; Sociedad Cubana de Ingenieros; restaurante Frascati; banco Pujol; Frederick Share Corporation; banco de la Construcción; Compañía Ron Bacardi; Edificio Bacardi, (oficinas); Previsora Latino Americana; ferreteria Monserrate; óptica Cartas; librería Minerva; Pan American Club; La Zaragozana; restaurante Floridita; hotel Monserrate; Palacio de Cristal; Casa Vassallo; billettería Nacional; Leschitzki Aran; Cia. Productora de Acidos; Productora de Superfosfatos; Saco Yute S.A.; Super Tour Travel; Dussaq y Cia.; Insular Transportation; billettería El Globo; La Moderna Poesía; El Castillo de Farnés; Caribbean Electric; Unión de Comerciantes e Industriales de la Calle O'Reilly.

Como se ha publicado, este parqueo se construirá sin costo alguno para el Estado o el Municipio y a los treinta años pasa a ser propiedad de éste.

*D. Nacional,
2000. 9/1907.*

EN ESTA HABANA NUESTRA

Martí en el Parque Central.

Por Don Gual

Don Gonzaló de Quesada y Miranda (Gonzalito para sus amigos) es uno de los más devotos martianos. El hijo de Don Gonzaló de Quesada y Aróstegui (discípulo del Apóstol) ha dedicado su vida a recordar al ilustre habanero que fué José Martí. De manera que su opinión tiene peso en esta controversia de si se debe dejar a Martí en el Parque Central o no. Cuando yo visité en 1951 la ciudad californiana de Los Angeles, estaban haciendo un

enorme "parqueo" debajo de la estatua del General Pershing, y nadie protestó, pues el parque se conservó y hasta mejoró su aspecto. Quesada entiende que "El proyecto de parqueo subterráneo no cambia sustancialmente el Parque Central, no afecta la estatua de Martí. Lo hemos comprobado en la maqueta y planos y con la información facilitada por el reputado arquitecto Honorato Colette"... Nuff sed, Gonzalito. ("Patria", Nov. 1956).

M. de G. 5/1956



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



Se entrevistaron con el Presidente Batista, Charles Pemberton y el grupo que apoya el parqueo en el Parque Central. Lo aprobó el Presidente.

Hacen calas en el P. Central para el parqueo

Depende de la hondura que permita el terreno, el tamaño de la zona soterrada a cavar

TAMBIEN ES LIMPIADA LA ESTATUA DE JOSE MARTI

El Parque Central es escenario en la actualidad de dos actividades constructivas que no guardan ninguna relación entre sí: la perforación de calas por una Compañía para conocer la propiedad del subsuelo de dicho perímetro a los fines de construir allí una vasta zona de parqueo de autos, soterrada, y la habilitación de andamios para someter la estatua del Apóstol José Martí a una de las periódicas limpiezas que practica el Ministerio de Obras Públicas en los monumentos nacionales.

Se trata, pues, de dos labores

diversas que han atraído, por cierto, muchos curiosos, hoy, al Parque Central.

LAS CALAS

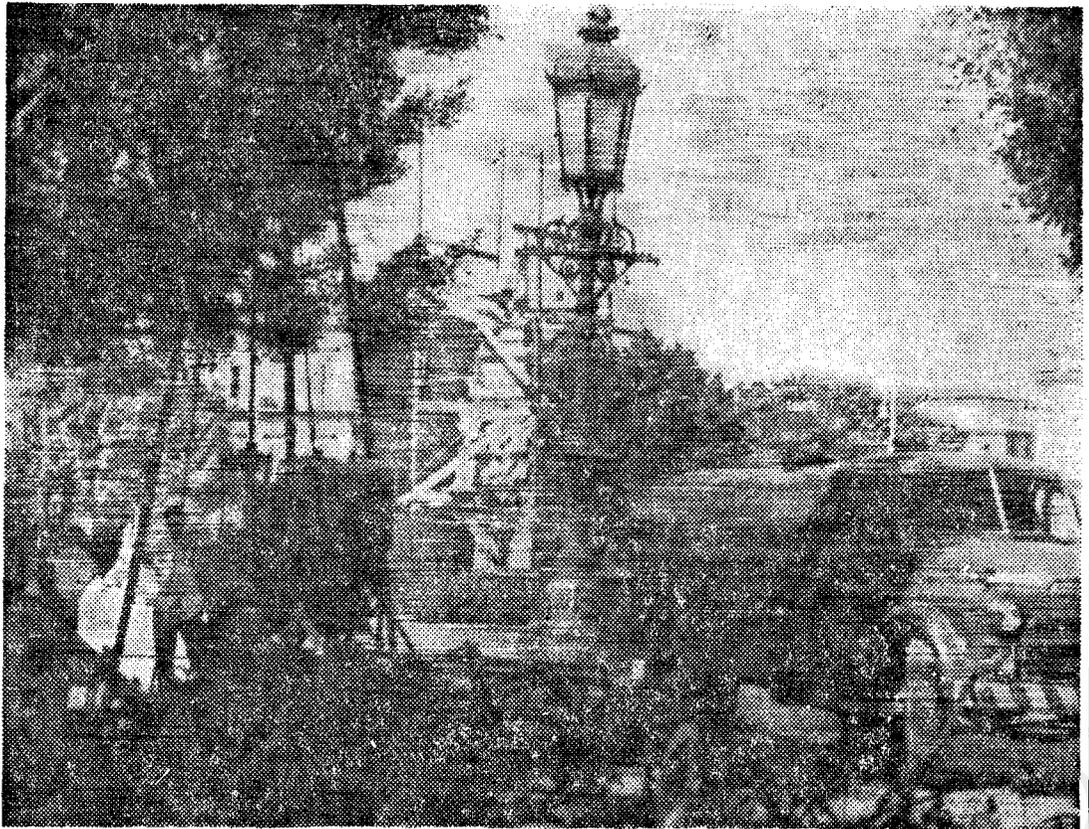
En lo que respecta a las calas que se practican por la Compañía empeñada en fabricar bajo el Parque Central una vasta zona de parqueo, fuimos informados que de las mismas depende la magnitud de aquélla, puesto que se trata de terrenos próximos al litoral y se cree que allí pueda haber agua a relativa poca profundidad.

Las calas que se realizan, por tanto, tienen mucha importancia.

LA ESTATUA

En cuanto a la estatua, se trata, como recordarán los lectores, del primer monumento erigido por Cuba libre, independiente y republicana, a la memoria de su libertador.

La estatua es obra de un compatriota. José Villalta Saavedra, fué costeada por suscripción nacional de un centavo y constituye un motivo de veneración para todos los cubanos.



CALAS PARA PARQUEO SOTERRADO Y LIMPIEZA A LA ESTATUA DE MARTI EN EL PARQUE CENTRAL.—Durante la mañana de hoy, la atención pública de los habaneros fué solicitada en el Parque Central capitalino por la presencia, por una parte, de trabajadores de O.P. que instalaron un andamiaje en torno del monumento a José Martí, para proceder más tarde a su limpieza general; y por otra de camiones con máquinas perforadoras y técnicos que acometieron la cala del subsuelo para estudiar la capacidad a dar a la zona soterrada que para parqueo de autos se proyecta fabricar en dicho lugar. Esta foto de Tirso ofrece conjuntamente el doble aspecto de esas actividades.

Hacen Calas en el Parque

De manera práctica se han iniciado los trabajos para la construcción del parque soterrado en el Parque Central de la Habana.

Personal adiestrado en estas labores, provisto de equipos y de las barrenas necesarias han comenzado las calas o excavaciones correspondientes para determinar las condiciones en que se halla el subsuelo en la mencionada zona.

La compañía constructora ya hizo el sondeo de los terrenos en diversos puntos del Parque Central, así como muy próximo al monumento al Apóstol Martí.

Estos trabajos corresponden al proyecto elaborado por el ingeniero Honorato Colete y del señor Charles Pemberton, quienes en los últimos meses han venido solicitando de las autoridades el permiso correspondiente para convertir el subsuelo del Parque Central en zona de parqueo de automóviles, en el que, según sus cálculos, tendrán cabida no menos de trescientos vehículos.

La información pública celebrada en torno a transformaciones dentro de la Habana y la denominada Habana Antigua, se presentó en el Congreso Nacional de Planificación, por el arquitecto urbanista José María Bens Arrarte, quien se opone a la ejecución de proyectos que hagan perder su actual fisonomía a determinadas zonas monumentales; entre ellas, el de modificar el Paseo del Prado, y el Parque Central, pues entiende que los proyectistas tienen terreno suficiente, comprándose propiedades y destinándolas para las zonas de parqueo de automóviles, y demandando la transformación de la Plaza del Cristo y de otras zonas, para darle paso a una avenida grande en la calle Teniente Rey.

Estos planes dieron origen a unas breves declaraciones del ministro Arroyo Márquez en el sentido de que oficialmente su Departamento no estaba interesado en transformaciones del Paseo del Prado ni del Parque Central de ninguna clase; sino más bien, proponiéndose acometer obras fundamentales de embellecimiento y reformas para darle a estos centros su primitivo sabor colonial.



...con esta máquina se hacen las calas para el parque soterrado en el Parque Central de la Habana.

engañado y con-
nar la victoria dip-
le tantas escaram-
nos. Francia y Gr-
despecho de la alh-
América, tendrán
en Estados Unidos
nanciera. Eisenh-
ra la vía, con el me-
greso, advirtiendo
lacionismo muy a
serena alarma. Mi-
el Canciller Aden-
trar en especificac-
ne vedar el uso d-
termonucleares en
conociendo en
proposiciones de
Eisenhower, en vis-
ciones, y acaso co-
verson, en el senti-
problema de las ar-
trucción en masa s-
radamente de la cu-
ral del Desarme. T-
nauer quiera clavar
Kremlin, con una
de largo alcance y
en medio de la exp-
nalista de los satél-
dio de este cuadro,
llegará a Varsovia
mar entre Gomulka
kiewicz que la Un-
sigue siendo la po-
mónica y hermana r-
traidores y renegad-
rebelión de Hungr-
putsch fascista. Mie-
blaba, en tierras h-
tropas de títeres y r-
una nueva massacr-
obreros industriales.
nam del Norte, Ho
ahogaba en sangre u
to nacionalista.

Hacen Calas en el Parque Central

De manera práctica se han iniciado los trabajos para la construcción del parqueo soterrado en el Parque Central de la Habana.

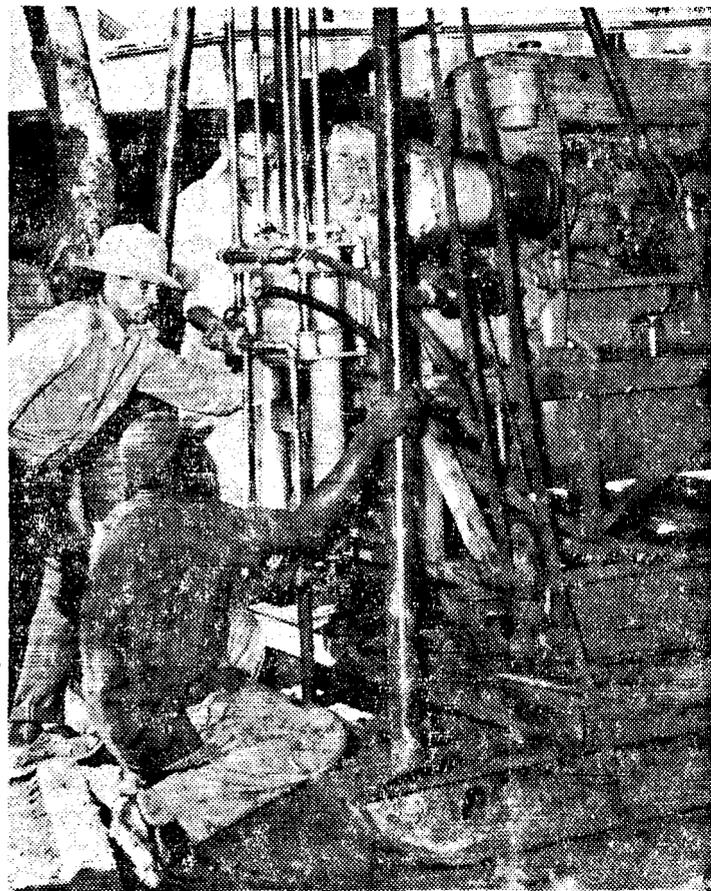
Personal adiestrado en estas labores, provisto de equipos y de las barrenas necesarias han comenzado las calas o excavaciones correspondientes para determinar las condiciones en que se halla el subsuelo en la mencionada zona.

La compañía constructora ya hizo el sondeo de los terrenos en diversos puntos del Parque Central, así como muy próximo al monumento al Apóstol Martí.

Estos trabajos corresponden al proyecto elaborado por el ingeniero Honorato Colete y del señor Charles Pemberton, quienes en los últimos meses han venido solicitando de las autoridades el permiso correspondiente para convertir el subsuelo del Parque Central en zona de parqueo de automóviles, en el que, según sus cálculos, tendrán cabida no menos de trescientos vehículos.

La información pública celebrada en torno a transformaciones dentro de la Habana y la denominada Habana Antigua, se presentó en el Congreso Nacional de Planificación, por el arquitecto urbanista José María Bens Arrarte, quien se opone a la ejecución de proyectos que hagan perder su actual fisonomía a determinadas zonas monumentales; entre ellas, el de modificar el Paseo del Prado, y el Parque Central, pues entiende que los proyectistas tienen terreno suficiente, comprándose propiedades y destinándolas para las zonas de parqueo de automóviles, y demandando la transformación de la Plaza del Cristo y de otras zonas, para darle paso a una avenida grande en la calle Teniente Rey.

Estos planes dieron origen a unas breves declaraciones del ministro Arroyo Márquez en el sentido de que oficialmente su Departamento no estaba interesado en transformaciones del Paseo del Prado ni del Parque Central de ninguna clase; sino más bien, proponiéndose acometer obras fundamentales de embellecimiento y reformas para darle a estos centros su primitivo sabor colonial.



... con esta máquina perforadora se realizan investigaciones en el Parque Central de La Habana para conocer las condiciones del subsuelo.

ESTUDIOS SOBRE UN PARQUEO SOTERRADO

**LA HABANA NECESITA IMPERATIVAMENTE
RESOLVER EL PROBLEMA DEL PARQUEO Y
DEL TRANSITO RODADO EN SUS CALLES**

SE han iniciado los trabajos de perforación de calas en el Parque Central con objeto de estudiar el subsuelo a los fines de construir allí el parqueo soterrado de que se ha venido hablando últimamente. Para la ciudad estas obras tienen una importancia indiscutible. Con ellas se trata de resolver uno de los más graves problemas urbanos que La Habana soporta desde hace tiempo. Y, naturalmente, todo lo que pueda implicar un aporte para aminorar este problema interesa, por igual, a la ciudadanía de nuestra capital.

Es imperativo, desde luego, resolver el problema del parqueo. No sólo por la necesidad de situar los autos en algún sitio, sino principalmente, porque con la solución de este problema mitiga en buena parte el otro problema, sin duda también grave, del tránsito en el centro de la ciudad.

Mientras no haya espacios adecuados para parquear no es posible eliminar de modo definitivo el estacionamiento en las calles principales de la urbe. Y mientras haya necesidad de seguirlo tolerando en las calles no es posible pensar en resolver seriamente el problema del tránsito en nuestras calles más céntricas.

Por eso, las obras que ahora se inician, estudiando las condiciones del subsuelo en el Parque Central para construir allí un amplio parqueo, ofrecen la esperanza de que de llegarse a realizar la obra proyectada, que la ciudad entera desea y necesita, se aminoren en gran parte esos dos problemas urbanos.

La enorme abundancia de automóviles que tenemos en La Habana, aparte de constituir un buen exponente de una ciudad próspera, representa una necesidad imperiosa impuesta por la propia estructura de nuestra ciudad. Las distancias son grandes, entre nosotros, las zonas residenciales se hallan cada vez más alejadas de los centros comerciales y económicos de la población; el movimiento de público en las calles es muy intenso, con lo cual el transporte en ómnibus se dificulta enormemente y resulta lento en extremo para toda actividad en la ciudad. El automóvil, pues, resulta una necesidad. Luego no podemos renegar de esta abundancia de vehículos motorizados, sino por el contrario, lo que tenemos que hacer, como han hecho otras grandes ciudades, es resolver los problemas que crean.

Uno de los medios más eficaces a que se recurre para llegar a esta solución es, precisamente, el crear amplias zonas de parqueo, como existen en todas las ciudades de los Estados Unidos, a fin de facilitar el libre tránsito por las calles, aparte de proporcionar mayor comodidad al automovilista para el parqueo de su automóvil.

Es de desear, naturalmente, que estas calas que ahora se practican en el Parque Central aseguren la posibilidad de poder construir allí, un amplio parqueo soterrado que pueda albergar el mayor número posible de automóviles a fin de descongestionar de vehículos toda la zona central de la parte comercial de La Habana. Por su posición estratégica beneficiaría tanto a la parte alta de la ciudad, como a la llamada Habana Vieja. Y al descongestionar todas esas calles se facilitaría grandemente la circulación rodada por la totalidad de la población, ya que los tranques que se forman en esa zona repercuten en otras muchas calles, más o menos próximas.



**PATRIMONIO
DOCUMENTAL**

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Desean Conocer Proyecto de ⁷⁷ ^{enero 15/1954} Parqueo Soterrado

La Organización Nacional de Estacionamientos Públicos se ha dirigido, a través de su presidente, el señor José P. Fraga Camba, al alcalde habanero, señor Justo Luis Pozo, interesando que se le remita urgentemente el proyecto relativo a la construcción de un parqueo soterrado en el Parque Central y se le informe, además, cuánto haya en relación con este asunto.

Expresa el señor Fraga Camba al Alcalde de La Habana, que la junta directiva del organismo que preside acorda esta solicitud al tener conocimiento, por EL MUNDO, de la medida proyectada, ya que considera que, de acuerdo con lo dispuesto por el decreto-ley 2068, de 27 de enero de 1955, la decisión sobre dicho particular es de exclusiva competencia de la Organización Nacional de Estacionamientos Públicos.

Como recordarán nuestros lec-

tores, desde hace algún tiempo se están haciendo distintos anuncios sobre este proyecto y, últimamente, se han comenzado a realizar trabajos de cala en el parque central para determinar las condiciones del subsuelo y conocer las posibilidades de establecer en dicha aérea una zona subterránea de parqueo para vehículos y resolver así, el grave problema creado en la capital por el excesivo número de automóviles que circulan por la zona vieja de La Habana y la falta de zonas adecuadas para parquearlos.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Insistido en que se llame "Plaza Pemberton" —es obra de él y a él se debe— el parque subterráneo del Parque Central. Espero que los comerciantes de esa barriada apoyen la iniciativa. ¿Qué pasa?...

* * *



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

EN ESTA HABANA NUESTRA
por Don Gual

**Parqueo en el
Parque Central.**

Trescientos autos podrán estacionarse en el viejo Parque Central, donde el pobre Martí tiene una estatua que resulta protesta para la gloria del Apóstol. La idea es de Charles Pemberton, uno de los propietarios del renovado Teatro Payret-San José o San Martín entre Prado o Paseo de Martí y Zulueta o Ignacio Agramonte—. El proyecto del estacionamiento subterráneo es obra del talentoso Honorato Colete. Es una necesidad un estacionamiento en ese céntrico lugar.

M. enero 17/1957.

Tratarán Mañana Sobre el Parqueo

El Club Rotario de la Habana, celebrará su sesión almuerzo de mañana para tratar el tema "Parqueo en el Parque Central", estando a cargo del señor Charles Pemberton, promotor de esa idea y del ingeniero Honorato Colete, técnico del proyecto. Hablará también el rotario, arquitecto Horacio Navarrete.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

SESION ROTARIA

Trataron sobre el parqueo soterrado del Parque Central

Hablaron los señores Charles Pemberton y el Ing. Colette de los beneficios del proyecto

En la sesión-almuerzo del Club Rotario de La Habana celebrada hoy, se trató sobre el "Parqueo en el Parque Central" y por tanto de la necesidad de solucionar el grave conflicto que significa no sólo para el comerciante, para el que guía automóviles o camiones, sino también para toda la ciudadanía que sufre la falta de parqueo y por tanto la obstrucción del tránsito.

Los oradores de la sesión fueron el señor Charles Pemberton, propulsor y promotor de la idea;

el Ing. Horacio Colete, autor del proyecto del parqueo soterrado en el Parque Central y el Arq. Horacio Navarrete, experto en planificación y urbanismo.

El primero en hacer uso de la palabra fué el Sr. Charles Pemberton, que dijo que no iba a pronunciar un discurso, sino a establecer una charla con los rotarios sobre uno de los más graves problemas que confronta la ciudad de La Habana: la falta de parqueo para albergar los miles de automóviles que necesitan estacionarse y que afectan directamente a la economía del comerciante y del industrial.

Agregó que había bautizado esta charla con el título de "Via crucis de un hombre con una idea de utilidad pública", y explica cómo concibió esta iniciativa del soterramiento en el Parque Central, movilizándolo a todos los comerciantes de las calles Prado, San Rafael, Neptuno y otras, ya que por la falta del parqueo los clientes tanto de los espectáculos, comercios, etc., se estaban alejando del centro de la ciudad.

Como el problema grave —dijo el señor Pemberton— es que no se puede adquirir un terreno en esta zona con la suficiente amplitud para destinarlo a parqueo ya que el metro tiene un costo de \$400.00 aproximadamente, había que buscar otra fórmula y de ahí, surgió la idea del soterramiento del Parque Central, teniendo en cuenta el resultado que habían dado estos parqueos en distintas ciudades del extranjero.

"La idea, dijo, fué sometida al Sr. Alcalde de La Habana, para que fuera el propulsor de la iniciativa, pero el señor Justo Luis Pozo, considerándola muy buena y necesaria, declaró que el Ayuntamiento no tenía fondos para una obra de esa importancia.

"No desmayaré en la gestión, continuó diciendo el señor Pemberton y por medio del Conjunto de Asociaciones Comerciales se logró una audiencia del Presidente de la República, general Batista, quien encontró viable la

iniciativa y dió órdenes al Ministro de Obras Públicas para que se hicieran los estudios, realizándose las primeras calas con un buen resultado ya que a veinte pies se encontró terreno firme. Ahora estamos esperando la aprobación del proyecto y la realización de la obra.

ING. COLETE

Después habló el Ing. Horacio Colete, autor del proyecto del Parqueo Soterrado del Parque Central, señalando que tiene un carro puede ser ampliado mucho más.

Expuso todos los puntos que comprende el proyecto y cómo se evitaría con esta obra que cerca de 390 automóviles que se estacionan diariamente en los alrededores del Parque Central, Centro Asturiano, Manzana de Gómez, pudieran parquear y dejar libre las calles para la circulación fácil de los vehículos.

ARQ. NAVARRETE

Por último habló el Arq. Horacio Navarrete que se refirió a la solución del problema del parqueo, no sólo en los alrededores del Parque Central sino también en todos los barrios de La Habana, ya que el problema no es local, sino general.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LA SESION ROTARIA SOBRE EL PARQUEO

**SE INSISTIO UNA VEZ MAS EN LA
SOLUCION URGENTE DEL PROBLEMA,
POR DAÑAR A TODA LA CIUDADANIA**

EL Club Rotario de La Habana dedicó su sesión-almuerzo de ayer al problema del parqueo en la capital, exponiéndose por todos los oradores la necesidad de solucionar este grave conflicto, que perjudica no sólo al comerciante, sino a los que guían toda clase de vehículos y a la ciudadanía en general, que sufre la falta de zonas de parqueo y, por tanto, de una constante obstrucción en el tránsito.

Esta sesión se organizó con motivo de la iniciativa de construir un parqueo soterrado en el Parque Central de La Habana, cuyo proyecto lo calorizan comerciantes de esa zona capitalina, ya que el Ayuntamiento, aunque lo consideró bueno y necesario, notificó que no tenía fondos para la realización de una obra de esa importancia.

Actualmente, según se expuso en la referida sesión, el Ministro de Obras Públicas, arquitecto Nicolás Arroyo Márquez, estudia la cuestión, realizándose ya las primeras calas para encontrar terreno firme y adecuado.

No hemós de analizar ahora específicamente el proyecto de parqueo soterrado en el Parque Central y mucho menos sus detalles, utilidad y características, ya que la cuestión abarca más de una zona capitalina; es decir, que no es un problema local, sino general.

Es evidente que en la actualidad, en muchas y amplias zonas de La Habana donde están establecidos numerosos comercios, oficinas de profesionales, industrias y dependencias del gobierno, el problema del parqueo afecta directamente a la economía de esas empresas privadas, ya que el público en muchas ocasiones no asiste al comercio o a la oficina del profesional, al no encontrar un espacio para parquear su automóvil, y de igual manera se perjudica el ciudadano que necesita los productos de ese comercio, el servicio del profesional o la gestión en la dependencia pública.

Si contemplamos el problema con un sentido de futuro, lo consideramos más grave aún, porque lógico es que a medida que transcurre el tiempo circulará por nuestras calles mayor número de vehículos y las obstrucciones en el tránsito serán más frecuentes.

Es necesario, pues, que se considere un amplio proyecto, coordinando las necesidades de las distintas zonas más afectadas y que se busquen espacios, ya sean para establecer parqueos corrientes o subterráneos, teniendo en cuenta el movimiento promedio de vehículos que circulan por esos lugares.

Si el Estado o el Municipio no pueden, por imposibilidad material, realizar esas obras, búsquese también una solución a base de concesiones, convenios o en otra forma legal que no pueda traducirse en lucro para particulares, sino únicamente en beneficio para la comunidad.

Porque sí no se procede de esta manera, llegará el día en que todos estaremos muy orgullosos de nuestra ciudad con sus magníficos edificios y obras públicas realizadas en parques y calles, pero prácticamente paralizados en la vía pública por no hallar los que guían autos, camiones y otros vehículos un espacio disponible para parquear.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LAS ZONAS DE
ESTACIONAMIENTO

Permiso

pidieron para el parqueo
en el Parque Central

15/57
Presentada la solicitud a Ur-
banismo... Albergará 374
autos... Costará \$800...
Salones

Los señores Charles Pemberton y arquitecto Honorato Colette, presentaron en el departamento de Urbanismo del Municipio de La Habana, a nombre de la Compañía de Estacionamientos Urbanos, S. A., un escrito solicitando la autorización para utilizar el subsuelo del Parque Central de La Habana, para la construcción de una zona de parqueo subterránea, con capacidad para 374 automóviles. En el proyecto, se señala que dicha obra ocupará esa área y tendrá dos entradas para autos, con dos salidas, ambas por las calles de Neptuno y San José, en las esquinas al Paseo de Martí, sin que la construcción impida, ninguno de los tramos de parqueo existentes en los alrededores del parque.

La compañía ofreció realizar la totalidad de las obras sin costo alguno para el Estado o el Municipio, pasando a la propiedad oficial la zona, dentro del término de 50 años.

El parque será construido de nuevo en la parte alta del subterráneo, permaneciendo la estatua del Apóstol en el centro del mismo, con jardines y canteros. Se mantendrá el arbolado de sombra y espacio para la celebración de actos cívicos, construyéndose el pavimento en colores, acordes con los jardines.

El señor Pemberton, dijo que el costo de la obra será sobre 800 mil pesos, y al terminarse estará equipada con todas las comodidades para los automovilistas, bares, salones de espera, y para damas y caballeros.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Esperan Autoricen en Breve el Parqueo Soterrado



EN ESTA COMPOSICION del piso dedicado a zona de parqueo en
ciar la forma en que quedarian los aut. moviles

Seria Construido en el Subsuelo del Parque Central, Costando 850 Mil Pesos

Estimase que el Gobierno dará la concesión necesaria correspondiente, para que en el subsuelo del Parque Central de La Habana se acometa la construcción destinada a zona de parqueo de automoviles, conjurándose así definitivamente los difíciles problemas que el estacionamiento de vehículos presenta en esta zona habanera.

Con el otorgamiento del permiso y concesión, se ejecutará el financiamiento que requiere la obra antes mencionada y que dará oportunidad a la entidad Financiera Nacional, de llevar adelante esa operación, que tiene una ascendencia de \$850.000.00.

A la consideración del presidente de la República, general Batista, se encuentra sometido este proyecto, su autor lo es el conocido urbanista, ingeniero y arquitecto, Honorato Colete Guerra quien respondiendo a la iniciativa del señor Charles Permberton, hizo un estudio completo de la cuestión.

Los estudios del ingeniero Colete parten de 1949 y 1950, cuando acometió el anteproyecto para resolver los gravísimos problemas de tránsito motorizado, no sólo dentro de 200 metros en las zonas de influencia del Parque Central, sino que a su vez planeó un vasto proyecto

MONIMONIO
MENTAL
DEL HISTORIADOR
LA HABANA

Esperan Autoricen en Breve el Parqueo Soterrado



EN ESTA COMPOSICION del piso dedicado a zona de parqueo en el subsuelo del Parque Central de La Habana, se puede apreciar la forma en que quedarían los automóviles a medida que fuesen llegando.

Seria Construido en el Subsuelo del Parque Central, Costando 850 Mil Pesos

Estimase que el Gobierno dará la concesión necesaria correspondiente, para que en el subsuelo del Parque Central de La Habana se acometa la construcción destinada a zona de parqueo de automóviles, conjurándose así definitivamente los difíciles problemas que el estacionamiento de vehículos presenta en esta zona habanera.

Con el otorgamiento del permiso y concesión, se ejecutará el financiamiento que requiere la obra antes mencionada y que dará oportunidad a la entidad Financiera Nacional, de llevar adelante esa operación, que tiene una ascendencia de \$850.000.00.

A la consideración del presidente de la República, general Batista, se encuentra sometido este proyecto, su autor lo es el conocido urbanista, ingeniero y arquitecto, Honorato Colete Guerra, quien respondiendo a la iniciativa del señor Charles Permberton, hizo un estudio completo de la cuestión.

Los estudios del ingeniero Colete parten de 1949 y 1950, cuando acometió el anteproyecto para resolver los gravísimos problemas de tránsito motorizado, no sólo dentro de 200 metros en las zonas de influencia del Parque Central, sino que a su vez planeó un vasto proyecto

tendiente a la repoblación urbana de un número determinado de manzanas dentro de La Habana Vieja. Esos estudios tuvieron mayor fuerza cuando el propio ingeniero realizó un survey de estacionamiento de los vehículos en dicha zona, comprobando igualmente que el mal tendía a recrudecerse, por el hecho de la viciosa práctica del doble estacionamiento de automóviles.

Unido el ingeniero Colete Guerra con el señor Charles Pemberton, administrador del teatro "Payret", se ha logrado la cooperación de comerciantes afectados por la alta densidad de congestión de automóviles.

Según el proyecto se han de acomodar en el subsuelo del Parque Central, unos cuatrocientos automóviles. Asimismo se mantienen las zonas públicas de parqueo de automóviles alrededor del citado Parque y en las correspondientes a la Manzana de Gómez, a la Plazoleta del ingeniero Albear, así como en otros lugares, donde está permitido el estacionamiento.

Esta construcción, de autorizarse por el general Batista, permitirá duplicar las áreas públicas de parqueo de automóviles. Para ello se producirá la transformación del Parque Central, montándose el establecimiento soterrado en el que cabrán los cuatrocientos automóviles mencionados. Para realizarla, se desmontará la estatua del Apóstol José Martí, la que una vez hecha la obra volverá a su sitio, sin perder nada de su actual fisonomía y niveles. Asegura el ingeniero Colete que, por el contrario, allí se establecerá una zona verde y se colocará una mayor cantidad de árboles.

Estas noticias fueron obtenidas en breve charla sostenida con el señor Charles Pemberton. Los trabajos compilados por el ingeniero Colete Guerra demuestran la bondad de su proyecto y la conveniencia de su realización para embellecimiento de

la zona y la solución que presenta el mismo para miles de automovilistas; aparte de la incrementación de la zona comercial y de los espectáculos que allí existen, dándoles mayor auge.

Los planos y memorias de este magno proyecto fueron presentados, de modo oficial,

a la Administración Municipal habanera en marzo de 1957, firmándolo el ingeniero Colete Guerra en su carácter de Presidente de la Entidad "Estacionamientos Urbanos, S. A.", de la que forma parte asimismo el señor Pemberton.

A. G. C.

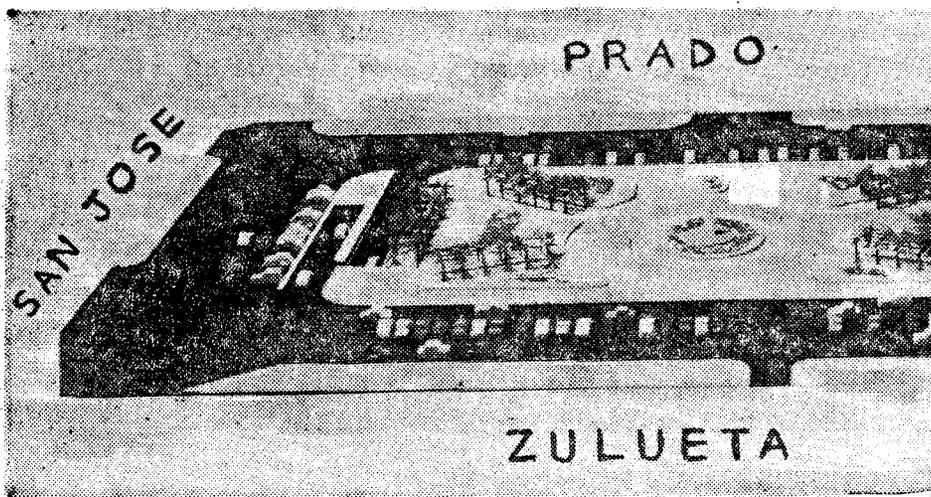


PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



SE CONSIDERA QUE el proyecto del ingeniero Colete Guerra sobre la construcción de una zona de parqueo soterrado en el Parque Central, será pronto realidad. En esta fotografía, aparece, a la izquierda, el proyectista, brindando una explicación ante la maqueta de la obra mencionada y cómo se registrarían las modificaciones en la superficie donde está la estatua de Martí. Al centro, el señor Charles Pemberton que ha calorizado la iniciativa, la que cuenta con el respaldo de comerciantes de toda esa importante área.



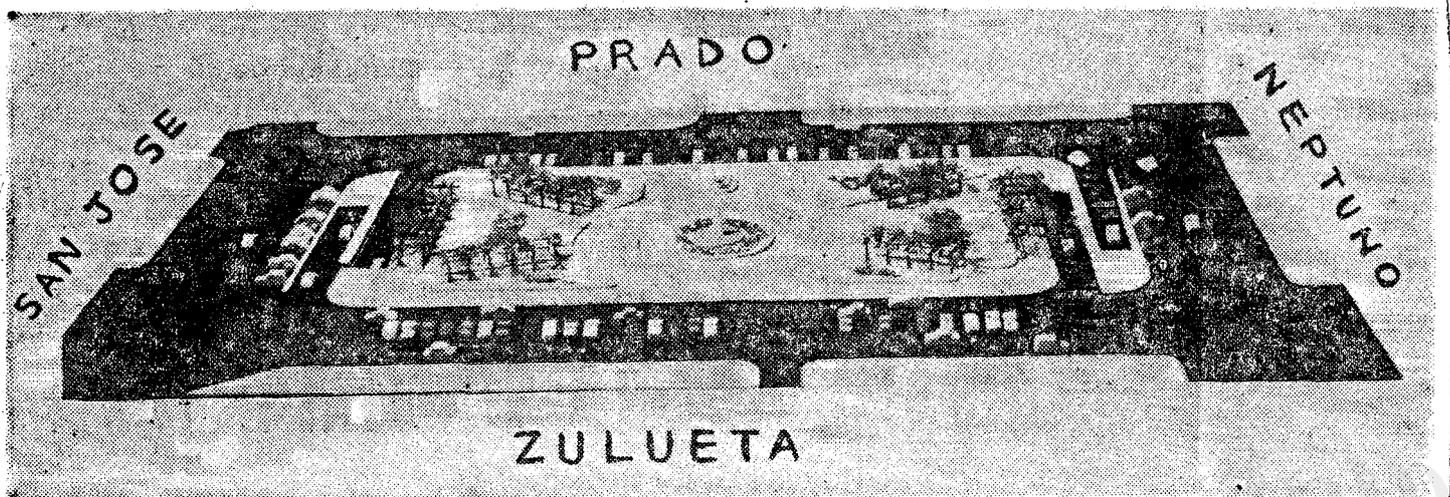
DO CON LOS
IOS DEL ESTADO

des

LA MAQUETA DEL INGENIERO Honorato Colete Guerra muestra las condiciones hechas para el parqueo soterrado para automóviles. Obsérvese que la estatua de Neptuno, aumentándose éste. Las rampas y Neptuno.



SE CONSIDERA QUE el proyecto del ingeniero Colete Guerra sobre la construcción de una zona de parqueo soterrado en el Parque Central, será pronto realidad. En esta fotografía, aparece, a la izquierda, el proyectista, brindando una explicación ante la maqueta de la obra mencionada y cómo se registrarían las modificaciones en la superficie donde está la estatua de Martí. Al centro, el señor Charles Pemberton que ha calorizado la iniciativa, la que cuenta con el respaldo de comerciantes de toda esa importante área.



LA MAQUETA DEL INGENIERO Honorato Colete Guerra muestra las condiciones en que quedaría el Parque Central, una vez hecho el parqueo soterrado para automóviles. Obsérvese que la estatua de Martí queda en su mismo sitio, y sólo habrá innovaciones en lo que se refiere al arbolado, aumentándose éste. Las rampas de entrada y salida darán a las calles de San José y Neptuno.