

Rubén Ortiz-Lamadrid

Jul 19/56 m

# 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 "concesionario financiado" de la esquinina, 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 19/56