

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 Prio pidió al Departamento de Urbanismo que se hiciesen 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, fué "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 entrevistarlos. 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 diciendo el señor Pemberton— hay gran cantidad de tiendas, las más importantes del territorio nacional: bancos, teatros, bufetes de abogados, restaurantes, 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 garaje 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 garaje 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-

1

2

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.

AM, Julio 14/56



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



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