

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, restaurants, 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 donde 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.

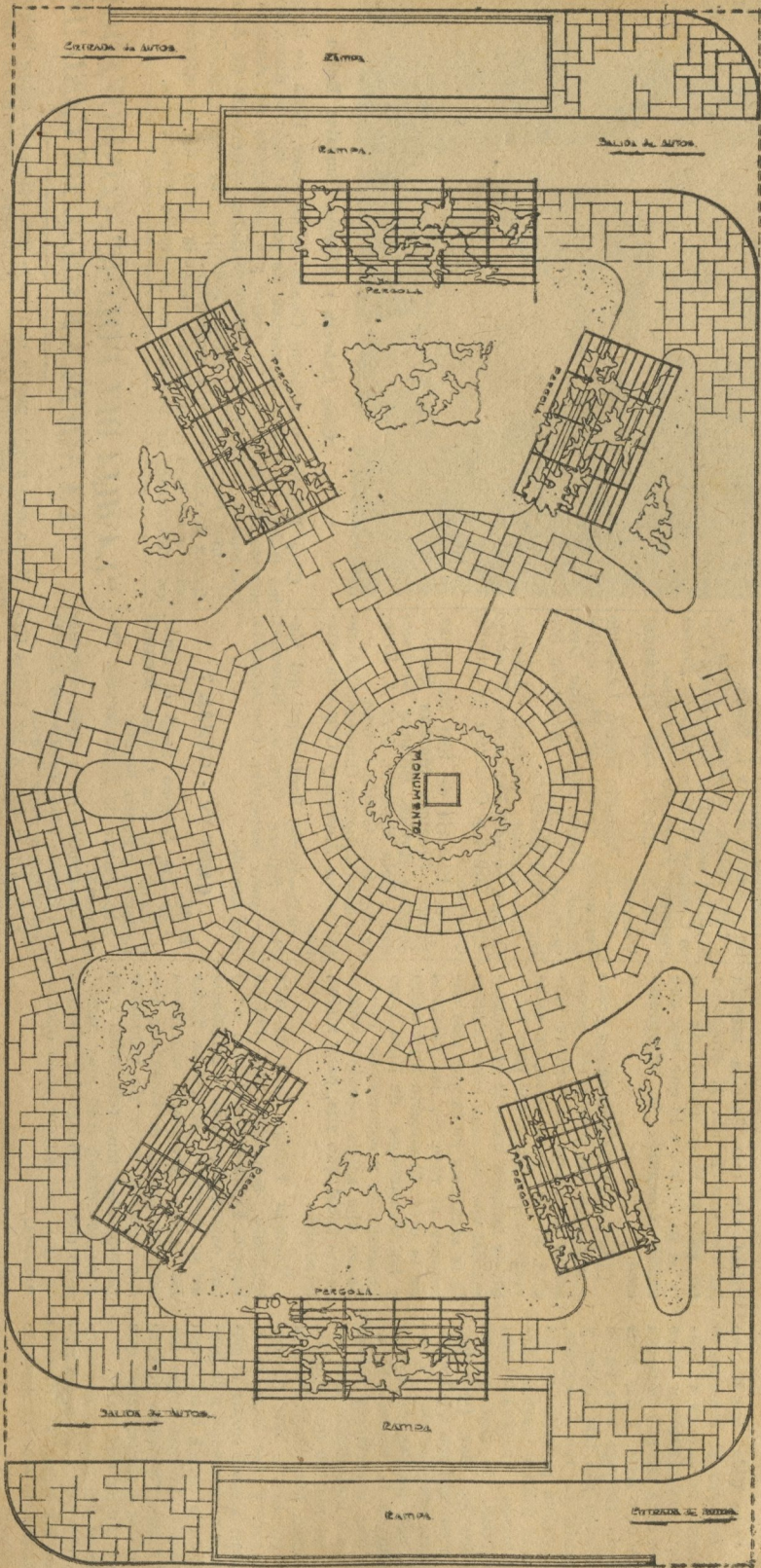


NEPTUZO

PRADO

ZULUETA

SAN JOSE



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA