

“Destruir

el Prado sería quitarle
personalidad a la capital”

**Dice el arquitecto Bens Arrarte...
Recomienda construir
edificios para estacionar
4,000 vehículos**

El criterio de que se hace necesario abordar sin demora el estudio del tránsito y del grave problema del estacionamiento de vehículos en la zona central de La Habana, pero que para ello precisa tener en cuenta que las características de la Habana Vieja y su riqueza arqueológica deben ser conservadas, extremándose el cuidado y atención de las mismas y restaurándose algunas viejas plazas y plazuelas, ha sido desarrollado en un trabajo presentado al I Congreso Nacional de Planificación con el propósito de fijar las bases que deben servir para orientar la labor encaminada a solventar las dificultades que presenta hoy día la circulación de vehículos en ese sector de la ciudad.

En la ponencia citada —de la que es autor el arquitecto José M. Bens Arrarte— se sustenta la opinión de que sería un gran error suprimir, como se proyecta, el Pa-

seo del Prado, para sustituirlo por una gran avenida de intenso tránsito, llevándose los árboles a las aceras. Y se aboga por que en lugar de construirse un parqueo soterrado en el Parque Central, se preparen dos grandes estacionamientos soterrados debajo de las plazas de Albear y de Jerez y de una gran avenida que desde el Capitolio llegaría hasta la Plaza del Cristo para continuar luego hasta los muelles.

LOS PARQUEOS SOTERRADOS

En su trabajo el arquitecto Bens Arrarte hace un prolijo estudio de los parqueos soterrados que se han construido o proyectado en la Habana Vieja y del modo como se ha procedido a la demolición de numerosos edificios para solventar las dificultades del estacionamiento de vehículos, sosteniendo que se ha tratado de resolver los problemas que en tal sentido afronta ese sector urbano, sin lograrlo, a pesar de la valiosa ayuda que le prestan las avenidas con los parques del Nuevo Malecón y de la Avenida del Puerto, donde cada mañana se estacionan unos 2,600 automóviles.

Refiriéndose a los edificios de estacionamiento construidos por iniciativa privada, opina que deberían considerarse como una industria nueva y aplicarles ciertas exenciones de impuestos por un número de años, propiciando así la realización de inversiones que brindarían a la comunidad servicios que no pueden ser acometidos ni por el Estado ni por el Municipio.

LA CIUDAD MUSEO

Aludiendo concretamente a la Habana Vieja, con sus estrechas calles que ofrecen serias dificul-

tades de tránsito, sugiere suprimir el cruce de ómnibus y de los grandes camiones, y que algunas calles sean reservadas exclusivamente para peatones. Dijo que esta parte de la capital, por su valor histórico y por los viejos palacios que aún subsisten, debiera conservarse como la Ciudad Museo, prohibiéndose los edificios en altura que aumente la congestión. Señaló, sin embargo, que la Habana Vieja requiere de algunas operaciones de “cirugía de ciudades”, lo que podría solventarse mediante una gran arteria central, bien ampliando la calle Teniente Rey o las aledañas, creándose también nuevas plazas al suprimir varias gargantas que estrangulan el tránsito, como la situada entre el Palacio del Centro Asturiano y el restaurant ubicado en la esquina de Monserrate y Obispo, y la otra a la entrada de Teniente Rey entre Bernaza y Monserrate.

Expone Bens Arrarte que la Habana Vieja no es la zona indicada para demolerla toda y levantar sobre sus áreas un nuevo barrio de altos edificios con amplias zonas verdes y calles espaciales. Dice que esto podría realizarse en otros lugares como los barrios de Jesús María y Cayo Hueso, donde el terreno es barato y las casas construidas “no valen gran cosa”. Recomienda construir una gran avenida-parque hasta la calle Reina como prolongación de Galiano y también ampliar la calzada de Vives hasta Factoría y, además, ampliar esta última en toda su extensión hasta la Plaza de la Fraternidad con una anchura de 30 metros, así como la calle Arsenal para hacer frente al incremento de tránsito de sur a norte a consecuencia de la Orquídea del Túnel. Esta gran operación urbanística, agrega, se completaría con el nuevo parque en terrazas, de Atarés.

ESTACIONAMIENTO PARA 4,000 AUTOS

Luego de examinar todo lo relativo al estacionamiento de automóviles en las áreas aledañas al Parque Central, el Paseo del Prado y la Plaza de la Fraternidad, afirma que esta parte de la capital requiere superficie suficiente para el estacionamiento de unos 4,000 automóviles. Mantiene la opinión de que el proyecto de parqueo soterrado para sólo 356 vehículos en el Parque Central, nada resuelve en definitiva y por el contrario, supone la destrucción de este último, o por lo menos, un 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. Entiende que es preferible la construcción de edificios destinados a parqueo, por iniciativa privada y sobre terrenos que pudieran expropiarse o comprarse, para lo cual acaso sea preciso una legislación especial en la que se incluya una exención de impuestos por varios años para tales establecimientos.

(El trabajo incluye un detallado análisis, desde el punto de vista del estacionamiento y del tránsito, de la zona central de la ciudad, que comprende todo el Paseo del Prado, el Parque Central,

los jardines del Capitolio, la Plaza de la Fraternidad, las calles de Monserrate y Egido, la Estación Terminal y sus plazas, la Avenida de las Misiones, etcétera, zona ésta en la que, afirma, hay tres puntos focales).

EL PALCO ESCENICO DE LA URBE

Agrega el arquitecto Bens Arrarte

que la destrucción del Paseo del Prado privaría a La Habana de su “Gran Salón” o “Palco Escénico de la Urbe”, con lo que la capital perdería gran parte de su personalidad, puesto que no se concibe La Habana sin ese paseo construido inicialmente en 1772, por el marqués de la Torre, primer urbanista de la capital.

Finalmente recomienda, entre otras cosas, que se hagan dos grandes estacionamientos soterrados debajo de las plazas de Albear y de Jerez, y de la gran avenida desde el Capitolio hasta el Parque del Cristo; una serie de grandes edificios destinados a parqueo en la zona central; un estudio avanzado del tránsito de sur a norte y viceversa en esa parte de la capital, y un cuidadoso análisis de las posibilidades que ofrece la revalorización de las propiedades de la Habana Vieja y las necesidades de un fuerte tránsito por una gran avenida que llegue hasta los muelles.