

# MALECÓN DE LA HABANA: CRONOLOGÍA DE UNA HISTORIA URBANA

<sup>1</sup>Daniel A. Puga Hermosa, <sup>2</sup>Caridad González Maldonado

<sup>1</sup>Universidad Tecnológica Equinoccial, Quito - Ecuador, [daniel.puga@ute.edu.ec](mailto:daniel.puga@ute.edu.ec)

<sup>2</sup>Universidad Católica del Ecuador, Quito - Ecuador, [cgonzalezd@puce.edu.ec](mailto:cgonzalezd@puce.edu.ec)

Recepción / *Received*: 31, 03, 2018

Aceptación / *Accepted*: 27, 06, 2018

Publicado / *Published*: 30, 06, 2018

## Resumen

El presente artículo indaga a través del método histórico-lógico y cronológico en el proceso de construcción de la Avenida Malecón de La Habana en Cuba. Ello, en relación con las circunstancias geográficas, históricas, sociopolíticas del país y a partir de su articulación con las principales obras arquitectónicas de la ciudad. En este sentido, destaca la obra en cuestión como eje urbanístico de la capital y llevada a cabo durante cincuenta años a la luz de los diversos presidentes. El aporte principal del estudio es la integración y organización del acervo documental e informativo al respecto y que se encuentra disperso en diferentes fuentes de referencia nacional. Asimismo, se propicia la circulación de contenido referente a los procesos históricos latinoamericanos, que permiten consolidar la memoria historiográfica del pasado, en particular del Caribe. Finalmente, se posibilita reflexionar y debatir sobre la configuración discursiva tras las obras arquitectónicas y urbanas construidas, y sobre los habitantes de la urbe capitalina, que contribuyeron a la conformación de la realidad social de la ciudad.

## Palabras clave

Avenida Malecón, construcción del Malecón de La Habana, Cuba, historia, urbanismo.

## Abstract

*This article explores through the logical-historical and chronological method in the process of construction of Malecón Avenue in Havana in Cuba. This in relation to the geographical, historical, sociopolitical circumstances of the country and from its articulation with the main architectural works of the city. In this sense, the work in question stands out as an urban axis of the capital and carried out for fifty years to the light of various presidents to power. The main contribution of the study is the integration and organization of the documentary and informative collection in this respect and that is dispersed in different sources of national reference. It also encourages the circulation of content related to Latin American historical processes and that allow to consolidate the historiographical memory of the past, in particular of the Caribbean. Finally, it is possible to reflect and debate about the discursive configuration of architectural, urban works constructed and the habitants of the capital that contributed to the conformation of the social reality of the city.*

## Keywords

Malecón Avenue, construction of the Malecón de La Habana, Cuba, history, urbanism.

## Introducción

La posición geográfica, que en términos comerciales y militares vislumbraba la isla de Cuba desde su colonización española en el año 1511, es uno de los particulares más atrayentes a la vez que críticos del país. Su ubicación entre el estrecho de la Florida y el Golfo de México, adelantada al continente americano en dirección a Europa y África, así como su lugar medio entre América del Norte y América del Sur, le dotaron de una mirada estratégica al mundo en tanto “puerta o barrera” (Escribano, 2014, p. 1).

De esta manera, el archipiélago se constituyó, de una parte, en portador de oportunidades, que por ser aprovechadas acontecieron en una búsqueda de constante dominio por parte de los españoles, los norteamericanos y vinculado a la problemática del poder. Por otra parte, se presenta la centralización del desarrollo urbano en torno al perímetro costero, como una situación compleja, abordada en la presente con foco en La Habana como capital y a la luz de la construcción del Malecón en tanto eje vial y centro de asentamiento, lo cual implicó atravesar un proceso de urbanismo especulativo e incluso el deterioro progresivo de una infraestructura aledaña edificada.

En este sentido, el presente estudio tiene como objetivo describir el proceso histórico sobre la edificación de la Avenida Malecón, de la mano de circunstancias políticas. Asimismo, indagar en la configuración urbana e intervenciones constructivas en torno al desarrollo de la misma.

La investigación se justifica dado que promueve la reflexión en espacios académicos sobre la temática del desarrollo urbano en consonancia con acontecimientos políticos y realidades ambientales, económicas de La Habana. De esta manera adquiere relevancia, al promover estudios antropológicos, sociales, culturales y una producción historiográfica sobre la ciudad en cuestión. Ello, dada la problemática sobre la ausencia de publicaciones teóricas nacionales y más aún internacionales al respecto, así como la presencia de textos dispersos sobre cada una de las etapas vinculadas a la edificación del Malecón. Adicionalmente, se propicia la toma de conciencia respecto de la preservación de espacios, mantenimiento de la vía, aceras, áreas públicas, entre otras, y que conforman el patrimonio urbano capitalino y nacional, a la par de un emplazamiento constituido a la fecha para el comercio y el turismo de la zona.

Para el desarrollo metodológico se hace uso del método histórico-lógico y cronológico. A través de fuentes bibliográficas primarias y secundarias se crea una cronología de datos, que permite reconstruir y registrar el proceso de edificación del Malecón a lo largo de un período de más de cincuenta años. En este sentido se establecen cuatro etapas dentro de la trayectoria, desde el año 1901 y hasta el año 1959. Se describe sus particularidades, la lógica de su desarrollo y las conexiones históricas fundamentales alrededor de coyunturas políticas como: la intervención norteamericana del año 1901, la llegada al poder del presidente cubano Mario García Menocal en el año 1913, la elección del nuevo mandatario de la República de Cuba Gerardo Machado en 1925, finalmente el segundo período constitucional del presidente Fulgencio Batista en el año 1952. Este proceso, en complemento con algunas de las obras arquitectónicas circundantes que afianzaron el desarrollo urbano en torno a la Avenida, y que fueron igualmente erigidas como espacios de influencia e inversión. Entre las mismas se encuentran, el barrio Vedado, el Hotel Miramar, la construcción del Banco Territorial de Cuba y el Capitolio Nacional.

El español Diego Velásquez de Cuéllar fue el primer gobernador de Cuba posterior al descubrimiento de la isla caribeña en el año 1492. Con él llegaron los primeros asentamientos de españoles que permanecieron en la misma hasta el año 1762. Esto de la mano de esclavos

africanos que trabajaron en la explotación de minas de cobre, metal utilizado para la fundición de armamentos y cañones.

El florecimiento de la industria naval en la isla llegó a ser la manufactura más importante del reino español. Por una parte a partir de su característica territorial rodeada de mar, por otra parte dada la abundancia de bosques ricos en maderas (Piqueras, 1998), en una época en la cual el principal medio de transporte y comercio eran los navíos. Asimismo, se desarrollaron y fueron favorecidos por un clima cálido tropical, “la agricultura, la producción azucarera, el café y el tabaco” (Cárdenas, 2009, p. 5).

Con tales antecedentes y a partir del interés de los colonos terratenientes poseedores de tierras por aumentar su poder, se dio paso a la creación y nombramiento de las primeras siete Villas de Cuba. Ello dada la necesidad de replantear la configuración del suelo y establecer una repartición de parcelas. Se realizaron entonces los primeros intentos de trazados urbanos para las mismas en el año 1574. Además, se llevó a cabo la construcción, desde el año 1589, de fortificaciones perimetrales defensivas de la corona española, en sustitución de las murallas obsoletas existentes con la misma función. Este enfoque de defensa, a razón del asedio constante de piratas y corsarios franceses e ingleses interesados en las riquezas de la isla. El ordenamiento urbano y territorial fue condicionado, entonces, en gran medida, por las eventualidades con respecto al recinto fortificado y por las exigencias militares.

En el caso de la Villa San Cristóbal de La Habana, que particularmente interesa (luego renombrada como La Habana y constituida capital asentada en la bahía del mismo nombre o puerto Carenas), se configuró a modo de una parcelación reticular de tipo hispánica organizada de manera rectangular con plazas y enfocada al desarrollo, no solo militar, sino también administrativo y cívico de la metrópoli; además, con espacios y normas respecto a la higiene y el ornato. Sin embargo, para el año 1762, la isla cayó en manos de Inglaterra, centrada en abrir el monopolio comercial español de Cuba a territorio europeo. Un año después España cedió a los ingleses la Florida, a cambio de la devolución de la isla cubana.

Con el regreso de los españoles a la isla se concretaron en La Habana obras civiles próximas al litoral y vinculadas a actividades culturales, intelectuales, entre otras: el Teatro de la Alameda en el año 1775 (Hernández, 2008), las publicaciones de *La Gazeta* y el *Papel Periódico de La Habana* en el año 1790 (López, 2007, p. 1). Igualmente el Ferrocarril en el año 1837 y el Acueducto de Albear.

En este período tuvo su desenlace la sostenida explotación de africanos esclavistas, quienes con constantes revueltas desde el año 1868 y por una década alteraron las relaciones de poder existentes. El flujo de obras e inversiones cambió su ritmo, dando apoyo a inversiones emergentes vinculadas a la guerra en la isla. En el año 1878 los políticos españoles y dirigentes cubanos firmaron un acuerdo de paz con la promesa de reformas que no fueron cumplidas por España. Esto provocó una nueva guerra por la independencia en el año 1895.

Los norteamericanos, en su interés por extender su influencia y formarse como potencia, ofrecieron su apoyo para intervenir en la liberación, no solo de Cuba, sino también de países latinoamericanos y del Caribe, que sufrían igualmente los avatares de las luchas independentistas: Buenos Aires, Chile, Panamá, entre otros (Guerra, 1993). De esta manera, en el año 1898 llegó al país la embarcación de la armada militar americana USS Maine. Su inexplicable explosión en la Bahía de La Habana y la pérdida de más de doscientos tripulantes sirvió de pretexto para la primera intervención norteamericana a inicios del siglo XX.

## **Desarrollo del artículo**

*Malecón de La Habana: primera etapa constructiva*

Con la intervención norteamericana en Cuba en el año 1901 se estableció de manera prioritaria un ensanche de extramuros en el espacio costero y capitalino de la isla. Por una parte, para dar prioridad a la necesaria eliminación de la insalubridad existente que provocó enfermedades como la fiebre amarilla. Insalubridad vinculada en gran medida a un sistema de movilidad mediante coches con caballos que expelían inmundicias en sus recorridos. Asimismo, debido a una excesiva población residencial próxima al litoral y que también contribuía a incrementar los desechos de la mano de sus caminatas entre rocas y mugre residual (ver figura 1). Por otra parte, debido a la cercanía con el mar, lo cual era motivo de constantes amenazas de inundaciones a partir de los temporales del Golfo.



*Figura 1.* Insalubridad y proximidad de las construcciones en La Habana frente a las costas del litoral de Cuba. (De las Cuevas, J., 2006).

Las circunstancias en cuestión imponían a los gobernantes de turno nuevas medidas al respecto. De este modo y en una revisión de los archivos arquitectónicos de la época, los norteamericanos aprobaron la construcción a lo largo del litoral habanero de la denominada Avenida del Golfo. Esta también conocida de manera coloquial por la ciudadanía como Malecón de La Habana (Collazo, 2008) y dada la propuesta de una gran muralla rompeolas como hito entre las aguas y la vía citadina.

En el mismo año de la intervención y para llevar a cabo la obra se tomaron de referencia los dibujos establecidos por el ingeniero cubano Francisco de Albear y Fernández de Lara. La construcción quedó a cargo de los ingenieros norteamericanos Mr. Mead y Mr. Whitney, quienes avanzaron en los primeros quinientos metros del Malecón (Morillas y Morillas, 2006) y con una orientación este-oeste, que partió desde el Castillo de San Salvador de la Punta.

En el año 1902, con el cese de la intervención norteamericana, se detuvo la obra. Sin embargo, un año de intervención permitió insertar en Cuba las primeras tecnologías constructivas en hormigón armado con acero de refuerzo y que se utilizaron en la realización del primer tramo del Malecón (ver figuras 2 y 3).



*Figuras 2 y 3.* La imagen de la izquierda muestra el muro de contención del tramo inicial del Malecón de La Habana. La imagen de la derecha da evidencia de los detalles constructivos del mismo. (De las Cuevas, J., 2006).

La llegada al poder del nuevo presidente constitucional cubano Tomas Estrada Palma, durante su período de mandato del año 1902 al año 1906, estuvo apoyada por los Estados Unidos. A partir de tales influencias las edificaciones y terrenos colindantes al iniciado Malecón fueron subastados, repartidos y comprados por los norteamericanos que manipulaban la presidencia, con lo cual aumentaron las inversiones en la zona de la mano de una clase adinerada que se posicionó en las proximidades del mar.

Se promovió entonces una política de imagen y arquitectura de poder a la par de la construcción de espacios públicos, aristocráticos y barrios de élite como el Vedado. Destacó la construcción de la Glorieta de la Banda Municipal y del Hotel Miramar. Ambos proyectos favorecidos por una creciente población habanera de doscientos cincuenta mil habitantes (Quintana, 2010); además por la llegada del automóvil, el tren eléctrico y la proyección del alcantarillado. Sin embargo, a la par de este proceso de inversiones se desataron los desastres climáticos de inicios de siglo. La construcción del tramo inicial del Malecón se fragmentó parcialmente por las fuertes olas de Golfo. Frente a tales circunstancias las clases acomodadas exigieron reformas a la obra, que les protegieran del enemigo marítimo. Así, se motivó la continuación del proyecto con una nueva prospectiva de separación de la vía, treinta metros respecto del litoral.

#### *Malecón de La Habana: segunda etapa constructiva*

La planificación inicial de la Avenida del Golfo con su Malecón y que contemplaba vegetación arbórea, mobiliario urbano y luminarias, se replanteó por su posible deterioro ante los rigores climáticos. Se eliminaron entonces del proyecto los iniciales elementos urbanos complementarios a la vía y se puso énfasis en el fortalecimiento e inversión de su muralla rompeolas.

De esta manera en el año 1913 y con su posicionamiento como nuevo presidente, el cubano Mario García Menocal decidió protagonizar la continuación del Malecón, que duró en esta segunda etapa hasta el año 1919 (Torres, 2011). Asimismo, bajo su Gobierno se crearon también en la capital obras de pavimentación, la finalización del alcantarillado, la inserción del sistema telefónico, la construcción de las academias de Historia, Artes y Letras y la construcción del Banco Territorial de Cuba, entre otras.

La responsabilidad de la continuación del Malecón se delegó, en esta segunda ocasión, a la firma de contratistas Arellano y Mendoza, quienes ganaron mediante licitación el derecho al seguimiento de la obra por \$2 000 101 millones de pesos. A este costo se le adicionaron posteriormente gastos extras vinculados principalmente a rellenar profundidades de hasta cinco metros en determinadas áreas de la zona.

Como afirman Morillas y Morillas (2006) esta nueva etapa contempló a nivel técnico una construcción del muro con hileras tablestacas de hormigón armado y pilotes empotrados en profusión cada dos metros y medio. Sobre los mismos se colocaron arquitrabes de hormigón armado por encima de bloques huecos de cinco por cuatro metros de base, dos metros de altura y para posteriores rellenos (ver figuras 4, 5, 6 y 7). Los bloques, también en hormigón, se prefabricaron en una planta nacional construida a raíz del proyecto. Su montaje contempló dejar el acero de refuerzo visto y para la fundición con cemento a lo largo del muro.



*Figuras 4, 5, 6 y 7. Desde la imagen superior izquierda se establece el ciclo del proceso constructivo del segundo tramo del Malecón de La Habana. (Britinho, 2010, 27 de diciembre).*

El material empleado en este segundo tramo fue: en cemento Portland 17 000 toneladas, en arena 22 000 metros cúbicos, en piedra picada 45 000 metros cúbicos y en piedra rajón para muros y cimentaciones 35 000 metros cúbicos. Asimismo se emplearon más de 4000 toneladas de barras de acero, 295 toneladas de vigas de acero y un millón de pies de madera.

Finalmente, la terminación de este tramo se concluyó en las pocetas costeras de los Campos Elíseos, próximas al Torreón de San Lázaro en la Plaza Antonio Maceo. En total los dos primeros tramos de avance del Malecón ascendían a 2000 metros lineales de longitud.

#### *Malecón de La Habana: tercera etapa constructiva*

En el año 1925 la población en la capital ascendía a más de 600 000 habitantes, quienes mediante voto electoral eligieron al nuevo mandatario de la República de Cuba Gerardo Machado. Este, con apoyo del secretario de Obras Públicas Carlos Miguel de Céspedes, estableció la continuación del Malecón de la mano de una amplia inversión en el desarrollo urbano y de edificios emblemáticos en La Habana.

Respecto a estos edificios, se destaca la construcción del Capitolio Nacional, inaugurado en el año 1929 y que se proyectó como sede de la cámara legislativa. Esta obra incluyó recubrimientos importados en mármoles italianos y alemanes de las casas Fratelli Remusi y Grasya. Su costo oficial ascendió a \$16 640 743.30 millones de pesos (De las Cuevas, 2012).

También se construyó el edificio Bacardí de la empresa ronera. Se estableció el replanteamiento de la Universidad de La Habana y de su gran escalinata hacia la calle San Lázaro en el Vedado. La institución educativa en cuestión ya existía desde el año 1728 establecida como el primer centro de Educación Superior de Cuba regido por los frailes Dominicos e inaugurada bajo el nombre de Real y Pontificia Universidad de San Gerónimo de La Habana.



Con relación a la inversión urbanística el presidente Machado, a través del Ministerio de Obras Públicas (MOP) de la época, contrató al arquitecto y paisajista francés Jean Claude Nicolás Forestier, para regularizar y proyectar las áreas verdes y paisajes de la capital. El arquitecto era reconocido desde el año 1913 por sus trabajos: “el Parque María Luisa, en Madrid; los Jardines de Miramar, en Montjuic, Barcelona; y [obras] para las ciudades de Marruecos y Lisboa, además del diseño de la Vía Costanera en el Río de La Plata, en Buenos Aires” (Quintana, 2001, p. 11). Con tales precedentes Forestier llevó a cabo en La Habana la ejecución de los paisajes del reparto Miramar habitado por la clase acomodada, el parque de La Fraternidad Americana y el Paseo del Prado. Este último abarcaba desde el Capitolio Nacional hasta la intersección con la Avenida Malecón, por continuar.

De esta manera y hasta el año 1933 cuando finalizó el mandato del presidente Machado, se erigió el tercer tramo del Malecón. En esta etapa la obra se concretó hasta la calle 23, ubicada en medio del barrio Vedado. La misma sería distinguida además desde lo alto del Hotel Nacional de Cuba, que inició su construcción en el año 1928 y que prometía ofrecer una hermosa perspectiva visual de todo el tramo construido del Malecón y la Bahía de La Habana (ver figura 8).



Figura 8. Vista aérea del tercer tramo del Malecón de La Habana en 1928. En el centro de la fotografía se muestra el terreno donde se inicia la construcción del Hotel Nacional de Cuba. (De las Cuevas, J., 2006).

#### *Finalización del Malecón: cuarta etapa constructiva*

Desde el año 1933 y hasta el año 1940 se sucedieron de manera inestable en la República de Cuba nueve presidentes constitucionales. Esta inestabilidad política y económica aconteció en medio de la conocida como la Gran Depresión norteamericana y mundial del año 1929. Por tal razón, entre otros elementos, no fue hasta la llegada al poder en el año 1933 del mandatario cubano Fulgencio Batista y Zaldívar, y en su segundo período constitucional desde el año 1952 y hasta 1959, que se prosiguió de manera estable con la prolongación del Malecón (ver figura 9).



*Figura 9.* Construcción del tramo final del Malecón de La Habana bajo el Plan de Obras del presidente Batista. (García, R. C., 2014, 20 de noviembre).

Así, como parte del Plan de Obras de Batista y nuevamente bajo el soporte financiero y logístico de los Estados Unidos, se dio fin a la construcción de una avenida amurallada de aproximadamente ocho kilómetros en total y que demoró más de cincuenta años en ser culminada (Samuels, 2013). De esta manera la imagen urbana del Malecón se concretó en una vía rápida de seis carriles en dos sentidos y que culminaron en el río Almendares. Respecto de la referencia urbana para la ubicación final de la obra en cuestión se establece como punto de cierre el Túnel de la Avenida Línea (Bianchi, 2010), a unos doscientos metros aguas arriba del mencionado río (ver figura 10).



*Figura 10.* Ubicación final del Malecón con referencia al Túnel de la Avenida Línea en el Vedado. (Arego, A. Y., 2010, 14 de noviembre).

### *Resquebrajamiento y rehabilitación*

En el año 1959 Batista es derrocado de su cargo mediante un proceso revolucionario liderado entre otros por Fidel Castro Ruz, quien en el mismo año tomaría el control de la isla como presidente. A partir de ese momento las viviendas, propiedades y negocios de los norteamericanos e inversores residentes en los barrios adinerados, ingenios azucareros, entre otros, se embargaron. Ello de la mano de la salida masiva del país por los mismos, así como de propietarios nacionales de clase alta también poseedores de grandes bienes.

En este proceso se entregaron las propiedades civiles a las familias de bajos recursos de la población, quienes pasaron del desalojo habitual a posicionarse legalmente de habitaciones y propiedades ostentosas. Asimismo, las viviendas desocupadas frente al Malecón también fueron entregadas a la ciudadanía.



Tal cambio de poder quebró radicalmente las relaciones con los norteamericanos. Con ello se rigidizó, por parte de los Estados Unidos, la apertura comercial de la isla, así como la posibilidad de importación. Como consecuencia Cuba dependió totalmente del sistema económico soviético desde el año 1959 y hasta la desaparición del mismo con la caída del muro de Berlín en el año 1989.

Para la década del noventa La Habana cedió a una superpoblación territorial de densidad media de entre “cuatrocientos y quinientos habitantes por hectárea” (Plan Maestro, 2011, p. 4). El desarrollo urbano que un momento histórico se proyectó e inició, tanto por los interventores españoles como por los norteamericanos dio un giro. Luego del año 1959 el país se caracterizó por un marcado freno en la inversión urbanística y arquitectónica. La misma estructura física albergó mayor cantidad de habitantes y provocó el hacinamiento en la capital.

Respecto al Malecón, los constantes avatares meteorológicos, el salitre y la falta de constancia en su mantenimiento durante más de veinte años, provocaron el resquebrajamiento de algunas franjas del muro, aceras (ver figura 11) y de un frente habitacional, de hasta de tres niveles con portales públicos y fachadas alineadas, declarado en los años noventa como inhabitable.



*Figura 11.* Afectaciones en el Malecón de La Habana. Malecón habanero, sitio de todos los cubanos (Radio Rebelde 2011).

La principal zona afectada por el clima, hacinamiento y falta de mantenimiento se denominó “Malecón Tradicional” (Plan Maestro, 2011). Esta franja concentraba una población de alrededor de 7 021 mil habitantes y abarcaba un kilómetro y medio de longitud. Su prolongación se extendía desde los límites del Centro Histórico inmediatos al Paseo del Prado y hasta el entorno del Parque Maceo. A partir de tales circunstancias se estableció una promesa del Gobierno fidelista para realizar la planificación y regeneración del tramo en cuestión y zonas aledañas.

Así, la Dirección de la Oficina del Historiador de La Habana en tanto entidad autónoma a cargo de Eusebio Leal Spengler y con privilegios administrativos propios, pautó con países como España y Suiza convenios internacionales de cooperación económica para dar solución al tema. A partir de tales gestiones y durante parte de los años noventa y dos mil se posibilitó entonces de manera paulatina remozar la franja del Malecón afectada.

Por otra parte se llevaron igualmente a cabo, en la misma zona, la construcción de espacios de servicios complementarios: tiendas para la venta de ropa y calzado, cafeterías, restaurantes, hoteles, entre otros y que apuntaban a potenciar el turismo como uno de los sectores fundamentales para impulsar la economía nacional dependiente y en estancamiento. Con respecto a las viviendas afectadas, unos 2 056 mil domicilios, que se desalojaron por estar inhabilitados de manera crítica, acogieron nuevamente a sus dueños albergados por el Gobierno y luego de la repotenciación de la zona (ver figura 12).



Figura 12. Unidad Inversionista del Malecón a cargo del proyecto de rehabilitación de la vivienda social capitalina del litoral habanero. (Ubieta, 2013, 5 de abril).

## Resultados y discusión

El establecimiento de La Habana como capital se debe a un asentamiento estratégico vinculado al control de la costa perimetral. Este control está relacionado en gran medida con la circunstancia geográfica de la Bahía y con ella la factibilidad e interés hacia la misma como puerto de paso obligatorio para navíos y flotas, así como puente de comunicaciones comerciales vía mar. Además, a partir de la ubicación de la ciudad en la zona norte de Cuba, en tanto ruta de entrada y de salida desde América y hacia Europa.

La ventaja comercial de la isla viene acompañada de disputas militares por el poder, en específico de españoles, ingleses, norteamericanos y los mismos cubanos; asimismo conlleva a constantes saqueos externos. Su ventaja geográfica en cambio implica afectaciones climáticas vinculadas a las corrientes del Golfo.

En este sentido, los asentamientos de las clases adineradas a lo largo del litoral como zona de interés, demandan la implementación de un eje vial de conexión y saneamiento costero que se concreta en la Avenida Malecón. Esta obra urbana caracterizada por un desarrollo longitudinal orientado de este a oeste y con una extensión de aproximadamente ocho kilómetros.

Esta longitud concretada en su totalidad durante cuatro etapas interrumpidas, que acontecieron desde el año 1901 y hasta el año 1959. Cada una con singularidades propias y circunstancias particulares que determinaron su desarrollo.

En el caso de la primera etapa constructiva, esta se llevó a cabo durante un año en el cual se avanzaron 500 metros, debiendo replantearse el proyecto formal y dimensionalmente por los desastres climáticos que acontecieron en la isla. Ello, a nivel morfológico, implicó un aumento del ancho de la vía dando preponderancia al factor de protección y dejando de lado elementos menores de equipamiento urbano como luminarias, mobiliario urbano y vegetación.

En el caso de la segunda etapa, esta duró seis años en los cuales se avanzaron 1500 metros. Su proceso de desarrollo, aunque aparentemente más lento que el anterior y al avanzar 250 metros por año, estuvo condicionado por el aumento de rubros de transporte y relleno para llevar a cabo los metros de ampliación no contemplados originalmente.

Respecto a la tercera etapa, la misma se concretó en ocho años con un adelanto aproximado de 1100 metros y para un total de 138 metros de avance anuales. Sin embargo, de la aparente disminución en el rendimiento del trabajo, los recursos e inversiones de la época se dispersaron en la ciudad creando varios focos de intervención urbana y paisajística como el

Paseo del Prado, los paisajes del reparto Miramar, entre otros.

Finalmente, la cuarta etapa se desarrolló durante siete años en los cuales se avanzaron aproximadamente 3900 metros. De esta manera esta última fase se constituyó como la de mayor rendimiento en los trabajos, con un avance del sesenta por ciento respecto a la longitud total de la obra. Se considera en este sentido que el avance de las tecnologías constructivas en esta última fase propició la diferencia de los ritmos de trabajo. Asimismo la proximidad con la desembocadura del río Almendares, en tanto punto extremo para la culminación de la Avenida, implicó una mayor facilidad en la logística de abastecimiento de materiales como la madera para encofrados, tablestacados; igualmente de arena y material pétreo para la fabricación de los hormigones.

Como cierre, cabe destacar que existen períodos en los cuales se cesó el avance de la vía. Pero no se conocen particulares, ya que en los documentos publicados constan datos dispersos fundamentalmente sobre los períodos activos. Ello deja vacíos por indagar, como complemento de la historia del Malecón, lo que da pie para llevar a cabo nuevos debates sobre la misma.

## Conclusiones

La historia del Malecón se registra como narrativa y según datos disgregados, a partir principalmente del triunfo de la Revolución cubana en el año 1959 y bajo el enfoque del Gobierno revolucionario de Fidel Castro Ruz. Ello con intereses históricos vinculados en esencia al proceso revolucionario y no a desarrollos urbanos o arquitectónicos financiados en gran parte por los norteamericanos.

Con relación a la obra en cuestión y a su tiempo de desarrollo, se encuentra que sus fases interrumpidas no obedecen a una referencia de planificación técnica integral, sino a un flujo de inversión irregular que dependió de las circunstancias políticas de la isla; también medioambientales. Asimismo, de circunstancias externas y mundiales como la Gran Depresión del año 1929 de los Estados Unidos.

Para finalizar, es importante resaltar que aunque destaca históricamente en esta construcción urbana una lógica para su generación y desarrollo, su carácter simbólico se impone a la fecha como un espacio abierto de encuentro social, donde confluyen principalmente jóvenes y turistas nacionales e internacionales. Así emerge el valor sociocultural de esta vía amurallada, que trasciende como hito urbano y se constituye en uno de los símbolos principales del país y de la capital.

## Referencias

- Arego, A. Y. (2010, 14 de noviembre). “Antes del Túnel de Línea y 5ta Avenida”. *Ubicación final del Malecón con referencia al Túnel de la Avenida Línea en el Vedado* [fotografía]. Recuperada de <https://albertoyoan.com/2010/11/14/antes-del-tunel-de-linea-y-5ta-avenida/comment-page-1/>
- Bianchi, C. [Cuby]. (2010, 2 de septiembre). *El Malecón Habanero. Su Historia*. [Archivo de video]. Recuperado de <http://www.youtube.com/watch?v=6F--gc755xs>
- Britinho (2010, 27 de diciembre). “El Malecón habanero y su construcción”. *Proceso constructivo del segundo tramo del Malecón de La Habana* [fotografía]. Recuperada de <http://www.arquitecturacuba.com/>
- Cárdenas, E. (2009). “El patrimonio de la producción en la historiografía cubana”. *Arquitectura y urbanismo* 30 (2-3), pp. 6-12. Recuperada de <http://www.redalyc.org/pdf/3768/376839857002.pdf>

- Collazo, A. (2008). "Centro Habana y los nombres de sus calles". *Perfiles*. Recuperada de [http://www.perfiles.cult.cu/article.php?article\\_id=204](http://www.perfiles.cult.cu/article.php?article_id=204)
- De las Cuevas, J. (2012, 17 de enero). *Apuntes de una conferencia: La construcción del Capitolio Nacional* [Entrada en blog]. Recuperada de <http://arquitectura-cuba.blogspot.com/2012/01/la-construccion-del-capitolio-nacional.html>
- De las Cuevas, J. (2006). *Cuba para guardar la memoria* [fotografías]. Recuperada de Archivo iconográfico del Ministerio de la Construcción. Sevilla: Junta de Andalucía y Consejería de obras públicas y transportes.
- Escribano, G. (2014, 26 de diciembre). *La relación Cuba-Estados Unidos* [Entrada en blog]. Recuperada de <http://redaccion.nexos.com.mx/?p=6695>
- García, R. C. (2014, 20 de noviembre). "La otra historia del Malecón habanero". *La letra incómoda* [fotografía]. Recuperada de <https://laletincomoda.wordpress.com/2014/11/20/la-otra-historia-del-malecon-habanero-fotos/>
- Guerra, S. (1993). "La revolución independentista de Cuba y la Guerra de 1898 desde la perspectiva de América Latina". *Contrastes* (7-8), pp. 63-79. Recuperado de <http://revistas.um.es/contrastes/article/view/85191/82071>
- Hernández, M. (2008). *El primer teatro de la Habana: El Coliseo (1775-1793)*. Canarias: Ideas.
- López, J. A. (2007). "Octubre 24 de 1790: aparición de la primera publicación periódica cubana". *Acimed 15* (4). Recuperado de <http://bvs.sld.cu/>
- Morillas, F. y Morillas, D. (2006). "La Habana: ciudad monumental. Balance de su desarrollo arquitectónico urbanístico". En *La República (1902-1959)*. *La Jiribilla 5* (278). Recuperada de [http://www.lajiribilla.co.cu/2006/n278\\_09/fuenteviva.html](http://www.lajiribilla.co.cu/2006/n278_09/fuenteviva.html)
- Piqueras, J. A. (1998). *Diez nuevas miradas de historia de Cuba*. Castelló de la Plana: Universitat Jaume I.
- Plan Maestro (2011). *Programa de estudio para la recuperación del Malecón Tradicional ante los retos del cambio climático*. La Habana: Oficina del historiador de la ciudad. Recuperado de <http://www.planmaestro.ohc.cu/recursos/papel/proyectos/pro-cambio-cosude.pdf>
- Quintana, N. [Wenceslao Cruz]. (2010, 2 de marzo). *El Urbanismo en Cuba: Una Visión Histórica* (Parte IV). [Archivo de video]. Recuperado de [https://www.youtube.com/watch?v=sY8MRSk\\_Bxc](https://www.youtube.com/watch?v=sY8MRSk_Bxc)
- Quintana, N. (2001, agosto). "Arquitectura y Urbanismo en la República de Cuba (1902-1958): antecedentes, evolución y estructuras de Apoyo". En *Congreso Internacional de Asociación de Estudios Latinoamericanos LASA*. Congreso llevado a cabo en Washington DC, Estados Unidos. Recuperado de <http://lasa.international.pitt.edu/Lasa2001/QuintanaNicolas.pdf>
- Radio Rebelde (2011). "Malecón habanero, sitio de todos los cubanos". *Afectaciones en el Malecón de La Habana* [fotografía]. Recuperada de <http://www.radiorebelde.cu/de-cuba-y-de-los-cubanos/malecon-habanero-sitio-todos-cubanos-20110819/>
- Samuels, D. (30 de julio de 2013). "El Malecón habanero, observatorio de la capital". *Tribuna de La Habana*. Recuperado de <http://www.tribuna.cu/>
- Torres, T. (7 de septiembre de 2011). "Nuevos aires soplan en el Malecón: símbolo de la ciudad". *Habana Patrimonial*. Recuperado de <http://www.ohch.cu/>
- Ubieta, E. (2013, 5 de abril). "La Habana construye un nuevo Malecón I". *Unidad Inversionista del Malecón a cargo del proyecto de rehabilitación de la vivienda social capitalina del litoral habanero* [fotografía]. Recuperada de <http://la-isla-desconocida.blogspot.com/2013/04/la-habana-construye-un-nuevo-malecon-i.html>

