

El Malecón de La Habana



Por: *Ciro Bianchi Ross*

El anuncio de un proyecto para alzar el muro del Malecón de La Habana sigue generando comentarios y polémicas por más que insistan sus patrocinadores en que apenas traerá variaciones en la fisonomía del lugar. Los que no están de acuerdo aducen que nada resolverá pues mientras más alto sea el muro, más saltarán las olas, sin contar la enorme cantidad de recursos que recabaría dicho empeño en una ciudad que tiene necesidades constructivas más importantes e incluso perentorias. Añaden, por otra parte, que elevar el muro a 1,25 centímetros, esto es 65 centímetros más de su altura actual, equivaldría a impedir la contemplación del mar y dificultaría para muchos la posibilidad de sentarse a enamorarse o, sencillamente, a tomar en fresco en lo que se ha definido como el banco más largo del mundo y otorga un toque distintivo a la ciudad que sin él ni sería la misma.

El escritor, que ha visto el mar llegar a Línea y G e inundadas las zonas bajas de El Vedado, no participará de esa polémica. Solo quiere recordar que hace años Eduardo Robreño escribió que cuando ocurría un ras de mar era por Galiano por donde primero penetraba el agua debido al desnivel bastante profundo que existe en dicho lugar, sin contar que hubo ocasiones, como cuando el ciclón de 1926, en que el agua llegó a la calle Colón por el Paseo del Prado, y hasta Ánimas, por Campanario, cuando el

ciclón de 1919.

Añadía Robreño que de los tres cuadrados que tiene el Malecón, es por el que está comprendido entre las calles San Nicolás y Manrique por donde más fuerte ataca las olas, debido a lo bajo del muro y ser muy pequeño el espacio que ocupan los arrecifes. Existe también una desproporción entre la altura del muro que empieza en la calle Lealtad y el resto del que circunda el paseo.

LA PRIMERA PIEDRA

El Malecón es la primera avenida que merece tal nombre en La Habana. Su construcción no obedeció a la intención de mejorar el tránsito, sino a razones de salubridad y ornato. Antes de su construcción los arrecifes, verdaderos basureros, aparecían cubiertos de toda suerte de inmundicias, mientras que el viajero que arribaba por mar veía, al entrar a la ciudad, el feo y deprimente espectáculo de los fondos y patios de las casas de la calzada de San Lázaro. Con el Malecón, el panorama cambió y pronto pudo La Habana mostrar, a su entrada, un semicírculo bordeado de nuevos edificios y a toda hora, pero en especial por las noches, un paisaje dotado de singular hermosura.

Corre entre dos fortalezas coloniales, la de la Punta y la de la Chorrera. Sus ocho kilómetros de extensión se construyeron por tramos a lo largo de décadas. Empezó a construirse en los días de la primera intervención militar norteamericana, bajo el mando del gobernador Leonardo Wood. La primera piedra se colocó el 6 de mayo de 1901, y un año después, el 20 de mayo, al instaurarse la República, llegaba hasta la calle Crespo, con unos 500 metros construidos de un proyecto que contemplaba árboles y farolas sobre el muro, idea que se abandonó con llegada del primer norte.

Prosiguió la obra y en 1909 llegó a Belascoaín, y en 1916 al torreón de San Lázaro, lo que obligó a rellenar la caleta del mismo nombre (frente al hospital Hermanos Ameijeiras) con sus 93 metros de ancho en su boca y 5,5 metros de profundidad. Sucedió sin embargo algo tremendo. Cuando el ciclón del 9 de septiembre de 1919, el mar levantó en peso ese tramo y arrojó enormes piedras y trozos de concreto a bastante distancia, con daños e inundaciones nunca vistos ni recordados por la ciudadanía, situación que no pocos ingenieros atribuyeron a la construcción del Malecón.

Criterios que ocasionaron que el tramo de la caleta no se reconstruyó hasta 1923 cuando desde dos años antes el muro llegaba desde el torreón a la calle 23. En este tramo, en específico desde el promontorio de la batería de Santa Clara, donde se edificaría en 1930 el Hotel Nacional, hasta la calle O, se impuso separar el muro unos treinta metros del litoral y rellenar un área de más de 104 mil metros cuadrados a fin de erigir allí el monumento al Maine. Esto ocurrió en 1923, en tiempos del gobierno de Alfredo Zayas. Desde allí se contempló, pero no se ejecutó, la prolongación del muro hasta la batería número 3, donde se construiría la embajada norteamericana, y la batería número 4, actual parque deportivo José Martí. El terrible ciclón del 26 destruyó el monumento al Maine, que hubo necesidad de reconstruir.

En 1930 el presidente Gerardo Machado y Carlos Miguel de Céspedes, su ministro (secretario) de Obras Públicas llevaron el Malecón hasta la calle G. Batista, en 1955, lo llevó hasta Paseo. Nueva dificultad en el avance del muro hacia el oeste. Se le interpuso el Palacio de Convenciones y Deportes, en Paseo y Mar, donde se halla la fuente de la juventud, frente al hotel Riviera. Se impuso la demolición de ese inmueble y la construcción de la Ciudad Deportiva.

Desde 1950 existía la idea de prolongar el Malecón hasta la calle 12, en El Vedado, desde donde un gran puente colgante enlazaría con la avenida Primera del reparto Miramar, hasta cerca de donde se construiría el hotel Rosita de Hornedo, actual Sierra Maestra. En ese tiempo, al oeste del Palacio de los Deportes, no se había construido el muro ni había edificación alguna. Fue la construcción de túnel de Calzada, bajo el río Almendares, en 1958, lo que permitió llevar el Malecón hasta su término actual.

NOMBRES

Cada uno de esos tramos tiene su nombre. El primero, que corre desde el castillo de la Punta hasta el parque Maceo, se llamó originalmente Avenida del Golfo y en 1902 pasó a llamarse Avenida de la República, pero en 1908 fue la Avenida del General Maceo, y al año siguiente, Avenida Antonio Maceo, que es su nombre actual.

El tramo siguiente, que pasa por el costado del Hotel Nacional, donde se erigió el monumento al Maine, se llama Avenida Washington, y sigue, hasta la calle G, la Avenida Pi y Margall, en homenaje al político y periodista español, nacido en Barcelona, que presidió la primera República, en 1873. Fue el único líder republicano que no se dejó arrastrar por el ardor nacionalista y abogó por la independencia de Cuba. El último tramo es la Avenida Aguilera, por Francisco Vicente Aguilera, el hombre más rico de Oriente, que no vaciló en renunciar a su posición y fortuna para incorporarse a la lucha armada en 1868 y que moriría en exilio en la más completa miseria.

En 1927, en tiempos de Machado, su ministro Carlos Miguel de Céspedes extendió el Malecón en sentido contrario. Desde la Punta hasta el comienzo de los muelles, donde se hallaba la vieja Capitanía del Puerto, que desapareció entonces. Es un tramo que carece de la belleza que el mar abierto regala a los tramos restantes, pero tiene el encanto de la vegetación y su amplitud que permite que a su vera se extienda el parque Luz Caballero, con monumentos dedicados a pensadores cubanos, y donde encuentra cabida el Anfiteatro Municipal, bello teatro al aire libre de estilo griego. Este tramo recibió el nombre de Avenida de Carlos Manuel de Céspedes.

Este tramo significó ganarle 111 mil metros cuadrados al mar, que se destinarían en gran parte a parques y soluciones viales. Las obras del muro, sin el relleno, resultó una inversión de más de dos millones de pesos, y la del relleno, otro millón.

EL MALECÓN CON QUE VIVO

Malecón es un nombre genérico y es sinónimo de dique. Los cubanos le damos categoría de nombre propio por lo que lo escribimos con letra inicial mayúscula. No se concibe La Habana sin la Rampa, la escalinata universitaria, la Plaza de la Revolución ni la heladería Coppelia. Tampoco sin su Malecón.

Fuentes: Textos de Juan de las Cuevas y Emilio Roig

<https://www.radiohc.cu/de-interes/caleidoscopio/242863-el-malecon-de-la-habana>



Radio Habana Cuba