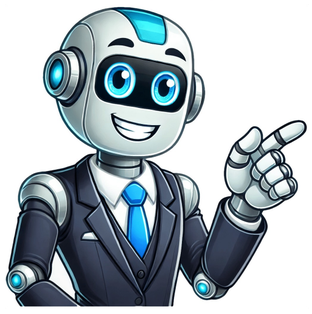
Click Here



Malecón construido sobre pilotes

Biografía de los trabajos de edificación del famoso muro a lo largo de toda la costa norte de la ciudad, desde la bahía hasta el Rio Almendares. Obras y ampliaciones efectuadas desde el año 1901 hasta el 1958. El primer tramo del Malecon comenzó a construirse el 6 de mayo de 1901, proyectado por los ingenieros. Mr. Mead y su ayudante Mr. Whitney, bajo el Gobierno Interventor Norteamericano del Gral. Wood. Litoral habanero antes del Malecón en 1900 Al cesar esta e instaurarse la República, el 20 de mayo de 1902, la obra llegaba a la esquina con la calle Crespo. Esto es, había recorrido un tramo de 500 metros. Viejas fotos del primer tramo del Malecón, construido en 1901. Este primer segmento, de unos 500 metros, se extendía desde la explanada de La Punta hasta la calle Crespo. A causa de la irregularidad de los arrecifes, los cimientos del muro presentaron muchas dificultades en ese primer tramo, precisa Juan de las Cuevas, historiador de la Construcción. El proyecto norteamericano contemplaba la presencia de árboles y farolas en el muro, pero la idea fue desechada al llegar la temporada invernal y entrar los primeros «nortes». Muro del Malecón con bancos a principios del siglo XX La obra continuó su curso. En 1909 llegaba a Belascoaín, donde abrió sus puertas el café Vista Alegre. Segundo tramo del Malecón que se extendía desde la calle Crespo hasta la calle Belascoain Siete años después se extendía hasta el torreón de San Lázaro, para lo que se impuso rellenar la caleta del mismo nombre —frente al actual hospital Ameijeiras— que tenía 93 metros de ancho en la boca y 5,5 metros de profundidad. El huracán del 9 de septiembre de 1919 —el llamado ciclón del Balvanera— afectó grandemente ese tramo; le arrancó trozos inmensos de hormigón y los adentró en la ciudad. A partir de 1921 la obra avanzó hasta la Avenida 23, pero habría que esperar un par de años para que se reconstruyera el tramo frente a la caleta. La obra, al pasar frente al promontorio de la batería de Santa Clara —Hotel Nacional— hasta la calle O, exigía separar el muro unos 30 metros del litoral y rellenar un área de más de 100 000 metros cuadrados, con vistas a la construcción del monumento al acorazado Maine. Malecón de la Habana en 1925 Los estudios para prolongar el Malecón hasta la desembocadura del río Almendares datan de 1914. Extenderlo hacia el sur, desde el castillo de La Punta hasta la Capitanía del Puerto, fue una idea que surgió en 1921. Esta avenida se uniría con el tramo del Malecón ya construido y daría un fácil acceso al puerto desde el Vedado. El proyecto comprendía ganarle 111 000 metros cuadrados al mar, de los cuales gran parte se destinarían a parques y soluciones viales. Las obras del muro, sin el relleno, las obtuvo en subasta la firma de contratistas de Arellano y Mendoza a un costo de 2 101 000 pesos y se calcula que el relleno costó otro millón de pesos adicionales. Para realizar la obra se colocaron a lo largo de la línea donde se construiría el muro dos hileras de tablestacas de hormigón armado; también se hincaron pilotes en profusión cada 2,50 metros. Sobre las tablestacas y los pilotes se corrieron arquitrabes de hormigón armado. El muro se realizó a base de unos grandes bloques huecos de hormigón armado, prefabricados en una planta que hicieron al efecto los contratistas en la Ensenada de Guanabacoa. Estos bloques, aunque de dimensiones variables, tenían como promedio cinco por cuatro metros de área y dos metros de altura y descansaban sobre un fondo preparado con una base de hormigón y después se rellenaban también con hormigón, dejando fuera las cabillas que se empataban con todo el muro fundido a lo largo de la línea de los bloques. Precisa Juan de las Cuevas que en este tramo se gastaron 17 000 toneladas de cemento Portland, 22 000 metros cúbicos de arena, 45 000 metros cúbicos de piedra picada, 35 000 metros cúbicos de rajón, 4 200 toneladas de barras de acero, 295 toneladas de vigas de acero y un millón de pies de madera. La obra se comenzó en marzo de 1926 y se terminó en 1929. Para hacerla posible hubo, en un comienzo, que demoler la glorieta de Prado y Malecón, frente a La Punta, donde la Banda Municipal de Conciertos amenizaba las retretas. Obstaculizaba el tráfico hacia el puerto. Esa glorieta, decía el arquitecto Bay Sevilla, fue la primera obra de hormigón armado, esto es con cabillas, que se realizó en Cuba. El general Gerardo Machado y Carlos Miguel de Céspedes, su inquieto ministro de Obras Públicas, extendieron el Malecón hasta la calle G. Precisamente en G y Malecón quería Céspedes, en un acto de guataquería insuperable, erigir un monumento a Machado, pero el dictador fue derrocado antes y él, su ministro y otros funcionarios de su régimen tuvieron que salir de Cuba. Otro dictador, el general Fulgencio Batista, alrededor de 1955 adelantó el Malecón hasta la calle Paseo, pero allí se interpuso el Palacio de Convenciones y Deportes, situado donde hoy se encuentra la Fuente de la Juventud, frente al hotel Havana Riviera. Desde 1950 se hablaba de prolongar el Malecón hasta el nivel de la calle 12, en el Vedado, para, a través de un puente colgante gigante, enlazar con la Avenida Primera de Miramar, cerca de donde después se edificó el hotel Rosita de Hornedo, hoy hotel Sierra Maestra. En esa época, al oeste del Palacio de Convenciones y Deportes no se había trazado el Malecón ni existían en el área viviendas u otras edificaciones. Pero la construcción del túnel de Calzada, bajo el río Almendares, en 1958, determinó que el Malecón enlazara con esa vía subterránea que terminaría uniéndolo, ya en 1959, con la Quinta Avenida. El artículo original de Ciro Bianchi "De mi cartera", fue publicado el 6 de Agosto del 2016 en el periódico Juventud Rebelde. El Malecón es una ancha avenida que corre a todo lo largo de la costa norte de la ciudad de la Habana, desde el Castillo de la Punta en la entrada de la bahía, hasta la desembocadura del rio Almendares, por alrededor de 7 km. Está separada del mar por una ancha acera y un muro 1 metro de altura que es el verdadero Malecón. El Malecón es un símbolo de la ciudad. Es el lugar preferido de los habaneros para correr, caminar, sentarse en las noches calurosas, pescar, admirar el paisaje o simplemente pasar el tiempo. Algunos muchachos se arriesgan a bañarse en el acantilado, aunque es peligroso. Es un lugar de citas de parejas de enamorados, de amigos para charlar y de los que buscan una relación. A lo largo del muro se pueden ver vendedores, músicos improvisados y todo tipo de personajes. En invierno cuando entran los frentes fríos, es invadido por las olas y queda desierto. El autor. Comparta esta página En 1563 -año en que se creó la Real Audiencia de Quito- se inició en Guayaquil la construcción de una de las obras más importantes de esta ciudad, y cuya culminación se vería casi quinientos años después: El Procurador Andrés Contero dispuso el relleno de un pequeño estero que entraba a la altura de donde hoy se encuentra el Museo de los Bomberos, en la Planchada, y posteriormente la construcción de una pequeña calle -junto al río- que al poco tiempo llegó hasta el Estero de Villamar, convirtiéndose en el primer Malecón de la naciente ciudad de Guayaquil.Para entonces la actividad comercial de Guayaquil había adquirido gran desarrollo y notable importancia. Utilizando como medio de transporte la navegación por los ríos Daule y Babahoyo, los productos de la región se movilizaban de un punto a otro con relativa facilidad, y por el río Guayas -gracias a las facilidades que empezaban a brindar los diferentes muelles y embarcaderos que se construían a los largo de la entonces corta Calle de la Orilla- ingresaban y salían los productos que se comercializaban con las costas de Tumbes y las poblaciones aledañas.Según cuenta la "Descripción de las Indias", de Fray Reginaldo de Lizárraga, escrita entre 1560 y 1602, la historia de la calle de la orilla está ligada al rico comercio que, desde tiempos inmemoriales, se desarrolló en "la ribera de un río grande y caudaloso" al que, en los tiempos de la navegación a vela y canalete, "no se puede entrar si no es con creciente de la mar, ni salir si no es en menguante" puesto que, "tanta es la velocidad y violencia del agua creciendo o menguando" -"...en tres crecientes llegamos al amanecer del sábado 23 ala ciudad" -escribe en su diario de 1740, Don Miguel de Santisteban- habiendo pasado las dos vaciantes, dados fondos en aquellos parajes donde la corriente del río tiene menos fuerza y en que la distancia del bosque a la orilla preserva en gran parte de la incomodidad de los mosquitos...""Todo este río, a lo menos en la madre que yo vi, es abundante en caimanes y lagartos - relatan las crónicas de Lizárraga - vi a los indios que remaban y guiaban las balsas, darles de palos con los botadores para que nos dejasen pasar"-continúa el relato- "duermen en tierra y en ella son perezosos". Era tal la abundancia de lagartos, que Lizárraga la comparó con los episodios vistos en Panamá, cuando en una oscura madrugada de San Juan, (mes de junio), mientras "El caimán estaba durmiendo en tierra" tres mujeres "llegaron al río y en unas pozas entraron a bañar... y saliendo una a enjuagarse, le pareció peña el caimán dormido y se sentó...".Ya para 1574, los Dominicos edificaron la Iglesia de su Orden en las faldas del cerro Santa Ana, utilizando en su construcción -por primera vez en la región- materiales no perecibles como piedra y adobe.Entre 1736 y 1741, Jorge Juan y Antonio de Ulloa, que habían llegado integrando la Misión Geográfica de Francia, refiriéndose a la Calle de la Orilla escribirían en sus Noticias Secretas de América, Entre 1736 y 1741, "Tiene aquella ciudad tres fuertes para defenderse..." "los dos contiguos a ella en la misma orilla del río y el otro a las espaldas, resguardando la entrada de un estero -más adelante, continúa la narración expresando que: "la construcción de los primeros es toda de estacada, de una madera muy fuerte y que se mantiene incorruptible debajo del agua..."Hacia 1754, el Presidente de la Real Audiencia, Don Juan Pío Montúfar, observaba que "En el sitio que nominan Ciudad Vieja está una planchada de cal y piedra que hace figura de media luna... es ella de largo de ocho varas y ancho correspondiente... "Estas descripciones -de estacadas y planchadas -hablan, de alguna manera, de cómo se inició y desarrolló la Calle de la Orilla, o Malecón.Otro de los factores que determinaron el desarrollo de la Calle de la Orilla fue el que "Todos procuran fabricar sus casas junto al río, no sólo para gozar de la diversión que ofrece el tráfico de él, cuanto para participar de sus vientos saludables y frescos...", y así lo señalan Jorge Juan y Don Antonio de Ulloa en su "Relación Histórica del Viaje a la América Meridional, en 1748.Sobre ese terreno ganado al río y parte del socavo al cerro se hizo la Planchada, primera fortaleza contra los piratas. La calle de la Orilla seguía ganando el sur, pero establecida la industria de construcción de naves y declarados Astilleros Reales los de Guayaquil, estos se trasladaron posteriormente a la ciudad y ocuparon la playa, impidiendo la continuación del malecón; y así estuvo la orilla con su playa hasta el traslado de la ciudad a Sabaneta.Por 1696, tres años después del traslado, el Procurador municipal D. Alberto Rodríguez de Ribas representa en Cabildo lo útil que sería tener un taller en la orilla para que se almacenen y desembarquen todos los géneros que entran y salen; y así se aprueba construir por lo pronto un ramadón aunque sea de cañas y bijao. He aquí la primera Aduana. El galpón se levantó por donde es hoy la calle de Illingworth, más tarde Puerto del Pescado. Duró poco y se trasladó a lo que es hoy Clemente Bailen, Casa de Gobierno, hoy Palacio de la Gobernación.Cuando a partir de 1693 los guayaquileños decidieron que Ciudad Vieja se trasladara a Sabaneta para formar Ciudad Nueva, la Calle de la Orilla debió extenderse por sobre los esteros que entonces existían en el sector. Para unir ambas ciudades, en 1704 el Cabildo dispuso que los vecinos del barrio intermedio o zona de los esteros construyan los puentes a su costa. Cinco años más tarde el puente llamado “de las 800 varas” ya estaba totalmente terminado y servía para unir con seguridad los dos sectores de Guayaquil.El río formaba cinco esteros en el barrio intermedio, situado entre "Ciudad Vieja" y "Ciudad Nueva", los mismos que entraban a la urbe. Desde el norte -siguiendo el plano de Alsedo- estaba el estero Grande o de Villamar, (actual calle Loja; a continuación, el estero de Junco que avanzaba por la calle Imbabura, desde el Malecón hasta la calle de la Libertad, hoy Panamá; el estero de Campos, que corría entre las actuales calles Imbabura y Roca; el estero de Morillo (actual calle Roca hasta la calle Rocafuerte); y, el estero de Lázaro, como una bifurcación del río con el estero de Morillo, a la altura de la calle Mendiburo (Arq. Parcival Castro en la página 17 del fascículo No. 6 de Historia de los Monumentos de Guayaquil).Si bien es cierto que este puente se extendía por sobre lo que hoy es la calle Panamá, su ubicación facilitaría también el desarrollo y construcción de la Calle de la Orilla, situada apenas a una cuadra, hacia el río.El embellecimiento, ornato y empedrado del malecón fue una obra muy sentida, desde siempre, por los guayaquileños. Por eso en el Acta del Cabildo correspondiente al 3 de diciembre de 1799 se puede leer, en las partes sustanciales, que: "en la ciudad de Santiago de Guayaquil, en tres días del mes de diciembre de mil setecientos noventa y nueve, los señores del Muy Ilustre Cabildo, Justicia y Regimiento" acordaron solicitar "al señor Director del Real Cuerpo de Ingenieros..." "se sirva decir lo que haya observado acerca de la construcción y fábrica del malecón, y muelle a la orilla del río, su importancia, utilidad, comodidad, hermosura y demás..."Previamente, en la sesión del día 20 de septiembre, se había acordado "...que se extraigan tres mil pesos de la caja de los propios para la continuación de la obra"Para entonces, la Calle de la Orilla o Malecón se extendía ya por el norte, desde La Planchada, y llegaba hacia el sur hasta el Conchero, situado a la altura de la hoy Av. 10 de Agosto.El primer amuramiento -según se lee en las Actas del Cabildo, en 1801- avanzaba "desde la Aduana hasta la Administración de aguardiente" (Aguirre hasta Sucre). El muro estaba conformado de un tablaestacado de mangles, "enclavados en la playa para contener rellenos de piedras" - anota Chávez Franco en su informe al Concejo Cantonal, del 4 de abril de 1927- "... y conquistándole al río un buen trecho de sus playas, resultó un hermoso paseo, para entonces de 16 a 18 varas de ancho..."En los años posteriores -aunque a pasos muy lentos- continuaron las obras del malecón, tanto así, que la ciudad de Guayaquil presentaba ya aspectos muy característicos que la diferenciaban notablemente de otras en América, y así lo describe William Bennet Sevenson -secretario del Presidente de la Audiencia de Quito don Manuel Urriez, Conde Ruiz de Castilla-, al referir su llegada a Guayaquil en 1808, en su obra “Narración Histórica y Descriptiva de Veinte Años de Residencia en Sudamérica”, cuando dice: “Nunca jamás habíamos tenido antes tan hermosa vista frente a nosotros. La extensa hilera de casas a orillas del río presentaba dos filas de luces, una procedente de las tiendas y la otra de los altos donde viven los habitantes: en contados lugares aparecían tres hileras cuyas casas tenían un piso entre las tiendas y las habitaciones. Al final de esta línea de luces, una sobre otra se levantaban las casas de Ciudad Vieja, y las balsas ancladas o que surcaban el río con sus luces a bordo, formaban en conjunto una muy deslumbradora pero placentera perspectiva”.Guayaquil crecía y se desarrollaba a lo largo de la Calle de la Orilla, que pocos años más tarde, sería testigo de los momentos más importantes y determinantes de la nuestra historia: la revolución del 9 de octubre de 1820, que proclamaría la libertad de Guayaquil y de la Patria toda, pues ese, y nunca antes, se mencionó la palabra Independencia. Lo anterior es mentira, y lo que vino luego fue el proceso de consolidación de esa libertad en todo el territorio de la Audiencia de Quito, que culminaría en el monumental escenario de la gloria guayaquileña: el Pichincha.Por esa misma época, Andrés Baleato, en su obra “Memorias”, escrita en 1820, dice: “Por el Este, enfrente a las casas, se había hecho en la ribera un ancho maleçón de mangles, con el cual se aumentó en algo el terreno de 16 a 18 varas de ancho; de mucho recreo para su agradable vista al río, frecuentado por toda clase de buques y de multitud de canoas y balsas ocupadas en continuo transporte de víveres... Pero aquel malecón exigía continuos reparos, y habiéndose arruinado, se está haciendo actualmente uno de piedra”Proclamada la independencia el 9 de octubre de 1820, las autoridades municipales de la ciudad - dispuestas a impulsar de manera determinante su crecimiento- empeñaron sus esfuerzos en la remodelación del malecón, que siempre había sido identificador de la ciudad.Por el año 1842, don Vicente Rocafuerte, que desempeñaba el cargo de Gobernador, se preocupó por el impulsar la obra del malecón extendiendo su adoquinamiento a lo largo de la orilla.Los trabajos realizados por Rocafuerte fueron continuados luego de la Revolución del 6 de Marzo de 1845, y para 1847 la ampliación del malecón -según las descripciones de los viajeros que por esa época llegaron a Guayaquil- tenía algo así como una milla de longitud.Al iniciarse el siglo XX, el malecón había sido ensanchado en más de treinta metros, había sido empedrado con lajas azules traídas desde Pascuales, y poco tiempo después se empezaron a diseñar sus jardines, presentando entonces un aspecto agradable, moderno y acogedor.Por el año 1935 y gracias a la colaboración de las colonias de emigrantes extranjeros afincados en la ciudad, el malecón recibió un nuevo impulso que lo embelleció aún más, por esta razón y como una muestra de gratitud, el sector comprendido entre la calle Francisco de P. Ycaza y la Av. 10 de Agosto, que ya estaba terminado, empezó a ser identificada como “Paseo de las Colonias”.Una ordenanza municipal del 7 de agosto de 1936 dispuso “Denominar Simón Bolívar al Malecón de Guayaquil, en su extensión limitada por la Plaza Colón, al norte, y por la Av. Olmedo al sur”.“En consecuencia -sostiene el historiador José Antonio Gómez-, la designada como Simón Bolívar no es otra que la avenida, pues, al decir “su extensión limitada por la Plaza Colón, al norte, y por la Av. Olmedo al sur”, de hecho se refiere exclusivamente a la vía que aún enlaza tales puntos citadinos” (AHM, ACG de 1936, No. 321).Ya para entonces, a todo lo largo de él, y especialmente en el sector comprendido entre las calles 10 de Agosto y Colón, se habían construido diferentes muelles por donde se movilizaba la carga de los muchos barcos que llegaban a nuestra ciudad. Para aprovechar el intenso movimiento comercial que generaban los muelles, se establecieron las recordadas “carretillas”, donde viajeros y trasnochadores se acercaban a disfrutar de un sabroso chocolate caliente, acompañado por tostadas o sanduches de queso.En la década de los 60 el malecón llegaba hasta un poco más allá de la calle Colón, pero en los años siguientes, con la desaparición de los muelles y en consecuencia de las “carretillas”, el sector perdió gran parte de su característico atractivo.Más tarde, una serie de malas administraciones municipales lo dejaron abandonado, y a pesar de haber sido un icono representativo de la ciudad, adornado con jardines, plantas y monumentos, fue deteriorándose hasta quedar casi destruido, convertido en refugio de asaltantes y prostitutas.En 1996, al iniciar el Ing. León Febres-Cordero su segunda administración municipal, la Sra. Gloria Gallardo -en su calidad de Directora de Promoción Cívica del Municipio- fue contactada por los señores Alvaro Guerrero y Francisco Solá -directivos del desaparecido Banco La Previsora-, quienes le solicitaron los planos del malecón para que la Universidad de Oxford realizara el proyecto de uno nuevo, moderno y funcional, que sería construido con el financiamiento del banco; es decir, que no tendría ningún costo para el Municipio.Con la autorización respectiva, la Sra. Gallardo entregó los planos solicitados, y dos meses más tarde, el primer proyecto de Regeneración Urbana de Guayaquil fue devuelto al alcalde, quien de inmediato empezó a planificar su construcción, creando para el caso la Fundación Malecón 2000, que sería la encargada de concretar el proyecto.Fue así que el 30 de enero de 1997, en una de sus declaraciones, Febres-Cordero dijo: “Hoy vamos a empezar a realizar el gran sueño de los guayaquileños, la obra cumbre de Guayaquil de hoy, el Malecón 2000…” y ese día, efectivamente, se inició la planificación de la monumental obra.El Nuevo MalecónEl 19 de junio de 1998 se inició la construcción de una de las obras más importantes de la ciudad, posiblemente de todo el siglo XX. Ese día, en el malecón de río Guayas y a la altura de Franco Dávila, se clavó el primer pilote de lo que sería el gran proyecto del nuevo malecón de la ciudad, que, de acuerdo al cronograma planificado, sería inaugurado en el año 2000.“Al acto asistieron las principales autoridades de la ciudad como el Alcalde, León Febres-Cordero; el Prefecto Provincial, Nicolás Lapentti; el Presidente del Congreso, Heinz Moeller; el Fiscal General de la Nación, Roberto Gómez Mera; el Presidente de la Junta Monetaria, Francisco Swett; entre otros.El Arzobispo de Guayaquil, Juan Larrea Holguín, hizo la bendición del inicio oficial de la obra.El Gerente General de la Fundación Malecón 2000, Pedro Gómez Centurión, dijo que esta obra significa "la apertura de las puertas hacia el futuro de esta gran ciudad. Además, constituye a única, la más importante y trascendental empresa de regeneración urbana en la historia de Guayaquil"."No escatimamos esfuerzos alguno en la búsqueda de nuevas soluciones que permitan el ordenado progreso del conglomerado, que en las postrimerías del siglo den por fin cumplidos sus afanes y aspiraciones que desde la fecha de su creación convirtieron a Guayaquil en el crisol de sus logros”(El Universo, junio 20/98).Ese gigantesco proyecto de regeneración urbana, representaría un cambio trascendental en el rostro de la urbe, provocando una revalorización del suelo en el casco central como nunca se había dado, y significó también el inicio de trabajos que darían a Guayaquil una imagen de excelencia como aquella que había lucido en las prósperas épocas de la “Pepa de Oro”, a inicios del siglo.Al día siguiente, bajo el titular “No habrá impacto ecológico en el caudaloso Guayas”, diario El Universo ofreció la siguiente reseña:“Trescientos diez pilotes, 190 metálicos y 120 de cemento, instalará el consorcio Tecnac Santos CMI para la construcción de la base del subsector No 2 del proyecto del Malecón 2000, que consiste en una losa que se extenderá desde las calles Villamil hasta Diez de Agosto, a lo largo del malecón Simón Bolívar.El gerente del proyecto del consorcio Tecnac Santos CMI, Luis Fernando Illingworth, dijo que los trabajos tendrán una duración de aproximadamente cinco meses y conforme avancen en la hincada de los pilotes se construirán las respectivas losas que están repartidas en once bloques.Dijo que los trabajos de hincada de los pilotes serán dispuestos en dos áreas, pues unos los colocarán en el río Guayas, ya que la losa se extenderá hacia el estuario aproximadamente 20 metros, y otros en el propio Malecón, es decir, en el cemento.También ratificó que la decisión de colocar pilotes en el río es por el menor impacto que tiene en el equilibrio ecológico de la zona. Anteriormente las propuestas técnicas recomendaban el relleno hidráulico, pero esta representaba un mayor impacto ambiental.Aseguró que la primera losa será fundida más o menos en dos meses, cuando esté avanzada la parte de la hincada de los pilotes en el río Guayas. "Progresivamente iremos fundiendo las losas hasta completar nuestro sector. No habrá ningún tipo de retrasos".El proyecto del Malecón 2000 se desarrollará sobre una extensión de 2,5 kilómetros, desde el Mercado Sur hasta el barrio Las Peñas, o sea, una superficie de 21 hectáreas, triplicando de esta mera el área actual del malecón Simón Bolívar.El diseño de la obra fue ejecutado por la Universidad de Oxford Brookers y en el que se especifica que contará con dos centros comerciales, una plaza cívica, centro de museos, jardín botánico, lagunas para paseo en bote, restaurantes, dos conchas acústicas, entre otras opciones”Fue así que, el 9 de octubre de 1999, Febres-Cordero inauguró la primera etapa de una de las obras más extraordinarias y monumentales de la historia guayaquileña: el nuevo malecón, destinado a convertirse en un icono urbano, representativo del esfuerzo por lograr que esta ciudad vuelva una vez más sus ojos al río, testigo de sus glorias y sufrimientos.El tramo inaugurado con motivo de las fiestas de independencia se extendía desde la Rotonda, en la Av. 9 de Octubre, hasta el Reloj Público, a la altura de la Av. 10 de Agosto.Al inaugurar la Plaza Cívica, el alcalde pronunció un patriótico y emotivo discurso, que en una de sus partes decía: “Este 9 de Octubre de fin del siglo XX, permanecerá como un hito de progreso y desarrollo de nuestra ciudad, simbolizando la transformación del Gran Guayaquil”La bendición de la Plaza Cívica la realizó el Cardenal del Ecuador, monseñor Bernardino Echeverría Ruiz, quien por varias décadas había sido Arzobispo de la ciudad.Encendió entonces el monumento a la Aurora Gloriosa, ubicado junto a las escalinatas del siglo XIX que fueron descubiertas durante la construcción del malecón, un poco más al sur de la torre morisca del Reloj Público.La primera fase del nuevo malecón fue concluida e inaugurada en el año 2000 durante la primera administración del Ab. Jaime Nebot, y a partir de entonces, fue esta administración la que concluyó todos los trabajos de este malecón que hoy es orgullo de los guayaquileños y la admiración de quienes visitan esta ciudad.Totalmente concluido, el Malecón se inicia al norte de la ciudad, casi en Las Peñas, donde existe un gran complejo cultural que incluye museos, salones de actos y de conferencias, un teatro convencional y un Emax con pantalla de 360 grados; a continuación se encuentra el Jardín Botánico, donde se exhiben el busto de don Pedro Franco Dávila y el monumento de El Fauno y la Bacante. Viene luego un sector dedicado a ejercicios físicos, aeróbicos y juegos infantiles. Llegamos al fin a la Rotonda, donde majestuoso se levanta el monumento que recuerda la única vez que se reunieron los libertadores Bolívar y San Martín. Un amplio sector de viejos árboles nos lleva al Paseo de las Colonias -pasando por los Jabalíes, donados por la Colonia China y el monumento a Vicente Lecuna, obsequio del gobierno de Venezuela, situados en la parte baja del malecón- hasta el Reloj Público. En la parte alta -sobre los parqueaderos- se encuentran los monumentos de los ex Presidentes Alfredo Baquerizo Moreno, creado por el escultor Daniel Elías Palacio e inaugurado el 28 de septiembre de 1959 en el Parque Forestal, donde permaneció hasta octubre de 1999 en que fue trasladado a la Plaza Cívica del Malecón; Juan de Dios Martínez Mera, Otto Arosemena Gómez y Carlos Julio Arosemena Monroy.Pasando el Reloj Público se llega al área comercial del malecón, que consiste en varios centros comerciales en línea sobre otro sector de parqueos, que termina saliendo al aire libre donde se ha implementado un gran patio de comidas.Llegamos entonces al monumento a José Joaquín de Olmedo, situado a la altura de la avenida de su mismo nombre, frente al tradicional Club de la Unión y, finalmente, pasando este, al Palacio de Cristal, que no es otra cosa que la hermosa reconstrucción que hizo la administración del alcalde Nebot, para rescatar el antiguo mercado sur y todo el sector circundante, convertido hoy en una amplia plazoleta.Si quieres conocer otros artículos parecidos a Malecon de Guayaquil puedes visitar la categoría Malecon de Guayaquil. Construir una casa elevada sobre pilotes es una opción utilizada por el ser humano desde hace miles de años. ¿El propósito? Conquistar aquellos territorios tendentes a sufrir inundaciones o que, incluso, se sitúan directamente bajo el agua del mar, de un lago o de un río. Aquí vamos a hablarte en profundidad sobre estas maravillas arquitectónicas. ¿Qué es una casa flotante o ‘palafito’ Las casas sobre pilotes son viviendas que, mediante el uso de pilares de madera, hormigón o cualquier otro material lo suficientemente resistente a la humedad, se elevan sobre el suelo. Pueden ser de unos pocos centímetros o de varios metros de longitud, según las necesidades del terreno. Los palafitos, como también son llamadas en muchos lugares, son los únicos recursos disponibles para edificar en terrenos que, por cuestiones estructurales o estéticas, impiden la colocación de cimientos tradicionales, es decir, bajo tierra. De hecho, lo más habitual es encontrar casas sobre pilotes en: Terrenos pantanosos. Playas. Rocas. Grandes pendientes. Áreas con vegetación autóctona protegida o con fauna salvaje. Paisajes que no se pueden alterar. Espacios cercanos a ríos o con tendencia a la inundación. Debes partir de la premisa de que las casas edificadas sobre pilares de madera se inspiran en las estructuras de los manglares. Si alguna vez los has visto, te habrás dado cuenta de que no se sostienen de un único tronco para permanecer sobre el agua, sino que buscan varios puntos de apoyo. Esto es clave para conseguir firmeza sobre terrenos inestables e irregulares. El origen de las casas sobre pilotes de madera Es seguro más remoto de lo que piensas. De hecho, se sabe que las comunidades que protagonizaron los primeros asentamientos en Centroeuropa durante la Edad de Bronce usaban este tipo de estructuras y llegaron a perfeccionarlas bastante. Fue algo imprescindible para colonizar los lagos alpinos de Austria y Suiza o las áreas pantanosas de Eslovenia. Asimismo, durante la época clásica, este tipo de construcciones volvió a experimentar un fuerte auge, sobre todo, en la Antigua Grecia y en la ciudad de Pompeya, a la postre devorada por las cenizas del volcán Vesubio. Incluso, si lo piensas, Venecia está construida en base a pilares de madera que sostienen la ciudad. Lo que sucede es que, en ese caso, no sujetan casas particulares, sino estructuras más amplias. Sin embargo, no solo en Europa surgieron los palafitos. Estos también se encontraban en América. De hecho, en tiempos de la llegada de Cristóbal Colón y de Américo Vespucio al continente, ya existían este tipo de construcciones sobre las aguas del lago de Texcoco (Tenochtitlán, México) y por todo el territorio que hoy se conoce como Venezuela. Los colonizadores también las pudieron contemplar en el delta del Paraná de Argentina, en la Ciénaga Grande de Santa Marta de Colombina o en las radas marítimas de Chile. Incluso ya existían en Benín, Ganvié y el lago Nokoué dentro de África. Incluso los pescadores de Filipinas, Indonesia y Malasia encontraron en ellas la solución perfecta para combinar su trabajo con su residencia y descanso. Varias civilizaciones que llegaron al mismo punto por caminos diferentes. La arquitectura sobre pilares vuelve a estar de moda Tras décadas y siglos en el ostracismo, vemos como cada vez hay más interesados en casas sobre pilares. Los motivos son muchos: Se trata de viviendas prefabricadas y, por tanto, móviles. Pueden cambiarse de ubicación llegado el caso. Es una alternativa habitacional más económica que la vivienda tradicional de ladrillo. Permite residir en lugares en los que, de otro modo, sería absolutamente imposible. Y de forma totalmente segura. Es un tipo de construcción que respeta y protege el paisaje y el medio ambiente en su conjunto. Sus estructuras son inmunes a inundaciones y otros muchos fenómenos climatológicos adversos. Sin embargo, desde mediados del siglo XX, no solo se construyen casas sobre pilotes con un objetivo funcional, sino también estético. De hecho, se usan pilotes sin que exista riesgo de inundación y sin que el terreno impida la colocación de cimientos tradicionales. Ese espacio inferior suele utilizarse como garaje, trastero, zona de juegos, etc. Le Corbusier, uno de los arquitectos más influyentes en las tendencias modernas del siglo pasado, fue uno de los principales defensores de estas estructuras y el gran responsable de su evolución y perfeccionamiento. Casas sobre pilotes: una alternativa habitacional sostenible y muy original En definitiva, las viviendas edificadas sobre pilares de madera, metal o materiales análogos han demostrado su utilidad, resistencia y durabilidad a lo largo de la historia. De hecho, aún se conservan pilotes en perfecto estado con más de 1000 años de antigüedad. Hasta cuando se derrumbó el campanil de la Plaza de San Marcos allá por 1902 los arquitectos pudieron contemplar que sus cimientos, que eran y son de este tipo, estaban en condiciones óptimas. Por tanto, aunque a simple vista parezcan más débiles, puede decirse que las casas sobre pilotes son tan resistentes o más que las estructuras convencionales edificadas sobre cimientos de hormigón.

- racu
- yexiwitamu
- caminhao bitruck a venda
- kohawasula
- vohe
- espermograma no rio de janeiro
- hipisipoca