

## El Malecón de La Habana

Viel später, als man vermuten könnte, wurde El Malecón, die berühmte Uferstraße Havannas, angelegt. Der erste Plan datiert von 1860, vollendet bis hin zu dem Tunnel, der den Río Almendares unterquert, wurde der Malecón erst in den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Nicht nur deshalb wechselt er mehrfach sein Gesicht, er verändert sich auch mit den Stadtvierteln, die hinter ihm liegen. Im ersten Teilstück, das den Stadtteil Habana Centro auf der Meeresseite begrenzt, finden sich die für Havanna so typischen Stadthäuser mit ihren über fünf Meter hohen Säulengängen, während sich die Bebauung am Rand des darauf folgenden grünen und weitläufigen Stadtteils Vedado in frei stehende Wohnhäuser, Hotels oder Sportanlagen auflöst. Am Rande der Altstadt wird der Malecón zur Uferpromenade. Die historischen Bauten am Malecón sind durch Salzwasser und Vernachlässigung schwer geschädigt; die begrenzten öffentlichen Mittel bringen die Sanierung nur in kleinen Schritten voran.

Havannas Küste ist felsig und der offenen See ausgesetzt. Die Fassaden der einstmaligen luxuriösen Uferpromenade sind vom Salzwasser und Verfall gezeichnet. Und doch ist der lang geschwungene Malecón einer der beliebtesten Orte der Stadt. Ob man nun flaniert, auf der Mauer sitzt, das Meer betrachtet oder als Straßenmusiker einer Gruppe Touristen für einen Dollar „Comandante Che Guevara“ vorspielt, hier treffen sich alle. Der Malecón ist über sieben Kilometer lang, er beginnt im Hafen, am Altstadtkern – La Habana Vieja –, verbindet von Ost nach West die großen Stadtteile Centro Habana, El Vedado, Miramar und endet an der Mündung des Río Almendares.

Außerhalb der Stadtmauern Havannas wurden die Küste und das Hinterland aus Verteidigungsgründen von Bebauung freigehalten. Besonders der karg bewachsene, felsige Küstenstreifen galt als natürlicher Schutzwall gegen mögliche Invasoren und wurde mit Wehrtürmen und Kasernen gesichert. Verbunden waren diese militärischen Anlagen mit einem befestigten Weg zwischen La Punta an der Hafeneinfahrt und dem Torreón de San Lázaro, einem kleinen Wehrturm bei der gleichnamigen Bucht direkt an der Küste. Während des 18. Jahrhunderts wurde es Mode, der stickigen Altstadt zu entfliehen und außerhalb der Stadtmauern, am Meer, zu flanieren. Im Zuge der großen Stadterweiterung nach 1850 begann man auch entlang der Küste zu bauen. Parallel zum Ufer entstand die Calzada del Norte, oder auch die San Lázaro. Diese Straße war nie als Uferpromenade geplant, sondern wurde zu beiden Seiten bebaut. Noch immer musste aus fortifikatorischen Erwägungen ein 45 Meter breiter Küstenstreifen freigehalten werden. So kam es, dass Havanna sich zum Meer hin mit seinem Hinterhof präsentierte. Beliebte war die Küste dennoch. In die Felsen des Ufers wurden Becken gehauen und darüber eine Vielzahl hölzerner Badehäuser errichtet.

Den ersten Entwurf für eine Uferpromenade, den zukünftigen Malecón, machte 1860 der Militäringenieur Francisco de Albear. Sein Entwurf einer über sieben Kilometer langen, öffentlichen Uferstraße sollte zugleich militärischen Ansprüchen als moderne Verteidigungslinie genügen. Die Umsetzung scheiterte an den exorbitanten Kosten. Als die Kubaner nach 30-jährigem Aufstand gegen die spanische Kolonialmacht 1898 ihre Unabhängigkeit erlangt

hatten, folgte die Besetzung durch die Armee der Vereinigten Staaten. Zu diesem Zeitpunkt war bereits mit den ersten Auffüllarbeiten für die Uferstraße begonnen worden. Die amerikanische Regierung trieb das Projekt weiter voran, und so entstand zwischen 1901 und 1902 das erste Teilstück, vom Paseo del Prado bis zur Crespo Straße in Centro Habana, das 1919 bis zum heutigen Parque Maceo verlängert wurde. Diesen ersten Abschnitt entwarfen die nordamerikanischen Ingenieure Mead und Whitney.

Ursprünglich war der Malecón als baumbestandene Promenade geplant. Die heftigen Stürme und häufigen Überschwemmungen machten dies jedoch unmöglich. An diesem ersten Abschnitt, dem so genannten historischen Malecón, wurden einige ausgesprochen repräsentative Bauten der republikanischen Ära errichtet. Vor allem Clubhäuser, Restaurants, Ladenlokale und Hotels. Die einzelnen Gebäude sind sehr unterschiedlich in Stil und Geschossigkeit, verbindendes Element ist eine fünf Meter hohe, durchlaufende Arkade. 1921 wurde der Malecón jenseits des Parque Maceo bis zur 23. Straße verlängert. An dieser Stelle wird die Küste von einem gewaltigen Felsen überragt, auf dem später das Hotel Nacional errichtet wurde. Zur gleichen Zeit gingen die Planungen am anderen Ende des Malecóns weiter. Der autokratische Präsident Machado war ein großer Anhänger des Pariser Gartenbaumeisters und Städteplaners Jean-Claude Nicolas Forestier. Dieser wurde unter anderem mit der Gestaltung der Avenida del Puerto betraut, die den Malecón in den Hafen hinein verlängerte und so direkt an die Altstadt anschloss. Forestier plante den Malecón auch in die entgegengesetzte Richtung nach Westen weiter bis hin zum Río Almendares. Die Umsetzung seiner Pläne dauerte jedoch bis in die späten fünfziger Jahre.

Durch die Anbindung des Hafens wandelte sich der Malecón von einer Uferpromenade zur wichtigsten Verkehrsader, die den Hafen mit dem Rest der Stadt verband. Verstärkt wurde diese Funktion durch den Bau des Hafentunnels 1958, der gleichzeitig auch das Stadtzentrum an die Strände im Osten und an die zentrale Autobahn Kubas anband. In den frühen neunziger Jahren wurde es am Malecón wieder ruhiger, als nach dem Zerfall der Sowjetunion keine Öllieferungen mehr eintrafen und



Der Malecón von Havanna, die Uferstraße der Hauptstadt, wurde von der Tourismusindustrie ebenso als Markenzeichen Kubas vereinnahmt wie Fidel Castros Cohibas und die Leidenschaft karibischer Frauen. Ein architektur- und stadtbauhistorischer Spaziergang eröffnet einen realistischeren Blick für die Bedeutung des Malecón im Alltagsleben der Bewohner.

landesweit das Benzin knapp wurde. Seit 1994, seit Kuba sich in großem Stil dem Tourismus geöffnet hat und sich vorsichtig in Marktwirtschaft übt, füllt sich die Küstenstraße wieder. Das hohe Verkehrsaufkommen wird zu einem ernststen Problem. Es gibt unzählige Studien und Pläne über den Malecón. 1994 gründete der Stadthistoriker von Havanna mit finanzieller Beteiligung Spaniens ein Büro mit der ausschließlichen Aufgabe, den Malecón zu erhalten und zu sanieren.

Die Häuser werden notdürftig abgestützt und dann später eher schlecht als recht renoviert. Oft dauert es jedoch so lange, dass auch die stärksten Bandagen den Einsturz nicht mehr verhindern können. Bezeichnend ist das Fazit der Direktorin der Oficina del Malecón auf einer Konferenz im Dezember 2003: „Wir haben es nach zehn Jahren Arbeit geschafft, dass heute pro Jahr weniger Gebäude einstürzen als

Gegründet wurde Havanna 1519 an der Plaza de Armas, dem Exerzierplatz der spanischen Kolonialarmee. Der Ort wird heute von der Festungsanlage Fuerza Real dominiert und von Palästen aus dem 16. Jahrhundert im so genannten „Kubanischen Barock“ wie dem Palacio de los Capitanes Generales, dem ehemaligen Sitz der Kolonialregierung, der alten Post und einem kleinen Tempel, den man neben die Ceiba baute, unter der die Zeremonie der Stadtgründung und die erste Messe abgehalten wurden. Ursprünglich reichte das Wasser der Bucht bis an die Festungsmauern, bis man den Boulevard entlang der Hafeneinfahrt baute. Hier, an der Avenida del Puerto, beginnt unser Spaziergang auf dem Malecón.

Die Hafeneinfahrt ist ein enger Kanal, und die einfahrenden Schiffe scheinen sich mitten durch die Stadt zu schieben. Die Einfahrt hatte nicht immer diese Form. Durch die Aufschüt-



Die schmalen Häuser auf tiefen Parzellen dominieren das Erscheinungsbild des Malecón, wenn die Uferpromenade am Rand der historischen Altstadt ihren Anfang nimmt. Die alten Eigentümer wurden nach der Revolution enteignet, die Bauten verfallen.



vor der Gründung unseres Büros.“ Gerechterweise sei erwähnt, dass ihr Büro mit extrem knappen Mitteln haushalten muss. Da der kubanische Staat nicht für die Renovierungsarbeiten aufkommen kann oder will, ist man auf ausländisches Kapital angewiesen. Das auf Bestandserhaltung fixierte Konzept für die Entwicklung des historischen Malecón ist jedoch schwer zu vermarkten. Es existiert ein hoher sozialer Anspruch, und die Investitionsbedingungen sind ausgesprochen unattraktiv. Die Verkehrsproblematik wird nicht ausreichend im städtischen Kontext behandelt. Das Verkehrsaufkommen wird weiter steigen, solange die Uferstraße die einzige gut ausgebaute Ost-Westverbindung bleibt.

Der Malecón ist nicht nur Paseo Marítimo, sondern die Fassade Havannas zum Meer und ein Querschnitt durch die Geschichte dieser Stadt. Zu Fuß oder mit dem Auto kann man hier fast 500 Jahre Stadtbaugeschichte passieren.



tungen im Zuge der Bauarbeiten an der Avenida del Puerto wurde viel Land gewonnen, auf dem ein Amphitheater, ein Park mit Kinderspielplatz und ein Antiquitätenmarkt Platz fanden. Vor allem aber wurde das Ufer nun mit der charakteristischen Mauer befestigt, die sich wie eine endlose öffentliche Parkbank an der gesamten Küste entlangzieht. Von der Stadtseite aus bietet sich eine gewaltige Kulisse. Die gegenüberliegende Anhöhe wird beherrscht von dem Observatorium einer meteorologischen Station, einer Christusstatue aus weißem Marmor und der mit siebenhundert Meter Länge größten spanischen Befestigungsanlage Mittelamerikas, La Cabaña. Die Verteidigung der Stadt und des Hafens wurde über eine Reihe von Festungen organisiert. El Morro mit dem Leuchtturm und La Punta kontrollierten die Hafeneinfahrt, La Fuerza Real schützte die Stadt direkt, La Cabaña, Atarés und das Castillo del Príncipe sicherten von Anhöhen

aus das Hinterland. Mit dem Bau von La Ca-  
baña wurde erst 1763 begonnen, nachdem die  
Engländer diese Schwachstelle im Verteidi-  
gungsring der Stadt ausgenutzt und Havanna  
für ein Jahr besetzt hatten. Die Verteidigungs-  
anlagen sind gemeinsam mit der Altstadt seit  
1982 Teil des UNESCO-Weltkulturerbes. Wei-  
ter unten liegt an den Hang geschmiegt Casa-  
blanca, eine alte Siedlung, die von ihren Werf-  
ten und vom Fischfang lebt.

Die Hafeneinfahrt markiert zugleich die Grenze  
der Altstadt und der ersten Stadterweiterung  
nach dem Schleifen der Stadtmauer. Der lin-  
senförmige historische Altstadt kern ist extrem  
verschachtelt und eng bebaut. Er ist das tou-  
ristische Zentrum, aber auch der Lebensraum  
für über 60.000 Menschen. Ab 1865 wurde  
dann die freie Fläche des einstigen Schussfel-  
des nach den Plänen von Carrillo de Albornoz  
mit Prachtbauten ganz anderer Dimension be-

der großen Stadterweiterung 1929 von Jean-  
Claude Nicolas Forestier neu gestaltet. In sei-  
ner Mitte verläuft eine baumbestandene Fuß-  
gängerzone, die einen knappen Meter über  
der Straßenebene liegt. Zu beiden Seiten bau-  
ten sich die Wohlhabenden ihre Residenzen,  
Hotels und Läden. Heute gibt es hier fast keine  
Geschäfte mehr, aber die Schatten spenden-  
den Alleebäume stehen noch; das ist selten im  
Zentrum Havannas. Deshalb sitzen unter den  
Bäumen den ganzen Tag Zigarre rauchende  
Rentner, rasen Jugendliche auf Rollerblades  
umher und verlegen ganze Schulklassen ihren  
Sportunterricht hierhin.

Von seinem nördlichen Ende aus kann man  
den Malecón nach Westen hin fast in seiner  
gesamten Länge überblicken. Auf dieser Seite  
liegt das Viertel mit dem großen Numen Colón:  
Kolumbus. Es gehört zu Centro Habana, der  
ersten Stadterweiterung außerhalb der Mau-



baut. Allen voran der Präsidentenpalast aus  
dem Jahre 1920, der bis zum Sturz Batistas im  
Jahr 1959 Sitz der Provinzregierung war. Heute  
beherbergt er das Revolutionsmuseum, in dem  
man außer einer detaillierten Dokumentation  
der kubanischen Revolution auch allerlei skur-  
rile Exponate, wie das Hemd von Che Guevara  
oder die Feldflasche von Camilo Cienfuegos, be-  
wundern kann. Vor dem Eingangsportal steht  
auf einem Betonsockel der SAU-100-Panzer, den  
Fidel Castro 1961 während der Schlacht in der  
Schweinebucht kommandierte.

Vom Ufer aus verdeckt die Einfahrt zum Ha-  
fentunnel mit einem Gewirr aus Rampen und  
Brücken den Blick auf den Präsidentenpalast.  
Inmitten dieses parkartigen Verkehrsknotens  
steht auf einem hohen Sockel das Denkmal  
des Máximo Gómez. Einen Häuserblock weiter  
mündet die Rambla von Havanna, der Prado,  
auf den Malecón. Schon 1772 als Flaniermeile  
vor den Stadttoren angelegt, wurde er im Zuge

ern, die im 18. Jahrhundert in Angriff genom-  
men wurden. Durch die Gewinne aus der  
Zuckerindustrie kam es zu einem unkontrol-  
lierten Bauboom, dem die spanischen Koloni-  
alherren 1850 mit einem „Plan de Ensanche“  
begegneten. Dieser Masterplan für Centro  
Habana folgt einem strengen Raster, das die  
Straßenbreiten und Parzellengrößen vorgibt.  
Es handelt sich um eine verdichtete Blockrand-  
bebauung. Vom Erscheinungsbild erinnert die-  
ser Stadtteil an europäische Gründerzeitvier-  
tel. Der Straßenquerschnitt ist jedoch sehr eng,  
und es gibt weder Bäume noch Plätze, noch  
Grünanlagen.

Dieses Defizit an öffentlichem Raum erklärt  
die Beliebtheit des Malecón. Er ist der Quar-  
tiersplatz von Centro Habana. Doch auch aus  
anderen Teilen der Stadt kommt man gern  
hierher. In den heißen Sommernächten lockt  
die erfrischende Brise unzählige Habaneras  
und Habaneros ans Meer. Man trifft sich, um

Anstelle eingestürzter Bürgerhäuser  
entstehen zwölf- bis fünfzehngeschos-  
sige Apartmentkomplexe und Touris-  
tenhotels. Das Büro des Stadtdenkmal-  
pflegers stellt Bauschilder auf und in-  
formiert darüber, wie die Sanierung  
in Angriff genommen werden soll.

den neusten Tratsch zu erfahren oder über das Baseballspiel vom Vortag zu debattieren. Die Ufermauer ist ein herrlicher Ort, um mit der Liebsten im Sonnenuntergang zu schmuse oder mit Freunden eine Flasche Rum zu leeren. Nach Einbruch der Dunkelheit wird es voll hier, in das Gurgeln der meist schwachen Brandung mischen sich lebhaft Stimmen und die Rhythmen und Klänge der Straßenmusiker. Alte Frauen verkaufen selbst gemachte Süßigkeiten oder geröstete Erdnüsse. Vor allem auf die „Extranjeros“, die Ausländer, haben es die „Allesbeschaffer“ abgesehen, die Zigarren, Restaurants und private Taxis anbieten oder kubanische Frauen vermitteln wollen. Andere, denen wir begegnen, freuen sich über die Gelegenheit, „mal wieder Deutsch“ sprechen zu können, oder bitten darum, Briefe für Verwandte und Freunde mitzunehmen, da auf die kubanische Post kein Verlass sei. Viele junge

doch umso mehr eingestürzt und verfallen. Die Mehrzahl der Gebäude am Malecón hat weder fließend Wasser noch einen funktionsfähigen Anschluss an die Kanalisation. In die ehemals fünf Meter hohen Räume wurden Zwischengeschosse eingezogen, um zusätzlichen Wohnraum zu schaffen, viele Großfamilien leben in zwei bis drei Zimmern. Dieser Überbeanspruchung halten die alten Häuser oft nicht mehr stand. Sie sind zudem von der Witterung angegriffen, bei den Geschossdecken liegt die korrodierte Bewehrung blank, und es kommt immer wieder zu Einstürzen. In den Baulücken entstehen in der Regel kleine Imbissbuden mit Plastiktischen und Sonnenschirmen. Das seien alles nur Übergangslösungen, wird von Mitarbeitern des Stadthistorikers immer wieder versichert.

Doch es wird auch gebaut am Malecón. Die Gebäude werden oft in ihrer alten Form rekon-

Meter hohen Arkade im Erdgeschoss und Loggien oder Balkonen in den Obergeschossen. Dieser Fassadenaufbau schafft eine verschattete, gut durchlüftete Pufferzone. Dazu kommen Geschosshöhen von bis zu fünf Metern. Diesen Bautyp findet man auch entlang vieler Straßenzüge in Centro Havana, er inspirierte den kubanischen Schriftsteller Alejo Carpentier zu seinem Roman „La Ciudad de las Columnas“, „Die Stadt der Säulen“. Die Grundstücke am Malecón sind in der Regel schmal und tief und durch Höfe und Lichtschächte gegliedert. Die durchlaufenden Arkaden sind nach dem Läden und Cafés zu Wohnungen umgenutzt worden, zum erweiterten Wohnzimmer geworden, die Bewohner stellen Tische und Stühle ins Freie, um der Enge ihrer eigenen vier Wände zu entfliehen.

Am anderen Ende des historischen Malecón mit dem ehemaligen Café Vista Alegre Anfan



Kubaner haben vor dem Fall der Mauer in der DDR gearbeitet oder studiert.

Genau dieses Stück Küste ist gemeint, der Abschnitt zwischen La Punta und dem Hotel Nacional, wenn man über den Malecón spricht. Ende der fünfziger Jahre drohte ein von Präsident Fulgencio Batista in Auftrag gegebener Masterplan, das historische städtebauliche Ensemble zu zerstören. Weite Teile der Altstadt und die gesamte Bebauung am Malecón sollten abgerissen werden, an ihrer Stelle war ein mit Hochhäusern flankierter Highway geplant. Vor dieser neuen Skyline sollte eine künstliche rechteckige Insel ins Meer gebaut werden: ein karibisches Las Vegas mit Marina. Es gibt nicht wenige kubanische Architekten, die behaupten, das Beste, was die Revolution 1959 gebracht habe, sei der Stopp dieser Pläne gewesen.

Nach der Machtübernahme Fidel Castros ist in der Tat wenig abgerissen worden, dafür je-

struiert, oder die Architekten versuchen, sich mit Neubauten in einer Mischung aus Nostalgie und Postmoderne dem Umfeld anzubiedern. In der prominentesten Baulücke Havannas, am Schnittpunkt zwischen Malecón und Prado, stand das Hotel „Miramar“. Während der Visite des chinesischen Staatspräsidenten Jiang Zemin im Jahr 2001 bekamen die Chinesen den Zuschlag für ein neues Hotel „Miramar“ an diesem Standort. Im Gegenzug wurde ein kubanisches Projekt in Shanghai vereinbart. Nachdem die Ruine bereits abgerissen war und auf dem Bauzaun die glänzenden 3D-Animationen des Neubaus präsentiert wurden, scheiterte das Vorhaben am Widerstand der Bevölkerung. So wurde hier die zweite Variante zur Zwischennutzung von Baulücken, ein Park, realisiert.

Der historische Malecón ist überwiegend durch einen Gebäudetyp mit zwei bis vier Geschossen gekennzeichnet, mit einer vier bis sechs

des letzten Jahrhunderts einer der beliebtesten Treffpunkte Havannas, weitet sich die Uferpromenade unvermittelt zum Parque Maceo auf, der dem General und Kampfgefährten José Martí gewidmet ist, mit einem Reliefbild des Maceo in der Mitte. Der Platz wird von einem imposanten Hochhaus aus den späten fünfziger Jahren dominiert. Hier hat die Revolutionsregierung nach ihrem Sieg ein Zeichen gesetzt. Geplant und gebaut als Gebäude der Zentralbank von Kuba, machte die Revolutionäre daraus das größte Krankenhaus des Landes.

Am anderen Ende des Platzes entsteht ab 1900 ein neuer Abschnitt des Malecón. Schon Anfang des 19. Jahrhunderts waren entlang der Línea Straße im Vedado die ersten prachtvollen Anwesen der Oberschicht errichtet worden, die sich entlang der Küste auf den grünen Hügeln Landhäuser baute. So entstand der Stadtteil Vedado. Havannas Straßennetz wuchs vo

Osten nach Westen und von Westen nach Osten aufeinander zu. Hier, in Vedado, treffen sich zwei orthogonale Straßenraster im Winkel von annähernd 45 Grad.

An der Schnittstelle, im Keil zwischen Centro Habana und Vedado, liegt das Wohnviertel „La Fragua Martiana“. Während der Kolonialzeit arbeiteten hier in einem Steinbruch auch politische Gefangene. Der berühmteste Zwangsarbeiter war 1870 der damals 17-jährige José Martí, der kubanische Schriftsteller, Journalist und Unabhängigkeitskämpfer. Nach Jahren des Exils in New York kehrte er 1895 gemeinsam mit Máximo Gómez in einem Ruderboot nach Kuba zurück. Als Delegierter der Revolutionären Partei Kubas sollte er, mit den Generälen Gómez und Maceo, den Unabhängigkeitskrieg gegen die Spanier anführen. Doch schon in den ersten Kriegstagen wurde er tödlich verwundet. Ihre Unabhängigkeit von Spanien er-

Seinen Charakter ändert der Malecón an der Kreuzung mit „La Rampa“. Diesen Namen trägt die 23. Straße auf ihrem letzten, stark abschüssigen Stück bis ans Ufer. Wenn auch geografisch am Rand gelegen, ist sie doch das pulsierende Herz von Vedado mit der höchsten Dichte an Discotheken, Kinos, Clubs und Restaurants. Schon seit den Fünfzigern konzentriert sich das Nachtleben auf „die Rampe“. Heute ist auch an dieser Stelle der Uferzeile eine Blockecke unbebaut und präsentiert die dritte Variante der Zwischennutzung: eine Tankstelle. Es gibt ambitionierte Pläne für dieses Baugrundstück, ein mexikanischer Investor will dort seit Jahren mit dem österreichischen Architekturbüro Coop Himmelb(l)au ein Hotel realisieren. Doch bis heute wird weiter Benzin gezapft.

Gegenüber, auf einem gewaltigen Felsen, thront das Hotel Nacional, Kubas erste Über-



rangen die Kubaner drei Jahre später ohne ihn. Bis heute wird er als Nationalheld und Märtyrer verehrt. Fidel Castro berief sich während seines Kampfes gegen Batista auf Martí's politische Ideale, in dessen Büchern er bis heute stets ein passendes Zitat zur Untermauerung seiner Politik findet.

Neben den Resten des Steinbruches wurde in Andenken an José Martí ein Museum errichtet, das zum Namensgeber dieses Quartiers wurde. „La Fragua Martiana“ war stets durch die Nähe zur Universität geprägt. Am 16. August 1925 wurde hier im Geheimen die Kommunistische Partei Kubas gegründet. Auch heute noch existiert in dieser Gegend eine gewisse Subkultur, durch die sie sich von den umliegenden Stadtteilen unterscheidet. Zum Meer hin ist dieser Abschnitt des Malecón das letzte Stück Uferpromenade, mit einer weitgehend geschlossenen Fassade und durchgehenden Arkaden.

nachtungsadresse. Es wurde 1930 für amerikanische Touristen gebaut, die der Prohibition entfliehen und sich dem Glücksspiel hingeben wollten. Schnell wurde Havanna zum Spielerparadies, und womöglich hätte sich Las Vegas nie zu seiner jetzigen Form entwickelt, wenn es in Kuba nicht die Revolution gegeben hätte, die jegliches Glücksspiel untersagte. Im Hintergrund ragen die Zeugnisse der Hochhauspolitik aus den späten fünfziger Jahre in den Himmel. Das markanteste Gebäude ist das „Focsa“, ein Apartmenthaus mit 28 Etagen und mit 121 Metern das höchste Wohnhaus Kubas. Wie ein riesiges Buch öffnet es seine Fassade in Richtung Südost und beherrscht die Skyline von Havanna.

Den Malecón entlang, weiter nach Westen, gelangt man zu einem ungewöhnlichen Platz. Mehrere hundert Meter lang, führt er direkt auf die amerikanische Interessensvertretung zu. Flankiert wird der Platz von Palmen aus

Die Fassade Havannas zum Meer hin ist zerklüftet. Wo sich keine Investoren finden, prägen Zwischennutzungen und Propagandaarchitekturen das Bild des Malecón: eilig eingerichtete Caféhausterrassen, vielfach beschirmte Imbissbuden oder auch eine „Antiimperialistische Tribüne“, die Fidel Castro anlässlich des so genannten „Elián-Konflikts“ errichten ließ. Die Sportanlagen „José Martí“, einst im Geist der Moderne errichtet, haben 40 Jahren Salzwasser nicht standgehalten und mussten wegen Einsturzgefahr geschlossen werden.



- Metall. Diese „Antiimperialistische Tribüne“ wurde erst vor vier Jahren gebaut, anlässlich des inszenierten Konflikts um das Flüchtlingskind Elián. 1999 versuchte Eliáns Mutter mit ihrem Lebensgefährten und Freunden auf einem selbst gebauten Boot nach Miami zu fliehen. In einem Unwetter ertranken alle Flüchtlinge, außer Elián. Die kubanische Saga spricht von der Mithilfe eines Delphins (Flipper?), bis Elián von der US-Küstenwache gerettet werden konnte und zu seinem Onkel nach Miami gebracht wurde. Dieser und der in Kuba verbliebene Vater beanspruchten anschließend das Sorgerecht. In den USA war gerade Präsidentschaftswahlkampf, doch auch in Kuba kam dieses Thema der staatlich gelenkten Presse nicht ungelegen. Der Streit auf höchster Regierungsebene und vor den Gerichtshöfen dauerte mehr als sieben Monate und endete in einer dramatischen Befreiungsaktion Eliáns aus dem Haus seines Onkels in Miami durch ame-

rikanische Sondereinsatzkräfte und dem live übertragenen Rückflug Eliáns nach Havanna. Die Aufmärsche und Demonstrationen der Bevölkerung für eine Rückführung Eliáns nach Kuba wurden von der Staatsmacht organisiert und fanden Tag für Tag vor der amerikanischen Interessenvertretung statt. Das führte regelmäßig zum Erliegen des öffentlichen Verkehrs, da sämtliche Busse von ihren regulären Routen abgezogen wurden, um rekrutierte Demonstranten aus den Schulen, Universitäten, Ministerien und Fabriken abzuholen. Und wieder einmal musste der Nationalheld José Martí als unfehlbarer Gerechter instrumentalisiert werden. In Stahl geschmiedet hält er Elián auf einem Arm und weist mit dem anderen anklagend auf die US-Vertretung. Entlang dem Vedado wirkt der Malecón im Verhältnis zum historischen Teil verlassen, freistehende Wohnhäuser, Sportanlagen und Hotels flankieren das Ufer. Die markante Mauer

ist in einem beklagenswerten Zustand. Kein Mensch sitzt dort, und man sieht nur wenige spazieren gehen. Das Vedado ist, ganz anders als Centro Habana, grün und weitläufig, mit Plätzen und Parkanlagen. Das öffentliche Leben konzentriert sich auf zwei Straßen, Línea und 23., am Malecón gibt es weder Läden noch Restaurants. Einzige Ausnahme ist ein provisorischer Markt, auf dem allerlei kunsthandwerkliche Schnitzereien und Lederwaren feilgeboten werden.

Die Sportanlagen José Martí sind der Höhepunkt der architektonischen Moderne im Vedado. Als sie 1960 eröffnet wurden, waren sie die größten des Landes. Das ist lange her, inzwischen ist die Sportstätte geschlossen. Die leichten Spannbetondächer über den Zuschauererrängen haben 40 Jahren Salzwasser und Hurrikans nicht mehr standgehalten. „Peligro de Derrumbe“ - Einsturzgefahr - steht auf dem Zaun, mit dem das Gelände abgesperrt wurde.



Das Stadion liegt am Anfang der „Avenida de los Presidentes“. Entlang dieser Prachtstraße mit sauber beschnittenem Buchs residieren Botschaften, das legendäre Hotel Presidente, das Amerika-Haus und das Außenministerium. Wie an vielen anderen besonderen Orten steht auch hier ein Reiterdenkmal. Auf diesem Pferd sitzt Calixto García, der Oberbefehlshaber der kubanischen Unabhängigkeitskämpfer in Santiago de Cuba, der die US-amerikanischen Truppen in der Entscheidungsschlacht gegen die spanischen Besatzer unterstützte, eine falsche Entscheidung, wie sich nur allzu schnell herausstellen sollte: Nach dem Sieg gegen die alte Kolonialmacht wurde Kuba von den USA besetzt.

Der Paseo teilt Vedado in zwei Hälften. Von hier an zeigt Havanna sich von seiner billigen Seite. Das zwanzigstöckige Hotel Meliá Cohiba und ein blau verspiegeltes Shopping Center nebenan stehen als Fremdkörper in der Stadt-

landschaft. Diese Neubauten aus den neunziger Jahren kündigten eine neue Entwicklung an, die sich in weiteren großen Hotel- und Bürohausprojekten im Westen Havannas fortsetzte. Solch anonyme Kommerzarchitektur respektiert weder bauliche Traditionen noch die Formensprache der Stadtarchitektur von Havanna.

Der Malecón schwingt sich in einem letzten Bogen in die Bucht des Río Almendares. Das tiefe Blau des Meeres wechselt in ein trübes Grau. Entlang dem Flusslauf produzieren zahlreiche Fabriken. Der Malecón verschwindet in einem Tunnel unter dem Almendares und wird wortwörtlich zur Fifth Avenue Havannas, die mitten durch den jenseits des Flusses gelegenen Stadtteil Miramar führt. Entlang der Küste gibt es keine öffentliche Nutzung mehr, das Ufer ist von vornehmen Clubs, Restaurants und Privatvillen besetzt und für den Stadtbürger unzugänglich.

In seinem Verlauf von Osten nach Westen verliert der Malecón seinen Promenadencharakter vollends. An der Kreuzung mit der Avenida de los Presidentes steht ein Reiterdenkmal, das an Calixto García erinnert, der im Unabhängigkeitskampf des Landes zur falschen Zeit mit US-amerikanischen Truppen paktierte. Bevor der Malecón in einem Tunnel unter dem Fluss Almendares verschwindet, markieren architektonisch belanglose Solitäre sein Ende.