



HAL
open science

**El puerto de La Habana: la puerta de Cuba.
Construcción de una retórica de la acogida (iconografía
y patrimonio cubanos de los siglos XIX y XX)**

Sylvie Megevand

► **To cite this version:**

Sylvie Megevand. El puerto de La Habana: la puerta de Cuba. Construcción de una retórica de la acogida (iconografía y patrimonio cubanos de los siglos XIX y XX). *Revolución y cultura*, 2017. halshs-02083631

HAL Id: halshs-02083631

<https://shs.hal.science/halshs-02083631>

Submitted on 24 Jul 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

El puerto de La Habana: la puerta de Cuba. Construcción de una retórica de la acogida (iconografía y patrimonio cubanos de los siglos XIX y XX)

La cultura clásica occidental veía el puerto como un lugar didáctico, un teatro de expediciones y de intercambios comerciales que fue valorado por la pintura de marina como un símbolo del poder real. Ese *limes*, ese “territorio lleno”, contrastaba con el vacío de las costas y de las playas circundantes¹. En el contexto colonial hispanoamericano, donde los centros se desarrollaban a expensas de la periferia, La Habana pronto concentró la mayor parte de las actividades políticas, económicas y humanas de Cuba. El tema portuario apareció en la iconografía insular bajo diferentes perspectivas: militar en los siglos XVII y XVIII, luego mercantil y urbanística a mediados del siglo XIX.

Centrado en la representación del mayor puerto de la “Perla de las Antillas”, el presente estudio evocará los factores —económicos, logísticos, estéticos— que propiciaron el nacimiento de un imaginario cubano moderno, valorado por la litografía, un nuevo medio artístico y documental que sacó la iconografía cubana del letargo en el que se encontraba sumida. Desde la década de 1840 —es decir, bastante tarde— se multiplicaron los álbumes, las láminas y las vistas, producidos *in situ*², que dividiremos en dos ejes temáticos principales: la identidad vernácula de la “isla pintoresca” con sus paisajes campestres, sus lugares de recreo y sus *tipos* guajiros; y por otra parte, la entrada de Cuba en la modernidad, materializada por el embellecimiento de La Habana y el dinamismo de su puerto. Inspirada en los cánones europeos, esa iconografía moderna³ fue fruto de la instalación en La Habana de Alexandre Cosnier y Alexandre Moreau de Jonnès, que fundaron la Litografía de la Real Sociedad Patriótica gracias a la ayuda material de criollos ilustrados. Su mayor representante fue Frédéric Mialhe, que sucedió a Moreau en el “taller de los franceses” y permaneció casi 16 años en la isla.

Tras haber recordado las condiciones materiales e ideológicas que propiciaron la apertura de ese taller especializado, evocaremos las circunstancias que llevaron por el contrario a esos artistas a salir de Cuba para no volver más —con trayectorias individuales muy dispares. Se comentarán a continuación varias vistas de la capital colonial, que crearon a

¹ CORBIN, Alain, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, París, Flammarion, 1990.

² Contrariamente a las vistas habaneras de Hipólito Garneray (1823-1824), que fueron impresas en Francia, la realización *in situ* de la iconografía de los años 1840 —desde el dibujo hasta la impresión— explica su integración en la idiosincrasia local.

³ Ver la historia detallada de la litografía cubana en LAPIQUE BECALI, Zoila, *La memoria en las piedras*, La Habana, Ediciones Boloña, 2002.

nuestro juicio una retórica visual positiva del puerto, estimulada por el incremento económico capitalista y el *boom* azucarero de los años 1830. Por último, evocaremos la impronta que dejó esa estética en el imaginario contemporáneo cubano, centrándonos en el discurso de la Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, cuya labor de restauración urbana arraiga en el rescate de la memoria colonial.

La carrera hacia la modernidad

“Llave del Golfo y antemural de las Indias”, La Habana no sólo era la puerta de Cuba, sino también una importante placa giratoria hacia el continente americano. Fue superada por las grandes capitales virreinales y cayó en una apatía relativa hasta la ocupación inglesa del puerto y de la ciudad (agosto de 1762 - junio de 1763), plasmada por el francés Dominique Serres, que era pintor de la Marina Real británica⁴. Aunque breve, ese episodio bélico demostró la vulnerabilidad del dispositivo defensivo y dio lugar a varias mejoras para proteger el puerto y la bahía. Los antiguos castillos de San Salvador de la Punta (1590) y de Los Tres Reyes del Morro (1589-1630) fueron completados por la fortaleza de San Carlos de la Cabaña (1763-1774) y los castillos de Santo Domingo de Atarés (1763-1767) y del Príncipe (1767-1780). En cuanto a la muralla de La Habana (1674-1797), encerraba intramuros el perímetro marítimo de la ciudad. El liberalismo británico dio un nuevo impulso a la economía insular así como a la de las otras Antillas hispanas:

“En 1788-1789, los cargamentos azucareros de Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo representaban el 40% del tráfico entre América y España. Evidentemente, era en los puertos de La Habana, San Juan y Santo Domingo donde se amontonaban las cajas de azúcar y de tabaco destinadas a ser exportadas, y por donde transitaban en sentido contrario los víveres importados de América del Norte. Nueva Inglaterra, las Antillas, África y Europa se ligaron en un juego complejo de mecanismos transatlánticos. Con tales imperativos comerciales, los puertos eran los lugares de paso privilegiados⁵.”

Una serie de contradicciones

Paradójicamente, La Habana era la piedra de toque del dispositivo exportador reglamentado por el Despotismo Ilustrado, en un territorio económicamente estimulado por el liberalismo británico, la ruina de Haití y la desaparición de las colonias españolas continentales:

⁴ Serres realizó una docena de escenas de la batalla y la toma de La Habana, que fueron grabadas en cobre por P. Canot y F. Mason (Londres, 1763). Firmó también varios óleos sobre el mismo tema.

⁵ GUICHARNAUD-TOLLIS, Michèle (éd.), *Les ports dans l'espace caraïbe. Réalités et imaginaire*, Paris, L'Harmattan, 2003, p. 8. Traducción nuestra.

“Cuba era en teoría una zona periférica respecto a su metrópoli, España, a su vez periferia respecto a Gran Bretaña; pero en la práctica Cuba funcionaba con los mismos atributos como una metrópoli ya que produce, transforma y exporta⁶.”

El siglo XIX fue también el de los viajes transatlánticos y de las grandes migraciones intercontinentales, facilitadas por el vapor. En una isla abierta al mundo y cuyas comunicaciones interiores seguían siendo malísimas, se multiplicaron los viajes de recreo o de negocios de las elites, que mandaban a sus hijos a estudiar a Estados Unidos o a Europa; gracias a una beca que le concedió la Academia de Bellas Artes de San Alejandro, el artista litógrafo Juan Jorge Peoli pudo emprender su *grand tour* europeo (1843); por otra parte, llegaban a Cuba miles de trabajadores asiáticos y blancos en el contexto esclavista. En cuanto a la construcción del primer ferrocarril de América Latina, el tramo La Habana-Bejucal (1837) prolongado hasta Güines (1838) reforzó la logística exportadora habanera, en el contexto de la economía de plantación.

En materia de iconografía, la primera imprenta cubana sólo fue fundada en 1722 y se publicaron pocos volúmenes ilustrados —el famoso *Libro de los peces*, de Antonio Parra, es de 1787⁷. En un contexto plétórico y por tanto inestable, la prensa insular —vendida por entregas—carecía de medios así como de buenas imágenes. El 11 de agosto de 1837, el *Diario de La Habana* subrayaba la siguiente contradicción:

“La Habana, que con tanta rapidez progresa hacia su engrandecimiento y que hoy marcha a la par de las ciudades de América y aún de Europa, carece sin embargo de uno de los elementos indispensables de un país adelantado en civilización, nos contraemos al establecimiento de una imprenta Litográfica⁸.”

El “taller de los franceses”

La repentina metamorfosis de la revista *El Plantel*, desde abril de 1839, refleja el proceso de lo que Emilio Cueto llama la “recuperación del tiempo perdido”: dando la espalda a la burda imaginería xilográfica, sus directores privilegiaron la iconografía litografiada, cuyo procedimiento había sido inventado por Senefelder en 1796. Ya era muy popular en Europa, porque permitía reproducir cómodamente partituras, figurines y otras tantas escenas costumbristas. La creación casi simultánea en La Habana de la Litografía de la Real Sociedad Patriótica (o “taller de los franceses”), financiada por los criollos liberales, y de la Litografía

⁶ÁLVAREZ CUARTERO, Izaskun, “La Habana y Nueva Inglaterra (1790-1840): dos formas de entender el comercio”, in GUICHARNAUD-TOLLIS, Michèle (éd.), *Caribes. Éléments pour une histoire des ports. El Caribe. Elementos para una historia de los puertos*, Paris, L’Harmattan, 2003, p 222.

⁷ Ver FORNET, Ambrosio, *El libro en Cuba*, Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1994.

⁸ CUETO, Emilio, *La Cuba de Frédéric Mialhe*, Biblioteca Nacional José Martí, Colección Raros y Valiosos, La Habana, 2011, p. 18.

del Gobierno (o "taller de los españoles"), que abrió sus puertas en febrero de 1839, sólo un mes después del primero, revela los retos técnicos y cualitativos planteados por la imagen dentro de los estrechos límites impuestos por la censura y las dificultades materiales. Así fue como nació en Cuba un imaginario moderno, estimulado por la voluntad de un grupo de criollos de hacerse simbólica y materialmente con su territorio. Una carta de Cosnier a Domingo del Monte demuestra el papel que desempeñó este último en el proyecto fundador del "taller de los franceses", así como su voluntad de modernizar la vida intelectual insular, dotándola de una tecnología avanzada y creando medios de comunicación tan ambiciosos como sus designios patrióticos para Cuba:

“Aunque privado, muy señor mío, por la ausencia, de sus consejos y su ayuda, nos empeñamos en luchar contra los obstáculos que van desapareciendo cada día más y ahora no dudo de que el éxito corone nuestros esfuerzos; creo por tanto deber rendirle cuenta de nuestros trámites porque usted fue quien nos abrió el camino y ha de interesarse por nuestros primeros pasos⁹.”

Más adelante, añade Cosnier:

“A Torrente le contestamos que nosotros no dudábamos de ser apoyados por todas las personalidades ilustradas que habían dado a nuestra empresa un impulso inspirado en El Progreso y el patriotismo¹⁰.”

La contrapartida de la carrera hacia la modernidad era financiera: los criollos tuvieron que conseguir 5000 pesos para que Cosnier y Moreau pudieran comprar la prensa y las piedras litográficas en Francia, reclutar a los obreros especializados y proponerles condiciones de vida lo suficientemente buenas como para que aceptaran cruzar el charco e instalarse en La Habana. Es de suponer que a Frédéric Mialhe, que era propietario con sus hermanos de una imprenta especializada en París, no le faltarían encargos en Francia: ya había colaborado en el volumen “Languedoc” (1835) de la famosa serie de los *Voyages pittoresques* (Viajes pintorescos) de Alexandre Taylor y Charles Nodier y firmado —con Frédéric Dandiran— un álbum pintoresco de cien láminas sobre los Pirineos, dedicado al Duque de Montpensier (1837)¹¹. También había litografiado varias láminas del *Voyage pittoresque et archéologique dans la partie la plus intéressante du Mexique* (Viaje pintoresco y arqueológico a la parte

⁹ *Centón epistolario* de Domingo del Monte, prefacio, notas e índice de Domingo FIGAROLA CANEDA, La Habana, Academia de la Historia, 1930, tomo 4 (1839-1840), carta III, s.p.

Carta original redactada en francés, traducción nuestra.

¹⁰ *Ídem, ibidem*. Mariano Torrente propuso que fusionaran los dos talleres, lo que rechazaron los franceses.

¹¹ *Excursion dans les Pyrénées, composée de 100 croquis pittoresques, dédiés à S.A.R. Mgr le Duc de Montpensier, dessinés et lithographiés par Fk. Mialhe et Fk. Dandiran.*

más interesante de México) del alemán Carlos Nebel —publicado en París en 1836 (edición francesa) y en 1840 (edición española)¹².

Salir para no volver

En Cuba, los encargos oficiales fueron concedidos a la Litografía del Gobierno y la guerra de las imágenes fue cualitativa ante todo, en un mercado limitado. La inferioridad estética del “taller de los españoles” no impidió que la falta de medios se hiciera apremiante para los franceses, que tuvieron que pedir prestado a “Monsieur Alfonso”, José Luis Alfonso García de Medina, futuro Marqués de Montelo, un pariente de del Monte que también era socio de la Real Sociedad Patriótica y protector de las artes. Un desacuerdo financiero entre Cosnier y Moreau provocó la partida definitiva de este último, que fue sustituido por Frédéric Mialhe, el único artista viajero que dio la vuelta a casi toda la isla por vía marítima y fue también a los cayos con su amigo, el naturalista Felipe Poey¹³. Antes de establecerse en París con su hermanos, Mialhe había crecido en Burdeos, por lo que se puede pensar que era sensible a la estética de los puertos. Siendo el artista más representativo y quizás más dotado de todos, permaneció desde 1838 hasta 1854 en La Habana, donde impartió clases de dibujo, dirigió el Liceo Artístico, etc. Ya formaba parte de la vida cultural y su salida definitiva de Cuba es debida al plagio del que fue víctima por la firma alemana May, que publicó sus estampas modificando unos cuantos detalles para apropiárselas. A principios del decenio de 1850, los tiempos ya habían cambiado; los talleres litográficos iban fusionando y la Conspiración de la Escalera había puesto fin al mecenazgo de del Monte. Mialhe y su socio, el impresor Louis Marquier, recibieron un *pretium doloris* pero no obtuvieron que la empresa May dejara de publicar las estampas plagiadas. Por temor a que las autoridades coloniales le confiscaran el pasaporte bajo presión de May, el litógrafo francés decidió irse para no volver nunca, embarcándose el 27 de junio de 1854. Se estableció de nuevo en París, donde expuso óleos de temas cubanos en diferentes Salones, pero sin volver a ser famoso. Hoy en día, es un artista completamente desconocido en Francia.

El comentario de varias estampas sobre el puerto de La Habana que presentamos a continuación se inserta por lo tanto en la doble perspectiva de objeto artístico representativo de una época y una clase social, y por otra parte de telón de fondo de las migraciones y las dificultades que encontraron los artistas viajeros para ejercer su oficio en La Habana colonial.

¹² Ver más datos biográficos sobre Mialhe en MÉGEVAND, Sylvie, “Pierre Toussaint Frédéric Mialhe, un lithographe gascon à Paris”, “Hommage à Georges Baudot”, *Caravelle*, Toulouse, IPEALT/PUM, 2001, n° 76-77, p.443-453.

¹³ Ver detalles del viaje de Mialhe y Poey a los cayos en MÉGEVAND, Sylvie, ob.cit.

Comentario de vistas del puerto de La Habana

El gusto por las vistas portuarias arraiga en la mitología griega y en la sensibilidad clásica por las *vedute* pintorescas italianas; en cuanto a los grabados flamencos de los puertos americanos, privilegiaban más bien las alegorías de la riqueza. Las vistas de La Habana por Montanus son bastante fantasiosas, pero dieron fe del papel militar y estratégico de su puerto en el Caribe, siendo la torre y el faro dos elementos emblemáticos de la potencia militar española¹⁴. Las primeras marinas realistas son del pintor francés de la flota británica Dominique Serres, que representó la toma de La Habana vista desde el mar.

Por el contrario, las láminas litográficas de Mialhe muestran el puerto desde tierra firme, invirtiendo la perspectiva de la mirada así como la intencionalidad de la obra: se descartan las vistas bélicas y las construcciones militares en beneficio del carácter mercantil del puerto, que era un lugar de intercambios acogedor y abierto al mundo: el antemural de las Indias se convierte en la puerta de Cuba. Luego el *Libro de los ingenios*, de Cantero y Laplante¹⁵, valoró el triunfo de la actividad comercial con la estampa "Los almacenes de Regla", y Laplante y Leonardo Barañano multiplicaron con su serie de vistas panorámicas de grandes dimensiones sobre las principales ciudades de la isla, publicadas a partir de 1856.

Frédéric Mialhe, *Isla de Cuba Pintoresca*, Habana, Litografía de la Real Sociedad Patriótica, 1839-1842

Aduana de La Habana

En el cuerpo iconográfico bastante denso del periodo 1840, seleccionamos unas cuantas estampas que nos parecieron representativas del interés por las vistas portuarias. En *Isla de Cuba Pintoresca*, el primer álbum cubano de Mialhe, el leve contrapicado de "Aduana de La Habana" (julio de 1840, 5ª entrega) muestra la vocación exportadora de la colonia española: en el muelle, pueden contemplarse cajas de azúcar, tercios de tabaco y toneles de ron o mieles. Varias escenas costumbristas —conversaciones de comerciantes, trabajo de esclavos...— dan vida a los primeros planos de la vista, mientras los barcos al ancla la estructuran a la izquierda con proas, mástiles, velas y cuerdas que ocupan el espacio visual con líneas oblicuas y verticales, encerrando la cúpula de la Iglesia de San Francisco de Asís. Desaparece el mar en beneficio del tráfico mercantil de la Aduana de La Habana. Prevalece el

¹⁴ Ver BILLIET ADRIAANSEN, Huib, "Algo más sobre Havana de Montanus", *Opus Habana*, n° 48, Vol. XVI/No. 1 jun./dic. 2014.

¹⁵ CANTERO, Justo, y LAPLANTE, Édouard, *Los ingenios. Colección de vistas de los principales ingenios de azúcar de la Isla de Cuba*, La Habana, Litografía de Luis Marquier (1857).

propósito didáctico en esta escena tan documentada que un especialista podría estudiar sin dificultad la evolución arquitectónica de esta zona del puerto, comparándola con lo que existe hoy en día.

Viaje pintoresco al rededor de la Isla de Cuba, Habana, Litografía de Luis

Marquier, 1847-1848

Machina y Comandancia de la Marina (Habana)

Esta vista contempla esta vez los muelles desde el agua, privilegiando la logística marítima, política y comercial del mayor puerto de la isla. Edificado entre el Castillo de la Real Fuerza y los muelles de San Francisco para ser desplazado luego, el arsenal fue destruido por los ingleses en 1762. Aquí puede verse el "Palo de la Machina", la emblemática grúa que fue destruida en 1903.

Las estampas de tema portuario son más numerosas en el segundo álbum de Mialhe, donde se multiplican las vistas panorámicas y "a vista de pájaro", llamadas todas "Vistas generales". Inspirada en la moda europea, la incipiente estética panorámica insular no sólo plasmaba la topografía marítima, sino también la arquitectura y el crecimiento de La Habana así como sus reformas urbanísticas, debidas al Capitán General Tacón y sus sucesores:

"Entre 1830 y 1840 se opera lo que Denise Delouche llama "profundización de los temas portuarios", es decir que la atención se va orientando insensiblemente hacia los monumentos de la ciudad, los acercamientos marítimos a la rada y la evocación histórica¹⁶."

Ejecutadas desde Casa Blanca, tres vistas forman un tríptico que abarca toda la bahía ("Vista general desde Casa Blanca" 1, 2, 3)¹⁷, surcada por vapores, lanchas privadas, buques mercantes y de travesía... Ese hormigueo permite valorar a la vez el dinamismo de la zona portuaria así como la plástica de los grandes barcos que simbolizaban el progreso y la fortuna del imperio.

Alameda de Paula

Mialhe valoró también los progresos urbanísticos y el embellecimiento de la capital colonial: construida en 1777 y renovada en 1841, la Alameda de Paula fue el primer paseo marítimo de La Habana. Esta estampa tiene connotaciones tanto estéticas como sociales, mostrando cómo la población burguesa, blanca y elegante, iba paseando por las nuevas infraestructuras que constaban de escalinatas, de bancos y otros tantos adornos vegetales,

¹⁶ CORBIN, Alain, *ob.cit.* , p. 223. Traducción nuestra.

¹⁷ Ver LAPIQUE BECALI, Zoila, LARRAMENDI, Julio, *La Habana. Imagen de una ciudad colonial*, Ediciones Polymita, Ciudad de Guatemala, 2013.

destinados a amenizar el paisaje urbano y a convertir las lindes marítimas en un lugar de recreo, de encuentro y de creación de sociabilidades.

Vista del fondo de la Bahía de La Habana tomada del Paseo de Roncali

La sensibilidad romántica que dimana de esta escena nocturna de tonos azulados, cuyo escenario es el fondo de la bahía, contrasta con el bullicio diurno del puerto. El paseo de Roncali es un lugar bastante aislado, dedicado a la soledad y al amor. El claro de luna ilumina las nubes y el barco anclado que se convierte en un genio tutelar: con la complicidad de la fortaleza que se divisa a lo lejos, protege la intimidad de los novios.

Huracán de 1846, Litografía cubana de Luis Marquier

Las apacibles representaciones del puerto contrastan con esta vista espectacular, ejecutada a vista de pájaro, del puerto de La Habana asolado por el huracán de 1846. El enfoque original adoptado por esta lámina suelta, de grandes dimensiones, evoca tanto más un reportaje periodístico cuanto que consta de un comentario detallado —redactado en español— sobre los estragos que sufrieron las embarcaciones en el recinto del puerto y de la bahía, transitada ésta por un intenso tráfico internacional:

“Entre los terribles huracanes que ha sufrido la Isla de Cuba no hay memoria de ninguno tan desastroso como en los días 10 y 11 de octubre de 1846, en el cual bajó el barómetro de escala francesa a 26 ½, y el de medida inglesa a 27.74 soplando el viento del N.E. Los efectos de esta borrascosa tempestad han sido fatales así en tierra como en el mar.

Los desastres en la Ciudad y en la Bahía son incalculables. Los buques de guerra españoles y franceses se han ido algunos a pique, entre ellos el bergantín Constitución y la goleta Criolla, y la corveta francesa Blonde varó en Cayo Cruz completamente desarbolada. Los vapores españoles Guadalupe Bazán y Satélite vararon en la costa frente al arsenal, y el vapor Trueno, en el bajo de Regla. La fragata francesa Andrómeda fue a varar sobre el casco del navío quedando desarbolada de todos sus palos. Entre los buques mercantes se fueron a pique la fragata española Primera de Guatemala, los bergantines Colón, Pelicano, Paquete de Veracruz y Centauro y varios otros. Zozobró la fragata Courier holandesa (*sic*), se sumergió en la Machina la Jackson francesa, destrozada se fue a pique la Eduardo Heyes inglesa, y quedó embarrancada casi perdida la Madurra americana. Los costeros se perdieron en su mayor parte, y por último fueron muy pocos los buques de travesía que no tuvieron grandes averías. En la Ciudad y sus extramuros ha habido un gran número de heridos que han sido víctimas de esta catástrofe.

El ECS. Sor. CAPITÁN GENERAL O'DONNEL (*sic*), aunque convaleciente de una grave enfermedad, ha recorrido (*sic*) todos los barrios para enterarse de la importancia de esta

desolación y tomar las medidas oportunas. Esperamos que la ciudad se reponga de tan lamentables pérdidas, que el comercio recobre su extraordinaria actividad y en fin que el recuerdo de este terrible azote quedara solo grabado en nuestra memoria¹⁸.”

Los Ingenios, 1857

Édouard Laplante, Vista de los Almacenes de Regla

El imaginario capitalista fue defendido por la famosa obra de Cantero y Laplante, publicada por entregas entre 1855 y 1857. La primera lámina del “monstruo editorial del siglo XIX” nos muestra los almacenes que fueron edificados en la otra orilla de la bahía para aliviar el tráfico por vía terrestre. Hace hincapié en la potencia económica y política de España, con la bandera roja y gualda que ondea en el punto de fuga central. Ese mensaje abiertamente político no quedaba tan claro en las estampas de Mialhe, que era más sensible a la estética pintoresca de los paisajes urbanos o rurales y de las escenas de género. En cuanto al intenso contrabando que se practicaba en la zona habanera —trata de negros, mercancías ilícitas de toda clase—, no aparece en ninguna parte.

Conclusión

Opulencia, comercio, tráfico marítimo, arquitectura portuaria... Las obras que acabamos de comentar alimentaron por mucho tiempo el imaginario habanero, tanto exótico como vernáculo y se reconoce en Cuba la importancia de los artistas viajeros franceses¹⁹. En cuanto a la expresión litográfica, pudo encontrar otras vías de expresividad con la industria tabaquera. Hoy en día, el “hambre de playa” del turismo de masas se ha centrado en los paisajes cubanos y explota el mito paradisíaco colombino, dedicando muy poco valor al puerto de La Habana, cuyas prerrogativas son comerciales ante todo. Pese a los recientes esfuerzos de valoración de sus antiguos almacenes, emprendidos por la Oficina del Historiador de la Ciudad —con la creación de mercados de *souvenirs*, de cafés...—, el puerto de La Habana sigue siendo la cara oculta del vistoso Malecón, esta inagotable fuente de ensueño. Quizás el tráfico regular de cruceros como el *Adonia* (desde el 2 de mayo de 2016) haga evolucionar el imaginario portuario.

¹⁸ MIALHE, Frédéric, *Huracán de 1846 (Habana)*, Litografía Cubana de Luis Marquier, C. de la Lamparilla n°96. Dimensiones de la imagen: 59,3 cm x 28,9 cm. Dimensión total aproximada: 71 cm x 46 cm.

¹⁹ “Por todo lo anterior, además de ser un tributo a Mialhe, esta obra es también un reconocimiento a la señalada importancia que los artistas franceses tuvieron en el desarrollo de la producción gráfica cubana y su ulterior difusión por el mundo. *Merçi beaucoup*.” CUETO, Emilio, ob.cit., p. 34.

En este contexto, el rescate material y memorial llevado por la Oficina del Historiador va cobrando más sentido: se han valorado las ruinas del antiguo Puerto de Carenas así como los vestigios de la antigua muralla marítima y de la Cortina de Valdés (1843), sacados a luz por una serie de investigaciones arqueológicas²⁰. El postulado de la Oficina es que el puerto colonial es un importante elemento de cubanidad y hasta de “habaneridad”, que debe preservarse y valorarse gracias al rescate arqueológico. Contemplado desde esta perspectiva, el legado de la iconografía litográfica de mediados del siglo XIX parece insuperable.

Sylvie Megevand

²⁰ CALCINES, Argel, RENSOLI, Harold, “Los lienzos pétreos de la memoria”, *Opus Habana*, n° 32, Vol. X, n°3, feb. junio 2008.