

Centro y periferia en la iconografía colonial cubana (1763-1856)

Sylvie Mégevand

PILAR

Université de Toulouse - Le Mirail

Por su ubicación en el golfo de México, Cuba tuvo un papel estratégico preponderante desde la llegada de los españoles al Nuevo Mundo hasta el final del periodo colonial. « Llave del nuevo mundo y antemural de las Indias », La Habana era la piedra angular del sistema militar y comercial español, en un Mar Caribe que se convertía a menudo en campo de batalla.

Aunque reducida, la iconografía clásica de temas cubanos deja constancia de la importancia estratégica de la zona habanera. Los grabados son sobre todo marinas que muestran batallas navales en la bahía de La Habana o en las inmediaciones de la isla. Cabe notar que el paisaje local esbozado en esas escenas no era auténtico :

Los grabados, de carácter popular, constituyen una versión gráfica de los combates, cuyo ambiente geográfico y arquitectónico está ingenuamente deformado. Los grabadores, generalmente anónimos, no parecen haber venido a Cuba, limitándose a ilustrar de oídas los relatos de los marinos participantes en las batallas e incursiones a nuestros centros habitados¹.

1. Adelaida de Juan, *Pintura y grabado coloniales cubanos*, La Habana, Editorial Pueblo y Educación, 1985, pág. 8.

Todo cambió con la obra del francés Dominique Serres (1722-1793), considerado como el primer « paisajista » de la zona, ya que plasma por primera vez en sus grabados, con una verdadera voluntad documental, un acontecimiento decisivo en la historia de la isla : la toma de la Habana por los ingleses en 1762. Él era miembro de la expedición inglesa y realizó *in situ* una serie de doce escenas del sitio y la toma de la ciudad, que P. Canot y F. Mason grabaron luego en cobre en la ciudad de Londres, donde fue publicada la serie en 1763. Si bien duró poco la ocupación de La Habana, se considera que dicho acontecimiento, además de la liberalización del comercio, cambió profundamente las mentalidades y el futuro de esa colonia bastante atrasada y soñolienta. Los ingleses introdujeron ideas de modernidad política y comercial y las autoridades españolas, después de recuperar la isla en 1763, reforzaron las defensas de la capital colonial. En las últimas décadas del siglo XVIII, unos artistas como el inglés Elias Durnford y el francés Hippolyte Garneray dibujaron escenas de mercado y panoramas del puerto, pero el auge de la iconografía coincide con la era de prosperidad económica insular, en la primera mitad del siglo XIX.

El *boom* azucarero de los años 1830 reforzó aún el papel central de La Habana y de otras localidades de la zona, como Matanzas. La región occidental se enriquece mucho con el advenimiento de « Su Majestad el azúcar » ; se emprende el embellecimiento de La Habana, con la construcción de monumentos y lujosos edificios como el teatro de Tacón. Atraídos por las nuevas oportunidades comerciales, los artistas extranjeros instalan imprentas y litografías en la isla y se interesan por sus paisajes, inspirándose muchas veces en escenas urbanas y portuarias. La moda de las vistas pintorescas convierte lógicamente La Habana, donde se concentra la mayoría de los talleres y de los clientes, en tema predilecto del arte litográfico. Las fuentes de inspiración artísticas oscilan entre tradición y modernidad ; los álbumes pintorescos vendidos por entregas o las láminas publicadas por la prensa muestran a la vez el patrimonio antiguo, como la catedral de La Habana y varios conventos, y las nuevas construcciones, símbolos de la transformación y del enriquecimiento de la ciudad : Teatro de Tacón, Casa de Beneficencia, Cárcel Nueva, entrada del Cementerio General... El Templete, que conmemora la primera misa dicha en la isla, aparece en varias láminas y su arquitectura neoclásica marca el triunfo de los cánones estéticos más europeos : la imitación no era en aquel entonces un síntoma de inferioridad o de sumisión cultural, sino una señal de modernidad.

En la nueva iconografía – nueva por los temas y la técnica empleada – también se muestran las afueras de la ciudad :

La Havane étant le centre politique, économique, commercial mais encore intellectuel, c'est de La Havane que tout part, c'est vers La Havane que tout converge [...] Dans El paseo pintoresco por la isla..., la plupart des articles concernent finalement la capitale (ses monuments, ses édifices publics, ses promenades, etc.), ou se situent dans la zone d'influence proche de La Havane (San Francisco de Paula, près de Matanzas, Güines, La Aguada del Cura – où convergent les voyageurs de Güines –, El Bejucal, San Antonio de los Baños, San Felipe et Santiago de Bejucal, les grottes de la Vuelta Abajo [...], Marianao sur la route de la Vuelta Abajo et tant d'autres agglomérations vivant sous la dépendance et dans l'orbite de la capitale, là où la riche société havanaise se rend au fil des saisons (stations balnéaires proches ou lieux des fêtes les plus célèbres) ².

Las marinas ya no son escenas de guerra, sino testimonios auténticos del nuevo dinamismo comercial, debido sobre todo al azúcar. El dibujante y litógrafo francés Pierre-Toussaint-Frédéric Mialhe dedica varias láminas de su álbum *Isla de Cuba Pintoresca* (1839-1842) al puerto de La Habana ³, donde se puede apreciar el incesante trajín de los veleros y barcos de vapor exportando o importando madera, azúcar y *mieles*, tabaco, tasajo destinado a los esclavos... Otros dibujantes, como Garneray y Deroy, habían realizado o realizaron panoramas y vistas « aéreas » de la bahía de La Habana, verdadera metonimia de todo el territorio cubano. En el caso de las marinas, es difícil separar los motivos de orgullo económico de los gustos estéticos de la época ; en efecto, puede considerarse que también fue por la evidente plasticidad del género marítimo (que permitía a los artistas aprovechar el movimiento de los barcos, la forma de las velas, los juegos con las olas y la luz) por lo que el puerto fue un tema predilecto de la iconografía litografiada. Además, las marinas arraigan en la tradición clásica.

Pese a la prepotencia de La Habana, la imagen litografiada de mediados del siglo XIX plasma el verdadero « descubrimiento » de la isla por los autóctonos. Los cubanos se interesan por las vistas de su tierra, buscando en los temas vernáculos un reflejo de su identidad. Como los textos, las imágenes se convierten en espejos de una sociedad emergente ;

2. Michèle Guicharnaud-Tollis, *L'émergence du Noir dans le roman cubain du XIX^e siècle*, París, L'Harmattan, 1991, pág. 120. *El paseo pintoresco* es un álbum de vistas y textos publicado en 1841.

3. « Aduana de La Habana », « Entrada del puerto de La Habana, tomada desde el colegio de San Carlos », « Machina y comandancia de marina », « Muelle de caballería », « Muelle de San Francisco (Habana) », « Vista de Casa Blanca ».

en este sentido, no están desprovistas de narcisismo ⁴. En la literatura, las ciencias y las artes, se afirma una clara conciencia cubana, que se diferencia de la metrópoli. El embellecimiento de La Habana tiene que ver en cierta medida con el despertar del criollismo, ya que la edificación de ciertos monumentos fue objeto de rivalidades entre peninsulares y criollos. *Isla de Cuba Pintoresca* consta por ejemplo de una litografía de la Fuente de la noble Habana ⁵ (o « Fuente de la India »), símbolo de la tropicalidad, cuya construcción fue financiada por los criollos, a diferencia de la Pila de Neptuno, edificada a la sazón por el gobernador general Tacón. Esta lámina fue realizada a partir de un daguerrotipo, otro rasgo « modernista » de la evolución tecnológica en la iconografía. La estación de Villanueva, que aparece también en *Isla de Cuba Pintoresca*, es otro eco de la rivalidad entre criollos y peninsulares : su nombre remite al rico Intendente general criollo Claudio Martínez de Pinillos, Conde de Villanueva, quien promovió su construcción y se enfrentó con el general Tacón ⁶.

Aunque más modesto, el mismo fenómeno de progreso se nota en Matanzas. La ciudad, que según los escritores de la época tiene un parecido con Venecia por sus numerosos puentes ⁷, conoce un desarrollo fenomenal merced al azúcar. En 1827, Matanzas ya produce el cuarto del azúcar cubano y su jurisdicción consta de 111 ingenios y 203 en 1831. El número de habitantes pasa de 3.000 en 1798 a 26.000 en 1836 ⁸. Se construye el famoso Paseo de Versalles, muy alabado por la prensa ; la ciudad cambia tanto que el poeta Manzano, que vuelve a su ciudad natal tras una larga ausencia, ya no la reconoce :

*Testigo un tiempo, campo venturoso,
De tu maleza fui : manglar y uvero*

4. Jean Adhémar, al analizar el gusto de los franceses por las vistas litografiadas, emite un juicio que bien podría aplicarse a los cubanos : « Pourquoi donc ces Français des années 1820 à 1850 achetaient-ils ainsi ces albums ? C'était d'abord par vanité, pour pouvoir montrer à leurs amis le château ou l'usine dont ils étaient propriétaires, le coin pittoresque de la rue où était installé leur commerce, l'église où ils entendaient la messe », Jean Adhémar, *La France romantique - Les lithographies de paysage au XIX^e siècle*, París, Somogy, 1997, págs. 90-91.

5. « Fuente de la noble Habana, frente al Campo de Marte » *Isla de Cuba Pintoresca*, entrega del 27 de julio de 1847.

6. « Tacón [fue] removido del mando por algunas desavenencias con el Conde de Villanueva con motivo de la dirección del camino de hierro de la capital a Güines [...] », Jacobo de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba*, Madrid, Imp. del Establecimiento de Mellado, 1863, pág. 209.

7. Mialhe dedica varias vistas a los puentes de Matanzas en *Isla de Cuba Pintoresca*.

8. Datos de Manuel Moreno Fraginals, *El ingenio, complejo económico social cubano del azúcar*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, 1978, 3 tomos (1.^a ed. : 1964).

*En ti mecerse contempló el viajero,
[...]
Todo desapareció : tu plaza crece,
Y a par huyendo, dejante poblado
Selva maleza y campesina sombra.*

*Tamaña variedad júbilo ofrece ;
Pues quien te abandonó tan desmedrado
Hoy con placer filial te ve, y se asombra*⁹.

En la misma perspectiva de modernidad, la iconografía de los años 1840-1850 da un papel importante al tren, que fue otro motivo de orgullo para los sacarócratas criollos y el verdadero motor del proceso de modernización azucarero¹⁰. El ferrocarril era una necesidad vital para reformar una economía azucarera arcaica o por lo menos « tradicional » : en tiempos de lluvia, era muy difícil transportar el azúcar desde los ingenios hasta los puertos exportadores, ya que las pesadas carretas, movidas por bueyes, quedaban muchas veces estancadas en el fango. El primer tramo, La Habana-Güines, fue inaugurado en 1837, once años antes que en la metrópoli y sólo siete después de Inglaterra. Luego se prolongó hasta Matanzas. La empresa, impulsada primero por la Real Junta de Fomento, aseguraba el transporte permanente y regular del azúcar, garantizando su exportación y la prosperidad de los dueños de ingenios :

*Rápidos medios de transporte, canales, caminos de hierro, esos caminos en los que un caballo hace el oficio de veinte, van a ser en la isla de Cuba el primer móvil del engrandecimiento de su riqueza mercantil y agrícola. Asociaciones que los emprendan, particulares que quieran duplicar sus capitales ; he aquí todo lo que se necesita ; pues bien ; la Junta de Fomento promovió ya indirectamente esas asociaciones deseadas, abrió una nueva senda a los especuladores, y un porvenir risueño a cien familias y fortunas*¹¹.

9. Juan Francisco Manzano, « A la ciudad de Matanzas después de una larga ausencia », in : Cintio Vitier, *Lo cubano en la poesía*, La Habana, Instituto del Libro, 1970, pág. 150.

10. « El ferrocarril, y no la máquina de vapor aplicada al trapiche, es el primer elemento de la revolución industrial que transforma completamente las condiciones cubanas de producción », Manuel Moreno Fraginals, *El ingenio, complejo económico social cubano del azúcar*, op. cit., pág. 128.

11. N.P.P., « Caminos y canales », *El Plantel* (1838), pág. 132.

Otra vez, la capital y la zona occidental tuvieron un papel preponderante en la evolución de la isla. La iconografía de la época deja constancia de los cambios y de la conexión ferroviaria entre ingenios y puertos : el libro *Los Ingenios*, himno a la sacarocracia cubana ¹², abre su serie de estampas con una vista general de los Almacenes de Regla, pueblo portuario de la bahía de La Habana donde se depositaba el azúcar destinado a la exportación ¹³ ; la lámina dedicada al « Ingenio Ácana » presenta el tren en primer plano (lámina 1).



Lámina 1 : Ingenio Ácana

Ahora, pueden parecernos ingenuas las numerosas vistas ferroviarias de la iconografía decimonónica insular ¹⁴, con su tren casi de juguete,

12. Véase nuestro artículo « *Los Ingenios*, de Cantero y Laplante : una obra de referencia de la sacarocracia cubana (1855-1857) », in : PILAR (Presse, Imprimés, Lecture dans l'Aire Romane), *Prensa, impresos y territorios. Obras de referencia y espacios regionales en el mundo hispánico contemporáneo*, Rennes, Université Rennes 2 - Haute Bretagne, mai 2003, págs. 11-22.

13. Para la edificación de los almacenes de San José, en 1853, se menciona la construcción del « [...] ramal de camino de hierro que ha de comunicar dichos Almacenes con el paradero de Villanueva », Justo G. Cantero, *Los Ingenios*, Habana, Imprenta de Luis Marquier, 1857, s. p.

14. En nuestro estudio *Cuba et son image : les représentations paysagères dans la lithographie et la presse insulaires (1838-1861)*, Toulouse, 2000, hemos censado nueve vistas de tema ferroviario

pero son por el contrario reveladoras de una toma de conciencia estética e intelectual : se descubría y ensalzaba el progreso representado por el tren, nuevo vector de las riquezas de Cuba y garante del futuro capitalista. En la iconografía de mediados de siglo, el tren pasa por los puentes, símbolos de comunicación por excelencia, como si el viaje, el transporte y la velocidad fueran los símbolos de una mentalidad nueva ¹⁵.

La prensa refleja en varios artículos las esperanzas materializadas por el ferrocarril ; los más idealistas llegaban a entrever, con argumentos a veces sorprendentes, la posibilidad de suprimir la esclavitud merced a esta tecnología nueva :

Protegiendo los caminos de hierro, es verdad que los carreteros y arrieros quedan sin poder ejercer el oficio que tenían ; pero en cambio encuentran el grande y ventajoso recurso de colocarse en cualquier finca, ganando un salario igual o mayor al que antes obtenían ; porque el hacendado necesita brazos, y todos tienen en la Isla que tomar partido de tener hombres asalariados ¹⁶.

El frontispicio de la revista *El Almendares* ¹⁷ es revelador de esos cambios intelectuales y estéticos : inspirada en los cánones de Cesare Ripa, la tradicional india tropical medio desnuda y emplumada aparece en primer plano, llevando el escudo de La Habana y recostándose en una cornucopia que derrama las riquezas naturales de la isla. El fondo de la lámina llama la atención, ya que la vegetación tropical se abre como un telón para mostrar un tren de vapor que pasa a lo lejos : el artista ha mezclado los temas más trillados de la iconografía clásica con un motivo sacado de las nuevas tecnologías (lámina 2). En Cuba, fue la litografía, y no la pintura, la que se interesó por el tren, a diferencia de Europa donde es un tema predilecto de la obra de Turner o, más tarde, de los artistas impresionistas ¹⁸. De hecho, y a diferencia por ejemplo de la pintura mexicana de Velasco, el ferrocarril cubano se integró a un paisaje « civilizado », que ya había sido profundamente modelado por la explotación industrial del campo :

cubano para el periodo 1838-1842, editadas por sólo dos talleres ; además se sabe por Emilio Cueto que Mialhe editó una serie de seis vistas del tren, hoy desaparecidas.

15. P.-T.-F. Mialhe, « Puente del Almendares » ; *El Plantel*, « Vista del camino de hierro ».

16. J. Fresnada, « Caminos de hierro – su utilidad en la Isla de Cuba », *El Artista* (1848), n.º 12, pág. 173.

17. *El Almendares*, t. I de la parte ilustrada. Habana, Imprenta de D. A. Dávila, 1853.

18. Para el estudio del tren en la iconografía española del siglo XIX, véase Lily Litvak, *El tiempo de los trenes*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1991.



Lámina 2 : El Almendares (1853), tomo I de la parte ilustrada.

*El ferrocarril fue en cierta forma un elemento estructurador del paisaje. No es un conquistador que atraviesa campos vírgenes: él se dirige entre cañaverales, sobre la tierra domeñada y sobre los antiguos caminos carreteros*¹⁹.

Desapareció sin dejar su impronta en la pintura cubana, sin duda por el creciente retraso tecnológico, la crisis del azúcar y los estragos de la Guerra de los Diez Años. Quedan sin embargo ecos literarios de su impacto. En *Excursión a Vueltabajo*, Cirilo Villaverde evoca un viaje en el que la velocidad cambia por completo las sensaciones de espacio y los criterios estéticos de percepción del paisaje. El viaje terrestre por la isla, que era una verdadera pesadilla, se convierte por fin en una experiencia grata :

*El verdor de los campos, la frondosidad de los árboles, el color bermejo de la tierra, la fragancia del ambiente y los tendidos cafetales, todo anunciaba que habíamos dejado atrás la inmensa hoyra en la que está situada La Habana, con sus barrios extramuros, y que corríamos por terrenos muy altos y más feraces. A un lado y otro del camino ofrecíanse a los ojos objetos mil de amenidad y gusto. Ya un bosque de palmas, a la sombra del cual seesteaban manadas de pacíficas reses ; ya un brioso potro, que espantado del ruido de la máquina, con la ligereza del viento cruzaba la llanura ; ya la sierra de Bejucal asomando a trechos sus crestas azules por entre las ramas de los árboles a la izquierda ; ya, en fin, las casas de algún potrero, y las recuas de caballos cargados, que fingían andar hacia atrás, conforme nosotros avanzábamos*²⁰.

El desarrollo de los puertos y la construcción del ferrocarril mantuvieron una imagen positiva y dinámica de la región occidental que contrastaba con la del resto de la isla²¹. Ciertos intelectuales tenían una conciencia clara de los desequilibrios provocados por una economía básicamente exportadora :

Pero si esos vapores y esos buques de vela, cuyas chimeneas y mástiles forman una poblada selva que casi se halla estrecha en la buena capacidad de nuestro puerto, excepto en raras circunstancias bastan a

19. Manuel Moreno Fraginals, *op. cit.*, pág. 152.

20. Cirilo Villaverde, *Excursión a Vueltabajo*, La Habana, Consejo Nacional de Cultura, 1961, pág. 56.

21. El caso de Santiago de Cuba y de la región oriental podría ser objeto de otro estudio.

*la necesidad de nuestros medios de transportes exteriores que tiene nuestro mercado, no están lo mismo de las vías y medios de comunicación interior que contamos, y que, irradiándose de nuestro centro, como y para los propios oficios que las arterias y venas desde el corazón, permitan traer con facilidad y a buen precio los productos de los campos y llevar a éstos y a las demás poblaciones, debidamente distribuidos los efectos de consumo, que, absorbidos aquí en conjunto, han de ir a vivificar las varias partes del todo cubano [...]*²².

La litografía de mediados de siglo consta de tres grandes temas conexos : la urbe – básicamente la capital – con su puerto y sus afueras, el tren y los ingenios. Hasta bien entrado el siglo XIX, había tanta diferencia entre centro y periferia que para los habaneros y la población urbana en general el interior tradicional y atrasado seguía siendo *terra incognita*. La literatura costumbrista cubana recalca esos contrastes y abunda en anécdotas pintorescas – viajeros extraviados, encuentros fortuitos, ataques de bandidos... –, que revelan esos desequilibrios estructurales y la resistencia de profundos arcaísmos. Es sintomático que un artículo cómico de 1840 que cuenta el viaje de un habanero hacia el interior de la isla (*tierradentro*) pinte a los campesinos en esos términos :

*Al punto saqué mi libro de memorias y escribí : TIERRADENTRO... especie de bípedo de cinco piés, cara redonda y colorada, movimientos azogados, que no usa de chaleco ni de corbata, con sable o trabuco en la mano...*²³.

Acostumbrado a los temas pintorescos desde la publicación en Francia de su álbum *Excursion dans les Pyrénées*²⁴, Mialhe entendió qué partido estético se podía sacar de la evocación del mundo del interior : él sabía cómo tratar esos temas ; habiendo participado en el álbum « Languedoc » de la serie pintoresca francesa de Taylor y Nodier, conocía el gusto del público burgués por las escenas de género y los paisajes desconocidos, hasta los de su propia tierra. Dedicó una parte de su segundo álbum, *Viaje pintoresco alrededor de la Isla de Cuba* (1847-1848), al Oriente y a escenas de género inspiradas en las costumbres campesinas. Un viaje que en 1841 le había llevado hasta la zona oriental de Cuba le permitió documentarse y dibujar una vista de Santiago, otra de Baracoa y sus

22. « Proyecto de un ferrocarril urbano », *Revista de La Habana*, t. II, 1856, págs. 399-400.

23. « Mi viaje a Tierradentro », *La Cartera Cubana*, Habana, t. IV (1840), pág. 381.

24. P.-T.-F. Mialhe, F.-F. Dandiran, *Excursion dans les Pyrénées, composé de 100 croquis pittoresques*, París, Mialhe F.^{res}, 1837.

montañas, vistos desde el mar. Dedicó otra estampa al Pico de Turquino, punto culminante de la isla, visto a distancia. Ejecuta escenas costumbristas que plasman la vida cotidiana de los guajiros, sus faenas («Sabaneros atando un ternero para atraer a la madre y cogerla»), su manera de viajar, a lomo de buey, en «Cercanías de Baracoa y modo de viajar de sus naturales», sus diversiones («El zapateado» y «Valla de gallos»). A pesar de la distancia física e intelectual entre las ciudades y el interior, las escenas urbanas y campesinas se encuentran por primera vez en el mismo álbum de litografías, llegando a formar, pese a los contrastes, una verdadera entidad insular.

Sin embargo, el trabajo de Mialhe es una excepción: el gusto por el progreso y las dificultades materiales de los viajeros orientaron más la iconografía hacia el paisaje cultivado y «civilizado» (cañaverales, ingenios, ciudades) que hacia la Cuba silvestre. Mundo cercado por las aguas y zona protegida – por lo menos en apariencia –, verdadero *hortus conclusus*, el paisaje cubano es ante todo el del jardín cultivado. Las mentalidades positivistas del momento lo prefieren al paisaje inculto, que no deja sin embargo de fascinar al escritor-viajero romántico:

*La isla de Cuba sin caminos, sin puentes ni posadas; con un terreno ondulado cubierto de bosques primitivos, y regado por multitud de ríos y arroyos que alimentan con sus desbordes ciénagas y pantanos intransitables, ofrece mil molestias a los viajeros; pero en cambio les hace gozar variadas y fuertes emociones con la hermosura, magestad y grandeza que ostentan los países tropicales en su espléndido estado natural*²⁵.

En la prosa costumbrista, el «monte» cubano es a la vez inquietante y acogedor; allí viven y se refugian los marginados: guajiros asesinos, bandidos, cimarrones, parias²⁶. Esta fascinación literaria pronto se convierte en nostalgia ya que a mediados de siglo se asiste al ocaso de la naturaleza virgen: el café, luego el azúcar, destruyen el monte; víctima de la deforestación y de las instalaciones industriales – se quema la leña en las calderas de los ingenios –, la selva deja paso al campo abierto, casi totalmente desprovisto de árboles. La moda de los panoramas, que se impone en la década de los cincuenta, refuerza esa impresión: en la serie *Isla de Cuba pintoresca* (1856), de Barañano y Laplante, los personajes que animan los primeros planos contemplan paisajes amenos, campos, puertos y bahías profundamente transformados por el hombre.

25. Pedro José Morillas, «El ranchador», *La Piragua*, Habana, 1856, pág. 152.

26. Los cuentos costumbristas «El ranchador», de Pedro José Morillas y «El guajiro», de Cirilo Villaverde, atribuyen un protagonismo importante a la selva cubana.

En Cuba como en cualquier país colonial, se invierten las nociones geográficas de centro y periferia, con un centro tradicional y arcaico y una periferia activa, representada por las dinámicas ciudades portuarias occidentales cuya actividad económica es básicamente exportadora ²⁷. La iconografía refleja lógicamente esas grandes características, reforzadas aún por la insularidad : interés por las ciudades más desarrolladas y elegantes, por los puertos y los centros productores, gusto por la tecnología y el progreso. Pero ello no impidió que a mediados de siglo ciertos álbumes pintorescos y relatos costumbristas revelaran la existencia de una realidad más interna y específica, forjando a su modo una verdadera identidad nacional.

27. En un estudio más ambicioso, podrían añadirse otras disparidades estructurales más complejas : « [...] Si La Havane est déjà en elle-même opposable au reste de l'île, si, de son côté, la province diffère grandement des zones rurales aux centres urbains, il ne faut pas oublier non plus que, parmi ces derniers, le sort des ports n'est pas celui des villes de l'intérieur », Michèle Guicharnaud-Tollis, *Regards sur Cuba au XIX^e siècle*, París, L'Harmattan, 1996, pág. 64.