

**CÓDIGOS DE LA NUEVA CIUDAD:  
ALUMBRADO PÚBLICO Y MOBILIARIO URBANO EN LA HABANA DE  
MIGUEL TACÓN Y ROSIQUE (1834-1838)<sup>1</sup>**

**NEW CITIES, NEW CODES: STREET LIGHTING AND STREET FURNITURE PROMOTED  
BY MIGUEL TACÓN Y ROSIQUE IN HAVANA (1834-1838)**

Ana Amigo Requejo  
Universidad de Sevilla

**Resumen**

Este texto tiene por objeto evaluar la inflexión ética, estética y funcional que se produjo a partir del uso sistemático del mobiliario urbano y del alumbrado público como elemento de articulación de la nueva sintaxis urbana decimonónica, analizando algunas de las reformas programadas en La Habana por el capitán general Miguel Tacón y Rosique (1834-1838), particularmente el reacondicionamiento del paseo de Isabel II y el muelle de San Francisco. Estos espacios constituyen la sede respectiva de facetas muy distintas –esparcimiento, recepción y embarque de viajeros- dentro de la nueva organización de la ciudad, por lo que el mobiliario urbano que los codifica se revela como referente cognitivo determinante para los ciudadanos.

**Palabras clave**

Cuba, La Habana, Siglo XIX, Mobiliario urbano, Alumbrado público

**Abstract**

This paper aims to examine the ethical, aesthetic and functional shift developed by the widespread use of street furniture and street lighting as a way of urban planning into 19<sup>th</sup> century cityscapes, approaching some of the urban reforms promoted in Havana by Miguel Tacón y Rosique during his governing period (1834-1838), such as San Francisco waterfront or Isabel II Boulevard. Both gathering places had different functions signified by street furniture's new city codes.

**Keywords**

Cuba, Havana, 19th Century, Street furniture, Street lighting

A comienzos del siglo XIX empezó a gestarse un nuevo paradigma urbano de modernidad, que implicaba la configuración de una metrópolis multicéntrica, articulada en torno a varias plazas o ágoras donde aparecían difuminados isotrópicamente los diferentes dispositivos sociales, comerciales e institucionales. La unidad de significado simbólico de la ciudad, anteriormente accesible mediante la lectura de hitos arquitectónicos evidentes como la catedral o el edificio del cabildo municipal, empezó a difuminarse en el imaginario colectivo.

La sintaxis del tejido urbano pasó en unas décadas de constituir un enunciado simple, con núcleo en la plaza mayor, a la compleja organización en varios sistemas interrelacionados que demandaba la nueva ciudad capitalista<sup>2</sup>. Frente a esta problemática, el alumbrado público se convirtió en una eficaz herramienta para jerarquizar los diferentes ámbitos urbanos, promoviendo espacios seguros, confortables y atractivos a los transeúntes. Como puede apreciarse en numerosas representaciones de la época, que culminarán a final del siglo con obras como *La place du Théâtre Français* de Camille Pissarro (1898), el mobiliario urbano ejerció asimismo un papel clave en la reconfiguración de la práctica urbana, favoreciendo la orientación, regulando la utilidad de las distintas vías y, especialmente, fijando los límites que durante el Antiguo Régimen habían sido prerrogativa de murallas, fosos y otros elementos de difícil integración en la retórica y el ornato de la ciudad moderna.

Tal y como asegura Silvia Segarra Lagunes, el mobiliario urbano - incluyendo el diseño de farolas en tanto que vehículo del alumbrado público- ha tendido a estudiarse en la historiografía española como objeto artístico u ornamental<sup>3</sup>, a pesar de constituir un elemento de vital importancia para el funcionamiento y desarrollo urbanos, tanto en el siglo XIX como en la actualidad<sup>4</sup>. En esta línea de pensamiento, habría que arrojar luz sobre aspectos relevantes como la cuestión de los materiales y el mantenimiento –especialmente en relación con los diferentes climas locales- o la eficiencia de los diseños, elaborados, en el caso de la colonia española de Cuba, por el cuerpo de ingenieros militares del reino.

Entendemos por diseño eficaz aquel producto capaz de transmitir una información legible al ciudadano. Parece que así lo entendió también el intelectual cubano Domingo del Monte cuando en una carta, fechada el 17 de septiembre de 1838, describía en tono sarcástico cómo debe de ser una plaza a tenor del desarrollo aleatorio que estaba manifestando la construcción de un nuevo escenario de recreo en la población de Camagüey (fig. 1): “*Plaza clásica— Es la que se construye sobre un presupuesto fijo, asientos, arboles, alumbrado etc. sujeto á reglas fijas de antemano*”<sup>5</sup>.

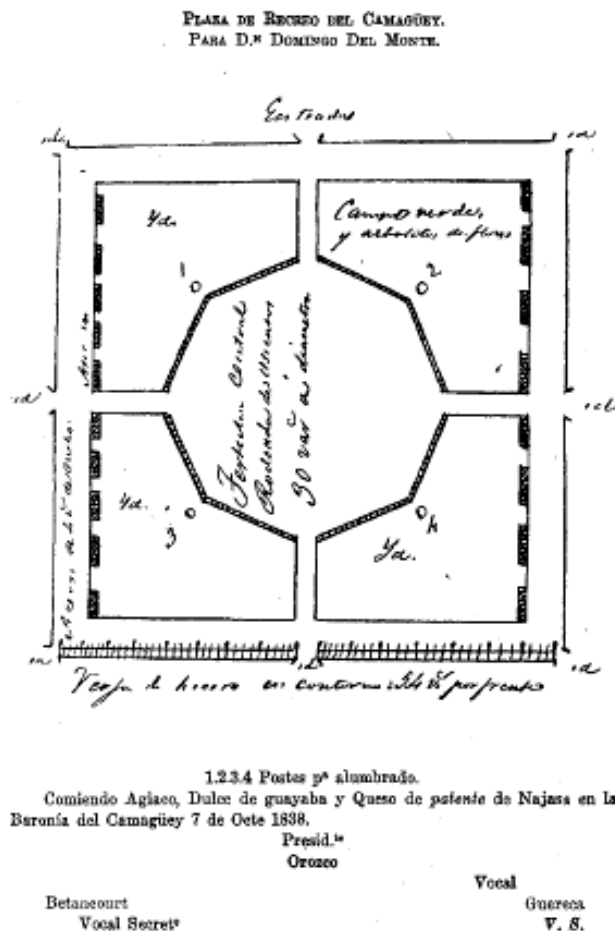


Fig. 1. Gaspar Betancourt. Plaza de recreo de Camagüey [dibujo para Domingo del Monte], Camagüey, 1838.

De igual forma, las series de mobiliario urbano diseñadas *ex profeso* para cada uno de los diferentes escenarios de la ciudad —ocio, abastecimiento, comercio, política-, expresaban un valor estético similar al de los órdenes arquitectónicos formulados en la arquitectura clásica. Pongamos el ejemplo de dos espacios habaneros funcionalmente diversos, elegidos por tal motivo para el desarrollo de este artículo: a pesar de presentar estructuras casi idénticas, resulta lógico que un pescante del muelle de San Francisco (fig. 3) y una farola en arco diseñada para iluminar el paseo de Isabel II- también paseo Extramuros o paseo del Prado- (fig. 4) desarrollasen motivos ornamentales distintos, acordes al resto de bancos, verjas o fuentes que configuraba su ámbito de representación. Mientras que en San Francisco las estructuras funcionales se jalonaron con severos círculos y otros elementos “dóricos” que expresaban su condición de espacio transitorio y funcional, la decoración del Prado se detenía en sutiles patrones vegetales que invitaban a la fruición del paseo.

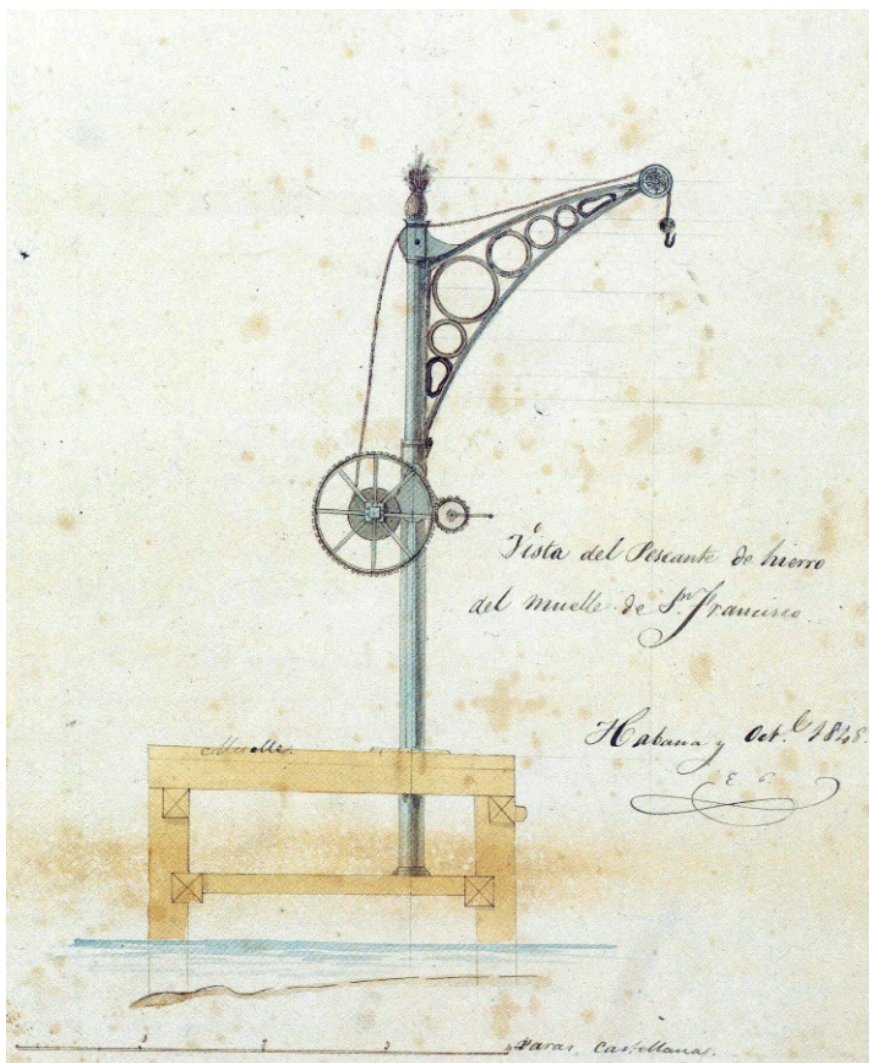


Fig. 3. Vista del pescante de hierro del muelle de San Francisco, La Habana, 1848. Servicio Histórico Militar, 10980.

No obstante, el discurso que se deduce del mobiliario urbano trasciende la mera pauta urbana en la mayoría de las ocasiones. En el caso concreto de La Habana, sabemos que las políticas de ornato y policía desarrolladas entre 1834 y 1838 por el capitán general Miguel Tacón, tales como el empedrado y alcantarillado de las calles o la construcción de un completo sistema de módulos de abastecimiento –mercados, pescadería, matadero-, fueron interpretadas por muchos liberales como un antídoto para combatir la falta de libertad política que caracterizó un gobierno en el cual el capitán general detentaba facultades omnímodas, ejerciendo una fuerte represión tanto en la prensa como en las cárceles<sup>6</sup>. Un ejemplo que ilustra muy bien esta lectura en el ámbito peninsular lo constituye el caso de las farolas diseñadas tras el breve episodio liberal en la ciudad de Málaga, las cuales, al contrario que aquéllas fundidas para otras ciudades andaluzas simpatizantes de Fernando VII, carecían del sello absolutista<sup>7</sup>.

Por último, resulta interesante medir las relaciones diplomáticas y comerciales mantenidas entre las diversas potencias del momento a través del análisis de la importación y exportación de modelos y de la propia mercancía manufacturada. Tal y como confirma la documentación que analizaremos más adelante, los ingenieros militares optaron en La Habana por unos equipamientos e instalaciones urbanas que guardaban bastante relación con los modelos británicos y estadounidenses, aunque también es posible registrar la huella francesa en algunos patrones<sup>8</sup>. En definitiva, el mobiliario urbano se convirtió desde las primeras décadas del siglo XIX en el lenguaje universal de la ciudad occidental, gestando códigos de reconocimiento que homogeneizaron el comportamiento urbano en capitales tan lejanas como Nueva York, La Habana, París o Hong Kong.



Fig. 4. F. Miahle. *Paseo de Isabel II*, en *Isla de Cuba Pintoresca*, La Habana, 1839.

En lo que respecta al desarrollo urbano de La Habana, más de la mitad de la población había fijado su residencia fuera del recinto amurallado a principios del siglo XIX. A pesar de este dato, no se dispuso legalmente la alineación y el ensanche de los barrios de extramuros hasta la emisión en 1817 de las reales ordenanzas dirigidas por el ingeniero Antonio María de la Torre<sup>9</sup>. En 1827 Pedro de Pedroso redactó las primeras ordenanzas municipales de La Habana, las cuales incluían estos nuevos barrios dentro del término municipal<sup>10</sup>. Las primeras ordenanzas publicadas tras las significativas reformas de Miguel Tacón

fueron aprobadas el 24 de diciembre de 1855. En ellas se observa el cambio radical que habían supuesto los avances de la década de 1830, pues se atiende muy específicamente a varios aspectos urbanos anteriormente eludidos, como son el censo y la delimitación de distritos, la regulación de la limpieza de las calles o determinadas normas para la circulación en vías principales como el paseo de Isabel II<sup>11</sup>.

La política urbana de Miguel Tacón no sólo puso en conversación los ámbitos de intramuros y extramuros con la inserción de ejes fluidos de comunicación, sino que propició un equilibrio de fuerzas mediante el reparto uniforme de instituciones, engarzando sólidamente los dos núcleos urbanos. En este sentido, los novedosos dispositivos de alumbrado público y mobiliario urbano resultaron imprescindibles a la hora de consolidar la nueva escala urbana nacida de la interdependencia de servicios entre ambas unidades municipales.

En primer lugar, el capitán general dictó un plan integral de restauración, mantenimiento y limpieza de las calles de La Habana, adjudicado al coronel de ingenieros Félix Lemaur<sup>12</sup>. En cuanto al alumbrado público, en condiciones poco favorables durante las primeras del siglo XIX<sup>13</sup>, Tacón nombra como nuevos administradores y depositarios del ramo a “*dos comerciantes de integridad, reputacion y celo*”<sup>14</sup>. La tensión operativa provocada por la introducción de capital privado en la gestión del servicio público de iluminación constituye una de las principales problemáticas del momento, extendida a otras capitales hispanoamericanas como la ciudad de México<sup>15</sup>.

No obstante, a tenor del estado de las cosas en las principales ciudades metropolitanas<sup>16</sup>, puede decirse que la iniciativa privada en Cuba –pese a las contraprestaciones de tipo social y político– impulsó un avanzado sistema de alumbrado en la Habana, que desde 1883 estuvo, junto con el de Matanzas, gestionado por la compañía newyorkina The Spanish-American Light and Power Company<sup>17</sup>. Asimismo, el capitán general mostró especial interés en asegurar la eficacia del sistema, designando un inspector para la supervisión de los aspectos técnicos. Fueron repuestos los antiguos faroles y se aumentaron otros 126 con “*refractores y pescantes del mayor lucimiento y solidez*”, sustituyendo la grasa animal por aceites que hiciesen durar la luz hasta la madrugada.

Tal y como se ha referido, la problemática de la iluminación urbana no debe tratarse sucintamente. La luz genera ciudad, rehabilita los espacios y les otorga nuevos valores y funciones, cuya lectura puede efectuarse a varios niveles: seguridad, ornato, ocio<sup>18</sup>. En este sentido, una de los pilares de la política urbana de Miguel Tacón estuvo centrado en la recreación de espacios seguros, limpios, confortables y, en definitiva, sociales<sup>19</sup>. Al igual que en el resto del mundo, la “*campana*” a favor de la tecnología lumínica se valió en La Habana de discursos mitológicos y religiosos para avalar la fuerte inversión y cirugía urbana que conllevaba desarrollar los servicios de alumbrado. El esfuerzo merecía la pena teniendo en cuenta que la luz medía el “*grado de civilización*” de una capital<sup>20</sup>.

Así pues, Miguel Tacón sentó las bases de un sistema de alumbrado económicamente sostenible<sup>21</sup> que evolucionaría positivamente a lo largo del siglo XIX. Prueba de ello resulta un episodio narrado por Nicolás Tanco Armero en su

*Viaje de Nueva Granada a China y de China a Francia* (1841-1858), publicado en 1981 y recogido por Pérez de la Riva:

*“En la Habana, se encuentra un famoso mercado en cada barrio; pero el mejor de todos es el de la plaza de Vapor. En el interior de este edificio se vende la carne y toda especie de legumbres y verduras, y en el exterior las frutas. Pero lo que sorprende es la mezcolanza y variedad, pues al lado de una tienda de naranjas y piñas, se encuentra un lujoso almacén de ropas, y todas las galerías están plagadas de baratillos. De noche particularmente presenta mucha animación, hallándose toda la plaza alumbrada con gas, y muy visitadas por las muchachas de extra muros que van á hacer sus compras. La plaza de Vapor, además, encierra cafés, barberías y toda especie de establecimientos; puede decirse que es la capital de la Habana; así como el Palais-Royal podría llamarse la capital de París”<sup>22</sup>.*

Tal y como sostiene Christa van Santen<sup>23</sup>, a medida que los sistemas de alumbrado y las costumbres de consumo y ocio fueron evolucionando, la luz se convirtió en motivo de celebración en sí misma, y se comenzó a dar un tratamiento preciosista a los espacios exteriores, fenómeno que también se produjo en La Habana:

*“The real social life of Havana is revealed, however, after dark. Then a motley throng surges through the canopied streets toward the cafés, the theatres, and the public squares, where splendid military bands discourse stirring and, to us, novel Spanish music. In the brilliantly lighted cafés one must wait often for a vacated chair. Stupendous and strange-looking bibalar compounds are placed before the drinkers”<sup>24</sup>.*

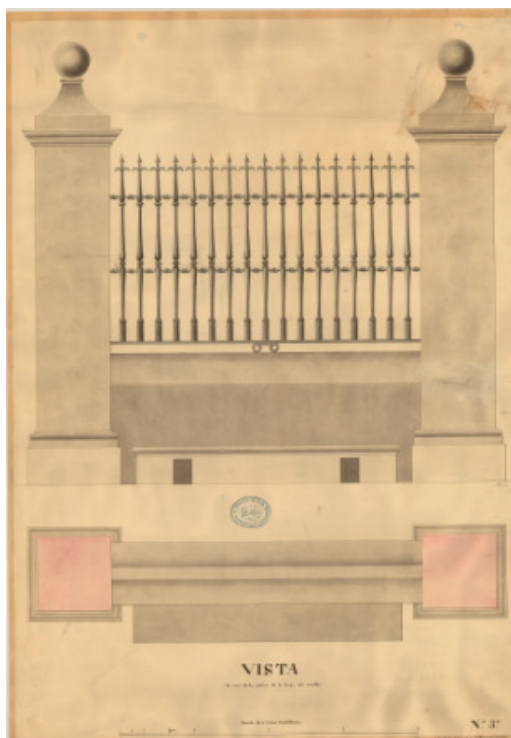


Fig. 2. Vista de uno de los paños de la verja del muelle de San Francisco, La Habana, [1816]. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, CUB-147/8.

Otra de las reformas de Miguel Tacón consistió en el reacondicionamiento y empedrado del muelle de San Francisco, un área cuya rehabilitación se había comenzado antes de su gobierno. La zona, cercana a la Plaza de Armas, estaba destinada al desembarco de pasajeros, por lo que necesariamente debía presentar unas condiciones en su mobiliario urbano que facilitasen la espera y recepción de visitantes. De este modo, las verjas proyectadas en la primera fase constructiva de 1816 disponían de cómodos asientos de piedra integrados, multiplicando así sus funciones (fig. 2)<sup>25</sup>.

Por su parte, el general Tacón encargó a Barcelona unas gradas de piedra superior de granito para el remozamiento del muelle y a Génova la famosa fuente de mármol con el dios Neptuno, adquisiciones financiadas por la donación de los comerciantes Miguel Viada y José Tosar. La fuente, realizada en mármol de carrara, fue inaugurada en 1839 por el sucesor de Tacón, Joaquín de Ezpeleta Enrile (1838-1840). El Archivo General Militar cuenta entre sus fondos con un plano que documenta estas reformas, firmado por Félix Lemaur y fechado en La Habana el 30 de junio de 1837<sup>26</sup>.

El nuevo enverjado diseñado para las reformas de 1837, encargado a las provincias vascongadas<sup>27</sup>, fue finalmente traído de Estados Unidos, al igual que otras muchas aplicaciones de hierro fundido instaladas en La Habana a partir del gobierno de Tacón<sup>28</sup>. Dentro de las obras ejecutadas durante su período de mandato encontramos varios ejemplos de enverjados que, junto al del muelle de San Francisco, resultaron deliberadamente ergonómicos con respecto a la nueva configuración urbana. Así ocurre en las verjas del nuevo Campo de Marte junto a la estación de ferrocarril de Villanueva o en la entrada al paseo Tacón<sup>29</sup>. Estos vallados de hierro fundido, amén de sus propiedades estéticas y coercitivas, consiguieron establecer un espacio de transparencia y seguridad, ahuyentando el desorden, el tráfico de carruajes o el ejercicio de la prostitución, y constituyendo uno de los puntos de referencia de los nuevos formatos urbanos, en los cuales, a modo de *meeting point*, solían concertarse las citas colectivas para iniciar en conjunto el paseo, las compras o el viaje en tren.

En cuanto al paseo Extramuros o de Isabel II –contiguo al desarrollo de la muralla-, éste había formado parte del conjunto de reformas ilustradas ejecutadas en el núcleo de la ciudad vieja a finales del siglo XVIII. Por tanto, las intervenciones que Miguel Tacón ordenó sobre esta alameda se enfocaron al ornato y la salubridad, en función de complementar el eje central del paseo Tacón, pieza central del cambio de vectores de comunicación y recreo en La Habana de su época<sup>30</sup>.

Como es lógico, el paseo de Isabel II (fig. 4) y su despliegue de mobiliario urbano e iluminación (fig. 5)<sup>31</sup>, otorgaron a la incipiente burguesía criolla y peninsular un nuevo espacio de visibilidad, clasificación y relación, pilares básicos de la articulación social burguesa:

*“El nuevo Prado constaba de una milla de extensión, poco más o menos, formando un ángulo casi imperceptible de ochenta grados, frente a la plazoleta donde se elevaba la fuente rústica de Neptuno. Le constituían cuatro hileras de árboles comunes del bosque de Cuba, algunos con la edad muy corpulentos, e*



*impropios todos de alamedas. Por la calle del centro, la más ancha, podían correr cuatro carruajes apareados; las dos laterales, más angostas, con unos pocos asientos de piedra, servían para la gente de a pie, hombres solamente, quienes en los días de gala o fiesta se formaban en filas interminables a lo largo del paseo. La mayor parte de éstos, especialmente los domingos, se componían de mozos españoles empleados en el comercio de pormenor de la ciudad, en las oficinas del gobierno, en la marina de guerra y en el ejército, pues por su calidad de solteros y por sus ocupaciones, no podían usar carruaje y visitar el Prado en días comunes. Es de advertirse, además, que a la hora del paseo estaba prohibido atravesar siquiera el Prado en vehículo de alquiler; y si algún extranjero lo hacía por ignorancia de la regla o consentimiento del sargento del piquete de dragones que daba allí la guardia, llamaba la atención y excitaba la risa general del público. La juventud cubana o criolla tenía a menos concurrir al Prado a pie; sobre todo el confundirse con los españoles en las filas de espectadores domingueros”<sup>32</sup>.*

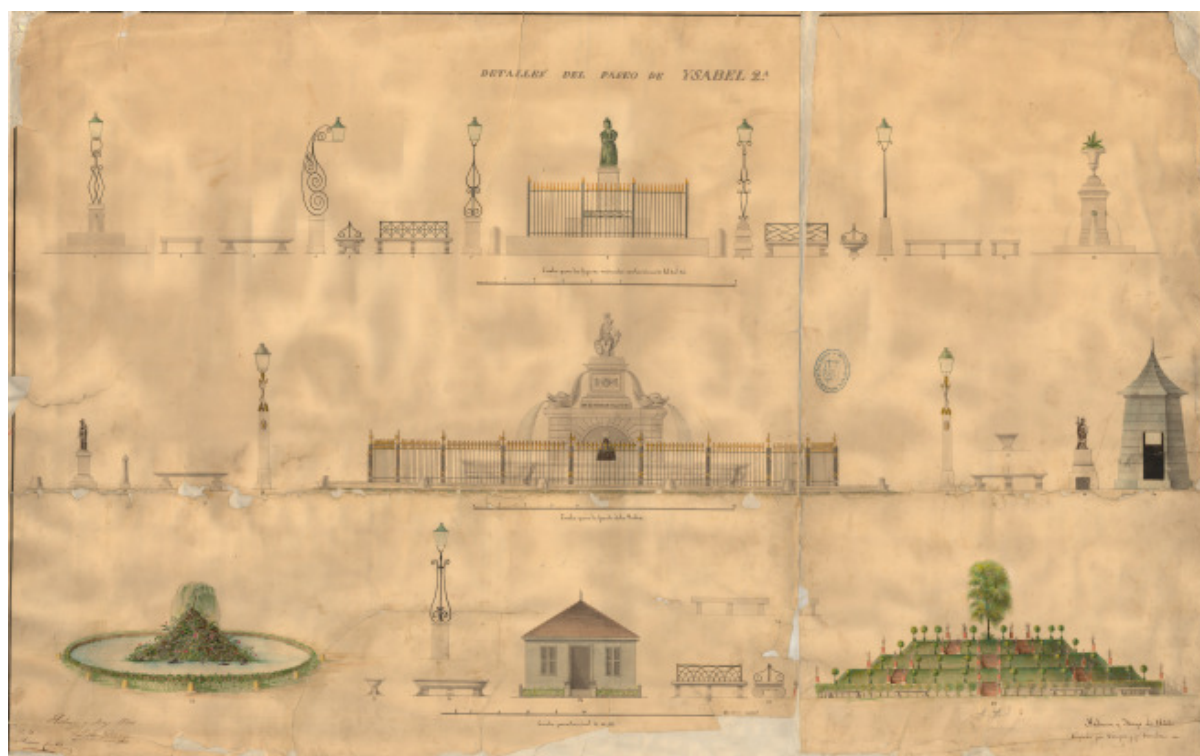


Fig. 5. Luis Ducros. *Detalles del paseo de Isabel II*, La Habana, 1844. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, CUB-155/16.

En definitiva, tanto la iluminación como la disposición de sofisticados asientos y fuentes revistieron en La Habana de principios del siglo XIX un fuerte componente gregario que favorecía el consumo y el ocio. Es decir, como recientemente expuso Anne Huffschmid, existe una clara diferencia entre la ciudad y lo urbano, elementos que no necesariamente discurren de forma paralela en todos los núcleos poblacionales de gran envergadura<sup>33</sup>. En esta ecuación, el mobiliario urbano -en sinergia con el alumbrado público- propició una nueva forma de urbanidad, traducida en nuevos hábitos de participación del ciudadano

como la práctica del paseo, las compras nocturnas y los encuentros sociales elevados en lugares de transición como la estación de tren o los muelles.

Este cambio de pauta nos llevaría a hablar de una suerte de “interacción escenoplástica”<sup>34</sup> entre el usuario y los nuevos códigos urbanísticos diseñados por los ingenieros militares, generando los primeros escenarios de significación eminentemente burguesa. Sobre este asunto, Paolo Sica planteó hace varias décadas la noción de “modos inducidos de disfrute”<sup>35\*</sup>. No en vano encontramos en las actas del Cabildo de La Habana del 7 de enero de 1837 como, a través de las mejoras realizadas en la ciudad, “*las diversiones públicas también se han metodizado*”<sup>36</sup>.

## NOTAS

<sup>1</sup> Este artículo se enmarca en el proyecto de investigación *Arquitecturas dibujadas. Ingenieros militares en Cuba (1764-1898)*, Plan Nacional de I+D+i (HAR2011-25617). Asimismo, debo subrayar la importancia que ha tenido para el desarrollo de mi tesis doctoral el Seminario 2013 del Museo Nacional del Prado, *El ojo que piensa*, dirigido por Félix de Azúa. De sus sesiones nacen muchas de las ideas sobre sociología y representación de la ciudad decimonónica que aquí se mencionan.

<sup>2</sup> “When he published his *Philosophical Investigations* in 1953, Ludwig Wittgenstein was on the road leading to a philosophy of language centred on the diversity of pragmatic usages. Instead of conceiving language as a being built out of basic semantic elements, as the *Tractatus* from 1921 tells us, Wittgenstein had discovered the multiverse of “language games”. In a rather famous passage of his *Philosophical Investigations* Wittgenstein refers metaphorically to the image of the city. He reflects upon the question of how, and to what degree, a language can be judged as being complete. While our knowledge is growing, new languages, sorts of suburbs, are added to the existing old one, which Wittgenstein parallels with an “ancient city”. There is not such a thing as one singular language, as the *Tractatus* had presumed, but only divergent languages. [...] Linguistic structures mirror urban structures”.

(PAETZOLD, Heinz, “The Philosophical Notion of the City”, en PAETZOLD, Heinz (ed.), *City Life. Essays of Urban Culture*, Jan van Eyck Akademie Editions, 1997, pp. 15-16).

<sup>3</sup> SEGARRA LAGUNES, Silvia, *Mobiliario urbano. Historia y proyectos*, Universidad de Granada, 2012, p. 15; Un ejemplo de este tratamiento lo encontramos en MORALES FOLGUERA, José Miguel, “El mobiliario urbano de la plaza de la Constitución en el siglo XIX: valores formales e iconológicos”, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia* nº 3, 1980, pp. 43-58. Tanto para el Monumento a la República como en lo que se refiere a la farola ornamental de 1902, el análisis del autor se centra en el aspecto monumental de los diseños.

<sup>4</sup> Un exhaustivo análisis de la interacción entre usuario, ciudad y diseño en el momento presente lo encontramos en sendos documentales de Gary Hustwit: *Objetified* (2009) y *Urbanized* (2011).

<sup>5</sup> ACADEMIA DE LA HISTORIA DE CUBA, *Centón epistolario de Domingo del Monte con un prefacio y una tabla alfabética por Domingo Figarola-Caneda*, volumen III, La Habana, Imp. El Siglo XX, 1923-1957, pp. 203-206.

<sup>6</sup> “¿Qué mas queréis? ¿á qué aspiráis? os faltan calles empedradas, paseos amenísimos, edificios suntuosos, policía de primer orden? ¿No os basta esto para vuestra completa felicidad? No, de ninguna manera. Ventajas son esas sin duda inapreciables pero no las únicas que constituyen la dicha del hombre. Madrid y Barcelona, y Cádiz y Sevilla, y todas esas mismas ciudades que gozan en grado mas alto que la Habana de aquellas materiales bendiciones, clamaron justamente por reformas en el sistema judicial, por reformas en la constitución del estado, por reformas en su administración civil y económica, por reformas en fin en todas y en cada una de las partes que constituyen la grande y complicada máquina social”. [VARELA, Félix], *La Isla de Cuba tal cual está*, Nueva York, Whittaker, 1836, pp. 61- 62.

<sup>7</sup> MORALES FOLGUERA, José Miguel, “Alumbrado público y urbanismo en Málaga durante el s. XIX”, en

*Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia* nº 4, 1981, p. 13.

<sup>8</sup> Para los modelos británicos vid. CAVE, Walter, *Sketches of decorative wrought ironwork from various locations in London [...]*, Londres, 1889. Ficha catalográfica publicada por el Royal Institute of British Architects (RIBA) online:

<http://www.ribapix.com/index.php?a=wordsearch&s=item&key=WczoxMToiU1RSRUVUIExBTVAiOw==&pg=2>.

Para los modelos estadounidenses vid. los diversos catálogos de fundición de la casa Mott Iron, Nueva York. Por último, uno de los álbumes franceses con mayor difusión en la época fue el de OPPERMANN, C. A., *Album pratique de l'art industriel et des beaux-arts [...]*, París, Dunod Editeur, 1857 (varios tomos).

<sup>9</sup> CHATELOIN, Felicia, *La Habana de Tacón*, La Habana, Editorial Letras Cubanas, 1989, p. 11.

<sup>10</sup> *Ordenanzas municipales de La Habana*, La Habana, Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1827, p. 28; en el *Censo de población de La Habana*, La Habana, 1828 se puede comprobar el crecimiento exponencial de la población que, tal y como demuestra el *Plano de La Habana y sus barrios extramuros* (Archivo General de Indias, 1829), se fue alejando cada vez más del ámbito de la muralla.

<sup>11</sup> “Art. 211. *En el paseo de Isabel II la calle de árboles mas próxima á la muralla servirá para la salida de coches, quitrines, volantas y recuas desde la puerta del Monserrate, hasta la calzada del Monte. La otra calle del paseo que tiene por límites el paradero del camino de hierro y el teatro de Tacón, estará destinada para venir desde la calzada del Monte, pudiéndose seguir desde esta cualquiera dirección; y la calle del centro para el paseo á caballo d en carruaje. Por cada carruaje de recua que vaya ó venga contra dichas direcciones se exigirá la multa de uno á tres pesos.*

Art. 212. *Se permite á los que anden á caballo el ir y venir indistintamente y en direcciones encontradas por las tres calles referidas en el artículo anterior.*

Art. 213. *Las calles del paseo de Isabel II que no se mencionan en los dos precedentes artículos son para los que anden á pié; y estos no se pararán en las destinadas para los carruajes, en el concepto de que los que después de requeridos una vez insistan en infringir dicha disposición, sufrirán la multa de dos á cinco pesos”.* *Ordenanzas municipales de ciudad de La Habana*, La Habana, Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1855, pp. 44-45.

<sup>12</sup> Félix Lemaure Lamuraire, hijo del ingeniero Carlos Lemaure, ingresó como titular del cuerpo el 12 de diciembre de 1785 y falleció el 22 de junio de 1841 (*Expediente personal de Félix Lemaure Lamuraire (1785-1841)*, Archivo General Militar de Segovia, 1ª SECCIÓN, 577L, EXP. 01). Junto a sus hermanos Manuel y Francisco continuó alguno de los proyectos iniciados por su padre como el canal de Guadarrama (CAPEL SÁEZ, Horacio et al., *De Palas a Minerva: La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*, CSIC, 1988, pp. 189 y 312). Durante su estancia en Cuba proyectó importantes medidas para el desarrollo urbano de La Habana, como el primer tramo de ferrocarril entre la capital y Guines en 1836, finalmente desestimado por Miguel Tacón por interferir en su concepción de paseos extramuros (Archivo Histórico Nacional, sección Ultramar, 33, expediente 3).

<sup>13</sup> TACÓN Y ROSIQUE, Miguel, *Relación del Gobierno Superior y Capitanía General de la Isla de Cuba [...]*, La Habana, Imprenta del Gobierno y Capitanía General, 1838, p. 9; Prueba del mal funcionamiento de los faroles antes de la reorganización del ramo por Tacón la constituye un testimonio anónimo recogido en “El reloj [sic.] de La Habana”, *La Moda ó Recreo Semanal del Bello Sexo*, sábado 19-XII-1829, p. 340, Hemeroteca Municipal de Madrid, F20/16 (183): “A las siete principia el alumbrado de la Ciudad, el cual se sirve con una especie de mechas que pasan rápidamente, y espiran con la misma prontitud que los meteoros y las exhalaciones”. También es común esta idea de ciudad oscura, en la que es obligatorio salir de noche con un farolito en mano “desde la época de Someruelos”, en las principales representaciones de la literatura vernácula. Vid. VILLAVERDE, Cirilo, *Cecilia Valdés o La Loma del Ángel* [1839], La Habana, Editorial Letras Cubanas, 2011, p. 199.

<sup>14</sup> El contratista del alumbrado había sido Cristóbal Samuel desde el 27 de octubre de 1827. Tacón contrata a Narciso García de Mora y Bernardo de Echevarría. CHATELOIN, Felicia, *La Habana....op. cit.* p. 132; Cristóbal Samuel denunció en el *Juicio de Residencia* el expediente abierto por Tacón el 11 de julio de 1834, por el cual el Ayuntamiento había acordado que el capitán general se hiciese cargo del ramo de alumbrado, anulando su contrato. OLAÑETA, José Antonio de la, *Juicio de Residencia del excelentísimo señor Don Miguel Tacón [...]*, Filadelfia, Imprenta de A. Walken, 1839, pp. 15-17.

<sup>15</sup> El 11 de agosto de 1834 el Cabildo de la ciudad de México publicaba un bando advirtiendo sobre “lo gravoso que es dejar en manos de particulares los temas municipales” refiriéndose al caso concreto del alumbrado

público. (AYUNTAMIENTO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, [Al público], México, Imprenta de Tomás Uribe, 1835).

<sup>16</sup> La literatura sobre lo retrógrada que era España en aspectos técnicos como la aplicación de gas a la iluminación urbana era bastante abundante. Vid. CALDERÓN, Vicente, *Memoria sobre el alumbrado de gas*, Madrid, Imprenta de Caballero de Gracia, de Espinosa y comp., 1848; Para conocer el nacimiento y desarrollo alumbrado urbano en España, desde las lámparas de aceite hasta la instalación definitiva de la electricidad, se han publicado una serie de monografías en las últimas décadas. Vid. MACIAS MINGUEZ, Manuel, *Alumbrado Público de Sevilla (253 años de Historia)*, Ayuntamiento de Sevilla, 1985; FERNÁNDEZ HIDALGO, Carmen y GARCÍA RUIPÉREZ, Mariano, “Las luces en el Siglo de las Luces. El alumbrado público en España a finales del Antiguo Régimen”, en *Hispania. Revista española de Historia*, vol. XLVII, nº 166, 1987, pp. 583-627; Madrid: *Memoria de la Luz*, Ayuntamiento de Madrid, 1995; ARROYO, Mercedes, “Ildefonso Cerdá y el desarrollo del gas en Barcelona”, en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* nº 2, Universidad de Barcelona, 1997; MADRID, Rufino-Manuel, *Vencer la noche. La Sevilla iluminada (Historia del alumbrado público de Sevilla)*, Universidad de Sevilla, 2007; TOJO RAMALLO, José Antonio, *El alumbrado público en Santiago: una historia de luces y sombras en la vieja Compostela*, Alvarellos Editora Técnica, 2009.

<sup>17</sup> La compañía, perteneciente al Estado de Nueva York y con sede en el número 13 de Wall Street, anunciaba el 8 de diciembre de 1896 en *The New York Times* las fuertes pérdidas económicas que sufría por causa de la guerra hispano- cubana.

<sup>18</sup> Sobre los diferentes significados que induce la luz en la ciudad vid. KARCHER, Aksel et al., *Un discurso de la luz. Entre la cultura y la técnica*, Lüdenscheid, ERCO, 2009.

<sup>19</sup> Esta dimensión sensorial de la ciudad forma parte de un línea de investigación muy presente en las publicaciones de SENNETT, Richard, *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental* [1994], Madrid, Alianza Editorial, 2010.

<sup>20</sup> “El alumbrado por gas elevará a Madrid al grado de civilización de otras capitales de Europa” (A. V., *Breve noticia sobre el alumbrado por el gas*, Madrid, Imprenta de Sancha, febrero de 1832, p. 4); Los diseños que hiciera en 1907 Peter Brehens para la compañía alemana AEG se inspiraron abiertamente en el mito clásico de Prometeo, mientras que en la prensa norteamericana las fuerzas malignas como el demonio o las miserias humanas quedan al descubierto gracias la benéfica acción de la luz artificial. Vid. “The tenements”, ilustración publicada en *Harpers Weekly* en julio de 1878 o “The powers of evil are fleeing before the Light Civilization”, grabado incluido en la *Electrical Review* de 1885 (citado por JAKLE, John A., *City lights. Illuminating the American night*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2011, p. 6).

<sup>21</sup> “El alumbrado que desde antes de oscurecer dura hasta el día en famosos reverberos sin aumentar la antigua contribución”. (*Colección de varias exposiciones dirigidas al Excmo. señor Prócer del Reino, Gobernador y Cap. General de la Isla de Cuba y a S.M. la Reina Gobernadora*, La Habana, Imp. del Gobierno y Capitanía General sociedad Patriótica, 1836, p. 47).

<sup>22</sup> Citado en PÉREZ DE LA RIVA, Juan, *La isla de Cuba en el siglo XIX vista por los extranjeros*, La Habana, Demografía, 1981, p. 138.

<sup>23</sup> SANTEN, Christa van, *Light Zone City. Light Planning in the Urban Context*, Birkhäuser, 2006.

<sup>24</sup> TAYLOR, Frank H., “Street Scenes in Havana”, en *Harper's New Monthly Magazine*, volume 58, nº 347, 1879, pp. 682-687.

<sup>25</sup> Agradezco a Miguel Ángel Castillo Oreja, director de mi tesis doctoral, la noticia de este expediente constructivo, conservado en el Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, carpeta CUB-147. En ella se archivan diversos estudios de rejería y un plano de situación general que refleja el proyecto en su totalidad (*Plano, vista y perfil de un Muelle proyectado en el frente de la Plaza de Sn. Francisco y de las obras interiores / copiado por Antonio M. de la Torre y Cardenas*, Habana, 20 de marzo de 1816, CUB-147/11).

<sup>26</sup> LEMAUR, Félix, *Instalaciones portuarias de La Habana*, 1837. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, CUB- 152/12.

<sup>27</sup> ARRATE DE PERALTA, Manuel, *Presupuesto para el enverjado*, en [*Enverjado del muelle principal de La Habana*], Archivo General Militar de Madrid, sección Ultramar, caja 2818, carpeta 175.1, docs. 1 y 2, La Habana, 11 de octubre de 1837.

<sup>28</sup> ARANGO, Anastasio de, [*Informe sobre el enverjado del muelle de San Francisco*], en [*Enverjado del muelle principal de La Habana*], Archivo General Militar de Madrid, sección Ultramar, caja 2818, carpeta 175.1, doc. 4, La Habana, 9 de abril de 1838. Dado el estado de disidencia en el que se encontraba el país, Arango no

---

considera acertado mantener el pedido de rejería a las provincias vascongadas, proponiendo la opción de Inglaterra o Estados Unidos, que además resultaba más económica (fol. 2rº).

<sup>29</sup> Basamos nuestro criterio en las representaciones coetáneas de estos lugares recogidas en el álbum de grabados de MIAHLE, P. T. Frederic, *Isla de Cuba Pintoresca*, La Habana, Sociedad Patriótica de Litografía, 1839.

<sup>30</sup> “[...] que del nuevo paseo [Tacón], resta el último tramo que atraviesa el campo de Peñalver, y por lo mismo puede decirse llegó ya á su término; y que habiendo á la salida de la ciudad una alameda [Extramuros] muy susceptible de mejoras, vá á hacerlas seguro de aumentar con ellas el ornato, y la comodidad de las personas que carecen de carruage; pero prefiriendo siempre en todas las obras de publico interes, aquellas que mas puedan influir en la salubridad [...]”. (*Expediente de Obras Públicas en La Habana* [Informe realizado por Joaquín de Ezpeleta, 21-X-1838], Archivo Histórico Nacional, sección Ultramar, leg. 10, exp. 2, fols. 1vº- 2rº).

<sup>31</sup> DUCROS, Luis. *Detalles del paseo de Isabel II*, La Habana, 1844. Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, CUB-155/16. El plano fue publicado con carácter de ilustración en WEISS, Joaquín E., *La arquitectura colonial cubana: siglos XVI al XIX*, Letras Cubanas, 2002 (fig. 679) con la signatura antigua del Servicio Histórico Militar.

<sup>32</sup> VILLAVERDE, Cirilo, *Cecilia Valdés...*, *op. cit.* pp. 154-155.

<sup>33</sup> HUFFSCHMID, Anne, “From the City to lo Urbano: Exploring Cultural Production of Public Space in Latin America”, en “Urban Studies in/on Latin America in the 21<sup>st</sup> Century: Current State of Play and Future Perspectives” [Dossier], *Iberoamericana (Revista del Instituto Iberoamericano de Berlín)*, Berlín, año XII, nº 45, 2012, pp. 119-136.

<sup>34</sup> MUÑOZ CORBALÁN, Juan Miguel y NARVÁEZ CASES, Carme, “Diseños de lo imaginado y estructuras de lo construido. La interacción escenoplástica de las fábricas arquitectónicas y la (des)integración del decoro en los espacios urbanos”, en CANALDA, Silvia, NARVÁEZ, Carme y SUREDA, Joan (eds.), *Cartografías visuales y arquitectónicas de la modernidad. Siglos XV- XVIII*, Universitat de Barcelona, 2011, pp. 261-283.

<sup>35</sup> SICA, Paolo, *Historia del Urbanismo. El siglo XIX* [1977], volumen II, Madrid, Instituto de Estudios de la Administración Local, 1981, p. 1032.

<sup>36</sup> OLAÑETA, José Antonio de la, *Juicio de Residencia...op. cit.*, pp. 155-156.

Fecha de recepción: 16 de junio de 2013

Fecha de revisión: 27 de junio de 2013

Fecha de aceptación: 5 de julio de 2013