

Subversiones de un no lugar: el tren como espacio surrealista donde confluye la identidad y la relacionalidad en Cuba.

Subversions of a non-place: the train as surreal space where it converges identity and relationality in Cuba.

Giselda Hernández Ramírez

Profesora de Estética y Arte.
Universidad de las Artes, La Habana, Cuba
giseldah@isa.cult.cu
giseldah41@gmail.com

Recibido 07/11/2015
Aceptado 27/03/2016

Revisado 11/02/2016
Publicado 01/07/2016

Resumen

El artículo aborda las diversas relaciones que se establecen en un no lugar, en este caso un tren en Cuba que traslada pasajeros desde la región centro occidental del país hasta La Habana.

Este espacio es utilizado indistintamente por viajeros como medio de transporte y por otros para introducir en La Habana mercancías que son consideradas ilícitas¹ tanto por su naturaleza como por la cuantía del peso establecido por las autoridades ferroviarias.

No obstante, estos “comerciantes furtivos” han desarrollado las más variadas etnometodologías para sostener un mercado negro bidireccional. Asimismo, se ofrece una interpretación del tren como un espacio donde emergen componentes identitarios y una cultura de la resistencia.

Abstract

The article discusses the various relationships established in a non-place, in this case a train in Cuba that takes passengers from the west central region of the country to Havana.

This space is interchangeably used by travelers as transportation and others to introduce in Havana goods that are considered they are illegal both by nature and by the amount of weight set by the railway authorities.

However, these “stealth marketers” have developed the most varied etnometodologías to support a bidirectional black market.

Furthermore, an interpretation of the train as a space where identity components and a culture of resistance emerge offered.

Para citar este artículo

Hernández Ramírez, G. (2016). *Subversiones de un no lugar: el tren como espacio surrealista donde con luye la identidad y la relacionalidad en Cuba*. Tercio Creciente, 10, págs. 71-94.
<http://dx.doi.org/10.17561/rtc.n10.4>

Palabras clave / Keywords

No lugar, lugar, identidad, Cuba.

No location, location, identity, Cuba.

Para citar este artículo

Hernández Ramírez, G. (2016). *Subversiones de un no lugar: el tren como espacio surrealista donde confluye la identidad y la relacionalidad en Cuba*. Tercio Creciente, 10, págs. 71-94. 10.17561/rtc.n10.4

Subversiones de un no lugar: el tren como espacio surrealista donde confluye la identidad y la relacionalidad en Cuba.

“Estamos en la era de los cambios en escala, en lo que se refiere a la conquista espacial, sin duda, pero también sobre la Tierra: los veloces medios de transporte llegan en unas horas a lo sumo de cualquier capital del mundo a cualquier otra. En la intimidad de nuestras viviendas, por último, imágenes de todas clases, recogidas por los satélites y captadas por las antenas erigidas sobre los techos del más recóndito de los pueblos, pueden darnos una visión instantánea y a veces simultánea de un acontecimiento que está produciéndose en el otro extremo del planeta.” (Augé, M. 1998: 38)

Rondó a la cubana en siete partes y coda.

Paseo A cubanidad

Traer a Augé (1998), a colación me permitirá narrarme desde la perspectiva del otro, con una mirada caribeña que procede de una realidad que existe en esta otra parte del mundo. Un país como Cuba, se ofrece ante la mirada del etnógrafo como una gran vidriera vívida, atrayente e interesante por la propia historia del país y la idiosincrasia de nosotros los cubanos como mixtura de lo indígena², hispánico desde el punto de vista metaétnico y geográfico y lo español desde el punto de vista geográfico (Guanche, 1996) así como, lo africano, componentes que prevalecen en nuestro ADN mitocondrial y en nuestra cultura.

En esta urdimbre se entretreje igualmente lo yucateco, chino, árabe, palestino, sirio, turco, libanes, japonés, el caribe insular, norteamérica, franceses, ingleses, italianos, alemanes entre otros, una madeja étnica que en los flujos migratorios ha aportado a la cultura nacional y a la identidad una gran diversidad. El cubano/a y la cubanidad como resultante de estos procesos complejos e inacabados que se continúan complejizando tributan interesantes hilos desde sus identidades generacionales y locales que matizan lo que somos.

Vivimos atrapados entre la modernidad tardía y una posmodernidad anhelada en un país donde lo surreal te apresa o te hace cómplice. Lo posmoderno, con sus

presupuestos teóricos, ha atravesado a la antropología que desde la corriente crítico antropológica dinamizó aquellos ejes conceptuales que como espacios de poder sedimentaron a la misma como ciencia de manera sustantiva, y legitimaron la figura del etnógrafo. Todo ello, llega al archipiélago y de un modo u otro se deja ver en las investigaciones que hoy se hacen en el país.

La mirada de las culturas como textos nos ha dado la posibilidad de hurgar en espacios que anteriormente no hubiesen captado nuestra atención. Así, nuevos objetos de estudio insospechados son narrados desde la perspectiva subjetiva del investigador que busca en lo cotidiano un filón de análisis para complejizar aún más, nuestra realidad. Es por ello, que este trabajo pretende narrar a partir de las posibilidades que ofrece la antropología urbana un no lugar (Augé, M. 1998) desde una perspectiva mestiza y vampirizadora³ donde de alguna manera la traza autoetnográfica y fenomenológica aparecerán inexorablemente.

La experiencia que captó mi atención se halla estrechamente vinculada con una necesidad humana fundamental, la subsistencia (Max- Neef, 1993) que se traduce en tener o utilizar medios de transportes como vía para comunicarnos. El objeto de estudio de este artículo lo constituye el trabajo de campo realizado en un tren que viaja desde la provincia de Sancti Spíritus hasta La Habana. Habitualmente utilizo este transporte por lo que ha formado parte de mi experiencia de vida como cubana conformándose ante mi mirada como una realidad otra, a partir de los significados que las personas le hemos imprimido al mismo.

El itinerario que me ha motivado a realizar reflexiones y la narrativa se encuentra ubicado desde la ciudad de Santa Clara hasta la capital pues éste, es el recorrido que suelo hacer. La interpretación de los sucesos que acontecen en este no lugar pasan inexorablemente por el tamiz personal desde el contexto cultural en el cual me desarrollo. Captaron mi atención los disímiles significados que emergen en un acto tan trivial de la vida cotidiana como viajar con cierta regularidad o, diariamente como suelen hacer algunos/as. Los antedichos sujetos sociales han convertido al tren, en un espacio ritual donde subyacen lecturas culturales que pueden tener las más disímiles elucidaciones.

Viajar en este transporte y hacer su itinerario observando lo que allí ocurre implica para mí retrotraerme al siglo XIX, pues en este espacio de manera inexorable el usuario interactúa con la cultura del tren en La Mayor de las Antillas, que a su vez, establece una yuxtaposición con la cultura del mercado informal o contrabando en un espacio que no ha sido ordenado, ni abordado desde estas representaciones.

B ¿Cómo me construyo como viajera?

Llegué a la Habana en la década del 2000 desde Santa Clara –lugar de mi nacimiento y de mi identidad individual–, con una condición diferente y privilegiada con respecto a otros migrantes, pues tenía una casa y por tanto un lugar⁴ desde el punto de vista legal para poder residir en la capital. Esta condición diríamos peculiar, me dio la oportunidad de buscar trabajo pues al contar con residencia oficial materializada en el documento reglamentado en Cuba – carnet de identidad–, no era una migrante ilegal. Sin embargo, por cuestiones de índole familiar, he tenido que trasladarme continuamente desde la Habana hasta Santa Clara y viceversa.

El costo del ómnibus o guagua, como popularmente se llama a este medio de transporte en Cuba, –autobús–, en otros países, no siempre me permite hacer el recorrido en ambas direcciones es por ello, que de manera usual regreso en el tren hasta la capital. Desde mi ciudad natal, hasta el primer municipio capitalino median 258 km recorrido que se debe hacer en 8 horas. El tiempo excesivo de duración del viaje está determinado por la existencia de una línea central por la cual circulan todos los trenes de cargas y pasajeros que viajan de un extremo al otro del archipiélago.

Resulta curioso como los actores sociales han dotado a la mole de hierro de subjetividad con la utilización de un símil para nombrar al mismo, que bautizado por la sabia popular como “tren lechero”⁵ y/o –más recientemente–, con el gentilicio de “espirituano” que en Cuba alude a las personas que viven en la provincia de Sancti Spíritus realiza su recorrido. Desde la experiencia de los sujetos sociales este transporte como no lugar, se ha convertido en un ente vivo que apunta a la identidad regional. De ello deriva, que se constituya como un espacio habitado de sociabilidad y de mediación individual que conecta a su vez, un espacio rural con uno urbano.

Los trenes en Cuba se numeran y por esta suerte, el “espirituano” realiza un itinerario desde su provincia de origen Sancti Spíritus, hacia la Habana con el dígito 8 y regresa de la capital con el 7 no obstante a ello, los usuarios no utilizan la numeración como modo de identificación y sí el gentilicio atribuido por ellos/as. Está clasificada por Ferro Cuba la empresa que dirige a nivel nacional el ferrocarril como un tren regular de larga distancia. La antedicha categoría es portadora de todo un entramado simbólico que se torna invisibilizado y que solo el que

ha viajado en el “espirituano” pudiera comprender.

Paseo A' cubanidad. El ejercicio de la observación desde el andén.

La locomotora de nacionalidad china o de otros países de Europa del Este, ha de tirar de esa “anaconda” compuesta por 9 coches adquiridos en el ex campo socialista en la década de los años 90. El performance surrealista avanza agónicamente con su pesada carga la cual me represento como el último bastión de la resistencia ciudadana. Un tren diverso por sus componentes materiales, un espacio donde oriente, occidente, y el caribe interactúan al ser intervenido culturalmente por los cubanos y cubanas; se trata de un sitio modificado por cambios realizado a sus coches como consecuencia del deterioro dejado por el tiempo y los actos vandálicos de que ha sido objeto.

Una mirada atenta desde el andén, proporciona un mosaico diverso de modos de actuar y modas en el vestir⁶, con predominio de un barroquismo donde el brillo y la lentejuela aportan algunos reflejos a la bruma cuando el tumulto avanza hacia los cuatro coches que se le agregan al tren en Santa Clara para cubrir las demandas de la provincia. La pasarela es acompañada por el acople de los cuatro coches con la locomotora, que hace guiños de la pericia del maquinista, movimientos que son observados desde la línea férrea ramal por los pasajeros que lo tomaron en la ciudad de origen, Sancti Spíritus.

Esta maniobra puede durar minutos pero también horas, por lo que el tren comienza a atrasarse y debe dar paso a otros que se dirigen desde La Habana hasta

la región oriental de Cuba. Aunque es justo decir que nunca he estado más de 11 horas sobre el mismo.

El lugar y el no lugar son más bien polaridades falsas: el primero no queda nunca completamente borrado y el segundo no se cumple totalmente nunca: son palimpsestos donde se reinscribe sin cesar el juego intrincado de la identidad y de la relación (Augé, M. 1998: 84). Cuando una empleada/o da voces desde el andén ¡Subiendo a los coches! y la masa frenética con su pesada carga se moviliza unos se empujan, otros se ayudan, las dicotomías de lo identitario cubano se dan cita en sus relaciones pues tanto la solidaridad como el egoísmo emergen y se imbrican en las mezclas continuas que matizan lo cubano hoy.

Antes de que los viajeros puedan abordar el coche la ferromozza con una linterna chequea el pasaje y bajo esa condición comienza la escalada, aunque es bueno aclarar que desde el andén se lleva a cabo un juego intersubjetivo sobre todo entre aquellos/as que pretenden viajar y no cuentan con reservaciones, y la ferromozza, que entre guiños y gestos enunciativos siempre "resuelve" cómo solemos decir los cubanos.

En ese espacio se confunde el lugar con el no lugar, la oscuridad profunda que envuelve lo que otrora fue una estación invade los vagones que a su vez se hallan desprovistos de luminarias. Los asientos sumamente incómodos y numerados en la parte superior del coche con pintura negra no son visibles por lo que se da lugar a la variabilidad subjetiva uno/a portador de una linterna u otra fuente de luz ayuda a

los más desamparados. M Augé (1998: 106) asume que:

"En cierto modo, el usuario del no lugar siempre está obligado a probar su inocencia. El control a priori o a posteriori de la identidad y del contrato coloca el espacio del consumo contemporáneo bajo el signo del no lugar: sólo se accede a él en estado de inocencia."

Asimismo Augé (1998), más adelante esgrime la invalidez de las palabras en estos tiempos, no obstante, en el "espiritano" las palabras cobran valía cuando a las voces de los usuarios provocadas porque dos pasajeros/as coinciden con la misma numeración del asiento, interviene la ferromozza que, bajo el manto de la sospecha de que el expendedor de boletines pudo haber hecho "trampas" por la venta doble de un mismo asiento, trata de acomodar al viajero, habla con ellos/as les pregunta hasta dónde es su itinerario, los mima o los persuade con violencia, emergentes de la construcción individual en su vínculo con lo social. Ella sabe cómo tratar al cliente desde su experiencia vivencial por lo que se trasvierte en un psicoanalista o sociólogo popular que neutraliza a los/as alborotadores.

C. Las relaciones que se establecen entre el andén, el barrio y el tren.

La vía férrea penetra la intimidad de la vida cotidiana de una parte de las/os santaclareños pues su trazado atraviesa el costado y los patios del barrio de Dobarganes envuelto y sobrecogido en medio de la noche por una intensa vida nocturna en el ir y venir de mercancías.

Los choques bruscos y sonidos producidos por los tirones que da la máquina para enganchar los coches particularizan el ambiente sonoro del sitio. Se suman a ello, los gritos de vendedores/as informales que frenéticamente anuncian a los pasajeros sus ofertas de agua fría y/o congelada y refrescos instantáneos, que elaboran en sus casas de manera muy dudosa en cuanto a la higiene se refiere. Esta comercialización, crea a su vez un mercado alternativo paralelo pues los/as hay, que se dedican a recoger pomos plásticos desechables en centros estatales donde se expenden bebidas y comidas y en otros lugares; estos, luego de ser recolectados son vendidos a quienes expenden estos productos en el andén, generándose de este modo una red comercial informal que propicia fuentes de empleos e ingresos alternativos a quienes la practican.

El ambiente polifónico de voces, silbidos y pitazos de la locomotora crea una identidad sonora particular en la estación de ferrocarriles de Santa Clara, que contrasta con el silencio de la ciudad. Se suma a lo anterior que, en ocasiones, la policía ferroviaria espanta a los vendedores furtivos, los cuales como respuesta a estos acosos han establecido una red de avisos consistente en silbidos e interjecciones que alertan sobre su presencia a aquellos que no han divisado a las fuerzas del orden público. Aquí son apreciables las relaciones que se instauran entre lo establecido y legitimado y el desorden ilegítimo que no es caótico pues él mismo mantiene una ordenanza interna ya que unos sujetos funcionan como vigilantes y otros actúan como caja de cambio ambulante pues generalmente el que ofrece el producto no lo cobra como medida para proteger el dinero que es

generado en el no lugar.

Este mercado ilícito pervive en perfecta armonía con los vendedores oficiales de la red estatal del ferrocarril que a su vez pregonan “bocaditos, refrescos, pan con perro” –tal y como se conoce en Cuba la salchicha–. Esta actividad establece un fuerte vínculo entre el andén y la vecindad de “Dobarganes” cercana a la estación ferroviaria. Los más intrépidos suben al tren y divulgan sus productos; sirva de ejemplo el vendedor de café que abasteció del preciado licor a más de cinco pasajeros en el coche en que yo viajaba el 25 de abril del 2015, pregón que logré gravar con el móvil. La situación aquí descrita se puede generalizar para todas las estaciones intermedias donde hace paradas el tren en su recorrido.

Aquí se establece de manera aleatoria una amplia relación entre los sujetos sociales unos/as que demandan viajeros/as en los coches y unos/as que ofertan vendedores/as en el andén. Estos actores sociales que ofertan han desarrollado una etnometodología del comercio no solo por la rapidez de su servicio, –algo poco usual en la gastronomía en el archipiélago– sino para lograr burlar a la policía ferroviaria y a su vez, para no ser engañados por los usuarios que pueden tomar el alimento y no pagar.

Paseo A´´ cubanidad. El itinerario del “espirituario”.

En el “espirituario” se mezclan los itinerarios individuales con las identidades generacionales y regionales donde los sujetos asienten o disienten en sus comportamientos, entonaciones de la voz, pronunciación de las palabras en fin, el artefacto performático se instituye como un no lugar donde la cultura

de la subsistencia y el lucro como polaridades opuestas portadas por los/as cubanos/as se dan cita instituyéndose como un espacio donde se pueden apreciar continuidades y discontinuidades culturales y las representaciones de los individuos como construcciones sociales. Todo ello, existe en este sitio rodante inexorablemente vinculado a lo social y que evidentemente es consustancial a un contexto cultural donde las demarcaciones se desdibujan.

Con esa hibridez estética y performativa ha de transportar a un conglomerado humano urbano y semirural de cubanos/as que a su vez son portadores de las más diversas identidades y segmentos sociales. Las vías férreas son objetos vetustos que constantemente requieren de reparación por lo que la velocidad máxima permitida a los maquinistas es de 60 km por hora, debido al deterioro de las mismas, sumémosle a ello que el tren debe hacer 19 paradas desde Santa Clara, hasta la urbe capitalina. Todo ello hace que el recorrido se torne interminable.

La salida desde Santa Clara debe producirse a las 11:59 pm hora de Cuba, y hacer su primera parada en Esperanza que se halla a 13.7 Km de mi ciudad natal. Le siguen las siguientes paradas: Jicotéa a 24.6 Km, Santo Domingo 36.5 Km, Manacas 44.6 Km, Mordazo 58.3 Km, Cascajal 66.3km, Los Arabos 86.2 Km –primer poblado de la provincia de Matanzas–, Colón 108.6 Km, Perico 120.4 Km, Jovellanos 137.6 Km, Coliseo 164.6 Km, Limonar 169 Km, Matanzas 189.1 Km, Mocha 202.6 Km, Aguacate 216.3 Km provincia de Mayabeque, Bainoa 228.7 Km, Jaruco 236.2 Km, Campo Florido 261.1 Km,

y La Capital, lugar de destino 278.3 Km⁷.

El 25 de abril de 2015 a las 12.39 pm cuando nos disponíamos a partir un joven de edad promedio entre los 20 y los 25 años alborotaba bajo los efectos del alcohol en el coche 3 donde yo viajaba, so pretexto de ser cambiado para el mismo con el propósito de sentarse al lado de una mujer cuya edad oscilaba entre los 25 y 30 años que recién conocía y que a todas luces, no quería al intruso a su lado pues éste había desplegado un acoso verbal y estratégico dirigido a “ligar”⁸ con ella. La ferromoza, una mujer cuya edad fluctuaba entre los 40 y los 45 años de complejión regordeta acudió ante el alboroto del macho tropical. Ella estaba a cargo del coche y éste era su espacio de poder. Un espacio simbólico que no debía ser perturbado. A continuación transcribo la grabación furtiva que logré hacer con un teléfono.

H– Oye “madrina”⁹ me puedo sentar aquí...

“Madrina” no me alumbres la cara que no estoy en la cárcel.

M– Para ti ferromoza, y no te estoy alumbrando la cara ¿de qué coche tú eres?

H– Yo del 1.

M– Pues ve pal¹⁰ tuyo, que yo aquí no te voy a llevar.

Emergen en este diálogo elementos identitarios de la cubanidad, una especie de

sociología callejera que se instaura en las relaciones interpersonales que proliferan en la población en general y que radican en el poder o no que te proporcionan los roles sociales –en este caso–, el papel que desempeña la ferromozza en el coche bajo su control como espacio legítimo de poder. Asimismo, aflora esa condición del natural de neutralizar al portador simbólico de la culpa¹¹ al situarse en el sitio del otro, del que es victimizado, nunca estar indiferente, es sumamente raro que un cuban@ se mantenga al margen. La violencia verbal presente tanto en la mujer –ferromozza–, como en el –hombre viajero–, se apreció no solo en el lenguaje utilizado sino, en la intencionalidad, en la gestualidad, sobre todo si se tienen en cuenta esos rasgos histriónicos que nos peculiarizan.

En este suceso nocturno se dejan ver a todas luces otros aspectos de la identidad sobre todo desde la construcción de género. Aun hoy, es estimable en la población cuban@ la herencia patriarcal como un elemento de continuidad que ha demarcado determinados rasgos identitarios. Por lo que el sexo masculino se halla atrapado en la tela de araña desplegada por siglos de códigos sexistas donde el macho cubano, “jeboso” y “ligador” por excelencia hace galas de su hombría todo el tiempo.

Este emergente como un elemento de continuidad dentro de la transmisión cultural familiar entra en contradicción con otros valores que reciben niños y niñas en la escuela, dándose así una discontinuidad cultural que no en todos los casos es efectiva. En no pocos hogares el niño desde muy pequeño es iniciado por el padre generalmente, u otro familiar en las mañas del piropo con la intención de acentuar la

masculinidad del infante frente al pavor que aun hoy provoca otra preferencia sexual que no esté dirigida al sexo opuesto.

Como rasgo identitario en Cuba, el hombre generalmente acecha todo el tiempo a las féminas a través de diferentes métodos que pueden ir desde la visualidad, hasta una gestualidad grotesca y los piropos algunas veces soeces. La mujer se convierte en una “presa de caza” tanto en espacios privados como públicos y esto es legitimado por algunas mujeres y hombres como parte de un chovinismo sexual que alude a los buenos/as amantes que solemos ser los cubanos/as. Estos rituales de cortejo y apareamientos sexuales han sido escuchados por mí en no pocas oportunidades en el tren.

Si algún pasajero comenta sobre la fetidez reinante en el tren entre choteos, chistes y risas emerge otro rasgo de nuestra identidad. La utilización de la mofa tanto para impugnar al poder como para trastocar espacios donde nos hallamos de manera vulnerable. A saber de Jorge Mañach:

Si le pedimos, pues, al cubano medio, al cubano “de la calle”, que nos diga lo que entiende por choteo, nos dará una versión simplista, pero que se acerca bastante a ser una definición porque implica lógicamente todo lo que de hecho hallamos contenido en las manifestaciones más típicas del fenómeno. El choteo --nos dirá-- consiste en “no tomar nada en serio”. Podemos apurar todavía un poco más la averiguación, y nos aclarará --con una frase que no suele expresarse ante señoras, pero que yo os pido venia para mencionar lo menos posible-- nos aclarará que el choteo consiste en “tirarlo todo a relajo”[...] (Mañach, J. octubre 2010-marzo 2011, p.102)

Por esta suerte el tren "espiritano" es un espacio donde las identidades de unos/as y otros/as se mezclan se confunden en las relaciones, sin llegar a ser un lugar histórico.

La lentitud con la que avanza tren casi le permite al viajero acariciar la hierba, leer tranquilamente los nombres de los lugares por los que va pasando porque el tiempo aquí no cuenta. Esperanza y Jicotea poblados donde se realizan las primeras paradas con poco o ningún alumbrado público, dejan ver al viajero entre sombras y agónicas luces la somnolencia del lugar que alterna su entramado arquitectónico con el bohío solitario del campesino.

La ausencia de vallas con publicidad en las zonas aledañas a las vías o en los poblados me conectan como viajera con un micromundo que conforma una parte de la cubanidad, pues el itinerario permite descubrir intimidades del cubano/na actual tales como: elementos de diseño espacial, cómo se organiza el espacio rural otrora, hoy, urbanizado, cuáles son los colores que se prefieren para pintar las casas, dejándonos ver una policromía de estilos, donde se alternan colores cálidos en las fachadas como un elemento asumido a partir del consumo de telenovelas mexicanas, colombianas, brasileñas et al, y el uso de la lechada o cal, típica pintura del bohío cubano casi en extinción como vestigio de la arquitectura vernácula que fue asumida por los hispanos de la cultura indígena en los primeros años de la conquista y colonización.

Sin embargo, el bohío ha sido asociado por el imaginario social a partir de la década del 60 como un elemento

enunciativo de pobreza y esto ha traído consigo casi la extinción de esta manera de construir; igualmente su desaparición denota no solo las diferencias sociales que se dan en el campesinado sino, el ascenso o poder económico adquirido por una parte del mismo.

Este contrapunto arquitectónico donde perviven casas de teja y madera, techado de guano y madera al lado de imponentes chalet a la usanza de la arquitectura más cosmopolita permite adentrarse en la madeja social así como, en las creencias místicas adoptadas por los cubanos/as que viven en la región central del país. Tal es el caso de la costumbre trasferida por los/as que han migrado de la región oriental de Cuba hacia el centro y occidente de plantar una maceta de un cactus espinoso en el techo de las casas -construidos usualmente de hormigón armado- que persigue proteger el lugar de los malos ojos.

Por su parte es estimable, el resurgir arquitectónicos de ciudades que como Matanzas crece a la sombra de los dividendos que deja el turismo que viaja a Varadero. Como un elemento revelador se puede divisar el desplazamiento de la opulencia arquitectónica ubicada en el centro de la "Atenas de Cuba" a lo que en otro momento fuera la periferia de la ciudad. Aquí los nuevos empresarios o cooperativistas y otros sujetos sociales construyen sus casas con los más eclécticos estilos que aportan diversidad y colorido a esta parte del entorno de la vía férrea.

En cada lugar atravesado por el tren en su itinerario y donde están establecidas las

paradas otros/as comerciantes ofertan: café, maní molido, yogurt, turrone, tamales¹², et al. A través de estas mercancías los viajeros se ponen en contacto mediante la comida con las identidades culinarias regionales del país, pues cada poblado hace galas de los productos que oferta que a su vez son legitimados por el imaginario social, por lo que mediante la oferta gastronómica se relaciona la región centro occidental con la región más occidental de Cuba con el consustancial traspaso de recetas de cocina.

D. Los trennautas.

Es Santo Domingo la tercera parada que realiza el tren donde comienzan a subir con más frecuencia los *trennautas del comercio*³ la actividad se hace visible al irrumpir en el espacio con gritos, burlas y carreras de coche en coche para tratar de repartir su carga por el tren. Los lugares que atraviesa en su recorrido están articulados con el tipo de mercancía que estos “mercaderes” trasladan hacia La Habana dígase: ajo, cebolla, queso, puré de tomate, leche et al; el pescado que también se lleva en forma de minutas ya ha sido introducido preferentemente en la ciudad de Santa Clara, proveniente del costero pueblo de Caibarién.

El tren cuenta con otro espacio como el vagón de carga que transporta de manera oficial animales vivos como: carneros, chivos, palomas y otras aves de corrales que vienen a satisfacer un mercado predeterminado en la capital, con los practicantes religiosos de la regla Ocha Ifá.

De este modo los sujetos sociales

conocidos como: traficantes, luchadores/as, raspadores/as –“trennautas del comercio”–, proveen de animales a los sujetos rituales que viven en la capital o incluso fuera del país y que requieren de este tipo de ofrendas para ser consagradas a las divinidades en los rituales de paso que celebran los babalaos u otros iniciados. Estos productos que viajan a La Habana a su vez, proporcionan una fuente de ingreso a carretilleros y otros propietarios de algún tipo de transporte que son los encargados de trasladar la preciada carga una vez que el “espirituario” arriba a la capital. Este modo de hacer instituye por sí mismo una variada red de actores sociales pertenecientes a los más diversos estratos que conectan al campesino–comerciante–carretillero–usuario religioso y otros con el tren como no lugar.

A su vez las mercancías que se trasladan en los coches ya tienen un mercado fijo de consumidores en la capital constituido generalmente por dueños de negocios particulares de comidas usualmente llamadas en Cuba “Paladares” y otros negocios. Este no lugar (...) ofrece con claridad el hecho de que la realidad social urbana es segmentaria y de que existen otros mundos en este (...) Palacios, J. 2003, p.10.

Paseo A''' cubanidad. El tren como una realidad construida.

En consecuencia, sugiero razonar sobre la construcción de la realidad, como un proceso inventivo en cierta medida independiente de cualquier tipo de intencionalidad, que no sea, o que tome distancia de aquella que se produce con la autoridad de quien observa, escribe o sugiere vertientes individuales sobre lo constituido. (Lozano, C.E. 2012, p.86). En la

medida que construyo el tren a partir de las vivencias y experiencias experimentadas por mí como sujeto en él me erijo como una *trennauta ocasional*^A, por lo que mi elaboración por supuesto difiere de la realizada por los *trennautas del comercio* que se constituyen en este espacio como una tribu rodante, itinerante y nómada que se sirve de este medio de transporte antediluviano para establecer un mercado negro con propósitos lucrativos, sin embargo, desde mi perspectiva, útil dentro del entramado social del país en tanto estos traficantes fungen como proveedores de alimentos que de un modo u otro pueden llegar a la mesa del cubano. En este no lugar cualquier alusión a la idea de "hombre nuevo" se diluye entre la bruma y la oscuridad que nos sobrecoge a todos.

En el "espirituano" la relación sujeto-sujeto es amplia, directa y se establecen vastas redes personales ante la disyuntiva de permanecer más de 9 horas en este no lugar. Aquí se comparte un mínimo espacio, con poca o ninguna luz, que impide poder leer o hacer otras actividades, por lo que los sujetos son tendientes a narrar sus historias de vida siempre y cuando usted no se les antoje como sospechoso; vasta que le plantee a alguien que está investigando sobre el tren para que inmediatamente aparezca un silencio cómplice, sobre todo, porque en el imaginario social cubano investigar tiene otra connotación es por ello, que escribir sobre el particular me ha llevado tanto tiempo.

A pesar de las relaciones sociales que establecen los individuos en el tren, él se instituye como un espacio complejo, constituido por un microcosmo que hace muy difícil el acercamiento del investigador a los *trennautas del comercio* pues es casi imposible obtener entrevistas de los/as que usualmente en él circulan, ya que al ser utilizado por estos

sujetos sociales como un espacio móvil underground, la desconfianza y el temor se apodera de todos ante la sospecha de que puedes ser un "soplón". Como espacio rodante aparecen en él fotografiadas las contradicciones y los contrastes entre las condiciones reales y las ideales que hoy se viven en Cuba.

No obstante, de una manera poco ortodoxa, conocí a mi informante privilegiado, un hombre negro de más de 60 años un *trennauta del comercio* que una noche luego de haber coincidido conmigo en la travesía del "espirituano" por más de un año, me narró su historia de vida y el quid del tren. Escuchándole he tratado de comprender el sentido que él, como individuo da a ese espacio y el que le atribuyo, en esa compleja construcción cultural que unos/as y otras/os tejemos donde se relacionan aquellos que viven del tráfico de mercancías y aquellas/os que lo utilizamos como medio de transporte más económico y que coexistimos en este espacio surrealista.

La situación de precariedad que existe en el tren y que involucra a todos, tanto viajeros ocasionales como la tribu andante de comerciantes hace que establezcamos redes de apoyo. De este modo, intercambiamos agua, nos protegemos de las/os randas que en algunas oportunidades suben al tren a sustraer equipajes, este estado de comunidad protectora mutua es eficaz para el cuidado de las pertenencias cuando necesitamos ir al lugar más surreal del tren, el servicio sanitario o para organizar las horas de sueño.

Por su parte los/as *trennautas del*

comercio se protegen de la policía ferroviaria que viaja en el tren con el propósito de mantener el orden, pues esta inspecciona los equipajes de los viajeros de manera aleatoria o dirigida en busca de mercancías clasificadas para ejercer actividades de lucro, revisión que se desarrolla como un ejercicio de poder que es legitimado y asumido por todos los pasajeros. A pesar de la requisa se implantan otros tipos de redes, las de complicidad, que funcionan mediante el soborno por parte de los traficantes a los propios policías y las redes de protección que también son de complicidad pero obran en otro sentido y son aquellas que se establecen entre los traficantes, las ferromozas y los viajeros.

El antedicho triunvirato que se desarrolla desde el anonimato protege del asedio policial algunas mercancías valiosas tales como: quesos y minutas de pescados, et al que viajan a La Habana camufladas o no, como ejemplos vívidos de la creatividad cultural de las/os sujetos sin que en ello medie, valor de cambio alguno, solo por solidaridad, complicidad y subversión. Por lo que el tren es un no lugar clave para ver como lo llamase Palacios, J. 2003, p. 58 " los ejercicios de resistencia creativa por parte de la gente que los habita e interpreta". Asimismo el tren se convierte en un espacio de innovación organizativa donde el poder y el no poder se yuxtaponen.

El "espirituano" es entendido por mí como símbolo de un entramado social subterráneo y alternativo donde se mixturán diversos mosaicos identitarios y clases sociales. En él se relacionan diversos grupos de bajo status social tales como: roqueros, friquis, gay y los/as trennautas

del comercio, que son portadores de un poder virtual o real, que se evidencia en las estrategias organizativas que han desarrollado en torno al manejo de mercancías y sus receptores en diversos puntos de la capital dígame Vedado, Habana Vieja, Alamar, et al, y los modos de supervivencia dentro de este mercado informal, que a su vez se hallan a merced de los dispositivos sociales de control.

En este no lugar se mezclan asimismo en la travesía intelectuales, médicos, campesinos, amas de casa, militares, deportistas y trabajadores, o simplemente aquellos que no tienen vínculo laboral, de esta mixtura solo quedan fuera las jineteras¹⁵ de tacón, sus chulos y los nuevos cooperativistas¹⁶ pues los dividendos que sus prácticas les dejan les proporcionan beneficios y diversas oportunidades para tomar otros medios de transporte que los conduzcan a la capital.

Coda.

Cualquier gran ciudad se ofrece a la mirada de extrañamiento del antropólogo como un objeto severamente complejo, como una gigantesca figura fractal que se extiende engulléndolo... (Palacios, J. 2003, p.10).

La proximidad a la estación de ferrocarriles de La Habana es el momento clímax para algunos trennautas del comercio fundamentalmente hombres, que saltan del tren a las vías con sus mercancías antes de que el artefacto haga su entrada en la terminal, con el propósito de evadir los controles policiales en la estación ferroviaria otros, continúan en él

pues han desarrollado estrategias para proteger sus productos que pueden ir desde prácticas tan baladíes como el soborno a la policía que trabaja en la estación central, focalizada en agentes del orden que forman parte de la red hasta, la implementación de redes de ayuda mutua desarrolladas por: traficantes- intermediarios - receptadores que esperan el tren en la estación.

Este es el momento más álgido del movimiento humano con el ir y venir de pasajeros, carretilleros, boteros¹⁷, la policía ferroviaria, en fin un termitero convulso donde cada obrera comerciante o no, aporta a la reina -la capital- su carga más preciada.

Así el tren "espiritano" se yergue ante mis ojos como una urdimbre compleja donde se tejen disimiles significados que están tamizados unos y otros, explicitados de

manera elocuente en nuestra identidad, observables en su arribo a la mañana siguiente a la capital de todos los cubanos.

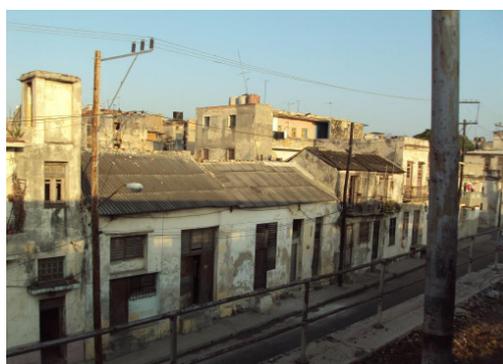
Consideraciones finales

-El tren "espiritano" atrapado en la modernidad cubana no nos deja ver las tres figuras del exceso de la sobremodernidad a saber de Augé la superabundancia de acontecimientos, la superabundancia espacial y la individualización de la referencia.

-El tren "espiritano" como espacio socializado moderno donde todo se imbrica y se mezcla es un no lugar que los sujetos sociales cubanos/as identificamos y a su vez se identifica como cultura de la resistencia.

















Notas

- 1.- En Cuba se consideran mercancías ilícitas la carne de res y solo queda eximida de esta clasificación aquella que es adquirida en las tiendas recaudadoras de divisa, si se es objeto de una requisita policial el individuo solo puede probar su inocencia si es portador del comprobante de pago expendido por el mercado donde compró la misma, otros alimentos como la leche en polvo, el pescado, el queso et al se pueden transportar en proporciones reguladas y siempre y cuando la policía ferroviaria asienta en su traslado, por lo que se da lugar a una variabilidad subjetiva entre el poder y el no poder.
- 2.- Ver Hernández, G e Izquierdo, G. (2013). Arqueomusicología prehispánica de Cuba. España: HUM 862. Donde se realiza un análisis de los aportes indígenas a la conformación de la identidad en Cuba un tema poco estudiado a partir de las nociones que se han portado de etnocidio indígena.
- 3.- La narrativa la construyo desde mi condición doble de mestiza, no solo por ser cubana sino porque mi empírea antropológica solo me permite vampirizar tendencias, escuelas, esta metáfora me fue sugerida por Víctor Yanes Córdoba (2014) en la Universidad de Jaén España durante una conferencia que ofrecía, pues verdaderamente nunca me había pensado así.
- 4.- La casa como lugar antropológico (Augé, M. 1998) es el espacio donde continúo construyendo mi identidad individual pues al ser una migrante se han desestructurado y estructurado elementos de mi capital social Putman, 1994, Coleman, 1990, Newton 1997 en Klisksbert, B. 2000.
- 5.- Este símil alude a aquellos trenes que en la primera mitad del siglo pasado se ocupaban del reparto de la leche de municipios en municipios en La Mayor de las Antillas-
- 6.- La asunción de esta estética en el vestir en Cuba no solo obedece a la moda, sino que es el resultado del contrabando de ropa que generalmente procedía de Ecuador de factura China que era vendida en pequeños negocios ubicados en casas particulares y que antes de las medidas regulativas aduanales que recientemente se implantaron figuraba como un mercado alternativo y opcional al que accedían buena parte de los/las cubanos para abastecerse de este tipo de ropa.
- 7.- Solo menciono aquí las paradas que realiza desde el lugar en que yo lo abordo -la ciudad de Santa Clara- pues el recorre 98.4 Km desde Sancti Spíritus hasta la antedicha ciudad
- 8.- Ligar en Cuba es sinónimo de establecer relaciones fugases y de alta intensidad.
- 9.- No pude percatarme si la manera abrupta en que se dirigió la ferromotora al usuario estuvo motivada por la ingestión de bebidas alcohólicas por parte del usuario o porque le dijo "madrina" ya que en Cuba ello porta un significado religioso. Las madrinas son las mujeres iniciadas en la santería.

10.- Es usual que los villaclareños sustituyamos la r por la l como una peculiaridad del habla regional.

11.- Elemento apreciable como continuidad cultural transmitida por el catolicismo y que pervive en la sociedad actual.

12.- Práctica que ha ido disminuyendo y que intuyo se debe a la posibilidad que hoy tienen algunos ciudadanos de emprender pequeños negocios donde se expenden comidas y bebidas.

13.- Siempre que me refiera a estos sujetos sociales estoy aludiendo a personas que se dedican a traficar mercancías hacia la capital de Cuba.

14.- Utilizo esta nominación para hacer referencia a los viajeros que utilizan el tren solo como medio de transporte

15.- Así se llama en Cuba a las prostitutas.

16.- Actualmente han aparecido en el país negocios particulares que se organizan en cooperativas que pueden prestar servicios gastronómicos, en la construcción et al y que dan otras luces necesarias a la economía nacional y a las prácticas de consumo.

17.- Son personas que poseen o manejan un carro antiguo generalmente americano que en Cuba se les conoce como Almendrones y operan como taxis.

Referencias

Augé, M (1998). Los "no lugares". Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremoderbidad. Barcelona: Gedisa.

Guanche, J. (1996). Componentes étnicos de la nación cubana. La Habana: Fundación Fernando Ortiz.

Hernández, G e Izquierdo, G. (2013). Arqueomusicología prehidspánica de Cuba. España: HUM 862.

Kliksberg, B. (2000). Capital social y cultura. Claves olvidadas del desarrollo. Argentina: INTAL.

Lozano, C.E. (2012). Etnografía y etnógrafo: percepción y bordes existenciales del trabajo de campo y la etnografía hecha en casa. Revista de antropología experimental No12 2012. Texto 6: 77-89

Mañach, J. (s.a) Indagación del choteo. Rev Caliban, Revista Cubana de Pensamiento e Historia oct2010-marzo 2011. PDF

Max- Neef, M. (1993). Desarrollo a escala humana. Montevideo: Nordan- Comunidad.

Palacios, J. (2003). Laberintos de exclusión. Diálogos con la antropología urbana. Jaén: Meta4.