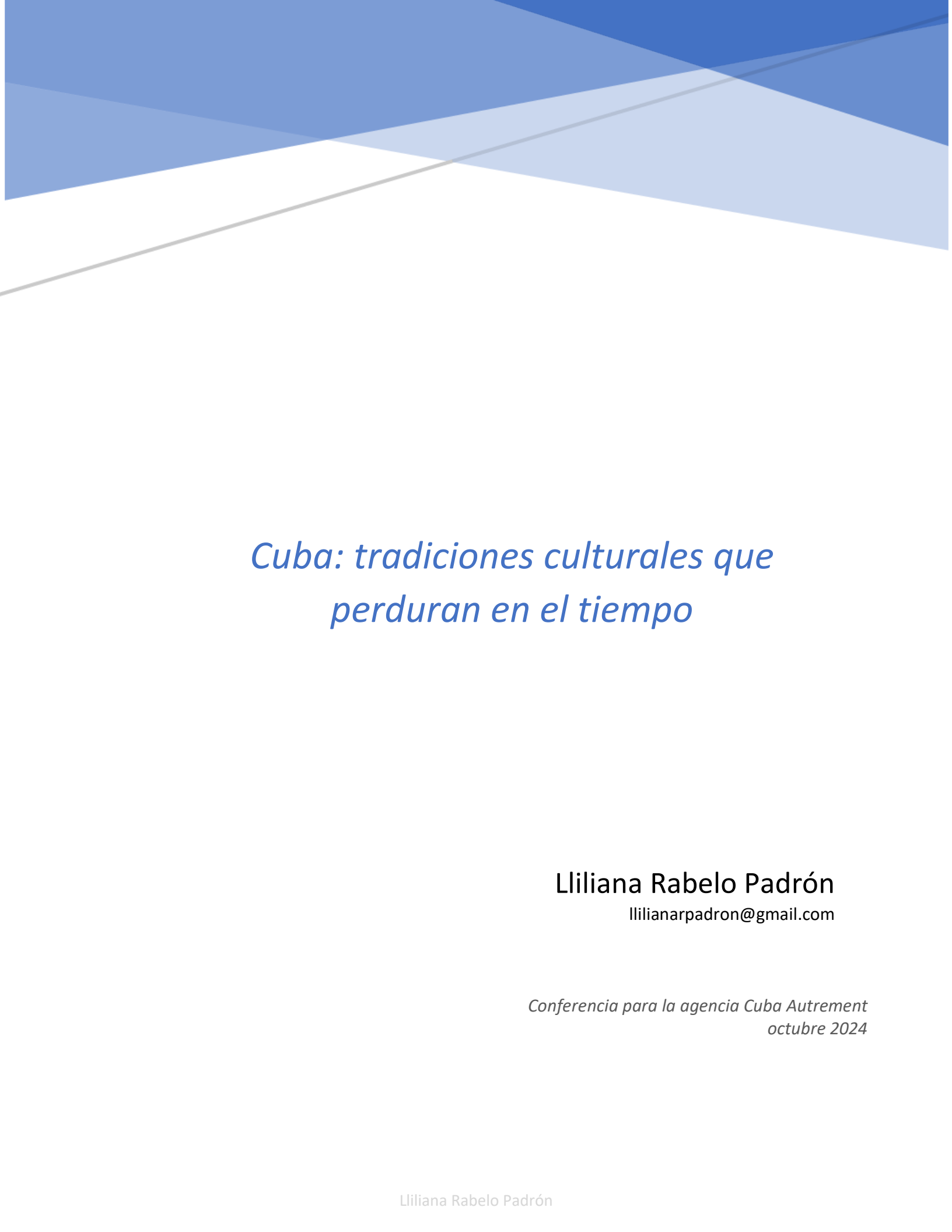




Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

Liliana Rabelo Padrón

llilianarpadron@gmail.com

*Conferencia para la agencia Cuba Autrement
octubre 2024*

Índice

Cuba, un crisol de tradiciones y modernidad.....	2
Refranes y dichos populares.....	3
Etimología de vocablos que forman parte del argot popular.....	8
La prenda de vestir insigne de los cubanos.....	9
El abanico en nuestra cultura.....	12
Medios de transporte.....	13
Música popular tradicional cubana.....	22
Oficios en la isla de Cuba.....	24
Gastronomía cubana. Origen de algunos platos.....	28

Cuba, un crisol de tradiciones y modernidad

La cultura cubana es indudablemente heterogénea y rica. Su diversidad se debe a la mezcla e interacción de diferentes grupos étnicos y tradiciones a lo largo de la historia. Es preciso tener en cuenta que la población cubana está compuesta por una cuantiosa cantidad de descendientes de africanos, españoles, nativos del continente y, en menor medida, de otras regiones del mundo. Cada uno de estos grupos ha aportado elementos únicos a la cultura nacional.

La música cubana es un claro reflejo de esta diversidad. Géneros como el son, la salsa, la rumba y el bolero tienen raíces africanas, españolas y caribeñas. Diversos compositores han contribuido a llevar la música cubana al escenario internacional, mostrando su riqueza y complejidad.

Por otra parte, la gastronomía del archipiélago cuenta con un gran prestigio internacionalmente. Combina influencias de la cocina española, africana y caribeña, utilizando ingredientes locales y técnicas culinarias que resultan en platos característicos como el arroz con pollo, el arroz congrí, o el lechón asado.

La mezcla de tradiciones, tanto locales como extranjeras, juega un papel fundamental en la construcción de neutra nación y nacionalidad. A la riqueza cultural, social, culinaria y popular estará dedicada la presente conferencia.

Refranes y dichos populares

Refranero popular cubano

El cubano es muy ocurrente y bromista. Durante siglos este espíritu también se ha reflejado en la manera de expresarse, en su lenguaje hablado. Las conversaciones entre cubanos casi siempre están sazonadas por simpáticas fórmulas verbales, típicas del argot popular. El amplio refranero abarca varias aristas de la cotidianidad, desde los consejos (*“La yagua que está pa’ uno, no hay vaca que se la coma”*) las sentencias (*“Chivo que rompe tambor con su pellejo paga”*) y advertencias (*“Asegura la cerca por si halan el bejuco”*), también singulares saludos y despedidas: *“asere, qué bolá”*.

Existen otros que se hicieron famosos al incorporarse en canciones populares, uno de los más reconocidos es *“Toma chocolate, paga lo que debes”* (de la canción *“El bodeguero”* de Richard Egües), y varios que partieron de sucesos reales como: La hora de los mameyes, la hora en que mataron a Lola, Voló como Matías Pérez, acabó como la fiesta del Guatao, Lo dejaron como el Gallo de Morón, sin plumas y cacareando.

No te salva ni el médico chino

Otra expresión muy conocida, la cual debe su origen al médico chino Chan Bom Bia, que en 1872 se estableció en Cárdenas junto al antiguo cuartel de Bomberos, en las calles Coronel Verdugo esquina Avenida Vives. Allí tenía su hogar y su propio dispensario para elaborar los medicamentos, aunque también se los confeccionaban en una farmacia china que existía en la Tercera Avenida número 211, de dicha ciudad matancera.

En Cárdenas realizó curas maravillosas de enfermos desahuciados por médicos locales y habaneros, devolviéndoles a muchos de sus clientes la salud, la vista y el uso de sus miembros. La frase se emplea cuando el estado de un enfermo es tal que no existen posibilidades de salvación o bien cuando algo se encuentra en tan mal estado que es imposible arreglarlo.

Quedó como el Gallo de Morón, sin plumas y cacareando

Aunque esto se aplica al pueblo de Morón en la provincia de Ciego de Ávila, no tiene que ver con este Morón ni con un gallo.

Realmente donde ocurrió fue en Morón de la Frontera un pueblo de Sevilla en Andalucía y es parte de una leyenda del siglo XVI, cuando el recaudador de impuestos de Granada se presentó en Morón de la Frontera a ejercer su oficio. Como el sujeto tenía aspecto de matón y forma de actuar muy grosera, los vecinos le bautizaron como el *“Gallo de Morón”*.

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

Los moronenses se hartaron de los desplantes de aquel Gallo y un buen día le atizaron una tunda de palos tan contundente que éste tuvo que marcharse de Morón sin atreverse a volver por más impuestos. De esta leyenda queda la copla popular: “Anda que te vas quedando como el gallo de Morón, sin plumas y cacareando en la mejor ocasión”.

La hora de los mameyes

Esta expresión habanera se originó durante la toma de La Habana por los ingleses. El cubano tan inclinado a la burla se refería a los ingleses como mameyes por el color de sus trajes militares, chaqueta roja y pantalón negro. La ciudad estaba rodeada por una muralla y para evitar los disturbios, los cubanos solamente podían circular hasta la puesta del Sol.

Cuando llegaba esa hora y los reunidos veían a los soldados venir hacia ellos, decían: “llegó la hora de los mameyes” con ello querían burlarse porque el color rojo de sus chaquetas era muy parecido a la pulpa del mamey cubano, además de la desagradable obediencia de tener que irse forzado a su casa.

Voló como Matías Pérez

Matías Pérez era un piloto de timón y brújula portugués, que luego se convirtió en toldero. El “rey de los toldos”, como se le reconoció, fue el mejor de La Habana, pues las calles Mercaderes, Muralla y Obispo, las tres principales de su época, lucían sus toldos.

A pesar de los lamentables accidentes, Matías Pérez se entusiasma por los adelantos de la aeronáutica y pide al francés Godard, maestro teórico y práctico en esas lides, que le admitiese como auxiliar en sus ascensiones. Matías Pérez llega a desarrollar tal maestría, tino y seguridad en esos asuntos, que desde el primer día queda adscrito a la tripulación conocida como *La ville de Paris*. El hábil ayudante se movía con gran agilidad, registrando el tubo del gas o colocando en orden cables y redes.

Los espectadores presenciaron la primera subida del portugués desde el Campo de Marte al cielo de La Habana. Esta subida por poco terminó en desgracia, al quedársele abierto al piloto una válvula de inflación que hacía descender el artefacto demasiado rápido.

La segunda y definitiva salida del toldero no fue menos célebre e infortunada, Aproximadamente en junio de 1856 (la fecha exacta aún se discute), con salida desde el mismo lugar Campo de Marte, a las 4 de la tarde, se elevó, esta vez con el viento soplando muy fuerte desde el sudeste en gran vendaval y cielo encapotado, dirigiéndose peligrosamente hacia el mar. Pasó por la Chorrera, en donde unos pescadores le gritaron que bajase, para luego auxiliarlo con sus botes a lo que el portugués les contestó arrojando varios saquillos de arena e internándose rápidamente en el mar, pues al parecer no los vio, ni oyó. Fue ese el último avistamiento del aeronauta de

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

quien no se supo nada más. A pesar de infructuosas búsquedas realizadas por las autoridades no se halló ni rastro de su aerostato. Así Matías Pérez desapareció para siempre de forma trágica y sin dejar huella.

Los cogieron asando maíz

Esto sucedió ya muy entrada la Guerra de los Diez Años, exactamente en 1875. El relato de los sucesos los recoge en sus memorias familiares Juan López de Oña Morales y tiene que ver exactamente con Agustín Morales Martín de Medina, hermano del mencionado Manuel José, propietario de La Miranda y Miramar. Al parecer, un día de San Juan, Agustín junto a otros 11 jóvenes cubanos de 16 a 20 años de edad, se reunieron en una finca del ingenio Sandoval, cerca de Guanajay y fueron detenidos por soldados españoles. Hubo una reyerta tras la que murieron tres soldados españoles y otros cinco resultaron heridos. El gobernador local ordenó entonces la persecución de los jóvenes y difundió el rumor de que formaban parte de una expedición independentista. Todo parece indicar que lograron capturar a ocho de ellos, mientras que cuatro permanecieron prófugos por un tiempo. Pero sucedió que como no había mucho que comer, los jóvenes decidieron reunir unas cuantas mazorcas de maíz y ponerlas al fuego para asarlas y comérselas. El humo que desprendían las mazorcas al fuego fue lo que alertó a los esbirros del gobernador que no tardaron en capturar a los cuatro que faltaban.

De ese modo fueron capturados y fusilados el 23 de julio de 1875, Agustín Morales Martín Medina (17 años), Julio Broderman Morales, Antonio María Urbano Pedroso (estudiante de Medicina), Virgilio Silva, Francisco Portocarrero, Alfredo Álvarez, Antonio Aguirre y Manuel Vilauerbe, más los cuatro restantes capturados después. De nada valieron las justificaciones ofrecidas por sus familiares tratando de minimizar los hechos y afirmando que los jóvenes habían salido simplemente de cacería y que, bajo los efectos del alcohol, se había producido aquel altercado.

Desde entonces circuló el rumor entre los habaneros que a aquellos jóvenes pertenecientes a familias distinguidas los habían cogido “asando maíz”, una frase que pasó al lenguaje coloquial cada vez que se quiere expresar que alguien ha sido sorprendido cuando menos se lo esperaba.

La gatica de María Ramos, que tira la piedra y esconde la mano

El origen de la frase se remonta al barrio habanero de Jesús María. Allí residía una mujer llamada María Ramos que ejercía el oficio más antiguo de la historia.

Según testimonió, un día llegó a su casa y descubrió en la cocina el cadáver de Virgilio, su proxeneta. En su frente había una enorme herida y a su lado, ensangrentada, una piedra de

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

machacar. Vale aclarar que antiguamente en los hogares cubanos se utilizaban piedras de río, grandes y pulidas, como machacadores en las labores culinarias.

Llevada a juicio por el crimen, María Ramos se declaró inocente. Cuando el juez le preguntó por qué se encontraba en el banquillo de los acusados, ella respondió tranquilamente: No lo sé, señor juez, a mi Virgilio me lo mataron de una pedrada en la frente, pero yo no fui. Yo estaba trabajando. La única que estaba en la casa era mi gatica Mimí. Pregúntele a ella.

El Diario de la Marina publicó al día siguiente una reseña del juicio con una caricatura de la gatica Mimí, en pose amenazadora, alzando en sus patas delanteras una enorme piedra de río. Al pie de la imagen decía: La gatica de María Ramos dio la fatal pedrada, pero ¿con qué manos?

Enseguida surgió en La Habana una copla popular dedicada a Mimí que decía: La gatica de María Ramos, que tira la piedra y esconde la mano, que mató a Virgilio y que mató a su hermano. ¡Qué gata asesina! ¡Qué malsano! María Ramos fue declarada culpable de homicidio y sentenciada a prisión, sin embargo, ella y su gata alcanzaron la inmortalidad en el refranero cubano.

Vivir como Carmelina

La expresión Vivir como Carmelina guarda relación con la vida holgada de una joven que no escatimaba a la hora de organizar grandes fiestas y disfrutaba con lujos la vida. Tenía a sus pies la riqueza que traía consigo el hecho de ser la nieta de José Arechabala.

El abuelo se dedicó a la producción de aguardiente y ron, desde 1878. El negocio nombrado La Vizcaya se convirtió, desde el 18 de enero de 1921, en la Compañía Arechabala S.A. Productores del Brandy Relicario, el Coñac Arechabala y el Vermouth Quirinal.

En 1935 crearon el reconocido ron Havana Club. Los Arechabala contaban en su patrimonio con una terminal marítima de embarque, una refinería de azúcar, fábricas de confituras, plantas de mieles, siropes y petróleo.

Tan poderosa era la familia que tenía un teatro y hasta la fábrica que alimentaba el alumbrado público en la Ciudad Bandera. Carmelina nunca tuvo la mínima necesidad de ganarse la vida ni tan siquiera estudiar para garantizarse un futuro. Desde su llegada al mundo su suerte estaba echada. Lo suyo era disfrutar de los bienes familiares, asistir a fiestas de alta alcurnia y lucir sus lujosos vestidos y trajes de seda.

Le dio la patá a la lata

Fue en la época de la revolución contra Machado que, un terrorista puso una bomba conectada a una lata en la acera, un peatón le dio una patada, la bomba estalló y lo hirió. A partir de ese

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

momento las latas se multiplicaron y solo los valientes eran capaces de darle una patada a una lata abandonada. Luego, cuando alguien hace algo fuera de serie se dice: Le dio la patá a la lata.

¿Cuándo mataron a Lola?

Hay preguntas a las que puede responder cualquier cubano. ¿A qué hora mataron a Lola?, es una de ellas. Todos los que nacimos en esta isla sabemos que el hecho ocurrió a las tres de la tarde. No se pregunte más. Porque a la hora de su muerte se constriñe todo lo que conocemos acerca del personaje. Nada podemos decir sobre Lola y, aunque sepamos la supuesta hora de su muerte, no llegaremos jamás a precisar la fecha en que la mataron.

Lola era una prostituta a quien uno de sus amantes fulminó con una puñalada en el pecho. Agrega que el crimen, en efecto, ocurrió a las tres de la tarde de un día de 1948. Su autor fue un médico famoso que pensó que el incidente, dada la mala vida de la occisa, ocuparía apenas un par de párrafos en la crónica roja de los periódicos de entonces, sin saber que quedaría grabado para todos los tiempos.

No podía imaginar el sujeto que el presidente Ramón Grau San Martín ya a fines de su mandato, que concluyó el 10 de octubre del año mencionado, iba a referirse al suceso en uno de sus discursos. Dice el mensaje que el mandatario interrumpió sus palabras, miró su reloj y anunció al auditorio que eran ya las tres de la tarde. Precisó: "La hora en que mataron a Lola".

Ese comentario tan simple, pero relevante por haberlo expresado el presidente de la República, repercutió de inmediato y quedó acuñado en el imaginario y la memoria colectiva de los cubanos, al punto de que no hay oriundo de la Isla que no sepa la hora en que mataron a Lola. Como si eso fuera poco, una canción, digamos con exactitud, un bolero-son, se encargó de perpetuar el incidente: "Eran las tres de la tarde / cuando mataron a Lola... / y dicen los que la vieron / que agonizando decía: / yo quiero ver a ese hombre / que me ha quitado la vida / yo quiero verlo y besarlo / para morirme tranquila"

Lo referido es un relato interesante, lleno de imaginación si se quiere y hasta creíble, pero no es cierto. No existen fuentes directas de que Lola fuese una prostituta. Tampoco que el presidente Grau aludiera al acontecimiento en uno de sus discursos. Puede aceptar incluso que el criminal fuera un médico. De hecho, Grau era ilógico en sus alocuciones y no pocos médicos engrosaron el prontuario criminal del país y se vieron inmiscuidos como protagonistas incluso en procesos judiciales sonados, como en el caso de la llamada "La bella murciana". Pero esta de Lola es una historia de la oralidad popular.

Una de las maneras de confirmar la veracidad del relato es corroborando la fecha en que el bolero-son aludido se compuso. Lola se estrenó en Nueva York el 27 de noviembre de 1935, es

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

decir, trece años antes de lo que afirma el cuento que circula a través de la internet. Para remate, no la compuso un cubano, sino un puertorriqueño, Rafael Hernández.

Etimología de vocablos que forman parte del argot popular

Origen de la palabra fotingo

En Puerto Rico, Panamá, México y Cuba se daba el nombre peyorativo de fotingo al automóvil de marca Ford que se consideraba barato y de mala calidad. Este término dejó de usarse cuando salieron otras marcas al mercado, aunque se sigue empleando como sinónimo de coche viejo y desvencijado.

En 1908, la Ford Motor Company de los EE.UU sacó su famoso Ford Modelo «T». Desde el punto de vista técnico el Ford Modelo «T» incorporó la modalidad del sistema de tres pedales: embrague, freno y acelerador. La publicidad de la Ford describía la novedad como el sistema de: *foot it and go*, es decir, pisar y arrancar. Los primeros automóviles que arribaron a Cuba en 1899 eran de fabricación francesa, pero cuando el modelo Ford llegó se hizo muy popular y los criollos comenzaron a usar la palabra fotingo (cubanizando la frase *foot it and go*) para designar al modelo «T». También le llamaban «tres patadas».

Carmelita

Cuba es el único país en que la palabra «Carmelita» se usa para describir el color marrón y el origen o el cambio sucedió debido a la influencia de la orden monástica Carmelitas Descalzos, tanto de hombre como de monjas, debido a que su sotana es de color marrón.

Pan con Timba

Cuando los ingleses llegaron a Cuba en 1874 para instalar las vías férreas del ferrocarril (el primero en el continente americano) de Bejucal a La Habana, vieron con sorpresa que los trabajadores en el almuerzo comían Pan con Guayaba. En aquel entonces las barras de guayaba hecha en la casa con azúcar prieta eran negra. Los troncos de madera que se ponían para hacer las vías férreas se les daba un baño de petróleo por lo que se ponían negros, en inglés esos travesaños se llaman timbers. Los ingleses les decían a sus empleados: “eso luce como un pan con timber”, de ahí surgió el Pan con Timba.

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

Luzbrillante

Cuba es el único país que le cambió el nombre al Queroseno y es conocido como Luzbrillante el origen del cambio se debió a una enorme campaña publicitaria hecha por los fabricantes de los faroles de queroseno que decía: «Ponga Luz Brillante en su casa» prácticamente, fueron las clases pobres los que usaban dichos faroles de queroseno y cuando llegaban a comprar decían: “deme Luzbrillante”, así el Queroseno pasó a ser conocido como Luzbrillante.

Asere

Este vocablo proviene de la religión afrocubana Abakuá, originalmente practicada por los esclavos de etnias que habitaban las actuales zonas de Nigeria y Camerún. El término “asere” era utilizado para decir: “yo te saludo”. Según el Diccionario de Americanismos, el uso moderno de “asere” refiere a “amigo íntimo”.

Guataca y guayaba

Asimismo, la palabra “guataca”, empleada como sinónimo de adulador, fue introducida por el dibujante y pintor Eduardo Abela durante la dictadura de Gerardo Machado. En la misma época, Abela también popularizó la expresión “guayaba” como equivalente de mentira o patraña.

La prenda de vestir insigne de los cubanos

La guayabera en su leyenda

Se dice que en 1709 arribó a la villa Sancti Spíritus, un matrimonio conformado por los andaluces José Pérez Rodríguez y Encarnación Núñez García. Un buen día, el cónyuge recibió una pieza de tela de lino o hilo que le llegó desde España y José pidió a Encarnación que le confeccionase con ella camisas sueltas, de mangas largas, para usar por fuera del pantalón y con bolsillos grandes. La mujer acometió el encargo y a los pocos meses aquellas camisas se popularizaron en la comarca.

Este suceso tiene varios detractores. Aseguran que en dicha fecha las disposiciones de la Real Compañía de Comercio que regían entre la Metrópoli y la Colonia, prohibían tales envíos y que, por otra parte, tampoco había comunicación entre España y Sancti Spíritus. Esa prohibición poco significativa pues, los andaluces pudieron haber obtenido su paquete de tela por la vía del contrabando tan en boga entonces. Lo que sí resulta inconcebible es que un hecho meramente doméstico quedara registrado en la historia, y con tanto lujo de detalles: fecha, nombre de los protagonistas, diseño de la ropa... como para que los historiadores del futuro pudieran proclamar, sin sombra de duda, que ahí nació la guayabera. Es una historia tan perfecta que no

deja más alternativa que la de dudar de su veracidad. Pero marca el inicio de la leyenda de la guayabera o fija la entrada de la guayabera en la leyenda.

Nuestros guajiros del siglo XIX no la usaron. La literatura de la época los describe cubiertos con camisas azules o "de listado", que usaban generalmente por fuera del pantalón. Constantes de su ajuar cotidiano eran el sombrero de yarey, el machete, los zapatos de vaqueta y un pañuelito atado al cuello para enjugar el sudor. Esteban Pichardo no recoge la palabra guayabera en su Diccionario provincial casi razonado de voces cubanas (1875) y hasta donde sé tampoco lo hace Manuel Martínez Moles en su vocabulario del espirituano. Aparecerá, sí, en Leonela, novela de Nicolás Heredia publicada en 1893, pero que cuenta una historia anterior al estallido, en 1868, de la Guerra de los Diez Años.

En la Guerra Grande, el Ejército Libertador careció de uniforme. El mambí se vestía como podía, con las ropas de la ciudad o del campo a su alcance. Ya en 1895, al inicio de la Guerra de Independencia, Martí alude a la chamarreta en su Diario. Charito Bolaños cosió para los libertadores durante toda la Guerra de Independencia. Los generales Alberto Nodarse, Mayía Rodríguez y García Menocal se vestían con lo que esa patriota les enviaba. Jamás, precisó Charito, remitió una guayabera a la manigua, solo chamarretas. María Elena Molinet, hija de un general de la independencia, investigó este asunto desde dentro, pues fue la directora de vestuario de películas como *Baraguá* y *La primera carga al machete*, y acopió más de ciento veinte fotos de mambises en la manigua. Ninguno vistió de guayabera.

A partir de la camisa

Resulta muy difícil enmarcar el surgimiento y evolución de la ropa popular tradicional. En lo que atañe a la guayabera, ninguna otra región cubana discute la paternidad de la prenda a la villa del Yayabo. Se llamó yayabera a esa guayabera primitiva y desde allí invadió las zonas vecinas. Fue trochana en Ciego de Ávila y camagüeyana, en Camagüey.

En 1866, don Nicolás Azcárate es electo por Güines como delegado a la Junta de Información de Madrid y sus electores organizan una fiesta en honor del político reformista triunfante. Los campesinos de los alrededores acuden a la cita, dice Azcárate, "con clásicas guayaberas de botones de nácar y sombreros de jipijapa". El testimonio gráfico más remoto que de la prenda llega a nosotros data de 1906. Pero la palabra guayabera, como cubanismo, no se legitima hasta 1921, cuando Constantino Suárez la incluye en su Vocabulario De Cuba saltó a Yucatán. Yucatecos de clase alta la adquirían en La Habana hasta que después de 1960 comenzó a confeccionarse en ese Estado mexicano y Mérida se convirtió en la capital mundial de la guayabera hasta que los asiáticos, con sus imitaciones elaboradas en Japón y Taiwán, dieron al traste con la industria local. Nada tiene que ver la guayabera cubana con la filipina, que no lleva bolsillos y que se usa con el

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

botón de cuello cerrado. En países de Centroamérica, se da a la guayabera el nombre de habanera.

La guayabera descende de la camisa, la prenda de vestir más antigua que se conoce. Cuando esa camisa se transformó en guayabera, ¿quién cosió sus pliegues hasta convertirlos en alforzas, reforzó sus bordes y aberturas, e hizo los tres picos al canesú del frente y al de la espalda?, se preguntó María Elena Molinet. Precisa la prestigiosa diseñadora: "El nacimiento de la guayabera no es obra de una sola persona y todavía falta por determinar a partir de qué momento se convirtió en prenda elegante, fresca, blanca, muy bien almidonada y planchada, que se podía llevar sin corbata".

De la chamarreta y la camisa campesina empieza a surgir, en la década de 1920, la guayabera actual, que mucho debe a la labor de camiseros y costureras de Sancti Spíritus y Zaza del Medio. Se confeccionó entonces de dril caqui hasta que, ya en los años 30, empezó a utilizarse el hilo. La prenda, en su nueva versión, gana pronto las ciudades del interior del país, pero no le resulta fácil conquistar La Habana. Su uso en la capital era tan limitado que puede casi calificarse de nulo. No se ve a nadie vistiéndola en el cine ni en las fotos de prensa de la época y Abela no vistió de guayabera al Bobo.

Con la caída de Machado (1933) las costumbres experimentan cierta modificación. Ya en los años 40 empieza a generalizarse e imponerse en La Habana. Su uso se hace cada vez más frecuente y se complementa con un lazo de mariposa. Con la ascensión al poder del doctor Ramón Grau San Martín (1944), la guayabera entra en el palacio presidencial. A Carlos Prío, su sucesor y discípulo, en cambio, le parece poco apropiada para los actos protocolares y la destierra de los eventos del gobierno. Pero ya la guayabera se había apoderado de las vitrinas de las mejores tiendas y conquistaba espacio en los anuncios comerciales. A esas alturas, la capital era un inmenso almacén de guayaberas que amenazaban con desplazar cualquier otro estilo de traje varonil, algo que no tenía antecedentes históricos ni tradición y tan serio y grave que alteraba hasta nuestros modos de vivir, dice en 1948 Isabel Fernández de Amado Blanco.

En 1955, una disposición de la Sala de Gobierno del Tribunal Supremo saca a la guayabera de los juzgados. Para entonces una buena guayabera de bramante de hilo puro valía tanto como un traje barato. Es en esta época que la guayabera se abarata; no es ya solo de hilo, puede ser de algodón.

Su hechura se simplifica. Deja de ser blanca, la manga no siempre es larga y los habituales botones de nácar pasan a ser corrientes.

Triunfa la Revolución y la guayabera se repliega hasta desaparecer. Para algunos representaba una época superada de politiqueros y mamengues. El país sufre agresiones económicas, sabotajes, invasiones y actos terroristas y padece carencias de todo tipo. Hay movilizaciones constantes, Lo mismo se convoca a un trabajo productivo que a un entrenamiento militar. El

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

uniforme de las Milicias Nacionales parece resultar válido no solo para cumplir con las exigencias de ese cuerpo popular armado, sino para todas las tareas cotidianas, e incluso para asistir a ceremonias tan solemnes como una boda o un velorio. A finales de los 70, la guayabera reaparece tímidamente. De manga larga. Con pliegues y alforzas, pero no ya de hilo, sino de poliéster, y no siempre blanca.

El abanico en nuestra cultura

Más que un popular accesorio, parte del atuendo de los cubanos, el abanico que nos aplaca el sofocante calor trasciende actualmente por desprenderse del concepto de género y llevarse indistintamente en las manos de féminas o varones.

Nos llegó en el siglo XIX, cuando por la década de 1830, el veneciano Bonifacio Calvet Rodríguez fundó la primera fábrica nacional de abanicos ubicada en la calle Cuba número 98 en la capital del país.

Dada la calidad de los materiales y la originalidad con que se hacían, esta prenda compitió con los producidos en Europa, particularmente, porque su autenticidad llevaba un toque de cubanía agregado por sus fabricantes.

Casi todas las tiendas de abanicos en La Habana tenían, entonces, sus propios talleres en los que artesanos cubanos elaboraban productos adornados y lisos, para que el cliente eligiera el diseño a su gusto. Aún se conservan varios pintados por prestigiosos artistas de los siglos XIX y XX como Valderrama o Romañach y el caso de colecciones particulares de abanicos como la que perteneció a la insigne escritora cubana Dulce María Loynaz, (más de 200).

A la popular prenda se le atribuye un lenguaje universal y durante una conversación entre dos jóvenes de sexo opuesto, si la doncella abría el abanico y lo mantenía frente a su pecho por un instante, le indicaba al caballero que estaba encantada de verlo.

Utilizado desde las civilizaciones antiguas, en determinado momento de la historia, en el que la libertad de expresión de las mujeres estaba totalmente restringida, el abanico llegó a convertirse en un efectivo medio de comunicación, donde cada movimiento o gesto transmitía un o mensaje específico como: Esconder los ojos detrás del abanico: “Te quiero”; Abanicarse con rapidez: “Estoy comprometida”; Abanicarse lentamente: “Estoy casada” ; Abanicarse sobre el pecho lentamente: “Soy soltera, no tengo novio o el prometedor mensaje al mirar a la persona escogida de forma seductora y cubrirse la boca con el abanico: “Te estoy enviando un beso”, y obviamente, el joven sabría que era el elegido.

Asimismo, durante la Guerra de la Independencia contra el régimen colonial sirvió de importante papel para enviar mensajes de un lugar a otro. Su código secreto, con el que jóvenes amantes se comunicaban en público, se modificó burlando así la vigilancia española. En la era de la República,

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

éstos se utilizaron para plasmar los rostros de los candidatos electorales al tiempo que sirvieron de vehículo para propaganda de productos y servicios.

Medios de transporte

Medios de transporte en la colonia

Al fundarse la villa de San Cristóbal de La Habana a las orillas del puerto de Carenas, en noviembre de 1519, los únicos medios de transporte eran el carromato y su caballo. Sin embargo, la villa se desarrolló rápidamente por su condición de ser la base de operaciones para el envío de expediciones a distintos destinos del continente, tales como México y la Florida.

La Habana de entonces solo tenía unas pocas calles en su muy reducida extensión, que serían unas cinco o seis más allá del actual Castillo de la Fuerza, y los vecinos hacían sus traslados a pie. Para ir a las estancias o fincas colindantes, estaba el caballo, ya que esos terrenos no quedaban tan lejos.

A saber, unas por donde hoy se encuentra el hospital Hermanos Ameijeiras y otras por Luyanó. Las que más lejos estaban eran las de Jesús del Monte y Puentes Grandes. A fines del siglo XVII, La Habana contaba con unos 800 vecinos, ya a mitad del XVIII había en La Habana alrededor de 3 000 casas. Y pronto hubo más que carromatos.

Las primeras calesas llegaron a La Habana, importadas de Inglaterra, entre fines del año 1700 y principios del 1800 y serían para esa época, los únicos vehículos que rodarían habitualmente por la ciudad. Al filo de 1820, junto a las calesas andaban los quitrines y las volantas, que fueron los primeros “taxis” habaneros.

La generalización del alquiler de medios de transporte para viajar por la ciudad, comenzó alrededor de 1826 con la proliferación de volantas, sin embargo, al incremento de estos servicios se sumaron los quitrines diez años después, en 1836, para así generar la movilidad de pasajeros en la ciudad.

En 1839 se sumó un novedoso vehículo de transporte de pasajeros en la ruta entre Regla y Guanabacoa: la guagua, que llegó para quedarse. Era similar a las diligencias de las películas del oeste norteamericano, pero un tanto más larga y con más asientos. Entró a La Habana en 1840 en la ruta de Cerro-Habana.

También en 1840, los potentados, como el Capitán General y el Obispo, ya viajaban en coches. Estos coches, eran los carros de lujo de la época, y pronto se generalizaron porque las familias pudientes los compraron. Así, en esa década de 1840, rodaban juntos las calesas y volantas, los quitrines y coches en abigarrado tránsito por La Habana colonial.

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

Paralelamente empezaron las rutas de guaguas. En 1844, la de Jesús del Monte, en 1850, al Príncipe y en 1855 del Cerro a Marianao. La guagua cambió el precio del pasaje en los otros vehículos. Y la volanta que antes cobraba dos pesos del Cerro a La Habana, tuvo que bajar a seis reales.

El primer ferrocarril y primer vapor

Resulta en verdad sorprendente que nuestra pequeña isla fuese nada menos que el cuarto país del mundo en que se tendiesen vías férreas y sobre ellas corriesen locomotoras. Efectivamente, el ferrocarril, como el empleo del vapor, que le sirvió de base, fue invento inglés, inaugurado en la Gran Bretaña en 1825, se extendió a los Estados Unidos en 1829, a Francia en 1832, a Alemania en 1837, y se inauguró en Cuba en este mismo año.

La iniciativa de este progreso, como la de tantos otros en Cuba, se debió a la benemérita Sociedad Económica de Amigos del País. A instancias de ésta, que se interesó por el asunto desde 1830, ¡sólo un año después de puesto en práctica el invento! La Junta de Fomento, presidida por don Claudio Pinillos, conde de Villanueva, solicitó del monarca español Fernando VII autorización, que le fue concedida en 12 de octubre de 1834, para concertar un empréstito en Inglaterra por dos millones de pesos para construir un ferrocarril en Cuba: la línea de La Habana a Güines. Es posible que a esa actuación del Conde de Villanueva se debiera principalmente el hecho de que más adelante se diese su nombre a la estación de ferrocarriles que durante mucho tiempo existió donde hoy se alza el Capitolio Nacional. Obtenido el empréstito, con bastante rapidez, para las normas de aquella época, se realizaron los trabajos necesarios, y el 19 de noviembre de 1837 fue inaugurado el primer tramo de línea, corriendo el ferrocarril de La Habana a Bejucal, y exactamente un año después, el 19 de noviembre de 1838, se puso al servicio público el segundo tramo, de Bejucal a Güines. En La Habana los trenes salían de la llamada Casa de Parada de Garcini, situada en la calle de Oquendo entre Estrella (hoy Enrique Barnet) y Maloja.

También tiene señaladísima importancia que comenzando a implantarse el invento de Robert Fulton, el vapor como elemento propulsor de los buques, en un pequeño paseo por el Sena en París, el año 1803 y luego en una breve navegación por el Hudson, Estados Unidos, en 1807, el primer buque de vapor que circulara en dominios españoles fuese el nombrado Neptuno, que estableció don Juan O'Farrill para el tráfico entre La Habana y Matanzas, en 1819.

Los tranvías

El tranvía de Guanabacoa fue el primero de su tipo en Cuba. Era un modesto servicio de transporte urbano con el fin de enlazar dos poblados ultramarinos, Guanabacoa y Regla. Esta línea debió su fundación a un grupo de empresarios habaneros guiados por Manuel Pastor Fuentes, que unieron capitales a principios de la década de los cuarenta para explotar las recién descubiertas minas de carbón de piedra en Guanabacoa. Aunque el yacimiento se agotó rápidamente, la infraestructura ya creada fue empleada como medio de transporte. El trayecto comprendía aproximadamente cuatro kilómetros y, según Jacobo de la Pezuela describió, eran dos carrileras urbanas que penetraban en la misma villa, hasta la plaza de la iglesia parroquial y otra hasta la Santa Rita.

La primera mención de que se tenga noticia sobre un servicio de transportación pública para la Habana y no para ninguno de sus términos municipales (como era en la calidad administrativa, de las vías Guanabacoa y Regla), data del primero de marzo de 1851, cuando en Cabildo extraordinario Regido por el alcalde Manuel Pedroso y Echevarría, el señor capitular Crespo y Ponce de León, notable jurisprudente habanero, promueve la construcción de un ferrocarril urbano que se destinase la recogida de basura en la capital.

Los tranvías de tracción animal coexistieron en La Habana con los ferrocarriles por casi un siglo. Sin embargo, fue el único medio de transporte masivo de pasajeros que transitó por los interiores de la capital. La empresa del Ferrocarril Urbano de La Habana, creada por el ciudadano español José Domingo Trigo (futuro concesionario del tranvía madrileño), obtuvo por Real Decreto de 5 de febrero de 1859 la concesión para explotar cuatro líneas tranviarias. La primera línea tendría su paradero en la Plazoleta de San Juan de Dios, en la manzana que forman las calles San Juan de Dios, Empedrado, Habana y Aguiar, y contaría con dos ramales, uno hacia el Cerro y otro hacia Jesús del Monte. Los tranvías salían por las calles de Empedrado y Egido hasta la puerta de Colón, en la muralla, para tomar la Calzada de Vives hasta el otro lado del puente de Cristina. En ese punto se bifurcaba el recorrido, el primero hacia el Cerro tomando la calzada del Horcón, y el segundo hasta el caserío de Jesús del Monte, pasando por Agua Dulce.

La segunda línea también enlazaba el Cerro con la plaza de San Juan de Dios pero mediante un trayecto diferente, pues tomaba por la calzada de Belascoaín y posteriormente por las calles Reina, Galiano, San Rafael, Consulado y Neptuno y de ahí hasta la puerta de Colón. De esta manera se lograba la comunicación de los barrios de extramuros con la ciudad histórica. La tercera de las líneas salía de la explanada del Castillo de La Punta, al final del paseo de Tacón, para empalmarse con la estación ferrocarrilera de Villanueva, -en los espacios donde actualmente está erigido el Capitolio Nacional-, y de este punto hacia la alameda de Paula para terminar en la calle San Francisco, muy cercana al Castillo del Príncipe. El último de los recorridos también tenía su paradero en la explanada del Castillo de la Punta y alcanzaba la ribera del río La Chorrera, actual Almendares.

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

En el mapa del año 1871 (presentación del ppt) puede observarse los recorridos de los principales ferrocarriles junto al del tranvía de sangre de Domingo Trigo. Fue sin dudas el medio de transporte que más influyó en la forma y estructura de la ciudad burguesa de la segunda mitad del siglo XIX, una realidad que a veces ha sido soslayada.

En Cuba la introducción del tranvía eléctrico no se efectuó en la capital. Otra vez en la historia el trayecto de Guanabacoa-Regla se adelantaba a La Habana en experimentar con nuevas fuentes energéticas y medios de locomoción, al rodar el 9 de marzo de 1900 el primer tranvía movido por electricidad. Se iniciaba así, justo a comienzos del siglo XX, la belle époque de la transportación masiva de pasajeros en Cuba. Mientras que los derechos de la franquicia de la Empresa del Ferrocarril Urbano y Ómnibus de La Habana eran discutidos legalmente por varios consorcios internacionales interesados en adquirirla, Guanabacoa ya había establecido un servicio de vagones movidos por tracción eléctrica, que reconocían sus empinadas calles que recorrían sus empinadas calles y avenidas, para aventajar en casi un año la introducción de tranvías eléctricos al interior de La Habana.

La electrificación del trayecto de cinco millas que separaba los poblados de extramuros Regla y Guanabacoa fue el resultado del esfuerzo empresarial de la Cuban Electric Company. Dicha entidad estadounidense radicada en New Jersey se encargó de poner explotación la línea comprada a la Primera Empresa de Vapores de la Bahía en 1899.

Los trabajos necesarios para inaugurar el servicio se realizaron entre 1899 y los meses iniciales de 1900. Los primeros cuatro carros se encargaron a la empresa estadounidense J. G. Brill, una compañía con extensa experiencia y representatividad en el parque móvil de los Estados Unidos. La línea fue cubierta con vagones de 10,9 metros de longitud que contaban con diez ventanillas a cada costado, cabina de conducción abierta entrada trasera y delantera. El primer vagón de tranvía se puso en movimiento sobre las cuatro de la tarde del 9 de marzo. A la ceremonia asistió una muchedumbre curiosa por ver funcionando a este extraordinario prodigio tecnológico. La revista el Fígaro le dedicó una pequeña nota informativa a la población e imprimió dos fotos del tranvía, en una de las cuales mostraba el lujo de los interiores del vagón. Aproximadamente un mes después se inició el servicio regular, tras quedar instaladas las calderas de la planta eléctrica construida en Regla para alimentar la línea.

Para principios de los años treinta del siglo XX el tranvía eléctrico habanero experimentó un proceso de crisis como medio de transporte colectivo que apuntó a su desaparición. En ello influyeron factores de índole económica y social como la competencia de las empresas de autobuses, cuyas inversiones para establecer sus rutas de ómnibus eran menores que las desembolsadas por las compañías de tranvías y, además sus recorridos se acomodaban mejor a las demandas sociales, la falta de nuevas inversiones en la infraestructura tranviaria, necesarias para mantener los niveles de eficiencia y rentabilidad en la transportación urbana y por último,

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

las acérrimas críticas que recibían los carros eléctricos desde la prensa escrita que los presentaban como "lentos y achacosos" ante los embates de la vida moderna.

Como consecuencia de esta situación los tranvías entraron progresivamente en desuso. Las personas dejaron de utilizarlos y comenzaron a usar los autobuses. Las compañías comenzaron a atrasarse en sus pagos a los bancos. Los tendidos eléctricos, las líneas y las estaciones entraron en un estado de deterioro. Muchos carros circulaban vacíos una gran parte del viaje. Parecía ser el fin.

Sin embargo, los años cuarenta trajeron una sorpresa; un revivir temporal del tranvía. Con la Segunda Guerra Mundial el servicio de transporte por autobuses entró en crisis al haber carencias y recortes en el suministro de neumáticos, aceites y combustibles. Los carros eléctricos soportaron mejor el embate de la contienda en aras del esfuerzo bélico y entre los años 1944 y 1947 experimentaron una demanda inusitada, como puede apreciarse en la imagen anterior. Pero desgraciadamente como reza el viejo refrán: "poco dura la alegría en casa del pobre". Al terminar la guerra la situación fue mejorando para los autobuses y éstos recuperaron el espacio perdido. Apenas cinco años después terminaban de circular los tranvías en la capital.

Para 1848 la situación era insostenible. Ante el incumplimiento reiterado de sus compromisos de pago, el Central Hanover Bank Trust Company, representante financiero de la compañía cubana de Electricidad, inició un proceso judicial contra HER, que culminó con la intervención del gobierno en los asuntos internos de la Habana Electric. Ello dará inicio al último capítulo del tranvía eléctrico en las calles de la capital cubana. El presidente Carlos Prío nombró en 1848 una comisión interventora que, habiendo comenzado sus trabajos en octubre, dictaminó la incapacidad de esta compañía de mantener con eficiencia los servicios de la transportación pública.

El gobierno cubano emitió el decreto número 1503, del año 1948 que aprobaba la sustitución gradual del sistema de transporte de tranvías por ómnibus. En esencia fueron retirados gradualmente el servicio público los ya destartados carros eléctricos. El carro número 388 al final de su viaje, se alineó junto a los demás de su paradero y simbólicamente junto a los de todos los paraderos de la ciudad para no removerse nunca más.

Los Tokens

Los "Tokens", fichas que sustituían el dinero para viajar en tranvía, fueron utilizados por muchas compañías de tranvías del mundo, especialmente en épocas de crisis económica o de poco pasaje en las líneas. En La Habana, la Havana Electric Railway and Company (HER), empresa administradora del servicio tranviario capitalino, los puso en circulación tras la coyuntura de la "gran depresión" del año 1929, subsistiendo quizás hasta la década de los cuarenta del siglo XX.

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

La motivación económica para usar un token estaba que, si bien el pasaje ordinario costaba cinco centavos, por un peso cubano podías obtener 25 tokens, que permitía realizar cinco viajes más que lo permitido pagando en efectivo al conductor del tranvía.

Los tokens de La Habana mostraron siempre el mismo diseño y medida, de unos 19 milímetros de diámetro, poco menos que la moneda actual de cinco centavos. En la provincia cubana de Camagüey, cuyo sistema tranviario estuvo controlado por la HER a partir del año 1926, se utilizaron tokens de al menos dos tipos de diseños, y eran ligeramente más grandes que sus homólogos habaneros.

Primer carro que circuló en Cuba

El primer auto de Cuba lo importó José Muñoz en 1898. Había terminado la Guerra de Independencia contra España, y Muñoz, que había pasado ese tiempo en Francia, conocía de los autos de entonces. Con clara visión de lo que representarían en el futuro, a su retorno a la Isla trajo un auto construido por la fábrica La Parisienne, cuyo costo fue de 4 000 francos franceses. El motor era de un solo cilindro y usaba gasolina, con lo que desarrollaba una velocidad de 12 km/h.

No fue casual que el segundo auto importado para uso personal correspondiera al farmacéutico, propietario de numerosas casas, edificios y prestamista, Dr. Ernesto Sarrá, quien en 1899 trajo de París un Rochet & Schneider, monocilindro por gasolina, de ocho hp de fuerza y que alcanzaba una velocidad de 30 km/h, para superar en velocidad al traído por Muñoz.

Tren aéreo Habana Miami

Al filo de las dos de la tarde del 14 de mayo de 1935, cientos de habaneros oteaban el horizonte, mirando hacia mar, con la vista clavada al norte de La Habana. ¿Qué era lo que esperaban ver esa tarde?

Esta historia empieza antes, exactamente el 28 de marzo de 1935, cuando un grupo de entusiastas hace una visita al Secretario de Comunicaciones cubano, Dr. Pelayo Cuervo Navarro, para solicitar el permiso con vistas a emprender una hazaña nunca antes realizada: un Tren Aéreo internacional sobre el mar entre Miami (EE UU) y La Habana (Cuba).

El Tren Aéreo consistía en un aeroplano a motor que llevaría, a remolque, a dos planeadores, sin motor. Algo similar al ferrocarril: locomotora y dos vagones, pero por el aire y con aviones. La iniciativa fue aprobada y Cuba designó al experto piloto Agustín Parla Orduña para organizar y participar en el evento.

En abril se adoptaron todas las disposiciones pertinentes (Cuba aportó 3 000 pesos). En mayo estaba todo listo. El Tren Aéreo despegó de Miami a eso de la una de la tarde del 14 de mayo y a

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

Las dos y cinco minutos la fortaleza de La Cabaña disparó un cañonazo para anunciar que el Tren sobrevolaba a Key West, rumbo a La Habana. Toda la multitud habanera se alborotó.

Los habaneros desbordaban la ciudad, estaban llenos el Paseo del Prado, la Plaza de la Fraternidad y calles aledañas al Capitolio Nacional. En las azoteas de los edificios estaban los vecinos, todo el mundo atento. A las tres y diez minutos, en La Cabaña sonaron dos cañonazos consecutivos. ¡Ya están a la vista!, gritaban los que tenían prismáticos.

Los habaneros vieron tres puntos en el horizonte: eran los tres aviones, los cuales, al llegar, sobrevolaron el Capitolio. Se hizo un silencio total, todos observaban los aviones. El avión remolcador, tripulado por Elwood Klein y Agustín Parla, soltó amarras y voló con rumbo oeste, hacia el aeropuerto de Columbia (Marianao).

Los planeadores realizaron filigranas aéreas en el cielo habanero. A las 3:25 pm, aterrizó frente al Capitolio el G-448, pilotado por excampeón de vuelo a vela Jack O'Meara, el cual rodó lentamente y se detuvo frente al cine Payred. Y tres minutos después, tomó tierra el planeador G-11180, con Richard DuPont a los mandos.

El vuelo recorrió 240 millas, de ellas unas 90 sobre el mar (Estrecho de la Florida), lo que significó el primer tren aéreo internacional, con itinerario sobre el mar, del mundo. Hicieron el viaje en poco más de dos horas. Las aeronaves llevaban escrito "First International Sky Train Cuba-USA". Así fue como La Habana resultó la meta final donde aterrizó del primer tren aéreo internacional, con vuelo sobre el mar, del mundo

La primera motocicleta en Cuba

La Revista *El Fígaro* del 3 de septiembre del año 1899 hace referencia a la entrada a La Habana del primer triciclo marca Prinetti & Stucchi. Tenía un motor de benzina, patente Prinetti, diseño sencillo, fácil de maniobrar, basado en un bastidor que unía las tres ruedas o puntos de apoyo; su motor estaba colocado en el centro de gravedad, aspecto este que lo convertía en una motocicleta estable en cualquier tipo de superficie. En esos momentos el motor DeDion Bouton, de fabricación francesa, lideraba el mercado motorizado.

Nuestra isla, por su posición privilegiada, generaba un gran tránsito de mercancías lo que despertó entre los habaneros un fanatismo por todo lo novedoso que entraba a través del puerto de La Habana.

Ya en el año 1908 aparece la Primera flotilla de la policía en Cuba, con bicicletas con motor de la casa Fils de Peugeot. En 1917, aparece en La Habana, el primer negocio oficial de motocicletas "Excelsior-Henderson" y se expande con aparatos de la talla de las legendarias "Indian", "Harley-Davidson". Aunque también existió un mercado inglés, "Van Der Mye Motors", producto de la

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

distribución de otras motocicletas procedentes de Europa, con motores ingleses, que ofreció una fuerte competencia a los productos del norte.

Las referencias apuntan que las primeras motocicletas de 4 pistones entraron en La Habana alrededor de los años 1914 a 1916. Ya en esa época existían en La Habana talleres y personas que se dedicaban a las labores de restauración y mantenimiento pero también al incipiente diseño, maquinado de cajas de velocidad, carburadores etc.

Mucho antes de iniciarse la segunda Guerra Mundial, en Cuba existían tres casas comerciales que se dedicaban al comercio de las motocicletas: la orientada al mercado inglés y dos a los productos americanos representados por el señor Luis Bretos que vendía los “Harley-Davidson” (HD) y el otro establecido por el señor R. S. Waters que comercializaba los “Indian”, apoderándose de la representación del mercado americano que dejaban sus antecesores, los señores Cristian Brú y José Presas precursores del motociclismo cubano.

Las mujeres no quedaron excluidas de este movimiento, nuestra gran artista María de los Ángeles Santana fue una mujer, excepcional y dinámica, que se adelantó a todas las demás en montar una “Harley Davidson” por todo el malecón. Incluso fue la primera personalidad del mundo televisivo que lo hizo. Sin olvidar a Lourdes, la hija de Luis Bretos, capaz de dominar con destreza a la gran “Harley-Davidson”.

Música popular tradicional cubana

Origen de la canción *Son de la Loma*

El mismo Miguel Matamoros, en una extensa entrevista que concedió a finales de la década del 60 al investigador y musicólogo santiaguero Alberto Muguercia Muguercia, contó la historia de su famoso son y su verdadero nombre:

“El *Son de la loma* no se llama así, sino *Mamá, son de la Loma*. Ese número se me ocurrió en el año de 1922; fue una noche en que yo estaba dando una serenata en Trocha y San Pedro, frente al sanatorio La Colonia Española; conmigo estaba tocando y cantando Alfonso del Río. Entonces de una casa cercana salió una señora con su hija pequeñita y dice así: señor, señor, mi hija quiere conocer a los cantantes, quiere saber de dónde son’. Me inspiré en esa pregunta y esa misma noche hice el resto de la poesía. ‘Son de la loma’ quiere decir que son de Santiago, y ‘cantan en el llano’ significa que cantan en La Habana”.

Se conoce otra versión muy cercana a la anterior. Cuentan que después de una serenata, ya en retirada y angustiados por no tener respuesta de la destinataria, escucharon la voz de una niña que desde el interior de uno de los edificios contiguos preguntaba: “mamá, ¿esos cantantes son de La Habana?”. A lo que la aludida respondió: “No, hijita, son de aquí,

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

de Santiago, de la loma...”. Después de terminada la serenata, Miguel compuso lo que el pueblo llamó *Son de la loma*.

Origen de la canción Longina

Considerado uno de los cuatro grandes de la música trovadoresca de la isla, junto a Sindo Garay, Alberto Villalón y Rosendo Ruiz es, quizás, de quien más se interpretan sus textos. Algunos escritos hablan de que la historia de esta canción se inició en 1918 cuando una bellísima mujer de ébano, Longina O’Farril, conoció a Manuel Corona en el solar Las Maravillas, donde vivía María Teresa Vera.

Dos meses después ya estaba lista la canción. En un nuevo encuentro en casa de la trovadora, el 15 de octubre de 1918, Corona se la entregaría. Y allí sería donde María Teresa Vera la interpretaría por vez primera.

¿Pero realmente Corona se enamoró de Longina? La mujer, ya anciana, confesó en una entrevista: “Yo sé que esto va a desilusionar a mucha gente. Porque la gente ve siempre detrás de una música o de una letra alguna pasión desatada. Y si Corona la sentía por mí, estoy segura de que no era desatada. Nunca me lo demostró...”.

María Teresa Vera, íntima del trovador, mantuvo también esa versión: “Se han dicho muchas falsedades acerca de Longina, incluso que Corona estuvo enamorado de ella... A Longina le dedicó su canción por simpatía o admiración, nada más”. Lo que sí se puede decir con certeza es que Longina-Canción hizo grande a Corona y éste inmortalizó a Longina-Mujer, una dama que, de indudable belleza, según los versos de la canción.

Pensamiento, el himno de los espirituanos

Ángel Rafael Gómez Mayea, o Teofilito, como muchos lo conocen, fue un compositor y singular exponente de la música tradicional espirituana. Nacido el 20 de abril de 1889, este bardo interpretó las melodías trovadorescas con orgullo y magistralidad. Sus primeras notas las aprendió con el maestro José Solás, quien le impartió solfeo y armonía desde temprana edad.

La mítica historia que encierra este tema musical se remonta a la fecha de 1915 cuando Juan Ordaz convocó a sus amigos a celebrar el cumpleaños 16 de su hija Rosa María. Al onomástico acudieron amigos, vecinos y algunos jóvenes pretendientes de la linda y acaudalada joven. En plena fiesta los concurrentes propusieron efectuar un juego con flores, donde las muchachas debían tomar nombres de flores. A todos les encantó la idea y es así como la homenajead, Rosa María decidió llamarse Fragancia y una amiga de Teofilito adoptó el nombre de Pensamiento. El premio para el que adivinara el seudónimo que había adoptado Rosa María sería bailar un danzón con ella.

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

“¿Por qué usted no piensa en mí?”, le susurró Rosa María Ordaz al ver que el joven trovador no le respondía a sus insinuaciones. Al poco rato el ingenio de este compositor respondió con unos versos cantados que constituyen una de las melodías cubanas más interpretadas de todos los tiempos:

Pensamiento, dile a Fragancia que yo la quiero, que no la puedo olvidar. Ella vive en mi alma, anda y dile así: Dile que pienso en ella, aunque no piense en mí. Anda Pensamiento mío, dile que yo la venero, dile que por ella muero, anda y dile así, dile que pienso en ella, aunque no piense en mí.

No caben dudas de que, a más de un siglo de creada, Pensamiento sigue siendo una melodía portadora de la más refinada pasión. Este tema ha sido interpretado por la orquesta de Cámara de Moscú, María Teresa Vera y Lorenzo Hierrezuelo, Pablo Milanés, el Septeto Santiaguero, José Antonio Quesada, Rita Montaner, Eusebio Delfín y José Alberto el Canario, por solo citar algunos ejemplos.

El cuarto de Tula....

El famoso tema “El Cuarto de Tula” es una canción emblemática de la música cubana. Escrita por Sergio González Siaba y popularizada por el afamado grupo Buena Vista Social Club, esta canción ha cautivado a audiencias de todo el mundo. El significado detrás de “El Cuarto de Tula” va más allá de su melodía y ritmo contagioso, ya que encierra una historia llena de simbolismo y tradición.

En primer lugar, el título de la canción hace referencia a un lugar específico: “El Cuarto de Tula”. Este cuarto es un espacio íntimo y privado dentro del contexto de una vivienda en la cultura cubana. Generalmente, se utilizaba como habitación para los hijos adultos solteros o como lugar de encuentro secreto para parejas. En este sentido, “El Cuarto de Tula” simboliza el espacio en el que se llevan a cabo las relaciones amorosas y la libertad para expresar la pasión y el deseo.

Además, la letra de la canción hace alusión a la figura de Tula, una mujer que es objeto de deseo y atención por parte de los hombres de su comunidad. Tula representa el estereotipo de la mujer atractiva y seductora en la cultura cubana. A través de la historia de Tula, se explora el deseo y las emociones que surgen en un ambiente de danza y música, donde los hombres compiten por su atención y afecto.

En conclusión, “El Cuarto de Tula” es una canción que va más allá de su melodía y ritmo. A través de su título y letra, se explora el simbolismo y la tradición de los cuartos íntimos en la cultura cubana, así como la figura de Tula como mujer deseada. Esta canción es un testimonio de la riqueza cultural y musical de Cuba, y continúa siendo un referente en el panorama musical internacional.

Rosa que linda eres

“Rosa, qué linda eres” pertenece al repertorio del Sexteto Habanero (después Septeto Habanero), cuyos orígenes se remontan al Cuarteto Oriental. Pionero de las agrupaciones soneras en Cuba, este conjunto constituyó un boom sonoro en los salones de bailes de la época frecuentados por la alta sociedad capitalina.

Este tema, considerado una obra maestra del son cubano, fue posteriormente reinterpretado en Colombia por Magín Díaz y popularizado por artistas como Carlos Vives, Irene Martínez y Joe Arroyo. El hecho de que, después de casi 100 años, la canción del Sexteto Habanero siga versionándose y resonando internacionalmente, demuestra la riqueza cultural de la música cubana en Latinoamérica y todo el mundo.

Oficios en la isla de Cuba

El primer médico. El primer barbero y cirujano.

Durante todo el inicial período de su existencia careció La Habana de médico y de boticario, pues el primero que, con título, ejerció ambas funciones en la Villa, hacia 1569, fue el licenciado Gamarra. Pero sí existía un maestro examinado en el oficio de barbero y cirujano, llamado Juan Gómez, a quien el Cabildo, en 26 de agosto de 1552, bajo la presidencia del gobernador Angulo, recibió por tal «barbero é cirujano de esta villa», por considerarlo «maestro examinado en el dicho oficio de hábil y suficiente, facultado para ejercer», prohibiendo que durante el tiempo que el referido Gómez viviese en la Villa, persona ninguna... no sea osados a usar del dicho oficio, pues tendría como pena de dos pesos de oro por cada vez que usaren dicho oficio.

En cuanto al médico, el 26 de febrero de 1569, el cabildo acordó que: considerando la gran necesidad que esta Villa tiene de botica y médico y cirujano, tanto para los vecinos como para muchas personas que a ella ocurren en flotas y fuera de ellas. Gamarra, que se encontraba en la Villa, graduado en Alcalá de Henares de todas las tres licencias y, con todas las calidades que se requieren, fue obligado, como se obligado a poner una botica y servir los dichos oficios por sí y por sus oficiales suficientes.

Cuando Gamarra no se encontrase en la villa debía dejar en su lugar personal tal y a contento de la justicia y regimiento para ocupar su oficio.

El primer impreso, la primera imprenta e impresor

Fué introducida la imprenta en La Habana, según las investigaciones que hasta ahora han podido realizar los bibliógrafos, en 1723 por el impresor francés Carlos Habré (Tarifa General de Precios de Medicinas)

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

También dice Bachiller en su obra ya citada haber adquirido casualmente un impreso que parece ser de 1720, pues en uno de los cartones de la cubierta del tomo en que estaba encuadernado con otros folletos aparecía como pie de imprenta «Havana 1720». Dicho folleto era una Carta de esclavitud a la Virgen Santísima del Rosario; no tenía nombre de impresión, y el mismo Bachiller, que no da su descripción completa, indica las dudas que tiene sobre la exactitud de la fecha, pues, afirma, «está un poco confuso el cero»

Los impresos de Habré no alcanzan el mismo nivel de algunas obras maestras que se producían en su patria. Sin embargo, sus publicaciones tienen importancia para la historia de la imprenta en Cuba. Asimismo, la *Tarifa general de precios de medicinas*, es una obra médica con gran cantidad de medicamentos y un singular vocabulario en sus denominaciones, algunas de las cuales no se encuentran en las antiguas farmacopeas.

Sus trabajos demuestran el difícil y lento proceso de desarrollo de la imprenta en Cuba y la significación y necesidad de improvisar en situaciones de escasez. Es así como Habré lucha con las letras, los signos y los acentos, en la que se encuentra su búsqueda por reproducir la letra eñe y que demuestran su afán por cumplir con los requisitos de una cultura que no era la suya.

La primera ruleta

Raro es encontrar, durante la Colonia, a un extranjero que escribiera sus impresiones sobre la Isla y no consignara una referencia principal al juego.

"No hay ciudad, pueblo ni rincón de la Isla hasta donde no se haya difundido este cáncer devorador: se juega desde la punta de Maisí hasta el cabo de San Antonio", escribía, en 1832, José Antonio Saco.

Por esa misma fecha, el gobernador Miguel Tacón ponía en conocimiento del gobierno de Madrid que muchas personas acudían en La Habana en las casas públicas de juego. Son blancos y también negros, tanto libres como esclavos. Cinco décadas después, escribía Raimundo Cabrera: "Esta es la tierra donde el juego del monte y otros no menos ilícitos y escandalosos, se han establecido en calles y plazas, como medios de arbitrar fondos para edificar iglesias y donde las casas de juego han sido siempre objeto de pingües explotaciones".

Las casas de juego antecedieron, pues, a los cafés de artistas. La primera ruleta que funcionó en la Isla parece haber estado instalada en el café El León de Oro, en la Plaza de San Francisco. Fue este espacio -la segunda plaza con que contó la urbe por orden de antigüedad- el mercado público en los comienzos de la vida habanera hasta que por petición de los frailes franciscanos lo trasladaron a la plaza que entonces llamaron Nueva y que nosotros conocemos como Plaza Vieja.

Pero con o sin mercado, esa Plaza de San Francisco fue durante la Colonia el centro de la vida comercial y de toda clase de transacciones. Lugar de espera, carga y descarga de los carretones

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

que acudían al muelle y a los almacenes que rodean aquel lugar. Depósito de mercancías y frutos... Todo era allí ruido, movimiento, vida; ir y venir de gente, trasiego de carretas y carretones... Por ella, dice el historiador Emilio Roig, desembarcaban también los inmigrantes que venían de la Península a hacer dinero en América o a morir de fiebre amarilla, sin haber logrado sus ansias de riquezas.

¿Y el juego?

Durante largos años del periodo colonial fue precisamente esa Plaza uno de los escenarios principales del juego en La Habana. Con el pretexto de la feria de San Francisco, el más humilde de todos los santos, que comenzaba el 3 de octubre, se proporcionaban jornadas de esparcimiento más o menos lícitos a ricos y pobres y en las que imperaba, por encima de todo, el juego. En la misma plaza se colocaban numerosas mesitas que facilitaban los lances de la "lotería de barajas, el gallo indio y el negro, la perinola y los dados", mientras en El León de Oro y en inmuebles aledaños hacían su agosto en las bancas, a costa de la clase distinguida y culta, toda una pléyade de astutos talladores.

En un país donde imperaba la esclavitud, el blanco cruzaba sus apuestas con el negro y el negro libre lo hacía con el esclavo... Los garitos tenían en la Cuba colonial un poder nivelador formidable y eficaz, que no se ponía de manifiesto con la exaltación del de abajo, sino con la depresión del de arriba.

Los juegos más corrientes eran los de naipes, y entre ellos el llamado "monte" llevaba la supremacía. Ciertamente es que era un juego de origen español, pero la inteligencia y la astucia del cubano lo había dotado de mil y una complicadas combinaciones. Mas no se piense que imperaban los mismos entretenimientos en todos los garitos y sitios destinados a los juegos de azar. El bacará, el 30 y 40 y el póker, tal vez por su mismo abolengo extranjero, eran muy comunes entre los socios de clubes y casinos, así como de cualquier entidad con membresía reglamentada. La ruleta, en todas sus manifestaciones, era incentivo usual en ferias, romerías y jolgorios al por mayor, en tanto que el burro, el 31 y las siete y media se hacían habituales en tabernas, cantinas y billares. Las rifas y los acertijos de la charada china satisfacían a menestrales y domésticos.

La Metrópoli explotó la pasión por el juego y creó la

Real Lotería de la Siempre Fiel Isla de Cuba. El 21 de abril de 1812 se celebró el primer sorteo. Fue la renta más sólida y segura del gobierno colonial que, por ese concepto y en menos de cien años, pudo sacar de Cuba más de ciento cincuenta millones de pesos.

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

Gastronomía cubana. Origen de algunos platos

El arroz congrí

Don Fernando Ortiz describe el guiso como de posible pero no probado origen africano; su ensayo sobre la cocina afrocubana fue publicado por primera vez en la Revista Bimestre Cubana en 1923, y hasta hoy día el vocablo congrí, aunque aparece en la enciclopedia, todavía no lo encontramos en el diccionario.

Congrí es vocablo venido de Haití; donde a los frijoles colorados se les dice congó; y al arroz riz, como en francés. Congrí; es voz de creole haitiano que significa «congos con arroz». Congrí no equivale a «moros y cristianos», como en Cuba decimos al arroz con frijoles negros, que también parece ser plato de cocinero africano.

Fufú

Según Fernando Ortiz, gran investigador del folclore cubano, durante la dominación inglesa en Cuba, después de la toma de La Habana en 1762, entraron muchos esclavos. La comida que normalmente se les daba era plátano hervido y machacado y se cree que esta forma de

comerlo venía de Ghana y Sierra Leona. Los negreros acostumbraban a decir food, food, food (comida, comida, comida), cuando repartían las raciones a los esclavos, de ahí que éstos comenzaran a darle el nombre de «fu-fu».

Ajiaco y caldosa

Si hay una comida que es símbolo de la Mayor de las Antillas esa es el ajiaco. La receta asimiló magistralmente las herencias culinarias de varias culturas que coincidieron en Cuba. De los aborígenes recibió el maíz; viandas como la papa, la malanga, el boniato y la yuca; el fundamental ají, de él viene su nombre; y el casabe molido con el que se adorna en Camagüey y las provincias orientales.

Ya en 1579, el cronista Hernán de la Parra dio testimonio del ajiaco primigenio:

Una reunión de carnes frescas y saladas, divididas en pequeños trozos que hacen coser con diversas raíces que estimulan por medio del pequeño pimienta cáustico (ají) y dan color con una semilla (vija o bija) que vegeta espontáneamente... es el plato principal, por no deir el único, que se sirven estos primitivos habitantes.

Los esclavos africanos añadieron a la receta los plátanos, guineas y ñames. Los europeos, fundamentalmente españoles y franceses, aportaron otras carnes, tasajo, lacón, calabazas y

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

nabos. Y no olvidemos a los asiáticos, de quienes hubo gran migración hacia esa isla, con su variedad de exóticas especias.

El procedimiento de cocción es muy importante en el ajiaco, y lo diferencia sustancialmente de la caldosa. Primero ha de ponerse una olla al fuego con aceite, cebolla, tomate, ají, ajos, comino y sal. Cuando empiece a sofreír se le añade la carne y luego de dorarla hay que agregar las viandas y las especias. Cubre con agua suficiente y tapa la olla, que permanecerá con presión por unos 20 minutos.

Hija de la escasez y el apuro, pudiéramos decir, es la caldosa. No crea que por eso es menos deliciosa, solo un tanto diferente. Por lo general se prepara con los ingredientes que se tienen a la mano cuando se decide hacerla.

Un antecedente posible es el plato llamado «sancocho», que las tropas mambisas preparaban cuando podían, y como podían, durante las guerras de independencia. La caldosa propiamente hace su aparición en la cocina cubana en 1979, en la ciudad oriental de Las Tunas. Allí la pareja de Kike Pérez y Marina Zaldívar idearon la receta, desde entonces muy recurrida para fiestas comunitarias de vecinos.

Ellos la preparaban solo con carne de gallina, pero hoy predomina la carne de cerdo por ser la más común en los mercados cubanos. Kike terminaba su receta con un aliño de zumo de limón, ajo y puré de tomates.

¿Cómo se prepara? A diferencia del ajiaco, todos los ingredientes se hierven juntos desde el inicio. Una parte de la carne se desmenuza, pero se procura dejar porciones individuales para cada comensal, si no se está escaso de víveres. Los cubanos suelen llamar «suerte» a los trozos cárnicos que se logran atrapar del gran caldero donde se prepara la caldosa.

Durante la cocción, que no es a presión, se agita muy seguidamente el contenido y se trata de reducir algunas de las viandas como si se tratara de puré. Esto provoca un espesor que también la diferencia mucho del ajiaco.

La canchánchara

La canchánchara constituye uno de los cocteles más antiguos y oriundos de Cuba. Existe el mito de que se originó en Trinidad; sin embargo, la mezcla surgió a finales del siglo XIX en la región Oriental, durante la Guerra de los Diez Años. El peculiar trago fue creado por los mambises y se tomaba caliente, a modo de bebida tonificante.

Su composición inicial tuvo por ingredientes el aguardiente o ron blanco, la miel y cualquier cítrico que se encontrara a mano. Los independentistas creían que era un trago idóneo para curar enfermedades, soportar el frío y festejar luego de culminado un enfrentamiento. Este líquido se servía en vasijas elaboradas con el fruto del jícaro, es decir, en jícaras.

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

En la actualidad es común ingerir la canchánchara fría en cortezas de cocos, vasos de barro o en recipientes de cristal. Se necesita una onza y media de ron blanco, zumo de limón, una cucharada de miel de abejas, agua gasificada, una rodaja de limón y, para cerrar, hielo. En una coctelera se añade el ron, el cítrico y la miel, y se agita bien. Luego, se deposita en el recipiente donde se vaya a consumir y se le vierte el agua gaseada. Se decora a gusto y se le agrega el hielo.

Durante la década de 1980, con la restauración de las zonas del Centro Histórico de Trinidad, un colectivo de intelectuales e investigadores se enfrascó en un proyecto para salvaguardar la canchánchara, pues constituía una de las máximas expresiones nacionales que, mediante la oralidad, sobrevivió al paso del tiempo. Junto al rescate de la bebida estuvo el crecimiento de la ya existente tradición alfarera como uno de los principales materiales para servir la canchánchara. De esta iniciativa nació el pequeño cuenco de barro, con o sin esmalte, elaborado por la familia Santander que se conoce en todo el mundo.

Hoy, la bebida se puede consumir en cualquier región del país y, gracias a su fácil preparación, también es popular en los hogares. El frescor que le otorga al paladar este líquido le confiere placer a los consumidores.

El chocolate en Cuba

El cacao fue uno de los primeros cultivos introducidos por los españoles en nuestra isla, siendo al parecer en el mercado de Tenochtitlán donde Hernán Cortés y los españoles hallaron las semillas del cacao usadas por los aztecas como monedas de cambio y donde degustaron el chocolate, que era ofrecido en algunos rituales.

España tuvo el privilegio de difundirlo a otras tierras y las más importantes naciones europeas no quedaron ajenas a su seducción. Fue tan extendido su uso, que el chocolate se convertiría en la bebida preferida de muchos. María Teresa, esposa de Luis XIV, le regaló al monarca un cofre lleno de este preciado producto como regalo de compromiso y llegó a comentar que el chocolate y el rey eran sus únicas pasiones.

El chocolate, principal derivado del cacao, también ocupó un importante lugar en nuestra alimentación tradicional hasta el siglo XIX, compartiendo preferencias con el café, por el que finalmente sería desplazado. Desde finales del siglo XVI aparece el cacao en solicitudes de licencias para su fomento, y ya para mediados del XVII lo encontramos incluso en las “Actas Capitulares del Ayuntamiento de La Habana”, reportándose numerosas siembras de cacao en las inmediaciones de Baracoa, Bayamo y Santiago de Cuba.

De su importancia en este periodo existen muchos testimonios. La primera referencia sobre su consumo la encontramos en las “Actas del Cabildo habanero”, donde aparece en 1603 prohibida su venta sin licencia del citado Cabildo, y quedan reglamentados sus precios. En actas de 1664, y

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

nuevamente en 1671, 1679 y 1690, se discute en el Cabildo la necesidad de regular los precios del cacao “por la generalidad con que se gasta y cada uno vende el millar al precio que le parece y de pocos días a esta parte ha subido de ocho hasta doce y catorce reales y se debe temer que lo vayan encareciendo a más subido precio”.

Es en esta etapa donde comienza y se consolida el consumo de chocolate, que se convierte en la bebida principal en desayunos y otras ocasiones. A partir de la segunda mitad del siglo XVIII y hasta mediados del XIX, la producción en la Isla estaba centrada fundamentalmente en la caña de azúcar, pero en algunas regiones se diversificó con la presencia de cacaotales a mayor escala, inicialmente en la región de San Juan de los Remedios y posteriormente en el oriente del país, con el objetivo de elevarlo a la categoría de producto exportable.

La época pudiera ser considerada el “siglo cubano del chocolate”, a pesar de que coincide con el inicio en Cuba del consumo de café, cuya siembra se incrementó durante las cuatro primeras décadas del siglo XIX.

Remedios se constituyó en el principal productor de cacao durante el siglo XVIII, mientras en la región oriental prosperó su cultivo desde finales de ese mismo siglo, junto con el del café, fomentado por los franceses emigrados de Haití. En función de satisfacer el alto consumo de este producto en la Isla, no solo se cultivaba, sino que también se importaba de otras regiones de América.

Según datos extraídos del Censo de 1827, aparece la existencia de 60 cacaotales o cacahuales: 2 en occidente, jurisdicción de La Habana, 41 en Remedios, 13 en Sancti Spíritus, 2 en Santiago y 2 en Baracoa, siendo la cosecha total de 23,806 arrobas, de las que se exportaron 1,953. La cosecha en Remedios constituía más del 90% de la producción nacional.

En 1832, por Real Orden se recomienda fomentar el cultivo del cacao en la Isla, a escala comercial, pues la independencia de las posesiones españolas de América, privaba a España de sus abastecedores, determinando la escasez y el encarecimiento del grano, lo que influiría en la disminución de su consumo, tanto en la metrópoli, como en Cuba.

Sobre su consumo en Cuba durante este periodo encontramos muchas referencias en la literatura, no solo las citadas por Cirilo Villaverde en su crónica “Excursión a Vuelta Abajo”, sino también las abundantes en la literatura de visitantes a nuestro país, dejándonos incluso constancia de los cafés más conocidos donde se servía chocolate o café, como en 1819 lo era la “Paloma y del Comercio”, “La Lonja” en 1838 o “La Dominica”, en 1860.

En sus “Cartas habaneras”, Francis Robert Jameson, afirma que “...el caballero cubano se levanta temprano y toma una taza de chocolate tan pronto como se levanta...”; la Condesa de Merlín en su “Viaje a La Habana”, nos cuenta que “en todas partes hay letreros que dicen café, azúcar, cacao...”. También comentará sobre el consumo de chocolate y café en los velorios y festejos.

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

El cacao no llega con fuerza a la región de Baracoa hasta principios del Siglo XIX, convirtiéndose desde entonces, en el lugar del territorio cubano más propicio para la cosecha del cacao por sus condiciones climáticas favorables y la riqueza de los suelos.

Para la segunda mitad del siglo, ocurre un estancamiento de la agricultura, que se ve afectada por las guerras independentistas, lo que motivó una particular incidencia en los cacaotales del oriente, región que fuera escenario fundamental de las acciones bélicas. Esto afectará la producción de cacao, lo que favorecerá la paulatina sustitución del chocolate por el café, que comienza a convertirse en nuestra bebida nacional.

Durante la primera mitad del siglo XX, acaece la casi absoluta extensión del latifundio azucarero a toda la Isla, lo que implica un total desplazamiento de los cacaotales a las zonas montañosas del extremo oriental, especialmente las de Baracoa, que no eran consideradas aptas para el cultivo de la caña. El consumo tradicional de chocolate quedará prácticamente reducido a esta región del país.

No obstante, se funda la primera fábrica cubana de chocolate, en Santiago de Cuba, a principios del siglo XX, con el nombre de “La India”, posteriormente surgen “La Española”, “Baguer”, “La Estrella” y “Armada”. Las barras de chocolate y los bombones cubanos, aparecían en las chocolaterías francesas en Santiago de Cuba.

En la capital, el café “La Dominica”, ubicado en la esquina de las calles O’Reilly y Mercaderes, se haría famoso por sus exquisiteces. También la manteca de cacao se utilizaba como combustible para el alumbrado doméstico, en las farmacias para preparar pomadas y en perfumería, para la elaboración de cosméticos y jabones.

En un intento por recuperar el prestigio de tiempos pasados, en 1915 los hacendados de la región oriental de Cuba solicitan del Gobierno que haga gestiones para abrir en el extranjero mercados para el cacao de Cuba, pues consideraban que es uno de los frutos que se debiera exportar en gran escala, por tener excelentes condiciones para su cultivo, por ser de superior calidad y poder competir con los más acreditados, y esto podría convertir a Cuba en un importantísimo mercado exportador del valioso fruto.

El café

Entre esos detalles que caracterizan a los cubanos está el disfrute de una taza de café, bebida que representa para los habitantes del país caribeño un elemento similar al té entre los ingleses. Exclusivo de Etiopía y conocido inicialmente como Kahwe o Kahwa, es considerado como una bebida ritual en las religiones afrocubanas y oferta tradicional a los difuntos en las ceremonias.

En 1748, el comerciante habanero José Antonio Gelabert introdujo el café en la Isla, luego de haber emprendido un viaje a República Dominicana. Sus sembrados se establecieron a las afueras

Cuba: tradiciones culturales que perduran en el tiempo

de La Habana -en el territorio denominado como Wajay-, aunque no tuvieron un fuerte impacto en la economía del país.

Hasta el año 1790, la presencia de plantaciones de café en Cuba era mínima. Los terratenientes las establecieron con el objetivo de diversificar sus sembrados, pero el archipiélago aún carecía de un verdadero cafetal.

Sin embargo, con la Revolución de Haití, los colonos franceses se vieron en la necesidad de abandonar ese país, pues les resultaba imposible frenar la sublevación esclava. Por ello, ocurrió un incesante flujo migratorio entre los años 1791 y 1800, que tuvo como consecuencia el asentamiento de franceses en todo el territorio nacional, aunque predominaron las zonas del oriente como destino principal.

En 1827 el país ya disponía de más de dos mil cafetales (plantaciones dedicadas al cultivo y procesamiento del grano), de los cuales llegaron hasta nuestros días numerosas ruinas -como la del famoso Angerona-, muchas de ellas declaradas Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

La tradición se mantiene en la actualidad, con plantaciones localizadas casi siempre en zonas montañosas, donde las particularidades del clima permiten la obtención de un producto de calidad única.

En la isla la especie más cultivada es la Arábica, con cerca de 12 variedades, las cuales se comercializan en el mercado interno y el exterior bajo las marcas Turquino, Cristal Mountain, Serrano, Cubita y Caracolillo, entre otras, caracterizadas por un aroma y sabor imposible de repetir.

Con ese entorno, el café conforma junto al ron cubano y el inigualable habano una trilogía a la cual es difícil resistirse, en especial cuando se trata de vacacionistas que acuden a la isla en busca de descanso.

Bibliografía

2018. *¿Cómo llegó el café a Cuba?* 10 30. Accessed 09 10, 2024.
<https://casadranguet.wordpress.com/2018/10/30/como-llego-el-cafe-a-cuba>.
- Allen, Willy Hierro. 2018. *Primer Tren Aéreo Internacional del mundo Miami-Habana*. 10 7.
Accessed 09 20, 2024. <https://www.excelenciasdelmotor.com/otras-secciones/habana-500/primer-tren-aereo-internacional-del-mundo-miami-habana>.
- Archbold, Sergio Santana. 2022. *La historia detrás del Son de la loma*. 05 9. Accessed 09 13, 2024. <https://magazineampm.com/100-anos-de-son-de-la-loma-trio-matamoros/>.
- Cueto, Alfonso. 2019. *Excelencias del motor*. 06 28. Accessed 09 12, 2024.
<https://www.excelenciasdelmotor.com/otras-secciones/cuba/el-primer-automovil-de-cuba>.
2018. *El ajiaco y la caldosa de Cuba*. 10 26. Accessed 09 18, 2024.
<https://onlinetours.es/blog/cuba/el-ajiaco-y-la-caldosa/>.
2018. *La historia de Longina de Manuel Corona*. 12 24. Accessed 09 14, 2024. <http://yinyan-il.blogspot.com/2008/12/la-historia-de-longina-de-manuel-corona.html>.
- León, Nuria Barbosa. 2017. *El abanico en Cuba, una imprescindible prenda*. 08 15. Accessed 09 16, 2024. <https://www.radiohc.cu/de-interes/caleidoscopio/138390-el-abanico-en-cuba-una-imprescindible-prenda>.
2019. *Los refranes de Cuba*. 08 15. Accessed 09 15, 2024. <https://onlinetours.es/blog/cuba/los-refranes-de-cuba/>.
- Macías, Lupe Fuentes. 2023. *Motores Clásicos en Cuba 1899-2007*. 02 2. Accessed 09 12, 2024.
<https://www.excelenciasdelmotor.com/actividades-y-eventos/motores-clasicos-en-cuba-1899-2007>.
- Pérez, Liannys. 2019. *El Cacao, fruto característico de la isla de Cuba*. 08 6. Accessed 09 11, 2024. <https://www.havana60.com/es/el-cacao-fruto-caracteristico-de-la-isla-de-cuba/>.
- Ross, Ciro Bianchi. 2012. *Contar La Habana*. La Habana: Ediciones Unión.
- Sánchez, Michael González. 2018. *Los rieles que hicieron ciudad: tranvías de La Habana*. La Habana : Ediciones Boloña.