RECUERDOS PARA EL FUTURO

Revista nº 22

1898

Compañía de Recuperaciones Patrimoniales

QUITRINES Y VOLANTAS...

En 1880, se publica un interesante, y curiosos folleto, «El Quitrín, costumbres cubanas y escenas de otros tiempos», de Idelfonso Estrada y Zenea, en el que nos hace la historia del quitrín cubano, de ese carruaje, que aunque de forma algo parecida a la calesa gaditana, no es probable tenga con ella conexión o lazo alguno que lleven a afirmar que aquel fue copia de ésta. El quitrín, fue en otros tiempos, la representación genuina del carácter, de la índole, de las aspiraciones, de las necesidades y de los goces cubanos.

En otros tiempos, en que sólo se conocían los caminos reales, intransitables, en época de lluvias, el quitrín permitía recorrer de igual manera el bueno y el mal camino, atravesar las sabanas, subir las lomas y pasar por entre baches sin quedar estancado en ellos y casi sin sentir las incomodidades del viaje. Era el carruaje insustituible e ideal para nuestros campos.

Anuncio de carruages en la Habana (1910).

Con sus ruedas, enormes, para darle mayor impulso e impedir se pudiese volcar; sus largas, fuertes y flexibles barras de majagua; la caja montada sobre sopandas de cuero, (correas empleadas para suspender la caja de los coches antiguos), y que le daban a aquélla un movimiento lateral, suave y cómodo. Su fuelle, de baquetón, para contrarrestar en algo los ardores de nuestro sol; sus estribos, de resorte o de cuero, de manera que no opusiesen resistencia a los árboles y piedras del camino; y todo el carruaje tirado por un caballo criollo, o dos o tres, en cuyo caso, el de dentro de las barras debía ser de trote y los otros dos, de paso, llamándose el de la izquierda "de pluma", por servir sólo para ayudar el tiro, y el de la derecha "de monta", sobre el que iba el calesero. El trío, no se usaba sino en el campo, bastando en la ciudad con uno o dos caballos, pero el calesero siempre debía ir montado independiente en su caballo.

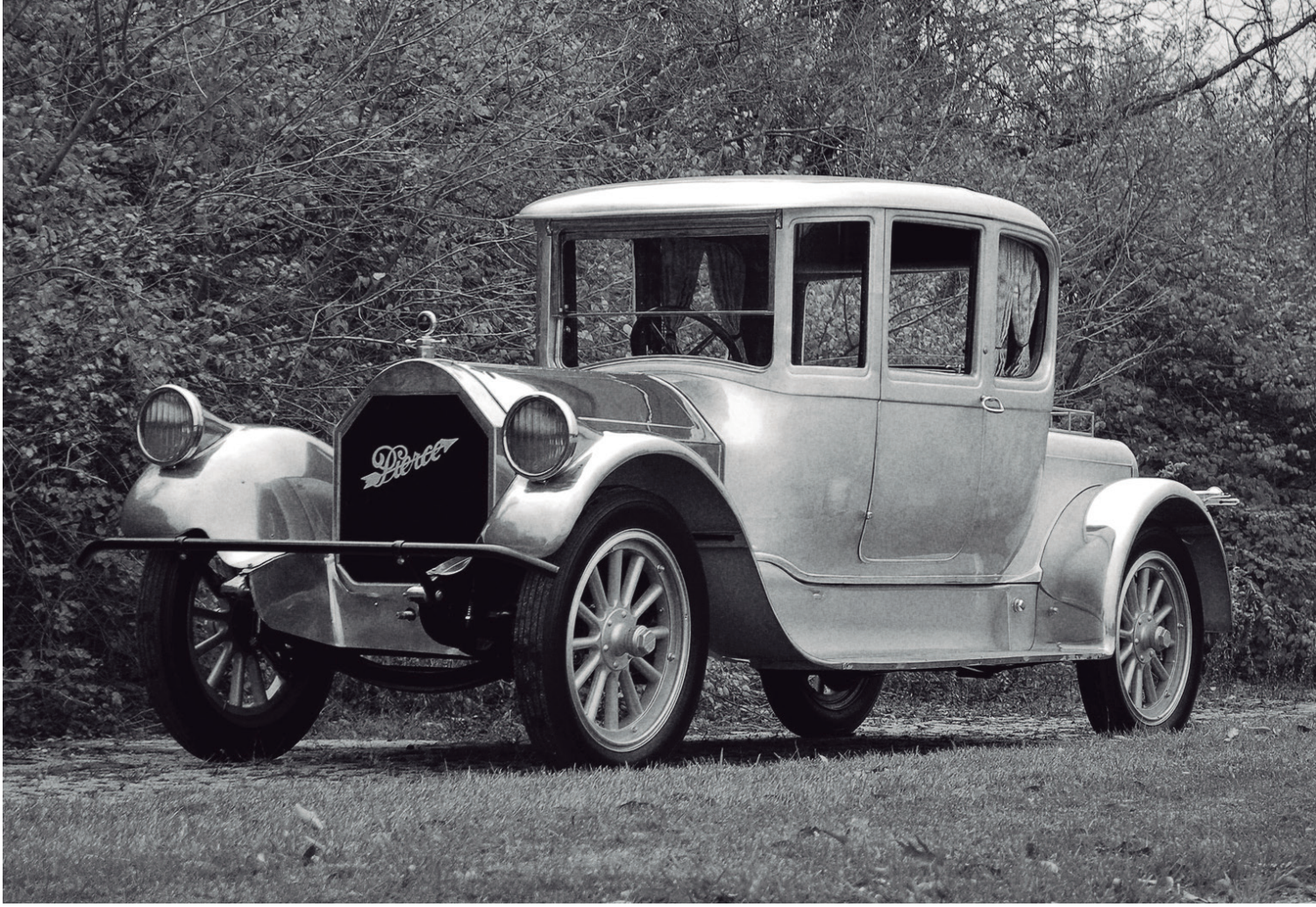
La volanta, era el quitrín de alquiler, mucho más reducido y de construcción menos acabada y artística. En los quitrines de lujo o de paseo, el forro del tapacete, cojines y fuelle era de gro (tela similar al glasé) de seda blanco, perla, azul o rojo.

Los faroles, estaban situados, ya delante, ya a los costados. En el interior se colocaban elegantes agarraderas con borlas o argollas de marfil, y también ricas carteras de cuero. Cuando iban tres personas se añadía una banquetita con pie de hierro, que descansaba sobre el pesebrón, cubierto con alfombras de vivos colores. Los arreos, de cuero negro, se distinguían según la riqueza de sus adornos de plata, distribuidos abundante y artísticamente en sillas, estribos, cabezadas, correas, y que constituían el orgullo del calesero. Las barras se suspendían por sus argollas del albardón o la silla, según tirasen dos caballos o uno.

Por necesidad o por moda, circulaban tal cantidad de ellos en La Habana, que muchas familias de la oligarquía criolla comenzaron a abandonar sus palacetes y se trasladaron a zonas en las afueras de la ciudad, buscando tranquilidad y sosiego. Podemos imaginar , con un tráfico intenso, el ruido que producirían sus ruedas sobre los adoquines…

Eran tan cómodos y confortables, que nuestras criollas cuando iban "de tiendas" no se bajaban de ellos, teniendo los comerciantes que llevarles el género hasta el carruaje… ¿o era que las que eran cómodas eran ellas? ¡a saber!

Volanta frente a la Catedral de la Habana (1905).



AUTOS EN 1920

En 1903 Cuba y Estados Unidos firmaron el Tratado de Reciprocidad, donde los productores cubanos de azúcar comprometían el 20 por ciento del mercado de los EE.UU, sin pagar impuestos de importación estadounidenses. A cambio, Cuba reducía los impuestos diseñados para proteger a sus industrias de las importaciones de Estados Unidos.

El azúcar siempre fue una las principales exportaciones de Cuba, pero los años entre 1909 y 1920 fueron de un crecimiento exagerado. El precio de la libra de azúcar pasó de 1,93 centavos de dólar por libra en 1914, justo antes del estallido de la Primera Guerra Mundial, y llegó a venderse hasta 22,5 centavos de dólar por libra en 1920. Si en 1919 el valor de la zafra fue de 454.5 millones de dólares, en 1920 alcanzó la astronómica cifra de 1.005,4 millones de dólares.

Este período en Cuba entre 1919 y 1920 se conoce como la Danza de los Millones, y en verdad los millones danzaron: a los que obtuvieron grandes ingresos les entró el furor de gastar lo más posible, lo que pudiéramos calificar como despilfarro colectivo en gastos suntuarios.

Personas que apenas habían visto un mapa en su vida, ahora iban a pasar sus vacaciones a EUA o Europa. Se hicieron

Carteles de las marcas Nash y Overland.

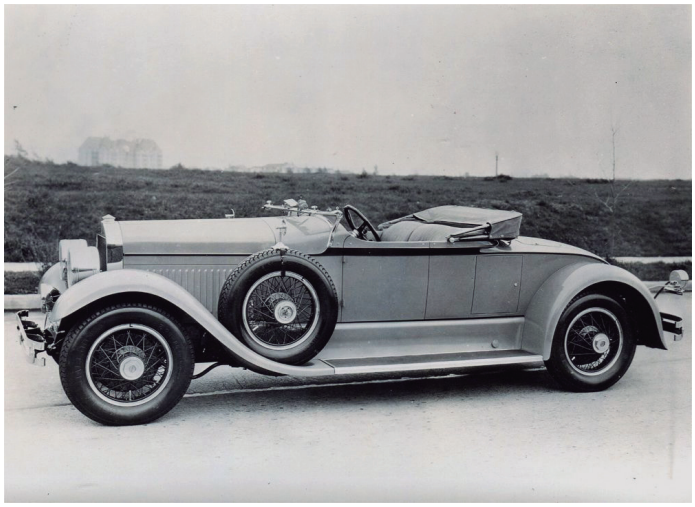
presentaciones teatrales fabulosas. Existió una competencia a ver quien rodaba en el carro más lujoso de aquella época, competencia aún más ridícula si se tiene en cuenta que se trataba en muchos casos de colonos y cosecheros de caña que anteriormente su principal medio de locomoción, por las guardarrayas de sus fincas, habían sido los caballos.

Esta riqueza condujo a gastos extravagantes. Por el Paseo del Prado en La Habana circulaban cientos de nuevos coches, como en la "Fifth Avenue" de Nueva York, y según el "Wall Street Journal" del 28 de junio de 1920, en su mayoría eran de alto precio. Marcas como Pierce-Arrows, Packards y Rolls-Royce eran comunes en nuestras calles.

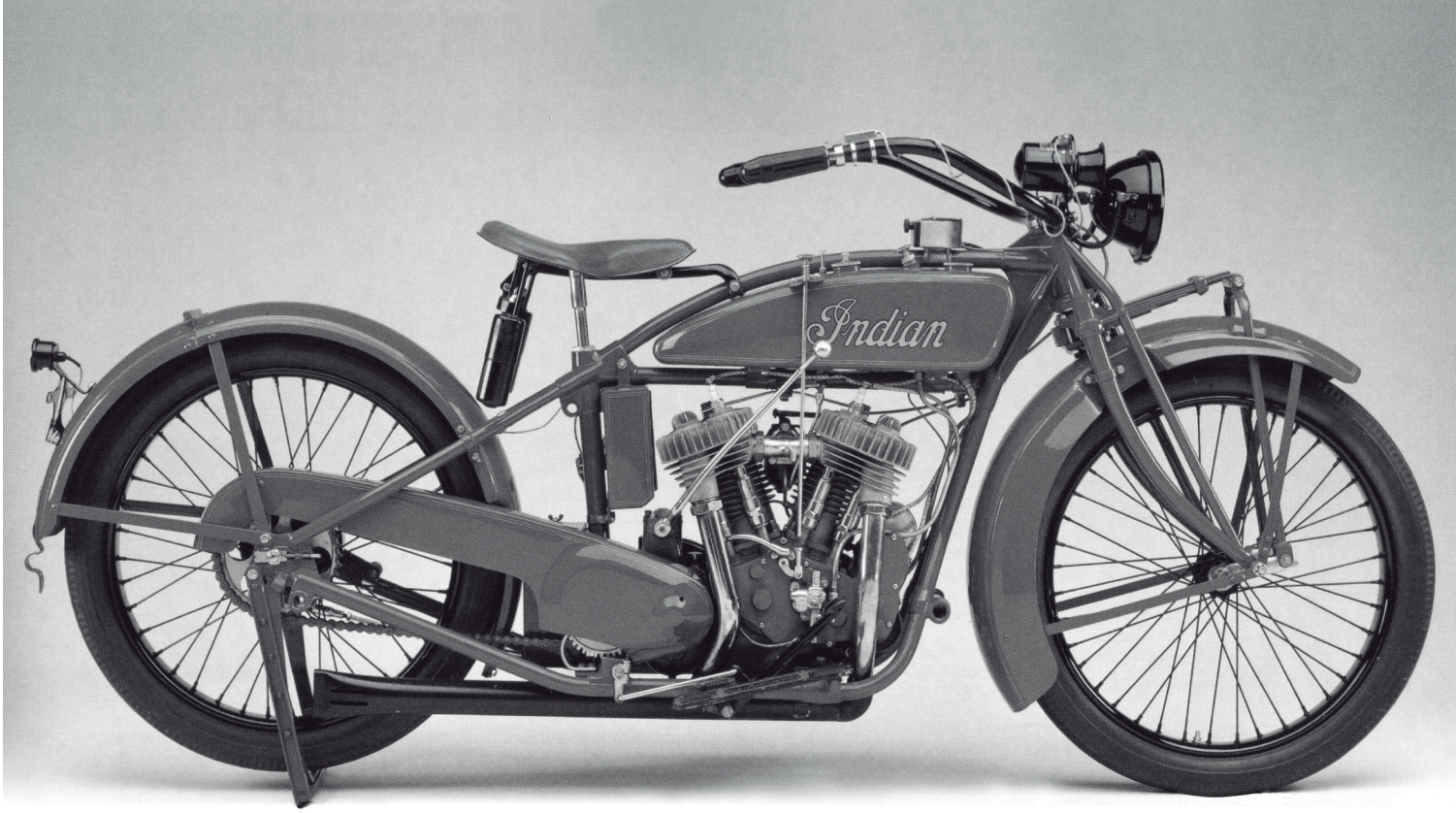
En dicha publicación también se comentaba que "el cubano, cuando tiene fondos, es a la vez un buen gastador y sin dudas también un buen jugador. Se hace evidente en los hipódromos y los casinos donde muchos que arriesgaban sólo $10, ahora apuestan $1.000 sin inmutarse. El Casino en La Habana y el juego oficial de Jai Alai son muy frecuentados".

Los automóviles han cambiado mucho desde 1920. La industria del automóvil era muy buena en la década de 1920. Había muchos nuevos tipos de automóviles. En esa década, muchos de los soldados que lucharon en la Primera Guerra Mundial, compró los coches a su regreso a casa. La gente empezó a ver que tener un coche haría que viajar fuera mucho más fácil. Pronto casi todas las familias estadounidenses tenían un coche. Ford fue el fabricante de autos más grande, pero otras compañías también fueron grandes en su momento. Los automóviles Ford eran populares porque eran más económicos, pero durante la década de 1920, todos los fabricantes de automóviles se enriquecieron.

Y Cuba representó en este período un mercado excelente. Vean a pie de página algunos anuncios de los muchos que circularon en Cuba en esos años. Observen que cada promoción tiene un lugar diferente de venta. ¿Cuántas serían?



Diferentes anuncios de autos y compañías de la época en Cuba. (Fotografía: Coche modelo Cunningham V-7 Roadster).

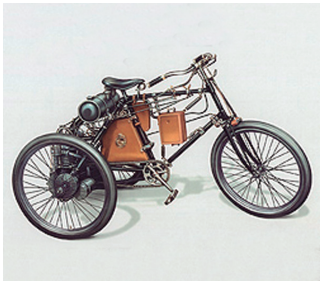


MOTOS EN CUBA

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



Imágenes centrales del triciclo de Prinetti & Stucchi. Imagen inferior de biclicletas a motor de Peugeot.

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 las "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 Bru y José Presas, precursores del motociclismo cubano.

En 1922, aparece el modelo "Indian Chief", uno de los tantos diseñados por Charles B. Franklin, su destacado ingeniero. En aquel momento en Cuba, el negocio de las "Indian" estaba ubicado en López y Calzada de Jesús del Monte, Nº 252, único concesionario de estos legendarios motores en la isla, máquinas que gozaban de un gran prestigio en las competencias. En 1928 se funda el Club de motoristas "Trotamundo". Se dedicaban a hacer excursiones por la isla.

Charles B. Franklin con la Indian Scout 22 (1920).

Por dedicar su producción a la contienda bélica, los motores del "indian" americano, en 1945, habían perdido su primacía entre los clientes civiles, quedándose su cercano competidor "Harley-Davidson" (HD) con la mejor parte de la demanda.

Anuncio cubano de la marca Harley-Davinson.

Con el fin del conflicto bélico renacían infinidad de negociantes en Cuba. En esa etapa de paz, la "Indian" cambiaba de representación por cuarta vez en la isla y se convertía en "Rogers International de Cuba". Ya en esos años los directivos de "Harley" en Estados Unidos y en Cuba habían tomado una serie de medidas y sus resultados se hicieron evidentes en el mundo de los motociclistas. En la década de los 50 hay un gran auge de estos vehículos.

Gonzalo Bernardo Alonso Fernández, el "Gallego", figura reconocida en el mundo del motociclismo, ya tenía una clientela en su taller de motocicletas en el barrio de La Ceiba y corría en las competencias callejeras con su "Indian Bonneville" que comenzaba a modificar. En una ocasión tiene la oportunidad de competir con los motores Vincent (Brack Shadow) de "Van Der Mye Motors" y los grandiosos Harley-Davidson de los Bretos, que eran los motores más rápidos en aquellos momentos, dándole "un tubo" a esas máquinas con su "Indian Custom Racer", provocando la curiosidad de la Rogers International de Cuba que no comprendía los motivos de tal éxito. Este acontecimiento hace famoso al "gallego" y pasa a formar parte de la élite en las carreras.

Las mujeres no quedaron excluidas de este movimiento. La gran artista cubana 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".

1898

Compañía de Recuperaciones Patrimoniales

www.1898.es | info@1898.es