

MÁS ALLÁ DE LA MIRADA

Harley-Davidson y Chevrolet en Cuba

Fueron los años '50 en el XIX prósperos para la banca española en Cuba, en el siglo XX fueron los '50 años de efervescencia en la industria automovilística norteamericana debido a la posguerra. ¡Y para abordar los clásicos americanos más representativos en esa etapa, tenemos que adentrarnos en la historia de algunos símbolos emblemáticos Harley-Davidson y Chevrolet!



Para comenzar a hablar de la historia del automóvil en Cuba hay que mencionar el “Banco Español de la Isla de Cuba” que tenía su oficina principal en Aguiar, 81-83 uno de los prósperos negocios españoles de La Habana Colonial, fundado en 1856 y que llegó a contar en 1920 con un capital de: 8,000,000,00 \$, activo de: 146,787,019,01 \$ y más de ochenta Sucursales distribuidas en toda la República, capaz de expedir giros sobre todas partes del mundo. ¡Financiando muchos de los primeros negocios del automóvil en la Isla!

Hablar de General Motors es adentrarnos en la historia de la industria automotriz. Cuenta la leyenda que Chevrolet Motor Corp. se convirtió en la “Division Chevrolet” en 1918 perteneciente a la General Motors Corporation -GM- fundada en 1908.

Hay que señalar, que el primer automóvil entró a Cuba en 1898 y un año después, el 3 de septiembre lo hizo la primera moto a La Habana. En aquellos años, era cotidiano ver crecer nuevos negocios en cualquier parte de América. Tal es el caso del corredor Franco-Suizo de las primeras décadas del siglo XX, el notorio Louis Chevrolet, piloto conocido por sus hazañas en las curvas peligrosas, en que lanzaba su automóvil sin disminuir la aceleración y conseguía anotarse la victoria frente a rivales que disponían de máquinas mucho más veloces. Resulta que, durante una de las carreras en Long Island en la que se discutía la posesión de la Copa Vanderbilt, su auto salió de la pista, y se estrelló contra otros automóviles, quedando su piloto herido de muerte. Sin embargo, este hombre, volvió de nuevo a la revancha y pretendió inscribirse para participar en las carreras de Indianápolis en 1911. Su amor por las competencias era tan fuerte, que las cicatrices no fueron capaces de detenerlo conduciéndolo después a enfrentar su nuevo desafío en la “Carrera del Desierto” desde Los Ángeles, California, hasta Phoenix, en Arizona... Como muchos otros drivers del momento, fue Louis Chevrolet en sus inicios, mecánico, ingeniero de gran habilidad y considerado uno de los mejores diseñadores de su tiempo. Y como el nombre de la marca que inscribió, estableció casi todos los records en la “Speedway”.

Recortes de promoción del “Programa Oficial”, abril 1920, Cuba

En cierto sentido, la posguerra representó un período dorado para los fabricantes de las Harley-Davidson -HD- y los famosos Chevrolet, debido



a que en esa etapa nacieron muchos de sus símbolos. Después del año 1945, se acentúa la industria automotriz en Estados Unidos y su penetración en la mayor de las Antillas. La marea se estabilizó

en el año 1947 y no fue hasta pasado este, que la producción comenzó a crecer exponencialmente, aunque los vientos no se mantuvieron en popa por mucho tiempo, debido al Plan americano de

ayuda financiera para la reconstrucción de los países europeos devastados durante la II Guerra Mundial lo que impulsó el bumerán, que generó la avalancha de productos procedentes del Pri-

A TODAS PARTES
SE PUEDE IR CON UN




MODELO 490 TURISMO

Dentro y fuera de la ciudad, es el carro que le puede transportar de un lado o otro, siempre que quiera, con un mínimo de gastos.
El que piensa comprar un automóvil, debe fijarse no tan solo en lo que cuesta adquirirlo, sino en los gastos de sostenimiento.

CON MAGNETO

FRANK ROBINS CO.



mer Mundo hacia América, motivando urgentes modificaciones en la producción de la GM, y la renovación de los populares Chevrolet en junio de 1952, cuando el Presidente de General Motors, Harlow Curtice, y el Director General de Chevrolet, Thomas Keating decidieron lanzar las modificaciones en su línea de producción y sacar al mercado su nuevo modelo Chevrolet, Special que traemos a la palestra.

**Parqueo discoteca Macumba,
La Habana, Cuba**

Con las motos en las "Indias" pasó algo parecido, los señores Cristián Bru y José Presas iniciaron sus negocios de motocicletas y junto con ellos, el mercado subterráneo, callejero, no controlado, liderado por mecánicos y torneros de pocos recursos que hacían otros trabajos

paralelamente. En esos años, los hermanos HARRIS BROS. introducen la Harley y fundan un negocio de motocicletas hasta el año 1920 en que ceden sus derechos a José Luis Bretos. No todos los propietarios de los autos y las motos podían pagar los servicios en los talleres especializados de las HD de Bretos y la GM en La Habana. Esos talleres gozaban de gran prestigio, pertenecían a la clase pudiente asentada en la nación y algunos propietarios afortunados habían conquistado sus medios de transporte con mucho esfuerzo (centavo a centavo).

Contaban los abuelos apasionados al motor clásico en Cuba, que los mejores momentos de la industria americana del automotor se enmarcan entre 1950-1965, período en que proliferaron los motores más potentes, los cromados suntuosos en autos y motos, estilos únicos, con accesorios acabados, modificaciones en los diseños en todos los modelos. La FL Hydra Glide había aparecido en 1949 equipada con un motor Panhead, tapas en los balancines más grandes que evitaban las pérdidas de aceite de sus predecesoras Knucklehead, ha-

“los mejores momentos de la industria americana del automotor se enmarcan entre 1950-1965, período en que proliferaron los motores más potentes”





MOTOCICLISMO CLÁSICO



ciendo el motor más seguro alejando con esto los ciclos de mantenimiento, además, su nuevo frente contaba con horquillas amortiguadoras hidráulicas que absorbían las vibraciones en ambos sentidos, algo que sus antecesoras no lo habían conseguido con el mecanismo de resorte; el sillín estaba equipado con un resistente sistema de muelles estilo Buddy Seat que acomodaban el viaje para el piloto y su acompañante.

La facturación de los modelos 74 FL en 1951, dejaban al descubierto un incremento en las ventas en sus dos versiones (1000cc. - 1200cc.), con una producción de más de 6000 unidades, la más grande de la empresa Harley-Davidson en ese año; los precios, eran accesibles para todos los amantes de estos vehículos en el mundo!

En la década del '50 en Cuba, se hizo sentir la nueva política empresarial Harley-Davidson orientada a los concesionarios para mejorar la imagen en los consumidores, facilitar las entregas, incrementar la publicidad y comprometerse con la marca. Incluso, se llegó a prohibir la reparación de otras marcas de motocicletas en los talleres HD para contrarrestar la competencia. En esos años, José Luis Bretos era el fiel defensor de la marca en la Isla llegando más allá con sus planes de venta en La Habana, sobre cumpliendo la facturación Harley; era la HD, Hydra Glide, el modelo más



utilizado en las flotillas -cuerpo de policía, entrega de correspondencias a domicilio, ventas de helados- con los GE Servi-Car, que tenían un sistema más suave, cómodo y silencioso

(Mellow-Tone), de dos cilindros en V, 3 puntos de apoyo, fácil de conducir por los novatos, ¡ganando con esto Bretos, nuevos segmentos del mercado en Cuba!





“ Las representaciones y talleres de la GM y Agencia de Motocicletas Harley-Davidson de La Habana se habían esfumado y con ellas las piezas ”

Harley-Davidson 1951 / Chevrolet 1952

Aunque la penetración de los productos motorizados europeos a finales de los '50, “tocó” el mercado americano, los grandes consorcios de Estados Unidos sintieron las primeras “batallas” europeas, reforzada años más

tarde por la impronta nipona que cambió el concepto en la producción mundial de autos, motos en los '60. En la isla esta agudeza no se hizo sentir con fuerza, debido a la desaparición de toda la red de concesionarios y cambios de mentalidad. En esa década, después de



la rotura de las relaciones diplomáticas con los Estados Unidos, aparecen interrogantes entre los propietarios de los autos y motos en Cuba favoreciendo un excesivo cuidado y custodia de estos ejemplares. Las representaciones y talleres de la GM y Agencia de Motocicletas Harley-Davidson de La Habana se habían esfumado y con ellas las piezas, los propietarios con pocos recursos que se quedaron dispersos en La Habana tuvieron que poner todo su empeño en mantener sus máquinas rodando. La desaparición de los suministradores fomentó la reafirmación tecnológica de muchos mecánicos al servicio de los menos afortunados. Uno de ellos fue el mundialmente conocido mecánico de origen español “Pepe Milésima”.

José A. Pérez Pipe Harley Davidson. No Primera reparación.

La preservación de autos, motocicletas antiguas y clásicas en todos los tiempos, se ha mantenido viva en la isla hasta nuestros días. Infinidad de ejemplos hay. El Chevrolet, Special de Francisco Prieto López ocupa un lugar cimero por el acabado, gusto y mantenimiento, considerado un digno ejemplar de la marca en Cuba.

En el caso de las motos antiguas, la Harley-Davidson de José Ángel Pérez Moreno (Pipe) tiene el gran mérito por la participación en las actividades y sobresale por su elegancia sin igual; ostenta el Premio de la Fama 2008 y es propiedad de un motorista apasionado a la conservación. Pipe es un hermano perteneciente al Capítulo LAMA Habana -The Latin American Motorcycle Association-, motero que enfrenta la carestía de componentes y mantiene su montura contra el tiempo y marea, desafiando kilómetros en carreteras de nuestra nación. El, al igual que muchos motoristas de esta isla, disfruta los viajes turísticos, y para facilitar su desempeño ha realizado las siguientes transformaciones en su montura:

La más evidente modificación aparece en el tanque combustible, el cual se ensanchó soldando una plancha entre sus dos caras, incrementando la capacidad de combustible en 17 litros. Como todo aventurero, Pipe necesita llevar objetos en sus corridas y nada mejor que alforjas metálicas o de cuero en correspondencia con las necesidades del viaje.

Premio de la Fama 2008

En el 2008 la Peña “Amigos de Fangio” lugar de reunión por preferencia de los moteros en La Habana, Cuba, otorgó el Premio de la Fama a la Harley-Davidson de José Ángel Pérez Moreno con un puntaje al cierre de 483 votos.

Hasta un nuevo encuentro con la historia de los clásicos en La Habana, Cuba estimados lectores.