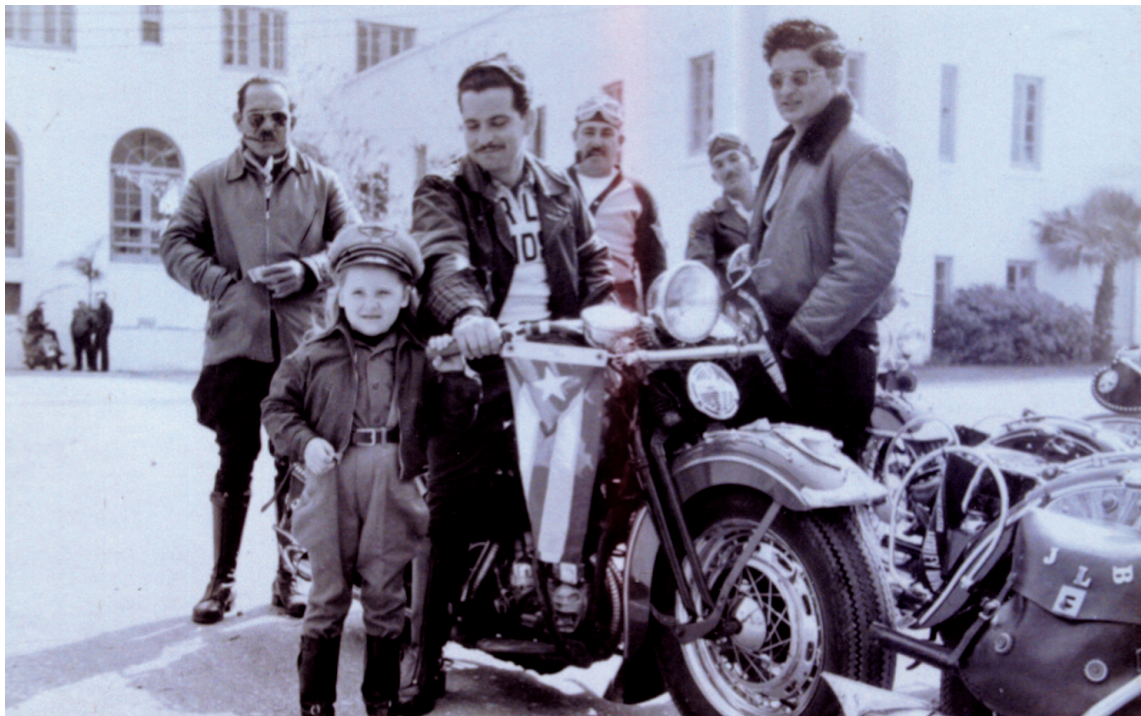




# MOTOS EN CUBA IV

## Motos y motociclistas en La Habana en la década del 50.



El proceso logístico de introducción y las novedades en los negocios de motos norteamericanas en esta década de los 50 se vio muy favorecido por las condiciones socioeconómicas del país en aquellos momentos. Los gobiernos de la época fueron propiciando una creciente inversión de capital norteamericano. En esa etapa en Cuba el mercado se movía muy ágilmente. Las motocicletas americanas llegaban a la isla directamente de sus fábricas y eran probadas en muchos casos en la isla primero que en los mismos Estados Unidos.

Texto y fotos: **Onelio García Pérez**

**E**n la década del 50 se vendieron en La Habana las motocicletas Whizzer Pacemake, de una cilindrada de 138cc y una potencia de 3bhp reconocidas por su diseño, opuesto al de los tradicionales motores norteamericanos. Al parecer su fabricante no era partidario de la producción de motores americanos potentes de gran par o empuje en la época, o se estaba adelantado en el tiempo a la escasez de combustible,

optando por motores sencillos de pequeña cilindrada. Estas motocicletas se fabricaban con un tanque combustible que se acoplaba a un cuadro de bicicleta con tenedores telescópicos y dos tubos de marco. Su transmisión era por polea y correa para disminuir las vibraciones y el ruido producido por la transmisión de la potencia del motor.

Es curioso destacar como estas Whizzer americanas resultan muy parecidas a un invento



## Grupo de motorista en el Malecón habanero.

cubano más de nuestro tiempo, los llamados “Rikimbili” capaces de superar las velocidades cruceros alcanzadas por estos motores Whizzer de 35 km/h o 22 mph (estimado). Estos “customs cubanos por necesidad” o bicicletas modificadas, fueron verdaderos bólidos devorando el aire en los caminos y las carreteras cubanas. Sus diseños han superado las prestaciones de los motores Whizzer americanos. Los cubanos los fabricaron para no pedalear en sus bicicletas. Hubo una época que se encontraban frecuentemente en todas la carreteras de Cuba, aunque con el de cursar de los años estas “obras de arte” han dejado de circular por la ciudad. Para mostrar este parecido ilustraremos con las siguientes fotos.



## Continuando con los motores americanos...

Uno de los motores Harley Davidson (HD) más antiguos del año 1937 que se conserva de la etapa, fue comprado en el año 1942, en un almacén militar en los Estados Unidos, pues su dueño en esa etapa trabajaba en el montaje de las primeras antenas de televisión por lo que realizaba frecuentes viajes a ese país. Este motor integra actualmente la Escudería de Motores Ingleses Clásicos de Ciudad de La Habana (EMICCH). Se encuentra hoy pintada de blanco y en posesión de Mario Guerrero Gómez más conocido por Mayito, esposo de la nieta de su dueño inicial. Este motor tiene toda su mecánica original de la época, incluso sus cámaras.

El actual presidente del LAMA (Latin

American Motorcycle Association) en Cuba posee este otro motor, también con muy buena mecánica. Asombrosamente en La Habana existen en la actualidad muchos HD en muy buen estado de conservación.

## Las actividades de los motoristas

Desde la época de la colonia las personas se trasladaban con los caballos, carretas y carretones por los diferentes caminos y terraplenes que unían los poblados a lo largo de la isla. Existía un camino conocido con el nombre de “Camino Real” que unía el extremo oriental y occidental de la isla, camino utilizado por los primeros motoristas para llegar a

Viñales, en la provincia más occidental de Cuba, Pinar del Río y a las Cuevas de Bellamar, en la provincia de Matanzas, destinos muy comunes de los paseos en moto en la época. Este camino se extendía a todo lo largo de Cuba y atravesaba las ciudades y numerosos poblados.

La propia utilización por parte de las personas de este camino propició que se fuera haciendo más firme e importante y comenzara a generarse un trazado oficial del mismo en los primeros mapas y se fue incrementando el tránsito en toda su extensión.

No fue hasta el año 1925 que el Congreso aprueba la ejecución en ese camino de la “Carretera Central”. Como todos los proyectos en aquella época, el mismo pasó por un proceso de altas y bajas. El trabajo de ejecución se realizó en gran medida siguiendo la ruta trazada y se fue lo más consecuente posible con su recorrido. Su construcción se extendió por un tiempo de 3 años y 9 meses, iniciándose por el poblado de San Francisco de Paula, hasta su terminación oficial el 24 de febrero de 1931. En esa época estaba como Presidente de la República de Cuba, Gerardo Machado.

A partir del momento en que quedó inaugurada la “Carretera Central”, se cumplió el anhelado sueño de todos los cubanos que desafiaban las distancias. Hizo posible atravesar la isla de punta a cabo en una buena carretera y los motoris-



Motor Whizzer en 5ta y 2 Miramar, Playa, Ciudad de La Habana, Cuba (2006).



# MOTOS EN CUBA



*Ricardo Gil Carrasco propietario de la HD en el Malecón habanero (2006).*

tas no desaprovecharon esa oportunidad. Era una carretera larga que permitía parar y hacer descansos cada cierto tiempo para estirar las piernas y refrescar un poco, ya que como dijimos anteriormente atravesaba ciudades y poblados, logrando así hacer más atractivo el viaje, especialmente en este tipo de vehículos.

Luis Breto, representante de la Harley Davidson en La Habana y motorista reconocido en el país, al igual que otros socios de clubes independientes en la isla, realizaban este tipo de excursiones con sus familiares y amigos. Breto continuó la tradición de los viajes instaurados por los primeros grupos de motoristas en la isla, los sistematizó con sus seguidores en la década de los cincuenta.

Se cuenta que Luis Breto, como era muy conocido por los motoristas, se reunía en el Malecón habanero y en la Avenida del Puerto y desde ese lugar se hacía la salida a diferentes partes de la isla. Fue un continuador de los viajes a las Cuevas de Bellamar y Viñales que se iniciaron por los primeros grupos de motoristas en la isla en las primeras décadas del siglo XX de manera independiente. Organizó los viajes con gratuidades para los que participaban en la giras. Esto evidentemente lo



*Mario Guerrero Gómez cortesía de la MOCLAC 1 en una moto HD del año 1937.*

hacía para ganar más prestigio y clientes de las motos HD que él vendía en la ciudad, pero no se puede dejar de mencionar el empeño de este negociante y motorista en aunar a los motoristas cubanos en diferentes actividades. Luis Breto era una persona que participaba con sus hijos en las actividades y convocó a los amantes de las motocicletas para diferentes eventos en Cuba.

En la foto que aparece a continuación se muestra un singular grupo de motoristas en una de esas actividades planificadas por Breto.

Un detalle curioso de la foto mostrada es la Bandera Cubana amarrada al timón de la moto, ya que los motoristas de la EMICCH que en la actualidad ponemos la Bandera Cubana delante en todas las Caravanas, en los Eventos, y es lleva-

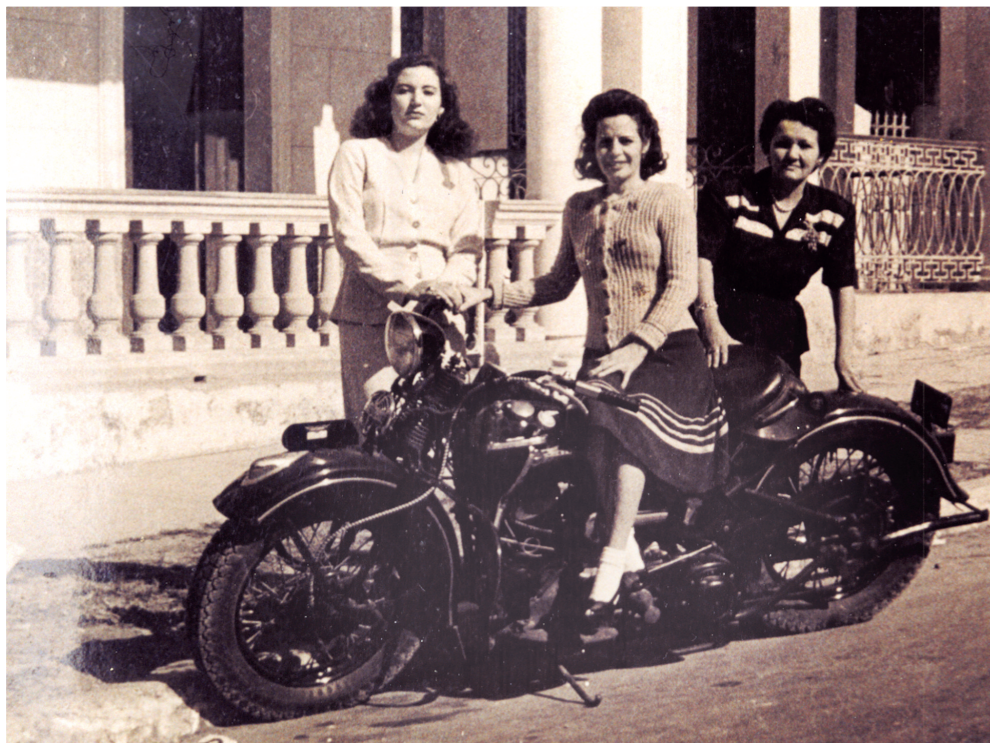
da en las motos del Ejecutivo de la EMICCH, dando seguimiento así a una tradición compartida también por Breto y sus seguidores desde estos años. Otro detalle curioso es el niño que se muestra en la foto (ahijado de Breto), quien aparece en muchas de las fotografías encontradas de la época. Es una persona que vive en la actualidad en la Ciudad de La Habana y que ha facilitado información para el conocimiento de las actividades que se realizaban en la época.

El viejo Breto muere en Cuba y hasta sus últimos años de vida estuvo manejando una motoneta triciclo. "Nunca se bajó de la moto", comentan los que lo conocieron, quienes se admiraban de su destreza a pesar de los años. Fue un incasable motorista y defensor de sus Harley Davidson.

Los motoristas de los motores ingleses también se reunían en el área del Malecón y hacían sus diferentes salidas y excursiones. Los jóvenes salían de viaje en grandes grupos con los motores Whizzer a los que nos hemos referido anteriormente, muy populares en aquel entonces por sus precios baratos y su gran resistencia y adaptación al clima en Cuba.



*Algunos motoristas con sus HD sirviendo para la salida de excursión con Breto.*



*Grupo de motoristas, La Habana, 1958.*



En la foto que mostramos a continuación aparece de manera singular un grupo de motoristas reunidos en el Malecón habanero donde se ve un motor BSA Bantam (Gallito) de dos tiempos modificado para el traslado de un impedido físico que acompañaba a los excursionistas en aquella época. Estas motonetas, junto con la Baby Harley y las Whizzer con motor de 4 tiempos, fueron muy utilizadas por los jóvenes y los diferentes negocios entre los que se encontraban: los mensajeros de botica, del correo Western Union.

Con la introducción de los pequeños motores Whizzer americanos de 50cc, de gran demanda en el mercado por su autonomía y facilidad de maniobrabilidad, los jóvenes comenzaron a moverse en grandes caravanas a finales de la década de los 40 e inicios de los cincuenta. Estos motores, al estar dotados de refrigeración forzada, permitían hacer grandes recorridos a velocidades cruceras de 50 a 60 Km. y los jóvenes no escatimaban las aventuras en ellos. Se desplazaban a su máxima aceleración en las excursiones desde La Habana a Mariel en grandes grupos. También había otros motores pequeños, entre los que se encontraban los Puchy, los Victoria Avantic de Italia y los Colibrí con motor Zash.

“Desde el primer Salón de la Bicicleta y la Motocicleta, celebrado en Londres, Inglaterra, en el año 1948, los fabricantes de las motocicletas

de dos tiempos han llenado las expectativas de los amantes de las motocicletas ligeras en todas las partes del mundo; motocicletas capaces de lograr velocidades cruceras entre 65 a 75 Km. /h con máximas que puede llegar a 100km/h, con cilindrada que oscilan entre 97 y 250 centímetros cúbicos. Digamos que en modo alguno, el motor de dos tiempos es inferior en su desempeño al de cuatro tiempos”. En esta afirmación de Osborne Bernal, autor de la obra “Motocicletas Ligeras y Motonetas” del año 1958, nos damos cuenta de

que hace mucho tiempo atrás estas motocicletas ligeras eran una garantía en autonomía y ligereza.

Y aún hoy, al menos en Cuba, es válida esa afirmación, pues el único motor BSA Bantam (Gallito) de la Escudería de Motores Ingleses Clásicos de Ciudad de La Habana (EMICCH) es propiedad del que escribe esta historia y les comento, estimados lectores, que ¡no lo cambio por nada! Sin dejar de apreciar los motores de gran par o empuje, mi BSA me lleva a todos los lugares a pesar de ser del año 1953. Por supuesto, tiene sus adaptaciones por la carencia de piezas en el mercado, pero gracias a su calidad y al ingenio característico de los motoristas cubanos, se mueve con mucha ligereza por las calles de la ciudad y es muy económica.

En nuestro próximo número seguiremos contando las historias de curiosos teams de motoristas en La Habana y la notoria participación de algunas mujeres en el motociclismo de la época. 🇨🇺



*A la izquierda el Ahijado de Breto acompañado de Elio Gabriel, Historiador de la MOCLAC.*