

TEMA: Moto individual

LAS TODO TERRENOS EN CUBA

Texto y fotos: Onelio García Pérez



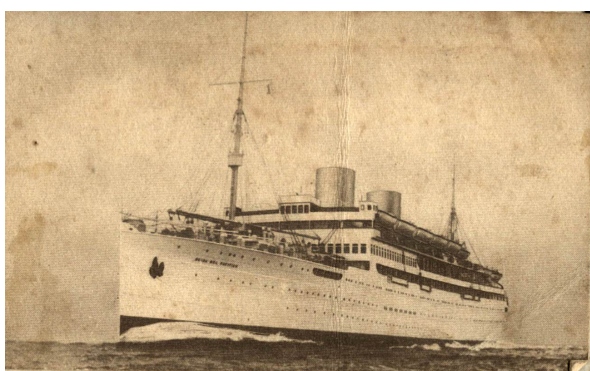
Las guerras, desde la antigüedad, han evidenciado la hegemonía del poderío militar en muchas partes del mundo. Con el inicio de la Segunda Guerra Mundial en 1939 se creaba un ambiente favorable para algunas marcas de motocicletas por la militarización de su producción y para otras algo perjudicial por las mismas condiciones del mercado.

La historia de las motocicletas españolas debe sus orígenes al empuje producido por el desarrollo industrial español después de la destructora guerra civil, cuando en la década de los cuarenta los jóvenes barceloneses Pere Permanyer Puigjaner y Francisco X. Bultó se enfrascaron en la tarea de crear su primera motocicleta (1944), en esos años se desarrollaba la contienda bélica mundial y España no estuvo exenta de los embates de este conflicto.

Los efectos de la guerra mundial llegaban a Cuba de distintas maneras, en esos años la ingerencia extranjera estaba al día en la isla, en Europa los bombarderos hacían estragos en la industria del primer mundo, muchas personas emigraban desesperados por preservar las vidas, los más

jóvenes eran el plato fuerte para ser enviados al frente de batalla. Muchos padres en España, preocupados por el futuro incierto de sus hijos, tomaban medidas para el aislamiento, la emigración era el mejor camino. América era un terreno bastante pasivo en aquellos años turbulentos y la isla de Cuba el lugar preferido para el asentamiento de diferentes refugiados.

En aquel tiempo existía una gran afluencia de barcos que se dedicaban a la carga de mercancías y pasajeros. En el año 1941 llegaba uno de los tantos vapores de España, cargado de productos y emigrantes, que traía a bordo a un joven amante del motociclismo y con ansias de hacer negocio en la isla. Este joven se aloja en la ciudad en una calle de adoquines, con la ayuda de un español se compra una moto que después vende y comienza a modificar... Pero eso es parte de otra historia...



En el año 1952 este hombre viaja a su añorada península ibérica para visitar a su familia, de paso por su tierra natal compra una motocicleta española para utilizarla en su negocio en la isla y para evadir los impuestos Gonzalo Bernardo Alonso Fernández, el *Gallego*, desarma la motocicleta y la esconde en una caja de madera hecha por sus propias manos. La caja había sido construida por él con mucho esfuerzo en la península ibérica, en su interior venía su preciada carga, una joyita fabricada en el negocio del barcelonés Permanyer en el edificio de la calle Pamplona No. 89, Barcelona, España.

Después de la segunda mitad de la década de los cincuenta, específicamente 1956, en uno de los tantos barcos que llegaban de la península retornaba Bernardo Alonso, qué infortunio para este hombre al ver, en el momento de descarga en el puerto de La Habana, que de repente su singular caja se desarma y su contenido, bastante conocido en aquellos momentos en la isla, sale al descubierto. ¡Era nada más y nada menos que una Montesa! Por aquellos años estaba en el gobierno de España Franco y el aislamiento político era un hecho. En Cuba los productos fabricados en Estados Unidos lideraban el mercado y los motores procedentes de otros países no era bien vistos por la aduana cubana, que defendía los intereses del gobierno imperante.

Bastante trabajo pasó Bernardo para rescatar su “añorada compañera”, tuvo que pagar una multa por la importación, cuidando no demostrar mucho interés. Como todo español el Gallego tenía sus mañas, había metido dentro del cuadro de la motocicleta todos sus ahorros, para evitar problemas en la entrada a la isla y qué desgracia al ver que su “plata” escapaba de sus manos. Si por casualidad se aferraban en quitarle la moto se quedaba sin su fortuna. Tuvo que andar con mucha cautela para no perder su preciada carga. “Menos mal que esos hijos de putas me entregaron la moto y pude recuperar mis pesetas y mi moto”, nos decía el Gallego.



Desde el 3 de septiembre 1899 había entrado por sorpresa la primera motocicleta a la isla. ¡No era una motocicleta americana!, con posterioridad comienzan a fomentarse casas comerciales que se dedicaban a la compraventa de las motocicletas, los señores Cristian Brú y José Presas fueron los primeros en generar este tipo de negocio en La Habana y luego los señores Billy Van Der Mye, Luis Bretos, R. S. Waters y otros pequeños negociantes se apoderaron de estos negocios.

En los finales de la década de los cuarenta la Montesa se convirtió en la máquina de exportación del mercado español, por excelencia, modelos como B-46/49 comenzaron a inundar el mundo. El 19 de marzo de 1959 el piloto Juan Tey, pilotando una Montesa, vencía al conductor Johnny Grace de su contrincante, una moto Bultaco con apenas unos centímetros de diferencia, en esos años el Gallego pilotaba su Montesa en La Habana, pero con el tiempo la vende... Desconocemos el modelo vendido, presumimos que sea modelo Brio 90, pudiera ser también una Montesa Brio 80 o Sprint. Sospechamos que se encuentra en manos de un campesino en un pueblo de la provincia La Habana ya que la última vez que la repararon en la ciudad llegó con bastante tierra en sus partes y piezas. El campesino la utilizaba para trayectos por caminos y terraplenes en el monte donde había mucho fango y polvo, posiblemente en las afueras de Güira. Su dueño la compró y reparó en una ocasión en el “taller” de uno de los mecánicos en la ciudad.

Cuenta Rafelito, el mecánico que reparó por última vez la motocicleta, que el guajiro tenía tremendas espinas y la motoneta estaba llena de polvo y sucia. En resumen, el campesino maltrataba mucho la motocicleta Montesa, comentaba que a pesar de estar el motor en la huerta en condiciones extremas se preservaba bastante bien. Parece ser, que la tierra con la grasa hacía una mezcla protectora (un preservo). Rafael trató de hacer cambiar de parecer al cultivador para que mantuviera más limpia la antigua motocicleta española, pero el guajiro de terco no entendió y por desgracia se perdió el vínculo con el personaje de la antigua motocicleta Montesa.

Partes de una Montesa en La Habana

Por fortuna en Ciudad de La Habana existe otra “Montesa” propiedad de Ramón Garrido Bandes vecino de Pogoloti, Marianao, y trabajador de la Empresa Provincial de la Música Adolfo Guzmán. Ramón Garrido Bandes es el único propietario particular en Ciudad de La Habana con partes de una motocicleta de esta marca hasta la fecha (7 de agosto de 2006). La historia de esta motocicleta es muy singular ya que los fragmentos de esta Montesa llegaron a Ramón por casualidad.



En los inicios de la década de los ochenta Ramón adquiere una motocicleta Alemana Sachs de 1958 y en 1985 en Camagüey consiguió una unidad de una motocicleta soviética Karpaty, pues la unidad original de la motocicleta Sachs no aparecían los retenes del motor y las piezas para su reparación. Su dueño se dio a la tarea de adaptar una unidad Karpaty al cuadro. En ese tiempo inició los trámites de traslado de la motocicleta para La Habana, pero por inconvenientes con las modificaciones de las motocicletas no se autorizó la circulación del motor, permaneciendo en cautiverio aproximadamente 10 años de su existencia, hasta que se autorizaron las conversiones de unidades en los motores y pudo Ramón sacar su motocicleta a las calles habaneras con su nueva unidad soviética.

En el año 1996 entraron partes de motores europeos a Cuba y Ramón hizo unas gestiones en Blanco y Trocadero para poder mejorar su motocicleta, consiguiendo un cambio de cuadro para su

motor. El cuadro asignado fue de una motocicleta española de la marca Montesa. En aquella etapa no tenían las llaves hexagonales para los tornillos que sujetaban la unidad Yamaha de ocho velocidades y tuvieron que cortar las bases del cuadro que sujetaban al motor con una segueta. Uno de los necesitados en lista se quedó con la unidad y Ramón se quedó con todo lo que mostramos en estas fotografías.

**Generales:**

Propietario: Ramón Garrido Bandes

País: Cuba

Ciudad: La Habana

Ficha Técnica:

Capacidad: dos personas

Cilindrada: 50 cc

Color Motor: Verde y blanco

Velocidad estimada: 60 km/h

Tracción: Cadena

Gomas: 18 y 21 pulg.

Frenos: Bandas

Posteriormente Ramón tuvo que gestionar todas las piezas que faltaban de la motocicleta para poderla armar de nuevo con diferentes partes.

En la actualidad esta motocicleta esta inscrita como una moto marca Puch 50 cc, particular, de color verde y blanco. Cuando Ramón inició el trabajo de restauración pasó por muchos aprietos... Tuvo que poner de manifiesto su inventiva y creatividad, le colocó un cajón para los paquetes, alargó el asiento para aumentar las plazas y consiguió unos amortiguadores que, a pesar de no ser los originales, le permiten una gran amortiguación en sus trayectos, parece ser que el diseño y el cuadro de la motocicleta elaborado para todo terreno facilita su andar a pesar de ser él un hombre corpulento.

Las partes originales de la motocicleta Montesa son: cuadro, tanque, pizarra sin los relojes, frente, balancín, tubo de escape y el guardafango trasero.

Ramón lucha cada día por el mejoramiento de su máquina y no pierde las esperanzas de ver su motocicleta lo más original posible. Él, al igual que muchos motoristas cubanos, se las han tenido que agenciar con piezas soviéticas y la inventiva de los torneros cubanos, para no dejar morir su motocicleta.

Encuentro con una joyita de la velocidad española en La Habana

El segundo encuentro con una Montesa en La Habana se produjo por “obra divina” en el punto habitual de reuniones de los motoristas propietarios de Motocicletas Clásicas y Antiguas que es escogido cuando se trasladan hacia las afueras de la Ciudad de La Habana, conocido por el nombre de servicentro Novia del Mediodía.



Cuando estábamos esperando a los integrantes de la Escudería de Motores Ingleses Clásicos de Ciudad de La Habana (EMICCH) para una actividad planificada por los Carnavales UCI 2006 (Universidad de Ciencias Informáticas), de repente una motocicleta llega al lugar. ¡Maravilla!, era una **Montesa** y por fortuna y para deleites de todos los de la Escudería que amamos el motociclismo en La Habana tuvimos la suerte de ver de cerca una motocicleta Montesa bien conservada, con la pintura original. La motocicleta está en manos de un trabajador de servicios de la salud. Su piloto nos comentó que la motocicleta es muy ágil, económica y sus características técnicas, según su conductor, son: año de fabricación 1992, cilindrada de 330 cc, seis velocidades, alcanza una velocidad de 120 km/h, gomas 18 y 21...

Nos comentó que en una ocasión se cruzó con otra de su mismo modelo en la carretera y ambos pilotos pararon al instante para intercambiar por su novedad. **“Uno no encuentra donde quiera una Montesa, al menos en Cuba”**, nos decía el piloto, además, agregó, que iniciaron una conversación de inmediato, los dos motoristas compararon sus máquinas y en el dialogo ambos se preguntaron si las motocicletas cogían las velocidades que marcaban en sus cuentamilla ¡Ambos afirmaron sus respuestas!

Hasta la fecha estas son las leyendas, resultado de nuestra pesquisa y según las referencias que existen de la Montesa en La Habana, Cuba. Continuaremos en la búsqueda de otras motocicletas españolas para lograr un nuevo goce en el tema.