

ORGANIZAN EN CUBA LA TRACCION ANIMAL

May 1915
Una Ruta de Omnibus Aliados ha Comprado 100 Mulos Para Caso de Emergencia.
DE COCHERO A CHOFER

Breve Entrevista con uno de los Primeros Conductores de Autos de La Habana.

Por CELSO T. MONTENEGRO
Esta guerra, en que estamos metidos hasta el cuello, aunque a muchos no se lo parezca, ha de retrotraer no pocas cosas peregrinas, si las hay, sobre todo si, como suponer expertísimos observadores, las condiciones en que se libra por ambas partes la hagan durar varios años.

Entre las curiosidades que amenazan con resucitar para convertirse en aspectos cotidianos de la vida habanera, se cuenta la hoy anacrónica tracción animal, —cuyos residuos esporádicos apenas si se advierten en nuestra urbe—, que, de continuar escaseando la gasolina y los neumáticos, volverá a implantarse, tan pujante como a fines del siglo pasado.

Basta consignar, como prueba de nuestra aseveración, que ya hay en La Habana una poderosa empresa de transporte que, previsivamente, ha adquirido cien robustos mulos, para dedicarlos al servicio de transporte de pasajeros en caso de que las circunstancias así lo exijan.

A través de nuestra conversación con Federico Domínguez Roldán, —dedicado por 44 años, unas veces como cochero, a fines del pasado siglo y ahora de modesto y laborioso chofer— hemos captado la realidad de muchas cosas vividas por él, y algunas que constituyen una realidad cierta sobre el desenvolvimiento de la vida ciudadana.

Nuestro entrevistado, que tiene apellidos ilustres, fué uno de los 10 cocheros seleccionados por la primera compañía de automóviles que se constituyó en Cuba, en 1913, que trajo al mercado los automóviles «Berlier», para que aprendieran el manejo de esos vehículos, que en la práctica no dieron resultado.

En 1915 llegaron a La Habana los primeros carros Ford; y fué, también, Federico Domínguez Roldán uno de los primeros en conducirlos por la ciudad, en medio de la indescriptible alegría, experimentada por los ciudadanos de todas las clases sociales. Por eso, al recordar

los primeros pasos del automovilismo en Cuba, Federico, fija su atención en el futuro, al comprender que, muy pronto, cesará como chofer, debido a la carencia de gomas, cámaras, gasolina, etc.

—Quizás —nos dice Federico— los habaneros vuelvan a ver por nuestras calles las «guaguas» tiradas por animales, como aquellas famosas de «Estanillo» y «La Unión», propiedad de Trillo. El administrador de una de las rutas de la Cooperativa de Omnibus Aliados, ha adquirido cien mulos, en espera de que ocurra lo que yo pienso.

Aquellos Días Felices

Con palabra fácil nos describe Federico el entusiasmo que existía entonces en nuestra sociedad por el teatro. A «Albisu» y a «Tacón» —nos dice, donde debutaban las principales compañías acudía siempre numeroso público. Las temporadas de Esperanza Iris, los conciertos y el arte de Enrico Caruso, atraían millares de espectadores de todos los lugares de la República.

—¿Qué hacía Ud. entonces?

—Desde mi coche, que situaba junto al Parque Central, frente a la histórica «Acera del Louvre», podía darme exacta cuenta del público que asistía a esos espectáculos. Puedo asegurarle que nunca a los cocheros del Parque Central les faltaban 8 o 10 luises en los bolsillos. Cobrábamos tres pesos por una hora de alquiler y, generalmente, teníamos compromiso con nuestros clientes, que eran muchos.

—¿Recuerda a algunos de ellos?

—¿Cómo no! Francisco Tabernilla, padre del hoy general Tabernilla, jefe de la Fortaleza de la Cañaba; el comandante Miguel Ce-

BOLETIN DE HISTORIA DE LA CIUDAD DE LA HABANA

BOLETIN DE HISTORIA DE LA CIUDAD DE LA HABANA

BOLETIN DE HISTORIA DE LA CIUDAD DE LA HABANA

BOLETIN DE HISTORIA DE LA CIUDAD DE LA HABANA

BOLETIN DE HISTORIA DE LA CIUDAD DE LA HABANA

BOLETIN DE HISTORIA DE LA CIUDAD DE LA HABANA

BOLETIN DE HISTORIA DE LA CIUDAD DE LA HABANA

BOLETIN DE HISTORIA DE LA CIUDAD DE LA HABANA

BOLETIN DE HISTORIA DE LA CIUDAD DE LA HABANA

BOLETIN DE HISTORIA DE LA CIUDAD DE LA HABANA

BOLETIN DE HISTORIA DE LA CIUDAD DE LA HABANA

yula, criollo cien por cien y redactor de EL MUNDO; Antonio Lastura, Pepe Cano; el doctor Miguel Mariano Gómez, entonces estudiante; Luis Lacalle; Pepe D. Estrampes; el Senador Espinosa y otros tantos. Sepa Ud. que empecé como cochero en 1898 y antes había sido pintor de carruajes».

Lo que era Entonces La Habana
 «Muchas personas están equivocadas, al creer que cualquier tiempo pasado no fué mejor».

Tal aseveración nos hace Federico, al evocar los tradicionales bailes de Tacón y los paseos nocturnos por la ciudad de una juventud, que sabía divertirse y pasar momentos agradables dentro de un ambiente de honestidad.

Pedimos a Federico algunos detalles sobre los primeros bailes de Tacón, y nos dice:

«Los alicientes eran muchos; mujeres de buena posición y hombres de todas las esferas sociales, bajo el antifaz, solían acudir, desde horas tempranas, a los famosas bailes. Las entradas generalmente se agotaban, y costaban dos pesos... Habían premios para los mejores bajadores de la noche... Las orquestas de Corbacho, Valenzuela, Pablo Zerquera y otras interpretaban, vivamente, nuestra música popular».

Quando terminaban los bailes, ¿dónde marchaban las parejas?

«A distintos espectáculos nocturnos. La mayor parte se dirigía al «Bohío de Arana», en La Chorrera —donde está ahora la casa que residió el Dr. Carlos Miguel de Céspedes— a saborear el arroz con pollo, que tenía fama; otros al cabaret «El Paraíso», sito donde está el edificio «Carreño»; «El Edite», en Carlos Tercero y Castillejo; «Capellanes», en Infanta, entre Estrella y Maloja. En este último lugar fué muerto una noche, a balazos, un joven de apellido Altuzarra, a manos de Maximino Menéndez».

«Entonces no se conocía la mariguana y la juventud tomaba cerveza T. T. P. y vermuth. Cuando hacemos otras preguntas a Federico Domínguez, nos expresa: «Yo puedo asegurarle, que aquella era otra Habana, no la que yo conozco hoy».

Una Aventura en su Vida

¿Qué hombre no tiene una historia que contar, y de los peligros en que se ha visto envuelto? Federico Domínguez Rodríguez, nos relata que fué el chofer que, en la madrugada del 20 de agosto de 1925, condujo hasta la puerta de su domicilio, donde fué acribilado a balazos, al comandante Armando André.

Al interrogar a Federico sobre este hecho, nos refiere: «Había llegado a Concordia entre Gervasio y Belascoain; el comandante Armando André, bajó del vehículo e introdujo el llavín para abrir la puerta de la casa. Cuando preguntaba: «¿qué le debo Federico?», sonaron numerosos disparos, que partían de varias casas de enfrente, y de la parte trasera del automóvil. Todo fué muy rápido. Las balas pasaban muy cerca de mi cabeza... Cuando cesó el tiroteo, entre su esposa y yo lo llevamos a Emergencia, donde dejó de existir...»

Y, usando una frase ya popular, al despedirse de nosotros, el humilde chofer, nos dice: «Pago \$1.50 por el alquiler del automóvil que trabaja, y un peso diario por la gasolina; y para mí... ¡cero dinero...!»

M. May 10/42

DOCUMENTAL