



## COSITAS ANTIGUAS

Por Carlos Robreño

### El "Chivo" de Villanueva

En aquella Habana todavía de ribetes aldeanos de los tiempos de José Miguel Gómez cualquier suceso más o menos sensacional era motivo más que suficiente para que se estuviese hablando de dicho acontecimiento no sólo semanas enteras, sino hasta meses de treinta y un días.

Luego así, tenía que suceder con la presentación del proyecto de ley por medio de la cual se cedía a la compañía inglesa de los Ferrocarriles Unidos una parte de terreno, cerca de la bahía, en los llamados muelles del Arsenal a condición de que ella dejara expedito todo el espacio comprendido frente al antiguo Paseo de Isabel II, a continuación del Prado y Parque Central, allí se hallaba instalada la histórica Estación de Villanueva, cuyo frente daba al ya desaparecido Campo de Marte, convertido años después en Parque de la Fraternidad, merced al dinamismo de Carlos Miguel de Céspedes.

Aquel trueque lo justificaban propósitos urbanísticos, con objeto de quitar del centro de la ciudad una estación ferrocarrilera, con todos sus peligros inherentes y al mismo tiempo levantar en dicho lugar el edificio del Palacio Presidencial. Más tarde se desechó la idea y fué el Capitolio Nacional con su dorada cúpula lo que ocupó el sitio donde antaño estuviese enclavada la Estación de Villanueva.

Pero el negocio no presentaba los caracteres de una diáfana operación mercantil y el periódico "El Día", bajo la dirección de Armando André y "La Política Cómica" de Ricardo de la Torriente emprendieron una incesante campaña contra el llamado "chivo de Villanueva" o "el canje del Arsenal".

x x x

De esa primera estación ferrocarrilera guardamos un agradable recuerdo de nuestra niñez. El invento de los hermanos Wright haciendo volar aparatos más pesados que el aire tuvo, como es de suponerse, gran trascendencia universal y a poco venían a La Habana los primeros aeroplanos que

habrían de visitarnos. Se trataba de unos biplanos que realizaron breves exhibiciones en el polígono del Campamento de Columbia, pero meses más tarde, uno de los hermanos Moissan quiso también presentar un emocionante espectáculo a bordo de un monoplano que llevaba el apellido suyo y de su hermano y los habitantes de la capital para presenciarlo tenían que trasladarse a los cercanos terrenos de La Coronela, algo más allá del vecino pueblo de Marianao.

Mas, ¿cómo trasladarse hasta dicho lugar en una época en que el automovilismo a base de carburo, guarda-polvos, espejuelos grandes y gorras de amplia visera, apenas había iniciado sus conquistas?

No quedaba más remedio que ir en tren, en un tren, con locomotora y todo que salía de Villanueva y el traslado a la Coronela tomaba los sentimentales aspectos de una tierna despedida al emprender un largo viaje.

¡Dicen que no son tristes, las despedidas!  
Dile a quien te lo dijo, que se despidá!

x x x

La salida del Central, a las nueve de la noche, constituía otro típico espectáculo para los habaneros. A la hora señalada dejaba atrás el andén el coloso de hierro y acero que arrastrando algunos vagones de carga y pasaje atravesaba la calle de Zanja, pedía vía libre a fuerza de sonoros campanazos para ganar el campo abierto a través de la Quinta de los Molinos. No obstante su estruendoso y aparatoso avance, rara era la noche que sobre las paralelas no quedaba sin vida un chino vendedor ambulante que temerariamente quería ganar la acera opuesta o algún cochero que dormido sobre el pescante del vehículo no advertía la proximidad del peligro.

Pero no era la de Villanueva la única estación donde salían todos los trenes hacia el interior de la Isla. Los de Vuelta Abajo lo hacían desde la de Cristina situada al final de la calzada de ese nombre y también hacia Matanzas podía uno dirigirse utilizando los llamados vaporcitos de Regla. Estos llevaban al pasajero hasta el otro lado de la bahía para tomar el tren en la vieja estación de Fesser.

x x x

La construcción de la llamada Estación Terminal unificó todas estas vías y su inauguración constituyó un verdadero acontecimiento no sólo para los habaneros, sino para todos los cubanos. Dotada de los detalles modernos hasta entonces conocidos, tenía como principal novedad que la salida y entrada de la capital se llevaba a cabo por los elevados y esto, desde luego, entre otras cosas eliminaba el peligro de los chinos y los cocheros arrollados por las silbantes locomotoras.

Hoy el progreso ha traído consigo muchos medios de transporte y comunicación, guaguas más cómodas o más veloces pero la emotividad del ferrocarril, desde la despedida en el andén hasta la pérdida del humo de la locomotora en el lejano horizonte, no la posee ninguno de ellos.

El tren, como era costumbre arraigada, también tuvo su homenaje en el pentagrama cubano. Sindo Garay le dedicó una de sus más bellas composiciones al Central y una rumbita popular se cantaba en aquel entonces:

"Cuando sobre el pagaré, el pagaré,  
¡Qué gusto te vas a dar!  
Montarás en Cuban Company  
con un pasaje que voy a comprar..."

*M, ay 26/56*