



FRECUENTEMENTE se nos pregunta—y algunos nos califican de impropios— ¿por qué llamamos «descoloridas» a estas «viejas postales» con que ocupamos la atención de nuestros benévolo lectores. Calificamos de descoloridas estas viejas postales, porque, como observará el lector, en su mayor parte están escritas en un estilo borroso; impreciso; sin alifios ni alardes literarios de ninguna clase; incoloro, en fin: tal como aparecen a nuestros ojos el dibujo y la escritura de esas antiguas cartulinas que por largo tiempo yacieron olvidadas en el fondo de un cofrecillo de recuerdos, y que, con sus desdibujados detalles, hablan más a la memoria, que a la vista; menos a la inteligencia, que a la emoción espiritual, que es lo que se trata de despertar, principalmente, al escribir esas Viejas Postales Descoloridas.

Positivamente se cometerá más de un error al citar algunas fechas; pero más que traer a colación el día, el mes y el año exactos, lo que se ha intentado con esas citas—vagas—es aproximar al lector lo más posible a la época que se evoca; y ofrecerle un punto de mira para colocarlo en el ambiente en que vivía el personaje, o se desarrollaron los acontecimientos históricos o sociales que en dichas Postales, con más o menos acierto, se recuerdan. Tal vez también en algunas de ellas repita el autor detalles y sucesos de que ya haya mención en otras anteriores—que es achaque de la vejez caer en tales repeticiones—pero, si es así, digan ustedes lo que nuestros nietos, cuando en casa, de

sobremesa, repetimos más de una vez algún recuerdo:

—Abuelo; que ya nos mordió otra vez ese perro.

También en ocasiones nos advierte algún meticoloso lector, que en tal o cual postal, que acaba de leer, no hicimos mención de este o aquel detalle; ni recordamos ni citamos a tal o cual personalidad que figura en el asunto; y a ello contestamos con esta razón que justifica y confirma nuestro aserto:

—Verdad que no hicimos mención de eso que usted dice; pero no lo achaque ni a olvido, ni a menosprecio: es que la postal estaba tan «vieja y descolorida»... que no veía claro ese detalle.

Abrigamos la creencia de que no encierran estas páginas ningún interés para los lectores jóvenes; pero estamos, por otra parte, convencidos de que los que alcanzaron aquellos tiempos, a que en ellas hacemos referencia, experimentarán, al recorrerlas, una grata impresión, viéndolos desfilarse de nuevo ante sus ojos; cuanto más «descoloridos» e imprecisos, más saturados de la vaga emoción de la «añoranza»; esa compañera espiritual de los que asisten al melancólico espectáculo de la puesta del sol, en el ocaso de sus días.

Y ahora vamos a dar un paseo por

LOS ANTIGUOS MUELLES

Desde que se destruyeron los antiguos y pintorescos muelles de Caballería, San Francisco y la Machina, parece que nos hemos separado del mundo. Antea atracaban a esos muelles infinidad de barcas y bergantines que casi metían debajo de sus tinglados sus

botalones de proa, en la que se ostentaban algún historiado y enigmático mascarón en forma de sirena-diosa; mujer; fanal a estilo de los que usaban las antiguas carabelas, atributos de náutica; monstruos marinos, etc., etc., y que colocados en fila, unas después de otras, tenían el verdadero aspecto de una exposición de raras e imponentes figuras misteriosas del océano.

Se aspiraba, al pasar frente a estas embarcaciones que casi teníamos al alcance de las manos, el penetrante perfume de los países de su procedencia: Mallorca; Canarias; Génova; Alejandría; Barcelona; Cádiz... Y por un momento se hacía uno la ilusión de que vivía en ellos, oyendo las animadas conversaciones y los cantos peculiares de su pintoresca marinería, acompañados por el melancólico gemir de los acordeones y los alegres rasgueos de mandolinas y guitarras... También eran muy sugestivos los nombres de aquellas embarcaciones que en letras de oro o en azul se leían en los grandes rótulos de la proa: «La Bella Mallorquina»; «La Gaditana»; «Rosa de Alejandría»; «La Genovesa»; «Río de la Plata»; «La Niña de Montevideo»; «Atarazanas»; el «Vespero»; el «Ciervo»; «Flor de Malta», etc., etc. Muchos viejos comerciantes iban los domingos por la mañana a los muelles con sus pequeñuelos, para darles una lección práctica de geografía, describiéndoles los países a que pertenecía aquella marina mercante y los productos que transportaban en sus recónditas y amplias bodegas, los cuales iban llenando en grandes y ordenadas tongas aquellos muelles: tercios de tasajo; serones de cebollas isleñas; pipas de vino; botijas de aceite; sacos de harina; cuñetes de manteca; barriles de tarros de cerveza; variada ferretería de Bilbao, etc., etc. Allí mismo, lonja al aire libre, se verificaban las ventas y se hacían las más costosas e importantes transacciones.

Las goletas atracaban en los muelles de Paula, frente a la Alameda, procedentes de las principales ensenadas y bahías de la costa—Banes, Mariel, Cabañas, Cárdenas, Nuevitas, etc.—conduciendo también buen número de pa-

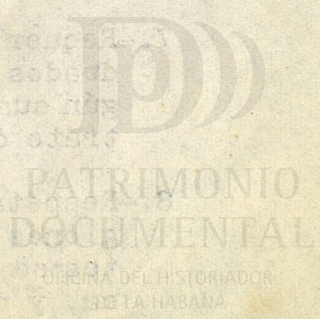
sajeros; y como carga, en su mayor parte, sacos de azúcar y tercios de tabaco en rama. Se veía palpable la gran riqueza de nuestros campos. Recordamos las goletas la «Ligera de Cabañas»; la «Matancera»; la «Flor de Nuevitas»; la «Galatea»; la «Niña»; la Juanita de Cárdenas»; la «Lista»; la «Reglana»; «La Vencedora»; «La Venus»; «La Nueva Amable», etc., etc.

Así como en los otros muelles se paseaba uno por el mundo, aquí en estos era como si se recorriesen nuestros campos: se respiraba en ellos como un ambiente de «guajirería criolla». La carretera central y los camiones acabaron con todo eso.

Algunos viejos ferrumbrosos vapores de rueda, como el «Gloria»; el «Antolín del Collado», etc., etc., anclados en el propio sitio, se empeñaban en hacerle la competencia a estas embarcaciones; como viejos lobos de mar que no pueden tan fácilmente prescindir de su antiguo oficio y andan a la husma de una productiva faena que desempeñar.

Una madrugada del año 94 ó 95, no recordamos la fecha exacta, un desorbitado zagalón astur de diez y siete años, llámese H. anduvo errante por aquellos muelles intentando cambiar un centén y enrolarse de marinero en alguna de aquellas goletas, acabado de robar y encerrar en un baúl donde falleció a D. Pedro Fernández, dueño de una fábrica de ellos en la calle de Amargura, donde aquél trabajaba de dependiente; siendo detenido pocas horas después en la estación de Regla, a la sazón en que trataba de embarcarse para el interior de la isla en uno de los primeros trenes que salían de dicho paradero. Condenado a muerte en garrote vil, D. Nicolás Rivero, director del DIARIO DE LA MARINA, logró que se le cambiara la pena por la de cadena perpetua, la que no cumplió según nos parece recordar; salvado por aquella famosa amnistía de José Miguel que hizo la número uno de la serie.

Sonaban entonces, entre otros, los nombres de los comerciantes Calvo; Quesada; Coro; Francisco Menéndez; Mujica; Jaca; Barraqué; Zugasti; Cano, Cué, Balcells,



Blanch; Juvert y Co.; Jané; Fabra y Riera; Dardet; Boer; Nadal; Jaime Puig; Guañabens; Balet; Prudencio Rabell; Verdú; Castells; Ramón Negra; Mariano Arrufat; Juan Conill; Sala y Masip; etc., etc. La firma de Gratacós Coro y Co., después Coro y Quesada, recibía directos al mes dos y tres barcos cargados de tasajo, desde Montevideo; y cosechas enteras de azafrán y pimentón de Extremadura, en bergantines que salían por el puerto de Huelva, viniendo con ellas expertos agricultores que escogían y separaban para la venta las diversas clases de esos productos. Don Antonio Gilli también fué entonces comerciante muy nombrado por su inteligencia y buena suerte en los negocios; había hecho la base de su fortuna vendiéndoles fusiles de chispa a los confederados del Sur, en la guerra de secesión americana; y también abasteciendo a la Habana, en un momento oportuno, de velas y trabucos de los que fué único receptor durante largo tiempo. Era muy nombrado en aquella época el Banco «Barbon», instalado en el edificio de la calle de Mercaderes, donde también estuvieron el Banco del «Comercio» y las oficinas administrativas del Ferrocarril de la Bahía; casa que perteneció después, si no nos equivocamos, al conocido orador y político cubano doctor Cortina. El más acaudalado comerciante de los antes citados contaba con una fortuna no mayor de trescientos, cuatrocientos, quinientos mil pesos, que hoy posee, como se sabe, el más modesto contratista de carreteras del Estado.

En el muelle de la Machina se levantaba el histórico y famoso Palo, que se destacaba allí como un monumento de fuerza y que servía para mover y descargar grandes pesos. En la Habana era tan popular y típico como el Morro. Los fiñes que discurrían por aquellos lugares lo contemplaban con asombro. Cuando fué desplazado de aquel sitio, pareció como que había dejado «un hueco en el espacio», de tal modo nos habíamos los habaneros acostumbrado a verlo allí años y más años, creyéndolo un monumento inamovible. Pero está visto que todo cae en este mundo; hasta el «Palo de la Machina». Así como el Morro sirve de término de comparación para apreciar la edad de una persona, de la que se dice: «Es más viejo que el Morro», él servía para dar una idea de su fortaleza, diciéndose: «Es más fuerte que el Palo de la Machina». Entre sus grandes servicios históricos figuraba el haber des-

embarcado y puesto en tierra el año 1896 el famoso «cañón Ordóñez», que recorrió las calles desde aquel muelle hasta la batería de Santa Clara en que fué emplazado. Cuando se entraba en la Habana por el puerto se daba con estos tres detalles característicos de la ciudad: El Morro; el caserón amarillo de la Cárcel; y el Palo de la Machina. Estuvo en su sitio desde el año 1843 en tiempos del Capitán General O'Donnell; y lo quitaron el año 1903 durante la presidencia de Estrada Palma para poner el elevado eléctrico, del cual se habla ahora que será quitado; la vida es un eterno desplazamiento; un quitate tú para ponerme yo, en todos los órdenes.

El mayor atractivo de aquellos antiguos muelles eran las visitas que todos los domingos por la mañana se hacía a aquellas goletas, barcas y bergantines; cuya tripulación, desde el capitán hasta el último marinero, sostenía íntima relación de amistad con los familiares y miembros de las casas consignatarias y almacenes importadores de gran importancia a las que obsequiaban con rumbosos e íntimos almuerzos en que los cocineros de a bordo se lucían regalando a los comensales con una rica paella a la valenciana; un apetitoso bacalao a la vizcaína; una estimulante lisa a la isleña; un sabroso tasajo a la argentina; un succulento cordero a la genevesa, etc., etc., todo ello regado, como es consiguiente, con los exquisitos vinos de Cataluña, Mallorca, Italia, etc., etc., bebidos desde luego en el consabido y clásico porrón de a bordo: el Bucaron.

Claro que actualmente, poco más o menos, sucederá lo mismo; pero el hecho de saltar directamente del muelle al barco sin más que agarrarse a la escala y subir a bordo, le prestaba al acto un encanto más directo, que tomar una gasolinera para ir a buscar a la nave obsequiadora allá en un apartado y lejano rincón de la bahía... Aunque suene a paradoja, es lo cierto que el progreso, al acercarse a los hombres, los va separando mas cada día: las largas travesías fomentaban con mayor arraigo las amistades del tránsito; las dificultades y crecido costo de los viajes engendraban con mayor ansia el deseo de visitar un país lejano; día llegará en que un avión enorme nos transporte al pie de las pirámides egipcias en unas cuantas horas; ¡y adiós entonces el misterioso atractivo de los faraones! Ya lo dijo Eca de Queiroz en su «Epistolario de Fradique Mendez». Cuando viajero en el ferrocarril de Palestina—Palestina Company—se oye decir: «Jerusalén: parada y

fonda», se desvanece el dulce candor de la leyenda cristiana. De igual manera cuando el tranvía eléctrico—Rayl Roads Company—repicando su timbre pasa inmediato a las ruinas de los antiguos muelles, los que conocieron su animación y alegría y disfrutaron de aquel acercamiento que los ponía en contacto con los más remotos países, no por lejanos menos próximos, experimentarán la sensación de que se ha roto un lazo y una intimidad que hacía los hombres más humanos...

Las grandes naves, almacenes y depósitos que han sustituido a los antiguos muelles, están desde luego en relación con la enorme importancia comercial que ha adquirido la Habana; pero carecen de aquel franco y simpático ambiente de «aire libre» que tenían aquellos tinglados, bajo los que se cobijaban los comerciantes del antiguo régimen, entre los que el «crédito» tenía más valor que todo el oro del mundo almacenado en los bancos: era una especie de masonería comercial en que ciertos gestos, señas y ligeros chocar de manos tenían el mismo valor que el de las más especificadas escrituras notariales...

La Habana guarda un patriótico recuerdo de aquellos antiguos muelles. Durante los meses del Bloqueo de 1898, en sus amplias naves fueron autorizados por el entonces gobernador civil de la Provincia, don Rafael Fernández de Castro, toda clase de juegos mediante una crecida contribución, cuyo importe total se dedicaba al sostenimiento de las cocinas económicas, gracias a las cuales no pereció de hambre una gran parte de la población habanera.

Ahora está aquello indudablemente más amplio y más limpio; y la entrada del puerto ha ganado mucho con el Malecón que se ha construido a un costado de la bahía, siendo de desear que se lleven a efecto cuanto antes las obras que también han de dotar a la prolongación de aquellos sitios de otros paseos, hasta empatar con la antigua iglesia de Paula; la que se piensa derruir para sustituirla por un bello parque, en cuyo centro se dice que va a erigirse el busto, y mejor sería la estatua, del gran novelista Cirilo Villaverde que tan acertadamente describió aquellos lugares, cuando la Alameda de Paula era el mejor paseo con que contaba la ciudad; y cuando en el sitio que ocupara des-

pues el café de Luz, se levantó el Teatro Principal de la Habana. Además, y ello es lo primero, en ese Hospital de Paula colocó Villaverde el trágico desenlace de su interesante novela «Cecilia Valdés». Honrarlo es una deuda que tiene la Habana con su precia- ro novelista.

Al invocar el nombre de Villaverde y pasear una mirada sobre las espejeantes ondas de la bahía, vienen a la memoria aquellas sus páginas llenas de color y vida en que describe la llegada del bergantín «Velo», a los muelles de Casa Blanca, frente a la casa de Gámiz, en los sombríos tiempos de la trata...

Am, Oct 24/37