

image not found or type unknown



www.juventudrebelde.cu

image not found or type unknown



¡Salud y chinchín! Autor: LAZ Publicado: 21/09/2017 | 06:27 pm

## ¡Salud y chinchín!

Publicado: Sábado 20 febrero 2016 | 10:35:22 pm.

Publicado por: **Ciro Bianchi Ross**

Varios mensajes recibió el escritor con relación a la página del 7 de febrero (Bares habaneros). Bruno Emilio Rea y Gabriel M. Valdés aluden al mojito, uno de los diez clásicos de la coctelería cubana, mientras que Aníbal García y Modesto Reyes Canto recuerdan detalles de interés acerca de algunos de los bares citados en la crónica mencionada, en especial Dos Hermanos y Sloppy Joe's. Sobre este último establecimiento se extiende otro lector: Carlos Villanueva. Roberto Garaycoa y César O. Gómez López escriben para dar la receta del coctel Pepín Rivero, que yo no pude localizar y que, me dicen, aparece en el libro **Cocteles cubanos; 1 100 recetas en el tiempo**, de José Alfonso Castro, publicado con el sello de la Editorial Oriente. Otro lector, Manuel Rodríguez González, ofrece detalles interesantísimos sobre los ferry entre Cayo Hueso y La Habana. Vayamos por parte.

Decía Fernando G. Campoamor, historiador del ron y autor de ese libro delicioso que es **El hijo alegre de la caña de azúcar**, que el mojito era una derivación del draque o drake, un «compuesto» que hasta bien entrado el siglo XIX fue muy demandado en Las Antillas. Añadía Campoamor que lo inventó el corsario de ese nombre, Francis Drake, y se elaboraba con aguardiente. Tenía propiedades curativas. Al menos Ramón de Palma escribió en su novela **El cólera en La Habana (1838)**: «Yo me tomo todos los días a las once un draquecito y me va perfectamente». Para preparar el mojito se vierte en un vaso zumo de limón y una cucharadita de azúcar. Se añade yerba buena y se macera el tallo, no las hojas, a fin de que su jugo se mezcle bien con el limón y el azúcar. Se adiciona línea y media de ron blanco, se revuelve la mezcla y se ponen dos o tres cubitos de hielo en el vaso, que se completa con agua mineral y se adorna con una ramita de yerbabuena.

Sobre 1910 empieza a hablarse en La Habana del mojito batido. Más tarde, cuando se inaugura el balneario de La Concha, en la playa de Marianao, el mojito se convierte en el coctel insignia de la instalación. Han dicho a quien esto escribe que en el bar había dos mostradores. Uno de ellos, en exclusiva, para el mojito, y el otro para todo lo demás. De La Concha, el mojito salta al bar del hotel Florida, en Obispo y Cuba, donde lo asume un barman conocido como Maragato. De allí pasa a La Bodeguita del Medio.

Precisamente al mojito de La Concha se refiere el lector Bruno Emilio en su mensaje. Apunta que había allí un barman llamado Rogelio, que los elaboraba «de manera ejemplar», y precisa que socios de otros clubes acudían a La Concha a deleitarse con ellos. Llegaban desde clubes tan exclusivos como el Havana y el Miramar Yacht Club y el Casino Español, a pasar un buen rato en torno a un mojito en un balneario eminentemente popular, al que se accedía solo con abonar el importe del tique de entrada. En el Club Náutico, cuenta Gabriel M. Valdés, se preparaban asimismo excelentes mojitos y no era raro que un grupo de amigos se jugara al cubilete el pago de la ronda. ¡Salud y chinchín!

Carlos Villanueva expresa que tanto Dos Hermanos, en la Avenida del Puerto, como el Sloppy disponían de habitaciones para que las prostitutas que «hacían la vida» en esas instalaciones se encontraran con los clientes. Añade que cuando se restauró el bar, luego de permanecer cerrado durante casi cinco décadas, se comentó que en su sótano funcionaba una sala de juegos a la que por el alto monto de las apuestas solo los escogidos tenían acceso. Recuerda haber visto allí no pocos plomos de balas incrustados en las paredes. No había quien atestiguara si ocurrieron en esa sala uno o varios encuentros a tiros. Después se supo, sigue diciendo Villanueva, que en los inicios de la Revolución el lugar fue sede de la jefatura de un batallón de Milicias y es de pensar que algunos de sus componentes afinaran la puntería con objetivos colocados en aquellas paredes.

Mi corresponsal, que tiene en su haber un estudio sobre los parqueos olvidados de La Habana, dice que el Sloppy tenía el suyo, subterráneo, en el sitio donde en la década de 1990 se encontraba la carpintería y el departamento de mantenimiento del hotel Plaza, y hoy son los sótanos de la ampliación del hotel Parque Central.

## **Va la receta**

Constantino Ribalaigua, el rey de los cantineros cubanos, aunque era catalán, tenía el coctel Pepín Rivero como una de sus mejores creaciones, junto al Daiquirí y el Presidente, como ya se comentó hace un par de semanas. Rivero dirigió el Diario de la Marina desde la muerte de su padre, en 1919, hasta su prematuro fallecimiento, el 1ro. de abril de 1944. Muy leída fue la columna que durante años publicó bajo el título de Impresiones.

La receta del coctel que lleva su nombre es esta: Póngase hielo en una copa de vidrio y viértase en ella 1,5 onzas de London Dry Gin, una onza de Kuyper Crema de cacao blanco y una onza de leche. Agite los ingredientes y cuélelos en un vaso frío. Decórelo con una llanta de chocolate espolvoreado.

## **Ferrys**

El lector Manuel Rodríguez González aclara en su mensaje que ha publicado varios artículos sobre los ferry ferroviario y de pasajeros, y quiere, con su mensaje al escribidor, ofrecer algunas precisiones sobre el tema. Señala:

«Henry Flagler construyó la línea ferroviaria Florida-Cayo Hueso (1905-1912) como parte de su proyecto de hacer de ese último punto una gran base comercial por su cercanía con Cuba y el Canal de Panamá, en

construcción entonces. Cayo Hueso era el puerto de aguas profundas más meridional de Estados Unidos. El propósito inicial era el de transportar, a bordo del ferry, trenes cargados de mercancías con destino a La Habana.

«El servicio comenzó en enero de 1915 y se construyeron tres ferry: el SS Henry M. Flagler, el SS Estrada Palma y el SS Joseph R. Parrot. Cada uno de ellos podía transportar 26 vagones. La travesía entre Cayo Hueso y La Habana demoraría seis horas».

Recuerda Rodríguez González que aquello fue toda una novedad; algo inédito en la transportación internacional. Lo cataloga como el precedente más inmediato de la actual transportación containerizada. Los vagones hacían la función de los contenedores, solo que poseían ruedas, y abarataban los costos de transporte y manipulación de los cargamentos. Así, un tren de mercancías salía, digamos, de Chicago, abordaba el ferry en Cayo Hueso, llegaba a La Habana y podía continuar viaje a Santiago de Cuba o a cualquier otro punto de la geografía cubana sin que su carga sufriera manipulación de ningún tipo. Puntualiza Rodríguez González en su email: «El ferry se cargaba en media hora, mientras que un barco corriente demoraba entre tres y seis días en cargar el mismo volumen de mercancías. De ahí la ventaja comercial del sistema, que tuvo total aceptación por parte de empresarios, comerciantes y consignatarios».

Añade:

«El tren Havana Special fue una idea de Flagler paralela a los ferry ferroviarios, pero comenzó antes, en 1912. El tren demoraba 38 horas en la ruta Nueva York-Cayo Hueso y allí los pasajeros eran transferidos a trasbordadores que cruzaban el estrecho de la Florida, como el SS Governor Cobb, el SS Cuba y el SS Miami. Según lo que he investigado durante años hasta ahora, no hay evidencias de que los viajeros cruzaran el mar a bordo de los vagones, pues los ferry estaban diseñados solo para vagones de mercancías».

La terminal de aquellos ferry trasbordadores, dice mi corresponsal, era el emboque del Arsenal, adyacente a los muelles que eran entonces de la Pan American —actual La Coubre— y Ward Line —actual Aracelio Iglesias—. A un lado del espigón estaba el emboque del ferry. Aún pueden verse los restos de las líneas férreas que atravesaban la calzada hacia la Terminal de Trenes donde, en un patio, se concentraban los vagones que llegaban de Estados Unidos y los que partían. Del otro lado estaban los referidos trasbordadores del Havana Special. Ese muelle fue el atracadero del SS Florida, el único que quedó en servicio hasta la implantación del bloqueo.

«El viaducto ferroviario, en efecto, fue seriamente dañado por el ciclón de 1935. La base de los ferry ferroviarios se trasladó a Palm Beach y la duración del viaje hasta La Habana era entonces de 18 horas. Se construyeron dos nuevos ferry: el New Grand Haven, en 1951, y el City of New Orleans, en 1959. Transportaban 56 vagones cada uno.

«Cabe mencionar que el ferry City of Havana, que desde Cayo Hueso transportaba viajeros en sus automóviles, siguió usando el antiguo viaducto de Flagler reconstruido como autopista en 1938, la actual Overseas Highway. Ese ferry de pasajeros, en servicio entre 1956 y 1960, era el mayor de toda el área pues transportaba 500 pasajeros y 125 automóviles. Atracaba en el emboque de Hacendados en la ensenada de Atarés y resultó un éxito comercial al igual que los ferry ferroviarios», finaliza su mensaje Manuel Rodríguez González, y el escritor pasa a otro tema.

## ¿Qué pasó con mi abuelo?

El lector Ramón de Armas refiere en su mensaje que su abuelo, español llegado a Cuba alrededor de 1881 con unos 18 años de edad, no aparece en ningún registro «aun cuando trabajó, creó una familia, se jubiló y recibió pensión que, a su muerte, disfrutó mi abuela hasta su fallecimiento».

Imagino que el registro al que se refiere el lector sea el de extranjeros. Inquieta: «¿Qué sucedió con los españoles residentes en Cuba luego de la intervención norteamericana y posteriormente al constituirse la República? ¿Les fue obligatorio registrarse como extranjeros o les fue otorgada automáticamente la ciudadanía cubana? ¿Si no se registraron, cuál fue entonces su estatus?».

La respuesta que el que esto escribe puede ofrecer ahora al interesado, quizá no sea la más completa. Sobre el tema, el escritor tiene más datos de los que ofrece aquí, pero se niegan a aparecer en un archivo que se caotiza por día.

Según el censo que el Gobierno de ocupación norteamericano acometió en la Isla en 1899, residían en Cuba 129 236 españoles de nacimiento. Una cantidad significativa si se toma en cuenta que el país tenía una población total de 1 572 797 habitantes.

En 1902, una ley de la recién proclamada República dispuso que todos los extranjeros que lo solicitaran se considerarían como cubanos de nacimiento. Imagino que el abuelo de De Armas se habrá acogido a los beneficios de esa ley.

<http://www.juventudrebelde.cu/columnas/lecturas/2016-02-20/salud-y-chinchin>