

Los camellos habaneros



Por Leonel Nodal

Aunque resulte insólito, la capital cubana fue durante casi 15 años la única ciudad del mundo poblada por unos peculiares camellos, que acudieron en auxilio de los habaneros para ir de un lado a otro, en el momento más crítico del transporte urbano.

Visitantes extranjeros se sorprendían a su paso imponente, dignos de respeto en su titánica tarea diaria de trasladar a miles de hombres, mujeres y niños a lo largo de grandes distancias.

Los camellos se convirtieron en una atracción única de La Habana. Historiadores los califican hoy de “emblemáticos” de una ciudad en dura batalla para superar una de sus peores etapas.

Los turistas cazaban el momento de filmarlos o tomarse junto a ellos la imprescindible foto del recuerdo, sobre todo cuando se detenían, respetuosos, ante la luz roja de los semáforos.

En realidad, todo comenzó en noviembre de 1994, cuando los habaneros vieron irrumpir frente al céntrico Capitolio un novedoso vehículo, similar a un largo vagón de tren, con el techo hundido en medio de dos tramos más altos, montado sobre un tráiler de camión de 18 grandes ruedas de goma, tirado por una cuña equipada con un potente motor, capaz de movilizar hasta 300 personas.

En principio se pensó llamarlos trenbus, en alusión a la simbiosis de de tren y ómnibus. La empresa operadora los nombró Metrobus, por cumplir una misión semejante a la del metro en otras ciudades: cubrir largas distancias con pocas paradas.

Al final se impuso el humor criollo y el bautizo callejero le estampó para siempre el nombre de "camellos". En señal de respeto al mandato público, la empresa adoptó la figura del camélido como símbolo de su imagen corporativa.

El original vehículo surgió como solución emergente ante la parálisis de unos 2 500 ómnibus que existían en La Habana, tras el derrumbe de la Unión Soviética y países socialistas de Europa del Este, en particular de Hungría, principal proveedor de la Isla.

Severas restricciones en los hidrocarburos que Cuba importaba de la URSS, a la vez principal mercado de sus exportaciones, asociado al bloqueo económico impuesto por Estados Unidos, carencia de partes y piezas de repuesto, dejaron a pie a los cubanos.

El peculiar diseño de los vehículos obedecía a la necesidad de acomodar el remolque de forma que pudiera contar con varias puertas de acceso en sus diferentes niveles. El tramo acoplado al dispositivo de rotación de la cuña tractora sería llamado con el tiempo "el balcón" o "la barbacoa".

La capital llegó a disponer de unos 200 que cubrían los recorridos de siete rutas: desde el M1 hasta el M7 cada una con un color diferente: rosado, azul, amarillo, verde, anaranjado, carmelita y rojo.

El camello dejó chiquitas a las "guaguas", nombre criollo de los autobuses. En su mejor momento llegaron a movilizar cerca de medio millón de pasajeros diarios.

Solo poseían 58 asientos de plástico. Los demás pasajeros debía permanecer de pie. A las largas filas en las paradas para abordar los camellos se sumaba, una vez adentro, el calor por la poca ventilación, el apretujamiento y todas las molestias presumibles.

La picardía popular llegó a comparar un viaje en un camello habanero con las aventuras imaginables en el legendario Expreso de Oriente, salpicadas de "lenguaje de adultos, sexo y violencia", como advertían las películas prohibidas para menores.

Tal vez fuera una exageración, pero sin dudas un paseo en los camellos habaneros era una experiencia inolvidable.

El último camello que recorrió La Habana lo hizo el domingo 19 de abril de 2008. Los sustituyeron nuevos y más confortables autobuses articulados de fabricación china, que operan con el nombre de Metrobus.

<https://www.radiohc.cu/index.php/de-interes/caleidoscopio/145112-los-camellos-habaneros>



Radio Habana Cuba