

**iVIVA
CUBA!
H
iVIVA
CUBA!**

Lut Baten

**DAVIDSFONDS
UITGEVERIJ**

Dirk Tieleman

**60
JAAR
REVO
LUTIE**



Opgedragen aan onze kleinkinderen.

Tieleman, Dirk en Baten, Lut
iViva Cuba! 60 jaar revolutie

© 2018 Davidsfonds / Standaard Uitgeverij nv,
Rijnkaai 100/A11, B-2000 Antwerpen en
Dirk Tieleman en Lut Baten
Gemaakt onder licentie van Davidsfonds.
'Davidsfonds' is het geregistreerde
merk van Davidsfonds vzw, Quinten Metsysplein 12,
3000 Leuven.

www.standaarduitgeverij.be
info@standaarduitgeverij.be

Vertegenwoordiging in Nederland:
New Book Collective, Amsterdam
www.newbookcollective.com

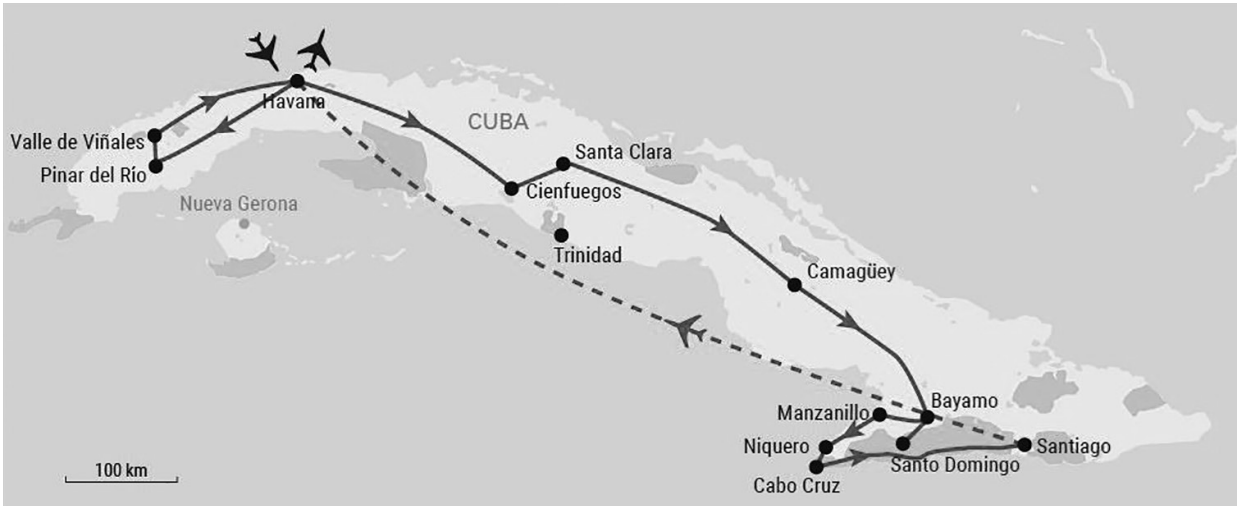
Eerste druk september 2018

Omslagontwerp: Herman Houbrechts
Opmaak binnenwerk: Daniël Peetermans
Fotografie: Dirk Tieleman

Op de website cubatieleman.com kun je meer foto's,
recepten, verhalen en info over de cultuur
(o.a. muziek, dans, erfgoed, glasramen...) vinden.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of
openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch,
mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op welke wijze ook, zonder
voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

ISBN 978 90 5908 930 3
D/2018/0034/97
NUR 686



INHOUD

INLEIDING DOOR HERMAN PORTOCARERO	6
I. HET BEKOORLIJKE, KWETSBARE CUBA	9
Cienfuegos	12
Een Chevrolet uit '47	14
CUC's	16
Licht en donker	18
Rum en sigaren	21
De bloqueo	22
De rakettencrisis	25
Peso's	26
De roep van het land	27
II. CUBAANSE STEMMEN	35
Terug naar Cienfuegos	37
Gloria – Evita – Ramona – Kiki	40
Vlaanderen in Cuba I	68
Gloria en Miguel	70
Met de trein naar Santa Clara	74
Laureen – Ana Vivián – Rubio	79
Naar het graf van Che Guevara in Santa Clara	97
Vlaanderen in Cuba II	101
Met eigen vervoer naar Camagüey	104
Manuela en Manuel – Julia	107
Vlaanderen in Cuba III	121

III. DE ROUTE VAN DE REVOLUTIE 127

Bayamo	129
Santo Domingo	133
La comandancia	138
Manzanillo	144
Carlos Ostel de Céspedes	150
Playa Las Coloradas: el desembarco	152
Cabo Cruz	156
Alegría de Pío	160
Verder naar het zuidoosten	168
La Plata	171
Santiago de Cuba	175

IV. CUBA LIBRE 187

Tamara – Carlos	188
Vlaanderen in Cuba IV	203
Victoria – Luis Bello – Carlos – Clara – Jorge en Diana	211
Terug naar Havana	235
Ángel – José Hasán	239
¿Cuba libre?	255

INLEIDING

door Herman Portocarero,
gewezen diplomaat op Cuba

Door mijn grote vertrouwdheid met Cuba en zijn mensen vind ik het moeilijk nog een onbevangen blik op land en volk te hebben. Er zijn te veel ervaringen, te veel contradicties, er is te veel gehechtheid ook. Als diplomaat in Havana heb ik me, heel bewust, nooit tevredengesteld met officiële waarheden. Ik heb de maatschappij willen kennen, eerder dan de instellingen en hun discours. Maar ik heb ook altijd respect gehad en getoond voor het land als zodanig, sinds meer dan een halve eeuw hoe dan ook weerspiegeld in een politiek systeem van eigen bodem – voor het eerst in de Cubaanse geschiedenis.

Zoals haast overal loopt de maatschappij in Cuba ver voorop op politieke evoluties. In officiële onderhandelingen noemde ik Cuba ooit zonder nuance ‘een communistisch land’. Ik werd meteen gecorrigeerd door mijn gesprekspartner: *Cuba is een land met een communistische regering.*

Ik leerde dat onderscheid goed kennen en begrijpen. De revolutie zag en ziet zichzelf als de voortzetting van het streven naar erkenning en respect van Cuba, dat in feite al begon aan het einde van de achttiende eeuw. Het communisme kan daarom geen aanspraak maken op exclusiviteit als het gaat om de complexe persoonlijkheid van het land, gevormd door een geschiedenis en een bevolking die uniek zijn in de regio en zelfs in de wereld.

De conclusie is dat de Cubaanse maatschappij, in tegenstelling tot het grijze imago van conformisme aan een politiek systeem, nét onder de oppervlakte eindeloos geschakeerd, creatief en levendig is. Voor en tegen ‘het systeem’, gevat in de contradicties tussen vaderlandsliefde en vrijheidsdrang, tussen idealisme en materiële verzuchtingen, de vraag of alle offers van de voorbije halve eeuw het waard waren. Maar ook met een *carpe diem*-mentaliteit dankzij die zaken die nu eenmaal niet te controleren zijn bij een Caraïbische bevolking: muziek en sensualiteit. Het licht mag uitgaan in een

urenlange *apagón*, maar we redden ons met een fles rum en maken muziek, als het niet anders kan *con un palo y una lata* – met een blikje en een stok.

Dit boek gaat de moeilijke en pijnlijke aspecten niet uit de weg. Politiek en emigratie hebben families en generaties verdeeld. De hele economie berust op een dubbele moraal. Het behoud van de authentieke sociale verworvenheden stuit op harde budgettaire feiten: hoge levensverwachting, laag geboortecijfer, dus dure sociale zekerheid. De trage economische hervorming berust op wantrouwen ten opzichte van initiatief en terechte vrees voor sociale verdeeldheid wanneer competitie weer de norm wordt in plaats van de steeds aanwezige maar bedreigde solidariteit.

De ingrediënten voor de toekomst zijn dus bekend, maar niet hoe ze zullen worden gemengd, en met welk resultaat.

Eén gevecht blijft de moeite waard: dat om de uitzonderlijke persoonlijkheid van het land te behouden. De Cubaanse spirit van nooit opgeven – *aquí no se rinde nadie* – vertalen in manieren die goed zijn voor de nieuwe generaties. Hoezeer ik vanwege mijn beroep ook door een politieke bril heb leren kijken, voor dat gevecht wil ik nog mee op de barricade staan.

Ik kan hier mijn ideeën en idealen over hebben, maar uiteindelijk komt de keuze van hun toekomst slechts de Cubaansen en Cubanen toe. Daarom is het goed hen zo vaak aan het woord te laten als dit boek doet.

Cuba is steeds een universeel kruispunt geweest en gebleven, zoals de diversiteit van de mensen illustreert. Maar hoezeer het zichzelf ook op de wereldkaart heeft geplaatst, het is uiteindelijk een klein en kwetsbaar land, overlevend dankzij spirit, eindeloze veerkracht en trots. Het verdient respect.

¡Suerte, Cuba!



In Cuba is alles nog zoals vroeger.

I

**Het
bekoorlijke,
kwetsbare
Cuba**

'La pura Cuba'

'Het pure Cuba'

Al een paar jaar loop ik met het plan rond om naar Cuba te reizen. De situatie is er niet te houden, zegt men mij. Het regime zal kapseizen. Het zal worden meegesleurd in de vaart der volkeren. Gisteren was het land nog communistisch en onvrij, morgen is het kapitalistisch en vrij; vandaag is het nog 'authentiek'. Het wordt hoog tijd om erheen te reizen.

Ik waan me 25 jaar terug in de tijd. April, mei, juni 1992. Toen reisde ik 80 dagen lang met de motor door de voormalige Sovjet-Unie. 12.000 kilometer. Het despotische communisme was afgeschreven en de strakke unie was pas uiteengevallen in een GOS, een los Gemeenebest van Onafhankelijke Staten met Rusland op kop. In die transitieperiode reed ik met een cameraman en een geluidstechnicus tussen de nieuwe linies en grenzen. Een motor leek ons het perfecte vervoermiddel om overal achter het gewezen IJzeren Gordijn te gaan kijken. Toen we vertrokken wisten we niet wat ons te wachten stond, of we vrij zouden kunnen rondrijden, of er überhaupt wegen waren. Er was geen Europ Assistance. Er waren geen internationale bankverrichtingen mogelijk en we moesten voor 1 miljoen oude Belgische franken cash dollars meenemen. Toch reden we met de BMW's waar we wilden. Er was geen strikt toezicht zoals voorheen. We proefden, hoorden, roken en voelden het onmetelijke land en zijn mensen en de omwenteling waarin ze waren meegesleurd. De rode mensen werden businessmensen, die nog niet wisten dat het verkeerd zou aflopen. Ik praatte honderduit met hen en zij stelden er in hoge mate prijs op met mij te converseren. Het was het einde van een nachtmerrie in een oude, vertrouwde omgeving.

Hoe zou het er in Cuba aan toegaan? Zou het al in de overgangsfase zitten van een rigoureuus naar een libertair systeem? Zouden Cubanen vrij mogen, durven, willen spreken? Zou ik overal toegang hebben? Daagt er een ander perspectief? Vergelijkbare vragen met 25 jaar geleden, maar minder beklemmend. Cuba is zeker niet zo gesloten als de Sovjet-Unie was. Het waren allebei socialistische landen, maar er is een wereld van verschil.

Vrienden varen rond in de Caraïben met de Lazuli, een catamaran van 13 meter lang. Gi is de schipper, Lien zijn vriendin. Zij varen van Colombia naar Cuba, ik kan met hen mee. Alweer in 80 dagen. November en decem-

ber 2016, januari '17. Ik vind een boot een nobel vaartuig. Hij meert aan in baaien waar niemand komt, benadert een eiland vanuit een onverwacht perspectief. Het is geen vehikel dat brutaal een land binnenraast. Wellicht kan ik vanuit een haven gemakkelijk rondreizen en me persoonlijk van de stand van zaken op Cuba vergewissen.

Ik win inlichtingen in. Een domper. Vanuit zee aan land gaan via een aanlegsteiger in een vissershaventje, op een strand of in een inham is in Cuba verboden. Er mag wel overal worden geankerd en overnacht, maar men kan niet aan wal gaan. Er zijn slechts vijf *marinas* waar plezierboten worden ingeklaard. Het regime houdt de lijn strak. Vrijheid lijkt nog geen optie. Zou Cuba toch nog even rigide zijn als de Sovjet-Unie was? Ik besluit hoe dan ook te vertrekken. Ik reken op mijn goede gesternte, net als destijds. Een bevriend koppel vaart mee. De trip loopt van het Nederlandse eiland Aruba voor de kust van Venezuela via Colombia en Jamaica naar Cuba. Zo'n 1500 zeemijlen over woelige wateren. Vaak wordt er dag en nacht gevaren. Na zo'n 50 dagen bereiken we onze bestemming.

Cienfuegos

Het is 18 december 2016. In Europa wintert het. We leggen aan in de *marina* van Cienfuegos op de zuidkust van Cuba. Cienfuegos betekent 'Honderd Vuren'. Het onthaal is er gul en gastvrij, totaal in tegenstelling met wat me was voorgespiegeld. We mogen nagenoeg onmiddellijk aan wal. Wat een verschil met onze entree in Jamaica zo'n veertien dagen eerder, waar het inklaren bij de douane, de gezondheidsdienst en de dienst immigratie een volle 24 uur duurde. Zo lang mochten we niet van boord. Of hoe een land dat rigide wordt geacht, kan verschillen van een ander dat als libertijns beschouwd wordt. We zijn benieuwd welke verrassingen Cuba nog meer in petto heeft.

Ik ben onmiddellijk onder de indruk van de stad. Cienfuegos ligt aan een prachtige baai met een kilometerslange *malecón* of wandeldijk en een indrukwekkend brede hoofdlaan naar het centrum met een middenstrook vol eeuwenoude bomen en aan de zijkanten grootse koloniale gebouwen uit

de zeventiende eeuw. Hoge gaanderijen moeten toen de Spaanse dames beschuttende schaduw hebben geschonken zodra ze uit hun paardenkoetsen stapten. Net als zij nemen wij een koets in de verzengende hitte. De tijd lijkt hier te hebben stilgestaan. Op de bok zit een veertiger. De zon priemt doorheen het dunne zeil dat over de koets is gespannen. Ik test mijn Spaans. ‘¿El sol es siempre tan caliente?’ Of de zon altijd zo brandt? ‘No, señor, es simplemente caliente’ – het is gewoon warm. Hij vraagt beleefd waar ik vandaan kom. ‘Soy de Bélgica’, antwoord ik. Deze stad, ver weg van onze koude windstreek, is helemaal anders dan de steden onderweg en zelfs dan ik in mijn hele leven al heb bezocht.

De koetsier voert ons eerst door enkele straten waar de leegte nadrukkelijk aanwezig is, maar waar overal mensen achter traliewerk in portieken luidkeels converseren met hun overburen of dromerig voor zich uit staren. Daarna rijdt hij door drukke winkelstraten waar een bonte mengeling van blanken, zwarten, mulatten en Chinezen rondwaart in een gezellige drukte, helemaal niet zo onguur en bedreigend als in Kingston, Jamaica of Medellín in Colombia. De voetgangers zijn overal gemoedelijk. Ze hebben tijd en zijn duidelijk met elkaar vertrouwd, want ze houden geregeld halt om een praatje te maken. De paardenhoeven denderen over het asfalt. Hier en daar knalt een brommer, maar het drukke getoeter en geknetter van andere zuiderse steden ontbreekt.

Dit is een stad op mensenmaat zoals ze nergens nog te vinden is. Het schaarse verkeer gaat stapvoets. Hier heerst geen beklemmende anonieme drukte op grote wegen en fly-overs zoals in de steden die we tot nog toe bezochten tijdens onze reis, de metropolen in Europa of in Argentinië, Chili, Australië, China en Myanmar die ik in de voorbije jaren heb aangedaan. Dit is een heel unieke en aparte stad, die nog niet gedomineerd wordt door de auto en andere hitsige vervoermiddelen. Deze plaats is nog niet opgenomen in de verenigde wereld, waar alles wordt gestandaardiseerd, geglobaliseerd en gedemocratiseerd. Hier is alles nog zoals vroeger. Er rijden paardenkoetsen, fietsen en *bicitaxis* – omgebouwde driewielers –, een aantal aparte constructies op een vreemd onderstel en af en toe ook een oude Amerikaan-

se auto uit de jaren veertig of vijftig van de vorige eeuw. Het lijkt wel of deze stad niet tot de uniforme wereld wil behoren, anders wil blijven.

Ik vraag me af hoe de hoofdstad Havana oogt. Zou ze al ingepalmd zijn door de moderniteit? Mijn nieuwshonger is aangescherpt. Hoe is Cuba? Is het een land zoals Noord-Korea, waar een dictator alles te zeggen heeft en er een onverbiddelijke communistische koers wordt gevaren? Hoe zijn de Cubanen? Zijn ze eilandbewoners die van de rest van de wereld zijn afgesloten, permanent in de gaten worden gehouden en hun lot willoos ondergaan? De ontvangst in de haven lijkt erop te wijzen dat dit misschien niet zo is.

Een Chevrolet uit '47

Ook Gloria, een vlotte, zelfstandige Cubaanse vrouw met wie we hebben afgesproken, is helemaal anders dan verwacht. Ze is vlot ter taal en heeft vervoer naar en verblijf in Havana voor ons geregeld. Zij zal ons Cuba en de hoofdstad van alle kanten laten zien. Daarvoor heeft ze geen officiële toestemming nodig. Die tijd blijkt lang voorbij.

's Anderendaags staat er een grote Amerikaanse Chevrolet stationcar uit 1947 voor ons klaar waar we makkelijk met z'n zevenen in kunnen. We rijden eerst over weg nummer 12 en snel daarna over de A1, de *Autopista Nacional* of centrale autoweg. Dat is een bezienswaardigheid op zich. Hij werd na de revolutie van 1959 aangelegd en heeft op verscheidene stukken tweemaal drie tot zelfs vier rijstroken, maar er rijdt nauwelijks verkeer over. De weg was indertijd dan ook als landingsstrook bedoeld. Nu wordt hij gebruikt door paardenkarren en -koetsen, voetgangers, fietsers, ruiters, tot op de draad versleten auto's en oude Russische vrachtwagens. Onder de bruggen staat steevast een menigte te wachten op vervoer en leuren venters met landbouwproducten. Auto's die passagiersruimte overhebben zijn verplicht lifters mee te nemen.

Ik geef mijn ogen de kost. Er liggen grote stukken braakland langs de autoweg, begroeid met doornig, ondoordringbaar struikgewas, de *marabú*, die onuitroeibaar zou zijn. Hoge koningspalmen priemen in de blauwe



Op reis met een stationcar uit 1947.

lucht. De chauffeur vertelt dat het hout waardeloos is, de Cubanen doen er niets mee. Ze hebben honderden soorten palmbomen en nauwelijks nog tropisch woud. Daarvan is zeker hier, op weg naar Havana, niets meer over. Alles werd tussen de twee wereldoorlogen gekapt om er suikerriet te planten. Suikerriet was decennialang het voornaamste landbouwgewas van dit land. Cuba was suikerverslaafd. Maar door de opkomst van suikerbieten is suikerriet niet langer de enige bron van suiker. Daar wil ik graag meer over te weten komen, maar de chauffeur praat liever over zijn auto.

Hij heeft hem geërfd van zijn grootvader, die een medestrijder was van Fidel Castro. De wagen werd na de revolutie in beslag genomen bij een rijke reder en werd vanaf dan gebruikt om de nieuwe leiders te vervoeren. De chique wagen bleef familiebezit en werd uitgebouwd met een achtcilindermotor in V-vorm en een automatische versnellingsbak uit de Russische staatsieauto Volga Chaika. Er zit ook een Lada-ophanging in. De chauffeur heeft die stukken zelf in de voormalige Sovjet-Unie gekocht, op transport gezet en ineengeknutseld. Daarna heeft hij zijn voertuig opnieuw gespoten en een nieuw leven gegeven.

Vandaag, zoveel jaren later, is het beste eraf. De deuren kunnen alleen van binnenuit worden geopend en gesloten, de sierlatten op de binnencarrosserie hangen los, uit het instrumentenbord bengelt een kluwen draden en de vering van de stoelen heeft haar beste tijd gehad. De man rijdt nu op de lange afstand. Officieel is hij taxichauffeur en mag hij het grondgebied van Cienfuegos niet verlaten, maar telkens opnieuw lapt hij dit aan zijn laars voor het grote gewin. Een rit brengt hem 20 CUC op per persoon, dat is een maandloon voor een gemiddelde Cubaan.

CUC's

De CUC, de Cubaanse convertibele geldeenheid, is de speciale munt op Cuba voor de toeristen, die ongeveer evenveel waard is als de euro. Het is een gewild betaalmiddel, net als de dollar vroeger. De meeste Cubanen proberen CUC's te verdienen. Ze spelen daarom taxi, verhuren kamers, bieden voedsel

aan. Dat mag nu allemaal. Met CUC's krijgen ze toegang tot de wereld van koelkasten, ventilators, televisies, stereoketens, huishoudtoestellen, shampoo, haarverf, tandpasta, deodorant, toiletverfrisser, bier, rum maar ook flessenwater. Dat wordt allemaal in de CUC- of toeristenwinkels verkocht.

De CUC bestaat naast de Cubaanse peso, de CUP. Die is slechts een fractie waard van de CUC. De wisselkoers bedraagt 1 CUC voor 25 peso. Met de peso worden de dagelijkse verbruiksgoederen gekocht, vooral eetwaren. Drank is een luxeproduct. In Cuba leven dus twee soorten mensen: zij die beschikken over CUC's, en zij die er niet aan kunnen komen. Ik vraag me af hoe dit dubbele muntsysteem te rijmen valt met een socialistisch of communistisch systeem waarin iedereen in principe gelijk is.

Rond Havana wordt het wegennet complexer en het verkeer drukker. Ik zoek naar richtingaanwijzers maar zie er geen. Er ligt een brede ring rond de stad, er zijn grote rotondes. Opritten voegen zich bij de hoofdweg en geleidelijk ontstaat een stroom auto's die over en onder elkaar rijden. Een tobogan zoals in elke wereldstad. Zou Havana dan toch een internationale stad zijn als een andere?

We komen uit op de *malecón*. Kilometerslang rijden we langs de Golf van Mexico. Veel verkeer is er niet. De golven slaan tegen de hoge muur en spatten over de weg. Hier en daar zitten jonge mensen in de verte te turen. Er rijden enkel opzichtige Amerikaanse wagens met open dak uit dezelfde periode als de onze waarin jolige toeristen zich door de stad laten voeren. Er zijn ook nieuwe, dikwijls Chinese wagens. Volgens Gloria zijn dat de auto's van de hoge ambtenaren van het regime.

We vervolgen onze weg naar Vedado, een betere wijk, waar we een onderkomen vinden in een herenhuis uit de vroege jaren twintig dat toebehoort aan een oudere dame. Ook zij heeft haar verhaal. Het huis was familiebezit en werd na de revolutie verbeurd verklaard. Een nieuwe revolutionaire instantie nam er haar intrek. Pas na 2011, enige tijd nadat Raúl Castro de functie van president had overgenomen van zijn broer Fidel, werd het eigendomsrecht opnieuw erkend. Mensen mochten weer vastgoed bezitten, kopen en verkopen. Het huis waar we logeren stond intussen leeg en de

eigenares kon haar rechtmatig bezit bewijzen. Ze nam er opnieuw haar intrek samen met haar man. Nadat hij gestorven was, verhuisde ze naar een kleinere stek en renoveerde de oudere woning om die per verdieping te verhuren aan toeristen. We betalen 30 CUC, zeg maar 30 euro per kamer.

We kijken rond in onze *casa*. We hebben de hele gelijkvloerse verdieping gehuurd, die bestaat uit een woonkamer met twee zware sofa's in skai voor een televisie die blijkbaar nooit wordt uitgezet, drie kamers met wiebelen-de bedden, twee badkamers en een keuken met een grote koelkast die niet koelt. Alles is kitscherig ingericht met genretaferelen aan de muren. Overdag is de elektriciteit afgesloten en het water gerantsoeneerd. De schipper en zijn vriendin zijn elders gelogeed op een eerste verdieping met uitzicht over de *malecón*. Zij hebben twee slaapkamers ter beschikking en betalen ook 30 CUC voor de twee kamers.

Tegenover de huizen is een gezellig privérestaurant. We eten er goed en de bediening is uitstekend. Sinds een twintigtal jaar mogen mensen een *casa* verhuren en een restaurant uitbaten. Het gaat er vrolijk aan toe, maar bij mij rijzen steeds meer vragen. Is Cuba de weg ingeslagen van een marktgericht systeem, van het kapitalisme? De economische liberalisering met particuliere diensten voor de toeristen zoals taxi's, bed and breakfasts en restaurants is op gang gekomen, maar de vraag blijft relatief klein. Het bezit en de vrije verkoop van huizen is wel een verregaande verandering in het Cubaanse socialistische systeem. Wellicht doet het afbreuk aan de collectieve waarden van gelijkheid, solidariteit, belangeloosheid en bescheidenheid die overal worden geafficheerd. Hoe zal het regime daarmee omgaan? Het heeft het altijd al moeilijk gehad met eigendom, bezit en patent.

Licht en donker

We verkennen de stad. De stadsbussen zijn goedkoop, maar abominabel en krakkemikkig. Het grootste deel van het personenvervoer gebeurt in privévrachtwagens, de *camiones particulares*. Dat is nog goedkoper, maar het zijn echte beestenwagens die stinkende walmen uitbraken. Wij nemen