

In Cuba

De trein naar Guantánamo

Van Jeroen Vogel verschenen

In Australië: Twee jaar in het land daaronder
In Vietnam: Met 100cc van Saigon naar Hanoi
In Nederland: Op reis door een klein koninkrijk
In de Amerika's: Van de ijsberen naar de pinguïns... met de bus!
In Cuba: De trein naar Guantánamo

**U vindt alle informatie over de boeken en de schrijver op
www.deschrijvendereiziger.com**

ISBN 9789464180237
© 2020 Jeroen Vogel
Eindredactie: Sharai Hoekema

Alle rechten voorbehouden.

Jeroen Vogel

In Cuba

De trein naar Guantánamo



OVER DE AUTEUR

Jeroen Vogel (Hoorn, 1981) is schrijver van uiteenlopende reisverhalen. Op 18-jarige leeftijd ging hij als uitwisselingsstudent naar de Verenigde Staten en keerde terug met het reisvirus. Sindsdien is hij op vele werkvakanties geweest, waarbij hij in het buitenland aan de slag ging op bijvoorbeeld grote campings of boerderijen. Hij heeft drie zomers in de Verenigde

Staten als zomerkampbegeleider gewerkt.

De laatste jaren kenmerken zijn reizen zich vooral door een hoog 'trektochtgehalte,' waarbij het startpunt en de bestemming bekend zijn, maar de reis zelf in alle vrijheid verloopt. Op deze manier reisde hij in 2015 met het openbaar vervoer van de ijsberen naar de pinguïns (*In de Amerika's*). En in 2018 werd hij de eerste man ooit die de "Bryson Lijn" bewandelde, geïnspireerd door de Amerikaans-Engelse reisschrijver Bill Bryson en diens boek *The Road to Little Dribbling (In Groot-Brittannië)*.

INHOUD

1. De trein van 14.00 uur naar Pinar del Rio *7*
 2. De trein van 09.00 uur naar Havana *34*
 3. De trein van 20.50 uur naar Matanzas *56*
 4. De trein van 20.00 uur naar Ciego de Ávila *78*
 5. De trein van 22.52 uur naar Santiago de Cuba *97*
 6. De trein van 17.30 uur naar Guantánamo *122*
- Epiloog: De Baracoa Desperado Club *141*

1

De trein van 14.00 uur naar Pinar del Rio

“Een kaartje naar Guane, alstublieft.”

De lokettist met het bolle hoofd keek me glazig aan. “Viazul.” Het klonk als een bevel, maar op een bord met bestemmingen achter hem stond toch echt Guane.

Maar plotseling snapte ik de man. “Oh, omdat Astro alleen voor Cubanen is?”

Hij knikte kort. Herkende ik daar een spijtige blik?

Wat ik al dacht. Ik was een buitenlander en kon alleen bij het veel duurdere Viazul een kaartje kopen. Astro was de goedkope busmaatschappij met oudere voertuigen zonder airconditioning. Zwaar gesubsidieerd, alleen voor Cubanen, niet altijd ‘geheel volgens schema.’ Viazul, dat de centen juist binnen bracht, werd daarentegen aangeprezen als modern, stipt en comfortabel. Het was volgens enkele Nederlands reisblogs zelfs een volwaardig alternatief voor iedereen die niet per huurauto het eiland verkende.

Het bestaan van de twee busmaatschappijen was een vorm van economische apartheid die het toerisme blootlegde als een industrie, een financiële noodzaak in een land dat het Amerikaans imperialisme boycotte en in ruil daarvoor werd beloond met een handelsembargo. De toerist bracht poen met zich mee en die hoorde niet thuis in de gesubsidieerde Astro-bus. Mensen met geld, zowel toerist als Cubaan, waren meer dan welkom bij Viazul.

Ik liep door het busstation van Havana. Viazul zat op de eerste etage in een kantoor met airconditioning.

“Een kaartje naar Guane, alstublieft.”

De jonge lokettiste keek me kippig aan. “Waarheen?”

“Guane.”

“Wij rijden niet naar Guane.”

“De man van Astro zegt Viazul.” Ik sprak slecht Spaans en wist me al helemaal geen raad met de verleden tijdsvormen. In het kantoor hing een routekaart. De route ten westen van Havana ging naar Pinar del Rio en Viñales. “Mag ik een kaartje

naar Pinar del Rio?”

“Morgenochtend kun je een kaartje kopen. De bus vertrekt om negen uur.”

De moderne touringcars van Chinese makelij – van het merk Yutong – waren een recente verschijning naast de Amerikaanse oldtimers en de Russische Lada’s. In ieder voertuig weer- spiegelde een tijdperk, een suikeroompje. Niet dat er nog veel auto’s te zien waren toen we eenmaal buiten de hoofdstad west- waarts reden. De meeste oldtimers zijn immers taxi’s en die rijden natuurlijk vooral waar de klandizie zich bevindt. Daarom was de zesbaanssnelweg buiten Havana vrijwel leeg. Er waren meestal meer voetgangers en fietsers in de berm dan er auto’s zichtbaar waren op de hele weg.

We stopten vaak onder viaducten om lifters in te laten stap- pen. Ik zag ze nooit betalen. In Las Terrazas, waar een jungle- resort was opgetrokken rond een rivier met zwemplekken, stapten er alleen toeristen in en uit. En na drie uur rijden stap- ten er op het busstation van Pinar del Rio alleen Cubanen en één toerist uit.

“De bus naar Guane?” vroeg ik aan het loket.

“De Astro-bus naar Guane gaat vanavond om 18.00 uur. U kunt vanmiddag een kaartje kopen.”

Ik grinnikte van binnen. “De Astro-bus?”

“Ja. Om zes uur vanavond.”

“Dank u.”

Ik had geen behoefte aan zes uur wachten in deze stad. Bovendien, als alles goed ging, zou ik vanavond weer hier zijn, een hotel nemen en een paar dagen blijven. Ik ging alleen naar Guane om er de trein terug naar Pinar del Rio te nemen. Hoe nutteloos dat ook moge klinken, het hoorde bij mijn queeste om het land van begin tot eind per trein te verkennen.

De situatie en geografie van een land zie je terug in haar spoor- wegen. De dichtheid, het comfort, de punctualiteit, de snelheid, de samenstelling van de rijtuigen, de gesteldheid van de treinen. In Nederland – een natie van de klok – ligt de nadruk op punctualiteit; de constante investeringen van de NS in de aan-

koop van nieuwe treinstellen en de revitalisatie van oude rijtuigen geven aan dat het om een welvarend, dichtbevolkt land gaat. In grotere en eveneens welvarende landen als Duitsland en Frankrijk lagen al in de jaren '70 hogere snelheden voor de hand. In de Australische woestijn zijn de lange en uiterst trage passagierstreinen geen partij voor vliegtuigen en touringcars en als alternatief (succesvol) in de markt gezet als een toeristische ervaring. In veel arme Zuid-Amerikaanse landen rijden de treinen al sinds de jaren '80 en '90 niet meer, en toen ze nog wel reden, waren het oude, aftandse rijtuigen waar vooral de mensen mee reisden die de bus niet konden betalen. In het welvarende Chili is er (heel voorzichtig) juist wel weer een treindienst opgestart en in Polen prijkt in veel gloednieuwe treinen en op veel gerenoveerde stations de blauwe vlag van de Europese subsidieverstrekker. Wie een land goed wil leren kennen, stapt voor een eerste kennismaking op de trein.

Maar dat er in Cuba überhaupt treinen rijden, strookt niet bepaald met het imago van een land vol oude auto's die niet vervangen kunnen worden. Je zou denken dat de treinen tot hun laatste snik hebben getuft en daarna, zoals in bijvoorbeeld Mexico, El Salvador, Guatemala, Colombia en Costa Rica gebeurde, op een zijspoor zijn gezet om weg te roesten en te worden ontdaan van bruikbare onderdelen. Niets is echter minder waar. Het Cubaanse spoornetwerk is volop in gebruik. Het loopt van het westelijke plaatsje Guane naar de oostelijke stad Guantánamo, van de ene 'Guan' naar de andere 'Guan', als een stalen ruggengraat door het midden van het eiland, dat her en der wordt aangevuld met aftakkingen naar de noord- en zuidkust.

Veel toeristen reisden met de touringcars van het staatsbedrijf Viazul of per huurauto. Ik las weinig – eigenlijk geen – Nederlandstalige verhalen over de trein. Zo ontstond het idee om zelf per trein door Cuba te reizen. Het leek me de ultieme manier om kennis te maken met een land dat zich vanuit de westerse mindset moeilijk laat doorgronden, zeker voor iemand die slecht Spaans spreekt. Ik wilde er bovendien over schrijven. Hoewel veel (reis)schrijvers pretendeerden hét Cuba-boek te hebben geschreven, bleef het vaak bij een

veroordeling van, of een lofzang op, de omstandigheden op het eiland. Ik wilde daarom in ieder geval proberen om een neutraal boek te schrijven. Eerlijk, maar neutraal, pretentieloos. Van tevoren las ik over de geschiedenis en kwam tot de theoretische conclusie dat een coup, een revolutie, een noodzaak was geweest om een corrupt regime ten val te brengen. Dat punt had Fidel Castro alvast gescoord. Nu wilde ik proberen te ontdekken wat voor samenleving zijn revolutie (of liever gezegd de combinatie van de Cubaanse revolutie en het Amerikaanse handelsembargo) had opgeleverd.

Geen bus tot 18.00 uur? Van het loket dwaalde ik ontkennend naar de vertrekhal. Deze wachtruimte had voor iedere bestemming een gate, een deur naar het achtergelegen busperron. Er stond een man bij de gate voor Guane en de dorpen op die route. Ik liep naar hem toe.

“Guane?” vroeg hij.

Hij was de chauffeur van een *colectivo*, een gedeelde taxi. Bij zijn lichtblauwe Pontiac uit 1956 stonden meer mensen te wachten. Ik was de achtste passagier en daarmee was de *yank tank* gevuld. We konden op weg.

Het was ruim een uur rijden naar Guane. In dorpjes, gehuchten en bij een boerderij stapten er passagiers uit. Er kwam niemand voor hen in de plaats. Uiteindelijk was ik als enige over totdat er een paar kilometer voor de eindbestemming een liftende politiemans instapte. Hij begon een gesprek met de taxichauffeur. Geen idee waar ze het over hadden, maar plotseling kreeg de politiemans door dat er nog iemand achterin zat. Een gringo, bovendien. Met een ruk draaide hij zijn hoofd naar me toe en staaarde me een seconde of twintig aan. Zijn bruine ogen doorboorden me met de verbazing van een galopperend paard boven een onverwachte afgrond. Zijn hersenen leken deze plottwist met moeite te verwerken.

Ik staaarde terug met een geamuseerd gezicht.

Uiteindelijk draaide de man zijn gezicht met een langzame beweging weer naar voren. Het gesprek werd op gedimde toon voortgezet.

In Guane was de hoofdstraat uitgestorven. Ik kon wel raden waarom: de vochtige tropische hitte lag als een sauna over het dorp heen. Op deze windloze zondagmiddag stond de zon fier aan de hemel. Winkeltjes en restaurants – en zelfs het kerkje – waren gesloten. Hier en daar zaten de bewoners van pastelkleurige huisjes binnen televisie te kijken of op de veranda te praten met de visite. Veertig meter voor me liep alleen de politieagent. Er woonden in de gemeente waar het toe behoorde meer dan 36.000 mensen, maar het dorp zelf was zichtbaar veel kleiner.

Guane stond niet op de toeristische radar, terwijl er ook hier een junglerivier met zwemplekken was. Dat stond gewoon op internet. De staat bezat hier echter geen hotels en de inwoners runden geen *casas particulares*, zoals de Cubaanse versie van de bed & breakfast heet. Er was alleen een *campismo*, een soort camping met bungalowtjes, maar daar mochten buitenlanders niet overnachten. Het stond hooguit bekend als de plaats waar tot in de jaren '80 Tukola, het Cubaanse colamerk, werd geproduceerd en zich het westelijke begin van het railnetwerk bevond.

Ik volgde de hoofdstraat met een flauwe bocht naar links. Pal voor de kerk zag ik een bordje: ESTACION PAR GUANE, rechtsaf. Daar moest ik naartoe, naar het treinstation, hoewel ik me deze richting niet kon herinneren van Google Maps. Ik had thuis namelijk alvast opgezocht hoe ik er vanuit de hoofdstraat moest komen: met de rug naar de kerk, linksaf, een paar straten zuidwaarts. Ik dacht toen dat ik het wel zou onthouden en nu bleek dus dat ik het helemaal fout had ingeprent: op het bordje stond immers rechtsaf, met het gezicht naar de kerk.

De weg naar rechts ging heuvelafwaarts het dorp uit. Na een paar honderd meter hield aan weerszijden de bebouwing op en zag ik alleen nog maar een landelijke omgeving vol akkers voor me. Ik wist nu zeker dat het treinstation niet in deze richting lag. Het woordje 'par' moest dus iets anders betekenen, een ander soort station. Mijn gebrekkige kennis van het Spaans leende zich helaas (nog) niet voor het correct interpreteren van zulke details. Achter me hoorde ik het geluid van naderende paardenhoeven. Ik draaide me om. Een man van middelbare

leeftijd en een kleine, oude vrouw met grijswit haar – ze konden zoon en moeder zijn – kwamen op een kleine, eenassige kar de heuvel afgereden. Ik hief mijn hand op. De man trok aan de teugels en bracht het dier tot stilstand.

“Goedendag,” zei ik. “Ik ben op zoek naar het treinstation.”

“Klim erin,” zei de man. “Wij brengen je wel.”

Ik keek naar de kleine houten kar op aanhangerbanden. De rand was ongeveer anderhalve meter hoog. Door de aanwezigheid van twee mensen was van de vierkante meter ruimte in de bak weinig meer over. Mijn korte broek hing te laag voor een vlotte en lenige zwaai met mijn benen. Dit buiten het feit dat ikzelf niet vlot en lenig was, eerder lomp en onhandig.

“*Bueno...*” – daar ging-ie dan.

Ik stapte met mijn linkervoet op de rechterband en wilde mijn rechterbeen over de rand zwaaien om in de lege ruimte voor de voeten van moeder en zoon te stappen. De bak kantelde naar voren, waardoor de riemen tussen kar en paard plotseling strak kwam te staan. Het dier corrigeerde met een paar stappen voorwaarts, waardoor de band in dezelfde richting bewoog.

“Woh!”

Ik sprong er snel vanaf.

“Nog een keer,” zei de man. “Gaat je lukken.”

Ik knikte. “Ja.”

Opnieuw zette ik mijn linkervoet op de rechterband, zwaaide in één keer mijn rechterbeen over de rand de bak in en liet mijn linkerbeen volgen. Ik plofte neer op de houten plank, tussen moeder en zoon.

“Zie je wel?” lachte de oude vrouw.

De man bracht de kar weer aan het rollen met een enkele beweging aan de teugels.

We reden verder het heuveltje af en sloegen onderaan rechtsaf, een onverhard weggetje in van rode grond. Het kronkelde door een akker. Na honderd meter maakte het weggetje een bocht naar rechts en reden we weer heuvelopwaarts richting het dorp. Pal daarna bevond zich aan de linkerkant het treinstationnetje van Guane.

“Hier is het,” zei de man.

Ik sprong uit de kar. “Bedankt!”

“Goede reis,” zei de oude vrouw. “Je kunt aan boord betalen.”

* * *

Achter het mooie stationsgebouwtje met ingekerfde zandstenen en rode dakpannen stond een blauwe goederentrein. Ik liep langs de zijkant van het gebouw richting het perron, onderwijl de omgeving afspeurend naar informatie. De houten luiken waren dicht; er hing nergens een dienstregeling of display.

Een man klom één van de wagons in. Ik zag het vanuit mijn ooghoek, en het viel me op omdat normaal gesproken alleen spoorwegpersoneel aan boord van goederentreinen klom. Misschien kon hij me wat meer vertellen. Hij zag er alleen niet uit als een spoorwegmedewerker, maar als een – tja, als wat? Aan zijn kleding te zien was het een passagier. De man droeg immers geen uniform. Ik keek nog eens goed naar de wagons en pas toen viel het me op dat dit geen goederentrein was, maar een passagierstrein die klaar stond voor vertrek. De wagons leken te zijn omgebouwd tot rijtuigen, inclusief enkele ramen. Binnen zaten nog een paar passagiers. Veel rijtuigen van de lange trein stonden aan weerszijden buiten het stationnetje.

Ik klom aan boord.

De rijtuigen, die aan de binnenkant veel weg hadden van omgebouwde veewagons, waren vies en versleten. Sommige ramen ontbraken, de deuren konden niet dicht, er waren geen plateaus tussen de open balkons. De banken bevonden zich tegenover elkaar, langs de wanden in de lengte van de rijtuigen, zoals je ook wel ziet in de Amsterdamse metro. Ik liep door de trein naar achteren, over de gaten tussen de rijtuigen, langs de urinegeur die dwars door de toiletdeur heen penetreerde en de vaak gescheurde en soms zelfs verdwenen zitkussens, en nam plaats op één van de twee lange banken.

“Dit is niet mis,” mompelde ik in mezelf, terwijl ik mijn laptopruzak – mijn enige bagage, 4,7 kilo – naast me neerzette.

Ik keek naar rechts, naar de achterste doorgang waar geen deur in zat. Door het gat zag ik het westelijke begin van de

spoorbaan die pas eindigde in Guantánamo. Ik sprong de trein uit en maakte een paar foto's van de spoorstaven die waren voorzien van stopblokken en in het onkruid eindigden. Aan een stalen paaltje van zo'n anderhalve meter hoog hing een verweerd bordje met het verboden-in-te-rijden-teken.

Om 14.00 uur klonk de toeter van de locomotief, het vertreksignaal, gevolgd door het gekleng van een lange serie stalen koppelingen. Met een harde ruk kwamen we in beweging. Langzaam en schokkerig verliet de trein Guane, om na een paar minuten weer te stoppen, eventjes maar, en wederom klonk het gekleng en werd het rijktuig met een ruk in beweging gebracht. Dit gebeurde diverse malen, alsof er steeds handmatig wissels moesten worden omgezet.

In het toenmalige Amerikaanse tijdschrift *Cuba Review* stond in de editie van december 1907 op pagina 14 een klein artikeltje over de totstandkoming van deze spoorweg: 'Op 15 december bereikte de Western Railway Guane, in de provincie Pinar del Rio. Er liggen veel veelbelovende Amerikaanse koloniën langs deze spoorweg, die zich een weg baant tussen de rijke tabakslanderijen. Het laatste Amerikaanse landvoorstel ligt binnen twee mijl van de stad Pinar del Rio, bij La Preferencia. Er is een comfortabel hotel in Guane en de spoorweg zal spoedig Remates bereiken. De stippellijn op de kaart geeft het aan te leggen tracé weer.'

(De verlenging naar Remates, het huidige El Cayuco, is er echter nooit gekomen.)

Er zaten niet veel mensen in deze trein, maar op het tweede station na Guane, in een schijnbaar onbeduidend dorpje, werd de trein nog voordat we stilstonden letterlijk bestormd door vele honderden jongeren die door de open deuren naar binnen sprongen. In één keer was het bomvol. De eersten drukten massaal hun achterwerk op de banken, zodat we schouder aan schouder zaten, en de rest vulde de staruimte tussen de banken in. De jongeren hadden de dag doorgebracht op het strand in Playa Boca de Galafre en waren nu weer op weg naar huis.

De kaartverkoper had zijn handen vol aan de menigte. Alle mensen gaven hem een muntje, en ik zag meteen dat het niet het soort muntje was dat ik bij me had. Cuba was namelijk het

enige land ter wereld waar twee eigen valuta in omloop waren: de Cubaanse Peso (CUP, voor de Cubanen) en de Cubaanse Converteerbare Peso (CUC, voor de buitenlanders) – maar er was geen strikte scheiding tussen de valuta. Zowel Cubanen als buitenlanders konden ze beide gebruiken, hoewel (nog) niet alle staatswinkels de CUC accepteerden. Er gingen 25CUP in een CUC. De koers van de CUC was één op één gelinkt aan de dollar, maar wie dollars wilde omwisselen, betaalde een toeslag van 10%, wat met euro's of Britse ponden niet het geval was. Op de luchthaven van Havana ontving ik 753CUC voor €700.

Tijdens alle uitgaven in die stad had ik steeds in die valuta betaald. Het was daar schijnbaar evident dat een toerist de Cubaanse Converteerbare Peso op zak had. Maar op de tweede dag bevond ik me rond lunchtijd in een gedeelte zonder toeristen en zag voor het eerst torenhoge bedragen op het menubord in een eettentje staan. 30 Peso voor een broodje ham/kaas? 10 Peso voor een blikje fris? Ik schrok even, om me een seconde later, bij het zien van de clientèle, te realiseren dat hier alleen maar Cubanen zaten te eten. Mijn rekening van 50CUP kon gelukkig wel worden afgerekend met twee briefjes van 1CUC.

Daarom haalde ik nu weer zo'n briefje tevoorschijn; het was één van mijn laatste. Hierna had ik alleen nog maar groot geld.

De conducteur keek er een seconde naar. “Waar ga je naartoe?”

“Pinar del Rio.”

Hij wendde zich tot zijn boekje met treinkaartjes.

Naast me porde een jongen in een korte broek me snel en zacht in de zij met zijn elleboog. Ik keek hem vanuit mijn ooghoeken aan. Hij drukte me een muntje in de hand. Ik verfrommelde het briefje in de hand waarmee ik mijn portemonnee vasthield. De conducteur draaide zich weer naar mij om het kaartje te geven en het geld in ontvangst te nemen. Ik overhandigde triomfantelijk het muntje. Zijn ogen werden groot van verbazing en hij keek teleurgesteld. De ritprijs was immers 50CUP-cent, en hij was in de veronderstelling geweest dat hij het vijftigvoudige overhandigd zou krijgen. Verbouwe-reerd en zwijgend stopte hij het muntje weg. De tienermeisjes

die om ons heen stonden keken genoegzaam toe. De man liep door naar mijn buurjongen, die hem ook zo'n muntje overhandigde.

De twee verschillende valuta zorgden later deze reis een paar keer voor het onwaarschijnlijke probleem dat de verkoper wel over het product beschikte en de aankoper over het geld, maar de transactie niet kon doorgaan omdat er geen wisselgeld was. Bijvoorbeeld wanneer het aankoopbedrag voor een glaasje limonade bij een straatstalletje 1CUP bedroeg en ik geen kleiner bedrag in mijn portemonnee had dan een briefje van 10CUC. Dat is min of meer hetzelfde als bij de fruitkraam op een Nederlandse markt een kilo appels afrekenen met een biljet van 200 euro. Er zitten grenzen aan de redelijkheid van een verwachting.

Ik zocht een paar CUC-centmuntjes op om de jongen terug te betalen, maar hij maakte glimlachend een wegwerpgebaar. Het CUP-muntje had hem twee CUC-cent gekost. Daar kon hij blijkbaar niet wakker van liggen. En als hij mijn geld wel aannam, schoot zijn interventie het doel voorbij.

(In de rest van het boek gebruik ik de term peso in plaats van CUC, zodat het bedrag gelezen kan worden als het equivalent in dollars. Wanneer het specifiek om CUP gaat, gebruik ik die term met het bedrag in peso's tussen haakjes erachter weergegeven.)

De trein schokte voort. Afremmend, optrekkend, verend van links naar rechts over het oneven spoor zodra er een beetje vaart werd gemaakt. Steeds weer moest ik me bij het optrekken een beetje schrap zetten om te voorkomen dat het te intiem werd met de buurjongen. Het meisje aan mijn andere zijde stond wat lossier in het leven en werd regelmatig tegen me aan gedrukt, waardoor ik me schrap moest zetten voor twee. Het was me bij het instappen op Guane al duidelijk geworden dat deze treinreis enigszins oncomfortabel zou zijn, maar een paar uur lang jezelf steeds een beetje schrap moeten zetten deed het 'enigszins' teniet.

Een verkoper met een transparante vuilniszak vol popcorn in broodzakjes bleef de hele reis heen en weer lopen, zich een weg banend door de menigte. Hij kondigde zijn aanwezigheid