

TRISTI TROPICI: POCHI E MALCONCI I TRENI A CUBA

Un racconto di Massimo Ferrari, presidente UTP e membro del comitato di gestione AMODO. Gennaio 2020.

Non mi era mai successo, dopo tante esperienze in giro per il Mondo: un viaggio a Cuba, senza riuscire a prendere nemmeno un treno! Avevo già capito, prima di partire, che non sarebbe stato facile. Linee interrotte, difficoltà di prenotazione, orari radi che cambiano di giorno in giorno. Perciò avevo rinunciato all'idea di partire alla ventura con un paio di amici – che giustamente si erano mostrati diffidenti – ed avevo optato per un tour guidato in minibus, con un piccolo gruppo di attempati globe-trotter, per visitare l'isola.

Bella esperienza, tutto sommato: colori e sapori caraibici, ricordi della Rivoluzione dei “Barbudos” che per sessant'anni ha beffato gli Stati Uniti. Ma, dall'unico paese socialista dell'emisfero occidentale (su Venezuela e Nicaragua meglio stendere un pietoso velo), mi aspettavo qualcosa di meglio. Di buono c'è una sanità eccellente (persino Maradona andò a curarsi laggiù), un'istruzione gratuita fino all'università, alcune eccellenze sportive e poca criminalità, a differenza del resto del Sud America ed anche delle periferie Usa. Ma i trasporti sono un vero disastro.

Eppure nei video di fonte governativa si parla di “rinascimento ferroviario” nell'isola, che, in fondo, è lunga più di mille chilometri da Pinar del Rio a Santiago e dispone di una rete su rotaia che tocca tutte le province (teoricamente, oltre 8 mila chilometri). Nell'estate scorsa sono arrivati i nuovi treni “made in China”, che dovrebbero sostituire gli obsoleti vagoni di fabbricazione sovietica ed anche il “tren francés”, un convoglio di seconda mano che aveva conosciuto stagioni migliori nell'Esagono.

Ma la stazione centrale dell'Avana - un bel palazzo in stile eclettico, classificato monumento nazionale - è sempre in ristrutturazione. Secondo i cartelli affissi in loco, i lavori dovevano concludersi nel 2018: sembra di imbattersi in certi cantieri italiani. Aggirando l'isolato, si incontra la stazione provvisoria di La Coubre, un lungo prefabbricato da cui, la sera, dovrebbe partire un convoglio alla volta di Santiago, o Manzanillo, o Guantanamo, o Holguin, a seconda dei giorni.

Quando chiedo lumi all'addetta alle informazioni, lei conta con le dita il calendario della settimana, poi allarga le braccia e mi chiede da dove vengo. Appreso che sono italiano, mi dice: <<Tu fortunato>>. Ha visto in televisione le immagini del Bel Paese. Deluso, vado alla stazione di Tulipan, dall'altra parte della città, dove nel lontano 1837, si mosse il primo treno dell'America Latina, con undici anni di anticipo rispetto alla madrepatria spagnola. Adesso ci sono due binari malmessi in un prato, da cui dovrebbero partire, ad ore antelucane, alcune corse suburbane. C'è anche un Museo Ferroviario nella dismessa stazione di Santa Cristina; manca il tempo per visitarlo.

Un po' meglio il terminal dei bus, ma le corse a disposizione degli stranieri (Viazul) sono rade; il grosso delle corriere interurbane (TransMetro) sono riservate ai lavoratori (ovviamente cubani). Solo Ernesto Che Guevara – i cui ritratti, mutuati dalla celebre foto di Korda, continuano a campeggiare sui muri – ebbe l'onore, per meriti rivoluzionari, di ricevere la cittadinanza cubana, prima di scendere in Bolivia nella spedizione che gli costò la vita.

L'Avana è la maggiore metropoli dei Caraibi, con quasi tre milioni di abitanti ed una estensione molto ampia. Grande fascino neo coloniale. Edifici storici, in parte erosi dalla salsedine e dall'incuria, in parte restaurati con facciate dai colori pastello. I locali dove imperversava Hemingway. Il lungomare del Malecón spazzato dalle onde.

Per spostarsi si possono scegliere le auto americane degli anni Cinquanta, sapientemente mantenute dagli abili meccanici locali e ridipinte con colori vivacissimi, i riscio a pedali, le botticelle a cavalli, oppure i “cocotaxi”, motorette montate su una carrozzeria gialla che assomiglia ad una noce di cocco tagliata in due. I prezzi in pesos convertibili, cambiati quasi alla pari con l'euro o col dollaro, non sono molto inferiori a quelli di un taxi italiano. Ci sono, ovviamente, anche linee di bus urbani, neppure troppo affollate come temevo, ma dalle frequenze poco affidabili. Si vede ancora in giro qualche “camelo”, curiosi bus ricavati dall'assemblaggio di mezzi diversi.

L'isola, infatti, stremata dall'ennesimo embargo imposto da Trump, vive ormai con la canna da zucchero, i sigari, il rum e le rimesse dei visitatori canadesi o europei, oltre che dei cubani espatriati a Miami. Anche il nuovo premier, nominato dal presidente Diaz Canel, faceva in precedenza il ministro del turismo. E tuttavia, ad oltre trent'anni dalla caduta del Muro di Berlino, la bandiera un po' logora del comunismo continua a sventolare orgogliosamente su Cuba, senza, per altro, abbracciare il modello vincente cinese. Qualche vecchietto vende all'angolo delle strade copie del “Granma”, il quotidiano castrista, o di “Juventud rebelde”. Una gioventù rivoluzionaria che assomiglia ormai ad un lontano ricordo.

Nella capitale le strade sono ampie, o almeno sembrano così perché il traffico è abbastanza diradato, come da noi negli anni Cinquanta. In compenso le buche disseminate ovunque fanno rimpiangere persino le vie dissestate di Roma. Ci sarebbe tutto il tempo per realizzare qualche linea di metrò leggero, finché il costo della manodopera è basso e non si deve combattere con la sosta in doppia fila. Ma gli unici binari che qua e là emergono dall'asfalto dissestato sono i resti della rete tranviaria chiusa all'epoca di Batista, nel 1952.

Dei tempi in cui all'Avana imperavano i gangster ed i proprietari terrieri resta, in una via del centro storico, una lussuosa vettura in guisa di monumento. Allora, chi poteva permetterselo, non si faceva mancare nulla. Anche a Santo Domingo e a Porto Rico

avevano poi abbandonato i pochi binari coloniali, ma almeno nel nuovo secolo hanno realizzato qualche efficiente linea di “tren urbano”. Qui non se ne parla nemmeno.

Mi spingo dall'altra parte della baia con un vetusto ferry che viaggia col portellone aperto. A Casablanca c'è una stazione, ormai in abbandono, dove, fino a qualche anno fa, partiva il treno Hershey, unica linea elettrificata dell'isola verso Matanzas. Poi un ciclone ha devastato tutto ed i lavori di ripristino non sono ancora cominciati.

Fuori dall'Avana la situazione riesce persino a peggiorare. L'unica via di grande comunicazione, tenuta in condizioni quasi decenti, è la Carretera Central, diretta verso oriente. Fino a Santa Clara ha ampie corsie separate e somiglia ad un'autostrada. Non fosse che per i carretti a cavalli che ogni tanto l'attraversano perpendicolarmente e per gli autostoppisti che si sporgono fino a metà carreggiata con i soldi in mano nella speranza di poter contrattare un passaggio.

Circolare di notte è pericolosissimo, vista la quasi completa mancanza di illuminazione. Altamente sconsigliabile noleggiare un'auto. In caso di incidente con feriti, il malcapitato guidatore viene trattenuto nell'isola fino alla conclusione del processo. So di un connazionale che ha dovuto aspettare un anno prima di tornare in Italia ed ha perso il posto di lavoro. Per sua fortuna aveva una fidanzata cubana che si è presa cura di lui. Per questo il pur lento treno notturno che attraversa l'isola, senza vagoni letto o cuccette, costituisce pur sempre la soluzione di viaggio migliore.

Se solo si sapesse quando parte.

A Cienfuegos, cittadina tenuta in condizioni accettabili, non lontano dalla Baia dei Porci, dove gli anticastristi, mandati allo sbaraglio dalla Cia, tentarono una disastrosa invasione nel 1961, la stazione sembra un rudere in abbandono. Solo in Albania ho visto scene di tale degrado. Eppure sui binari arrugginiti tra le erbacce, qualche treno merci sembra in grado di muoversi. Nella Valle de los Ingenios, dove si può assistere alla lavorazione del tabacco destinato ai famosi sigari, un vecchio binario, che pare abbandonato da anni, attraversa la strada sotto una vetusta croce di Sant'Andrea.

Trinidad, patrimonio mondiale Unesco in virtù del suo splendido centro storico coloniale, pullula di turisti. Dopo la visita di rito, mi spingo fino alla stazione, rassegnato ormai ad un'altra scena di abbandono. E, invece, incredibilmente, proprio qui vedo partire un treno, un improbabile ferrobusto stipato di gente in piedi, in una scena da Africa sub sahariana. Ci sono anche delle vecchie locomotive a vapore americane – una risalente addirittura al 1906 – malamente accantonate su un binario morto. E la guardia, molto gentile, mi dice che da lì al mattino, verso le nove e mezza, parte un treno per turisti diretto proprio alla Valle de los Ingenios. Sembra impossibile, ma il binario del giorno prima era in esercizio. Ad un tecnico dell'Ansf sarebbe venuto un infarto.

Peccato che la mattina dopo si dovrebbe ripartire di buon'ora col nostro minibus, subito azzoppato dal taglio di una gomma prodotto dagli aguzzi sampietrini. Si arriva in

ritardo a Santa Clara, dove campeggia il Mausoleo di Guevara, che qui sconfisse le truppe di Batista nel giorno di San Silvestro del 1958, aprendo la via per la conquista dell'Avana a Fidel Castro. Poco lontano campeggia il caterpillar con cui il Che svelse i binari, facendo deragliare il treno blindato dei governativi.

Gli ultimi due giorni, a Varadero, sarebbero destinati ad un soggiorno balneare. Io, però, non mi arrendo e, insensibile alla spiaggia di sabbia fine davanti alle onde impetuose dell'Atlantico, faccio chiamare un taxi per andare nella vicina Matanzas (il bus Viazul di linea per stranieri parte alle otto del mattino dall'altro capo della penisola!). Roberto, il taxista, è cordiale: mi invita a sedermi davanti sulla vecchia Lada priva di cinture, tanto le pattuglie di polizia non ci fanno caso. Quella tra Varadero e Matanzas è anche l'unica strada a pedaggio dell'isola. Arrivati in città, mi accompagna a piedi nel centro storico ricco di piccole gallerie d'arte, di sale per scacchisti e di vecchie librerie piene di volumi di altre epoche. C'è anche un lungo fiume quasi pittoresco.

Quando, però, gli chiedo di portarmi alla stazione, sbianca in volto. Dice che è pericoloso e che una volta ha avuto problemi con la polizia. La stazione di Matanzas – quella della linea principale che arriva da l'Avana e punta verso Santiago – è un poco in periferia. Sul vasto piazzale non c'è nessuno (per forza, visto che l'unico treno passeggeri passa la sera!), ma lui nasconde la Lada dietro un boschetto di palme. Gli dico che mi prendo il rischio e vado a dare un'occhiata. L'ampio salone è completamente vuoto. L'unica addetta sta chiacchierando al telefono. L'accesso ai binari è impedito da catene. Oltre i cancelli si vedono militari armati. Cosa abbiano da proteggere non è ben chiaro.

Il taxista mi dice addirittura che solo i cubani possono prendere il treno. Ribatto che conosco un ex collega in Italia, il quale mi aveva raccontato di aver viaggiato da l'Avana a Santiago. Forse, mi dice, era insieme ad un cubano. E, in effetti, mi sovviene che aveva trovato una fidanzata cubana. Inquadrato lo strano cliente, Roberto mi propone (per altri 70 pesos, poi ridotti a 50 euro) di fare una puntata a Càrdenas, dove si può vedere un'altra stazione. Uno splendido edificio, in effetti, non fosse che per lo stato di penoso abbandono in cui versa.

A Càrdenas non mi resta che visitare il museo dedicato alla vicenda di Eliàn, il bambino portato a Miami vent'anni fa dalla madre, annegata durante la traversata, contro il volere del padre, che fu oggetto di una lunga disfida tra Bush e Fidel, vinta, ancora una volta, da quest'ultimo. Ci sono tre o quattro impiegate in divisa, più gentili e disponibili di quanto ci si aspetti in un museo della provincia italiana, anche perché, forse, sono stato l'unico visitatore dell'intera giornata.

Dopo Messico, Perù, Brasile, Argentina e Cile, con Cuba penso di aver chiuso con l'America Latina. Per gli ultimi grandi viaggi, se ci saranno negli anni a venire, punterò soprattutto verso l'Asia, che è ormai sta diventando la vera terra promessa. E, nonostante il fascino e la simpatia dei Caraibi, mi sentirò più orgoglioso di essere europeo.