



www.telotengotodo.com

7

CARROS EM CUBA

Todo nosso imaginário sobre Cuba foi também conformado pelas fotos e extratos de filmes e imagens que mostram os antigos carros – Fords e Chevrolets da vida – que ainda circulam por essa ilha.

É verdade: eles estão, aqui, por toda parte. Alguns bem conservados, outros nem tanto, alguns com rabo de peixe, outros não: eles são pretos, verdes, vermelhos, azuis, cor de rosa.

Eles são chamados pelos cubanos de “las máquinas americanas” e, volta e meia, eles estão parados nas ruas ou ao longo das rodovias, com todos seus ocupantes (eles estão sempre superlotados) aguardando que um deles pacientemente procure descobrir onde está o problema.

Eliseu logo supôs que, em Cuba, deve ter excelentes mecânicos e ótimos funileiros, afinal eles mantêm essas máquinas funcionando há seis, sete, oito décadas.

Essas “máquinas”, para adotar e nomenclatura deles, lembram-me dos carros pretos, que via circular em São Paulo, nos anos de 1960 e já eram considerados, então, carros antigos. Observar os veículos cubanos me dá saudades do Simca Chambord, cinza por fora e com estofamento vermelho por dentro, que meu pai tinha quanto eu estava com sete ou oito anos. Com eles, sinto nostalgia do que nunca experimentei: os carrões conversíveis dos filmes de Hollywood, em que a estrela principal usava um lenço de seda amarrado no pescoço para não estragar o penteado armando com laquê. Olho, com curiosidade, para os carros chineses, cujas marcas eu não conhecia até agora, como o Gelly que alugamos na locadora estatal Cubacar, para realizarmos o trabalho de campo nas cidades médias cubanas.

O que se vê, hoje, não são, então, apenas os carros fabricados nos Estados Unidos, que para cá vieram antes mesmo da revolução. Há de tudo: - carros soviéticos dos anos de 1960 a 1980; - carros asiáticos mais novos; motocicletas antigas adaptadas com seus carrinhos laterais; - o mesmo tipo de veículo triciclo motorizado, que vimos na Índia e que aqui se chama Côco Taxi, já que a cobertura tem um formato arredondado; - velhos ônibus escolares (aqueles amarelos que já vimos em dezenas de filmes americanos) que vieram da França ou foram recolhidos, nos Estados Unidos, por instituições de caridade e que, para chegarem em Cuba, tiveram que ser primeiro "exportados" para o México e, de lá, virem para seu destino final; - os velhos carros, hoje usados como "máquinas de alquiler", pelos cubanos, e os mais conservados, que são táxis pertencentes ao Estado e são usados mais pelos estrangeiros, porque são pagos em C.U.C.; - bicicletas com pequenas carrocerias também usadas como "táxis" e, - nas estradas, além dos ônibus modernos destinados ao turismo, há os caminhões de transporte interurbano, isso mesmo, caminhões com bancos na carroceria, sob a cobertura de lona ou plástico, que são oficiais estão, nos terminais rodoviários, lado a lado dos ônibus antigos, que também servem ao transporte interurbano dos cubanos.







Os ônibus são chamados pelos cubanos de Guágua, não me perguntam por que, pois nem Eduardo que nasceu e cresceu aqui soube me responder. Todos os atrasos dos cubanos a todos os seus compromissos (o que ocorre sempre já que a pontualidade não é o forte deles), a responsabilidade é imputada aos Guáguas.



Pelos carros também se verifica a estratificação social cubana. Os mais pobres só andam de carros com chapa amarela, que são particulares, mas tem autorização para fazerem, por conta própria, o transporte de interessados. São eles os veículos antigos e menos conservados chamados de máquinas de alquiler. Os de chapa vermelha, sejam os

mais modernos, sejam os antigos bem conservados, com aquele ar de filme americano, são os destinados aos turistas. Os carros com chapa azul são os estatais e se vê que eles são de todo tipo – utilitários velhos e novos, pequenos carros econômicos do sudeste asiático, perucas vans maiores. Os de chapa verde são os de militares. Os mais novos de todos têm chapas laranja e são os que foram doados por instituições internacionais como a ONU ou a UNESCO e são usados pelos que ocupam cargos de direção nas empresas, órgãos e instituições estatais, que desenvolvem programas financiados por esses organismos supranacionais. Há os diplomáticos, cuja cor da placa é preto.



Andando, pelas províncias, onde a densidade do uso rural do espaço é grande, vimos o quanto ainda é importante o transporte por tração animal. Alguns vão a cavalo, outros de carroça e alguns ainda utilizam as charretes, onde alegremente a família toda segue empoleirada. Os

cavalos também são utilizados na área rural, como meio de deslocamento.



Em cidades de topografia bem plana, como Camaguey e mesmo Havana, a bicicleta é muito usada cotidianamente e parece ser um meio de deslocamento bem interessante.

Os transportes coletivos em Cuba, urbanos ou interurbanos, não devem ser nada eficazes, porque há sempre gente pedindo carona. Nas estradas, muitos deles fazem o sinal solicitando a carona, já com dinheiro na mão, ou seja, as caronas podem ser pagas.

No dia em que viajamos para Pinar del Sul, um policial rodoviário parou nosso veículo e nos pediu que dássemos carona a um rapaz que precisava ir buscar ajuda mecânica numa cidade próxima. Foi interessante conceder essa carona, porque pudemos conversar com ele que era engenheiro agrônomo e trabalhava numa cooperativa de pequenos produtores de tabaco em Las Ovas, poblado próximo de Pinar do Sul. Ele nos explicou que cada cooperativa pode ter até 80 produtores rurais, proprietários de suas terras, parcelas que geralmente têm alguns poucos hectares. Do total da produção, 80% tem que ser

vendido ao Estado e 20% pode ficar com eles que fazem manualmente charutos para consumo próprio e para venderem aos turistas ou aos cubanos.

A produção industrial de charutos é toda estatal e as marcas de maior projeção, em termos de quantidade e visibilidade no mercado, são: Cohiba, Montecristo e Romeu e Julieta

Mais tarde, neste mesmo dia, demos carona para outros dois jovens muito falantes, em Piñales, que fica em área montanhosa próxima à costa norte oeste da ilha. Ariel, o que mais conversava, quando lhe perguntei qual era sua profissão, rapidamente, respondeu que era guia turístico em espanhol, inglês e francês. Ele era bom de conversa e logo tivemos dúvida se ele tinha mesmo se formado em Letras na Universidad de Habana e era, de fato, guia, porque nos ofereceu para conhecermos uma propriedade de tabaco, por dois pesos cubanos cada pessoa, com direito a ver a fabricação manual do charuto, tomar um mojito e um café. Enquanto ele nos fazia o *marketing* de seu serviço turístico, parecia-nos um serviço altamente profissionalizado, mas quando lá chegamos vimos que ele tinha, isso sim, enorme capacidade de improvisar porque foi se “virando” para poder arranjar o que nos prometera.

O fato é que ele tem espírito empreendedor, porque, em 10 minutos, arrumou a propriedade, o agricultor e o rapaz que sabia fazer charuto e, depois, com as mesmas mãos que alisou as folhas secas do tabaco, espremou os limões e amassou a hortelã para fazer os *drinks mojitos*.

Junho de 2011

Carminha Beltrão