

Los tesoros olvidados de La Habana

26/01/2017 En busca de las joyas ocultas de Porsche. Un viaje de cuatro días que merece la pantalla grande.

Después de más de medio siglo la guerra fría entre EE.UU. y Cuba finalizó. Pero a pesar del histórico acercamiento, Cuba sigue manteniendo su secreto. Una inocente visita al Club Porsche en La Habana se convertirá casi en un acto de espionaje.

La Habana, 1962. Prólogo. La armada Porsche ruge al pasar junto a los muros del Malecón. Los motores de 1,5 litros de los 356 plantan cara a los grupos de tres litros de Italia o los gigantes de cinco de Estados Unidos. La sorprendida multitud lanza gritos de júbilo y aplaude a los pequeños y maniobrables deportivos de Alemania. Al final, dos Porsches 356 Speedster GT cruzan sensacionalmente en primer y segundo lugar la línea de meta de la que fuera la última carrera de autos internacional realizada en Cuba.

2016. El aislamiento de Cuba es pasado, la congelación de las relaciones políticas casi ha terminado. No obstante, La Habana, la capital, sigue pareciendo un anacronismo. Aquí, desesperación y esperanza se dan la mano. La búsqueda de los tesoros de Porsche en la isla se convertirá en una prueba de paciencia, con informadores de pocas palabras, misteriosas noticias, largos trayectos por carretera, puertas de

acero cerradas y extravagantes sorpresas.

El supuesto Club Porsche de Cuba ya no existe. Los nombres de los propietarios de los pocos modelos de Zuffenhausen se mantienen bajo reserva como si fueran secretos de Estado. Pero ni pensar en abandonar. Nos va a tocar conducir cientos de kilómetros por la isla, apretar innumerables manos y sonreír a pesar del cansancio acumulado: "¡Todo bien!". Un amplio abanico de emociones. Por una parte el obstinado silencio de las personas, por otra la vital belleza de La Habana. Un mundo lleno de colores pintorescos y el conocido desfile de autos clásicos. Casi sin excepción carrocerías estadounidenses, de vez en cuando un Lada ruso. Ni un solo Porsche.

Una primera pista nos lleva a un vistoso portón. En algún lugar al otro lado se esconden algunos históricos modelos Porsche desaparecidos. Pero Orlando Morales hace un gesto disuasorio. ¿Acceso? Ahora no. Quizás más tarde. Quizás nunca. Orlando no dice nada. Este hombre de 77 años es el primer contacto de confianza. Un hombre con los rasgos faciales angulosos, a menudo totalmente inexpresivos, de una persona a la que ya nada le sorprende ni le desconcierta. El portón permanece cerrado, la realidad de un Porsche se mantiene como una ilusión. Pero por lo menos Orlando menciona una colección de fotografías en blanco y negro que dan testimonio de las espectaculares actuaciones de los vehículos Porsche en los años cincuenta. Pero las fotografías son solo imágenes, y lo que nosotros estamos buscando son los deportivos que han sobrevivido. ¿Se abrirán las puertas cerradas? En la primera noche solo nos queda la esperanza.

Al día siguiente ésta adquiere formas concretas. Las que ofrecen Maxy Ramos y su Plymouth Cranbrook de 1952. Maxy nos cuenta que en realidad él es veterinario. Pero no trabaja como tal, y lo único que tiene es el Plymouth de su abuelo. El automóvil, con el banco posterior tapizado en piel, es su vida, con él gana los pesos necesarios para vivir y mantener a su mujer y a su hijo de siete meses. La vieja limusina goza de toda la atención de Maxy.

Esquiva cuidadosamente todos los baches de las deterioradas calles de la ciudad, pide que cerremos las puertas con cuidado y maldice con palabras irrepetibles la humedad salina que levantan las olas del Atlántico, que rompen en el Malecón y corroen la chapa de su taxi. Todas las mañanas se presenta con su automóvil completamente lustroso frente a nuestro hotel. Maxy es el navegador humano que nos ayudará a encontrar esa pasión por el automóvil que también se vive y se comparte en Cuba: un grupo de personas que aman a Porsche.

Y vuelve a ser Orlando Morales, con su cara de póker, quien finalmente, ayudado por Manuel García Fernández y Alberto Gutiérrez Alonso, nos da la pista hacia los últimos modelos Porsche que existen en la caribeña isla. Orlando es considerado el archivero del automóvil de Cuba. Posee una lista de todos los medios de transporte introducidos legalmente en el país. Si hay alguien que sepa algo sobre dónde están los automóviles de la lejana Alemania, ese es él.

En su pequeño piso situado en la Plaza de la Revolución despliega una selección en blanco y negro de Porsches cubanos. En el alféizar de la ventana los pajaritos picotean los granos de arroz que Orlando les

coloca todas las mañanas. En las fotografías vemos el rostro del director de carreras de Porsche Huschke von Hanstein. En contra de la costumbre, en Cuba también pasa a la acción personalmente, y en 1960 pilota durante 65 vueltas un Porsche 718 RSK en el Gran Premio Libertad, el Gran Premio de Cuba.

En otra imagen Carroll Shelby, creador del AC Cobra, está agazapado tras el volante de un Porsche 550. Otras leyendas del automovilismo como Graf Berghe von Trips, Edgar Barth y Stirling Moss están inmortalizadas en las amarillentas fotografías. Y entonces Orlando señala una cabeza: el maestro de todos los maestros, Juan Manuel Fangio. La fotografía fue tomada el 22 de febrero de 1958, exactamente un día antes de que se produjera su espectacular secuestro.

1958. Es ese momento de la historia de Cuba en la que el Presidente Fulgencio Batista quiere convertir el país en un El Dorado caribeño para el jet set de todo el mundo. La Habana debe transformarse en una segunda Las Vegas. Y para atraer a los ricos y famosos se necesitan atracciones. Así, Batista se encarga de que el automovilismo internacional se encamine hacia la capital cubana. Mientras la alta sociedad se pasea por La Habana en limusinas estadounidenses, en las montañas de los alrededores se cuece la revolución. Los revolucionarios barbudos entorno a Fidel Castro y Che Guevara solo están esperando poder derrocar el régimen de Batista. Los rebeldes aprovechan el Gran Premio de Cuba de 1958 para secuestrar al campeón del mundo y piloto de Maserati Juan Manuel Fangio, manteniéndolo en cautiverio durante casi 30 horas.

Fangio no pude competir, pero conserva la vida. Con esta acción los revolucionarios le dan una lección a Batista y muestran al mundo su existencia. Cuatro años más tarde –Castro ya lleva tiempo en el poder– la ciudad del Malecón vivirá su última carrera internacional. El 24 de junio de 1962 vuelven a sonar los rugidos de los motores. Frente a la competencia de Italia y Estados Unidos, los 'modestos' Porsche 356 Speedster GT consiguen una doble victoria. Papi Martínez y Eduardo Delgado obtienen el primer y el segundo lugar.

Junto a los modelos 356, unos pocos 718 RSK y 550 Spyder van a parar a la isla más grande de las Antillas. Sin embargo, Orlando nunca tendrá registrados en Cuba más de 30 Porsche. Y con la retransmisión de la última carrera se extinguen también las últimas chispas del lujoso modo de vida de Batista. La alta sociedad huye, la mayoría de los Porsche desaparecen. Los pocos 356 que quedan van a parar a manos del Estado y en su mayoría son utilizados como taxis. Pero esto es historia.

2016. Estamos en el presente de Porsche en Cuba. En la actualidad no hay ningún Club Porsche. Quizás floreció débilmente en 2003, el año de su fundación, pero nunca tuvo mucha fuerza. Encontrar un auténtico entusiasmo por Porsche bajo la todavía vigilante mirada de la autoridad es más difícil de lo que habíamos imaginado. Un hueso duro de roer.

A pesar de la nueva política de apertura siguen evitándose públicamente los objetos de lujo, tanto supuestos como verdaderos. El encanto mórbido de una riqueza pasada sigue determinando por el momento la imagen del país. La sustancia de la ciudad se desmorona, lenta pero continuamente, a la

vista de la población. Un paseo por la antigua y magnífica Habana lo pone rápidamente de manifiesto. Cuando entras en una biblioteca histórica o un bar repleto de gente, detrás de la siguiente puerta se abre un gran agujero que conduce a un montón de escombros que van a dar a la calle. Queda al descubierto el esqueleto de un edificio, sus escaleras intactas nos permiten imaginar por dónde corrió aquí la vida. El peatón se hace a un lado y sigue su camino. La Habana sigue girando, y sin embargo está parada.

Orlando Morales nos confiesa que durante su época activa como piloto de carreras tuvo una vez el privilegio de conducir un Porsche 550 A Spyder. Una experiencia que mantiene todavía presente en el recuerdo. “Tuvo que ser en 1961. Hasta entonces solo solía conducir pesados automóviles estadounidenses de alta cilindrada. Pero este ligero Porsche se conducía como una mezcla entre jet y kart”.

Aunque Orlando no pudo clasificarse entonces para la competición oficial, la euforia de entonces se deja sentir aún medio siglo más tarde: “Nunca olvidaré ese día”. Parece emocionado, ha recuperado su energía, el anciano custodio de la movilidad quiere ayudarnos a encontrar los Porsche del presente, por lo menos los que hayan sobrevivido.

Los pocos ‘petrolheads’ de Cuba tienen buenos contactos, y en cuanto nos hemos ganado la confianza de Orlando se nos hace fácil acceder a Manuel García Fernández y Alberto Gutiérrez Alonso, presidente del Club de Autos Clásicos y Antiguos. Primero solo intercambiamos números de teléfono y tarjetas de visita. Y luego, de nuevo: a esperar. La red trabaja.

Al día siguiente Manuel García nos comunica el punto de encuentro: la antigua villa Castrol. ¡Por fin se mueve algo! El Plymouth de Maxy se pone en marcha. Nos protegemos con gafas de sol y escuchamos en el radio la canción de la isla: Guantanamera. “Yo soy un hombre sincero de donde crece la palma, y antes de morirme quiero echar mis versos del alma”. Las líneas escritas originariamente por el héroe nacional de Cuba, José Martí, describen el sentimiento cubano, una impenetrable mezcla de morbidez y ganas de vivir.

Pasamos por delante del legendario Hotel Nacional, un antiguo palacio sobre el mar. Y como siempre, la marea levanta gigantescas olas que rompen en el Malecón. Aquí, los clichés son cotidianidad.

Manuel y Alberto se nos adelantan en dirección a Miramar y Punta Brava. El reproductor de MP4 llena el taxi con Riders on the Storm, de The Doors: “Into this world we’re thrown, like a dog without a bone”.

Dejamos atrás los portentos arquitectónicos, entre grandiosos y grotescos, de los años cincuenta. Más adelante pasamos ante un parque de atracciones fuera de servicio desde hace años. Tras incontables kilómetros de asombro en asombro, una imagen conocida: un portón de acero cerrado. Como protección ante los curiosos hay pedazos de vidrio incrustados sobre los muros de piedra. Y de nuevo, la solución reza: ¡esperar! Si hay algo seguro en Cuba, es que ante todo se necesita paciencia.

Finalmente se abre el portalón. El camino conduce a través de un jardín abandonado hacia un Porsche

356 C que lleva allí aparcado desde hace mucho tiempo. ¡Por fin! Bajo una manta de fibra de coco duerme el cupé color vino. El motor de cuatro cilindros no está donde debería, y las puertas desmontadas se amontonan en el interior del vehículo. Una imagen triste, pero aun así: ¡el primer Porsche! Bálsamo para el alma.

Los huecos que quedan en el lugar que ocupaban las luces traseras son claramente más grandes que los originales. Su propietario, que ahora vive en Florida, montó en su lugar, posiblemente por necesidad, los bloques de luces traseras de un Lada ruso. Alberto tiene prisa. ¡El siguiente Porsche!

¿Cómo? ¿Ya? ¿En cuatro días no hemos encontrado ni un único deportivo de Stuttgart y ahora, en un margen de 30 minutos, tenemos dos en oferta? Alberto está impaciente. Continuamos. Manuel se despide de nosotros y Alberto se sube al Plymouth. Otra excursión por el país. De nuevo un portón de hierro. "Cuidado con el perro", se lee en un letrero corroído por la intemperie. Aquí ya no muerde nadie. A lo lejos, medio escondida tras unas palmeras, alcanzamos a distinguir la silueta plateada de un Porsche 356 aparcado bajo un tejadillo. Casi es inquietante la naturalidad con la que el cupé está allí aparcado en relativamente buen estado.

Alberto se acerca a la verja, coge al paso un aguacate del árbol e intercambia algunas frases rápidas con el jardinero, que acaba de surgir de entre la maleza. Un diálogo breve y, acto seguido, la corta indicación de Alberto, que más bien parece una orden militar: "¡Cinco minutos! No más".

El portón se abre, lo cruzamos y caminamos por un serpenteante sendero por la propiedad de un antiguo "mecenas de la revolución", como lo llama Alberto. Quedan tres minutos. El automóvil es un Porsche 356 de la primera fabricación de Porsche Reutter, como revela la placa situada en el pilar A. La parte trasera de la carrocería está alzada sobre tacos para ahorrar peso a los ejes.

Queda un minuto. Un vistazo por la puerta abierta a un interior sorprendentemente moderno. Los asientos Recaro no tendrán más de 20 años. Pero antes de poder hacer la primera pregunta, se nos ha acabado el tiempo. ¿Quién es el propietario de esta alhaja? Ninguna respuesta. "Quizás la próxima vez", dice Alberto. "Hoy no, aquí no". Un espíritu con afinidad por Porsche.

De regreso a la ciudad suena el móvil. Es Ernesto Rodríguez, cofundador del antiguo Club Porsche de Cuba: "¡Vuelvan a La Habana, rápido!" Han aparecido otras dos joyas Porsche que todavía se pueden conducir. ¿De dónde han salido tan de repente? ¿A quién pertenecen? Estas preguntas tampoco reciben respuesta. Por supuesto.

No puede haber dos 356 más distintos que este dúo. Uno beige, un modelo impecable, fabricado en 1957. Limpio y cuidado como un traje de domingo. Su contraparte parece un rompecabezas, un mosaico de distintos tonos azules. Fue fabricado en 1953, con la característica doblez central del parabrisas, y claramente marcado por el paso del tiempo.

Mientras que el Porsche de color beige fue restaurado intentando recomponer su estado original, en el azul se refleja la pura necesidad: el motor es de un escarabajo, la pintura ha sido aplicada varias veces,

tiene parches de masilla, y las piezas portantes han sido sujetadas con cierta creatividad. Para los puristas, un sacrilegio. Pero los realistas saben que es muy difícil encontrar recambios de Porsche en Cuba, incluso en el mercado negro.

Y con la misma rapidez con la que han aparecido, desaparecen de nuevo los dos Porsche y sus propietarios. Unas pocas fotos y aprietan el acelerador. Sobre todo, hay que evitar llamar la atención. ¡Adiós, amigos!

Epílogo. Orlando, el archivero, tiene registrados en su lista 30 vehículos Porsche. Muchos de estos bólidos fueron sacados a toda prisa de la isla durante la revolución. La búsqueda ha descubierto hasta ahora cuatro 356. ¿Dónde están los otros? ¿Existen todavía? Alberto dice: "Todavía quedan dos. Seguro. En el norte de la isla". Pero hace mucho que se les vio por última vez. La búsqueda continúa.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2017/deportes-estilo-de-vida/es-porsche-club-havanna-cuba-christophorus-16699.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/64485ed8-c2a7-4d74-ac55-09515bcaa0fa.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/es.html