

Un solo barco en el Mariel



Por Iván García

Nadie en La Boca ha visto extranjeros ni marineros bebiendo como piratas en algún bar del barrio. “La verdad es que entran muy pocos barcos, en estos momentos solo hay uno.

Una muestra de que el país está en crisis. El puerto es más propaganda que otra cosa”...

Una señora con gafas estafalarias leyendo un libro en el asiento trasero y un mulato fibroso que fuma un cigarrillo tras otro, dando cháchara al conductor sobre la austeridad económica que se avecina, son dos de los seis viajeros de un viejo taxi colectivo que el chofer conduce zigzagueando por una ruinoso carretera.

Con la música salsa a todo volumen, nos dirigimos al poblado del Mariel, a unos 55 kilómetros al oeste de La Habana. Dos pasajeros se bajan en La Boca, villorrio gris y feo donde los minutos parecen horas.

Cuando el éxodo masivo de 1980, Mariel era uno de los 19 municipios de la antigua provincia Habana. Pero ahora, con alrededor de 45 mil habitantes, es uno de los 11 municipios de Artemisa, una de las dos provincias surgidas a partir del 1 de enero de 2011 (la otra es Mayabeque).



Entre otras instalaciones, en Mariel radican la antigua fábrica de cemento El Morro; una

termoeléctrica con tecnología soviética inaugurada por Fidel Castro en 1978; una terminal exportadora de azúcar crudo; un astillero y la Base Naval Occidental de la Marina de Guerra de Cuba.

En las callejuelas mustias de La Boca reverbera el asfalto y los perros sin dueños se refugian del calor en una desvencijada parada de ómnibus. A lo lejos se divisan cuatro enormes grúas pintadas de verde olivo y un barco portacontenedores que está siendo descargado en el publicitado Puerto del Mariel.

La rada, obra estrella del gobierno de Raúl Castro, costó 957 millones de dólares y fue construida por la empresa Odebrecht, involucrada en varios escándalos de corrupción en Brasil que han sacudido los cimientos del Partido de los Trabajadores y de la presidenta Dilma Rousseff.

Los vecinos de La Boca ven al puerto del Mariel como a un intruso. “Pa’llá no se puede pasar. Hay garitas en la entrada y dentro de la demarcación quienes mandan son los militares. Tengo una hija que trabajó ahí. Ganaba mil pesos de salario, pero los controles y la desconfianza le hicieron pedir la baja. El puerto es una zona prohibida, para ver de lejos”, expresa Pastor, quien vende tamales a cinco pesos.



Nadie en La Boca ha visto extranjeros ni marineros bebiendo como piratas en algún bar del barrio. “La verdad es que entran muy pocos barcos, en estos momentos solo hay uno. Una muestra de que el país está en crisis. El puerto es más propaganda que otra cosa”, afirma Arsenio, trabajador de la fábrica de cemento.

A dos años y seis meses de la inauguración del Puerto del Mariel, la rada funciona a medio gas. Un operario del puerto asegura que en todo ese tiempo han atracado menos de cien barcos.

“Olvídate de los buques Post Panamax (de grandes dimensiones) que se anunciaban. En la entrada de la bahía existe una enorme laja marmórea que impide el acceso de barcos de gran calado. Quisieron dinamitarla y por poco aquella mierda se viene abajo. El puerto es más rollo que película. A lo mejor resuelven el problema del dragado, pero ya terminaron la ampliación del Canal de Panamá y el Mariel se está quedando rezagado en la guerra de los puertos del Caribe y la costa norte de Estados Unidos, diseñada para atraer grandes buques”, comenta el trabajador portuario.

El periodista independiente Pablo Pascual Méndez Piña ha investigado sobre los problemas técnicos de la rada del Mariel y su abultado costo de construcción.



En el artículo Mariel a sobreprecio, Méndez Piña apunta: “La gran interrogante es por qué costó 957 millones USD un muelle que, según referencias oficiales, tiene una superficie de apenas 28 hectáreas, una línea de atraque de 700 metros, cuatro grúas STS Super Post Panamax, 12 grúas con neumáticos RTG, 22 cuñas tractoras, dos remolcadores, una dársena de maniobra de 520 metros de diámetro, con un calado en los amarraderos de apenas -9,75 metros. A lo que habría que agregar la remodelación de poco más de 30 kilómetros de carreteras, la construcción de 18 kilómetros de autopistas y 13 kilómetros de líneas férreas; además de un discreto conjunto de obras civiles y de pagar por concepto de mano de obra a los más de 6.000 trabajadores nacionales que participaron en la construcción un raquítico monto total de 20 millones USD por tres años de trabajo”.



Para Giordano, contratista que laboró en la construcción, “si lo comparamos con la ampliación de otros puertos, como los de Costa Rica, Colombia o Miami, con más objetos de obras, gastos elevados por bienes de raíces y altos salarios, el costo del Puerto del Mariel probablemente no llega a los 500 millones de dólares. El otro dinero se malversó”.

Pero los costos de la rada no le interesa a la mayoría de los habitantes de este municipio de Artemisa. A casi tres kilómetros de la barriada de La Boca se encuentra el poblado del

Mariel.

Cubanos como el obrero Marcos, pensaron que al trasladarse la mayor parte de las operaciones portuarias para el Mariel, traería consigo un valor agregado importante que beneficiaría a los marieleños.

“Pero todo ha sido muela. Funcionarios del partido comunista municipal comentaban que a la vuelta de veinte años, La Habana crecería hacia acá. Y desde Baracoa hasta el Mariel se construirían torres de edificios, hoteles y nuevas ciudades. Pero no creo que con este gobierno eso ocurra”, indica Marcos.

Los taxis que llegan desde la capital terminan su viaje en un desolado parque en el corazón del Mariel, un poblado de apenas cinco cuadras de largo y termina en un pequeño malecón. Es un vecindario chato de casas bajas de mampostería y algunas de madera con techos de tejas. Cuatro o cinco bicitaxis esperan pasajeros en la calle central.

Por diez pesos, en veinte minutos se recorre el pueblo en un bicitaxi. “Brother, a Mariel no vienen turistas y yo no sé donde se meten los marineros, pues por aquí no pasan. Solo tenemos una paladar de calidad, el resto son timbiriches que venden pan con perro y refresco gaseado. Es un lugar muerto. No corre el dinero, no tiene vida”, señala Oriel, bicitaxista.



Mariel no parece que sea un sitio muerto, sin vida. Al igual que otras localidades de la Isla, y aunque es un día laborable, mucha gente camina calle arriba y calle abajo, merodeando en pequeños negocios privados o haciendo cola para comprar pollo por la libre ofertado en un mercado local.

Frente a un parque a tiro de piedra de la bahía, se encuentra una glorieta. En su sombra duerme un borracho. Cerca, varias personas toman ron peleón o cerveza. Luego de traspasar un portón de hierro, frente al mar, un angosto zócalo con una consigna del Che precede a la plazoleta, donde los fines de semana se arman fiestas con música grabada.

“Aquí hay poca diversión. Compras ron de la bodega y el sábado te sientas en el muro que bordea la bahía, a ver si ligas una jevita y las horas se matan diciéndonos mentiras. El que tiene dinero se va a vacilar a La Habana”, dice Ridel, administrador de una bodega, sin dejar de mirar a lo lejos las grandes grúas de la rada.

Para sus pobladores, el Puerto del Mariel es territorio extranjero