La ONDA digital
Revista de análisis y reflexión
Montevideo Uruguay – 2014

"El financiamiento para el Puerto de Mariel es una inversión estratégica"

Entrevista con José Carlos de Assis
Por Elze Rodrigues y Daniel Martins

Desde 2009, en ocasión del acuerdo entre los gobiernos brasileño y cubano para la reforma del Puerto de Mariel, situado en las proximidades de La Habana, existen opiniones divergentes al respecto en los medios de comunicación. ***Están los que apoyan el préstamo otorgado por el BNDES apuntando al retorno de la inversión al país y existen también aquellos que sostienen que dicha transacción es incompatible con las carencias estructurales por las cuales el país pasa en estos momentos***. Para el gobierno brasileño, la inversión es estratégica.

El proyecto, realizado por la Odebretch en consorcio con la estatal cubana Quality, tendrá un costo de 957 millones de dólares, de los cuales 802 millones de esta cifra, corresponden a gastos en Brasil destinados a la compra de bienes y servicios. La primera fase de Mariel fue inaugurada en enero de este año con la presencia de los presidentes de Brasil, Cuba, Venezuela, Bolivia, Guyana, Haití y la primera ministra de Jamaica. El discurso de Dilma Rousseff en dicha ocasión siguió el tono optimista que estuvo presente desde el inicio del proyecto y se centró en las oportunidades que se derivan de la modernización del Puerto y de la asociación entre Brasil y Cuba. Según sus palabras, "son grandes las posibilidades de desarrollo industrial conjunto, por ejemplo, en los sectores de equipamientos para la salud, y de medicamentos, vacunas, en los cuales la tecnología de punta es dominada por Cuba".

No obstante, a principios del año en curso, el PSDB publicó una nota en su página web con relación al financiamiento del BNDES al puerto en cuestión. Afirmaba que los recursos que estaban siendo dirigidos hacia Cuba y Venezuela "eran los que faltaban para obras de infraestructura del transporte en Brasil". La declaración resulta contradictoria si tenemos en cuenta algunas de las actividades realizadas por el gobierno de Fernando Henrique Cardoso

El Informe Anual del BNDES en 2000 muestra que el apoyo del banco a las exportaciones de autobuses de turismo y urbanos hacia Cuba, ascendieron a una suma cercana a los U$S 28 millones. En el

mismo documento se destaca, incluso, “el financiamiento concedido para la adquisición de 125 autobuses Busscar con mecánica Volvo, utilizados en la dinamización de la actividad turística de este país, por un valor total de U$S 15 millones”. También consta el financiamiento del proyecto de la Línea IV del subte de Caracas (Venezuela) por parte de la Odebretch, contemplados por el banco por un valor de 107,5 millones. Las buenas relaciones con Cuba son históricas y se retomaron a partir de 1985 con la redemocratización y la reanudación de las relaciones diplomáticas y, desde entonces, pasaron a ser una constante. El gobierno FHC también mantuvo lazos cordiales con el gobierno de Chávez, inclusive enviando cargamento de gasolina en diciembre de 2002, cuando Venezuela enfrentó una huelga de los petroleros. Aparte de todas estas cuestiones, el partido tampoco tiene en cuenta en la nota, el hecho que el gobierno de Cardoso invirtió relativamente poco en la diversificación y modernización de otros sistemas de transporte – marítimo y ferroviario –, lo que generó un desequilibrio aún mayor de nuestra matriz de transporte, convirtiéndola en un rehén de las carreteras.

Para dilucidar las consecuencias de la reforma del Puerto de Mariel para la economía brasileña, evaluar sus riesgos y beneficios para el desarrollo económico nacional, conversamos con José Carlos de Assis, doctor en Economía en la UFRJ y profesor de Economía Internacional en la UEPB, periodista y ganador del Premio Esso de Reportaje. A continuación, el profesor comenta acerca de los aspectos económicos de Mariel y con respecto a la influencia de los medios de comunicación en la opinión pública sobre algunos de los proyectos de la política exterior.

- De acuerdo a la mirada de un economista, ¿cuáles son las principales consecuencias derivadas de la inversión brasileña en el Puerto de Mariel, tanto a nivel nacional de Brasil, como así también en su inserción internacional?

- El Puerto de Mariel fue un emprendimiento del gobierno cubano, financiado por el BNDES y llevado a cabo por una gran empresa contratista brasileña. El gobierno brasileño no comprometió en él ni un solo real. Todo el financiamiento retornará a las arcas del BNDES. Por supuesto que hubo oposición al emprendimiento, básicamente de naturaleza ideológica, por parte de quienes se alinean con la posición estadounidense de embargo de la economía cubana. Nosotros no tenemos nada que ver con esto. No tenemos ninguna razón para embargar a Cuba. Financiamos un gran negocio que trajo y continuará trayendo muchas ventajas para la economía brasileña, no sólo en lo que atañe a la ejecución de la obra en sí, sino en términos de suministro de insumos y servicios de ingeniería.

- En un video difundido por el Plan Brasil Mayor, representantes del gobierno brasileño, como el director en Cuba de Apex-Brasil, Hipólito Rocha Gaspar y el embajador brasileño en Cuba, Cesário Melantonio Neto, apuestan al impacto positivo de la modernización de Mariel para el comercio internacional de Brasil. ¿En qué medida es esta una inversión estratégica?
- Creo que se trata de una inversión estratégica porque Mariel representará y, en realidad, ya lo representa, un punto de apoyo al comercio internacional de Brasil volcado tanto hacia el Atlántico como hacia el Pacífico. Es preciso encarar este emprendimiento del punto de vista económico y comercial, insisto, sin sesgo ideológico. En este sentido, Cuba es una economía socialista que se está abriendo al mercado. Mantener un vínculo empresarial con ella nos abre amplias perspectivas hacia el futuro, siempre dejando de lado la ideología, en el caso que Cuba se abra plenamente al mercado.

En respuesta a una declaración brindada por la candidata Marina Silva, el asesor para Asuntos internacionales de la presidencia, Marco Aurélio Garcia, negó que el Puerto de Mariel refleje posibles intenciones imperialistas brasileñas. ¿Cuál es su opinión al respecto?
- Creo que el apoyo a la modernización de Mariel, más allá de ser un buen negocio en sí mismo, apunta a un tipo de solidaridad continental que contribuye fuertemente para los proyectos de integración Unasur y Mercosur. Brasil no tiene ninguna pretensión imperial; queremos, sí, la integración sudamericana.

- ¿Usted cree que el financiamiento brasileño en Mariel es un precedente para que el Banco del Sur y el Banco de los BRICS se inclinen hacia una dinámica Sur-Sur de incentivo al desarrollo? ¿Qué podríamos sacar en limpio del perfil de estos agentes financieros en el sistema internacional?
- Seguramente que el financiamiento de Mariel por parte del BNDES es una señal para los financiamientos a largo plazo en infraestructura, por parte del Banco de los BRICS y del Banco del Sur. Es fundamental que estos financiamientos queden al margen de preconceptos ideológicos y de condicionalidades políticas del tipo de las impuestas por el Banco Mundial y por el FMI, que muchas veces violan la soberanía económica y administrativa del país que toma el préstamo. En este sentido, apunta hacia una verdadera revolución en la arquitectura financiera internacional.

- Usted es un periodista experimentado y pasó por vehículos tradicionales. ¿Cómo ve la cobertura que los grandes medios de comunicación dan a la política exterior brasileña? ¿Los medios de comunicación son capaces de influir en la toma de decisiones?
- Es una cobertura deplorable, a menudo obstinada en su opinión y

dominada por la ideología. Los medios de comunicación brasileños, con poquísimas excepciones, no salieron de la Guerra Fría. Toman como verdad todo lo que viene de los EE.UU., y consideran como falso todo lo que está en contra de los intereses económicos y políticos de los EE.UU. Si usted toma como ejemplo la crisis de Ucrania o, antes de ella, la crisis en la Plaza de Tiananmen, en Pekín, verá que nuestros comentaristas internacionales se limitan a reproducir el noticiero estadounidense, totalmente sesgado hacia los intereses de los Estados Unidos y a la propaganda de la apertura económica.

En el caso de los incidentes de la Plaza de Tiananmen, en Pekín, nuestros comentaristas aún insisten en referirse a ella como “la masacre de la Plaza de Tiananmen”, cuando la plaza fue evacuada por el ejército sin que hubiese ni una sola muerte de ningún manifestante. Murieron, sí, 25 de ellos, en enfrentamientos con el ejército en otras partes de la ciudad, en situaciones de conflictos callejeros difíciles de ser controlados de arriba hacia abajo. ¿Saben cuál es mi fuente? La “Foreign Affairs”, la principal revista de política exterior de los EE.UU., de la cual no se nos ocurre sospechar que tenga simpatías comunistas. Le dedicó una edición entera a los incidentes de la plaza.

En cuanto a la crisis de Ucrania, la misma “Foreign Affairs” demuestra que la OTAN, bajo presión norteamericana, ha sido la gran provocadora de la guerra en su ansia de cercar a Rusia por el oeste, mediante la incorporación directa de países del antiguo bloque soviético. Aclara la revista, sobre la base de documentos oficiales, que el liderazgo norteamericano fue claramente advertido por Vladimir Putin que, en el caso de Ucrania y Georgia, en la frontera de Rusia, una eventual adhesión a la OTAN tendría una respuesta inmediata rusa. De hecho la tuvo, mediante la incorporación de Crimea por un referendo, en una jugada estratégica genial de Putin.

El hecho es que la marcha de la OTAN hasta el patio trasero de Rusia es inaceptable para Putin, por razones geopolíticas, además del hecho que existen millones de pro rusos en el este de Ucrania que están siendo literalmente masacrados por Kiev en las narices de Rusia. Esto equivale a la ascensión de un gobierno hostil a los EE.UU. en México o en Canadá. La prensa brasileña, como dije, es parcial u omisa. Adoptó sin ningún miramiento la versión norteamericana y europea sobre el derribo del avión civil sobre territorio ucraniano, atribuyéndolo a rebeldes rusos. Si no fuera por las redes sociales, no nos hubiéramos enterado que los peritos alemanes encontraron evidencias de que el avión fue abatido por fuerzas de Kiev.

Elze Rodrigues y Daniel Martins son Master en Relaciones Internacionales por el Programa de Postgrado de San Tiago Dantas.

Traducido para **LA ONDA digital** por **Cristina Iriarte**