



**Por Ulises Fernández**

Carlota Caridad Burgaleta, Sarah Torres Rodríguez y María Elena Fajardo Cedeño son cubanas que actualmente residen en Centro Habana y Alamar. Sus vidas en estos barrios humildes de La Habana contrasta con el hecho de que entre finales de los 80 y durante la década de 1990, cuando Cuba era arrasada por la mayor crisis económica de su historia, ambas se convirtieron, de la noche a la mañana, en directoras y accionistas de varias empresas offshore cubanas registradas en Chipre, Panamá y Malta y por las cuales no han recibido hasta el día de hoy un centavo.

Las tres mujeres, aunque prestaron sus identidades cuando eran apenas unas oficinistas de la Empresa Navegación Mambisa, perteneciente al Ministerio de Comercio Exterior, no están totalmente conscientes de que son las directoras oficiales de cuatro sociedades conectadas con Caribbean Queen Shipping Ltd. y otra entidad fantasma creada por el gobierno cubano en Chipre.

Vagamente recuerdan el día en que las llamaron a la oficina del director comercial para que estamparan sus firmas en unos documentos sobre los cuales nadie les explicó nada.

“Era normal. En esa época se firmaban muchos papeles a favor de la revolución, compromisos de trabajo, y nadie hacía preguntas. Nadie lo veía mal”, asegura María Elena, quien dice no importarle lo sucedido, a pesar de que su nombre ha surgido a la luz después de las revelaciones de los Panama Papers.

La situación de estas dos mujeres es similar a la de un centenar de cubanos que, aunque en diversos documentos aparecen como directivos de empresas, sobre todo navieras, registradas por Cuba en paraísos fiscales entre la década de los 70 hasta la actualidad, ignoran el papel que han jugado en la generación de un capital sobre el cual jamás le han dado cuenta ni participación como beneficiarios directos. Incluso, muchos de ellos, hoy apenas sobreviven con una pensión estatal que no supera los 20 dólares mensuales.

En opinión de exfuncionarios del gobierno que ocuparon altas responsabilidades tanto en los ministerios de Relaciones Exteriores, Comercio Exterior y Economía, y cuyos nombres también aparecen en documentos revelados a la prensa, el procedimiento se volvió rutinario, sobre todo en las navieras, y fueron operaciones que, bajo la supervisión directa de las



Company Overview of Caribbean Queen Shipping Ltd

March 08, 2018 4:30 PM ET

Snapshot

S&P Global Market Intelligence

Company Overview

Cyprus

The information and data displayed in this profile are created and managed by S&P Global Market Intelligence, a division of S&P Global. Bloomberg.com does not create or control the content. For inquiries, please contact S&P Global Market Intelligence directly by clicking here.

Stock Quotes Market data is delayed at least 15 minutes

Similar Private Companies By Industry

Company Name	Region
E.D.Y.V.E.M. Hellenic Construction Materials, Industrial, Commercial Transportation	Europe
01 Properties Finance Plc	Europe
247 Corporation	Europe
3Bro Limited	Europe
3CX Ltd.	Europe

Stock, Fund, or ETF  Go Company Lookup

Most Searched Private Companies

Company Name	Geographic Region
Lawyers Committee for Civil Rights Under Law	United States
The Advertising Council, Inc.	United States
Tax Management Inc	United States
John F. Kennedy Center For The Performing Arts	United States
NYC2012, Inc.	United States

Las empresas y sus orígenes

Creada presumiblemente en 1986, cuando la estatal Empresa de Navegación Mambisa adquirió los dos emblemáticos buques mercantes Caribbean Queen y Caribbean Princess, Caribbean Queen Shipping Ltd. fue registrada en varios países bajo otros nombres similares que, debido al mismo esquema operativo, se conectaba con la aún activa Anglo-Caribbean Shipping Co. Ltd, fundada en 1973 en el Reino Unido para el trasiego de carga internacional y que fuera dirigida sucesivamente por funcionarios que más tarde ocuparían altos cargos en el gobierno cubano, como es el caso de Francisco Soberón.

En la actualidad un caso similar, que responde al mismo patrón, sería el de las empresas registradas en Panamá por el exfuncionario del Ministerio de Transporte de Cuba, estrechamente ligado al círculo familiar de Raúl Castro, Guillermo Rodríguez López-Callejas y funcionarios de PDVSA, en Venezuela. Entre ellas Cuvempetrol S.A., Transportes del ALBA-Transalba, Trocana World Inc. y Tovase Development.

De modo que Caribbean Queen Shipping Ltd. no fue ni la primera, ni la más importante en el entramado de empresas que cada año realizaban, realizarían y continúan realizando millonarias transacciones hacia Cuba desde el extranjero, incluso desde países no considerados paraísos fiscales como Reino Unido, Francia, España o los Estados Unidos.

Se pudiera afirmar que el esquema de creación de empresas offshore, ha definido la economía cubana del período revolucionario desde sus comienzos y fue durante la década de los 90, cuando el país se sumergió en el denominado Período Especial, que tomó auge la creación de este tipo de corporaciones en principio para enfrentar la crisis que sobrevino a la caída del bloque de países socialista de Europa del Este y del cual la economía cubana dependía en su totalidad.

Bloomberg the Company & Its Products | Bloomberg Anywhere Remote Login

**Bloomberg** Markets Tech Pursuits Politics Opinion

# Anglo-Caribbean Shipping Co Ltd

Private Company

<h3>Company Profile</h3> <p>Sector: Consumer Discretionary          Industry: Recreation Facilities &amp; Svcs          Sub-Industry: Leisure &amp; Travel Services</p>	<h3>Corporate Information</h3> <p>Address:          Skylines          Unit 14          Lime Harbour          London, E14 United Kingdom</p>
---	---

No obstante, bajo la luz de los datos recientes sobre el monto de las transacciones comerciales actuales entre Venezuela y Cuba, muy superiores a las registradas entre la antigua Unión Soviética y la isla en su mejor momento, las offshore han jugado un papel central en el esquema económico del gobierno cubano.

Aunque se conoce que estas operaciones “fantasmas” tuvieron su comienzo en los años 60, no fue hasta la década de los 70 en que se crearon las primeras offshore de envergadura.

Max “el Guatón” Marambio, un ciudadano chileno amigo de los Castro que se refugió en Cuba tras el golpe de estado a Salvador Allende, viajó posteriormente a Miami para fundar Havanatur, luego de inscribirla en Panamá. Durante años la compañía, con representaciones en numerosos países de América Latina, se ha encargado de reservaciones y ventas de pasajes aéreos entre Estados Unidos y Cuba, un negocio cuyo centro operativo radicó en las oficinas del Ministerio del Interior y que reportaba grandes dividendos a la institución castrense.

Según las Conclusiones Acusatorias del entonces fiscal Felipe Alemán Cruz, presentadas durante la llamada Causa no. 2 de 1989, cuando fueron apresados y destituidos varios altos oficiales del Ministerio del Interior, entre ellos el propio ministro, General de División José Abrantes Fernández, entre 1988 y 1989 este recibió 300 dólares por cada persona que salió temporalmente del país hacia los Estados Unidos, una práctica que, según se lee en el acta de la fiscalía, le proporcionó los “4 millones de dólares” para la “compra de 1296 medios de transporte”, amparado en una cuenta personal “de varios millones de dólares (...) que mantenía a su disposición (...) e independiente del presupuesto del ministerio del interior”. Pero, además, una práctica que tal vez heredara de sus antecesores pero que en el contexto de esa época resultó fatal.

Apenas unas semanas antes informes provenientes de los Estados Unidos alertaron sobre actividades de narcotráfico y lavado de dinero donde estaba involucrado de manera activa el Departamento MC del Ministerio del Interior, un escándalo que destapó la corrupción en la corporación CIMEX, un entramado empresarial donde confluían otras empresas así como la propia Havanatur.

Años después de la destitución del general José Abrantes, las cosas no solo continuaban tal cual, sino que mostraba un perfeccionamiento.

En 2004, la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC), entidad del Departamento de Hacienda norteamericano, reveló que existían al menos 9 entidades de viajes controladas por el gobierno cubano que operaban dentro de los Estados Unidos en posesión de “personas sujetas a la jurisdicción” de ese país, entre ellas Havanatur.



En cuanto a Max Marambio, el fundador del entramado empresarial, terminaría siendo noticia internacional al ser condenado (en ausencia) en 2011, por un juez de la isla, a 20 años de prisión por los delitos de corrupción y cohecho.ç

Poco tiempo después, un trabajo del Centro de Investigación Periodística de Chile (CIPER Chile) reveló que el verdadero negocio de Havanatur corría a cargo del hermano de Max, Luis Marambio, quien estuvo implicado en otro escándalo de corrupción junto a 15 directivos de la empresa Cubana de Aviación, entre ellos el presidente del Instituto de la Aeronáutica Civil, el general Rogelio Acevedo González, además de su esposa.

Acevedo González, a pesar de habersele hallado considerables sumas de dinero escondidas en la casa, aunque destituido, fue totalmente exonerado de culpas. Por otra parte, la esposa, apenas cumplió 5 años de prisión bajo régimen penal con privilegios especiales que le permitía, entre otras cosas, visitar a su familia los fines de semana.