



El misterio del petróleo de Pdvsa que desapareció en el triángulo de Carretero

Descripción



DIRECTO AL PUNTO

- El empresario Ramón Carretero Napolitano comercializó buena parte del petróleo que Pdvsa exportó en 2025.
- Gracias a tres sociedades de papel, registradas en Asia, despachó 47 millones de barriles de crudo, valorados aproximadamente en 2.600 millones de dólares.
- El principal destino de los tanqueros fue Malasia. Pero también envi  cargamentos de petróleo venezolano a Cuba, como parte del auxilio energético que el régimen de Caracas brindaba a la isla.
- Sin embargo, no consta que esos embarques hayan llegado efectivamente al puerto de Matanzas, en Cuba, como consta en documentos internos de Pdvsa.

El empresario panameño Ramón Carretero Napolitano controló buena parte de la comercialización de petróleo venezolano mientras Estados Unidos desplegaba su poderío militar en aguas del mar Caribe y hasta unos meses antes de la captura de Nicolás Maduro, el reciente 3 de enero. Eso fue posible gracias a sociedades de papel registradas en China, Singapur o Hong Kong y al uso de la denominada *flota fantasma* de tanqueros petroleros, además de la propia influencia que Carretero había ganado en la compañía estatal venezolana Pdvsa.

Una investigación de **Armando.Info**, el Centro Latinoamericano de Investigación Periodística (CLIP), Transparencia Venezuela en el Exilio, *La Prensa* de Panamá y el *Diario de Cuba*, descubrió que las compañías Hangzhou Energy, Shineful Energy y Forever Energy Trading despacharon 47 millones de barriles de crudo desde puertos venezolanos entre mayo y septiembre de 2025, según datos internos de la petrolera estatal. Los envíos en conjunto tuvieron un valor de alrededor de 2.600 millones de dólares, de acuerdo con el cálculo de esta alianza basado en el precio promedio en 2025 del Merey 16, principal crudo de exportación de Venezuela.

Desde la llegada de Maduro al poder, en abril de 2013, Ramón Carretero se convirtió en un personaje clave en Caracas, cercano al entorno familiar tanto del mandatario como de su esposa y Primera Dama -o *Primera Combatiente*, como la jerga chavista prefería mencionarla-, Cilia Flores, quien como Maduro hoy enfrenta un juicio en Nueva York.

De ellos recibió decenas de contratos multimillonarios que incluyeron desde la construcción del [estadio de béisbol Hugo Chávez](#) (hoy el Estadio Monumental *Simón Bolívar* de La Rinconada, en el suroeste de Caracas) hasta [la implementación del Carnet de la Patria](#), una suerte de identificación alternativa a la cédula de identidad que ampliaba el control del régimen sobre la ciudadanía a cambio de subsidios. Pero el negocio mayor llegó años después con la venta del petróleo de Pdvsa, cuando Carretero -como otros empresarios próximos al régimen- se volvieron fichas de Maduro para eludir las sanciones aplicadas por Estados Unidos.

Ni Carretero Napolitano, ni Carlos Malpica Flores, el [sobrino favorito de Cilia Flores](#), aparecen formalmente en los documentos de Hangzhou Energy, Shineful Energy, o de Forever Energy Trading. Se trataba de sociedades de papel que funcionaban a través de prestanombres. Sin embargo, en las oficinas de Pdvsa en Caracas se sabía que a esas tres empresas las manejaban el empresario panameño y Malpica Flores, según confirmaron a esta alianza periodística tres fuentes internas de la petrolera estatal.

Con respecto a Hangzhou Energy, ya el diario estadounidense *The New York Times* [reveló](#) en mayo de 2026 que, si bien sus responsables sobre el papel residían en China, Carretero Napolitano y Malpica Flores participaron a su nombre en reuniones con Pdvsa. Además de haber sido vicepresidente de Finanzas de la misma Pdvsa, Malpica Flores se desempeñó como Tesorero de la Nación. Tanto él como Carretero fueron blanco de [sanciones](#) del Departamento del Tesoro de Estados Unidos en diciembre pasado. Ocho días después, las sanciones se extendieron a los hermanos de Carretero y a varios integrantes de la familia de Cilia Flores.

El nombre de Malpica ya había sido incluido antes, en 2022, en la lista negra de sancionados de la Oficina de Control de Activos Extranjeros del Departamento del Tesoro estadounidense (OFAC, por sus siglas en inglés). Pero salió de la lista -solo transitoriamente, como después se verá- cuando la administración del demócrata Joe Biden (2021-2025) buscaba negociar con el régimen de Maduro un acuerdo para realizar elecciones libres y justas en Venezuela.

Este equipo periodístico accedió³ a documentos internos de Pdvsa que permitieron reconstruir la ruta de las ventas de crudo que las empresas controladas por Carretero hicieron entre mayo y septiembre de 2025. Esa información incluye el nombre de las empresas que lo comercializaron, las fechas de esos recorridos marítimos y los destinos de los cargamentos.

armando.info

Principales beneficiarios de la exportación de petróleo

Valor estimado en millones de barriles

Shineful Energy



Forever Energy Trading

14,3

Hangzhou Energy

12,6

Venezuela

TRES SOCIEDADES OFFSHORE VINCULADAS
AL EMPRESARIO RAMÓN CARRETERO
ACUMULARON ENVÍOS POR \$2600 MILLONES
ENTRE MAYO Y SEPTIEMBRE DE 2025

Los registros de despacho de crudo revisados muestran que casi todos los movimientos de petróleo que hicieron estas tres sociedades tuvieron a Malasia como destino principal, pero también que otros embarques llegaron al puerto de Matanzas, en Cuba, como parte del auxilio permanente para el régimen de los Castro que la Revolución Bolivariana mantuvo hasta los eventos en Caracas del 3 de enero.

El nexo de Ramón Carretero con el régimen cubano, así como su relación personal con Raúl Rodríguez Castro, nieto del comandante Raúl Castro Ruz y conocido en la isla como *El Cangrejo* -una persona clave en las negociaciones que hoy se están llevando a cabo entre Washington y La Habana-, fue [revelado por CLIP, Transparencia Venezuela en el exilio y Armando.Info en diciembre pasado](#). La bitácora de la aeronave en la que Carretero se accidentó en el aeropuerto internacional de Maiquetía el 24 de septiembre de 2025 confirmó que *El Cangrejo* también voló en esa aeronave. Pero la influencia de Carretero en la isla es tal que Edwin Pitty Madrid, embajador panameño en La Habana desde noviembre de 2024, representó como abogado a empresas del propio Ramón Carretero en Caracas, así como a compañías del grupo familiar en Panamá.

¡Ah malaya esas escalas!

Los documentos revelan que, de la noche a la mañana, Malasia se convirtió en el lugar principal de descarga y trasbordo de crudo venezolano desde que Estados Unidos impuso las primeras sanciones sobre Pdvsa, en enero de 2019. A partir de entonces, China desplazó a Estados Unidos como principal cliente del petróleo venezolano, con un promedio de 283.000 barriles diarios. Como el crudo llegaba a través de Malasia, las exportaciones petroleras de este país hacia China -que comprendían hidrocarburos en realidad llegados de Venezuela- registraron un aumento de 400%, según datos de la aduana china [publicados por Transparencia Venezuela](#).

¿Cómo funcionaba el mecanismo? Los buques fletados por empresas estatales chinas cargaban millones de barriles de crudo venezolano y lo ponían rumbo a aguas malayas, donde lo traspasaban de un carguero a otro para borrar el rastro de origen. Una vez completada esa escala, el petróleo venezolano era reetiquetado como *mezcla malasia* antes de ingresar a puertos chinos sin activar alertas aduaneras. Singapur, que aparece como el único destino para las operaciones de *fueloil* o combustible, también fue señalado por los especialistas como otro de los *hubs* asiáticos para reetiquetar el combustible venezolano.

Los registros de despachos de crudo analizados para esta investigación también revelan que, para los cargamentos de casi un tercio de estos envíos realizados durante 2025 por las sociedades *offshore* vinculadas a Carretero, se utilizaron buques de las llamadas *flotas oscuras* o *fantasmas*, tanqueros a menudo ruinosos que desactivan o manipulan a conveniencia sus sistemas de navegación para ocultar sus movimientos. En total fueron 52 operaciones con este tipo de buques.

El barco *Iria*, con bandera de Islas Comoras y clasificado como furtivo, aparece en al menos seis operaciones de Hangzhou Energy desde Venezuela hacia Malasia, con un volumen que superaba los 1,3 millones de barriles.

El tanquero *Malak*, por su parte, que navega bajo bandera de Panamá y con sanciones de Estados Unidos, Reino Unido, Canadá, Ucrania y la Unión Europea, sirvió a Shineful Energy para trasladar 540.000 barriles de *fueloil* hacia el puerto de Matanzas, en Cuba, según los reportes de Pdvsa

obtenidos para esta investigación, lo que pone en evidencia que las sociedades controladas por Carretero Napolitano también despacharon combustible venezolano para el régimen cubano.

De los documentos de Pdvsa también se desprende el *modus operandi* de las sociedades ligadas al empresario panameño. El 2 de agosto de 2025, el buque *Halima*, con bandera nigeriana, cargó primero 1,11 millones de barriles de crudo Merey 16 a nombre de Cubametales, una empresa estatal controlada por el Grupo de Administración Empresarial S.A. (Gaesa), el *holding* estatal en manos de militares cubanos que también acaba de ser objeto de [sanciones](#) por parte de Estados Unidos. Luego, el 4 de agosto, ese mismo tanquero cargó un millón de barriles más de Merey 16, pero esta vez el consignatario de la carga era Forever Energy Trade, una de las sociedades controladas por Ramón Carretero.

Una de las fuentes de Pdvsa explicó que esto se debía a que el mismo buque debía parar primero en el puerto de Matanzas, en Cuba, descargar allí parte del combustible, para luego seguir con rumbo a Malasia, donde el crudo venezolano se terminaba comercializando en criptomonedas, de modo de dificultar aún más cualquier seguimiento de la operación. Sin embargo, a lo interno de Pdvsa no consta que en esas operaciones los barcos hayan descargado primero en Cuba, según se observa en la planificación de la petrolera estatal.

En diciembre del año pasado, la [espectacular captura](#) en alta mar del buque *Skipper* volvió a iluminar ese triángulo comercial, equívoco en apariencia, con vértices en Venezuela, Cuba y Panamá, pero que solía inclinarse a su punto intermedio, que era Carretero Napolitano. El *Skipper* trasgaba crudo venezolano y falseaba su señal satelital para evitar su detección, por encargo de Cubametales y de Shineful Energy, la sociedad controlada por Carretero.

El *Skipper* había partido de Venezuela el 4 de diciembre con una carga de hidrocarburos, con destino a Matanzas. Pero, según una investigación de [The New York Times](#) a partir de datos de la firma de inteligencia de mercado Kpler, el barco transfirió parte de su carga en alta mar, en una operación de barco a barco, al tanquero *Neptune 6* (o *Songa*). Luego siguió rumbo a Asia. El *Skipper* estaba sancionado por Estados Unidos desde 2022 por sus presuntos vínculos previos con la Guardia Revolucionaria Islámica de Irán.

Puerto de Matanzas, Cuba

armando.info

RUTAS DECLARADAS POR PDVSA (MAYO A SEPTIEMBRE 2020)

FECHA	BARCO	PRODUCTO	BARRIL (x1000)	VALOR TOT (MILLONES DE \$)
01/05	KETA	Merey 16	1640	\$92.9
26/05	KETA	Merey 16	1110	\$62.9
30/06	SONGA	Fuel Oil	200	\$11.3
02/08	HALIMA	Merey 16	1110	\$62.9
28/08	SONGA	Merey 16	200	\$11.3
04/09	PENNY	Merey 16	1110	\$62.9
24/09	SONGA	Merey 16	550	\$31.1
-	MS MELENIA	Merey 16	1110	\$62.9
-	MALAK	Blend 17	540	\$30.6
TOTAL			7570	\$429.06

El vínculo de Hangzhou con el gobierno venezolano tuvo su origen en 2021, cuando esta sociedad, sin experiencia previa en el especializado sector petrolero, comenzó a comercializar crudo de Pdvsa. El reportaje de *The New York Times*, [publicado en mayo pasado](#), reveló que el Estado venezolano fue perjudicado por las condiciones que pactó con Hangzhou, que podía abonar el petróleo en bolívares, pero que luego cobraba por ese crudo en moneda internacional, sacando rédito sobre la brecha cambiaria. En ese esquema ocurrieron otras distorsiones que provocaron la pérdida de millones de dólares al Estado, que entregaba buques cargados de crudo, pero no recibía los pagos correspondientes por la colocación del combustible en mercados globales

Ese esquema, aplicado por Pdvsa como estrategia para evadir las sanciones, y sus secuelas en pérdidas financieras, provocó en 2023 la defenestración del entonces todopoderoso ministro de Petróleo y vicepresidente sectorial de Economía, Tareck El Aissami, como parte de un caso que las propias autoridades venezolanas bautizaron como la trama [Pdvsa-Cripto](#), cuyo juicio continúa en la actualidad.

Iriamni Malpica Flores, sobrina de Cilia Flores y también sancionada, aparece en la trama que hizo negocios con el Estado venezolano junto a Carretero Napolitano, tal como revelaron el CLIP, Transparencia Venezuela en el exilio y [Armando.Info en mayo de 2025](#).

Esta alianza intentó contactar a Ramón Carretero Napolitano, pero el empresario no respondió el correo electrónico que portaba un cuestionario sobre su relación con Pdvsa.

Estelas invisibles

El verano de 2025 fue especialmente duro en Cuba. A las altas temperaturas se sumaron apagones extremos y una epidemia combinada de dengue y chikunguña que dejó miles de contagios y una cifra indeterminada de muertos. En julio de ese año, con temperaturas que superaron los 32°C, la isla vivió récords de déficit de generación eléctrica que provocaron cortes eléctricos en más de 60% de los hogares durante los horarios de mayor demanda.

El 21 de julio, la estatal Eléctrica reportó que el déficit energético ascendió a 2.054MW, un récord histórico para esa fecha. La marca anterior, de 2.020MW, se había registrado apenas seis días antes. La demanda máxima nacional, según cifras oficiales, estaba cerca de los 3.400MW. Las autoridades habían prometido que los cortes no superarían las cuatro horas diarias, pero en muchos casos se extendieron por más de 12 horas.

En medio de ese suplicio de la temporada estival, la ayuda energética del régimen de Caracas adquirió un carácter existencial, tanto para la dictadura castrista como para los martirizados ciudadanos cubanos. El petróleo venezolano, exportado a Cuba en condiciones muy favorables para el régimen de la isla, fue de hecho uno de los ejes comerciales que sustentó la relación política entre Caracas y La Habana desde que Hugo Chávez llegó al poder en 1999 y hasta muy recientemente, con la llegada al poder de la Presidenta Interina, Delcy Rodríguez.

La documentación revisada para esta investigación indica que los envíos de crudo nunca cesaron. En realidad, continuaron durante los meses en los que el segundo gobierno de Donald Trump apretó las sanciones contra Venezuela y Cuba. Además de los despachos ligados a las sociedades controladas por Carretero Napolitano, Cubametales, empresa estatal manejada por el *holding* militar

Gaesa, manejó 31 despachos desde puertos venezolanos hacia la isla durante 2025, según registros y fuentes internas de Pdvsa [consultadas por Transparencia Venezuela](#).

En los documentos internos de Pdvsa obtenidos para esta investigación se confirma que, mientras Cuba hacía frente al déficit de generación eléctrica, entre mayo y septiembre de 2025 recibió al menos ocho de esos cargamentos de combustible desde Venezuela hacia la isla a nombre de Cubametales. Los barcos trasladaron crudo y *fueloil* por un valor aproximado de 429 millones de dólares, usando como referencia el precio promedio del Merey 16 durante 2025.

Por ejemplo, entre el 1 y 3 de mayo, el tanquero *Keta* cargó 1,64 millones de barriles de crudo Merey 16 por un valor estimado de 92 millones de dólares en el terminal Jose, sobre la costa nororiental de Venezuela, con destino al puerto de Matanzas. El 26 del mismo mes, ese buque hizo otra carga con idéntico punto de arribo.

En los registros de los meses siguientes, varios cargamentos de crudo Merey 16 aparecen despachados hacia la costa norte cubana en los documentos de Pdvsa. El 24 de septiembre lo hizo el buque *Songa* (posteriormente rebautizado como *Neptune 6*), que vuelve a aparecer en los registros de las estaciones de carga petrolera venezolanas el 30 de junio y el 28 de agosto, pero esta vez con cargas de *fueloil*.

Sin embargo, ninguno de los viajes de estos buques sale registrado en las plataformas de rastreo marítimo [Marine Traffic](#) y [Vesselfinder](#), consultadas para esta investigación. Estas plataformas corroboran que de enero a octubre de 2025 arribaron a Matanzas unos 96 buques. Pero sus listas no incluyen a ninguno de los tanqueros que los papeles de Pdvsa registran.

Tampoco se reporta el arribo de esos buques al puerto de La Habana, donde atracan buques petroquímicos con cargas destinadas a la refinería *Ático López*. Cienfuegos, donde está otra importante refinería cubana, recibió 111 buques en ese tramo del año, pero los tanqueros fantasmas tampoco dejaron rastro oficial allí.

El registro de arribos de barcos de combustible a Cuba en 2025, en manos del Instituto de Energía de la Universidad de Texas, consultado para esta investigación, tampoco incluye estos buques provenientes de Venezuela. Los expertos allí registraron seis cargas de combustible de Pdvsa entre junio y septiembre de 2025, pero ninguna de ellas corresponde a las diez reportadas por la petrolera venezolana con destino a Matanzas en ese periodo del año. Así, los destinos reales de los buques y sus cargas quedaron ocultos en el misterio.

El tanquero *Malak* también aparece en los documentos de Pdvsa con destino a Cuba, en un viaje en el que la sociedad Shineful Energy, una de las vinculadas a Carretero, figura como consignatario. La plataforma de rastreo marítimo Global Fishing Watch muestra al *Malak*, con bandera de Islas Comoras, realizando 11 visitas a puertos de Venezuela, entre el 21 de abril y el 21 de diciembre de 2025. Los itinerarios incluyen paradas en Jose, Cardén, Amuay, El Palito, Punta Guaranao y Puerto Miranda, y otros puertos en Venezuela. Sin embargo, la plataforma no muestra que alguno de sus trayectos siguiera su curso a Cuba. La última señal registrada del *Malak* corresponde a diciembre de 2025.

Miguel Díaz-Canel, presidente de Cuba, admitió [durante una entrevista](#) en abril que, desde la captura de Maduro, la economía de la isla había sufrido por la interrupción de la ayuda -petróleo crudo,

principalmente- que llegaba desde Caracas. Esto terminó por desatar un colapso en la economía antillana, que hoy pone al régimen castrista frente a una crisis que podría ser terminal.

En la misma entrevista, Díaz-Canel evitó informar cuánto petróleo de Pdvsa solo llegar a Cuba: «No te voy a dar cifras porque son cosas que se persiguen mucho por parte de los servicios de inteligencia norteamericanos para ver en qué manera pueden afectarnos y, además, nosotros no hemos renunciado al derecho que tenemos como cualquier otro país en el mundo a importar combustible y a que otros países puedan exportar combustible a Cuba», zanjó el asunto.

En diciembre del año pasado, cuando embarcaciones militares estadounidenses interceptaron y confiscaron el buque *Skipper*, las autoridades cubanas denunciaron esa acción de manera enfática, catalogándola de «piratería y terrorismo marítimo». Advirtieron además que la operación militar agravaba seriamente la crisis energética y los apagones en la isla.

De haber dejado sus fletes en Cuba, los barcos que cargaron en Venezuela pero que no llegaron a Matanzas durante el verano de 2025, podrían haber servido de alivio para los insoportables apagones que sufrieron los cubanos durante esos meses. Queda por saber cuántos más tomaron rumbos desconocidos para su probable comercialización, mientras La Habana culpaba de la crisis eléctrica nacional a la escasez de combustible y al bloqueo.

Fecha de creación
2026/07/28