

## Los vuelos imprescindibles de Maduro

### Descripción

La fila de hombres se formó un par de horas antes del apagón. Había denominadores comunes entre ellos: tez morena, corte militar, bluyín, franela, zapatos de goma, morral desgastado y adustez. Esto último sobre todo lo demás.

Era el sábado 17 de octubre de 2020 en la terminal internacional del aeropuerto Simón Bolívar, de Maiquetía, y lo que esa tarde corroboró *in situ* **Armando.info** ilustra los resultados de esta investigación: que a pesar de las restricciones que decretó al espacio aéreo para salir y entrar a Venezuela durante la pandemia, y que acaban de ser restablecidas a mediados de diciembre, el gobierno de Maduro mantuvo una selecta conectividad con los países aliados al régimen a través de aviones de Conviasa que volaron al menos 56 veces a Cuba, 38 a Irán, 24 a Serbia y ocho a Rusia.

Aquella tarde de fin de semana hubo dos vuelos comerciales (y no de la empresa aeronáutica estatal venezolana) programados en medio de la Covid-19 y de las consabidas restricciones impuestas por el gobierno: uno para la Ciudad de Panamá, Panamá, y uno para Santo Domingo, República Dominicana. Los pasajeros de ambos, con tapabocas y empanizados con el hollín pegoteado en el sudor de sus cuellos y caras, estaban desde la mañana ordenados en filas en la parte externa de la terminal en una escena más parecida a la cotidianidad de una estación provinciana de autobuses que a la del aeropuerto más importante del país.

Cuando por fin, aproximadamente a la una de la tarde, los dejaron entrar a sus vuelos, fue cuando vieron llegar a los hombres que, a diferencia de ellos, se formaron en el ala oeste del edificio. Ese día hubo un apagón en el aeropuerto que se prolongó al menos seis horas, que retrasó las operaciones y con el pasar de los minutos despertó el cuchicheo sobre los personajes: ¿Quiénes eran? ¿Cuál era ese vuelo que iban a abordar, que no estaba anunciado ni programado? ¿Por qué, mientras los demás buscaban las formas de huir de la incomodidad propia del apagón, ellos permanecían allí, impertérritos, inamovibles?

En los pasillos, los trabajadores y los dueños de los quioscos del aeropuerto respondían, incautos, a las preguntas al respecto: que ese era el vuelo de rutina para Teherán, la capital de Irán. “Esos salen siempre. Son misiones de entrenamiento”. ¿Aun en pandemia? “Sí. Ese vuelo no ha parado en todos

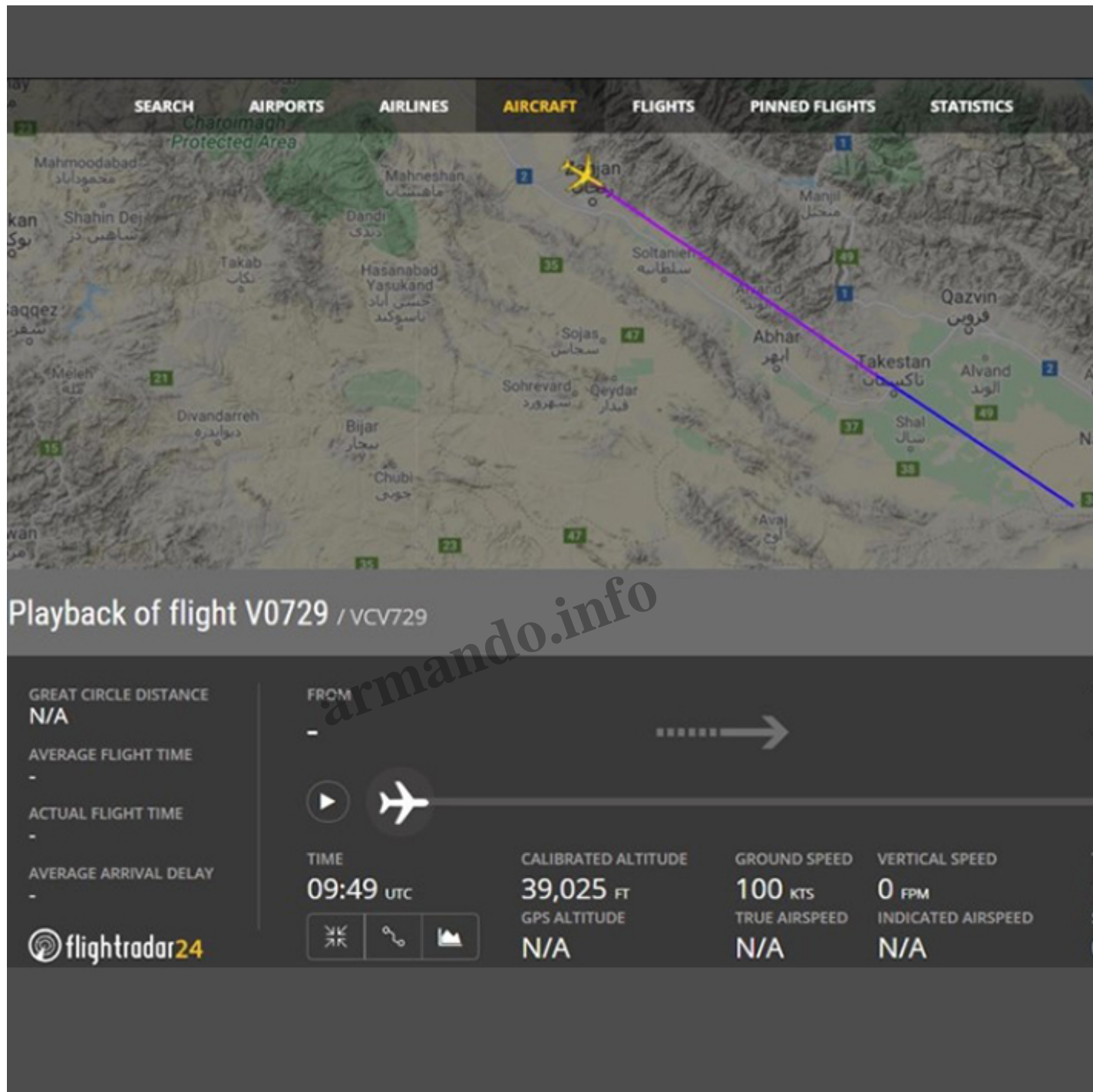
estos meses”.

## **Irán (y también fueron)**

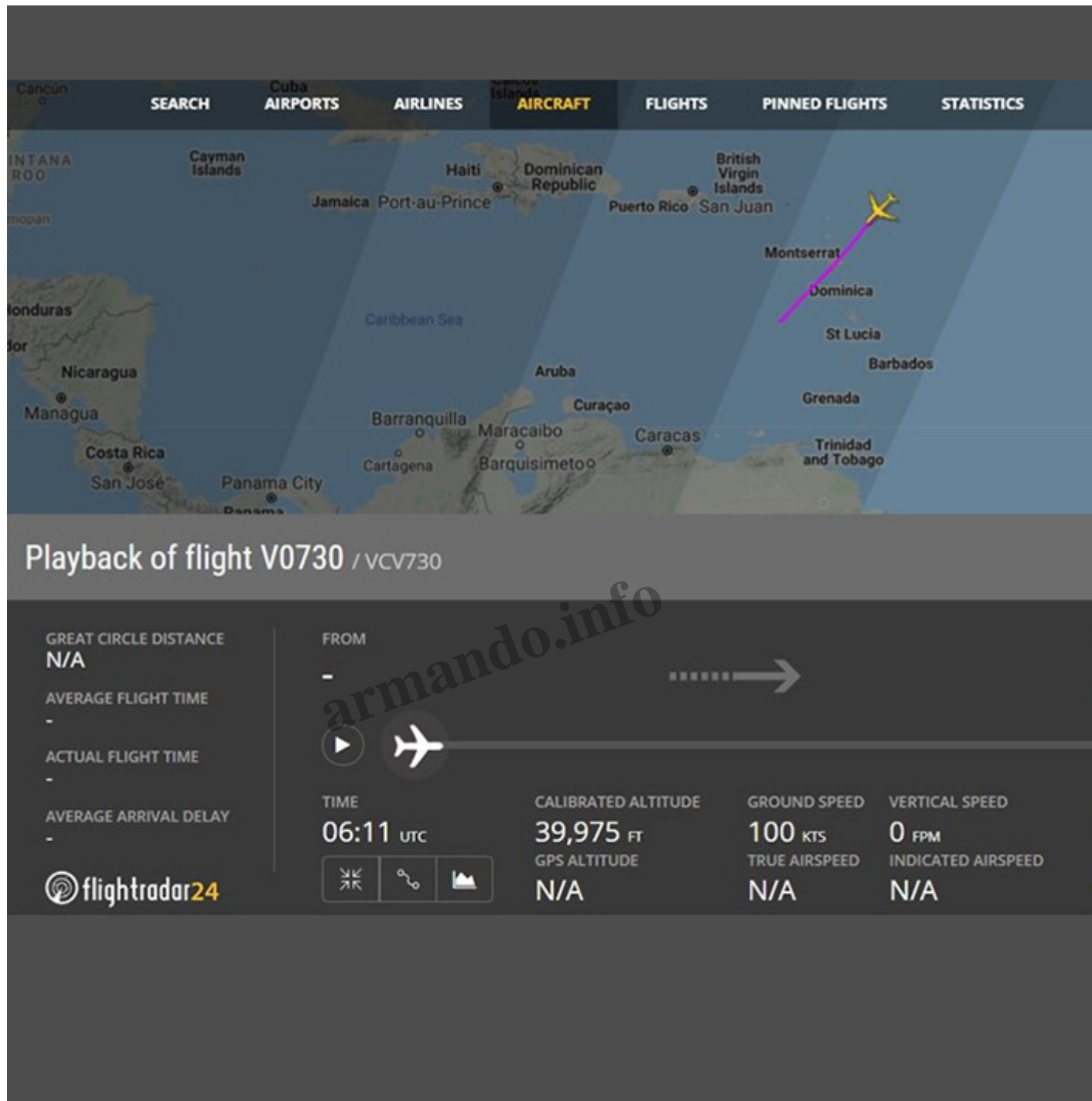
Mediante programas de rastreos -principalmente Flight Radar 24, aplicación que muestra el tráfico aéreo mundial tanto en tiempo real como en visualización retrospectiva- se construyó una base de datos ordenada por siglas, modelos de los aviones, particularidades de las movilizaciones y fechas de los vuelos que salieron del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía o llegaron a él, desde que en marzo se establecieron medidas de aislamiento del país debidas a la pandemia.

Una de las medidas del gobierno de Nicolás Maduro cuando entró en vigencia la primera cuarentena (que comenzó su fase más radical a partir del martes 17 de marzo de 2020) fue la suspensión de vuelos internacionales.

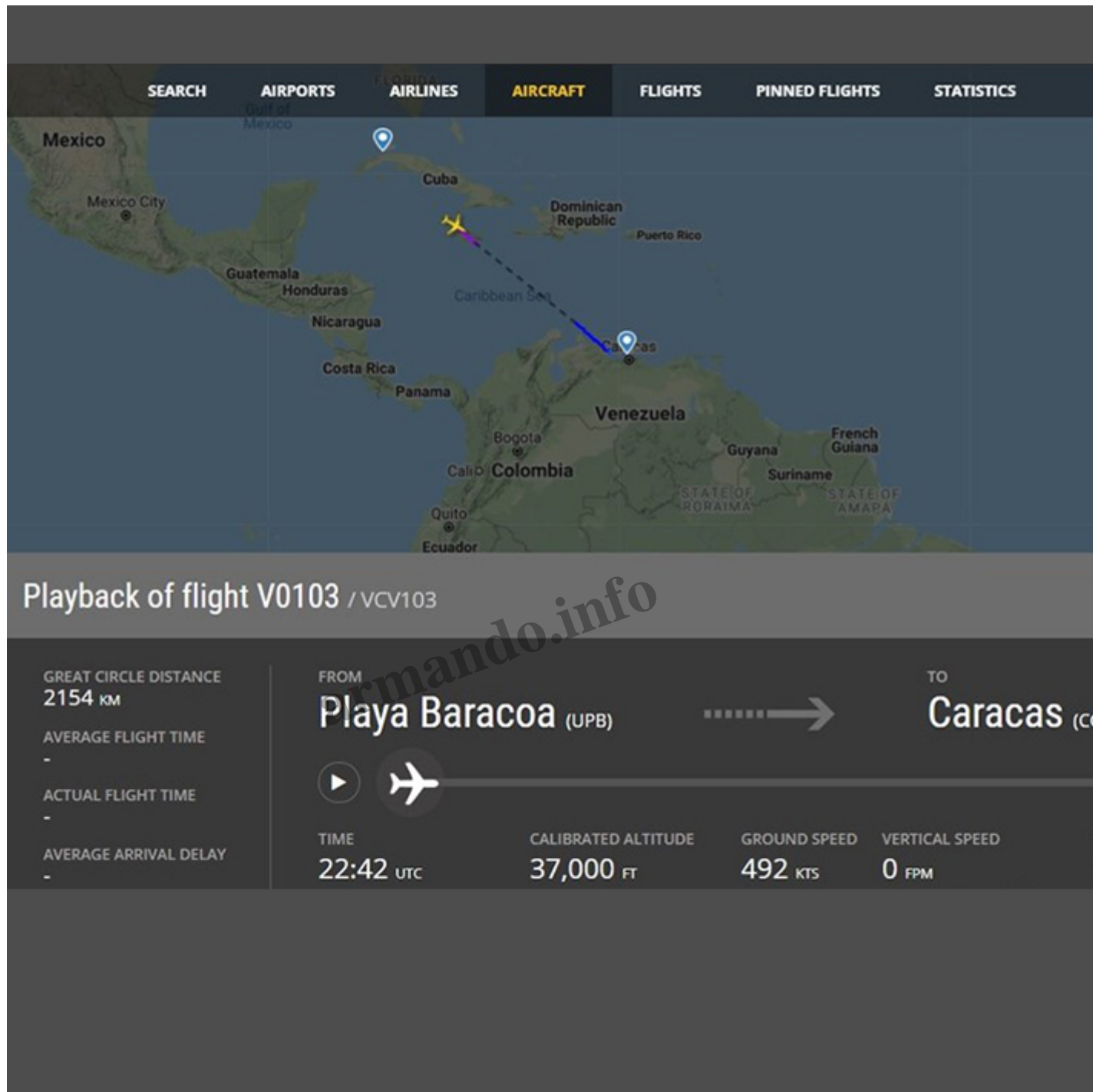
*armando.info*



[La particularidad de la desaparición de los aviones del radar ocurre en La Habana, en Maiquetía y en Teherán](#)



[La particularidad de la desaparición de los aviones del radar ocurre en La Habana, en Maiquetía y en Teherán](#)



[La particularidad de la desaparición de los aviones del radar ocurre en La Habana, en Maiquetía y en Teherán](#)

Fue una cascada de cancelaciones que comenzó cinco días antes, el 12 de ese mes. Primero los provenientes de Colombia y de Europa. “Hay que tomar medidas que vayan escalando hacia la protección (...). He decidido suspender hasta por un mes todos los vuelos provenientes de Europa y de Colombia”, adujo Maduro en aquel momento. Dos días después, su ministro de Comunicación, Jorge Rodríguez, informó que [Panamá y República Dominicana entraban en la lista de las restricciones](#).

Puntualmente, el 12 de cada mes el régimen de Maduro prolongaba por 30 días más la restricción de las operaciones aéreas para la ya diezmada oferta de conexiones, hasta el cierre total del espacio aéreo. Esa rutina de extensiones mensuales pareció llegar a su fin a principios de diciembre, cuando de manera oficial se reanudaron los vuelos entre Maiquetía y ocho destinos internacionales. La semana pasada, sin embargo, y de nuevo invocando las amenazas de una pandemia recrudecida, las autoridades aeronáuticas venezolanas limitaron las conexiones aéreas comerciales a tan solo tres rutas: México, Bolivia y Turquía.

Pero lo que el monitoreo de **Armando.info** comprobó fue que, a pesar de los interdictos oficiales, durante los nueve meses de pandemia continuaron los vuelos desde y hacia Maiquetía para determinados itinerarios, sin que mediara mayor explicación o auditoría. Se trató de rutas que siguieron ininterrumpidas con aliados políticos clave del régimen chavista, por lo general servidas por la aerolínea estatal Conviasa. Por ejemplo, y tal como comentaron los trabajadores del aeropuerto de Maiquetía durante aquella tarde de apagón del 17 de octubre, los vuelos a Irán se mantuvieron con una frecuencia, incluso, inusitada. En época de pandemia ha habido al menos 38 vuelos entre Caracas y Teherán.

Para concretar estos periplos, el gobierno de Maduro ha tenido a disposición el Airbus 340-211, decorado con el logo naranja de la empresa estatal de aeronáutica Conviasa y de matrícula YV1004. Desde el 21 de abril hasta el 16 de diciembre, el cuatrimotor de cabina ancha fue y vino a la capital de Irán 37 veces. Incluyendo las primeras horas del 18 de octubre, según los programas de rastreo: el último vuelo que despegó luego de aquella jornada a oscuras en el aeropuerto de Maiquetía.

El vuelo número 38 de la temporada hacia Teherán lo cubrió un bimotor de un solo corredor, un Airbus 319-133. Se trata de la aeronave con configuración ejecutiva que Hugo Chávez adquirió a principios de su mandato como avión presidencial, pero ahora identificada con los colores de Conviasa.





Con la aplicación Google Earth, correlacionada con Flight Radar 24, ocurre lo mismo: los aviones de Conviasa desaparecen antes de llegar a Maiquetía

Las movilizaciones entre Venezuela e Irán en estos meses no han sido exclusividad de Conviasa. Los Airbus 340 de [Mahan Airlines](#), una aerolínea señalada por la oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC), del Departamento del Tesoro, han aterrizado en el aeropuerto internacional Josefa Camejo, de Punto Fijo, estado Falcón, al menos tres veces durante la pandemia.

Una particularidad de la ruta Caracas-Teherán es que, regularmente, según muestran los *playback*

(visualizaciones retrospectivas) de los radares, al menos 24 veces, Belgrado, capital de Serbia, ha servido como parada de los vuelos del Airbus 340. Serbia, país de la península balcánica, es uno de los pocos de Europa que [reconoce a Maduro](#) como presidente y con el que Venezuela ha suscrito acuerdos de [cooperación policial](#) y de [asistencia militar](#). Su gobierno rusófilo se inscribe en el movimiento de regímenes iliberales y euroescépticos de Europa Oriental.

## A discreción y en Rampa 4

Estas rutas no han sido comerciales. Durante la pandemia la empresa estatal no ha vendido boletos hacia Irán (apenas los primeros días de noviembre, [Maduro anunció como novedad los vuelos hacia Teherán y Moscú](#) que comenzarían en diciembre). Pero de alguna manera se llenan esos aviones de cuerpo ancho.

Las afirmaciones de los trabajadores consultados ese día del apagón en Maiquetía y que han sido testigos de las salidas de los vuelos a Teherán, tienen un reflejo posible en la declaración más reciente que acerca de Venezuela emitió Craig Faller, jefe del Comando Sur, dependiente del Departamento de Defensa de Estados Unidos. En ella afirmó que Irán no solo ha proveído de gasolina al gobierno de Maduro.

armando.info





Durante la pandemia han continuado los anuncios de acuerdos entre Maduro y Hasán Rohaní, de Irán. Foto: Atta Kenare / AFP

“Vemos una creciente influencia iraní allí. No son únicamente envíos de gasolina, sino también de armas”. Y las armas, por supuesto, vienen con quienes enseñan a utilizarlas: en este caso, agentes de la Fuerza Al-Quds, un escuadrón de élite de la Guardia Revolucionaria Islámica de Irán, algo que, según Faller, es “alarmante y preocupante”.

El mismo régimen de los ayatolás (cuyo ejecutivo hoy está al mando del islamista moderado Hasán Rohaní) ha desafiado abiertamente a Estados Unidos enviando por vía marítima gasolina a Venezuela

---

durante 2020. El envío más reciente, del [14 de diciembre, fue de 1,9 millones de barriles de petróleo para paliar la escasez de combustible](#).

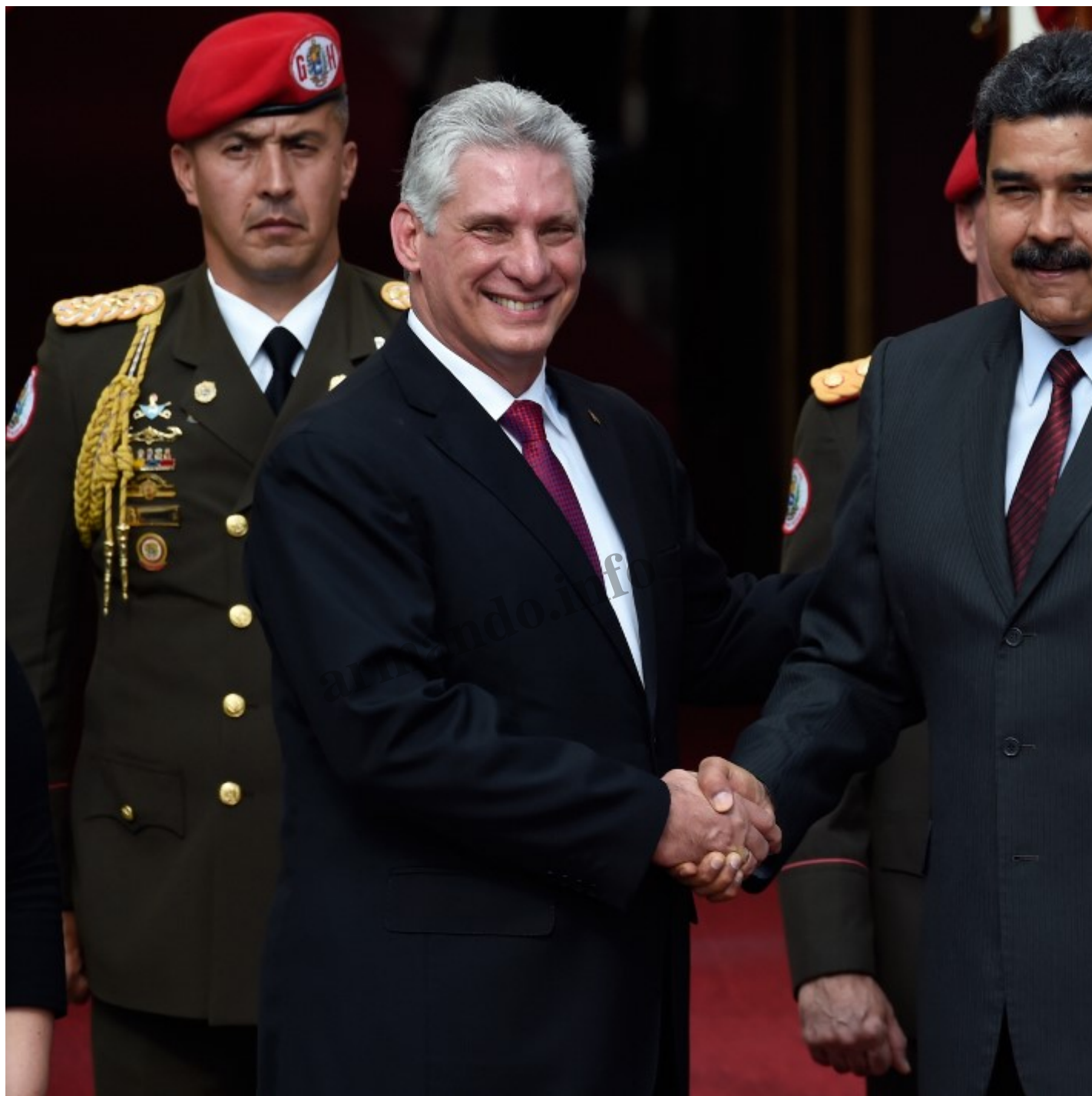
Un ex gerente de operaciones de Conviasa explica a **Armando.info**, con la condición del anonimato y como una suerte de portavoz de varios de sus compañeros aún activos, que los vuelos que están programados a Teherán son “una ruta meramente política”, responden menos a lógicas comerciales que a las alianzas de Maduro, y evaden las restricciones impuestas por las sanciones estadounidenses.

A diferencia de otros vuelos regulares, incluso algunos de los de índole humanitaria durante la pandemia, estos operan con un secretismo tal que el personal de Conviasa es excluido de las operaciones de carga del avión. “Cuando van a meter la carga no es el personal de Conviasa, es personal militar. Y para Teherán, más que todo, esa es una operación normal que se hace casi de rutina. Estas operaciones militares no siempre han tenido como destino Teherán. En otro momento también fue Damasco [*capital de Siria, cuyo régimen es aliado de Caracas desde tiempos de Hugo Chávez*]. Hoy en día ha sido sobre todo para Irán”, explica, no sin antes acotar que la Rampa 4, el hangar del aeropuerto de Maiquetía destinado a las operaciones presidenciales, es la utilizada para estos vuelos.

Durante 2020 no han cesado, por parte del gobierno de Maduro, los anuncios de cooperación con Irán. Desde la figura eufemística de los “[históricos vínculos integrales de cooperación ante los desafíos que impone la pandemia del Covid-19](#)” hasta [intercambios de frutas](#) y la frontal [cooperación militar](#), la multiplicación de los acuerdos ha sido hilo conductor de esta bilateralidad que, de acuerdo con un *trader* de metales de Curazao que prestó su testimonio para este reportaje, le ha costado oro a Venezuela. “Todo el material que viene de Irán se paga con oro que sale por Maiquetía en vuelos de Conviasa a Estambul y Teherán. Insisto: el oro de sangre sale por Maiquetía”, señala.

## Despegando a hurtadillas

Pero si Irán ha sido el vuelo transatlántico predilecto por el gobierno venezolano, también ha mantenido el puente aéreo con otros aliados. El ya mencionado Airbus 340 de matrícula YV1004 voló al menos ocho veces (algunas de ellas desde Teherán) a Moscú, Rusia.



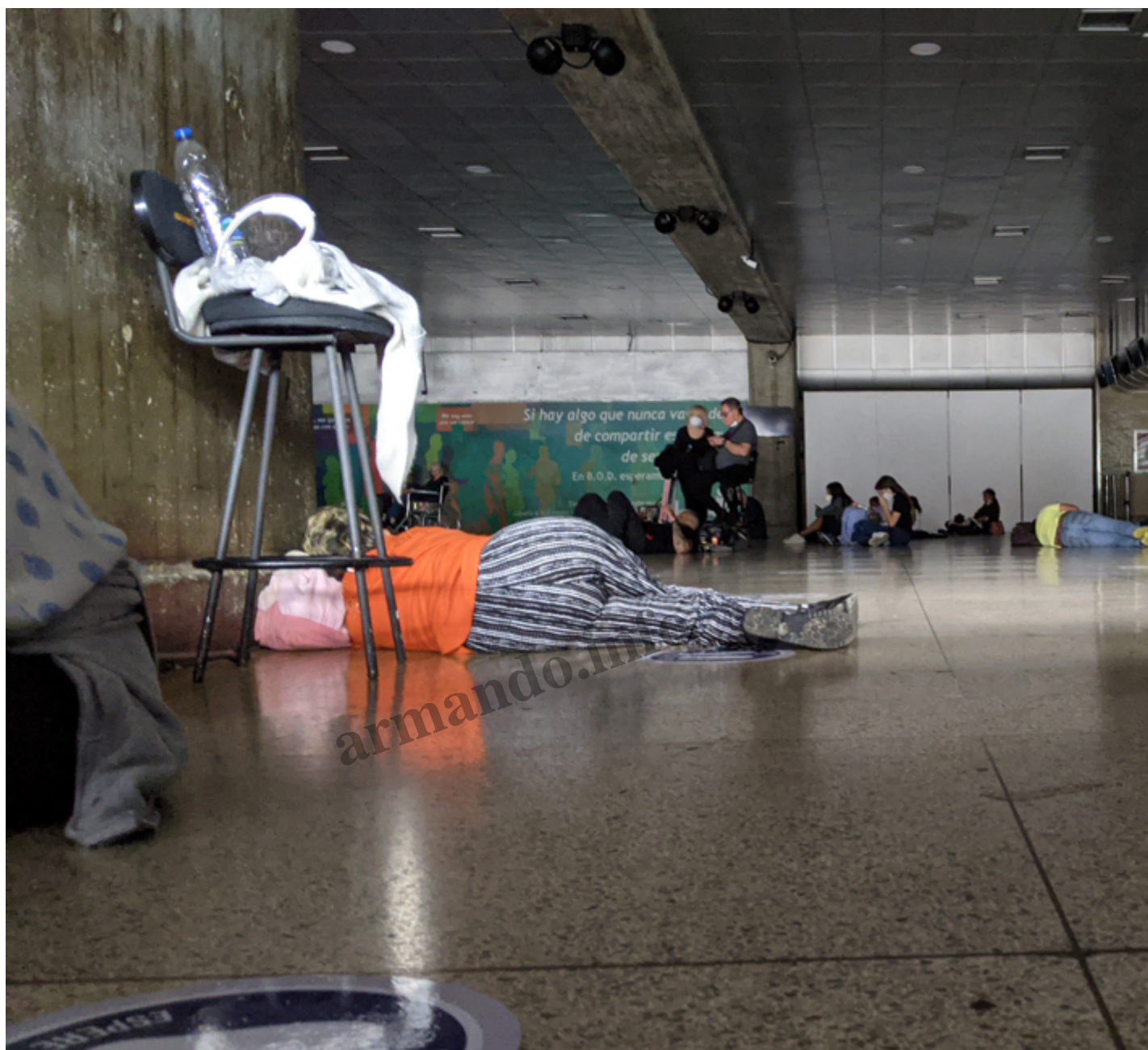
Entre Maduro y Díaz-Canel, sucesor de los Castro en la dictadura cubana, no se ha detenido el puente aéreo en tiempos de pandemia. Foto: Juan Barreto / AFP

Durante los meses de la pandemia, sobre el Caribe ha habido también una frecuencia de ida y de vuelta que ha estado en el aire desde el primer día de la cuarentena decretada por Maduro, a La Habana, Cuba. La modalidad es prácticamente la misma: no se trata de un vuelo comercial sino de una ruta “meramente política”, como señala el empleado de la aerolínea estatal consultado para este trabajo.





En la tarde del sábado 17 de octubre de 2020 un apagón afectó el aeropuerto de Maiquetía. Fue uno de los días de las salidas del Airbus 340 de Conviasa desde Venezuela a Irán. Foto: Marcos Valverde



En la tarde del sábado 17 de octubre de 2020 un apagón afectó el aeropuerto de Maiquetía. Fue uno de los días de las salidas del Airbus 340 de Conviasa desde Venezuela a Irán. Foto: Marcos Valverde





En la tarde del sábado 17 de octubre de 2020 un apagón afectó el aeropuerto de Maiquetía. Fue uno de los días de las salidas del Airbus 340 de Conviasa desde Venezuela a Irán. Foto: Marcos Valverde

Para el caso de La Habana, Conviasa deja de ser una flota de aeronáutica civil y pasa a ser un comodín de operatividad para las alianzas inauditables con los países aliados del gobierno. Además del Airbus 340, los Embraer E190AR (de fabricación brasileña, más pequeños y para rutas medias, que conforman el grueso de la flota, con 20 en total) han sido los equipos más corrientes en las programaciones hacia la isla.

Para La Habana, el Airbus 340 ha viajado al menos siete veces. De los Embraer, el YV2913 ha viajado tres veces; el YV2953, nueve veces; el YV2964, nueve veces; el YV2966, cinco veces; y el YV3052, trece veces. Entonces, al menos 56 vuelos hacia la capital cubana con aviones de Conviasa

han despegado de Maiquetía en los nueve meses de pandemia, es decir, a razón de uno cada casi cinco días.



El A340 de matrícula YV1004 es el avión favorito del régimen de Maduro para la ruta iraní.  
Foto: Conviaza

Estos vuelos, al igual que ocurre con los que tienen destinos que el gobierno no anuncia, aparecen y desaparecen en la aplicación Flight Radar 24 a más o menos 60 millas náuticas de Maiquetía. Un piloto de transporte de líneas aéreas con experiencia en aviones Boeing y Embraer 190, además de instructor de vuelo del Bombardier CRJ-700 de fabricación canadiense, explica alguna de las posibles causas.

“La primera es que la aplicación se alimenta de antenas terrestres, básicamente. Si no hay antenas, los vuelos no aparecen en el sistema. Es como el celular: si estás en la ciudad, funciona. Si estás en un campo, no”, compara

“Lo segundo”, continúa, “es que existan las antenas pero el gobierno o alguien decida removerlas. Es decir, que estén instaladas pero no activas. Y la tercera posibilidad es que el personal [de Conviaza], escondiendo algo o por interés de la aerolínea, diga [a la empresa encargada de la aplicación] que no quiere que salgan a la luz los vuelos. Entonces, los sistemas van a funcionar perfectamente para lo obligatorio, que es para el control de tránsito aéreo, pero con una de las tantas funciones [en este caso, la que permite que el programa capte los vuelos

] inhibidas”.

Descarta que los pilotos sean obligados a desconectar los transpondedores, “que es el sistema que envía la información al radar en tierra para saber en dónde estás. No hay un botón o suiche en la cabina para inhibir el sistema de *transponder*. O se prende o se apaga”.

Esta particularidad no ocurre con aquello que durante estos meses la propaganda del régimen de Maduro ha anunciado como “vuelos humanitarios”, principalmente con las rutas hacia Toluca (México), Santiago (Chile) y Quito (Ecuador), de los que durante los nueve meses de la pandemia ha habido 18, cinco y dos, respectivamente (25, en comparación con los más de un centenar hacia La Habana, Teherán y Moscú).

armando.info





Los Embraer E190AR (que conforman la mayoría de la flota de Conviasa) son los más usados en los vuelos a La Habana. Foto: Conviasa

Al respecto, y al menos sobre los que despegan de Maiquetía, “humanitario” no es el adjetivo con el que se han sentido más próximos los venezolanos residentes en el extranjero que estuvieron confinados en Venezuela más tiempo del que tenían estipulado por el decreto de la cuarentena.

Fue ese el caso de una médica venezolana radicada en Santiago que viajó el 1 de mayo (sí: en el batallador Airbus 340), quien precisa que salir de Venezuela en el vuelo de Conviasa le costó 700 dólares.

“Los pagué con mi tarjeta de crédito de Chile. El único requisito que me pidieron era que el pasaporte tuviera el sello con la entrada a Venezuela. Pero pagar eso fue prácticamente lo que me había costado el pasaje de ida y vuelta, con escala en Bogotá, que me había costado 900 dólares”, detalla, antes de recordar que “ni pruebas de Covid nos pidieron en Maiquetía”.

## Restricciones a conveniencia

El 13 de diciembre de 2020 las aplicaciones para rastreos aeronáuticos registraron la ruta que desde Maiquetía hasta Moscú siguió un Tupolev Tu-154M, con siglas RA-85019.

Este avión es parte de la flota del Servicio Federal de Seguridad (FSB) de la Rusia gobernada por Vladimir Putin. El ente, formado en 1991, es el sucesor de la antigua KGB, la agencia de inteligencia de la Unión Soviética. Extrapolando el caso a los años 60, el despegue del 13 de diciembre es una remembranza de los rodajes que por el kilométrico asfaltado de la pista del aeropuerto de La Habana emprendían los Tupolev 134 durante la Guerra Fría.

La llegada a Venezuela de ese vuelo durante la pandemia arroja, al menos, un par de datos: el primero es que como ocurre con Irán, la inteligencia rusa, por decir lo menos, frecuenta Venezuela. Lo segundo es que la política de restricción de los vuelos desde y hacia Venezuela solo aplica para ciertas condiciones y excluye a los aliados.

A diferencia de los suspendidos vuelos comerciales, los vuelos privados desde y hacia el extranjero no escasearon en estos meses en los que los venezolanos no podían moverse dentro de su país ni por tierra no solo por las restricciones para la movilización del transporte terrestre, sino también por una aguda escasez de gasolina que ha llegado a poner su precio en el mercado negro hasta a cinco dólares por litro. Así, la movilización desde Panamá, República Dominicana y México en aviones privados fue constante.

Es una situación resumida en aquella tarde de un sábado de octubre, en la que decenas de venezolanos estuvieron condenados a un servicio aeroportuario descalabrado para salir del país con la condición del pago de boletos por casi el doble de su costo normal. Por ejemplo, un boleto a Santo Domingo solo de ida era vendido en 600 dólares, cuando en condiciones normales no excede los 400 dólares, ida y vuelta.

Luego de la reapertura de algunas rutas en diciembre (Panamá y Santo Domingo, principalmente), el gobierno de Maduro anunció el cierre de estas, alegando medidas de seguridad ante la pandemia. Solo los vuelos hacia [México, Turquía y Bolivia](#) están abiertos. Nuevamente, se privilegia a los aliados. Es otra arista de las condiciones extremas en las que los venezolanos atraviesan la pandemia.

*\*Giancarlo Fiorella, investigador de [Bellingcat](#) (sitio web de periodismo de verificación de hechos e inteligencia de fuentes abiertas), colaboró en el desarrollo de este trabajo.*

### Fecha de creación

2020/12/20