

Mayday, negocios dudosos a bordo

Descripción

Corría el año 2010 y un empresario turco peregrinaba por los despachos de los comerciantes en Caracas, incansable como sus compatriotas que un siglo antes recorrían la ciudad vendiendo telas de casa en casa. Pero las propuestas de Saffet Calarkan para conectar a los hombres de negocios venezolanos con sus pares en Turquía lucían de inoportunas a estrambóticas, en el mejor de los casos. No en balde, eran recibidas con una indiferencia apenas disimulada.

Por aquel año, los precios del petróleo venezolano retomaban una prolongada alza que los llevaría a cruzar la barrera de los 100 dólares por barril en 2011, mientras que el país alcanzó un récord en su Producto Interno Bruto (PIB) que se acercó a los [400.000 millones](#) de dólares. No se habían impuesto sanciones internacionales en contra del régimen venezolano y nada permitía presagiar la debacle que llegaría tres años más tarde. A pesar de las restricciones cambiarias reinantes desde 2003, para un importador todavía entonces resultaba fácil hacer negocios desde Venezuela. Sobraban proveedores. No se veía para qué podría hacer falta un intermediario con Turquía.

De acuerdo con una fuente que conoció a Calarkan, y que pide el resguardo de su nombre por temor a represalias por parte del régimen de Nicolás Maduro, por aquella época el empresario turco visitó a Antonio Chamba, el dueño de Traki, la cadena de tiendas por departamentos originaria de Ciudad Guayana que ha experimentado un exorbitante crecimiento en la era chavista, para ofrecerle -sin éxito- una línea de electrodomésticos turcos al comerciante venezolano. “Él seguía intentando, pero nunca cuajó nada porque nadie en Venezuela compraba o le interesaba Turquía en ese entonces”, recuerda.

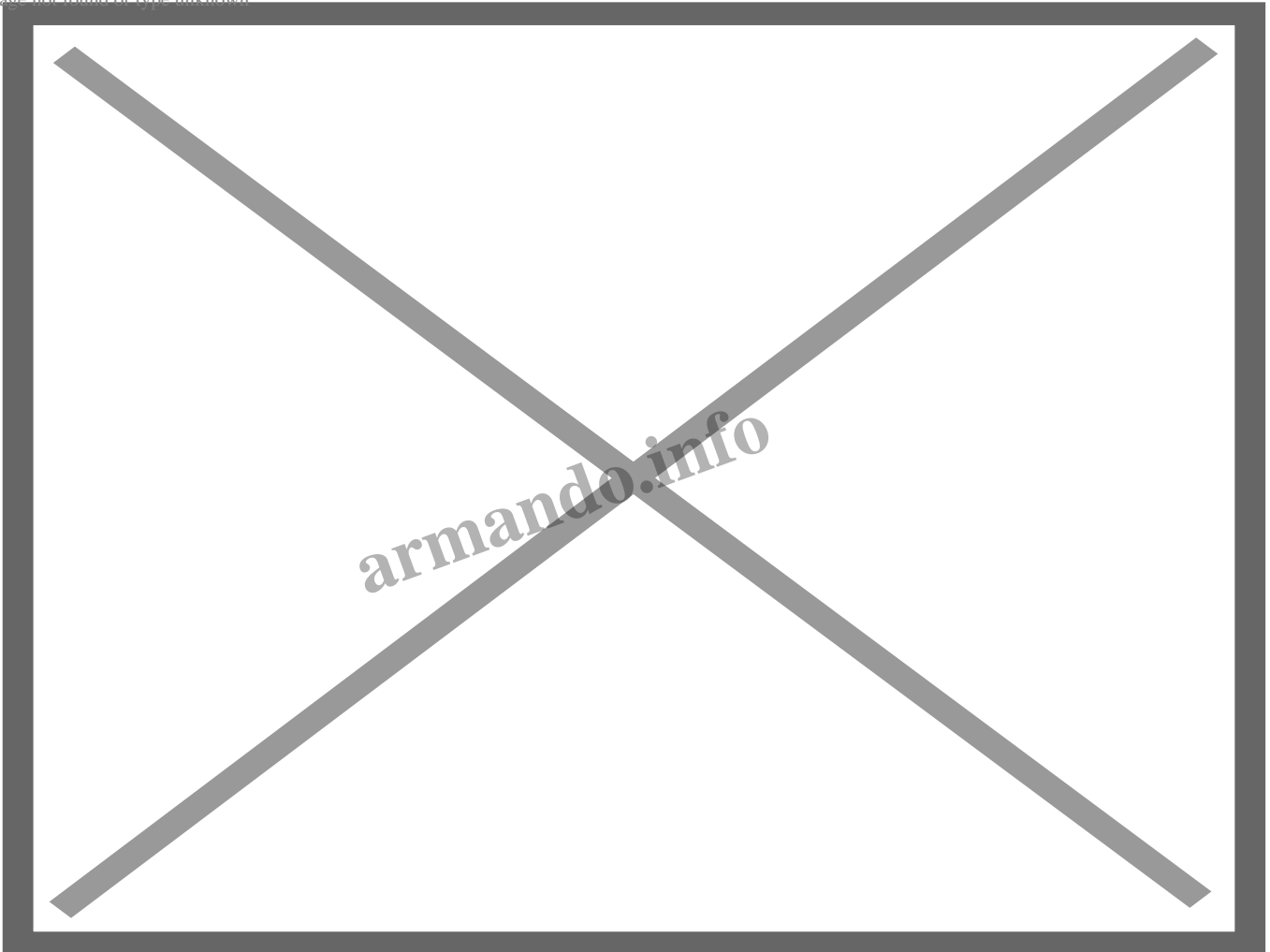
Tendría que desplomarse la economía venezolana y sumirse en el aislamiento para que las ofertas de Calarkan se volvieran interesantes y cristalizaran. Contra todo pronóstico, ese momento -histórico, sin duda- llegó antes de lo imaginado.

El 21 de diciembre de 2016, la *Gaceta Oficial* número 41.057 publicó el decreto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) que autorizaba la operación de Turk Hava Yollari Anonim Ortakligi -más conocida por su marca, Turkish Airlines- por un lapso de cinco años para el “servicio público de transporte aéreo, regular de pasajeros, carga y correo” en Venezuela. El primer vuelo de la aerolínea llegó un día antes de la publicación del decreto y fue [recibido](#) por la entonces ministra de Turismo,

Marleny Contreras, esposa de Diosdado Cabello, por lo regular considerado como el *número dos* del régimen, y el entonces ministro de Transporte, Ricardo Molina.

“A partir de entonces es que los hermanos [*Majed y Khaled*] Khalil logran esa licencia [*de Turkish*] y junto con Calarkan empiezan a montar la estructura turca que abrió a Venezuela para ese mercado”, explicó la fuente.

Image not found or type unknown



[El primer vuelo de Turkish Airlines arribó al aeropuerto internacional de Maiquetía el 20 de diciembre de 2016. Crédito: Prensa MPPT.](#)



[Los entonces ministros de Turismo y Transporte, Marleny Contreras y Ricardo Molina respectivamente, recibieron al primer vuelo de Turkish Airlines en Venezuela. Crédito: Prensa MPPT.](#)

Una aerolínea turca con un toque libanés

A mediados de diciembre de 2017 varios [portales web](#) reprodujeron una nota de prensa del Ministerio de Transporte, institución a la que está adscrita el INAC. En el texto se reseñaba una reunión entre el entonces director general del Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía (IAIM), el mayor general Edgar Valentín Cruz Arteaga, y el representante de Turkish Airlines en Venezuela, mencionado como “Adalet Saffet”. El nombre daba cuenta de un curioso error en la nota del organismo gubernamental, pues Adalet es un nombre que se suele usar para las mujeres en Turquía, pero la foto no dejaba dudas: se trataba de Saffet Calarkan, quien conversaba con el funcionario venezolano.

El comunicado explicaba que las conversaciones se habían centrado en un acuerdo para que Turkish Airlines, a través de una agencia de viajes nacional cuyo nombre no se mencionaba, ofreciera paquetes turísticos a parajes emblemáticos del país como las islas de Margarita y del archipiélago de Los Roques, o el parque nacional Canaima, con el apoyo de la aerolínea estatal venezolana Conviasa, de la que Cruz Arteaga también era presidente en ese momento. La nota de prensa decía que la empresa turca evaluaba “incrementar la frecuencia de su ruta aérea Estambul-Caracas, de tres a cinco vuelos semanales, dada la potencialidad turística del país”.

La llegada de Turkish a Maiquetía parecía entonces un hito algo exótico y contracorriente, que solo

podía tener un sustento político en el marco del acercamiento entre la autodenominada Revolución Bolivariana y el régimen islámico moderado y de expansionismo panturco de Recep Erdogan.

Hasta ese momento la empresa no había operado en el país. Pero, además, su aterrizaje coincidía con uno de los momentos más críticos de la aeronáutica civil en Venezuela, tras la desbandada de gran parte de las líneas aéreas internacionales que por muchos años habían tenido a Caracas como un destino tradicional, tan demandado como rentable. De pronto, Maiquetía se volvió una zona oscura en los radares. La deuda por casi 4.000 millones de dólares, nunca honrada por el Estado venezolano con las aerolíneas, retenida en los entresijos del sistema de control de cambios; las restricciones generadas por las sanciones internacionales; la descertificación de seguridad de los aeropuertos locales por parte de organismos internacionales; la caída de la demanda y, en general, el mal clima para los negocios en Venezuela. dispararon la estampida.

La deserción de marcas tradicionales en el mercado venezolano, como Lufthansa, Alitalia o TAP-Air Portugal, configuró una oportunidad para Turkish Airlines. De una anécdota, para muchos venezolanos la escala en Estambul, tras un largo vuelo de 12 horas para seguir sus rutas a otros destinos de Europa, se volvió una obligación sin lógica geográfica o comercial. De acuerdo con lo reflejado en algunos [portales](#), el aeropuerto internacional Simón Bolívar en Maiquetía, el principal de Venezuela y que sirve a la ciudad de Caracas, se consagró de la noche a la mañana como uno de los destinos latinoamericanos con mayor oferta de la aerolínea turca, al contar con 1.500 asientos semanales.

Entre otras normas, el permiso de operaciones concedido por el regulador venezolano a Turkish estableció que el patrimonio accionario del prestador del servicio, en su mayoría, debía “estar a cargo de personas de nacionalidad turca”; también tener domicilio en Turquía, y presentar un balance general y estado de ganancias y pérdidas anual ante el INAC. Unas condiciones que, sin duda, Calarkan pudo aprovechar en persona, sobre todo en aquel momento en que las relaciones económicas de Caracas con Ankara todavía no eran tan robustas.



En diciembre de 2017 el empresario turco Saffet Calarkan se reunió con el entonces presidente del IAIM, el mayor general Edgar Valentín Cruz Arteaga. Crédito: Prensa MPPT.

Para ello contó con dos ventajas, básicas pero inestimables: buenos contactos en el régimen y la claqué empresarial de Turquía y la habilidad de comunicarse en turco. Con todo, aún requería de una contraparte venezolana que le diera acceso al alto gobierno.

Fue el turno para dos viejos conocidos del régimen y de la opinión pública: Majed y Khaled Khalil Majzoub, grandes contratistas desde inicios del gobierno de Hugo Chávez y allegados a personalidades y jerarcas del chavismo, como el actual presidente de la cuestionada Asamblea Nacional, Jorge Rodríguez Gómez.

Alianza con sello panameño

La alianza Calarkan-Khalil hizo sus movimientos poco antes de la llegada de la aerolínea turca a Caracas. y quedaron asentados en los registros mercantiles.

El 7 de octubre de 2016, Calarkan fue designado como directivo de Continental Booking & Travel S.A., una sociedad panameña inscrita en enero de 2012, que todavía está activa, y que tiene como sus otros directivos a Khaled Khalil y a un venezolano llamado Jorge Manuel Díaz Lira, que se desempeña como tesorero. Díaz Lira fue directivo, junto a Majed Khalil, en la Corporación Telcomsur, una compañía venezolana registrada en mayo de 2002 y dedicada a la venta de equipos de computación. Díaz también figura como directivo en otras tres compañías panameñas, todas vigentes, junto a los Khalil: Kimbra International Corporation, Hardwell Computer INC y Brambech INC.

Díaz es director de dos compañías en el estado de Florida, Estados Unidos, que permanecen activas. En septiembre de 2018 entró como directivo en Certainet International, INC., registrada en noviembre de 2015 y cuyo primer directivo fue José Gregorio Hernández Jiménez, también asociado a los hermanos como administrador en el Consorcio Pacific Rim Energy, C.A, ahora rebautizado como Indigo Energy International Corp, una compañía de ingeniería, que también manejan los Khalil, y que obtuvo múltiples contratos con la estatal Pdvsa para la ejecución de obras en el sector eléctrico, como la puesta en funcionamiento de la planta termoeléctrica Josefa Camejo en el centrooccidental estado Falcón en 2005. Díaz también figura como el único director de Stallum INC, inscrita en Florida en febrero de 2021, y que se dedica a “ventas, importación y exportación”.

En el registro panameño se indica que Continental Booking & Travel tiene un capital de 100.000 dólares y está dedicada a la “elaboración, diseño, promoción, representación y ejecución de proyectos turísticos, hoteleros y/o convenios con GDS [sistemas informáticos para manejar bases de datos], operadores de turismo internacionales, agencias de viaje y medios audiovisuales relacionados o no con el turismo” además de “recibir, procesar y manejar, reservas de hoteles, líneas aéreas y operadores turísticos en cualquier parte del mundo”.

Calarkan también figura en otra empresa panameña vinculada a los hermanos Khalil. El 1 de noviembre de 2016 fue nombrado presidente de la compañía Megatravel International, S.A. disuelta en septiembre de 2017, y que llegó a tener un capital de un millón de dólares. La extensa lista de objetivos de esta compañía abarcaba casi cualquier tipo de negocio, pero el primero que menciona es el de “todo lo relacionado con el turismo”, un sector en el que los Khalil buscan desde hace tiempo [tener presencia](#) de manera directa o por mampuesto.



Majed Khalil (en la foto) y su hermano Khaled Khalil han sido socios del empresario turco en, al menos, una empresa en Panamá dedicada al turismo. Crédito: Foto tomada de Facebook.

Los directivos que acompañan a Calarkan en esta sociedad son los venezolanos Luis Abel Linares Núñez y Kralys Beatriz López Díaz; esta última también posee la nacionalidad española. Todos ponen

como dirección personal el penthouse del Centro Comercial Libertador, un recinto de oficinas ubicado en la tradicional urbanización de La Florida en Caracas, en donde los Khalil registran la sede de varias de sus empresas

Kralys López es una ingeniero del centroccidental estado Lara que figura como accionista de Venilac, una compañía que, como en su oportunidad lo reveló [Armando.info](https://armando.info), le sirvió a los hermanos libano-venezolanos como tapadera para hacerse con el control de Lácteos Los Andes, la empresa estatizada por el chavismo en 2008, en los años del boom petrolero, luego llevada a la quiebra y que ahora pretende ser “rescatada” a través de las llamadas “alianzas estratégicas”, una suerte de reparto de bienes públicos a empresarios cercanos al chavismo. Kralys López registró una empresa en el estado de la Florida el 14 de marzo de 2022 llamada Quicknet Group LLC, que se dedica a “proveer servicios de consultoría y a comprar y vender productos”, de acuerdo con el registro mercantil de esa región.

El socio turco de los Khalil también tiene, al menos, un lejano antecedente en el sector turístico en su país natal. A través de la plataforma de investigación Occrp (por *Organized Crime and Corruption Reporting Project*), [Armando.info](https://armando.info) tuvo acceso a los boletines del registro mercantil de Estambul, en donde se indica que Calarkan fue uno de los directivos de Tasfiye Halinde Mar-Yat Turizm Isletmeleri Anonim Sirketi, dedicada a planificar, construir y gestionar instalaciones turísticas, “incluido el turismo de yates”. El empresario turco ingresó como presidente en 1996, bajo su segundo nombre, Demir Calarkan, acompañado por dos familiares: Sedef y Adalet Calarkan. La sociedad fue liquidada en febrero del año 2000.

El empresario turco también figura como director en otra empresa familiar, con la misma junta directiva, de nombre Calarkan Metalurji Sanayi ve Ticaret Anonim Sirketi, dedicada a la explotación de la minería y autorizada para participar en licitaciones públicas y privadas en este sector, así como la importación y exportación de tecnología, maquinaria, repuestos, equipos y herramientas relacionados con este comercio.

El vuelo que vale su peso en oro

La llegada de la aerolínea turca también fue precedida por movimientos diplomáticos entre ambos países que incluyeron una reunión entre Maduro y Recep Tayyip Erdogan en octubre de 2016. Dos meses antes de la autorización del INAC, los mandatarios firmaron un [memorando de entendimiento](#) que incluía acuerdos en las áreas de energía, minería, petroquímica, agricultura, turismo, seguridad, tecnología e industria, todo, bajo el anuncio de Maduro de que “pronto” habría vuelos entre [Caracas y Estambul](#). Entre los acuerdos estaba el reabastecimiento de combustible a precios ventajosos para los vuelos de la flota de Turkish Airlines. “Muy pronto Pdvsa tendrá infraestructura para desarrollar nuestras actividades comerciales del petróleo y derivados del petróleo desde Turquía para Europa y para Asia”, agregó.

Maduro se decía identificado con Erdogan, un gobernante con el que comparte prácticas autoritarias, luego de que este saliera airoso de un intento de derrocamiento ese año. Tras el encuentro con el mandatario otomano advirtió a la oposición lo que sucedería si intentaba algo similar en Venezuela. “Erdogan quedará como un niño de pecho ante lo que yo voy a hacer”. Poco después, en 2017, tuvo oportunidad de cumplir su amenaza, cuando sofocó a sangre y fuego las multitudinarias protestas contra su Gobierno, con un saldo de más de [150 muertes](#).

Pero las afinidades no se quedaron solo en lo político. Turkish empezó a prestar un servicio para ambos gobiernos que no promociona la prensa oficial: el traslado de las reservas de oro venezolanas en sus vuelos directos desde Caracas hasta Estambul. El informe *Flujos de oro desde Venezuela*, de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), registraba en 2021 una caída en la producción y los precios petroleros que desde 2014 coincidió con el inicio de la disminución de las reservas de oro en Venezuela; casi al mismo tiempo pero en contraste, las reservas de oro de Turquía empezaron a aumentar a mediados de 2017, el primer año de operaciones de la aerolínea. “Las dos tendencias están vinculadas”, asevera el documento.

armando.info



Maduro y Erdogan firmaron un memorándum de entendimiento entre ambos países dos meses antes de la llegada de Turkish Airlines a Caracas. Crédito: Yuri Cortez/AFP.

Marshall Billingslea, entonces subsecretario del Departamento del Tesoro de Estados Unidos, [señaló en octubre de 2018](#) que a cambio de estos cargamentos de oro desde Turquía se enviaban toneladas de comida y medicamentos. “Hemos visto a empresas turcas reemplazar muchas de las empresas alimentarias que incursionaron en la corrupción relacionada al programa de cajas de comida CLAP”, en alusión a los llamados Comités Locales de Abastecimiento y Producción, el cuestionado programa de alimentos y productos de primera necesidad subsidiados creado por Maduro en 2016 con fines de asistencia social y clientelismo.

El texto de la OCDE cita el caso de un vuelo de Turkish del 1 de enero de 2018 que llevó una carga de oro valorada en 36 millones de dólares a Turquía. Unos meses después, el entonces ministro de Desarrollo Minero, Víctor Cano, señaló que se trataba de un convenio entre el Banco Central de Venezuela (BCV) y esa nación para refinar el oro, que antes era enviado a Suiza para este proceso y luego regresado a las bóvedas del ente emisor venezolano. “Se hace en países aliados, porque imaginen que se envía el oro a Suiza y por sanciones nos dicen que allí se queda”, explicó [en julio de 2018](#).

El informe también cita un reportaje hecho por [runrun.es](#) que dio cuenta de que ese año 32 vuelos más transportaron 73 toneladas de oro a Turquía y Dubai. “No hay ningún registro de devolución de oro después de la refinación y las reservas totales de oro venezolanas han seguido disminuyendo”, añade el estudio. El documento señala que el “arquitecto” de estos acuerdos fue Alex [Saab](#), el proveedor predilecto del régimen de Maduro, hoy prisionero en Florida a la espera de un juicio por lavado de dinero y corrupción.

Como lo señaló [Armando.info](#), el presidente de Minerven, la estatal encargada de la explotación y comercio del oro en Guayana, al sur de Venezuela, Adrián Perdomo Mata, fue empleado del contratista colombiano en el Fondo Global de Construcción, una empresa dedicada al negocio de las [viviendas prefabricadas](#) y que, entre otras irregularidades, firmó un contrato por casi 300 millones de dólares en 2011 para construir más de 2500 viviendas de interés social para el gobierno venezolano de las que sólo culminó 96. Minerven creó la empresa mixta Mibiturven, con la turca Marilyn's Proje Yatirim, cuya alianza expresa como objetivo “desarrollar las actividades primarias de exploración en búsqueda de yacimientos de oro, así como la extracción y explotación de dicho material”.

El convenio de esta empresa mixta también establece que la sociedad “deberá vender al Banco Central de Venezuela todo el material obtenido por la exploración y explotación del oro”. En la sanción [impuesta en contra de Saab](#) en julio de 2019, la Oficina de Control de Activos Financieros (OFAC) del Departamento del Tesoro señaló que las autoridades obligaron a los mineros locales, que operan en el denominado Arco Minero del Orinoco — un área de 112.000 kilómetros cuadrados al sur de Venezuela destinada al desarrollo minero y criticada por las ONG por sus efectos ambientales — a vender su producción a Saab a precios del mercado oficial y que, luego, parte del oro fue refinado, vendido al BCV y posteriormente llevado a Turquía. “Las entidades turcas comprarían oro del Gobierno de Venezuela, depositando dinero en cuentas en Turquía, que a su vez transferirían fondos a una cuenta del BCV en Turquía. La empresa de Saab en Turquía, Mulberry [*Proje Yatirim Anonim Sirketi*], compraba productos en Turquía en nombre de clientes venezolanos y aumentaba los precios antes de volver a venderlos a Venezuela”, detallaron las autoridades estadounidenses.

El pasado 26 de mayo **Armando.info** envió cuestionarios a correos corporativos del INAC y de Turkish Airlines para obtener la versión de ambas instituciones sobre las operaciones de la aerolínea en Venezuela, pero no hubo respuesta hasta la fecha de publicación de este reportaje.

armando.info



Los vuelos de Turkish Airlines han trasladado decenas de toneladas de oro de las reservas venezolanas desde Caracas hasta Estambul. Crédito: Prensa Presidencial.

Se importa “Congustto”

Luego de la asociación entre Calarkan y los Khalil, al menos dos empresas de los hermanos libano-venezolanos empezaron a hacer importaciones importantes desde Turquía. Luis Abel Linares Núñez y Kralys López, los socios de Calarkan en Megatravel International y que han sido empleados de los Khalil en sociedades dentro y fuera de Venezuela, figuran como directivos en la compañía panameña Congustto Asesores, S.A., inscrita en noviembre de 2015 y dedicada al comercio de alimentos y bebidas alcohólicas y no alcohólicas. Se trata de una empresa espejo de la venezolana Congustto

Asesores, C.A. registrada en 2005 y controlada por los hermanos Khalil.

Gracias a la plataforma de Occrp, **Armando.info** tuvo acceso a las bases de datos aduaneras Import Genius y Panjiva. Ambas coinciden en señalar que esta compañía venezolana fue la consignataria de dos cargamentos de preparaciones alimenticias, a base de cereales, harina y almidón, que superaron las 8.000 toneladas, provenientes de Turquía. Los envíos llegaron al puerto de La Guaira, ubicado a 30 minutos de Caracas, el 1 agosto de 2021 y tuvieron un costo total de 5,36 millones de dólares.

La otra empresa de los Khalil que importó alimentos desde Turquía fue la panameña Sigma International Services Inc. Como lo contó [Armando.info](https://armando.info), esta empresa obtuvo dos lucrativos contratos en julio de 2019 a través de Corpovex, la sociedad estatal que centraliza las importaciones en Venezuela. El primero fue para importar comida, como pasta, arroz, atún y otros productos de la cesta básica, por más de 130 millones de dólares y fue avalado por la estatal Corporación Única de Servicios Productivos y Alimentarios (Cuspal), mientras que el segundo reportó un pago de más de 19 millones de dólares para traer útiles escolares, como cajas de lápices de colores, borradores y cuadernos y contó con la aprobación del Ministerio de Educación, un ente con el que los hermanos ya habían hechos negocios.

El Registro Nacional de Contratistas (RNC) precisa que Congustto Asesores, C.A., tuvo entre sus clientes, entre 2017 y 2018, a la Corporación Nacional de Alimentación Escolar S.A. (CNAE, S.A), una empresa pública venezolana creada a [finales de 2014](#), y adscrita al Ministerio de Educación, cuya función es la “adquisición, distribución, transporte, almacenamiento, procesamiento, transformación y colocación” de los alimentos destinados a las instituciones de la educación básica en el país. El 30 de mayo este medio envió un cuestionario a un correo de Majed Khalil en el que se le consulta sobre las relaciones de ambos hermanos con Calarkan y los contratos de Congustto Asesores que involucran al gobierno venezolano y a Turquía, pero no se recibió respuesta hasta la fecha de publicación de esta nota.

El socialismo de los negocios

Esta no es la primera vez que Calarkan hace llave con los Khalil en contratos públicos venezolanos que involucran a Turquía. Como lo indicó [Armando.info](https://armando.info), Calarkan también figuró en la “alianza comercial” entre la estatal Venezolana de Turismo (Venetur) e Inversiones Perla Bella, C.A., una empresa de los hermanos de origen libanés, que regenta el Ikin Margarita Hotel & Spa, un lujoso hotel de la turística isla de Margarita.

El contrato fue firmado en diciembre de 2018 y encargaba, en un principio, a la compañía de los Khalil de remodelar el Hotel Alba Caracas, el antiguo e icónico Caracas Hilton, que también fue llevado a la ruina luego de ser estatizado por el gobierno del fallecido presidente Hugo Chávez. Sin embargo, la empresa de los hermanos libaneses se limitó a servir de camuflaje para ocultar los destinatarios finales de los muebles y materiales de construcción necesarios para la restauración del edificio. En 2020, en pleno apogeo de las sanciones de la administración de Donald Trump contra el régimen de Maduro, estos insumos fueron enviados desde Turquía y debían hacer escala en el puerto de Newark, en Estados Unidos. Una vez que los contenedores llegaron al puerto de La Guaira, Inversiones Perla Bella renunció a la carga a favor de Venetur.

Calarkan apareció entonces en una foto junto a autoridades venezolanas en la fábrica de muebles de

ABN Construction en Ankara, una empresa turca dedicada a la remodelación de hoteles de lujo, cuyos dueños son cercanos a Erdogan y que fue, en definitiva, la compañía encargada de las obras de restauración del Alba Caracas. La gráfica fue tomada en octubre de 2021 y muestra a Calarkan junto al entonces canciller, Félix Plasencia, cercano a Jorge Rodríguez Gómez y también exministro de Turismo, y al embajador de Venezuela en ese país José Bracho Reyes. El pasado 4 de mayo **Armando.info** envió mensajes a dos teléfonos de Calarkan en los que solicitó una entrevista al empresario turco, pero no se obtuvo respuesta hasta la fecha de publicación de este reportaje. Este 30 de mayo se envió una nueva solicitud con el mismo resultado.

armando.info



El excanciller Félix Plasencia (sentado y en el centro) junto al empresario turco Saffet Calarkan (a la izquierda) en una fábrica de muebles en Turquía. Crédito: Foto tomada de @abn_construction.

Sólo una fuerza tan destructiva en lo económico, como lo ha sido el chavismo, podía hacer realidad los sueños de Calarkan de convertir al país euroasiático en un proveedor importante, por encima de los mercados tradicionales y más cercanos, para el Gobierno venezolano. Para ello, Venezuela debió atravesar la huida de la inversión privada internacional, la caída abismal de su PIB, la escasez de productos de consumo básicos, el derrumbe de las importaciones, una hiperinflación que se prolongó durante cuatro años y una crisis humanitaria que mantiene a más de 90% de la población [en la pobreza](#), algo que ha provocado un éxodo de más de 6 millones de venezolanos (20% de la población del país) en los últimos años, de acuerdo con las cifras de la [Organización de las Naciones Unidas](#) (ONU).

En este contexto las ideas de Calarkan empezaron a sonar más razonables, por ejemplo, para el mismo Antonio Chambrá que, con o sin la ayuda del comerciante turco, decidió llenar algunos de los anaqueles de las más de 40 tiendas Traki en todo el país con alimentos producidos en Turquía, y que ahora son acompañados por otros provenientes de mercados poco acostumbrados en Venezuela como India, Indonesia y Tailandia. Paradójicamente, luego de las sanciones el cuestionado gobierno venezolano aceptó a regañadientes una dolarización de facto de la economía, condimentada con una muy capitalista liberación de precios y una “apertura económica” — esta, más de estilo postsoviético — en la que los bienes públicos, llevados a la quiebra por la administración estatal, son repartidos en procesos opacos a los amigos de la revolución, entre ellos los Khalil.

Esta nueva versión del Socialismo del Siglo XXI, en la que no se han frenado las violaciones a los derechos humanos, ni el desmantelamiento de las garantías democráticas que desataron las sanciones internacionales, luce, sin embargo, suficientemente atractiva para el regreso de algunos de los inversionistas que se fueron cuando comenzó la crisis humanitaria y el cuestionamiento al régimen de Maduro. Entre los primeros en la fila para retornar ya se atisban, paradójicamente, varias de las [aerolíneas internacionales](#) que se fueron al empezar el gobierno del sucesor de Chávez.

Un empresario turco levantó vuelo en Caracas

Luego de peregrinar por los despachos de los comerciantes caraqueños en 2010, sin mucho éxito, el empresario Saffet Calarkan se asoció con los hermanos Majed y Khaled Khalil. A partir de ese momento su fortuna cambió y logró acceder a los altos jefes del chavismo para dirigir la inédita llegada de la aerolínea Turkish Airlines a Venezuela.



2010

Saffet Calarkan visita Venezuela en Caracas para ofrecer servicios, aunque con poco éxito.

2014

La mayoría de las operaciones en Venezuela se cancelan por una deuda de casi 4 millones de dólares.

2016
7 DE OCTUBRE

Saffet Calarkan es nombrado director de Continental Booting, una turística panameña, por Khaled Khalil.

Fecha de creación

2022/06/05

armando.info