

No hay quien se meta en lo hondo del caso de Hugo Marino

Descripción

“Mamá, ya estoy en Caracas”.

Era sábado 20 de abril de 2019, a las 12:15 del mediodía, cuando Beatriz Salas recibió la llamada de su hijo, Hugo Enrique Marino Salas, para avisarle que había llegado. Se trataba de uno de los tantos viajes rutinarios que Marino, un ciudadano ítalovenezolano de 56 años de edad con residencia en Miami al menos desde 2013, hacía a Venezuela. Había decidido pasar “un par de días” en Caracas, no muchos, pues “tenía unos asuntos que arreglar”, y pronto regresaría a su casa. Así lo recuerdan sus familiares, quienes aún esperan noticias de su paradero.

Los días se transformaron en semanas, en meses, en años ya. El conteo exacto lo lleva Beatriz Salas en su [cuenta](#) de Twitter para quien lo quiera seguir. En cada mensaje por esa red social fustiga al régimen de Nicolás Maduro por su supuesta responsabilidad en la desaparición de Marino. No hay respuesta oficial, tampoco registro de que haya estado en algún centro de detención o de salud. La Fiscalía General de Tarek William Saab no se da por enterada. Un manto de incertidumbre rodea el destino de Hugo Marino, buzo experto que durante gran parte de su vida se dedicó a las actividades de investigación submarina y localización de aparatos siniestrados, y por lo menos durante una década estuvo prestando servicios a entes oficiales del régimen chavista.

Su esposa, su madre, sus amigos, sus abogados, todos los que conocen el suceso, coinciden en una imagen: desapareció sin dejar rastro, dicen. “Es uno de los casos más extraños”, concede la abogada Tamara Suju, quien ejecuta las acciones judiciales en las instancias internacionales y se sumó a la cruzada demandando respuestas al Estado venezolano: ha llevado el expediente a la Corte Interamericana de Derechos Humanos, a la Corte Penal Internacional, al Grupo de Trabajo de las Naciones Unidas sobre detención arbitraria y a la Fiscalía italiana, tratando de interesarlas en el caso.

Pero persiste el silencio en torno a la desaparición de Hugo Marino.

armando.info



[Desde el 20 de abril de 2019 no se sabe del paradero de Hugo Marino Salas. Su familia denuncia desaparición forzada por parte del régimen de Nicolás Maduro. Foto: Cuenta Twitter de Beatriz Salas.](#)



Luis Almagro ✓

@Almagro_OEA2015



Exigimos noticias del paradero del buzo profesional Hugo Marino en [#Venezuela](#) luego de su desaparición forzada. Su familia y abogados tienen derecho a recibir información sobre su estado [#OEAconVzla](#)

Tamara Suju @TAMARA_SUJU

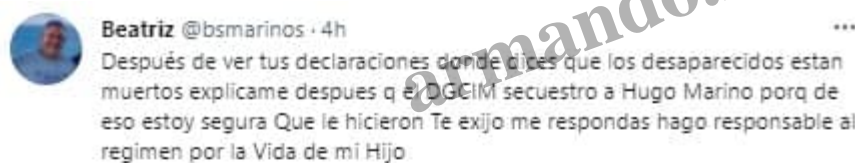
[#Venezuela](#). Se cumplen ya 3 meses de la desaparición forzada de Hugo Marino, Buzo Profesional, detenido en el aeropuerto x el DGCIM. Su familia y abogados desconocen su paradero y estado de salud. El 13 de Jun su esposa grababa este video...@ONU_derechos @OEA_oficial [twitter.com/TAMARA_SUJU/st...](#)

16:38 - 21 jul. 2019

[El caso de Hugo Marino ha sido presentado ante distintas instancias internacionales, entre ellas la Corte Interamericana de Derechos Humanos \(CIDH\) de la OEA.](#)



[Beatriz Salas, madre de Hugo Marino, lleva el conteo exacto en Twitter de los días que no sabe de su hijo luego de que el buzo profesional hiciera un viaje para Caracas.](#)



[La familia del buzo profesional responsabiliza a Nicolás Maduro y toda su cadena de mando de su desaparición.](#)



[La denuncia del caso llegó hasta la Fiscalía italiana. Medios del país europeo se han unido a la campaña para saber ¿dónde está Hugo Marino?](#)

Las acusaciones lanzadas por Salas desde Twitter y el perfil antigubernamental de Suju contribuyeron a que el caso adquiriera una tonalidad política a los ojos de la opinión pública.

La denuncia fue también recogida por los informes que en julio de 2020 y 2021 presentó Michelle

Bachelet, Alta Comisionada de Naciones Unidas, ante el Consejo de Derechos Humanos en Ginebra.

“La Oficina recibió información sobre las presuntas desapariciones forzadas del Teniente Coronel Juan Antonio Hurtado Campos, en septiembre de 2018, y de Hugo Enrique Marino Salas, un civil que había trabajado como contratista del ejército, en abril de 2019. Sus familiares no han recibido respuesta a las solicitudes de *habeas corpus* presentadas en julio y mayo de 2019, respectivamente, y su paradero sigue siendo desconocido”, cita el [documento](#), que en general fue recibido con inconformidad, si no con disgusto, por las autoridades del gobierno de Nicolás Maduro.

Ocurre, sin embargo, que el misterio de Marino se adentra en profundidades donde la luz de la verdad se refracta y lo que hay, con frecuencia, no se ve como lo que es.

“A mí me lo vendieron como un opositor férreo”, señala una fuente que pidió no ser identificada y que hizo seguimiento al caso.

Aunque Hugo Marino jamás se identificó como militante de ningún partido político, tampoco ocultó su interés en los acontecimientos del país y las inclinaciones alternas que tuvo, unas veces hacia el chavismo y, otras, hacia dirigentes opositores.

Su último trino data del 19 de abril de 2019, viernes santo, víspera de su viaje y de su desaparición. En Twitter, durante todo ese año, compartió mensajes de apoyo a Juan Guaidó, diputado del partido de oposición Voluntad Popular (VP) y presidente de la Asamblea Nacional, quien acaparó los titulares de prensa desde finales de enero de 2019, cuando se proclamó como presidente interino de Venezuela y recabó el reconocimiento de más de un centenar de países, entre ellos, Estados Unidos y las principales potencias de Occidente.

Marino no tuvo recato alguno para mostrar en las redes que había escogido un bando. El 25 de febrero de 2019 compartió en Twitter una gráfica de un avión militar en medio de un bombardeo y la acompañó con el siguiente mensaje: “@jguaido celebro el temple, debemos explorar todas las acciones antes de llegar a esto. Bien mi pana, vamos bien”.

“Nadie sabía lo que pasaba. Mantuvimos en estricta confidencialidad familiar su desaparición y a los dos días me llamó alguien para preguntarme por Hugo”, recuerda Elizabeth Marques, esposa de Marino. “¿Qué sabes tú que no me dices?”, precisó a su fuente. Lo siguiente es un desenlace de conjeturas sin confirmación. Extraoficialmente: Hugo Marino estaba detenido, se lo habían llevado del Aeropuerto Internacional de Maiquetía unos funcionarios de la Dgcim, la Dirección de Contrainteligencia Militar. Hubo testigos. No se conocían las razones, pero apareció en una lista y terminó en la sede de la Dgcim en Boleíta Norte, un barrio industrial en el noreste de Caracas.

Elizabeth Marques teme revelar cualquier detalle que comprometa a quienes la han ayudado a despejar la ecuación, y amparada por el anonimato de otros ‘alguien’, ha conseguido coleccionar algunas escenas dispersas de un cuadro sin terminar.

Los primeros abogados que se abocaron al caso, por solicitud de Elizabeth Marques, fueron los del Foro Penal, una organización de derechos humanos sin fines de lucro que ha centrado su labor en atender a presos políticos y sus familiares en cuestiones judiciales. A Marques la asistieron para presentar un *habeas corpus* ante el Tribunal 31 de Control del Área Metropolitana de Caracas. Tres meses después, el abogado Alonso Medina Roa, de la Coalición por los Derechos Humanos y la

Democracia, asumió la continuación del proceso judicial. Ninguno de esos profesionales del derecho pudo validar la información extraoficial que sus clientes manejaban sobre Hugo Marino.

Medina Roa destaca el añadido que tiene el expediente 31C-20.670-19, sobre el recurso de *habeas corpus*, donde el coronel Hannover Guerrero Mijares, director de la Dgcim, con fecha del 8 de julio de 2019, aseguró ante el tribunal que Marino “no ha estado recluido en dicha dirección a su cargo”. Al no haber prisionero, no podía admitirse el recurso. “De haber estado allí, es probable que no hubiesen dado respuesta, en vez de dar una que puede ser cuestionable”, razona Medina Roa a la luz de su experiencia. Los cuerpos de seguridad del Estado chavista, explica, suelen “desaparecer” a los disidentes políticos por una o dos semanas, sin dar razón de ellos, hasta que los llevan a sus sitios de reclusión y los presentan ante un tribunal.

“Lo extraño en el caso de Hugo Marino es que nadie lo ha visto”, ni siquiera otros detenidos, remata el abogado.

Desde que se dio por un hecho la desaparición de Marino, a Elizabeth Marques le han llegado datos sobre su esposo. “Lo han rodado de un centro a otro, lo han tenido en [*la sede de la Dgcim de*] Boleíta, y lo han llevado a la *casa de los sueños* [*un tipo de celdas de aislamiento*]. Sea lo que sea, yo quiero saber de él”, dice desde el otro lado de la línea telefónica. También asegura que recibió llamadas anónimas en las que se le pedía dinero a cambio de una supuesta fe de vida, hasta que llegó un día en que todo cesó.

armando.info



[Persiste el silencio en torno a la desaparición de Hugo Marino. Aunque ha sido visibilizado en protestas políticas. Foto: Cuenta Twitter de Beatriz Salas.](#)



Sol Rojas @sol651 · 7h

RESPONDAN DONDE ESTA HUGO MARINO

#7Jul Son 809 DIAS q @bsmarinos busca a su hijo y la Cadena de Mando de la Tiranía responsable de su Desaparición no responde

#DondeEstaHugoMarino

EXIJAMOS TODOS #FeDeVidaDeHugo #Un2021SinPresosPolíticos



[La familia ha ganado la solidaridad en redes sociales y exigen una “fe de vida” de Hugo Marino.](#)

Los Roques siniestros

A Hugo Marino no se le recuerdan socios. Pero sí contaba con un equipo de profesionales a su servicio, que dan fe de su afabilidad en el trato. En su especialidad era toda una referencia. Un experto en el área de salvamento y rescate avaluaba la importancia de Marino en las operaciones para recobrar los restos de dos accidentes aéreos, de un par de vuelos turísticos al archipiélago de Los Roques perdidos en el mar frente al litoral central, con gran impacto mediático. “Ambos fueron complejos y requirieron de una búsqueda cerrada, confidencial, por parte de las autoridades de Italia y Venezuela”, relata.

El primero, el siniestro de un bimotor LET-140 de fabricación checa, siglas YV2081, de la empresa Transaven, marcó el inicio de un periodo de búsqueda que se extendió por cinco años. El vetusto aparato desapareció el 4 de enero de 2008 con catorce personas a bordo, entre tripulación y pasajeros: cinco venezolanos, un suizo y ocho italianos.

“Con todas las circunstancias tan raras que rodearon ese caso había que hacer una investigación. Me busqué a un amigo abogado y me asistieron legalmente para poder establecer dónde estaba el avión”, recuerda Manuel Alcalá, padre de la venezolana Patricia Alcalá y suegro del suizo Alexander Nierman,

una pareja que viajaba en el vuelo fatídico. “A Hugo Marino lo conocí como experto en investigación submarina que había vivido en Los Roques. Desde el primer día que hablé con él en la Fiscalía sus palabras fueron de pesame y confianza”, relata, mientras reconstruye el recuerdo de esos oscuros momentos.

“Yo estoy seguro que este avión está abajo (...) quédese tranquilo que yo le voy a conseguir a su hija”, le llegó a decir Marino, asegurando que la metodología usada por la Armada para ubicar los restos de la aeronave era “totalmente errada”.

Este primer evento dejó en evidencia que Venezuela no contaba con los equipos mínimos necesarios para labores especializadas de rescate y salvamento. No estaban disponibles los helicópteros de búsqueda ni existía la capacidad operativa de rastreo en profundidades mayores a los cien metros.

armando.info



Cinco años y medio tardó en localizarse el avión Transaven, siglas YV2081, que cayó al mar el 4 de enero de 2008 con catorce personas a bordo. Las labores de localización y certificación de la aeronave siniestrada fue asignada a las empresas de Hugo Marino. Foto: AFP/Transaven - SEA Servicios Electrónicos Acuáticos.



En el accidente aéreo de 2008 iban cinco venezolanos, un suizo y ocho italianos. Los gobiernos italiano y suizo se comprometieron en las labores de búsqueda que realizaban las autoridades de Venezuela, quienes no contaban con equipos sofisticados. Foto: Juan Barreto / AFP.

En 2010, el presidente Hugo Chávez firmó un punto de cuenta para desembolsar recursos adicionales destinados a las labores de rescate conjuntas que llevaban adelante los gobiernos de Caracas y Roma. En el documento se describían el operativo inicial y los escasos logros de las embarcaciones de la Armada Bolivariana y de la Estación Secundaria de Guardacostas de Los Roques. Por tal razón, se contrataron los servicios de empresas privadas especializadas en búsqueda submarina a profundidad: Incostas y Andi Latinoamérica. Esta última era la de Hugo Marino, y en cuya representación llegó a entrevistarse personalmente con el fallecido mandatario.

Las operaciones de búsqueda alcanzaron un costo de 121,5 millones de dólares, aproximadamente. El contrato con Andi Latinoamérica fue de un poco más de 2,3 millones. Sin embargo, el empresario ítalovenezolano se había ganado la confianza de las autoridades venezolanas hasta el punto de persuadirlas a que le permitieran presentar -y aprobaran- una segunda propuesta, por la cual lograría imágenes de mayor exactitud y resolución a una profundidad de más de cien metros, límite máximo que la búsqueda había alcanzado. Para la propuesta, por un valor de 4,6 millones de dólares, Marino se consorció con la estadounidense C&C Technologies -adquirida luego, en 2015, por la texana [Oceaneering-](#), pero con el nombre de otra segunda persona jurídica que en 2009 debió registrar en Florida, SEA Servicios Electrónicos Acuáticos.

“Hugo Marino puso en garantía un inmueble de su propiedad para asegurar la contratación con la empresa de Estados Unidos. Lo que pasó es que el gobierno de Venezuela no canceló su parte y la compañía ejecutó el embargo”, comenta una fuente que siguió de cerca el operativo y con quien, en confidencia, Marino compartió sus preocupaciones.

No se había localizado la primera aeronave, cuando una segunda tragedia en la ruta entre Los Roques y Maiquetía volvió a enlutar a Italia. El viernes 4 de enero de 2013, en circunstancias extrañamente similares al accidente ocurrido cinco años antes, otro bimotor, esta vez un BN-2 Islander de fabricación británica, con matrícula YV2615, de la empresa Transaéreo, cayó al mar. Entre los pasajeros estaba Vittorio Missoni, el heredero del imperio de la moda italiana que, después de vacacionar en Los Roques, regresaba a tierra firme con su esposa y dos amigos, además del piloto.

El siniestro fue el prólogo para meses de tensiones entre los gobiernos de Italia y Venezuela y de una [tragedia clásica](#) para la familia Missoni: primero la desaparición de Missoni hijo, y luego la muerte del patriarca de los Missoni mientras estaba en la búsqueda de Vittorio, [habían dejado](#) en vilo el destino de una inmensa fortuna y la capitanía de una de las casas más importantes del diseño italiano. Para efectos legales, además, cada vez se hacía más importante la recuperación del cuerpo del primero del fondo del mar.

El misterio se oscurecía con el paso del tiempo y así abrió paso a las más alocadas hipótesis. Hasta la propia familia se aferró a la delirante versión de que Vittorio estaría [secuestrado](#). Ya no solo estaba en juego la responsabilidad de un Estado europeo para con sus ciudadanos, sino la dignidad de un casi prócer y de un apellido que apuntala a la *marca Italia*, en este caso, el de la familia de artesanos que convirtió los tejidos en zigzag en un rasgo de personalidad y reclamo publicitario. Así que esta vez las autoridades italianas se involucraron con más decisión en las labores de localización de los aparatos siniestrados, en coordinación con el Ministerio Público de Venezuela.

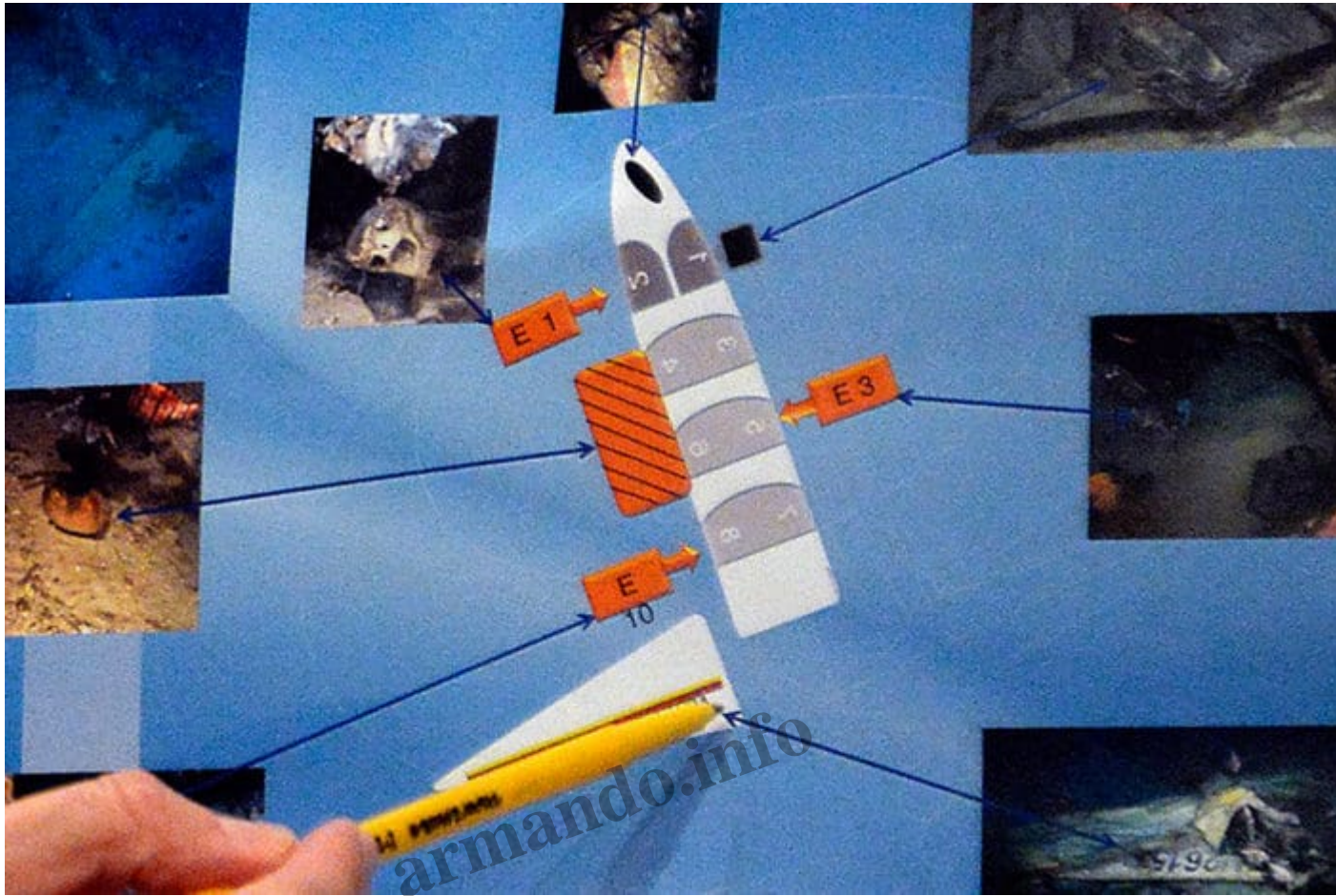
Al fin, el 13 de junio de 2013, a 76 metros de profundidad, fueron [localizados](#) los restos de la YV2615 donde viajaba el empresario de la moda Vittorio Missoni, y el 19 de ese mes -cinco años y medio después de su desaparición- se ubicaron los de la YV2081, a 975 metros. En el operativo fue decisiva la participación de Hugo Marino y C&C Technologies. De hecho, las únicas fotografías disponibles de los restos del fuselaje, posado sobre el lecho submarino, llevan la marca de SEA Servicios Electrónicos Acuáticos, la segunda empresa de Hugo Marino.

Ambos sucesos fueron objeto de todo tipo de conjeturas. Un profesional del área que siguió el incidente con interés, y que ha participado en operaciones de rescate con envergadura y complejidad semejantes, todavía hoy se refiere al accidente de Missoni como “un caso financiero, que contaba con

todos los recursos necesarios”. Y dispara en medio de la conversación con la reportera de **Armando.info**: “¿Cuál sería la verdad que sabía Marino?”.



[La ex fiscal general Luisa Ortega Díaz llevó adelante la investigación oficial de los dos aviones siniestrados en 2008 y 2013, en estricta confidencialidad con el gobierno italiano, y cerró públicamente ambos casos. Foto: Juan Barreto / AFP.](#)



[En la rueda de prensa que hizo la ex fiscal Luisa Ortega, el 21 de octubre de 2013, mostró el aparato rastreador usado por la empresa de Hugo Marino para localizar el avión siniestrado donde viajaba el italiano Vittorio Missoni, heredero del imperio textil. Foto: Juan Barreto / AFP.](#)



[Las gestiones en Roma se intensificaron cuando desapareció el avión donde viajaba Vittorio Missoni. En julio de 2013, las autoridades italianas ofrecieron una rueda de prensa para dar los avances de la investigación. Foto: Andreas Solaro / AFP](#)

En noviembre de 2013, la entonces fiscal general venezolana, Luisa Ortega Díaz -hoy disidente del chavismo y exiliada en Colombia-, daba a conocer la conclusión oficial de la investigación de ambos siniestros. Aunque cerró los casos en público, quedaba en deuda con los familiares de los fallecidos en el vuelo de Transaven y con los diplomáticos de Italia y Suiza: ni hizo reflotar el aparato ni recuperó los cadáveres, según explicó, “por la profundidad en la que estaban”. El sitio quedó consagrado como un camposanto submarino.

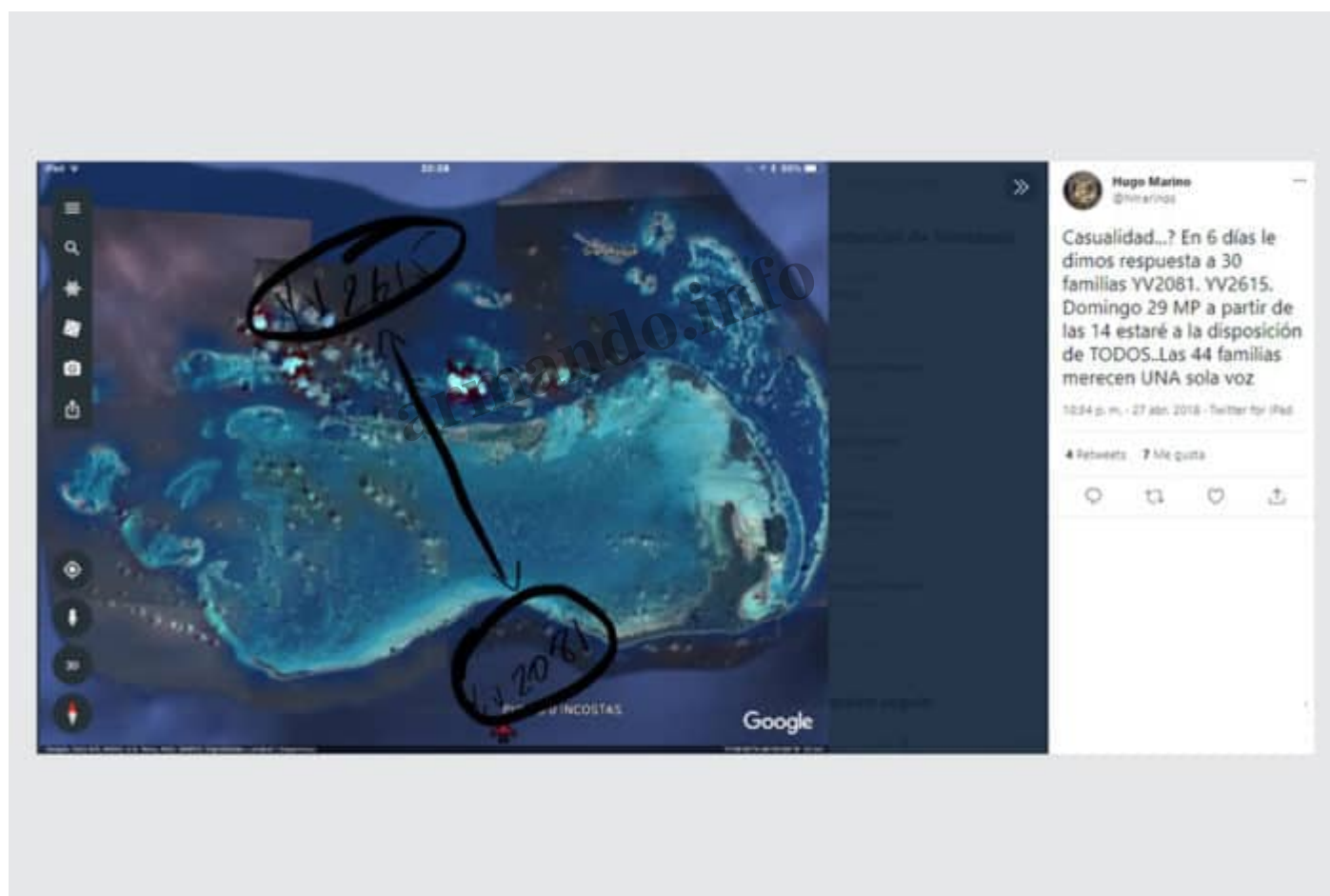
Sin embargo, Hugo Marino sí había entregado al Ministerio Público una propuesta técnico-económica para recuperar ambas avionetas, con fecha de julio de 2013. Era muy específico en los requerimientos, los tiempos, el procedimiento, la confidencialidad y en los recursos, que alcanzaban a casi 12 millones de dólares.

“La única y probable deficiencia a considerar es la falta de disposición y colaboración de terceros, ya que SEA posee todo el equipo técnico necesario, así como recursos humanos altamente capacitados para llevar a cabo la ejecución de esta importante operación de recuperación”, puntualizaba Marino en el documento.

Las hazañas de Hugo Marino por esos días no se limitaron a aguas venezolanas. En 2010 fue parte

del equipo de recuperación del [submarino nuclear Kursk](#) de la Armada rusa, hundido en aguas árticas, y en 2011 se incorporó a las labores de búsqueda submarina y recuperación de los restos del [vuelo 447](#) de Air France, entre Río de Janeiro y París, que se estrelló en el océano Atlántico sur.

Ambas fueron operaciones retadoras y de gran resonancia. Marino estaba ganando prestigio internacional como alguien a quien había que recurrir en caso de siniestros de ese tipo. Hablaba con fluidez tres idiomas -castellano, italiano e inglés- y tenía doble nacionalidad. Con la localización de los aviones perdidos en vuelos desde o hacia Los Roques, tuvo chance de hacerse un nombre familiar ante las autoridades diplomáticas italianas. Por ello, a propios y extraños desconcierta el desdén que hasta ahora han mostrado el Palacio del Quirinal y jefes de otros entes internacionales al momento de exigir a Caracas definiciones sobre el paradero de Hugo Marino.



[SEA Servicios Electrónicos Acuáticos, la empresa de Hugo Marino, presentó una propuesta técnica económica ante su cliente, el Ministerio Público, para la recuperación de las aeronaves siniestradas en 2008 y 2013.](#)

armando.info

PTE-LR-REC-062013



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

**LOS ROQUES.
RECUPERACIÓN DE AERONAVES YV2081 Y YV2615**



15 de Julio de 2013

Edición:

Propuesta Técnico-económica

YV2081 - YV2615

Cliente: Ministerio Público

Corporación SEA

VZLA: Av. Leonardo Da Vinci, C.C. Bello Monte, piso 2, of. 2h, Colinas de Bello Monte,
Caracas, 1050, +582127511953

URL: <http://www.sea.com.ve> email: info@sea.com.ve

La empresa SEA se asoció con la estadounidense C&C Technologie para efectuar el barrido de aguas profundas en el sur y norte de Los Roques lo que permitió localizar ambas avionetas desaparecidas. Gráfica: Cuenta Twitter de Hugo Marino.

sea
Sistemas Electrónicos Acústicos

www.sea.com.ve

**Rescate de avionetas siniestradas
(Ruta Archipiélago de los Roques) Venezuela**

Avioneta YV2615

Avioneta YV2081

Archipiélago de los Roques

Trayectoria de la Avioneta YV2615

Buque SEA SCOUT el cual cuenta con un sonar Multihaz, este emite una onda acústica para medir la variación de la profundidad del lecho marino

1

2

3

4

5

6

Avanzada Tecnología y Equipo Multi-disciplinario Resultados Exitosos

YV2081

YV2615

Sonar de barrido lateral el cual se emplea para reconstruir una imagen del lecho Acuático. No se trata de una fotografía es una reconstrucción, por medio de un algoritmo

AUV: Este contiene un sonar Multihaz, de barrido lateral y cámara de alta resolución.

Hugo Marino llegó a entrevistarse con los familiares de las víctimas en Roma y Caracas, con disposición para ejecutar el trabajo encomendado.

La abogada Tamara Suju difundió en su [cuenta](#) de Twitter un documento emitido por las autoridades de la Farnesina -por la sede de la Cancillería italiana, el *Palazzo della Farnesina*- en el que se relacionaban algunas diligencias emprendidas por sus diplomáticos a favor del connacional Hugo Marino. Ante la solicitud de la Embajada de Italia en Caracas y el Consulado General, el 30 de octubre de 2019 recibieron respuesta de las autoridades venezolanas de que el buzo profesional “no estaba incluido en la lista de presos de las cárceles venezolanas, ni en la lista de los fallecidos”. En noviembre de 2020, la vicescanciller Marina Sereni se reunió con el Encargado de Negocios de Venezuela en Roma, y el 22 de febrero de 2021 el embajador italiano en Caracas habló del caso directamente con la titular del Ministerio de Interior y Justicia de Venezuela, Carmen Meléndez.

“La ministra aseguró su compromiso personal de arrojar luz sobre la situación del ciudadano ítalovenezolano”, expuso el viceministro de Asuntos Exteriores de Italia, Benedetto Della Vedona, quien firmó el comunicado.

Durante el periplo internacional que recientemente emprendió el líder del partido opositor Voluntad Popular (VP), Leopoldo López, exiliado en España y hoy comisionado en representación de Juan Guaidó, hizo una escala en Italia en los primeros días de marzo de 2021. López, invitado al Senado italiano por Pierferdinando Casini, presidente de la Unión Interparlamentaria por Venezuela, trajo a colación lo ocurrido con cuatro ciudadanos ítalovenezolanos “detenidos por motivos políticos”. Se refirió a Hugo Marino, Juan Planchart Márquez, Oreste Alfredo Schiavo y Juan Marrufo Capozzi, pero el único del que a estas alturas no se sabe nada es el buzo profesional.

Aunque se tituló como economista de la Universidad Central de Venezuela (UCV), Hugo Marino hizo toda su carrera profesional en el área de investigación submarina. Se describió a sí mismo en la red LinkedIn como un ejecutivo “reconocido por su liderazgo operativo y su mentalidad de metas exigentes”, y destacó su “amplia experiencia”.

Su actividad comercial en Venezuela la llevó adelante con dos de sus gorras corporativas, Andi Latinoamérica C.A., constituida en 2007, y Corporación 2203 SEA INC, C.A., del 2008, aunque tenía otras firmas sin mayor actividad comprobable. Tanto Andi como SEA tuvieron sus correlatos registrados en Florida.

Si bien en sus inicios se dedicó al buceo recreativo, técnico, comercial y deportivo, con el tiempo enfocó sus trabajos en prestar “servicio tecnológico de robótica, sonar y televisión submarina, así como cartografía marina y gestión de recursos litorales”. Su área de experticia era muy específica.

Un accidente en el que no había que meterse

Un [informe](#) de la Organización de Rescate Humboldt recoge unas declaraciones de Hugo Marino sobre las operaciones en Los Roques, del 28 de julio de 2013, publicado por el diario *Panorama* de Maracaibo. Lo identifican como representante para América Latina de la empresa holandesa Mammoet Salvage, proveedora de servicios de transporte y elevación de cargas pesadas para industrias petroquímicas, de minería y proyectos costa afuera. No existe otra mención de su vínculo laboral. Sin embargo, para esa fecha el Grupo Picardi sí tenía relación comercial comprobada con la holandesa, y ofrecía alternativas para “necesidades especiales y para cargas pesadas o de tamaño excepcional” a través de Mammoet Venezuela C.A., una subsidiaria del grupo de empresas Picardi en

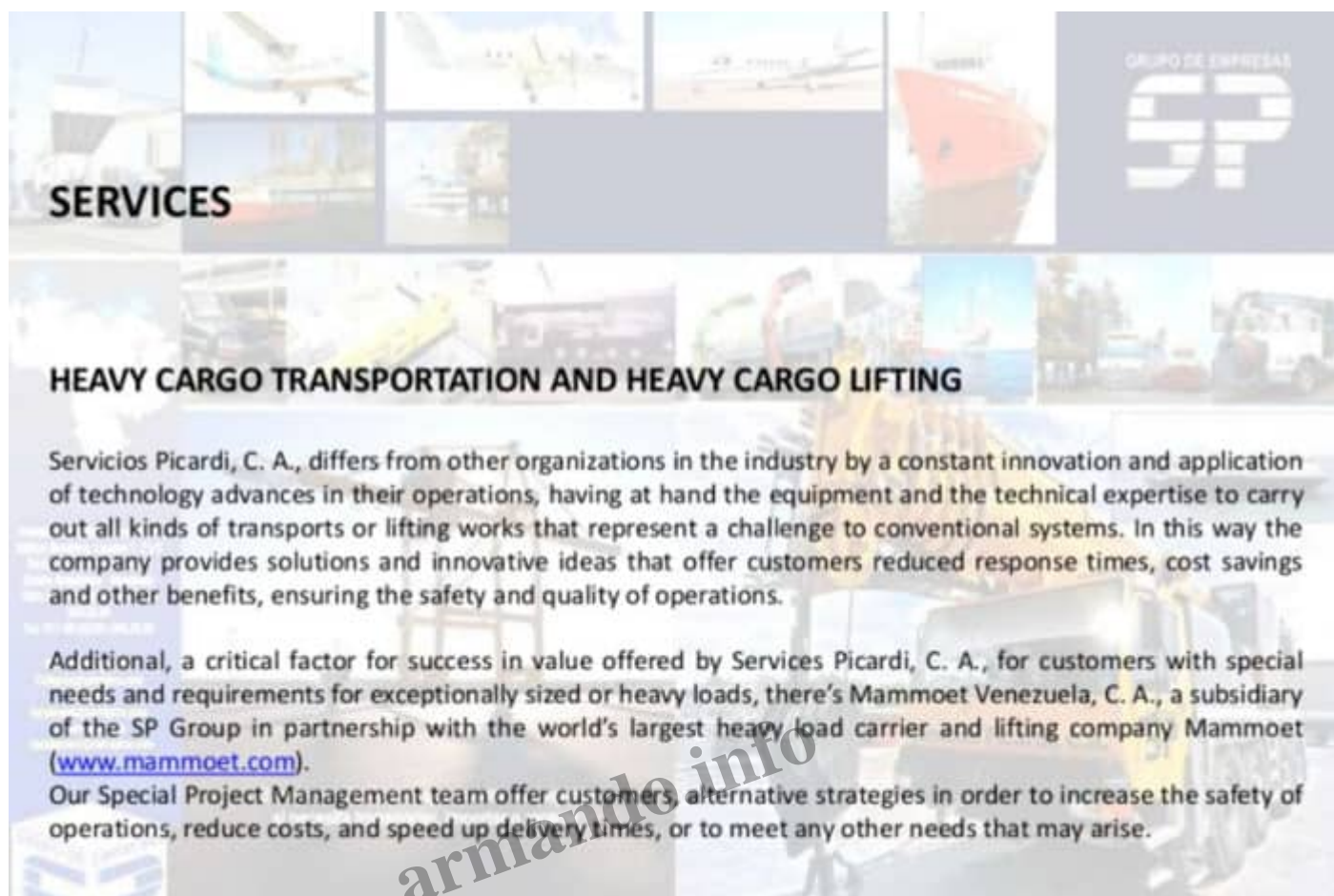
asociación con la compañía extranjera, de acuerdo a un [folleto corporativo](#) que se encuentra en línea.

Luis Picardi, dueño del Grupo Picardi, también falleció en un accidente aéreo la madrugada del sábado 19 de agosto de 2017, cuando se dirigía al oriente del país. El avión ejecutivo Lear Jet 25, con matrícula YV3191, [se precipitó](#) tras despegar del Aeropuerto Internacional de Maiquetía y sus restos fueron encontrados poco después frente a las costas de Naiguatá, en el litoral central del país. Entre los pasajeros también se encontraba el hijo de Miguel Pérez Abad, quien para ese momento era ministro de Comercio e Inversión Extranjera. De manera oficial nunca se informó si la aeronave y los cuerpos de los ocupantes fueron recuperados.

Picardi era un contratista petrolero de amplia experiencia en el área de transporte y carga, principalmente para la estatal petrolera Pdvsa. Desde 2013 había participado en [negocios turísticos](#) promovidos por el gobierno, como la construcción del único complejo hotelero en la isla de La Tortuga, al norte del país y que lo conectaría con Marino mucho antes del fatídico accidente pues en ese proyecto turístico la empresa del italovenezolano, Incostas, realizó el Estudio de Impacto Ambiental.



[La cuenta Twitter de Hugo Marino hace referencia al vuelo YV3191, que se estrelló en las costas de Vargas, y en el que murió el contratista petrolero Luis Picardi, en compañía del hijo de Miguel Pérez Abad, quien para ese momento era ministro de Comercio e Inversión Extranjera.](#)



SERVICES

GRUPO DE EMPRESAS
SP

HEAVY CARGO TRANSPORTATION AND HEAVY CARGO LIFTING

Servicios Picardi, C. A., differs from other organizations in the industry by a constant innovation and application of technology advances in their operations, having at hand the equipment and the technical expertise to carry out all kinds of transports or lifting works that represent a challenge to conventional systems. In this way the company provides solutions and innovative ideas that offer customers reduced response times, cost savings and other benefits, ensuring the safety and quality of operations.

Additional, a critical factor for success in value offered by Servicios Picardi, C. A., for customers with special needs and requirements for exceptionally sized or heavy loads, there's Mammoet Venezuela, C. A., a subsidiary of the SP Group in partnership with the world's largest heavy load carrier and lifting company Mammoet (www.mammoet.com).

Our Special Project Management team offer customers alternative strategies in order to increase the safety of operations, reduce costs, and speed up delivery times, or to meet any other needs that may arise.

El Grupo Picardi, propiedad de Luis Picardi, tenía una relación comercial con la holandesa Mammoet, y creó una subsidiaria en Venezuela para ofrecer alternativas a “necesidades especiales y para cargas pesadas o de tamaño excepcional”.



Multimodal transportation of a reactor (520 tons) by Mammoet Venezuela.

 **MAMMOET**

Worldwide specialists
in heavy lifting and transport

armando.info

[El Grupo Picardi, propiedad de Luis Picardi, tenía una relación comercial con la holandesa Mammoet, y creó una subsidiaria en Venezuela para ofrecer alternativas a “necesidades especiales y para cargas pesadas o de tamaño excepcional”.](#)

Marino se interesó *motu proprio* en el accidente del Lear Jet. Aunque no hay certeza de que Marino y Picardi se conocieran, es un hecho que las actividades comerciales de ambos los habían acercado hasta un grado en el que era posible la coincidencia: ambos trabajaron con Incostas, prestaron servicios para Mammoet y tuvieron de cliente a Pdvsa. Cuando se consultó a sus familiares, desconocían de esa posible relación de negocios. Marino era un hombre reservado cuando de su trabajo se trataba. Sin embargo, afirman que la atención que el buzo profesional puso en el accidente que había costado la vida a Picardi y al joven Pérez era genuina y desinteresada. “El ministro Pérez Abad se comunicó con Hugo y él le dijo que el avión no había caído muy lejos”, dijo Beatriz Salas, madre de Marino, mientras que su esposa afirma que “ambos mantuvieron comunicación vía correo”.

Recuerda Elizabeth Marques que cuando escucharon del accidente ambos se encontraban en Venezuela realizando trámites legales. “Gordito, no te metas en eso porque es peligroso”, fueron las palabras de alerta ante un caso que lucía, como otros, muy enredado y expuesto a las conjeturas. La esposa retornó a Miami casi de inmediato pero Marino permaneció dos semanas más en Venezuela. A pesar de la oportunidad que esa quincena brindaba para que Marino desoyera la advertencia de su esposa, aquel no trabajó en el caso, siguen afirmando sus familiares.

Sin embargo, por la red social Twitter, Hugo Marino escribió a la cuenta del ahora diputado Miguel

Pérez Abad: “Ministro, con todo respeto y consideración, poseo información de su más profundo interés”. Había pasado un mes y medio del accidente en el que murió su hijo. Unos días antes, el 26 de agosto, publicó una imagen que refería al accidente y asomaba una posible ubicación de la aeronave, transformada en pecio.

Por las redes se supo que la empresa holandesa [Smit Salvage](#), con experiencia casi bicentenaria en salvamento marino, fue la contratada para este [caso](#). ¿Y quién era el representante de Smit? Hugo Marino.

Hasta la esposa y la mamá de Hugo Marino, quienes coinciden en afirmar que este no participó en la búsqueda del Lear Jet, aceptan que la última misión del buzo en Venezuela tuvo que ver con un caso encargado a Smit Salvage. En julio de 2017, un Gulfstream, siglas YV2896, del Servicio Autónomo de Transporte Aéreo del Ejecutivo Nacional (SATA), adscrito a la Vicepresidencia de la República, perdió maniobrabilidad y cayó cerca de la Isla de Margarita, al noreste del país. Murieron los nueve ocupantes: siete militares y dos civiles, madre e hija, que se dirigían desde el Aeropuerto Santiago Mariño en Porlamar hasta la Base Aérea La Carlota, en Caracas. La aeronave duró [siete](#) meses sin ser localizada, hasta que Hugo Marino dio con ella a 170 metros de profundidad.

“Hugo no hablaba de trabajo en casa. Pero sobre ese caso, le escuché decir que no se ponían de acuerdo en las reuniones que tenían en La Carlota”, señaló la mamá.

Un mes después de localizar el Gulfstream, se lanzó al ruedo público con una propuesta para la recuperación del submarino *San Juan* de la Armada argentina, [implosionado](#) en aguas del Atlántico Sur. En varias [entrevistas](#) concedidas entonces a medios argentinos, Marino prometía encontrar y rescatar el sumergible en 100 días y a un costo de 3,8 millones de dólares, con la ayuda del robot AUV Kongsberg.



[En 2017, Hugo Marino presentó una propuesta para recuperar el submarino *San Juan*, que implosionó en el Atlántico Sur. Viajó hasta Argentina, se entrevistó con autoridades y prometió a familiares recuperar el sumergible en 100 días. Foto: Cuenta Twitter Hugo Marino.](#)



[Hugo Marino dijo haber sido parte del equipo de investigadores de casos tan emblemáticos como el de Malasia Airlines, siglas MH370](#)

En una presentación de su empresa SEA Servicios Electrónicos Acuáticos, que hasta ahora no había sido dada a conocer, mencionaba que estuvo vinculado con la recuperación de un cargamento de oro en la Antártida argentina, en 2009. Mientras que en su página web enumera trabajos con el Estado venezolano: Ministerio del Ambiente, Armada Nacional Bolivariana, Guardia Nacional Bolivariana, Corporación Venezolana de Guayana (CVG), Electrificación del Caroní C.A. (Edelca) y Pdvsa.

¿Móvil político o comercial? ¿Otro caso de la desbordada criminalidad en Venezuela? No hay certeza. Una persona que prestó testimonio para este reportaje dice que fue abordada en una calle de Caracas por alguien a quien no recordaba haber visto antes, que le describió facetas de otro Hugo Marino, uno también desconocido, que podría resultar incómodo e impredecible. "La información que me llegó es que venía a cobrar un dinero a Pdvsa", dice.

Por el contrario, Beatriz Salas dice que “Hugo no regresó a Venezuela a trabajar, tenía que darle la vuelta a la casa”. Sus pensamientos vuelven a hechos que no logra conectar en una línea de tiempo discernible, pero sí se concentran en torno a unos responsables claros: el régimen de Nicolás Maduro y toda la cadena de mando. “Poco después de la desaparición de mi hijo, fueron a mi casa, entraron con llaves, las llaves de mi hijo, pues la puerta *multilock* no estaba forzada, y destrozaron las paredes. Robaron. Buscaban algo, y los vecinos no dijeron nada”, relata, mientras matiza que la asistente del buzón revisaba eventualmente la propiedad.

El enigma cambió la vida de Elizabeth Marques y de sus hijos. No más viajes a Roma, no más estudios universitarios -en el caso de su hija, que debió ponerse a trabajar-, no más oficios del hogar -para la esposa, que ahora trabaja en labores de limpieza de un hotel en Miami como supervisora de *housekeeping*-.

Un mes después de la desaparición de su esposo, el dinero de la familia Marino-Marques empezó a escasear mientras las facturas no dejaban de llegar. Tampoco se detuvo la certeza de sentirse perseguida, y recuerda que durante esos primeros días de incertidumbre veía un vehículo con vidrios ahumados estacionado frente a su hogar. “Aquí en Estados Unidos eso es muy extraño, no es como allá”, comenta. Tomó la decisión de mudarse a un lugar con menos gastos, donde estuviesen todos más seguros, tanto sus hijos como su suegra. Quiso viajar a Venezuela, pero sus amigos cercanos le recomendaron que no lo hiciera, así que gestionaba en la distancia, a 2.200 kilómetros de su casa actual e intentaba certezas de lo que ocurría.

Reacomodarse en otro espacio tuvo su costo. No tenía tiempo y resolvía la complicada situación económica que empezaba a hacer mella en la familia. Para salir del apuro, Elizabeth Marques se deshizo de algunas prendas de joyería, trabajaba tiempo completo, atendía a su hijo pequeño y, con ayuda de su hija, lanzó una [campaña de recaudación](#) de fondos a través de la plataforma GoFundMe. En un momento de desesperación, llegó lo que creía era una mano solidaria, un amigo de Hugo Marino, que le ofreció a hacerle la mudanza.

“Cuando te digo que perdí todo, es literal. Nunca más volví a verlo. Quien manejaba el camión más nunca apareció con mis pertenencias”, dice sin que la voz le tiemble de un modo que trasluzca rabia o dolor; por el contrario, suena resignada ante su realidad, nueva y sobrevenida. De las eventuales utilidades de las empresas de Hugo Marino y de sus valiosos equipos especializados, dice que tampoco sabe nada.

Ante la pregunta de si el empresario ítalovenezolano conocía al alto gobierno, su mujer responde: “Hugo conoció personalmente al señor Diosdado Cabello. (...) Supuestamente, porque a mí no me consta. Es la primera vez que lo digo”.

A la revelación del nombre del poderoso vicepresidente del oficialista Partido Socialista Unido de Venezuela (PSUV), comúnmente tenido por el *número dos* en la jerarquía del régimen, Elizabeth Marques la conecta con algo que, recuerda, mencionó al momento de advertir a su esposo desaparecido que no se metiera con la muerte de Picardi: “Se está hablando del señor Diosdado Cabello y con este señor no se juega. Hay que tener mucho cuidado. Ten cuidado”.



[Beatriz Salas, madre de Hugo Marino, exige respuesta a las autoridades. Es la más asidua a las redes sociales. Foto: Cuenta Twitter de Beatriz Salas.](#)



[La esposa, Elizabeth Marques, y la hija de Hugo Marino han tenido que reorganizar su forma de vida con limitaciones y en un proceso judicial que luce estancado, sin respuesta oficial. Son el soporte económico de la familia. Foto: Familia Marino.](#)



[Hugo Marino cumplió dos años desaparecido el 20 de abril de 2021. Foto: Familia Marino.](#)

En la actualidad, todo lo concerniente al caso luce estancado, en medio de un silencio que apenas se rompe con la campaña que Beatriz Salas mantiene en redes sociales y de la que se hacen eco tuiteros solidarios. Mal que bien, la familia ha reorganizado una forma de vida, que no su vida, pues la propia le fue arrebatada con una crueldad que el misterio no deja que cese. La esposa de Hugo Marino recuerda que “en casa” tenían un código sencillo, y que ese era no hablar de trabajo. “No nos involucrábamos”, decía. Pero el peso de la tragedia cae como una montaña y penetra por ese hogar a sus anchas, sin importar las reglas domésticas. “Me dicen que me van a ayudar y terminan diciendo ‘no te metas en eso’ y no sé qué está pasando”.

Las circunstancias oscuras del caso han terminado por devolverse contra la propia familia y poner en tela de juicio su versión. Al menos, los registros migratorios de Estados Unidos -los únicos a los que se puede tener acceso- certifican que Marino salió de ese país con pasaporte italiano, el 20 de abril de 2019. Ese es un hecho. Un amigo que recibía noticias de Marino cuando el buzo hacía paradas en Venezuela, dice que, al contrario de lo que era su costumbre, Marino “para ese viaje no llamó”.

Hugo Marino pasó de buscar naves desaparecidas a ser él mismo un desaparecido. “Qué difícil debe ser no saber dónde está alguien”, son las palabras que, según recuerda Elizabeth Marques, su

esposo siempre soltaba sobre los familiares de las víctimas: los de los accidentes de Los Roques, los del ARA *San Juan*, y otros tantos casos que atendió o llamaron su atención.

A Marques no se le escapa la triste ironía de su destino: "Lo único que no pensé en mi vida es estar en esa misma situación en la manera en que estoy. Jamás en mi vida".

Fecha de creación

2021/07/11

armando.info