

## Una empresa cero kilómetros maneja los carros iraníes que llegan a Venezuela

### Descripción

Poco antes de las elecciones del reciente 28 de julio, el presidente y entonces aspirante a la reelección, Nicolás Maduro, llegó con su esposa, Cilia Flores, a un evento de su campaña electoral en el Teatro *Teresa Carreño* de Caracas a bordo de un [Tara](#), un vehículo de fabricación iraní. El sedán de cuatro puertas, colores plata y morado, llevaba el rótulo de Ridery, la aplicación *made in Venezuela* que ofrece servicios de movilidad privada similares a los de Uber o Lyft, conocidos en inglés como *ride-sharing* y en español como VTC (siglas de *vehículo de turismo con conductor*).

El episodio fue difundido deliberadamente en redes a través de cuentas oficiales del gobierno, incluyendo la del propio Maduro. En el video, un tanto sobreactuado, el líder chavista y la *primera combatiente* fingen esperar la llegada del servicio, como unos clientes cualquiera; cuando llega, resulta que el chofer de la pareja presidencial es el propio fundador de Ridery, Gerson Gómez.

El protagonismo de Gómez y su marca en un mensaje de esa naturaleza -que le valió al empresario críticas feroces en redes sociales y la atención de [medios internacionales](#)- no necesariamente correspondía, como entonces se interpretó, o a un endoso electoral al régimen o a una actividad de *marketing* para la marca, arriesgada pero con potencial viral; sino que parece haber seguido una lógica más elemental, la de agradar al proveedor de los vehículos iraníes que son parte de su flota.

Si bien no fueron asignados a la empresa de manera directa por el gobierno, Ridery compró los Tara iraníes a Aiko Motors, una compañía privada que funge como importadora y concesionaria del Ministerio de Transporte.

El titular de esta cartera, Ramón Velásquez Araguayán, había sido el encargado de anunciar, en enero de 2023, la importación de 3.000 [vehículos](#) de las marcas Iko y Saipa desde la República Islámica de Irán. El ministro la promocionó entonces con el lema de “vehículos iraníes a bajo costo para los venezolanos” y como parte de la Gran Misión Transporte Venezuela, posible gracias a un [acuerdo de cooperación](#) firmado por Maduro y el presidente iraní, Ebrahim Raisí, durante una visita oficial del mandatario venezolano a Teherán en junio de 2022.

El propio Maduro había adelantado la reactivación de ese proyecto binacional en la inauguración de la

Expo Feria Científica Tecnológica e Industrial Irán-Venezuela, en septiembre de 2022, celebrada en el Poliedro de Caracas, la principal arena de espectáculos y eventos de la capital venezolana. En ese momento habló de resucitar a Venirauto, la empresa de capital mixto lanzada en 2006 y que fue acordada por los entonces presidentes de Venezuela, Hugo Chávez, e Irán, Mahmoud Ahmadinejad. Aunque se instaló una línea de ensamblaje en el estado Aragua destinada a producir 25.000 vehículos al año, de la que llegaron a salir al mercado unidades de los modelos Turpial y Centauro, Venirauto [nafragó en 2015](#) sin cumplir con sus metas.

*armando.info*



## Post



**Ramón Celis**

@rvaraguay

#23Mar Gracias

Irán hoy recibimos

tractores, que se

estos vehículos s

[Translate post](#)



5:55 PM · Mar 23, 2023

El ministro de Transporte, Ramón Velásquez Araguayán recibió en marzo de 2023 un segundo lote de 2.000 carros iraníes que se sumaría a los primeros 1.000 que arribaron a comienzos de ese año. Crédito: Ministerio de Transporte

Pero la llegada de los carros iraníes no alimentó la oferta de la Gran Misión Transporte Venezuela ni, mucho menos, se convirtió en el estandarte del programa social que contribuiría a renovar el parque automotor nacional. Tras llegar al país, los centenares de vehículos estuvieron durante [más de un año](#) expuestos a la resolana y el viento salitroso del litoral central, estacionados frente al [aeropuerto internacional Simón Bolívar](#) de Maiquetía, que sirve a la ciudad de Caracas. Nunca hubo explicación oficial para aquella larga retención.

Al cabo de ese año, poco a poco empezaron a retirarse los vehículos del estacionamiento. Pero, a pesar de lo proclamado por el ministro Araguayán, no iban al mercado "como vehículos a bajo costo para los venezolanos".

“¡Qué va! Ninguno de nosotros pudo comprar esos carros”, comenta resignado J.M., un conductor de una histórica línea de taxis caraqueña, consultado para este reportaje. “Nadie tenía para pagar 12.000, 14.000 o 16.000 dólares de contado, y el financiamiento que ofrecían nos salía demasiado costoso. Al final eso se lo repartieron entre unos cuantos, que si Ridery, que si Conviasa, y otro poco se los agarraron para el Ministerio del Transporte”.


Los vehículos se habían convertido, de la noche a la mañana, en la mercancía de una empresa de un solo propietario, de creación reciente y trayectoria desconocida en el sector automotriz: Aiko Motors C.A. Una firma que, a partir de ese acto de prestidigitación mercantil, habría podido vender ese lote de automóviles por más de 42 millones de dólares en los últimos dos años, de acuerdo al cálculo hecho sobre la base de los precios de venta al público y el número de unidades que llegaron de Irán.

  bolipuertosgob

  
BOLIPUERTOS



PUERTO INTERNACIONAL  
DE LA GUAIRA  
ESTADO DE LA GUAIRA - VENEZUELA

 00:05 / 00:36



---

La estatal Bolipuertos publicó en su cuenta de [Tiktok, el 8 de marzo 2023](#), un video que mostraba hileras de carros iraníes llegados al Puerto de La Guaira como parte del programa Gran Misión Transporte Venezuela. Crédito: Bolipuertos

## Sobre las ruedas del ministerio

Desde agosto de 2022, Yessica Yulieth Rodriguez Godoy figura en los expedientes como dueña de Aiko Motors C.A. El nombre de esta mujer no resuena en el hoy lánguido sector automotriz. La comerciante caraqueña tenía 28 años de edad cuando, según el registro mercantil, adquirió las 500 acciones que componen la empresa por un valor de 500 bolívares, equivalentes a los 500 millones de bolívares del capital original antes de la reconversión monetaria de agosto de 2021, cuando a la moneda nacional le fueron suprimidos seis ceros.

Aiko Motors pasó a las manos de Rodríguez Godoy un mes antes de que Maduro anunciara en la Expo Feria Científica, Tecnológica e Industrial Irán-Venezuela que iban a [ensamblar y comercializar cuatro modelos de carros iraníes](#) que describió como “modernos, ahorradores y bellos”. El ministro Velásquez Araguayán secundó la noticia detallando que se trataba de una nueva línea de vehículos familiares y, de nuevo, “ahorradores”, que incluiría modelos eléctricos y de combustión. También en septiembre de 2022, el estatal Banco Bicentenario dio “el primer visto bueno” al financiamiento para la compra de los vehículos iraníes, a precios que oscilaban entre 12.000 y 16.000 dólares.

A partir de entonces, el destino de esta compañía parece soldado a la gestión del Ministerio de Transporte. La [página web](#) de Aiko Motors incluye un cintillo con los logos de esa entidad pública y de su programa social insignia, la Gran Misión Transporte de Venezuela; el nombre de Aiko Motors, junto a los de las marcas iraníes Saipa e Iko, está en un enorme pendón publicitario, que cuelga de la torre sede del Ministerio de Transporte; en el lobby de la nueva sede de Aiko, en el Centro Empresarial Galipán del este de Caracas, una bandera blanca de la Gran Misión Transporte Venezuela se exhibe junto a las de Venezuela e Irán.

Pero si los regímenes de los ayatolás y del chavismo nunca han tenido pudor alguna en mostrar su cercanía, y Teherán se instauró como un proveedor primordial para Caracas hasta de sensibles tecnologías militares, ¿por qué tendría que aparecer una empresa privada, Aiko Motors, como canal intermedio para una simple exportación-importación de carros que perfectamente pudo hacerse entre Estados que son aliados políticos?

Los fundadores y directivos originales de Aiko Motors, Carlos Alberto Arteaga Dorta y Roberto Antonio Moncada Viña, decidieron vender la empresa dos años después de su creación en 2020. El negocio no estaba produciendo ganancias y “apareció un comprador interesado”, dijo Moncada a **Armando.info**. Afirmó que el emprendimiento no solo no prosperó, sino que le costó arrancar en plena pandemia. “No llegamos ni a abrir una cuenta bancaria”, relata para ilustrar esa dificultad, mientras recalca que tanto él como Arteaga hoy están completamente desligados de la empresa.

La adquisición, venta y comercialización de “toda clase de automóviles, así como sus accesorios, componentes, autopartes y mantenimiento, reparación, latonería y pintura” eran algunas de las actividades asentadas en el expediente mercantil de Aiko al momento de su constitución el 20 de octubre de 2020. También la “importación y exportación de vehículos”, pero no se encontró evidencia alguna de compras de carros en el exterior durante sus dos primeros años de existencia. No se diga

de vehículos iraníes.

El libro de accionistas certifica que el traspaso a Yessica Yulieth Rodriguez Godoy del 100% de la participación de Mocada y Arteaga en Aiko Motors se efectuó el 20 de agosto de 2022. A partir de entonces, los números de la empresa comenzaron a moverse. Los balances financieros de abril de 2024 indican que las ganancias netas de la empresa pasaron de 362,19 bolívares (70 dólares) en diciembre de 2021, aún bajo la administración de los fundadores, a 7,7 millones de bolívares o 196.000 dólares, al cambio oficial de entonces, en diciembre de 2023. También ese año, reportó por primera vez ventas por el orden de 70,2 millones de bolívares (más de 1,8 millones de dólares para la época).

Otras señales de crecimiento que se encuentran en el expediente mercantil fueron el aumento de capital y el cambio de sede comercial desde una casa alquilada de la urbanización Santa Mónica -un barrio de clase media en el suroeste de Caracas. a la moderna Torre C del Centro Galipán en El Rosal, el “distrito financiero” de la capital venezolana. También en agosto de 2024, la firma decidió abrir una sucursal en las instalaciones de Automotores Ipsfa (siglas del Instituto de Previsión Social de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana), en Fuerte Tiuna, la mayor instalación militar venezolana, cerca de la antigua sede de Aiko. Allí funciona el [taller autorizado de reparación](#) de las marcas Iko y Saipa.

De hecho, el principal *showroom* de Aiko Motors no está en un concesionario propio, como es usual, sino en la torre del Ministerio de Transporte, en la avenida Francisco de Miranda. Aunque la empresa está actualizada en el Registro Nacional de Contratistas hasta 2025, en la ficha correspondiente sigue apareciendo los nombres de Arteaga Dorta y Moncada Viña como propietarios, pese a que en agosto de 2022 vendieron la totalidad de las acciones a Yessica Rodriguez Godoy, como consta en el expediente mercantil.

En sus [redes sociales](#), Aiko Motors define los carros iraníes como “los nuevos reyes de la carretera” y hace gala de la apertura de talleres autorizados, venta de repuestos originales y la alianza con [nueve concesionarios](#) en todo el país. Los carros iraníes importados no solo se ofrecen en la capital sino también en Aragua, Bolívar, Carabobo, Lara y Monagas. Una rápida expansión a contracorriente de un mercado automotriz contraído de manera crónica.

## Misión importar y vender

La base de datos de comercio internacional [Importgenius](#) no registra importaciones a Venezuela de sedanes iraníes entre enero de 2022 y julio de 2024. Sin embargo, el buscador [52wmb.com](#) revela que, en enero de 2023, Aiko Motors CA importó un lote de carros, de casi dos toneladas de peso, proveniente de la firma Zamyad Company de Teherán. Los envíos coinciden con la fecha de llegada de los primeros automóviles del acuerdo automotriz firmado entre Irán y Venezuela.

En dos décadas, los gobiernos de Chávez y Maduro han firmado alianzas con otros gobiernos o con el sector privado bajo la figura de empresas mixtas o de las llamadas alianzas estratégicas y/o comerciales. Sin embargo, en el caso específico de la importación de automóviles desde Irán, el nombre de Aiko Motors no se ha hecho público como un socio del Estado venezolano en esa operación, tampoco como parte operativa o ejecutora del acuerdo binacional entre Irán y Venezuela, ambos sometidos a sanciones internacionales que, por ello, a menudo recurren a circuitos alternativos

para su intercambio comercial.

Los registros de importaciones de carros iraníes a Venezuela empezaron hace una década, según la base de datos de Comtrade de Naciones Unidas. Pero entre 2013 y 2014, Irán exportó apenas 313 unidades a Venezuela, por un valor de unos cinco millones de dólares. Según el [Atlas de Complejidad Económica de Harvard](#), en 2014 los carros tipo sedan representaron 22% del total de las exportaciones de Teherán a Caracas.

Tras un paréntesis de ocho años, en 2022 Venezuela reanudó la importación de vehículos automotores desde Irán: 307 vehículos ese año por un monto de 4,8 millones de dólares. La cifra de Comtrade NU coincide con el primer envío de un total de 3.000 vehículos iraníes contemplados en el acuerdo binacional firmado por Maduro y Raisí. En el caso de Irán, a pesar de también ser objeto de sanciones internacionales, sobre todo de Estados Unidos, su industria automotriz, liderada por las fábricas Iran Khodro y Saipa Corp, gozan de una excepción que les permite operar en el mercado internacional y hasta registrar un [crecimiento de sus operaciones](#).

## Mujeres al volante

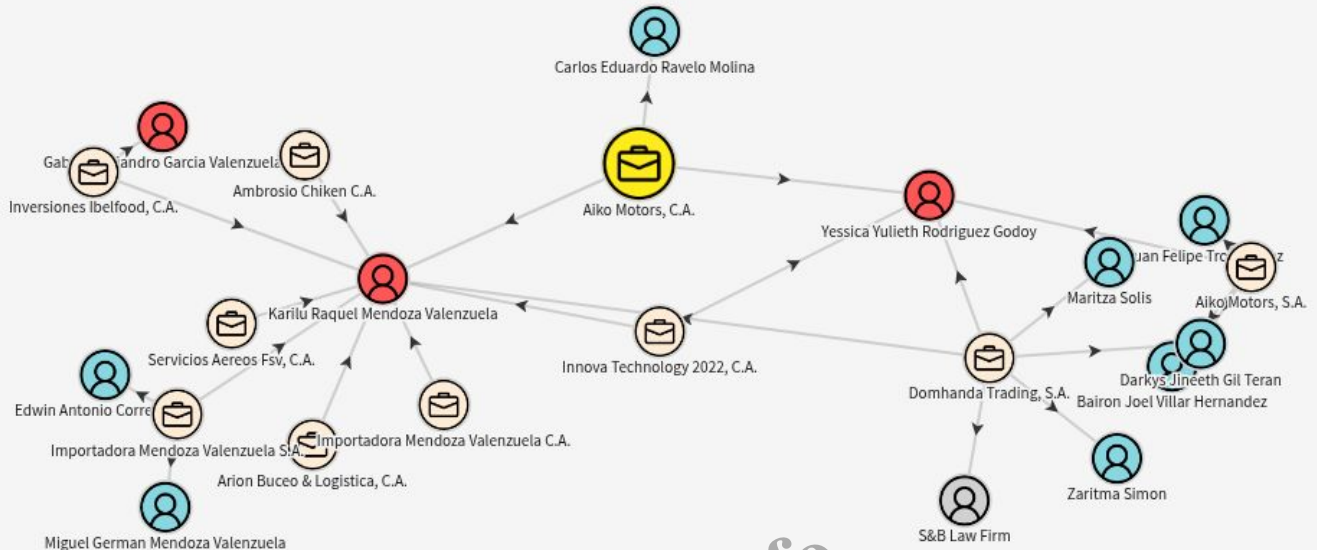
Al mismo tiempo que se hacía de Aiko Motors, Rodriguez Godoy abrió una compañía homónima en Panamá. El 19 de agosto de 2024 registró la sociedad anónima Aiko Motors junto con los panameños Fernando José Troya Pérez, Bairon Joel Villar Hernandez, Juan Felipe Troya Pérez, y la venezolana Darkys Jineeth Gil Teran, quien en septiembre de 2018 había hecho a su nombre una importación de vehículos desde Estados Unidos, según se ve en la base de datos de comercio internacional [Importgenius](#).



## Emprendedora a toda velocidad

La trayectoria comercial de Yessica Rodríguez Godoy arranca con la adquisición de Aiko Motors en agosto de 2022. A partir de esa fecha, comienza a figurar en las juntas directivas de firmas en Venezuela y Panamá, en varios casos junto a la comerciante Karilú Mendoza Valenzuela.

**Leyenda** ● Aiko Motors, C.A. ● Directivos ● Propietarios ● Agente residente ● Empresas



Fuente: RNC Venezuela/ Registro empresarial de Panamá



Si bien Rodríguez Godoy es propietaria de 100% de las acciones de Aiko Motors, desde que compró la empresa comparte la junta directiva con Karilú Raquel Molina Mendoza Valenzuela, comerciante que tiene registradas a su nombre varias empresas en Venezuela y en Panamá.

Con una distribución porcentual de 10-90, Rodríguez Godoy comparte sociedad con Mendoza Valenzuela en otra empresa, Innova Technology 2022, C.A., que ofrece “servicios de Gestión, Profesionales de Empresa y Administrativos”. Fue registrada en Caracas en 2022, el mismo año que Rodríguez Godoy pasó a controlar Aiko Motors.

Pero **Armando.Info** comprobó que en la oficina en la urbanización Las Mercedes de Caracas identificada en los directorios empresariales como sede de Innova Technology funciona desde hace dos años una empresa fabricante de uniformes.



Innova Technology, propiedad de Yessica Rodríguez Godoy y Karilú Mendoza Valenzuela no existe en la oficina de las Mercedes, en Caracas, que indican los registros mercantiles. En su lugar, funciona una fábrica de uniformes. Crédito: Armando.info.

Aiko Motors CA e Innova Technology CA en Venezuela no son las únicas firmas que atan al dúo de emprendedoras. En Panamá registraron la compañía Domhanda Trading SA, dedicada al "transporte de comercio exterior y tramitación de importación y exportación de todo tipo de mercancías". Aunque fundada en 2014, tanto Rodríguez Godoy como Mendoza Valenzuela aparecen como directora y secretaria, respectivamente, a partir de agosto de 2024.

Según el registro de una asamblea extraordinaria asentado en el expediente mercantil, Karilú Mendoza renunció al cargo de directora de Aiko Motors el 28 de agosto del año en curso. Entonces la sustituyó [Carlos Eduardo Ravelo Molina](#) quien, según su perfil en la red social LinkedIn, se desempeñaba como coordinador de Aiko Motors desde 2023.

Por su parte, Karilú Mendoza Valenzuela, de tan solo 39 años de edad, acumula un catálogo de empresas importadoras bajo su control en Panamá.

En Caracas, aparte de Innova Technology 2022, Mendoza Valenzuela aparece en el Registro Nacional de Contratistas (RNC) como directora de Inversiones Ibelfood, C.A, cuyo domicilio se encuentra en un edificio de apartamentos de la avenida Intercomunal El Valle, al suroeste de Caracas, y presta servicio en el comedor del Fuerte Tiuna y el Hospital Militar *Dr. Vicente Salías Sanoja*.

En [Panamá](#), Mendoza Valenzuela figura como [directora](#) de Arion Buceo & Logística S.A.; Servicios Aéreos FSV C.A. e [Importadora Mendoza Valenzuela](#) S.A., esta última, con una empresa homónima en Venezuela.

**Armando Info** solicitó una entrevista a Yessica Rodríguez Godoy pero, hasta el cierre de esta historia, no obtuvo respuesta. También se intentó obtener la versión de la directora saliente, Karilú Mendoza Valenzuela, y del directivo entrante, Carlos Eduardo Ravelo, con idénticos resultados.

Mientras, el combustible no parece faltar a Aiko Motors, que sigue patrocinando eventos de automovilismo, participando en ferias y estableciendo alianzas con concesionarios en ciudades del interior del país para que sigan rodando los ya no tan accesibles carros iraníes.

## Fecha de creación

2024/11/24