

CAPÍTULO 1



ECONOMÍAS ILÍCITAS EN VENEZUELA





1.1. De la economía sumergida a la economía ilícita

Una mejor comprensión de la actual situación económica, política y social de Venezuela pasa por revisar el peso que han cobrado en los últimos años las economías ilícitas que se originan en el territorio nacional, o que encuentran en el país una ruta despejada para llegar más fácil a otros destinos.

Para entender mejor este fenómeno y su magnitud es importante conocer qué es **la economía sumergida, ese conjunto de actividades económicas no declaradas que escapan del control de la Administración del Estado y de las estadísticas oficiales¹, y que comprende la suma de la economía informal y la economía ilegal**, distinguidas por la naturaleza de las actividades que comprenden.

La economía informal, es una actividad económica lícita, aunque secreta a efectos de registro por razones de elusión fiscal o de control administrativo. La regularización de este sector constituye el grueso del trabajo de cuerpos institucionales como los Inspectores de Hacienda o de Trabajo. En Venezuela, sin embargo, la más reciente **Encuesta Nacional de Condiciones de Vida (Encovi)², muestra un importante incremento del sector informal entre 2014 y 2021 y una reducción del empleo formal en 21,8 puntos porcentuales (equivalente a unos 4,4 millones de empleos, 1,3 millones en el último año), de los cuales 70% son del sector público y 30% del privado.**

Los datos consolidados del estudio revelan que solo 40% de los ocupados están formalmente empleados frente a una informalidad que, agrupando a todos los no registrados en servicios de seguridad social, incorporaría a los trabajadores por cuenta propia (51.7%), servicios domésticos y ayudantes familiares (4.6%) y miembros de cooperativas (0.6%), alcanzando un total de 56.9%. Estas cifras son además

agravadas por el hecho de que, de acuerdo con el mismo estudio, un 50% de la población laboral disponible se encuentra inactiva, un elemento que puede significar una mayor informalidad implícita (fundamentalmente por el grupo de empleados que trabajan menos de 15 horas a la semana), y que también puede estar asociado a las rentas percibidas por **las remesas, estimadas en unos USD 2.000 millones para el cierre de 2021.**

Por su parte, la economía ilegal, objeto central de este estudio, es diferenciada de la economía informal por la propia naturaleza ilícita de las actividades que incorpora. Ejemplo de ello son el tráfico de drogas y el contrabando de bienes. A diferencia de las inspectorías laborales que operan con el fin de disminuir la informalidad, las actividades ilícitas son reprimidas por órganos de justicia nacionales y por organismos intergubernamentales especializados, como el Grupo de Acción Financiera Internacional (GAFI), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) o la Administración de Control de Drogas (DEA, por sus siglas en inglés).

A los efectos de este estudio, definiremos como **“economía negra” a todo el flujo de actividades ilícitas que comprenden el desvío y la venta ilícita de combustible, el narcotráfico, el contrabando de oro, así como los ilícitos en el manejo de los puertos.**

Más allá de la naturaleza diferenciada de ambas actividades, tanto la economía informal como la economía ilegal permiten la acumulación de dinero “sumergido” que posteriormente debe entrar al sistema mediante algunos mecanismos informales e ilegales y que de hecho representan uno de los principales problemas en todo el mundo respecto a la cuantificación del principal indicador de actividad económica, el producto interno bruto (PIB).

1 Dornbusch, Fischer y Startz. (1982). Macroeconomía Intermedia.

2 Encuesta Nacional de Condiciones de Vida. (2021). “Condiciones de vida de los venezolanos: entre emergencia humanitaria y pandemia”. Disponible en: https://assets.website-files.com/5d14c6a5c4ad42a4e794d0f7/6153ad6fb92e4428cada4fb7_Presentacion%20ENCOVI%202021%20V1.pdf



Este indicador tiene en cuenta la totalidad de las actividades económicas desarrolladas, lo que incluye la producción sumergida que se transforma en Renta Nacional y acaba integrándose en la demanda agregada. En algunos casos las autoridades estadísticas identifican el peso de alguna parte de la economía sumergida en su estimación del PIB para, a continuación, definir si es o no adecuado y justificar así un ajuste discrecional al alza o a la baja, con o sin amparo de las normas contables internacionales que haya al respecto, convirtiéndose finalmente en un tema discrecional de manejo político, que gana relevancia en el caso venezolano donde las estimaciones de su tamaño representan más de una quinta parte del tamaño de la economía.

1.2. El declive de la economía formal en Venezuela y el auge de las actividades ilícitas

Durante la mayor parte de la gestión del presidente Hugo Chávez (1999 – 2013), el precio del petróleo venezolano se mantuvo al alza y llegó a superar los USD 100 por barril, presentando un aumento de alrededor de 525% (Ecoanálítica, 2018). Este comportamiento permitió el incremento desmesurado del gasto público en programas sociales, con el objetivo de mantener apoyos políticos y crear un sentido de lealtad entre la población y el gobierno.

Además, en medio del boom petrolero, muchos funcionarios de diferentes entes públicos aprovecharon para burlar leyes nacionales e internacionales y cometer innumerables actos de corrupción que provocaron un desfalco sin precedentes en Venezuela y condujeron a la emergencia humanitaria compleja en la que cayó el país al menos en 2015. Pese a que la justicia

venezolana no ha anunciado procesos por todos esos casos, investigaciones de Transparencia Venezuela revelan que tribunales de más de 22 países han abierto 116 causas vinculadas con la corrupción venezolana que involucran más de USD 64.000 millones.

Como consecuencia del terrible manejo de la industria petrolera durante estos años, la caída en la producción, el desplome de los precios del crudo en el año 2013 y la corrupción campante, la principal fuente de ingresos de Venezuela se vio prácticamente fulminada. Para el año 2018, los ingresos petroleros tan solo representaban alrededor de 14% de lo que representaban en 2012³.

La situación se volvió aún más complicada a partir de 2017 con la imposición de sanciones económicas por parte del gobierno de los Estados Unidos⁴.

Aunado a esto, la caída de la producción petrolera hizo insostenible la captación de renta por medio del diferencial cambiario. A través de los distintos esquemas de subsidio cambiario entre 2005 y 2018, se estima que el sector público no petrolero fue capaz de captar alrededor de USD 73.666 millones, mientras que el sector privado percibió USD 149.314 millones (Ecoanálítica, 2018).

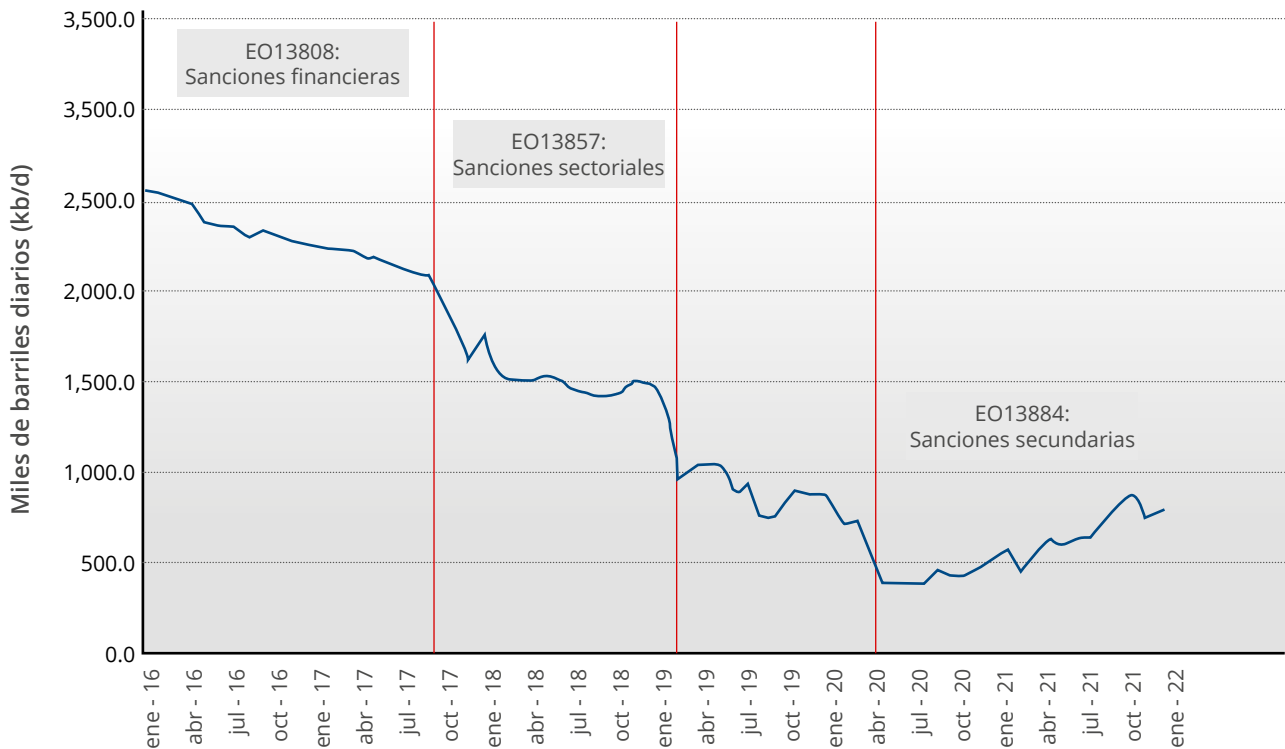
En este contexto de asfixia económica, se hizo vital para los captadores de renta, grupos corruptos enquistados en instituciones del Estado, encontrar alternativas que sustituyeran los ingresos asociados al sector petrolero y al diferencial cambiario. Por esto, industrias ilícitas como el contrabando de gasolina, el tráfico de drogas, los cobros ilegales en los puertos y el comercio ilegal del oro se convirtieron en el nuevo foco de estas redes.

3 En el año 2018, Petróleos de Venezuela produjo en promedio 1,51 millones de barriles al día, mientras que en 2012 fueron 2,03 millones de barriles por día, de acuerdo con las cifras reportadas por el Ministerio de Petróleo venezolano a la Organización de Países Exportadores de Petróleo, OPEP. Disponible en: https://www.opec.org/opec_web/static_files_project/media/downloads/publications/MOMR%20February%202019.pdf

4 El 24 de agosto de 2017 el entonces presidente de Estados Unidos, Donal Trump, firmó la orden ejecutiva 13.808 que prohíbe al gobierno venezolano realizar transacciones relacionadas con la provisión de financiamiento a cualquiera de sus órganos o entes, incluida Pdvs. "Executive Order 13808. "Imposing Additional Sanctions With Respect to the Situation in Venezuela". Disponible en: <https://home.treasury.gov/system/files/126/13808.pdf>



Producción petrolera mensual



Nota: Cronología de principales sanciones resaltadas en rojo

Fuentes: OPEP y Ecoanalítica

1.3. Contrabando de gasolina

La gasolina siempre ha sido un tema controversial en Venezuela. Durante años, producto de la bonanza petrolera y los enormes subsidios al combustible, los ciudadanos tuvieron acceso a este recurso a precios mucho más bajos que el promedio internacional. Esto llegó al punto que, **en 2018, los venezolanos pagaban 99,9% menos por gasolina de lo que pagaban en el año 1986.**

Pese a que en diversas ocasiones el expresidente Hugo Chávez y su sucesor, Nicolás Maduro, se refirieron a la necesidad de sincerar el precio del combustible, en la realidad el gobierno optó por profundizar este subsidio a escalas sin precedentes, con unas consecuencias enormes a nivel distributivo y fiscal.

Por mera teoría económica, el subsidio de la gasolina generó un problema de incentivos: como el precio nacional era considerablemente menor al del resto del mundo, especialmente al de países vecinos, se promovió activamente el contrabando y un mayor consumo a nivel interno (dado lo accesible que era), resultando en un costo de oportunidad que alcanzó al menos USD 115.029 millones entre 2003 y 2017, de acuerdo con las estimaciones de Ecoanalítica.

Lo anterior, aunado al aumento de la población y del ingreso durante el gobierno de Chávez, así como al alza del consumo interno, incrementaron el subsidio y, por lo tanto, el costo de oportunidad. En los últimos años, luego del desplome de los ingresos petroleros, la destrucción de la industria de hidrocarburos y las sanciones impuestas al gobierno venezolano, el subsidio se hizo cada vez más difícil de mantener y la demanda imposible de satisfacer.



El aumento del precio de la gasolina siempre ha sido una especie de tabú para los gobiernos venezolanos, que lo relacionan con un gran riesgo político. Luego de años de captación de rentas producto del contrabando de gasolina, se reformuló el esquema de cobro pero se siguieron dejando oportunidades para actividades ilícitas que tienden a beneficiar a grupos de interés involucrados.

La estrategia del chavismo durante los primeros quince años fue la nacionalización total de la industria de hidrocarburos, teniendo a Pdvsa y los grupos de interés relacionados a ella como principales beneficiarios. Si se toma en consideración la diferencia entre el precio de la gasolina venezolana y la de países vecinos, y se tiene en cuenta el nivel de producción nacional (previo al colapso total que tuvo lugar a partir de 2019), se puede estimar que el contrabando de combustible por Brasil y Colombia para el año 2018 generaba rentas entre USD 1.860 millones y USD 2.800 millones (la fuga era de 80.000 barriles diarios, aunque se alcanzó un pico de 120.000).

Esto implica que entre 2008 y 2018 actores corruptos y relacionados recibieron de USD 21.000 millones a USD 31.000 millones por medio de la actividad ilegal (Ecoanalítica, 2018).

Considerando las dinámicas de contrabando previo a 2019, a lo largo de la frontera colombiana en Táchira y Zulia (en donde existían al menos 192 trochas, de acuerdo con el diario colombiano *Semana*⁵), efectivos militares venezolanos, las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), el Ejército de Liberación Nacional (ELN) e incluso grupos criminales como Los Rastrojos, Los Urabeños y Los Pelusos actuaban en una actividad que podía generar al menos USD 3 millones diarios, un negocio en muchas ocasiones más lucrativos que el de la droga. Una vez en territorio colombiano, la gasolina venezolana podía aumentar su valor por 3.700 veces, representando para el momento un negocio bastante lucrativo para los contrabandistas.

1.3.1. Una historia con final previsible: la crisis de la gasolina

Sin embargo, como resultado de años de desinversión y corrupción por parte del gobierno, Venezuela perdió por completo su capacidad de producción petrolera. Para el año 2012, las principales refinerías del país (Paraguaná, Bajo Grande, El Palito, Puerto La Cruz y San Roque) operaban a un 59% de su capacidad. Este número se redujo a 35% en 2017 y se estima que para 2020 apenas alcanzó 5%.

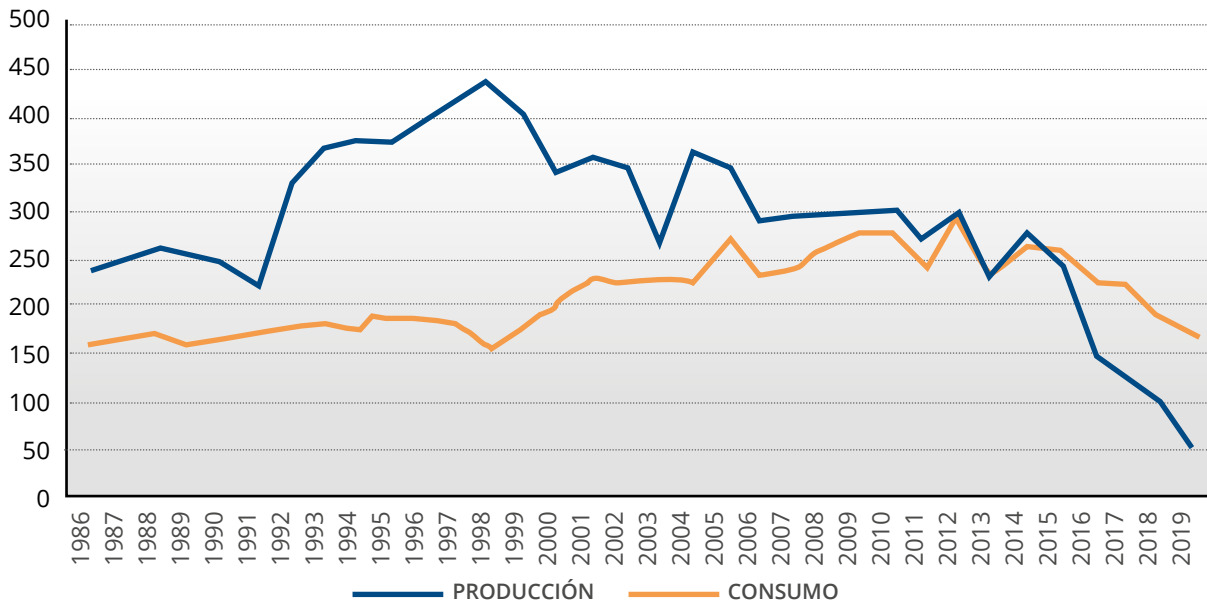


5 *Semana*. (2014). "Frontera con Venezuela, tierra de nadie". 19 de julio. Disponible en: <https://www.semana.com/nacion/articulo/frontera-con-venezuela-tierra-de-nadie/396291-3/>



Producción de gasolina vs consumo de gasolina de Venezuela 1986 - 2019

(en miles de barriles diarios)



Fuentes: US Energy Information Administration

La destrucción de la producción y las sanciones impuestas por Estados Unidos al gobierno chavista condujeron a los venezolanos a una crisis generalizada de suministro de gasolina, que se vio agravada en la pandemia de la Covid-19. A inicios de 2020, la producción estaba en sus niveles más bajos en la historia reciente y los venezolanos se aglomeraron en largas filas en las estaciones de servicio de todo el país en búsqueda de combustible, una situación que se veía en estados fronterizos y cercanos a ellos desde hace años.

El consumo de gasolina previo a la pandemia era de 170.000 barriles diarios, pero la industria petrolera venezolana solo se encontraba en capacidad de proveer 30.000 barriles diarios. Esto desató la crisis de combustible que afectó a los ciudadanos a la par de la Covid-19.

En años previos, Pdvsa había logrado sortear el déficit de producción con el apoyo de su filial en Estados Unidos, Citgo y de pagos en combustible por exportaciones de crudo. Sin embargo, las sanciones impidieron continuar esta dinámica y cerraron muchos caminos: a socios como Repsol (España), ENI (Italia) y Reliance (India) se les prohibió comerciar con Venezuela (a pesar de que podían operar, solo era para cerrar el pago de deudas pendientes, no para generar beneficios por encima de las deudas). Esta situación empeoró cuando Rosneft (Rusia) también detuvo operaciones en el país. En respuesta a esto, en mayo de 2020 Maduro comenzó a recibir buques cargados con gasolina por parte de Irán⁶, cuyo pago se habría realizado en oro, de acuerdo con declaraciones de Yahya Safavi, mayor general de la Guardia Revolucionaria Islámica de Irán⁷. Simultáneamente, se comenzaron a hacer esfuerzos importantes por reactivar las refinerías (comprando diluyentes a países como Nigeria

6 Romero, T. y Buitrago D. (2020). Reuters. "Primer tanquero iraní atraca en puerto venezolano y aumenta refinación doméstica". 25 de mayo. Disponible en: <https://www.reuters.com/article/venezuela-iran-combustible-idLTAKBN2311E0>

7 Infobae. (2020). "El régimen de Irán reconoció que la dictadura de Nicolás Maduro paga los envíos de gasolina a Venezuela con aviones repletos de oro". 28 de septiembre. Disponible en: <https://www.infobae.com/america/venezuela/2020/09/28/el-regimen-de-iran-reconocio-que-la-dictadura-de-nicolas-maduro-paga-los-envios-de-gasolina-a-venezuela-con-aviones-repletos-de-oro/>



y Argelia), especialmente las de El Palito y Cardón, que tienen capacidad de producir alrededor de 500.000 barriles diarios.

1.3.2. La pandemia de Covid-19, un detonante

El 30 de mayo de 2020, tras meses de grave escasez de combustible, Nicolás Maduro anunció el aumento del precio de la gasolina bajo un esquema diferenciado⁸, el combustible pasó a venderse en un precio internacional (USD 0.5 por litro) para el público en general y en un precio subsidiado (USD 0.02 por litro), para las personas que están inscritas en el Sistema Patria, una plataforma virtual creada para el cobro de ayudas sociales que es criticada por su tinte político. La venta de la gasolina a través del Sistema Patria también fue racionada a 120 litros al mes por vehículo.

Sin embargo, en vista de que la escasez de combustible persiste, sobre todo en las regiones del interior de Venezuela y más grave en los estados fronterizos, se ha generado un mercado paralelo en el que la gasolina puede alcanzar hasta USD 3.5 por litro. De esta forma, las personas que no pueden conseguir gasolina en estaciones de servicios formales y deben acudir al mercado negro, pagan en Venezuela la gasolina más cara del mundo.

El control del suministro de gasolina lo tiene la Guardia Nacional Bolivariana, este cuerpo que debería velar por la integridad territorial, es el encargado de vigilar las estaciones de servicio en el país. Además, algunos de sus integrantes permiten y participan activamente en el mercado negro del combustible y el cobro de sobornos para pasar sin hacer la cola y en días que no corresponde al número de placa, según denuncias de usuarios y del mismo Ministerio Público venezolano⁹. Por supuesto,

el esquema diferenciado de los precios genera incentivos al establecimiento de mercados paralelos para la captación de rentas y promueve la corrupción.

1.3.3. Reversión del flujo de contrabando y nuevas oportunidades

La agudización de la escasez de gasolina que se registró a inicios de 2020 llevó a que ocurriera algo particular: los flujos de contrabando se revirtieron y, al menos en los estados fronterizos del occidente de Venezuela, Zulia y Táchira, se comenzó a cubrir la demanda con más combustible importado ilegalmente desde Colombia. El precio de la gasolina colombiana rondaba los USD 0.57 por litro, mientras que el combustible venezolano adquirido en el mercado paralelo podía llegar a USD 3.5 por litro. Se estima que para 2020 diariamente se traficaban entre 5.000 y 15.000 barriles de gasolina de Colombia a Venezuela.

Flujos de contrabando de gasolina a Venezuela



Fuentes: Insight Crime. Mayo 2020.

8 BBC Mundo. (2020) "Maduro anuncia una subida del precio de la gasolina en Venezuela y la participación de empresarios privados en el suministro". 31 de mayo. Disponible en: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-52865355>

9 Youtube. Ministerio Público venezolano. (2022). "Declaraciones del FGR sobre la lucha contra las mafias de la gasolina y los funcionarios corruptos". Min 1:55. 20 de enero. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=FC_E63BSs2E&t=7s



Aún en el primer trimestre de 2022, en el resto del país, donde persistía la escasez de combustible y no llegaba el contrabando desde Colombia, la población dependía de la gasolina venezolana desviada de las estaciones de servicio subsidiadas (en control de la GNB) y vendida con sobreprecio en los mercados paralelos. De esta manera, a través del esquema diferenciado, el gobierno logró aumentar los precios de la gasolina, pero al mismo tiempo, dejó una ventana abierta para que funcionarios y efectivos inescrupulosos, siguieran con un negocio ilegal lucrativo y rentable.

Hasta principios de 2022, alrededor de 42% de la gasolina existente en Venezuela se destinaba a la venta subsidiada, de acuerdo con fuentes en el Ministerio de Economía, Finanzas y Comercio Exterior. Entendiendo que para satisfacer la demanda del país se requieren alrededor de 156.000 barriles diarios, la población podría tener acceso a alrededor de 10.4 millones de litros de gasolina diarios a USD 0.02/lit. Teniendo en cuenta la dificultad de los ciudadanos para acceder al combustible y el aumento progresivo de la producción, se estima que 60% del total se destina a actividades ilegales, si este combustible se vende al menos en el denominado precio internacional (USD 0.5/lit) en el mercado paralelo, podría generar una renta de USD 5.2 millones diarios o alrededor de USD 1.900 millones de dólares anuales.

Entendiendo la reactivación de la capacidad productiva y de refinación, se estima que el desvío de gasolina interno se encuentre al menos entre USD 1.800 y USD 2.700 millones anuales para factores que controlan el comercio ilegal de combustible, volviendo a niveles previos a la pandemia y el colapso de la producción.





1.4. Narcotráfico: el rol de Venezuela en la industria más lucrativa del mundo

Durante la última década, Venezuela se ha insertado progresivamente en el mercado transnacional de las drogas ilegales como consecuencia de las características geográficas del país y los cambios políticos ocurridos en el mismo. Actualmente, Venezuela se desempeña como uno de los principales países de tránsito de drogas y de las rutas preferidas de narcotráfico en el hemisferio occidental para una variedad de drogas ilegales, en su mayoría cocaína¹⁰.



Fuentes: Observatorio de Delito Organizado. 2018.

Como se observa en la figura, casi todas las drogas que se trafican en territorio nacional provienen de Colombia, en particular de la frontera Andina. La falta de cooperación del gobierno de Maduro con organismos internacionales para combatir el tráfico de drogas; los pocos esfuerzos por recolectar y distribuir información de la actividad ilícita a nivel nacional e internacional; la centralización

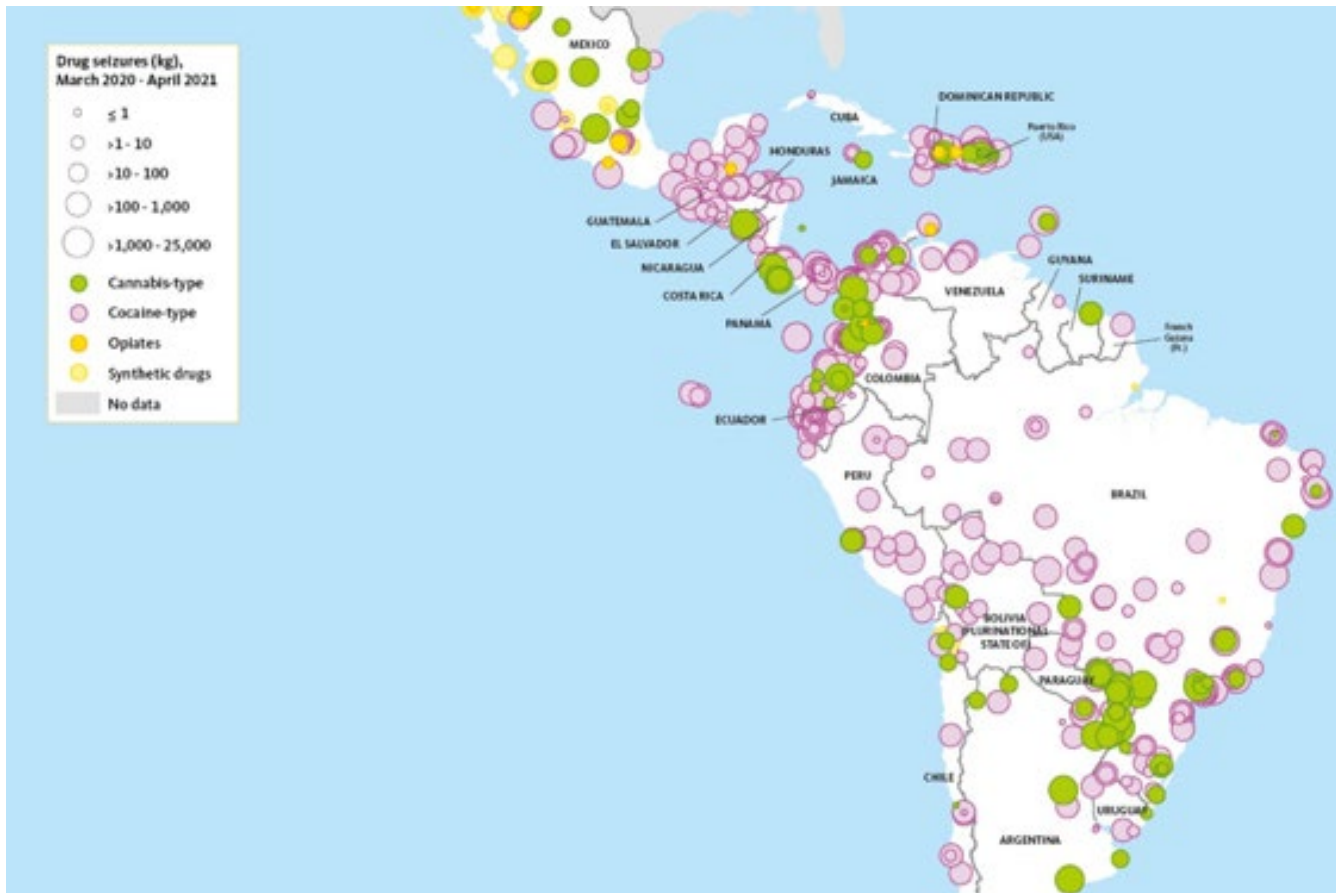
del poder militar y judicial; y el ambiente de corrupción generalizado crean las condiciones perfectas para la proliferación y expansión de este tipo de actividades ilegales en el país.

Además, algunos integrantes del poder central han sido acusados en instancias internacionales de contribuir con organizaciones dedicadas al narcotráfico para obtener beneficios de la actividad y evitar conflictos con ellas.

¹⁰ United States Department of State Bureau of International Narcotics and Law Enforcement Affairs. "International Narcotics Control Strategy Report. Drug and Chemical Control, Volumen I, 231". 27 de noviembre 2021. Disponible en: <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2021/02/International-Narcotics-Control-Strategy-Report-Volume-I-FINAL-1.pdf>.



Incautaciones de droga reportadas entre marzo 2020 y abril 2021



Fuentes: UNODC Drugs Monitoring Platform

1.4.1 Nuevos vecinos: grupos de crimen organizado se asientan en el país

Los esfuerzos en la lucha contra las drogas del gobierno de Colombia han incentivado a los grupos de crimen organizado que operan en ese territorio a trasladar sus actividades ilícitas a otros países. En los estados fronterizos entre Colombia y Venezuela se ha reportado desde hace varias décadas la presencia de grupos guerrilleros colombianos como el Ejército de Liberación Nacional (ELN) o las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), no obstante, después de 2016 tras la firma del acuerdo de paz entre estas últimas y el gobierno de Juan Manuel Santos, se incrementó la presencia de estas organizaciones en territorio venezolano.

Estos grupos transportan y almacenan grandes cantidades de cocaína en zonas rurales de Venezuela y utilizan el país como puntos de transbordo para envíos con destino a México, Centro América, África Occidental, Europa, y el Caribe, de acuerdo con reportes de la DEA.

El Superintendente Nacional Antidrogas de Venezuela, mayor general Richard López Vargas, informó en la "I Expo Seguridad Ciudadana", en diciembre 2021, que durante ese año se lograron incautar 51 toneladas de drogas en 5.334 procedimientos, cifra récord que superó las incautaciones de 2011, cuando se incautaron 42 toneladas de drogas¹¹.

11 Ferrer, M. Superintendencia Nacional Antidrogas. (2021). "Venezuela batió récord de incautación de drogas en el 2021". 18 de diciembre. Disponible en: <https://www.sunad.gob.ve/venezuela-batio-record-de-incautacion-de-drogas-en-el-2021/>



Con respecto a la ubicación de los grupos criminales en el territorio, destaca el control ejercido en el estado Apure, en los llanos venezolanos límite con Arauca. En 2021 y los primeros meses de 2022 se desataron graves enfrentamientos entre disidentes de las FARC presentes en Venezuela, la FANB y el ELN. Estos conflictos son descritos a profundidad en el tercer capítulo de este informe.

El procedimiento tradicional de operaciones de traslado de narcóticos en gran escala se lleva a cabo utilizando medios aéreos, en este caso, se establece un “puente aéreo” de la droga a través de Venezuela. Según información recolectada de la Fuerza de Tarea Conjunta Interagencial del Comando Sur de Estados Unidos, el promedio de vuelos sospechosos a que atraviesan Venezuela se ubicaba en más de uno diario en 2012. Desde entonces, las condiciones que catalogaron a Venezuela como “ruta segura” solo han aumentado.

Un reporte del medio *Caracas Chronicles* publicado en 2020 da luces sobre la ruta aérea del contrabando de drogas. En este, se detalla el testimonio de un granjero local en el estado Zulia que recibió visitas inesperadas de integrantes del ELN y de las FARC para utilizar su granja para la creación de pequeñas pistas de aterrizaje clandestinas y es justamente por estos complejos donde se moviliza la mayor parte del inventario traficado¹².

Aunque la mayor parte de las actividades relacionadas al tráfico de drogas en el país se limitan a su traslado, existen indicios del comienzo de la siembra de droga en Venezuela. El informe de 2019 de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes (JIFE), órgano de las Naciones Unidas (ONU), indicó que en

2018 se detectaron y se desmantelaron 33 laboratorios para el procesamiento de cocaína en el territorio venezolano limítrofe con Colombia. Según la JIFE, en 2016, solo fueron detectadas seis instalaciones similares¹³.

La organización Fundaredes, el Observatorio de Delito Organizado y otras organizaciones confirman que hay evidencias de plantaciones de coca de niveles industriales en el estado Zulia, hechos que podrían cambiar la dinámica del mercado de la cocaína a nivel mundial.

En febrero 2022, el Fiscal designado por la Constituyente, Tarek William Saab, informó que las autoridades venezolanas erradicaron 341.000 matas de coca que ocupaban 31 hectáreas en el estado Zulia, fronterizo con Colombia¹⁴.

1.4.2 Experiencias del pasado: Caso de Walid Makled

Walid Makled, alias “el Turco”, quien es considerado uno de los mayores narcotraficantes en Venezuela, dio a conocer más sobre el modus operandi de este tipo de organizaciones después que fue detenido en Colombia en 2010. Estableció cómo logró llegar a dominar la ruta de droga a través de Venezuela gracias a sus supuestas alianzas con sectores de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (FANB), operadores de las otras bandas delictivas emergentes y operadores de las FARC. Según sus declaraciones, los militares le servían a través de un esquema de corrupción que eventualmente le permitió a su organización crear grandes complejos de almacenamiento y traslado a través del terminal marítimo Puerto Cabello. Tenía planes de ampliar sus operaciones al puerto de La Guaira al momento de ser capturado¹⁵.

12 Padron, F y Pérez, A. *Caracas Chronicles*. (2020) “Dealing Drugs in Clandestine Airports of Perijá”. 11 de enero. Disponible en: <https://www.caracaschronicles.com/2020/01/11/dealing-drugs-in-clandestine-airports-of-perija/>

13 Diálogo Américas. (2020). “Venezuela involucrada en la producción de cocaína”. 08 de abril. Disponible en: <https://dialogo-americas.com/es/articulos/venezuela-involucrada-en-la-produccion-de-cocaina/>

14 EFE. (2022). “Venezuela erradica un cultivo de 341.000 matas de coca en una región fronteriza”. 17 de febrero. Disponible en: <https://www.efe.com/efe/america/sociedad/venezuela-erradica-un-cultivo-de-341-000-matas-coca-en-una-region-fronteriza/20000013-4742628>

15 Primera, M. El País. (2011). “El narco que sabe demasiado”. 14 de abril. Disponible en: https://elpais.com/internacional/2011/04/15/actualidad/1302818407_850215.html



1.4.3 Procesos judiciales y sanciones por presunto narcotráfico

La relación de integrantes de la FANB con organizaciones criminales que trafican drogas también ha sido documentada y denunciada por fiscales de distintos distritos de Estados Unidos. De acuerdo con nuestros registros en Transparencia Venezuela, en tribunales estadounidenses se han abierto al menos 12 investigaciones penales por casos de narcotráfico en los que presuntamente están involucrados funcionarios públicos venezolanos o exfuncionarios y en seis de esas causas han sido procesados judicialmente nueve militares¹⁶.

Uno de los casos más emblemáticos es el del denominado Cartel de los Soles, que se encuentra en la Corte del Distrito Sur de Nueva York, bajo el expediente número 11-cr-205 desde el 5 de marzo de 2020. Según la acusación, se trata de una organización criminal que tomó ese nombre porque está compuesta por militares venezolanos que ocupan cargos de alto rango, y que utilizan su poder dentro del Estado, no solo militar, sino legislativo, judicial y dentro de las instituciones de inteligencia, para facilitar el tráfico y distribución de cocaína, especialmente a los Estados Unidos. El Cartel de los Soles es una referencia a las insignias militares con forma de sol, que se encuentran fijadas en los uniformes de los oficiales que presuntamente son miembros de este cartel.

Aunque en el expediente no se detalla la estructura jerárquica de la organización, son acusados los militares de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana: Hugo Armando Carvajal Barrios, Clíver Antonio Alcalá Cordones y Diosdado Cabello Rondón.

El mandatario Nicolás Maduro también fue señalado en el caso del llamado Cártel de los Soles, junto a los miembros de las FARC, Luciano Marín Arango, alias "Iván Márquez" y Seuxis

Hernández Solarte, alias "Jesús Santrich". Este último fue asesinado en territorio venezolano¹⁷.

Otras causas penales mencionan a funcionarios activos de las FANB, como: Vladimir Padrino López, Néstor Luis Reverol y Edilberto José Medina.

La lista de militares activos y/o retirados que han sido implicados en presuntos casos de narcotráfico es más amplia. En 2008, la OFAC sancionó a Henry de Jesús Rangel Silva, general en jefe retirado del Ejército, exministro del Poder Popular para la Defensa y exgobernador del estado Trujillo por su presunto apoyo a las FARC en actividades de narcotráfico.

En 2008, y por el mismo motivo, fue sancionado Ramón Emilio Rodríguez Chacín, capitán de navío retirado, exministro de Interior y Justicia y exgobernador del estado Guárico. Sin embargo, la sanción contra Rodríguez Chacín fue levantada en diciembre de 2021 cuando también fueron suprimidos de la lista los nombres de decenas de excombatientes del grupo guerrillero.

Por su parte, los integrantes de las FANB señalados en los diferentes casos, activos y retirados, y el mandatario venezolano han rechazado reiteradamente los señalamientos, y aseguran que cumplen con su labor de combatir, incansablemente, el narcotráfico. Ocasionalmente, hay reportes de enfrentamientos armados con miembros de los grupos criminales que han resultado en la muerte de algunos de sus líderes. Sin embargo, no hay claridad si estos eventos responden a una estrategia nacional generalizada o conflictos de interés locales.

16 Los casos de narcotráficos abiertos en tribunales internacionales, así como las causas por corrupción, pueden ser consultadas en la base de datos de El Corruptómetro, herramienta interactiva creada por Transparencia Venezuela y la Alianza Rebelde Investiga, conformada por los medios Runrunes, El Pitazo y Tal Cual. Disponible en: <https://corruptometro.org/>

17 "Muere Jesús Santrich: las disidencias de las FARC confirman el fallecimiento del comandante guerrillero colombiano en territorio venezolano". 18 de mayo. Disponible en: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-57165018>



1.4.4 Aproximación del tamaño de la oportunidad en el mercado de las drogas

La falta de estadísticas públicas de incautaciones de drogas realizadas en Venezuela, combinada con la poca confiabilidad de las que existen, dificulta determinar con precisión el tamaño del mercado de la droga en Venezuela para 2021. De acuerdo con cifras de incautaciones a las que tuvo acceso Runrunes, medio independiente dedicado al periodismo de datos, se incautaron un total de 46.000 kilogramos de cocaína en 254 incidentes durante 2021; adicionalmente, reportan la incautación de 7.000 kilogramos de marihuana en 457 incidentes individuales. Sin embargo, las incautaciones reportadas en territorio nacional no contabilizan el producto que logró salir del país, pero fue incautado en tránsito a su destino. Como referencia, la guardia costera de los Estados Unidos incautó 9.600 kilogramos de cocaína de barcos provenientes de Venezuela durante 2019. Asumiendo que los niveles de estupefacientes transportados por vías marítimas se han mantenido constantes **desde 2019 y sumando incautaciones nacionales e internacionales comprobadas, al menos 55.500 y 7.000 kilogramos de cocaína y marihuana transitaron por Venezuela en 2021.**

Como país de tránsito en el mercado de drogas internacional, es adecuado pensar que los ingresos que perciben los individuos responsables por el tráfico de droga es solo un margen del valor del producto final. Determinar cuál es este margen es un ejercicio prácticamente imposible por la naturaleza del negocio, pero utilizar precios de venta internacionales ayuda a dimensionar el valor que transita por el país. Utilizando el promedio de precios reportados en Estados Unidos, Reino Unido, España y Portugal en el cuestionario anual de drogas de la Oficina de Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito (Unodc, por sus siglas

en inglés) en 2019 se observa que el precio de venta promedio de un gramo de cocaína es USD 87,71 y el de un gramo de marihuana es USD 6.

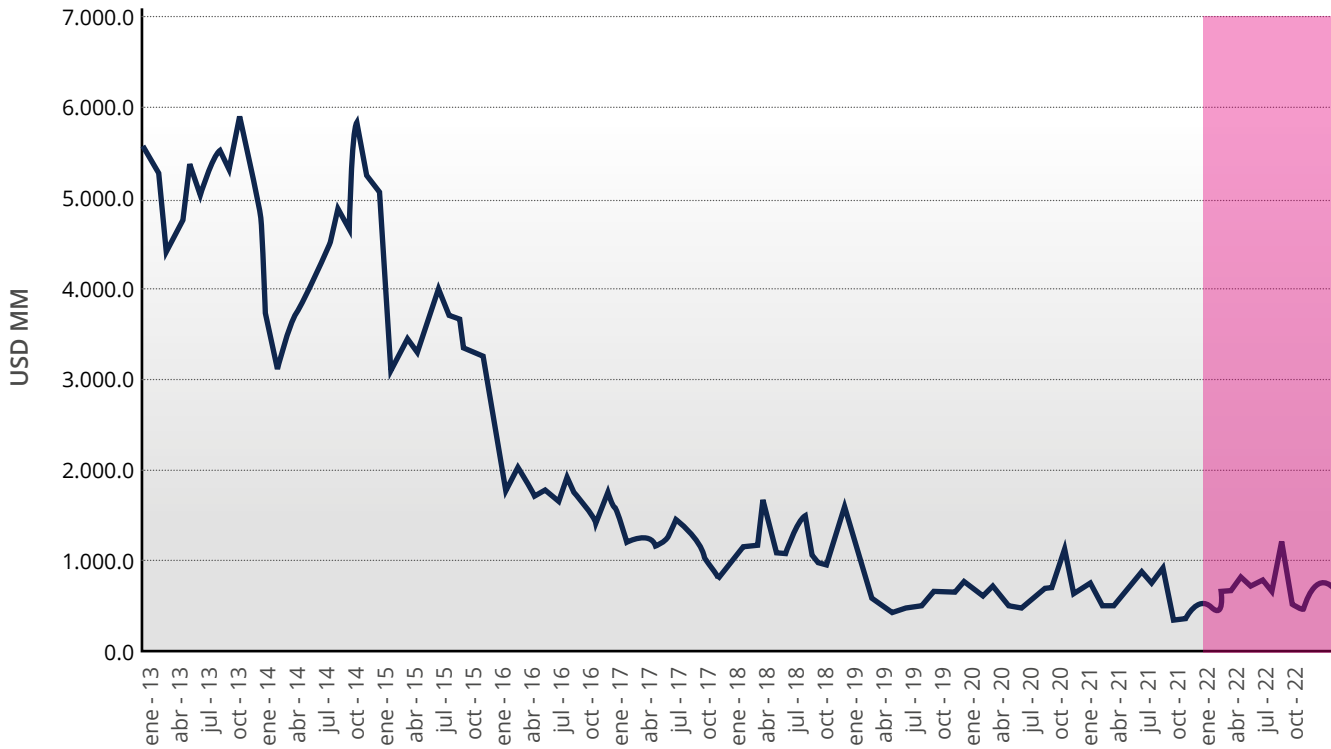
Conociendo las cantidades incautadas y los precios finales de cada producto, el valor total de drogas que transita en Venezuela anualmente es de USD 4.919 millones de dólares. Es importante aclarar que el valor mencionado refleja el valor total mínimo que transita por el país, no un estimado de ingreso. Al poseer solo datos de sustancias incautadas, conocer la magnitud real de tanto volumen y márgenes de este perverso negocio es sumamente difícil. No obstante, dimensionar el valor comprobado de la mercancía que transita por el país da indicios de los ingresos que pueden estar percibiendo los individuos involucrados. Como Venezuela ha seguido siendo un país de tránsito de drogas, es de suponer que mucha mercancía ha logrado llegar a destino sin ser incautada.

1.5 Control de los puertos: lucha por una arteria de la economía venezolana

La actividad portuaria en Venezuela tiene una gran importancia histórica. El país, acostumbrado a satisfacer gran parte de su consumo a través de la importación de bienes y servicios financiados con petrodólares, llegó a importar hasta USD 6.000 millones mensualmente durante el periodo de 2013 y 2014, según cifras recolectadas por Ecoanalítica.



Importaciones mensuales



Nota: Estimaciones y proyecciones a partir de 2do trimestre 2021.

Fuentes: Un Comtrade, Trademap, FMI y Ecoanalítica.

El poder económico aglomerado en esta actividad atrajo el interés de grupos de peso por controlar los puertos y repartir los beneficios entre sus allegados. La primera reforma de impacto llegó el 24 de marzo de 2009, cuando el presidente Hugo Chávez firmó el decreto de creación de la empresa estatal Bolivariana de Puertos (Bolipuertos)¹⁸, a la que se le dio la responsabilidad de administrar los espacios físicos portuarios, que antes estaban en responsabilidad de los gobiernos regionales.

Con el nacimiento de Bolipuertos, se logró centralizar la actividad portuaria y usarla como otro instrumento de captación de renta. La centralización portuaria dio más poder a la Fuerza Armada Nacional Bolivariana que hoy realiza gran parte de sus actividades en los puertos.

Desde su creación, varios de los directivos de Bolipuertos han estado vinculados con presuntos casos de corrupción y otros ilícitos. En 2015, por ejemplo, el exvicepresidente de la estatal, vicealmirante Antonio González Martínez y otros dos funcionarios fueron privados de libertad por la supuesta compra irregular de tres ferrys en España¹⁹. Tres años más tarde, el diario El País de España informó que el exvicepresidente de Bolipuertos, Elisaúl Yépez Leal, abrió en julio de 2011 una cuenta en la Banca Privada d'Andorra (BPA) en la que habría ocultado más de 600.000 dólares. Según los documentos a los que tuvo acceso el medio, Yépez justificó a la BPA la necesidad de disponer de una cuenta en el pequeño país europeo para cobrar supuestas "deudas por servicios prestados en el área aduanera".

18 Decreto No. 6.645 del 24 de marzo 2009, publicado en la Gaceta Oficial No. 39.146 del 25 de marzo de 2009.

19 Ruggiero, J. Efecto Cocuyo. (2015) "Vicepresidente de Bolipuertos y dos funcionarios más seguirán presos en el Sebin". 22 de abril. Disponible en: <https://efectococuyo.com/la-humanidad/vicepresidente-de-bolipuertos-y-dos-funcionarios-mas-seguiran-presos-en-el-sebin/>



Un caso más reciente es el del coronel Luis Augusto Piligra Jiménez, quien fue presidente de Bolipuertos entre 2017 y 2018 y posteriormente ejerció la presidencia en la también empresa estatal Lácteos Los Andes. Piligra fue privado de libertad en mayo de 2021, después de que el fiscal general designado por la Asamblea Nacional Constituyente, Tarek William Saab, lo acusara de crear una red de empresas que resultaron favorecidas en contrataciones públicas con Lácteos Los Andes.

La gestión de Piligra en Bolipuertos dejó operaciones sospechosas. En mayo de 2018 el coronel autorizó el establecimiento de una alianza estratégica entre Bolipuertos y la Compañía Venezolana de Logística CVL-Caejerb, S.A (CVL-Caejerb), conformada por cinco empresas creadas por la Caja de Ahorros del Ejército venezolano. Cinco meses después de dejar su cargo en Bolipuertos, Piligra reapareció como vicepresidente y luego como director general de la CVL-Caejerb, la misma empresa con la que había pactado una alianza²⁰.

1.5.1 Autoridades en los puertos

En la actividad portuaria y aduanera están presentes desde hace 15 años los hermanos Diosdado Cabello Rondón y José David Cabello Rondón. El primero de ellos fue el encargado de firmar el acta constitutiva de Bolipuertos, cuando se encontraba al frente del Ministerio de Obras Públicas, despacho al que estaba adscrita la empresa estatal. Además, varias de las autoridades al frente de Bolipuertos han sido vinculadas con él, como Elisaúl Yépez y Luis Augusto Piligra.

Por otro lado, en 2008 su hermano, José David Cabello, fue designado superintendente del Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (Seniat), cargo que sigue ejerciendo en 2022 luego de su paso por otros puestos gubernamentales. Desde su posición, José David Cabello es responsable de la recaudación aduanera correspondiente a las actividades de exportación e importación y durante su gestión también se han denunciado diferentes irregularidades.

De acuerdo con reportes de la OFAC, del Departamento del Tesoro de Estados Unidos, José David Cabello ha usado su posición en el Seniat para aplicar diversos mecanismos de extorsión sistemáticos hacia empresas privadas nacionales y extranjeras.

Según EE. UU.²¹, autoridades del Seniat suelen realizar auditorías en las que detectan irregularidades, algunas reales y otras ficticias. El siguiente paso de los funcionarios es ofrecerles a las empresas auditadas pagar grandes multas o impuestos al Seniat o hacer transferencias paulatinas en montos más pequeños directamente a funcionarios corruptos.

• José David Cabello Rondón

Egresó de la Academia Militar como licenciado en Ciencias Militares, de acuerdo con medios oficiales y ha ocupado múltiples cargos en los gobiernos de Chávez y Maduro. Además de ser superintendente del Seniat, fue director del Centro Nacional de Comercio Exterior (Cencoex), el ente que controlaba las divisas en Venezuela; ministro de Industrias (2014-2015); y ministro de Comercio (2015-2016).

20 Irujo, J. y Gil, J. El País. (2018). "Un alto cargo de Nicolás Maduro ocultó fondos en Andorra". 04 de abril. Disponible en: https://elpais.com/internacional/2018/04/04/actualidad/1522836766_535011.html

21 Crespo, C. Armando.info. (2021). "Con un par de cabellos amarró el Ejército sus negocios en Bolipuertos". 12 de septiembre. Disponible en: <https://armando.info/con-un-par-de-cabellos-amarro-el-ejercito-sus-negocios-en-bolipuertos/>



1.5.2 Cambio de paradigma en las costas: dinámicas portuarias de la economía del bodegón

La crisis económica que se agudizó en Venezuela con la destrucción de la industria petrolera y el desplome de los precios del barril de petróleo causó una reducción de los niveles de importación y exportación a nivel general, lo que se tradujo en una caída de la actividad en los puertos.

Ante las nuevas barreras comerciales internacionales, la reducción de regulaciones comerciales nacionales y la aparición de figuras como los llamados bodegones- comercios en los que se expendían productos principalmente importados-, se produjo un cambio de paradigma en los puertos de Venezuela, particularmente el auge de los "puerta a puerta" que abastecen en gran parte el inventario de los mencionados establecimientos.

La resolución No. 3.283 del Seniat²², establece que el transporte puerta a puerta es un "...servicio que prestan las Empresas de Mensajería Internacional "Courier", por medio del cual se encargan de recoger, transportar internacionalmente, desaduanar, distribuir y entregar al destinatario final, envíos de correspondencias, documentos y encomiendas...".

Según estimaciones de los investigadores, **el servicio de importaciones puerta a puerta representa entre 20% y 30% de los containers procesados anualmente en Venezuela en 2022**. La naturaleza de estos servicios dificulta realizar el debido proceso de declaración para la imputación de impuestos ya que, en teoría, se debe presentar documentación detallada de cada bien importado, pero la gran cantidad de productos que llegan en los containers y su diversidad vuelve el proceso más complejo. Esta característica hace que su falta de regulación y

alto volumen de tránsito en los puertos convierta al servicio en el perfecto objeto para recaudar fondos de manera ilícita.

1.5.3 Nuevos mecanismos de extorsión en la economía venezolana moderna

De acuerdo con fuentes secundarias, entrevistadas para este informe, el modus operandi de los grupos corruptos al recibir los puerta a puerta es el siguiente:

- No se declara el valor de los bienes dentro del container y rara vez se abren para revisar sus contenidos; en la aduana se establece un "tarifario" por pagar por cada container de esta naturaleza. Esta tarifa puede variar dependiendo de muchos factores y se determina de manera arbitraria por el funcionario que esté encargado en el momento. Sin embargo, de acuerdo con las mismas fuentes secundarias, la tarifa promedio por container ronda los USD 10.000.
- Estos montos son pagados a los funcionarios corruptos directamente en los puertos y en efectivo, sin pasar por alguna oficina del Seniat.
- Aunque estas transacciones representan la mayor parte de los montos recaudados, existen otros mecanismos de corrupción que se han utilizado en los puertos de Venezuela, por ejemplo, la conspiración que se da entre los propietarios de las cargas y los agentes aduaneros para disminuir el valor de los bienes y servicios importados, de esta manera se declara un monto bajo ante el Seniat y se paga una "comisión" a los agentes involucrados.
- Otro mecanismo usado en los puertos para captar rentas ilícitas, cuando existía el control de cambio, consistía en la simulación

22 La Resolución No. 3283 del Seniat, que regula los Servicios de Mensajería Internacional "Courier", fue publicada en la Gaceta Oficial No. 36.127 del 16 de enero de 1997.



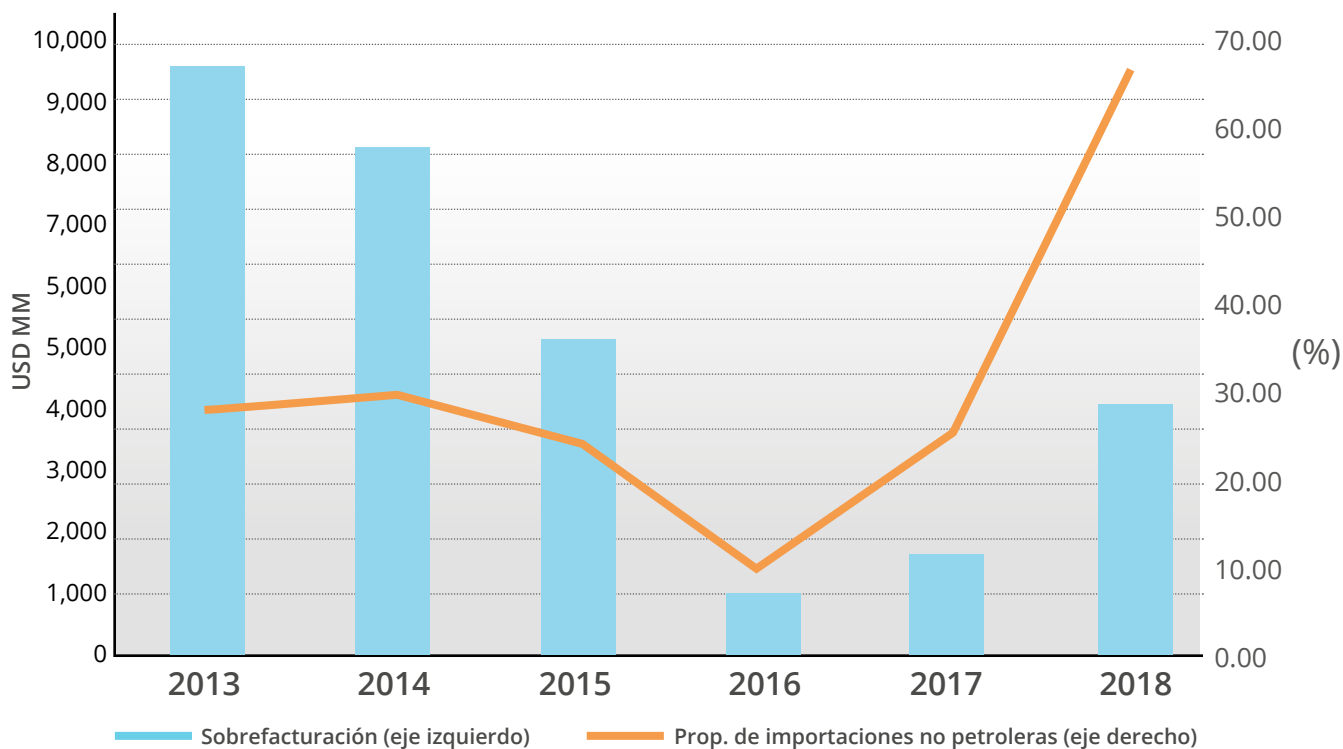
de importaciones o la sobrefacturación de las importaciones. Empresas que recibían divisas preferenciales de parte del Estado para hacer compras en el extranjero, en realidad no adquirían los productos o los compraban a medias, pero con el apoyo de funcionarios corruptos del Seniat adulteraban los documentos en las aduanas.

Contrastando datos recolectados en TradeMap con cifras reportadas por el BCV, se estima que en 2018 se sobrefacturaron USD 3.711 millones.

Año	Reportadas por el BCV (MM USD)	Importaciones no petroleras (MM USD)	TradeMap (MM USD)	Sobrefacturación (MM USD)	Proporción de Imp NP (%)
2014	47.255	39.702	39.702	7.553	19,02
2015	33.308	28.655	28.655	4.653	16,24
2016	16.370	15.535	15.535	835	5,37
2017	12.023	10.563	10.563	1.460	13,82
2018	14.866	6.229	11.155	3.711	59,57

Fuente: TradeMap, Ecoanalítica

Sobrefacturación de Importaciones



Fuentes: BCV, TradeMap and Ecoanalítica

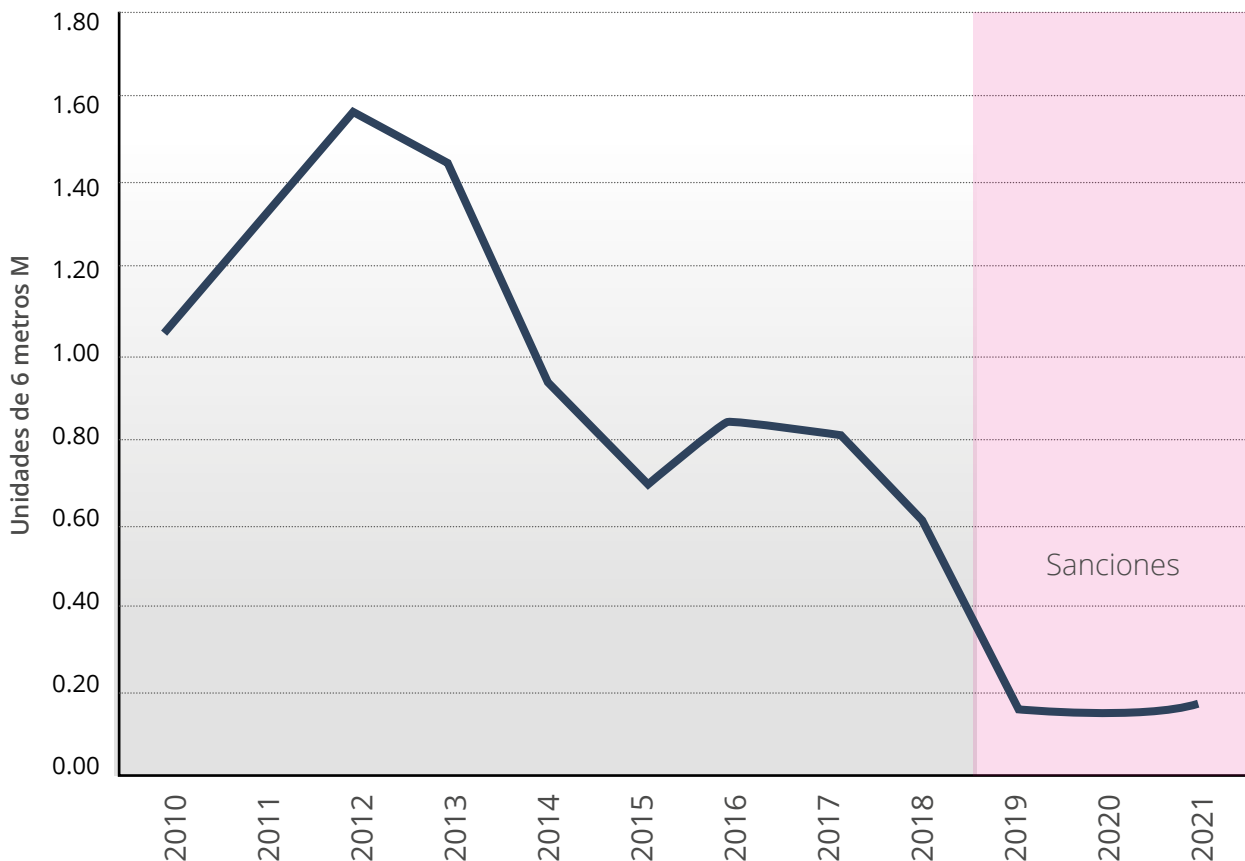


1.5.4 La reducción del mercado no implica la reducción del apetito por la extorsión

Otros datos recolectados de la oficina de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad, por sus siglas en inglés) indican que la cantidad de containers procesados en puertos venezolanos anualmente en años post sanciones se ubica alrededor de 200.000 unidades, usando el container de

veinte pies como unidad de referencia. Si se parte de estas cifras, se puede proyectar que para el cierre del año 2021 se hayan procesado cerca de 180.000 containers lo cual representa un aumento de 5% con respecto a los niveles de 2020. Dada la necesidad de superar las sanciones, es probable que exista una cifra negra de containers que no es registrada por Unctad.

Cointainers procesados, anualmente



Fuentes: UNCTAD

1.5.5 Dimensión del robo en puertos

A pesar de que las cifras de años más recientes solo representan 10% del nivel del pico histórico del país, no han escaseado las oportunidades para utilizar mecanismos de extorsión en los puertos y crear grandes riquezas. Estimando que la cantidad de containers procesados

en 2021 se encuentra en 220.000, lo que representa un aumento de 5% con respecto a 2020, y asumiendo que 37.5% de los containers procesados corresponden a servicios de puerta a puerta que, en promedio, pagan una tarifa de USD 10.000 al entrar a territorio nacional, los grupos de interés en los puertos estarían recibiendo USD 825 millones anualmente en



esquemas delictivos que no ingresan a cuentas nacionales.

Esta tarifa es una extorsión pagada a individuos dentro de las instituciones portuarias que no representa ningún tipo de impuesto oficial.

El control de los puertos en Venezuela es un elemento crucial para la captación de rentas

ilegales por parte del sistema de corrupción en el país, pero no solo por su producción a través de los sistemas de extorsión mencionados previamente, también juegan un papel fundamental en otras actividades ilícitas como el tráfico de drogas, tráfico de armas y la venta ilegal de oro.

Economías ilegales en Venezuela y su dimensionamiento

Actividad	Zonas del país involucradas	Grupos irregulares	Destino del contrabando	Estimación Anual Promedio (millones de USD)	% PIB (2021)
Contrabando de oro	Arco Minero del Orinoco (Bolívar y Amazonas)	Grupos corruptos y sus allegados, ELN, FARC	Brasil, Colombia, Guyana, Suriname, República Dominicana, Panamá, Turquía, Rusia, Irán, China y Emiratos Árabes Unidos	1.800	4.1%
Tráfico de estupefacientes	Frontera con Colombia (Zulia, Táchira, Trujillo, Apure, Barinas)	ELN, Facciones disidentes de la FARC	Centroamérica, El Caribe, Norteamérica, África Occidental y Europa	4.919	11.3%
Extorsión en puertos	Principales puertos (La Guaira, Puerto Cabello, Guanta y Maracaibo)	Funcionarios y efectivos corruptos	-	825	1.9%
Contrabando de combustible	Frontera con Colombia y Brasil (Zulia, Táchira, Bolívar) / territorio nacional	FARC, ELN	Brasil y Colombia, contrabando interno	1.900	4.4%
				9.444	21.74%

Fuentes: Ecoanalítica, UN Comtrade, TSI, OCDE y OEA

1.6. Extorsión en alcabalas venezolanas

A lo largo del territorio venezolano, los cuerpos de seguridad y defensa han instalado cientos de puestos de control, o alcabalas, que formalmente tiene como propósito contribuir con la seguridad de la población. No obstante, en la práctica, muchos de estos lugares se han convertido en un espacio para la arbitrariedad en el que efectivos retienen a los ciudadanos y muchas veces sin justificación los obligan a realizar pagos al margen de la ley, lo que en Venezuela es popularmente conocido como matraqueo.

Aunque la extorsión en las alcabalas venezolanas no es un fenómeno reciente, el incremento de esta actividad ilegal en los últimos años ha provocado un impacto mayor en las víctimas, específicamente en las personas que transportan cualquier tipo de mercancía legal, desde legumbres y verduras, hasta alimentos procesados o medicinas. El alza del matraqueo ha sido tal que, desde los pequeños productores hasta las grandes empresas han tenido que incluir estos montos en sus estructuras de costos, lo que a la larga impacta el precio final que pagan los consumidores.



A efectos de este informe, **la extorsión en las alcabalas también es considerada una economía ilegal, que contribuye a la captación de rentas de efectivos corruptos y que crea distorsiones económicas con un impacto negativo a la población.**

Los cobros ilegales en las alcabalas venezolanas se intensificaron a partir de la cuarentena decretada en medio de la pandemia de la Covid-19. Algunos efectivos de seguridad y defensa instalados en puestos de control se amparaban en la confusión que existía alrededor de las medidas de restricción de movilidad que estaban vigentes, obviaban las excepciones previstas y disponían arbitrariamente quién podía circular libremente y quién debía pagar lo que ellos dispusieran para poder transitar.

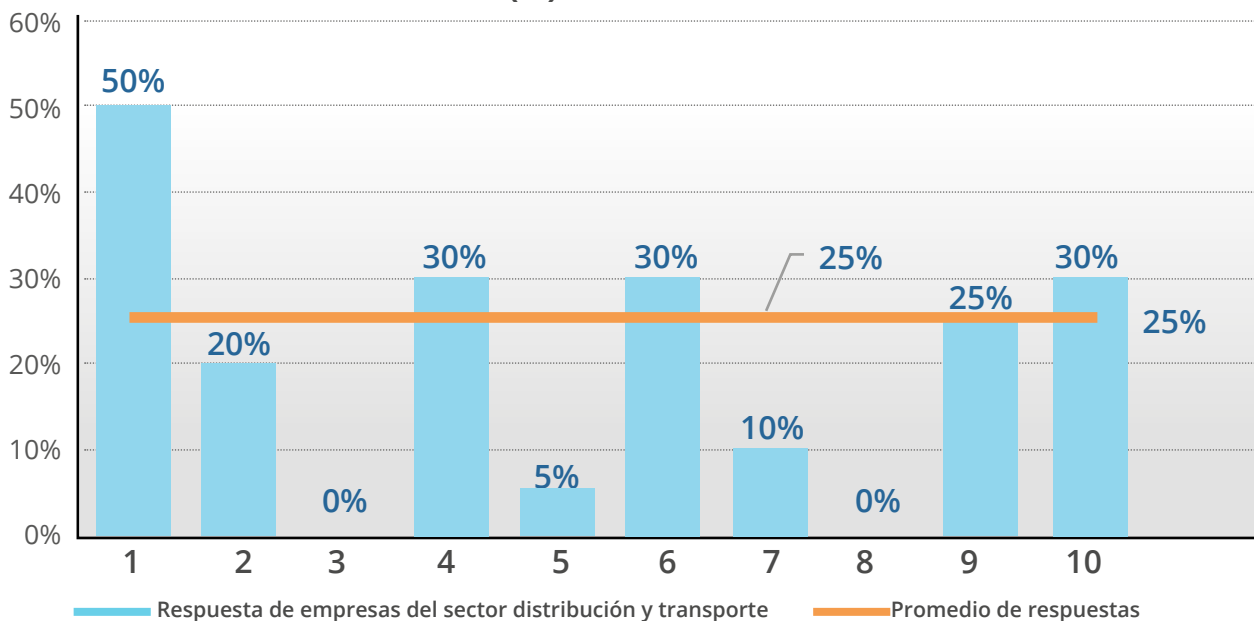
“He dado la orden, señora vicepresidente (Dely Rodríguez), usted me garantiza que se eliminen las trabas que se le imponen en las alcabalas al pueblo de Venezuela”, afirmó el mandatario Nicolás Maduro, en una alocución del 12 de julio de 2021²³, luego de que le reclamaran los cobros ilegales que se hacen en esos lugares.

Pese a la orden presidencial, la situación no cambió. De acuerdo con un análisis realizado en conjunto por Transparencia Venezuela y Ecoanalítica hay una alta probabilidad de extorsión en las alcabalas dispuestas en el territorio venezolano, que se incrementa en las vías de occidente. Según el estudio aplicado, se estima que **si se transita por 100 puestos de seguridad en un momento determinado, en 25 de estos se presentará un acto de extorsión.**

1.6.1. Estudio aplicado a empresas:

En el primer trimestre de 2022 se aplicó un estudio a 20 empresas relacionadas con los servicios de transporte y distribución del país, con el fin de medir variables relacionadas a su experiencia con la extorsión en puestos de seguridad terrestre en Venezuela. Del estudio, se logró el levantamiento de datos efectivos de 10 de esas compañías y tras hacer un promedio de sus respuestas se precisó que la probabilidad de extorsión se ubica en 25%.

Probabilidad (%) de extorsión en alcabalas



Fuentes: Ecoanalítica, resultados de estudio propio aplicado a Top-20 de Empresas del país.

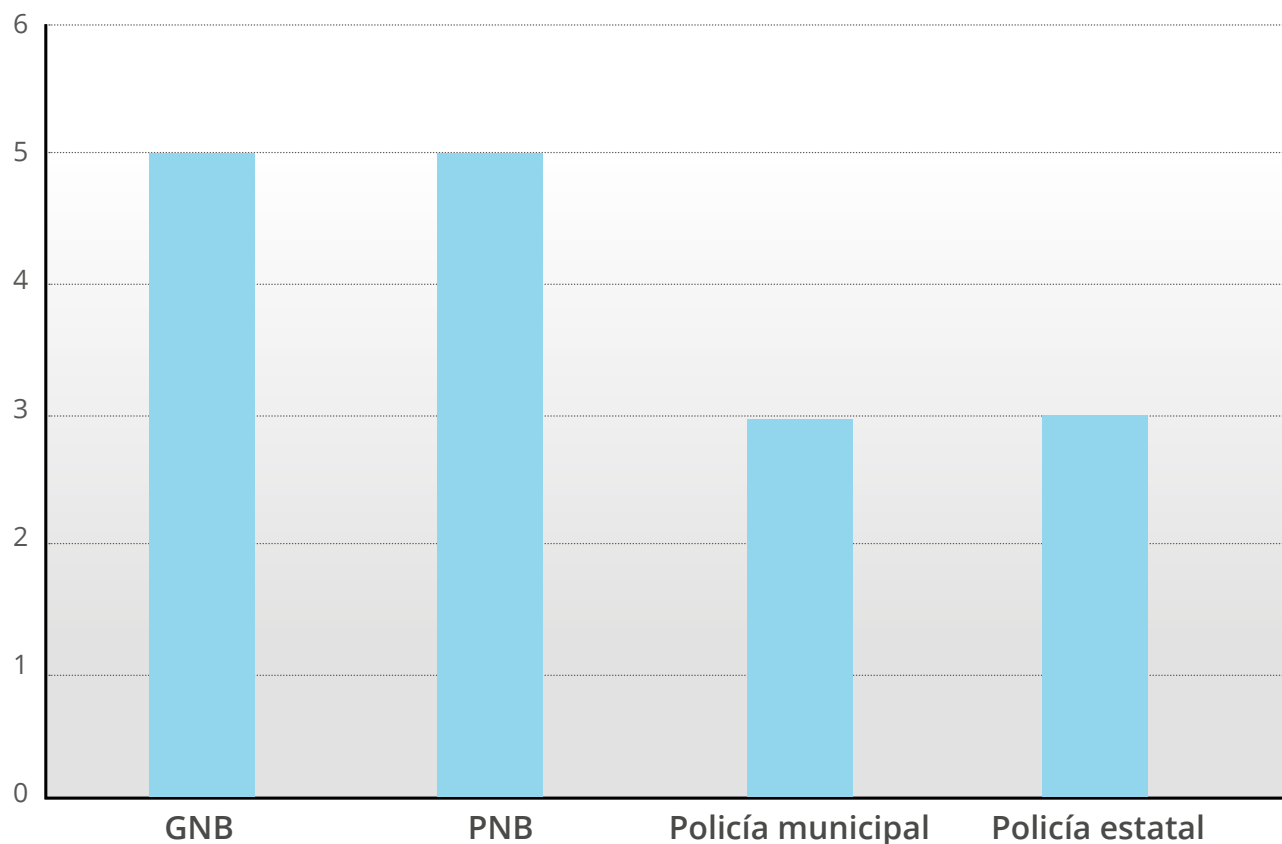
23 Youtube. (2021). “Maduro ordena “eliminar trabas en las alcabalas” luego de que diputado adeco denunciara las matracas”. Canal de Youtube. 12 de julio. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=qS8fhqxqTEs>



Aunque hay limitaciones muestrales de este levantamiento de información, por la escasez de datos registrados o la falta de seguimiento de los casos de extorsión, así como por la resistencia

de las empresas en aportar mayor detalle por temor a represalias, el estudio también permitió identificar los cuerpos de seguridad y defensa más involucrados, según las respuestas.

Fuerza de seguridad más mencionadas relacionadas a extorsión en vías terrestres



Fuentes: Ecoanalítica, resultados de estudio propio aplicado a Top-20 de empresas del país.



1.6.2. Puestos de control incorporados

La información sobre los puestos de control fijos y móviles de los organismos de seguridad y defensa –GNB, Ejército, Cicpc, PNB y policías estatales y municipales–, aportada por las empresas fue corroborada y ampliada con trabajo de campo propio e información documental. Asimismo, todos estos puntos fueron geolocalizados en un mapa real de Venezuela que permitió conocer su ubicación exacta o aproximada.

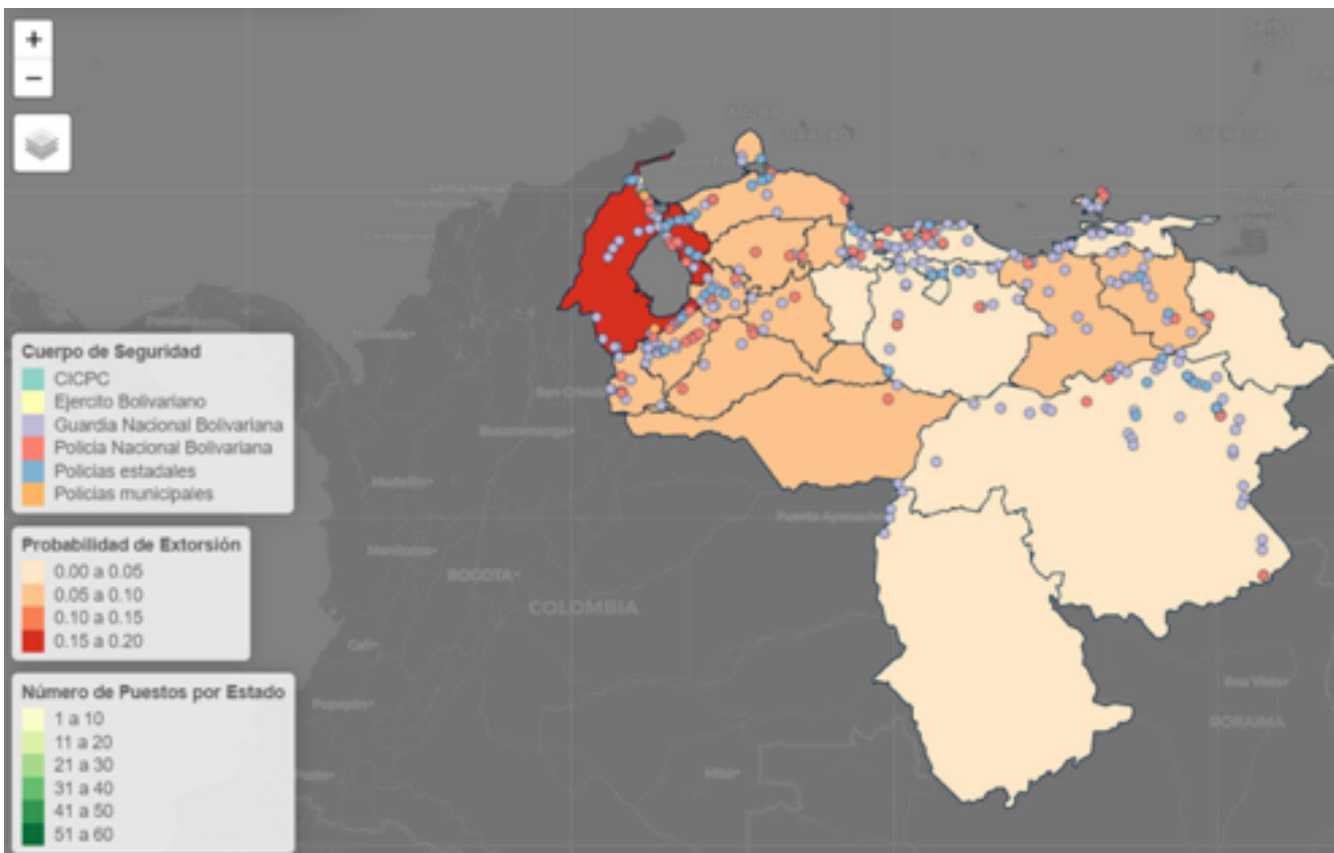
La sistematización de los datos permitió identificar 322 puntos de control ubicados sobre las troncales y vías regionales, distribuidos así:

223 de la Guardia Nacional Bolivariana, 55 de la Policía Nacional Bolivariana, 33 de las policías estatales, 3 de las policías municipales, 3 de la policía judicial y 3 del Ejército Bolivariano.

A partir de la información recabada y conscientes de las limitaciones, se aplicó un modelo para estimar las distribuciones de probabilidad asociadas a los hechos de extorsión. El resumen del modelo metodológico empleado puede ser consultado en los anexos de este informe.

El modelo permitió estimar probabilidades de extorsión y ocurrencia de eventos de extorsión en cada uno de los 322 puntos de control recaudados, como se puede observar en el siguiente mapa.

Modelo de Probabilidad de Extorsión en Vías Terrestres





TransparenciaVenezuela



@NoMasGuiso



nomasguiso



Transparencia Venezuela



TransparenciaVenezuela