



China, el socio feroz

Descripción

La agresiva expansión de China en América Latina ha marcado la última década. Ecuador y Venezuela han sido dos de los principales destinos de financiamiento, tecnología y mano de obra china en la región. La alianza tomó forma en Venezuela con la creación del Fondo Chino Venezolano, del que el gobierno de la autodenominada Revolución Bolivariana entregó contratos millonarios a empresas chinas para la ejecución de obras de infraestructura, edificación de viviendas o construcciones para el sistema eléctrico, entre otras áreas. En Ecuador, entre tanto, la cercana y estrecha relación con China marcó la gestión de diez años de Rafael Correa, quien acaba de dejar el poder: siete de cada diez obras en ese período fueron hechas por una empresa china, casi siempre atadas al financiamiento por un banco chino. Algunos de esos proyectos, tanto en Ecuador como en Venezuela, son hoy proyectos fallidos. La revisión de algunos de esos acuerdos muestra la “letra chica” y las exigencias impuestas por los chinos a la hora de hacer negocios con estos países.

La fórmula en Venezuela

Venezuela se agarra a China. A mediados de septiembre de 2017 la estatal Petróleos de Venezuela (Pdvsa) publicó por primera vez la cotización del petróleo venezolano en yuanes. Fue la respuesta de Caracas a las sanciones financieras impuestas por la administración de Donald Trump para impedir al Gobierno venezolano emitir nueva deuda. “Hemos decidido iniciar una nueva etapa del comercio exterior con la utilización de monedas convertibles a nivel internacional más allá del dólar”, había advertido el presidente venezolano, Nicolás Maduro, a inicios de septiembre, tras conocerse la medida de Estados Unidos.

La cotización del crudo venezolano en yuanes parece algo más que un símbolo. Luce como el corolario de la relación que Caracas y Beijing forjaron desde el Gobierno de Hugo Chávez nada más empezar el nuevo siglo. Aunque concebida inicialmente como la fórmula para el “desarrollo” de la Venezuela “socialista”, ha derivado en una dependencia creciente del país caribeño con la nación asiática.

Los resultados para la nación suramericana son más que dudosos.

Quizás 2008 sea el momento en el que Venezuela unió su destino al de China. Ese año se inauguró la oficina del Fondo Chino Venezolano que a la postre resultó en un peculiar y cuestionado esquema de financiamiento de al menos 50.000 millones de dólares, soportado con el petróleo venezolano, la compra de mercancías chinas y la contratación de sus empresas para obras de infraestructura, vivienda o el sistema eléctrico, entre otras áreas.

“Esto es una fórmula maravillosa, financiamiento para el desarrollo. Es un desarrollo socialista”, auguró Chávez en mayo de ese mismo año. Más de una década después, habiéndose ejecutado tres tramos de ese fondo binacional, con una Venezuela encaminada al cuarto año consecutivo de contracción y al borde de la hiperinflación, los resultados para la nación suramericana son más que dudosos.

Sólo Odebrecht, el gigante brasileño caído en desgracia por las acusaciones de corrupción en casi toda América Latina, puede presumir de acuerdos tan favorables con el chavismo como los logrados por compañías como China Railway Engineering Corporation (CREC), China Camc Engineering (CAMC) o Citic Construction Co Ltd (CITIC), entre otras.

Opacidad “ad hoc” en Ecuador

La relación entre el Estado ecuatoriano y varias empresas chinas es profunda y dura de desentrañar. Los contratos que los unen son difíciles de acceder. Conocer sus montos precisos, condiciones, instituciones involucradas es una tarea compleja: no existe una oficina estatal ni un solo portal web que agrupe toda la información. Los datos están dispersos entre las entidades gubernamentales que los han firmado, donde todo sucede lentamente, y no siempre se logra toda la información que se ha solicitado: de trece pedidos de información, apenas tres tuvieron respuesta positiva mediante la entrega de siete contratos. Dar razones para explicar qué motiva el laberinto que hay que recorrer para dar con los contratos de las empresas chinas sería especular. Sin embargo, hay una verdad evidente: la falta de transparencia es una de las raíces de la corrupción. Tanto aquí como en China.

CONTRATOS ENTRE EMPRESAS CHINAS Y EL ESTADO ECUATORIANO

13
PEDIDOS DE INFORMACIÓN



La falta de transparencia tiene, además, un costo. Un [estudio](#) del grupo FARO —hecho en 2011 con apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)— determinó que, por ejemplo, en el área petrolera, la falta de transparencia le cuesta al Ecuador por lo menos el 2,87% del producto interno bruto —más de 2.000 millones de dólares. Mucha plata. Y si es de plata pública, aún muchísimo más: ¿alcanza, por ejemplo, para pagar en su totalidad por la hidroeléctrica Coca Codo Sinclair (la mayor represa del país, en el noreste, sobre la provincia de Napo).

En los siete contratos obtenidos mediante solicitud de información, se halla un denominador común: la contratación fue hecha bajo régimen especial, una modalidad que permite, en ciertos casos, contratar bajo parámetros más flexibles. En cinco de esos siete, la obra estaba atada al financiamiento de bancos chinos. Ambas posibilidades están previstas en la Ley Orgánica de Empresas Públicas, aprobada en 2009. Según la concejala y exvicealcaldesa de Quito, Daniela Chacón, esta modalidad de contratación resulta muy beneficiosa para políticos que “quieren hacer las cosas sin transparencia”. Chacón dice que el hecho de que los propios contratos determinen los procesos de contratación (y la

forma en que se regularán) crea un vacío para fiscalizar. La transparencia pierde en estas condiciones.

La “letra chica” de grandes negocios en Venezuela

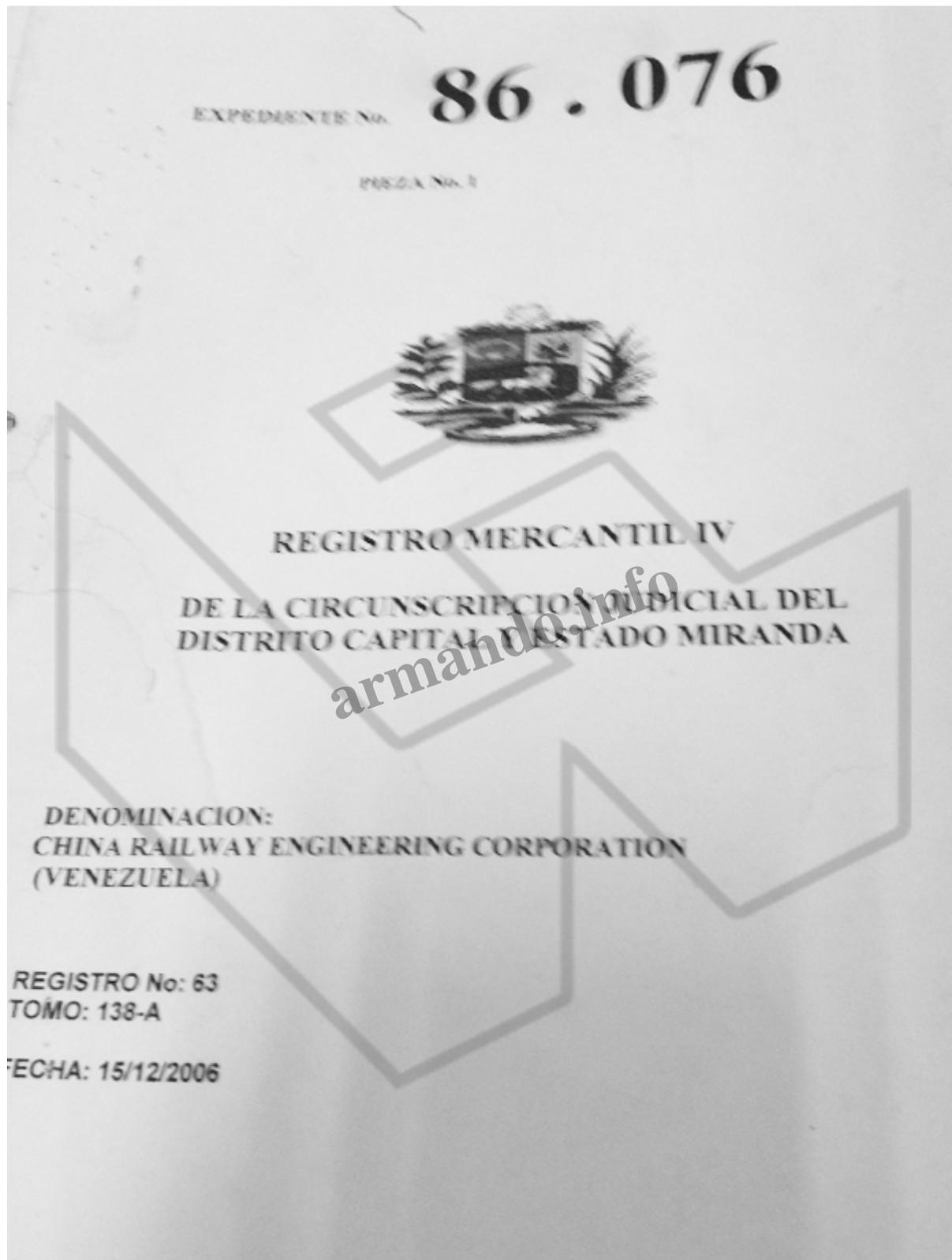
El 30 de julio de 2009 CREC, una de las firmas perteneciente al holding China Railway Construction Corporation (CRCC), selló un contrato con el Instituto de Ferrocarriles del Estado (IFE) por 7.500 millones de dólares para la construcción del sistema ferroviario del “eje norte-llanero, tramo Tinaco-Anaco, bajo la modalidad llave en mano-monto total cerrado”. El propio Hugo Chávez había autorizado la contratación de esa compañía en el “punto de cuenta” 073-2009 de fecha 3 de marzo de 2009, basado a su vez en el convenio de cooperación económica y técnica que suscribieron ambos Gobiernos el 24 de septiembre de 2008 en Beijing.

“Obtener crédito con la segunda economía del mundo, lo que es un gran aval para nosotros. Además, lo importante es el destino que se le ha dado a esos recursos”, presumía en 2011 Jorge Giordani, entonces Ministro de Planificación y mentor económico de Chávez. Pero el tren hoy es un proyecto inacabado. Pese al desembolso millonario –la cifra hoy representa 70% de las reservas internacionales de Venezuela y excede el costo de la reciente ampliación del Canal de Panamá–, la obra que permitiría el viaje de trenes entre el centro y el oriente de Venezuela a 220 kilómetros por hora está en ruinas. Según el contrato, CREC debió culminarla en “40 meses continuos contados a partir de la firma del acta de inicio”.

Venezuela pagó a CREC 10,66% del total en 2009, otro 26,67% del “monto total cerrado” en 2010, 30% en 2011 y finalmente el 32,67% restante en 2012, de acuerdo a lo pactado. Aunque los pagos estaban sometidos a “valuaciones por obra ejecutada”, la empresa se aseguró la posibilidad de que el precio final pudiera subir aún más en el transcurso de la misma por “obras adicionales”. También dejó por sentado que los gastos asociados a la importación de maquinaria y equipos para realizar la obra correrían por cuenta del Estado venezolano.

“El IFE será responsable de pagar todos los gastos relativos a la admisión temporal de equipos o nacionalización de los materiales, partes y piezas requeridos para la ejecución de la obra, así como todos los gastos referidos a la importación y nacionalización de aquellos equipos, materiales, partes y piezas destinados a ser incorporados en la obra”, refiere la cláusula 95 del contrato. En caso de “existir tardanza en la introducción al país de los bienes y equipos importados, por causas no imputables a CREC y siempre y cuando la importación se haya tramitado con la debida antelación, tal retraso dará lugar a una prórroga automática del plazo de ejecución por el mismo tiempo que dure el retardo”. Esta última disposición no es menor, si se toma en cuenta que los puertos venezolanos figuran entre los más ineficientes de la región.

Pese al monto millonario y a la envergadura de la obra, en el contrato también quedó establecida la posibilidad de que CREC subcontratara a empresas sin mayores restricciones. “CREC deberá notificar al IFE de los subcontratistas que pretenda contratar y el IFE se reserva el derecho de improbar dichos subcontratos, cuando a su juicio existan razones fundadas para tal decisión lo cual hará dentro de los once días continuos, contados a partir de la recepción de la notificación y recepción de los documentos del subcontratista”, precisa la cláusula 83 del acuerdo.



Durante los últimos años empresas chinas como China Railway Engineering Corporation (CREC) o China Camc Engineering Co Ltd (CAMC) se han asegurado en Venezuela contratos millonarios.



[Durante los últimos años empresas chinas como China Railway Engineering Corporation \(CREC\) o China Camc Engineering Co Ltd \(CAMC\) se han asegurado en Venezuela contratos millonarios.](#)

Gobierno Bolivariano de Venezuela		Ministerio del Poder Popular para el Comercio		Superintendencia de Inversiones Extranjeras (SIEEX)	
-----------------------------------	--	---	--	---	--

No. de Expediente		
178.958		
C.I.U.	4210	
C.C.E.	Mo	No.

CONSTANCIA DE CALIFICACIÓN DE EMPRESA

Solicitud No. 0177

La Superintendencia de Inversiones Extranjeras, de conformidad con lo establecido en el Capítulo IX del Reglamento del Régimen Común de Tratamiento de los Capitales Extranjeros y sobre Marcas, Patentes, Licencias y Regalías dictado por Decreto No. 2.095 de fecha 13/02/92, publicado en Gaceta Oficial No. 34.930 de fecha 25/03/92, hace constar que la:

Sociedad Mercantil:		RIF No.	Capital Social	
CHINA RAILWAY ENGINEERING CORPORATION (VENEZUELA)		J- 29353704-5	Bs. 21.500,00	
Domiciliada en:		Capital Nacional		%
MUNICIPIO CHACAO, ESTADO MIRANDA		Bs. -0-		-0-
Accionista Extranjero:		Cod. Región:		
CHINA RAILWAY ENGINEERING CORPORATION		15070701		
Principal Actividad Económica:				
CONTRATACIÓN GENERAL DE OBRAS CIVILES E INSTALACIÓN DE LÍNEAS FERROVIARIAS, TUBERÍAS Y EQUIPOS, SUBCONTRATACIÓN, RECONOCIMIENTO Y MEDICIÓN DE TERRENO PARA LAS OBRAS ARRIBA MENCIONADAS Y DISEÑO, CONSTRUCCIÓN, INSPECCIÓN, ASESORIA TÉCNICA, EXPLOTACIÓN TÉCNICA, TRANSFERENCIA TECNOLÓGICA Y SERVICIO TÉCNICO DE DICHAS OBRAS, INVESTIGACIÓN, FABRICACIÓN, PRODUCCIÓN, MANTENIMIENTO Y VENTA DE EQUIPOS MECÁNICOS, APARATOS, COMPONENTES, VEHÍCULOS, VIGA ACERO, ESTRUCTURAS DE ACERO Y MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN ESPECIALES PARA OBRAS CIVILES, TRANSPORTE PROVISIÓN PASAJEROS Y MERCANCIAS Y SERVICIOS CORRESPONDIENTES ANTERIORES A LA ACEPTACIÓN FORMAL Y ENTREGA A LA OPERACIÓN LAS LÍNEAS FERROVIARIAS EN CONSTRUCCIÓN, CONTRATACIÓN DE OBRAS EXTRANJERAS Y OBRAS INTERNAS DE INVENCIÓN EXTRANJERA EN EL PROPIO SECTOR, ENVÍO AL EXTRANJERO DE PERSONAL DE SERVICIO PARA LAS DIVERSAS OBRAS Y LA PRODUCCIÓN DEL PROPIO SECTOR, EXPLOTACIÓN Y GESTIÓN DE BIENES RAÍCES, IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN POR PROPIA CUENTA REPRESENTACIÓN DE TODO TIPO DE MERCANCIAS Y TECNOLOGÍAS (EXCEPTO AQUELLAS RESTRINGIDAS O PROHIBIDAS POR EL ESTADO), PROCESAMIENTO A PARTIR DE MATERIALES O MUESTRAS PROPORCIONADAS POR CLIENTES EXTERIORES, ENSAMBLAJE, VENTA DE VEHÍCULOS AUTOMORIZADOS (INCLUYENDO COCHES).				
Inscrita en el Registro Mercantil		Fecha	Número	Tomos
CUARTO DE LA CIRCUNSCRIPCIÓN JUDICIAL DEL DISTRITO CAPITAL Y ESTADO MIRANDA		15-12-2006	83	138-A CT
Ha sido calificada como empresa		EXTRANJERA Para los efectos legales pertinentes		

CARACAS, 14 DE MARZO DE 2011	MANUEL SALVADOR FIGUEROA LUIS
Lugar y fecha	Superintendente

Observaciones: Este documento es válido si va acompañado por 5 U.T. en Timbres Fiscales Nacionales inutilizados o en su defecto por medio de la forma 016 del Servicio Nacional Integrado de Administración Tributaria, (Artículo 11 Ley de Timbre Fiscal)

Nota: La presente constancia de calificación es válida mientras se mantengan sin modificación los datos señalados en la misma e invariables las condiciones que sirvieron de fundamento para su otorgamiento. Cualquier modificación, alteración o inexactitud que posteriormente se observe en los mismos, dejará sin efecto el presente acto administrativo y obligará a la empresa a solicitar una nueva calificación.
En toda correspondencia con este Organismo deberá hacerse referencia al número de expediente arriba indicado.

Forma SIEEX 13

Durante los últimos años empresas chinas como China Railway Engineering Corporation (CREC) o China Camc Engineering Co Ltd (CAMC) se han asegurado en Venezuela contratos millonarios.

Gracias a esa disposición, la empresa china, tras cobrar al Gobierno en dólares, pudo contratar en bolívares a constructoras venezolanas, a las que terminó imponiendo condiciones más rigurosas que las fijadas por el IFE a la propia CREC. “El precio del presente contrato no puede ser modificado o ajustado”, dicen los contratos que CREC suscribió con Consorcio Maquivial-Otassca y con Basis C.A, dos de las compañías subcontratadas en 2010. Dicha cláusula no sólo fue una camisa de fuerza para las empresas locales en medio de una economía que ya acumulaba una inflación de dos dígitos, sino que también permitió a CREC jugar en una economía con varias tasas de cambio, incluyendo la del mercado “paralelo”, muy por encima de las tasas oficiales. “Aunque la obra se financiaba con el Fondo Chino, esos pagos se hacían en moneda nacional. ¿Cómo vendían ellos (los chinos) los dólares? Eso era algo que los chinos no detallaban a los contratistas”, explica una fuente conocedora del proyecto, que prefiere el anonimato.

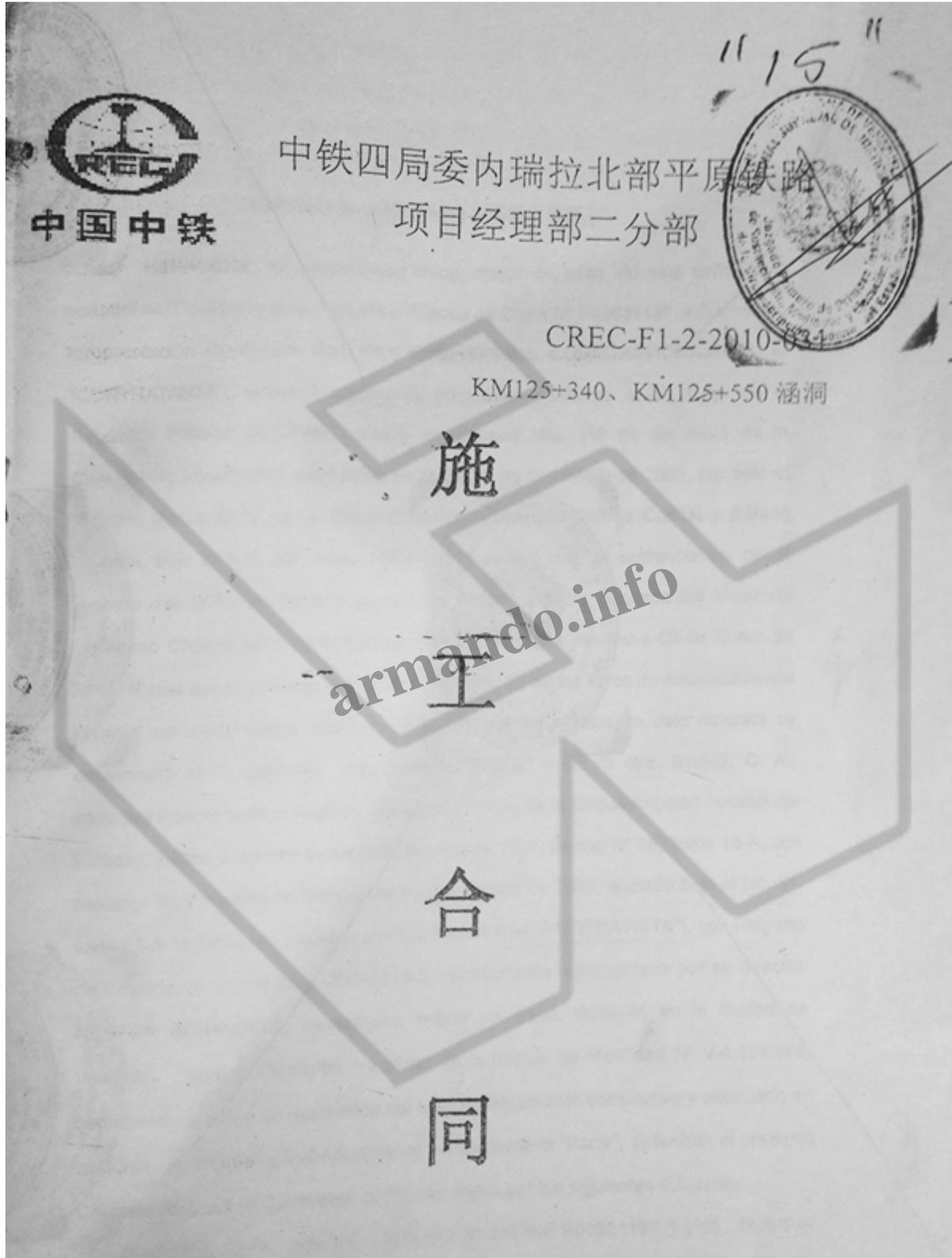
En el caso del acuerdo con Consorcio Maquivial-Otassca se lee hasta que “la falta de pago no dará lugar a la paralización de los trabajos por parte del contratista”, mientras que en el contrato con Basis CREC estableció que “el contratista debe trabajar los fines de semanas como también días feriados”, disposición que choca con la legislación laboral venezolana. “Para adelantar los tramos de los fines de semana, los chinos que estaban en las obras tomaban las maquinarias de los privados”, agrega la fuente consultada.

armando.info

CONTRATO N° CJ-2009-003-1
DESARROLLO Y CONSTRUCCIÓN DEL PROYECTO FERROVIARIO TRAMO TINACO-ANACO

Entre el **INSTITUTO DE FERROCARRILES DEL ESTADO (IFE)**, regido por el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley del Transporte Ferroviario Nacional N° 60369 de fecha 14 de mayo de 2008, publicado en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 5.889 Extraordinario de fecha 31 de julio de 2008, adscrito al Ministerio del Poder Popular para las Obras Públicas y Vivienda, representado por el ciudadano **FRANKLIN CORNELIO PÉREZ COLINA**, venezolano, mayor de edad, de profesión ingeniero, de este domicilio y titular de la Cédula de Identidad **N° V-7.294.431** en su carácter de Presidente, según consta en Resolución N° 118 de fecha 18 de junio de 2009 del Ministerio del Poder Popular para las Obras Públicas y Vivienda, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.203 de la misma fecha, y autorizado de conformidad con el Punto de Cuenta N° 183 de fecha 10 de julio de 2009, en lo adelante y a los efectos de este Contrato se denominará "IFE", por una parte, y por la otra, la empresa **CHINA RAILWAY ENGINEERING CORPORATION (VENEZUELA)**, constituida de acuerdo a la Ley de Compañía de la República Popular China, y registrada ante el Buró General de Administración de Industria y Comercio Nacional, con sede en la ciudad de Beijing, N° 1, Calle Xinghuo, Distrito Fengtai, inscrita por ante el Registro Mercantil IV de la Circunscripción Judicial del Distrito Capital y estado Miranda en fecha 15 de diciembre de 2006, bajo el N° 63 Tomo 138-A, que en cumplimiento del dispositivo contenido en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela en su artículo 156 fija su domicilio en la República Bolivariana de Venezuela, inscrita en el Registro de Información Fiscal (RIF) J-29353704-5 y cuyo domicilio se encuentra ubicado en la Av. Los Pinos, Qta. Rusticana (Casa N° 14), Urb. La Florida Norte, Municipio Libertador, Distrito Capital, representada para este acto por el ciudadano **BAI ZHONGREN**, de nacionalidad china, mayor de edad, domiciliado en la República Popular China y portador del Pasaporte de la República Popular de China **N° S 90013511**, suficientemente autorizado según Poder otorgado mediante documento de fecha 28 de noviembre de 2007, con Certificado Notarial (2008) J.S.J.W.J.Z.Zi N° 0081 ante Notaria Wang Haihong, Notaria Shoujia Municipio de Beijing de la República Popular China a 27 de mayo de 2008, debidamente traducido al castellano y legalizado por el Ministerio del Poder Popular de Relaciones Exteriores, Dirección General de Relaciones Consulares según certificado N° 0067363 Sello N° 0019248 de fecha 03 de diciembre de 2008, el cual se encuentra debidamente inscrito por ante el Registro Mercantil IV de la Circunscripción Judicial del Distrito Capital y estado Miranda en fecha 23 de julio de 2009, bajo el N° 42 Tomo 6-C Cto., que en lo adelante y a los efectos de este Contrato se denominará "CREC", se ha convenido en celebrar el presente Contrato denominado **DESARROLLO Y CONSTRUCCIÓN DEL PROYECTO FERROVIARIO TRAMO TINACO-ANACO**, el cual es del tenor siguiente,

[Las empresas chinas han impuesto al Estado venezolano condiciones que en algunos casos resultan leoninas y que organismos como la Contraloría General de la República han cuestionado.](#)



[Las empresas chinas han impuesto al Estado venezolano condiciones que en algunos casos resultan leoninas y que organismos como la Contraloría General de la República han cuestionado.](#)

En el contrato entre CREC y el IFE también quedó permitida la posibilidad de contratación de personal chino. En principio la empresa debía “hacer uso del recurso humano en su mayoría de nacionalidad venezolana” (Cláusula 21), pero en los casos de contratación de personal chino se acordó que “el IFE cooperará y prestará todo apoyo necesario para tramitar y expedir las visas de trabajo o de cualquier otra naturaleza, que permitan la permanencia de tal personal en territorio venezolano de forma legal y por el tiempo necesario para la ejecución de los trabajos” (cláusula 91). Este asunto se repite en otros contratos de empresas chinas con el Estado venezolano y, en algunos casos, ha sido motivo de reclamos por parte de sindicatos afines al Gobierno.

Los cuestionamientos también han salido desde China. La [Administración Nacional de Ferrocarriles](#), el regulador del sector en China, en julio de este año sancionó y multó a CRCC, la casa matriz propietaria de CREC, por atajos e incumplimientos en varios proyectos de sus subsidiarios, así como modificaciones sin consentimiento en las [obras ferroviarias que ha participado](#).

El financista de las obras faraónicas en Ecuador

El vínculo entre China y Ecuador se fortaleció en 2009. El quiebre entre el gobierno del expresidente de Ecuador Rafael Correa y los organismos que tradicionalmente habían financiado el país (Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional) lo obligó a buscar plata al otro lado del mundo. “Hay un trato preferencial a China”, dice Carolina Viola, docente de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador que estudia temas laborales y ambientales en los proyectos sino-ecuatorianos. “Porque en un momento en que Ecuador recibía cero financiamiento externo, China le cubrió las espaldas”.

En esa coyuntura, el gran país asiático se convirtió en el gran financista del Ecuador. Según [Paulina Garzón](#), especialista en inversión china en América Latina, las empresas de ese país obtuvieron 70% de los contratos públicos más grandes en los sectores minero, petrolero e hídrico durante el gobierno de Correa. La investigadora Diana Castro ha podido establecer que son 21 las empresas contratadas por entidades públicas de diez áreas para al menos 63 proyectos: construcción de hospitales, escuelas, puentes, edificios, vías.

ALGUNAS EMPRESAS CHINAS EN EL ECUADOR

Telecomunicaciones  Huawei y ZTE 3	Obras Públicas y Vialidad  Hubei Huanzhong China Road and Bridge Sinohydro
Electricidad y Energía Renovable  Sinohidro corporation, China Gezhouba, Harbin Electric International, China International 4	Infraestructura Gubernamental  China CAMC Engineering (CAMC)
Educación  China Railway Construction Corp 1	Minería  Ecuacorriente S.A. Junefield Resources Ecuador S.A. China Exploracobre S.A.
Hidrocarburos  Andes Petroleum (China National Petroleum Company (CNPC) y Sinopec) 1	Seguridad  CIEC y CAMC
Salud Pública  CAMCE 1	Proyectos Hídricos  Gezhouba Group China International Water and Electric (CWE), China Ties Group, Instituto del Río Yangtze

Fuente: Investigación de Diana Castro con información de CIESPAL y SECOB

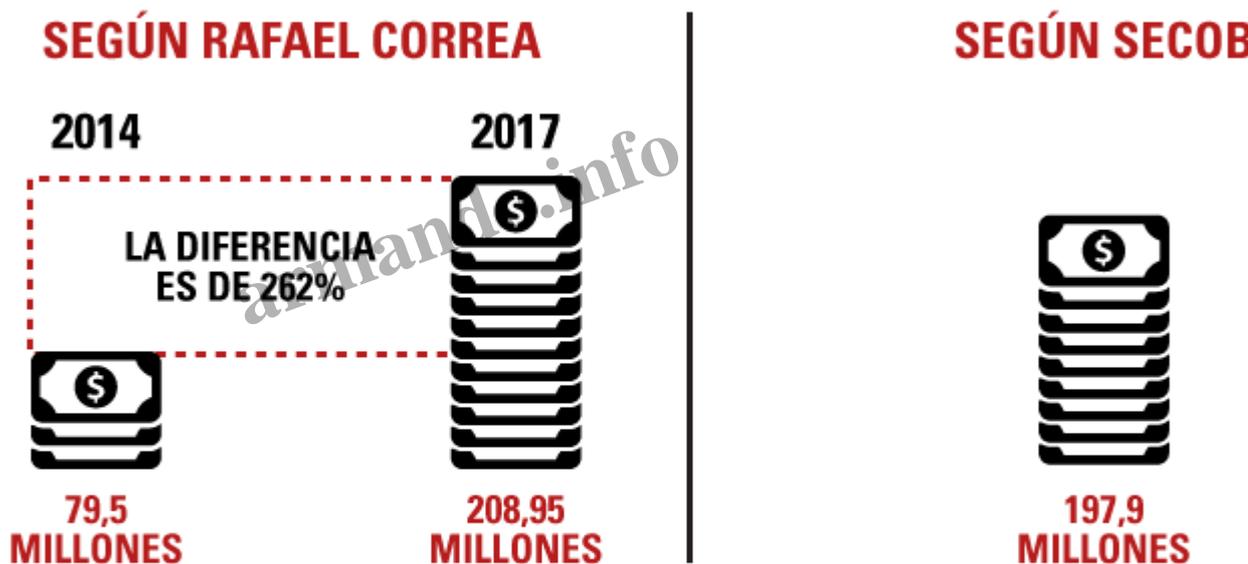
Castro, también reporta dificultad para acceder a los contratos entre China y Ecuador. Contratos que suelen estar atados a los créditos para pagar por las obras que se van a ejecutar y son, en general, 5% más caros que los que otorga el Banco Mundial.

La década pasada se caracterizó por su hambre de obras faraónicas. La Plataforma Financiera Gubernamental, un mega edificio construido para acoger a 3800 funcionarios públicos de las áreas económicas del Estado, es una de ellas. Fue construida por la compañía china CAMC, y los montos

de su contrato han variado según quién (y cuándo) informaba de sus costos. La estructura fue criticada por el aumento de precio sin aparente justificación. El urbanista John Dunn escribió: “Por primera vez en Quito se ha construido una edificación que rompe la condición geográfica del valle que contiene a la ciudad. Ya no se puede ver al (volcán) Pichincha desde la avenida de los Shyris y desde la calle Japón (en el centro norte de Quito). Quizás hemos confundido “monumentalidad” con “hipertrofia”.

INCONSISTENCIAS EN LA INFORMACIÓN DEL PROYECTO

¿CUANTO COSTÓ LA PLATAFORMA FINANCIERA?



TRABAJADORES



Días antes de su inauguración, después de una fuerte lluvia, la gigantesca obra [se inundó](#). Los parqueaderos se llenaron de tanta agua, que los vehículos quedaron sumergidos hasta la mitad.

No es el único proyecto en manos de una empresa china con inconsistencias e inconvenientes. La hidroeléctrica Quijos se promocionaba como otra de las [obras emblemáticas](#) de Rafael Correa. Su construcción fue adjudicada a la compañía china National Electric Engineering (Cneec) por 94 millones de dólares. Debía empezar a funcionar en 2015. Pero ni costó lo que se esperaba, ni se entregó cuando se suponía: el presupuesto subió a 110 millones de dólares, y la entrega se aplazó a [marzo de 2016](#). La última [información disponible](#) de Corporación Eléctrica del Ecuador - Celec (junio de 2015) dice que el proyecto Quijos estaba completado en poco más del 45%.

En diciembre de 2015, la [Celec terminó de forma unilateral](#) el contrato con la empresa china. “[Por incumplimientos en las normas técnicas, de calidad y de ingeniería en la ejecución de la obra](#)”, [según dijo Manuel Andrade](#), jefe de la obra civil del proyecto y funcionario de Celec. También explicó que estaba en proceso el cobro de 25 millones de dólares por las garantías de cumplimiento de contrato. Se le pidió a Celec que confirme si había sido recaudado el pago, sin respuesta. Esa misma empresa había sido declarada como contratista incumplido por faltas en [el proyecto hidroeléctrico Mazar-Dudas](#), una de las ocho centrales hidroeléctricas de la autoproclamada Revolución Ciudadana, el proceso de gobierno liderado durante diez años por el presidente Rafael Correa.

Coca Codo Sinclair fue también obra emblema y obra en problemas. Otra de las ocho centrales hidroeléctricas construidas durante el gobierno de Rafael Correa, según el Ministerio de Energía, [hasta abril de 2017](#) estaba terminada en 95%. Cuando se licitó en 2008, la convocatoria internacional venía condicionada: era abierta pero estaba atada al financiamiento. Las únicas oferentes fueron dos empresas chinas. Sinohydro Corporation ganó el mano a mano con una propuesta de 1.979 millones de dólares, alrededor de 400 millones de dólares más que el costo que se había pronosticado en el Plan de Electrificación 2006-2015. Hay que poner en perspectiva estos números: 1.979 millones de dólares alcanzarían para lanzar cuatro veces un transbordador al espacio. La diferencia entre lo planificado y lo que costó, 400 millones de dólares, habría pagado las [80 escuelas del milenio](#) que el gobierno de Rafael Correa alcanzó a edificar hasta dejar el poder en 2017 (cuando tuvo que dejar de producirlas por falta de recursos, y preferir el menos suntuoso modelo de las llamadas escuelas Siglo 21, de las que ese monto habría alcanzado para costear unas 2.000).

El multimillonario proyecto Coca Codo Sinclair estuvo rodeado de cuestionamientos técnicos y de acusaciones de irregularidades en su ejecución. En el libro *Ecuador made in China*, el activista político Fernando Villavicencio detalla tres problemas de Coca Codo: no tenía estudios técnicos que justificaran la potencia (la cantidad de energía que puede generar) de la hidroeléctrica. Tampoco tenía los estudios definitivos para la contratación cuando se lanzó la licitación. La Contraloría, encargada de supervisar el uso de los bienes y dineros del Estado, determinó que entre marzo de 2010 y febrero de 2012 no se aplicaron todas las multas que debía recibir Sinohydro por incumplimientos. Debían ser 425.000 dólares diarios, pero según el organismo de control solo se penalizaron las fases I y II del proyecto, dejando fuera incumplimientos de fiscalización o retrasos en la incorporación de personal y equipo, entre otros. “En el desarrollo del proyecto, no acató las órdenes de fiscalización y supervisión, respecto a la entrega de la planificación; difirió el inicio de labores en varios frentes de trabajo, retrasó la terminación de varios hitos contractuales, incumplimientos para los cuales no existen sanciones en el contrato”.

Cada día de atraso es más de un millón de dólares que pierde el país.

La ejecución del contrato empezaría cuando el Eximbank entregase los fondos para la obra. Pasaron ocho meses hasta que el banco chino desembolsó al Estado ecuatoriano 1.682,7 millones de dólares, es decir, 85% del costo total del proyecto. Las obras se iniciaron más de dos años después, el 28 de julio de 2010.

En una cadena de radio y televisión en [septiembre de 2014](#), el entonces presidente Rafael Correa se quejó por los retrasos: “Esto tiene que estar terminado en febrero de 2016. Ya me quisieron convencer que cuatro mesecitos no más porque se trabó la tuneladora, no vamos a aceptar eso, el contrato es muy claro”, dijo en su habitual tono, y aseguró que había ordenado que se tomaran las medidas para que se multara a la constructora si no se entregaba en febrero de 2016: “Cada día de atraso es más de un millón de dólares que pierde el país.”, dijo Correa. Pero su advertencia quedó en las palabras: la inauguración se hizo nueve meses después de la fecha inicialmente programada, el 18 de noviembre de 2016, con la presencia del presidente chino Xi Jinping.

La creciente presencia china en Ecuador nace del interés en la riqueza en materias primas del país sudamericano. Pero no es el único factor. Según Yang Yong, investigador del instituto de Investigación Hengduan Mountain, hay, también, un gran factor político: “China está buscando mayor comunicación, y especialmente mayor cooperación económica con los países sudamericanos. Ecuador es uno de los países que tempranamente estableció relaciones diplomáticas con China, y por eso China lo prefiere”. En ese escenario altamente politizado, los proyectos hidroeléctricos no siempre han salido bien. Las compañías chinas necesitan reflexionar y aprender de esto, si quieren que la situación general mejore, dice Yang.

Más cuentos chinos

El incumplimiento de las obras no ha frenado las contrataciones de empresas chinas por parte del

Gobierno venezolano. En julio pasado la empresa China Camc Engineering, subsidiaria de la China National Machinery Industry Corporation (Sinomach), que en 2007 constituyó en Caracas la sociedad Camce Sudamérica, fue designada por el Gobierno de Maduro para un proyecto de explotación de níquel. Previamente, en febrero de 2016, se había anunciado un “memorando de entendimiento” para que la compañía también participara al sureste del territorio en la “certificación de los recursos del Arco Minero del Orinoco”, el plan con que Venezuela busca contrarrestar la caída de los ingresos petroleros.

Esos negocios se suman a los logrados por CAMC en áreas como la eléctrica, la agrícola e infraestructura en más de una década y que superan los 3.000 millones de dólares, a pesar de que la propia Contraloría General de la República advirtió irregularidades de esta compañía en la ejecución de su primer contrato en 2003. Se trató del acuerdo por la construcción del “Acueducto Bolivariano del estado Falcón”, al noroeste de Venezuela, considerado en ese momento como “uno de los proyectos hidráulicos de mayor importancia que se desarrolla en Venezuela” y gracias al “convenio de préstamo” del 20 de diciembre de 2002 entre el Ministerio de Finanzas venezolano y el Banco de China, según el informe de gestión de 2007 elaborado por la Contraloría General de la República.

armando.info



Durante los últimos años empresas chinas como China Railway Engineering Corporation (CREC) o China Camc Engineering Co Ltd (CAMC) se han asegurado en Venezuela contratos millonarios.



[Durante los últimos años empresas chinas como China Railway Engineering Corporation \(CREC\) o China Camc Engineering Co Ltd \(CAMC\) se han asegurado en Venezuela contratos millonarios.](#)

539409

EXPEDIENTE N°: _____



REGISTRO MERCANTIL V

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

CIRCUNSCRIPCIÓN JUDICIAL DEL DTTO. CAPITAL Y ESTADO MIRANDA

CAMCE SUDAMERICA C.A.

DENOMINACIÓN: _____

REGISTRO N°: _____ **23** TOMO: _____ **1662AQTO** FECHA: _____ **06/09/2007**

Durante los últimos años empresas chinas como China Railway Engineering Corporation (CREC) o China Camc Engineering Co Ltd (CAMC) se han asegurado en Venezuela contratos millonarios.

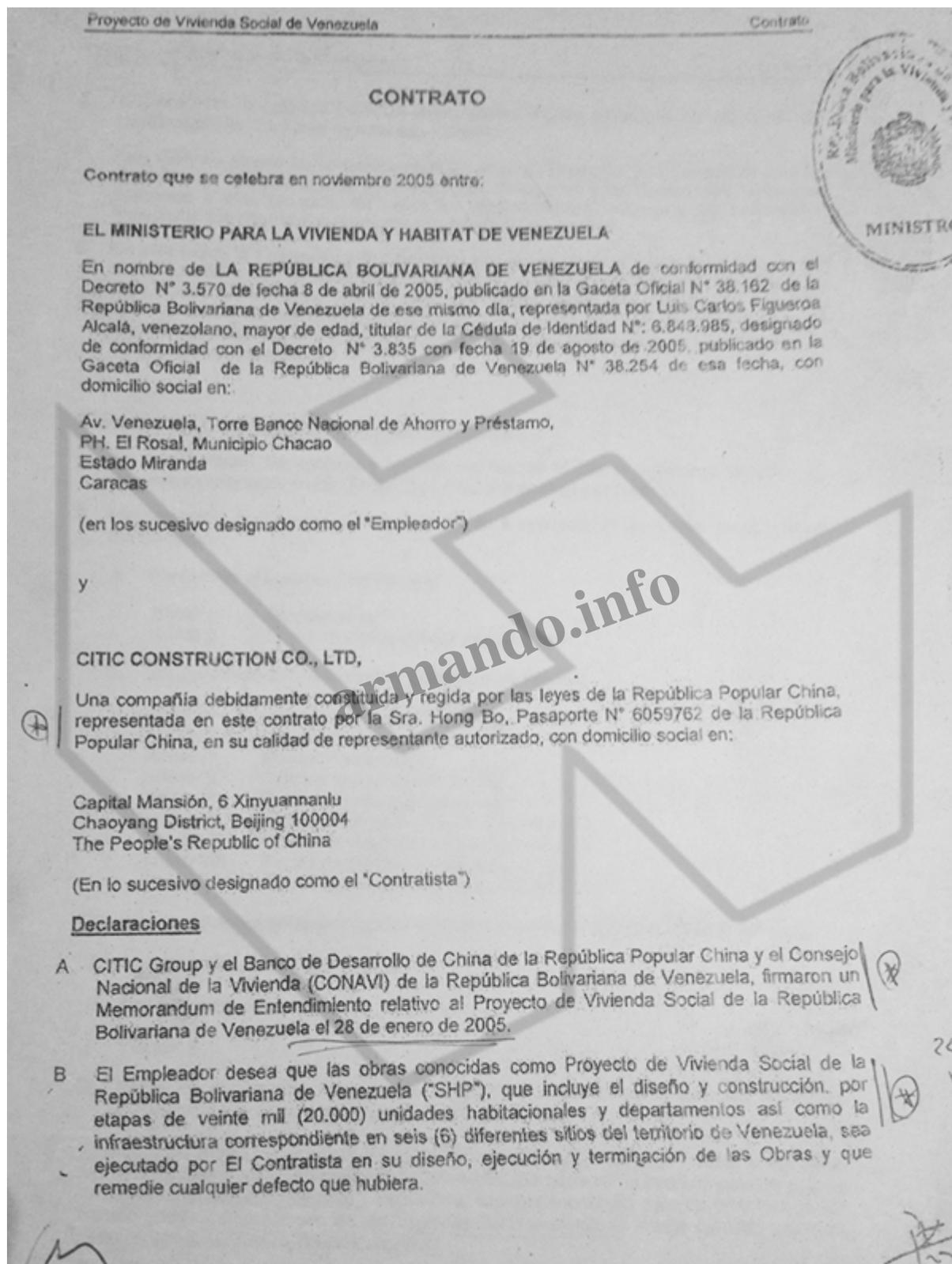
El documento es un inventario de irregularidades e incumplimientos de Camc. "Se observaron

deficiencias en la planificación y en sus procesos administrativos que redundaron en la disminución del alcance de la obra y costos adicionales al proyecto. Tal situación se vio reflejada en el retraso de 352 días en su culminación, gastos cuya descripción no se relacionan directamente con el proyecto, ni con el objeto de la contratación, pagos superiores a los establecidos contractualmente; omisiones de aspectos relevantes en las cláusulas contractuales (lapsos de garantías de las obras); incorporaciones de cláusulas contractuales confusas, entre otros". La Contraloría General de la República recomendaba, además, "instar a la empresa china Camc a proceder a la sustitución de 335 metros de tubería" por no corresponderse con las especificaciones técnicas acordadas y exigía a las autoridades "velar por que los costos de excavación, extracción y transporte, no sean relacionados a través de valuaciones al Ministerio del Poder Popular para el Ambiente".

Conclusiones similares a las de la Contraloría General de la República pueden sacarse del contrato suscrito en noviembre de 2005 entre Citic Construction Co Ltd, subsidiaria de Citic Group, y el Ministerio para la Vivienda y Hábitat venezolano. En ese primer acuerdo entre ambas partes para la edificación de 20.000 viviendas por 905 millones de dólares, la empresa china estableció condiciones de confidencialidad como que "no se requerirá que el contratista revele al empleador, o a ninguna tercera parte a nombre del empleador, cualquier información financiera o comercial, ni cualquier documento relacionado con el contratista, sus subcontratistas, proveedores, transportistas, agentes, fabricantes nombrados, consultores y su personal (de cualquier nacionalidad, incluyendo chinos, venezolanos o de un tercer país)".

Al igual que CREC para la construcción del ferrocarril Tinaco-Anaco, Citic incluyó en el acuerdo la opción de contratar personal chino. Una cláusula del documento estableció que "el empleador deberá hacer los arreglos para que el contratista esté autorizado a operar la actividad del personal expatriado del contratista de nacionalidad no venezolana de acuerdo con la normativa china sobre el trabajo (tales como, sin limitarse a, topes sobre las horas de trabajo diarias)" y que en el caso de que el "empleador no consiga estas exenciones dará como resultado que el contratista tenga derecho a una extensión de tiempo".

Exoneraciones de impuestos, pago del contrato "exclusivamente en dólares de los Estados Unidos de Norte América" y la opción de realizar "aumento de precios en cada pago por inflación de material y mano de obra" fueron otras de las condiciones impuestas por Citic a las autoridades venezolanas en ese primer acuerdo de noviembre de 2005. Algunas de esas condiciones fueron suavizadas por la contraparte venezolana en un "addendum del contrato" firmado casi un año después, en agosto de 2006. Sin embargo, Citic había logrado amarrar un negocio muy favorable en suelo venezolano. En esa primera modificación el contrato pasó a cotizarse en euros. "Cada casa tuvo un costo promedio de 80.000 euros", sostiene un constructor. De acuerdo a su versión, al igual que en casos como los de CREC o CAMC, el contrato con Citic se revisó en varias oportunidades hasta el punto de que en 2011 se le hicieron más cambios al acuerdo inicial y el precio de las casas no dejó de subir. Los hechos parecen darle la razón ya que fue en julio pasado cuando el presidente de la República entregó algunas viviendas construidas por Citic en el Fuerte Militar Tiuna, en Caracas, uno de los seis sitios en que los que la empresa china debió edificar las viviendas.



Las empresas chinas han impuesto al Estado venezolano condiciones que en algunos casos resultan leoninas y que organismos como la Contraloría General de la República han cuestionado.

“Le doy las gracias a China, a las empresas chinas, a los trabajadores y empresas venezolanas,

gracias por todo lo que han hecho de manera permanente porque nuestro comandante echó las bases de esta nueva Ciudad Tiuna en la parroquia El Valle”, expresó Maduro ese día. En [la web de Citic](#) una nota de prensa también se hizo eco del evento. “Durante su discurso (Nicolás Maduro) expresó su agradecimiento a Citic Construction por sus grandes contribuciones a la Gran Misión Vivienda Venezuela (GMVV) (...) También leyó con entusiasmo los nombres de los principales asistentes chinos uno por uno y agradeció sinceramente al pueblo chino por sus contribuciones a la construcción y desarrollo de Venezuela”.

Ambas opiniones distan de la de los académicos y economistas venezolanos. En 2016 el profesor e investigador de la Universidad de Carabobo, Giovanni Gómez Ysea, solicitó ante la Comisión de Finanzas de la Asamblea Nacional y a la entonces Fiscal General de la República, Luisa Ortega Díaz, la revisión del esquema de financiamiento con China “por ser estos acuerdos ilegales y onerosos con cláusulas leoninas en contra de los intereses de la República que han causado y siguen causando daños patrimoniales irreversibles a la nación”.

“Es necesario que Venezuela tenga una relación más de tú a tú con China y que pueda establecer objetivos estratégicos de largo plazo”

Para Alejandro Grisanti, economista y socio de la consultora Econalítica, el pecado está en los términos en que se concibió la relación entre ambas naciones. “Creo que la relación ahora con China ha sido sumamente negativa, de la canasta de proyectos de inversión en el sector no petrolero que supuestamente ha debido desarrollar China prácticamente ninguno de esos proyectos de inversión se están viendo o funcionando, muchos de ellos están en infraestructura y otras áreas, pero de esa canasta de proyectos es muy poco lo que se ha terminado y lo que uno ve”.

Aunque considera estratégica la alianza entre el país con las mayores reservas de petróleo del mundo y el que más demanda energía, Grisanti insiste en que el resultado para Venezuela no es favorable. “El balance a hoy es negativo, el balance a hoy es que se dio en condiciones de mucha desigualdad, se dio con condiciones de importación de bienes finales en lugar de bienes de capital, es necesario que Venezuela tenga una relación más de tú a tú con China y que pueda establecer objetivos estratégicos de largo plazo”.

Casos como el de Chery, Haier o Yutong, compañías chinas que durante años han inundado el mercado venezolano con sus productos y sin apenas invertir, confirman las palabras del economista. Los 22 mil millones de dólares que Venezuela le adeuda a China, de acuerdo a Econalítica, no permiten anticipar cambios en la fórmula usada por los chinos hasta hoy.

En el Ecuador, no ha sido solo el Gobierno central el que ha favorecido a las compañías chinas. La compañía China Road and Bridge Construction (CRBC) le compró al Banco del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (Biess) el hotel Quito. Según una valoración inicial, el hotel —uno de los más tradicionales de la ciudad— fue vendido en 30.8 millones de dólares, 7 millones de dólares menos de la valoración que hizo Price Waterhouse. En octubre de 2017, ya en el gobierno de Lenín Moreno, la Contraloría General del Estado, encargada de supervisar el uso de bienes y fondos públicos en el país, emitió su informe final en el que se hacen observaciones a la venta, mientras trabaja en determinar si existen responsabilidades civiles o penales de quienes estuvieron a cargo de realizarla,

entre ellos el presidente del directorio del Biess, Richard Espinosa. Espinosa podría ser destituido por otro informe de la misma entidad relacionado a presuntas irregularidades en el manejo de la deuda del Estado con el Instituto de Seguridad Social.

El costo de la solución vial era de más de 130 millones de dólares.

La misma CRBC es la beneficiaria de uno de los proyectos viales más polémicos del Ecuador. Impulsada por el Municipio de Quito, dirigido por el opositor Mauricio Rodas, la así llamada solución vial Guayasamín —un puente ideado para aliviar el cada vez más caótico tráfico capitalino— despertó, desde su concepción, críticas de urbanistas y ciudadanos: no solo causaría un embudo de automóviles en horas pico y causaría la posible desaparición de los moradores del barrio Bolaños, sino que haría a la ciudad menos amigable para los peatones. En protesta por su implementación la concejala Daniela Chacón renunció a la vicealcaldía de Quito.

En abril de 2016, Rodas anunció la construcción del proyecto que, según dijo, beneficiaría a 300 mil personas que van de los valles circundantes a Quito y viceversa. El costo de la solución vial era de más de 130 millones de dólares. CRCB administraría la autopista por 30 años y cobraría un peaje por pasar por ella, como estaba previsto en un contrato de más de 500 páginas.

Sin embargo, los propios estudios de viabilidad hechos por CRCB dicen que la obra será eficiente por solo cinco años, desde su inauguración. Después, la cantidad de automotores crecerá tanto que la 'solución vial' colapsará también. El contrato condiciona a los próximos ocho alcaldes de Quito: una de sus cláusulas dice que si el municipio construye otras vías alternativas entre el valle de Cumbayá y Quito (o se crea alguna alternativa que pueda causar que menos personas circulen a través de la solución vial), CRCB puede dar por terminado el contrato de forma unilateral y exigir que se le indemnice las pérdidas por el tiempo que todavía quede de vigencia del contrato.

Según Daniela Chacón, los informes técnicos que respaldan la Solución Vial Guayasamín son insuficientes. “El informe de viabilidad de la Secretaría de Movilidad y de Planificación tiene una hoja y media que está cubierta, en buena parte, por antecedentes. El informe financiero no explica claramente por qué se otorga una concesión de treinta años, ni en qué se fundamenta el valor del peaje asignado, ni por qué la rentabilidad de la empresa china debe ser del 15%”. Para Chacón, parecería que la fórmula financiera sólo se aprueba en función de la rentabilidad de la empresa. Desde agosto de 2017 está la obra está suspendida porque se encontraron restos arqueológicos en los terrenos donde irían las bases de la autopista. Un año antes, el Municipio de Quito y CRBC acordaron que se harían los estudios definitivos y se resolverían falencias detectadas en el proyecto original. Sin embargo, hasta la fecha los estudios aún no son entregados y estarían recién en un 70% de compleción. La obra, en general, no habría pasado del 3% de su construcción.

Exportaciones compulsivas de “desarrollo”

Desde los tempranos 2000, la política estatal china de “*zhou chu qu*” (salir) alentó a grandes industriales chinos, como Sinohydro y Gezhouba, a buscar proyectos en el extranjero. “Estas compañías fueron en su momento ministerios, luego se convirtieron en empresas estatales y, después, en compañías en las que el Gobierno aún tiene mayoría”, dice Darrin Magee, experto en

temas hídricos de la universidad Hobart & William Smith Colleges.

Según Magee, estas empresas tienen divisiones internas, y está ejecutando proyectos hidroeléctricos básicamente en cualquier lugar donde se necesite “desarrollo”. Especialmente si la construcción de represas, carreteras, y otra infraestructura facilita el acceso de China a recursos minerales, madereros y agrícolas.

PROYECTOS PERTENECIENTES A EMPRESAS CHINAS EN VENEZUELA DESDE EL 2007



2007 PROYECTOS PERTENECIENTES A EMPRESAS CHINAS EN VENEZUELA

EMPRESA	SOCIO	PROYECTO
CAMC Engineering	Fondafa	Importación de maquinaria e implementos a
Alcatel-Shanghai	CVG Telecom	Infraestructura centro de acceso NAP
Jiangsu Rongsheng Heavy Industries	Pdv Marina	Compra de buques
Haier	Corpivensa	Instalación fábrica para producir electrodo
Comunitel and China National Electronic Wire	CVG Telecom	Planta productora de materiales para telecomunicaciones
Petrochina	Pdvsa	Refinería en Guandong

2008 PROYECTOS PERTENECIENTES A
 EMPRESAS CHINAS EN VENEZUELA

EMPRESA	SOCIO	PROYECTO
Sinopec	Pdvsa	Construcción refinería en Venezuela
China Metallurgical Construction	Ferrominera del Orinoco	Construcción segunda planta de pellas
Sinopec	Pequiven	Complejo Petroquímico Paraguaná
Helongjiang Xiliang Grains & Oil Group	Pdvsa Agrícola	Proyecto mejoramientos de suelos en las áreas de la Faja
Haier	Mercal	Suministro de electrodomésticos
China Zhen Hua Oil	Pdvsa	Suministro fuel oil
CAMC Engineering	Corporación Venezolana Agraria	Estudios para instalar plantas agroindustriales
Synohidro	Pdvsa	Desarrollo proyectos en la Faja y Costa Afuera
China National Offshore Oil Corporation	Pdvsa	Bloque Boyacá 3

2009 PROYECTOS PERTENECIENTES A EMPRESAS CHINAS EN VENEZUELA

EMPRESA	SOCIO	PROYECTO
China Shipbuilding & offshore International	CV Shipping	Construcción buque tanquero de 320.000 DW
CAMC Engineering	Min Ambiente	Manejo integral de residuos y desechos sólidos
Sinopec	Pdysa	Refinería Cabruta

2010

PROYECTOS PERTENECIENTES A EMPRESAS CHINAS EN VENEZUELA

EMPRESA	SOCIO	PROYECTO
CAMC Engineering	Min Energía Eléctrica	Termoeléctrica El Vigía
Empresa de Importación y Exportación	Pdvsa	Construcción de plantas eléctricas a base d

armando.info

2011

PROYECTOS PERTENECIENTES A EMPRESAS CHINAS EN VENEZUELA

EMPRESA	SOCIO	PROYECTO
CAMC Engineering-China Gezhouba Group-China Electric Power	Corporelec	Proyecto transmisión Tocoma-Uribante
Haier	Corpivensa	Construcción primera fase de complejo industrial electrodoméstico

armando.info

2012 PROYECTOS PERTENECIENTES A EMPRESAS CHINAS EN VENEZUELA

EMPRESA	SOCIO	PROYECTO
Citic		investigación de reservas minerales
Citic	Pdvsa	Participación en petropiar
Sinopec	Pdvsa	Empresa explotación de campos maduros
BPG	Petrourica	Levantamiento de una sísmica tridimensional bloque Junín 4
China National Aero – Technology		
Beijing Comapny Limited (Catic Beijing),	Invecem	Construcción línea de producción de cemento 1 millón de toneladas
Citic		Proyecto minero Las Cristinas

2013 PROYECTOS PERTENECIENTES A EMPRESAS CHINAS EN VENEZUELA

EMPRESA	SOCIO	PROYECTO
Sinopec	Pdvsa	Bloque Junín 1
CAMC Engineering-Heilongjiang Nongken Beidahuang Trade Liability Group	Min Agricultura	Proyecto expansión de Río Tiznados, Río Guá Píritu Becerra
CNPC	Pdvsa	Bloque Junín 10
CAMC Engineering	Min Agricultura	Empresa mixta socialista Camce
Gezhouba Group	Inder	Sistema de riego El Cenizo
Citic	Min Agricultura	Desarrollo agrícola en Caucagua
CAMC Engineering	Min Agricultura	Adquisición 5 centrales azucareros. Repoten de 2 de centrales azucareros Sucre, Trujillo, y CAZTA

2013 PROYECTOS PERTENECIENTES A EMPRESAS CHINAS EN VENEZUELA

EMPRESA	SOCIO	PROYECTO
Sinohydro	Inder	Sistema de riego Las Majaguas
Yutong	Min Transporte	Plantas de ensamblaje de autobuses
Citic	Min Vivienda	Construcción de edificaciones para las com de la aviación y la armada
China North Industries Corporation	Min Defensa	Compra de equipos para la FANB hasta 2016
China National Electronics Import & Export Corporation (CEIEC)	Min Relaciones Interiores	Sistema Integrado de Monitoreo y Asistencia VEN 911

2014 PROYECTOS PERTENECIENTES A EMPRESAS CHINAS EN VENEZUELA

EMPRESA	SOCIO	PROYECTO
Sinosure	Pdvsa	Emisión de pólizas de seguros para créditos exportación
Citic		Desarrollo de la mina de oro y cobre Sifontes
Chery	Min Comercio	Compra de 10.000 vehículos
Yutong	Min Transporte	Compra de 1.500 autobuses
Sinochen Agro	Agropatria	Conformación empresa mixta para producir f
Citic	Min Vivienda	Empresa mixta para producir paneles de fibr

2014 PROYECTOS PERTENECIENTES A
 EMPRESAS CHINAS EN VENEZUELA

EMPRESA	SOCIO	PROYECTO
China United Engineering Corporation	Min Vivienda	Construcción de 4512 viviendas en Anzoátegui Esparta
JAC	Corporación de Logística	Compra de camiones de carga
Alcatel		Extensión cable submarino Alba 1
Harbour Engineering Company	Min Transporte	Desarrollo proyecto aeropuerto comandante en Palo Negro (Aragua)
Harbour Engineering Company	Min Transporte	Contrato para puerto marítimo Simón Bolívar
CAMC Engineering	Min Industria	Reactivación de plantas de Invepal

2015

PROYECTOS PERTENECIENTES A EMPRESAS CHINAS EN VENEZUELA

EMPRESA	SOCIO	PROYECTO
Sany Group	Pdvsa	Proyecto de reconexión de pozos petroleros y fábrica de tuberías
Heavy Truck Company		Fábrica de camiones medianos y pesados
Quingdao Techking Tires		Empresa mixta para fabricar neumáticos
Huawei		Expansión empresa mixta orinoquia

armando.info

2016 PROYECTOS PERTENECIENTES A EMPRESAS CHINAS EN VENEZUELA

EMPRESA	SOCIO	PROYECTO
CNPC	Pdvsa	Centro refinador
CNPC	Pdvsa	Plan inyección de vapor
CAMC		Memorando de entendimiento para la "certif los recursos del Arco Minero del Orinoco"

armando.info

2017

PROYECTOS PERTENECIENTES A EMPRESAS CHINAS EN VENEZUELA

EMPRESA	SOCIO	PROYECTO
Sinovensa	Pdvsa	Desarrollo empresa Petrozumano
Inspur	VTI	Plan de producción
ZTE	Vtelca	Plan de producción
Chery		Venta de vehículos
ZTE	Cantv	Sistema de capacidad transaccional del carr de la patria

2017 PROYECTOS PERTENECIENTES A EMPRESAS CHINAS EN VENEZUELA

EMPRESA	SOCIO	PROYECTO
Citic - China National Aero Technology Import and Export		Proyectos productivos en organizaciones co
Sinotruck	Min Ecosocialismo	Proyecto del sistema Tuy IV
Yang Kuang Group	Min Desarrollo Minero	Creación de empresa mixta
Sinotruck	Corpivensa	Empresa mixta de vehículos
CAMCE y Yakuang Group		Explotación de níquel en los estados Mirand

Cuando el mapa político en América Latina giró hacia la izquierda, el gigante en expansión vio la oportunidad: alejado de sus financistas tradicionales, países como Ecuador, Venezuela y Bolivia, buscarían fuentes alternativas para cumplir las promesas de desarrollo de sus líderes populistas. Chávez (y Maduro) en Venezuela vieron en los bancos chinos y las empresas chinas la resolución de la ecuación del progreso nacional. Rafael Correa, en Ecuador, los siguió muy pronto. Pero los resultados de la alianza con China, anunciada como una fórmula para el desarrollo venezolano desde hace más de una década, son discretos. Algunos de ellos son hoy proyectos fallidos. Algo similar sucedió —y sucede aún en Ecuador—, donde la construcción de megaobras por compañías chinas no ha estado exenta de problemas, retrasos y terminaciones por incumplimiento. Ambas historias son apenas un trazo de la huella de la extensión.

Este trabajo es producto de un proyecto de colaboración entre Armando.info (Venezuela) y Gkillcity (Ecuador), gestionado por China Dialogue (Reino Unido).

*La reportería en Caracas contó con aportes de Mayela Armas.

Fecha de creación

2017/10/22

armando.info