



El tren chino del progreso descarril  en los Llanos

Descripción

En varios puntos del país se encuentran como monumentos a la desidia: túneles, rieles y gruesas columnas de concreto, puestas sin un propósito evidente y todas abandonadas. Parecen testimonios dejados, con un sentido indescifrable, por colosos o extraterrestres en todo el territorio de Venezuela.

Pero son parte de un sistema de vías férreas de 13.665 kilómetros por el que hoy debieran estar circulando, de un punto cardinal a otro del país, los ferrocarriles. Al menos eso era lo previsto en el Plan Socialista Nacional de Desarrollo Ferroviario de 2006, cuya cristalización estaba en parte garantizada por los recursos del Fondo Conjunto Chino Venezolano (FCCV). El ambicioso plan ferroviario fue diseñado inicialmente por el Ministerio de Infraestructura (Minfra), a trav s del entonces Instituto de Ferrocarriles del Estado (Ife).

Quince años después, sin embargo, solo están funcionando unos 41 kilómetros, apenas 0,3% del total planeado. Es el recorrido del tramo Caracas-Charallave-C a, que conecta la capital venezolana con las ciudades-dormitorio de los Valles del Tuy, al suroeste. Del resto del sistema solo asoman segmentos aislados.



Los caballos de hierro de la revolución

Del faraónico sueño de Hugo Chávez de unir al país con un sistema ferroviario de norte a sur y de este a oeste, para que florecieran nuevas ciudades en lo más recóndito de Venezuela, solo se hicieron 41 kilómetros de vía férrea entre Caracas y Cúa, menos de 1% del total proyectado.

Algunos de esos vestigios corresponden a lo que pretendía ser el Ferrocarril Tinaco-Anaco. Su trazado buscaba conectar el país de occidente a oriente -del estado Cojedes a Anzoátegui- a través de los Llanos, evitando así el eje norte-costero, zona en la que tradicionalmente se han concentrado la población, la industria y por lo tanto, la vialidad. Mientras prometía incentivar un nuevo polo de desarrollo en el corazón de la Venezuela vacía, el plan también asomaba la posibilidad de acortar un trayecto de 468 kilómetros a tan solo tres horas a bordo del "primer tren bala de América del Sur".

Pero a la hora de pasar de las promesas a la realidad, la empresa responsable de la ejecución de las obras, la estatal China Railway Engineering Corporation (Crec), quedó empantanada por diferencias en el régimen laboral de Venezuela y China, obstáculos burocráticos y barreras de idioma. Al final, Crec se retiró de las obras no solo sin completarlas -apenas avanzó 31%- sino además sin cumplir con la prometida transferencia tecnológica.

¿Mejor calidad y más velocidad?

El 30 de julio de 2009, China Railway Engineering Corporation (Crec) firmó un contrato con el Instituto de Ferrocarriles del Estado (Ife) venezolano por 7.500 millones de dólares para la construcción del sistema ferroviario Tinaco - Anaco. Según el documento, el proyecto se financiaría a través del Fondo Binacional, creado en mayo de 2008 durante la visita a Venezuela de Hui Liangyu, entonces uno de los viceprimeros ministros del gobierno chino.



Diosdado Cabello, entonces Ministro de Infraestructura, y el vicepresidente de Ferrocarriles de China, Bai Zhongren (derecha), se dieron la mano después de firmar el para la construcción del ferrocarril Tinaco-Anaco. Foto: Agencia de Noticias Xinhua.

Este contrato estaba incluido entre los obtenidos por **Armando.info**, que fueron procesados y analizados junto con el equipo de datos del Centro Latinoamericano de Investigación Periodística (CLIP), y complementados con reportera n adicional de Diálogo Chino, para la serie *El joropo del dragón*.

El convenio fue suscrito por el entonces presidente del Instituto de Ferrocarriles de Venezuela (Ife), Franklin Páez, y el entonces vicepresidente de Crec, Bai Zhongren. Según el convenio, los chinos instalarán en el país cuatro empresas de capital mixto chino-venezolano, transfiriendo así tecnología a Venezuela y dejando una mano de obra especializada.

Durante el acto de inauguración de los trabajos el 22 de marzo del 2009, en el sector El Mamoncito del municipio Ortiz del estado Guárico, en pleno centro geográfico de Venezuela, Bai expresó: «Terminaremos esta obra del Tinaco-Anaco con la mejor calidad y la velocidad más rápida. (...) Vamos a hacer la transferencia tecnológica completa de la ingeniería, de la construcción y de la fabricación a Venezuela. Y vamos a negociar con el Instituto para la construcción de durmientes, vagones y rieles, para ofrecer más empleos, generar más oportunidades de empleo a Venezuela».

El proyecto contempló la construcción de tres plantas o fábricas de durmientes -piezas de madera o cemento que sirven de apoyo a los rieles de la vía férrea-, de soldaduras de rieles y de ensamblaje de cambiavías que se ubicarían en la estación Dos Caminos (estado Guárico), según dice la tercera cláusula sobre transferencia tecnológica y educativa del contrato CJ 2009-003-1. Además, habrá una cuarta planta de ensamblaje de vagones en la estación Chaguaramas, en la misma provincia.

armando.info



中国铁路工程总公司
CHINA RAILWAY ENGINEERING CORPORATION (VENEZUELA)

PROYECTO DE 4 PLANTAS O FABRICAS DE: DURMIENTES, DE SOLDADURA DE RIELES, DE ENSAMBLAJE DE CAMBIAS, DE ENSAMBLAJE DE VAGONES DE CARGA

CONTRATO No. CJ-2009-003-1 DEL TRAMO FERROVIARIO TINACO-ANACO / CLAUSULA No. 3 (T)

CUADRO RESUMEN

DESCRIPCION DE LA FABRICA	UBICACION	AREA DE CONSTRUCCION	CAPACIDAD DE PRODUCCION	No. DE TRABAJADORES
DURMIENTES	Estacion Dos Caminos	180 m X 21 m = 3.780,00 m ²	600,000.00 durmientes x año. Trabajando 3 turnos la produccion = 800 mil x año	187
SOLDADURA DE RIELES	Estacion Dos Caminos	215 m X 10 m = 2.150,00 m ²	La productividad anual sera de 500 km de colocacion con rieles de 500 mt., es decir 2.000,00 unidades de rieles de 500 en un año	100
ENSAMBLAJE DE CAMBIAS	Estacion Dos Caminos	130 m X 21 m = 2.730,00 m ²	Capacidad de Montaje Annual = 600 juegos	73
ENSAMBLAJE DE VAGONES DE CARGA	Estacion Chaguaramas		1.000,00 unidades X año	65

La estacion Dos Caminos es el nodo entre los Ferrocarriles del sentido Sur-Norte y los del sentido Este-Oeste Fernando de Apure.

La Estacion Chaguaramas se conectara con el Tramo Chaguaramas-Cabrupta

La Estacion El Sombrero conectara el Tramo Puerto Cabello - Cúa para llegar a Caracas

El contrato establecía que los chinos instalarían en el país cuatro empresas de capital mixto para transferir tecnología a Venezuela y dejar una mano de obra especializada.

Según documentos del Instituto de Ferrocarriles del Estado, la inversión total para la instalación de las cuatro plantas fue de poco más de 347,6 millones de dólares. La producción proyectada para las

fabricas era de 600.000 durmientes, 2.000 unidades de rieles y el ensamblaje de 1.000 vagones de carga por año.

En ese entonces, voceros del gobierno de Hugo Chávez aseguraron que la inversión se correspondía con los beneficios esperados. El proyecto traería nuevas oportunidades de desarrollo a una extensa área que va desde los Llanos centrales a los orientales, un eje con 1,3 millones de habitantes y una economía sustentada por la agricultura y la ganadería y, en menor medida, el turismo.

El tren para carga y pasajeros pasaría por diez estaciones, incluyendo las poblaciones de Tinaco y El Pao en el estado Cojedes; Dos Caminos, El Sombrero, Tucupido, Zaraza y Chaguaramas en el estado Guárico; Valle de la Pascua en el estado Aragua; y Aragua de Barcelona y Anaco, en el estado Anzoátegui.

La empresa estatal china aún [dice en su página web](#) que se trata del "mayor proyecto emprendido por China hasta ahora en el mercado ferroviario fuera del país".

armando.info

Rieles sin destino

El ferrocarril Tinaco-Anaco era apenas una pieza del Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario que pretendía interconectar al país y llevar progreso a los poblados más distantes en los llanos venezolanos. El contrato, de 7.500 millones de dólares, llegó a ser el más alto firmado por Venezuela fuera del ámbito petrolero, pero eso no garantizó que se terminara ni una estación.

La promesa incluyó la construcción de 4 fábricas ubicadas en las siguientes estaciones:

Dos Caminos:

Fábrica durmientes, fábrica soldadura de rieles y ensamblaje de cambiavías

Chaguaramas:

Fábrica ensamblaje de vagones de carga

**468 kilómetros
de longitud**

**Velocidad máxima:
22 km/h**

Ingeniería y construcción

China Railway Engineering
Corporation (Crec)

Estados

Cojedes Sur de Aragua
Guárico Anzoátegui

A su vez, el plan contemplaba que, al completarse, el Ferrocarril Tinaco-Anaco se conectarÃa con el tambiÃ©n hoy inconcluso Ferrocarril del Centro, que llevarÃa del estado Aragua a Puerto Cabello, en el estado Carabobo; y con el tramo Acarigua-Araure, del estado Portuguesa, que se proyectaba extender al vecino estado Barinas y a TÃ¡chira, en la frontera con Colombia.

En los planes estatales y en la mente del comandante ChÃ¡vez, una maraÃ±a de vÃas fÃ©reas irrigaba con progreso todo el paÃs. âEs el gran ferrocarril del eje norte llaneroâ, dijo con alborozo el entonces presidente durante el acto de inicio de los trabajos en El Mamoncito. Si parecÃa contar los pollos antes de nacer, para eso estaban los aliados chinos con su tecnologÃa y dinero.

Pero âuna vez se fueron los chinos, la gente cargÃ³ con todo lo que podÃa venderâ, relata RamÃ³n Figuera, periodista y editor de un medio de comunicaciÃ³n local, *El Tubazo Digital*, que reseÃ±a el desarrollo de la obra durante los aÃ±os que estuvo en ejecuciÃ³n. El saqueo fue el crudo despertar de un sueÃ±o que nunca pudo cristalizar.

MÃsica paga que no sonÃ³

La obra fue parcialmente pagada. En un informe de estatus presentado en junio del 2010 por el Instituto de Ferrocarriles (Ife), se detalla un primer desembolso de 10,66% de la inversiÃ³n total, equivalente a 800 millones de dÃ³lares, para empezar los trabajos en 2009. Mediante una comunicaciÃ³n emitida el 9 de julio de 2010 por Roger Caraballo, Gerente General de Desarrollo Ferroviario del Ife, y dirigida a Gan Baixan, presidente ejecutivo de Crec, informÃ³ de la aprobaciÃ³n de un segundo desembolso por concepto de anticipo, equivalente a 675 millones de dÃ³lares.

armando.info



CONTINUACIÓN PUNTO DE INFORME

PRESENTADO	AL: ING. FRANCISCO JOSÉ GARCÍA MINISTRO DEL PODER POPULAR COMUNICACIONES
	POR: LIC. FRANKLIN PÉREZ COLLA PRESIDENTE DEL INSTITUTO FERROCARRILES DEL ESTADO
ASUNTO: INFORME DEL ESTATUS DE LA CONSTRUCCIÓN NORTE LLANERO "EMILIO ARÉVALO CEDEÑO" AL 04 DE AGOSTO DE 2009	

obras necesarias para el Sistema Ferroviario del
Anaco, bajo la modalidad IPC ("Llave en Mano") y

Lapso de ejecución: 40 meses

Monto del Contrato: 7.500 Millones de U.S. Dólares

Fecha de acta de inicio: 06 de agosto de 2009

Fecha de culminación según contrato: Enero de 2010

A pesar de los continuos desembolsos, en enero del 2011 la obra sufrió una primera paralización

armando.info

armando.info

 **Gobierno Bolivariano
de Venezuela**

Ministerio del Poder Popular
para las **Obras Públicas**

O-GGDF/2010 - 1394

Ciudadano
Ing. Gan Baixian
Presidente Ejecutivo CREC
Presente

armando.info

Ref. Contr
30-07-09.
Anaco.

En atención a su comunicación No. CRECV-CEN-P
donde solicita se le conceda un Anticipo del 9%,
su empresa debe hacer el pedido a los fabricantes
equipos para la referida obra y entregarles un anticipo
a usted a objeto de informarle que su solicitud ha sido

Vale mencionar que para el trámite de la valuación
con todos y cada uno de los requisitos establecidos

Sin más por los momentos, queda de usted.

A pesar de los continuos desembolsos, en enero del 2011 la obra sufrió una primera paralización

armando.info

armando.info



PUNTO AL

DIRECTORIO EJECUTIVO ■ P

CUENTA ■ **INFORMACI**

PUNTO N°:	LLEVA ANEXOS: SI ☐ NO ☒	
REUNIÓN N°:	CANTIDAD:	
UNIDAD PRESENTANTE:		PRESENTADO P
GERENCIA EJECUTIVA DE FONDOS PARA EL DESARROLLO		ECON. PABLO
PROGRAMA: FONDO CONJUNTO CHINO VENEZOLANO		
ASUNTO: APROBACIÓN DE FINANCIAMIENTO A LA CORPO CANTIDAD DE SEISCIENTOS SESENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS NUEVE DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS PARA LA CONTINUACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO FERR POR LA EMPRESA CHINA RAIL WAY ENGINEERING C PROVENIENTES DEL FINANCIAMIENTO DE GRAN VOLUMEN Y		

RESUMEN EJECUTIVO:

En el marco de la cooperación entre los Gobiernos de la Bolivariana de Venezuela, se suscribió en noviembre del conformación del Financiamiento de Gran Volumen y Largo Pl por objeto la ejecución financiera de proyectos y programas vir de salud, infraestructura, educación, agricultura y otras.

En este sentido, el Ejecutivo Nacional aprobó a través del Punt
SEISCIENTOS SESENTA Y SIETE MILLONES NOVE
OCHOCIENTOS NUEVE DOLARES DE LOS ESTA

A pesar de los continuos desembolsos, en enero del 2011 la obra sufrió una primera paralización

armando.info

armando.info

CUENTA ■ INFORMACI

Recomendaciones:

Se recomienda al Directorio Ejecutivo de Bandes, instruir a Desarrollo realizar los trámites técnicos, administrativos y legales en Venezuela (IFE) un financiamiento por la cantidad de **SEISCientos NOVECIENTOS CUARENTA Y TRES MIL OCHOCIENTOS UNIDOS DE NORTEAMERICA (US\$ 667.943.809,16)** para el Ferrocarril Ferroviario Tinaco – Anaco construido por la empresa China FGVLP. Los recursos que serán financiados por el FGVLP.

Vº Bº Consultoría Jurídica	Vº Bº Vicepresidenta Ejecutiva		
Presentante (Firma y Sello): Pablo J. González Gerente Ejecutivo de Fondos para el Desarrollo	Se somete a consideración del Presidente		
	Aprobado	Negado	Diferido
	Firma y Sello: Edmée Betancourt de Garza Presidenta		

A pesar de los continuos desembolsos, en enero del 2011 la obra sufrió una primera paralización

En 2011, la Gerencia Ejecutiva de Fondos para el Desarrollo del Banco de Desarrollo Económico y Social de Venezuela (Bandes) aprobó, a través del Punto de Cuenta N°VT009-11, un tercer desembolso por 667 millones de dólares para la continuación de las obras del tramo Ferroviario Tinaco-Anaco. La asignación también quedó reflejada en la *Memoria y Cuenta* del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en 2011.

En el mismo documento, pero correspondiente a 2012, se refleja otro desembolso de casi 598 millones de dólares destinado al avance de la obra. El ministerio detalló en su informe que, mientras la ejecución financiera del proyecto se había cumplido en su totalidad con respecto a lo previsto durante ese periodo, el avance físico apenas alcanzó un 5,62 por ciento.

A pesar de los desembolsos, en enero de 2011 la obra sufrió una primera paralización. Trabajadores de diferentes tramos denunciaron públicamente que en diciembre de 2010 la ferroviaria Crec había firmado los cheques de liquidación de casi todo el personal obrero, argumentando la inminente suspensión de la obra por falta de recursos.

Los líderes sindicales Hermis Ramírez, dirigente local del Frente Socialista Unido de Trabajadores de la Industria de la Construcción, Madera y Sistemas Ferroviarios de Venezuela (Fsutcv), y Jhon Vargas, del Sindicato Nacional de Obreros Venezolanos de la Industria de la Construcción Sistema Ferroviario y Afines (Sovica), relataron entonces que “los gerentes de la empresa alegaron que el gobierno nacional les entregó en 2009 solo 800 millones de dólares para iniciar la obra y para diciembre de 2010 ya habían gastado 1.200 millones de dólares. Dijeron que por esta causa tuvieron pérdidas económicas y no podían seguir construyendo el tramo utilizando su capital”.

Recursos Transferidos

Nombre del Proyecto	Fuentes de Financiamiento (En Bolívars Fuertes)					
	LEEA	FONDEN	FONDESPA	FCCV	BANAVIH	INDEPENDIENTE
Sistema Ferroviario Central "Ezequiel Zamora". Tramo Puerto Cabello – La Encrucijada	29.346.725,00	843.083.448,11	23.397.210,00	2.976.101.693,00	56.035.124,00	107.050,00
Puerto Cabello – Barquisimeto – Yaritagua - Acarigua				86.801.178,00	3.298.728,00	70.022,00
Chaguaramas - Las Mercedes - Cabruta		5.878.688,00		30.044,00		
San Juan de los Morros - Dos Caminos – Calabozo - San Fernando de Apure		4.875.335,00	2.462.021,00	775.665,00		
Cúa – La Encrucijada				1.572.790,00		
Tinaco - Anaco				881.042.745,00		2.488.105,00

En los documentos Memoria y Cuenta del Ministerio de Transporte en 2011 y 2012 se reflejan los desembolsos

- Túnel Bárbula 2 (Sentido V2-V1): Excavación y proyecto primario.
- Túnel San Diego 2: Revestimiento de bóveda.
- Viaducto VB1-5: Lado sur armado de acero para construcción superior, tablero N° 26.
- Viaducto VA1-1: Montaje de vigas en el 17 entre pilas

Logro

Eje Norte Llanero Tramo Ferroviario Tinaco - Anaco. Con ejecución de **Dos Mil Quinientos Setenta y Tres Millones Quinientos Mil Bolívars Exactos (Bs. 2.573.580.000)**, se obtuvo un avance 100% y físico global de 5,62%

[En los documentos Memoria y Cuenta del Ministerio de Transporte en 2011 y 2012 se reflejan los desembolsos](#)

El entonces representante legal de Crec en Anaco, Tomás Aguilera, confirmó a los trabajadores que las labores estaban suspendidas, pero no por deuda sino porque se retomaron las conversaciones entre China y Venezuela para establecer nuevos lineamientos.

En una entrevista en el canal Televen de junio de 2013, el presidente del Ife, Francisco Torrealba, admitió que el gobierno venezolano debía 400 millones de dólares a los chinos. Ese año, la *Memoria y Cuenta* del Ministerio de Transporte reflejó que la obra no recibió recursos en 2013 y que hasta el año anterior apenas había avanzado 31%.

En 2014 el Ministerio de Transporte dijo que entre los obstáculos presentados para el avance de los trabajos, destacaban las variaciones de precios de los insumos financieros y los requerimientos financieros de los proyectos por encima de las posibilidades reales de financiamiento en el año, y además que la ejecución de las obras de los diferentes tramos se ha visto afectada motivado a que no se han honrado los compromisos contractuales con varias empresas contratistas. En una visita a Venezuela en junio del 2014, el presidente de China Railway International Group (CRIG), Gan Baixian, pidió la pronta solución de las dificultades financieras del proyecto del ferrocarril Tinaco Anaco, durante una reunión de la Comisión Mixta de Alto Nivel Binacional.

Obstáculos del Ejercicio Fiscal 2014

Presupuestarios

- Las partidas presupuestarias de las obras se debieron a la ejecución, según las disponibilidades financieras y las variaciones de los insumos.

Financieros

- Requerimientos financieros de los proyectos por encima de las posibilidades reales de financiamiento en el año, por lo que el Organismo tomó medidas, con el objeto de no retrasar de manera importante las obras.
- La ejecución de las obras de los diferentes tramos se ha visto afectada motivado a que no se han honrado los compromisos contractuales con varias empresas contratistas.

El Ministerio de Transporte advirtió en el informe del 2014 que la ejecución de las obras se han visto afectada motivado a que no se han honrado los compromisos contractuales con varias empresas contratistas.

Entre 2011 y 2014 el desarrollo de la obra vivió intermitencias de paralización y reactivación. En 2012, el entonces alcalde del municipio Anaco en el estado Anzoátegui, Francisco Solórzano,

anunciaba que la construcción del tramo ferroviario que correspondía a dicho municipio se reiniciaría en 2013, con fecha de culminación para el 2016, admitiendo de paso que «ha ido a bajo ritmo».

Pero esa reactivación local nunca sucedió. Al ser consultado para este reportaje, el gobernador del estado Anzoátegui desde 2017, el opositor Antonio Barreto Sira, aseguró que el gobierno central no había tomado hasta entonces ninguna iniciativa para discutir una posible reactivación de la obra ni tampoco una investigación por los recursos perdidos.

Cinco años después de la paralización definitiva, la obra se encuentra abandonada y en algunos tramos está siendo desmantelada, según aseguró el ex diputado de la Asamblea Nacional, Carlos Andrés Michelangeli, quien realizó una gira por el interior del estado Anzoátegui en enero de 2021. «El campamento ubicado en Anaco está abandonado, deteriorado, y destruido por el vandalismo», afirmó.

armando.info

2. LAS NOTICIAS DE COJEDES /REGIONALES/ Lunes 14 de Marzo del 2016



Así mostraron en fotos por diferentes medios la colocación de los primeros rieles del ferrocarril Tinaco – Anaco (ahora devastado y abandonado para pérdida de la nación).



Un cementerio de hierro y estructuras caídas en el campamento donde iba a construirse la estación Tinaco del tren Tinaco-Anaco.



Estas estructuras de concreto que iban a ser colocadas se encuentran abandonadas en el sitio, son pérdidas millonarias para la nación.



Abandonad

LA OBRA QUE DEBIÓ Ruina y deva del Ferro

ALEXANDER OLVERA

FOTOS: CÉSAR HURTADO

San Carlos, marzo 10.- Desidia, apatía y falta de gobierno es la imagen desoladora que se aprecia al llegar al campamento de la vía férrea conocida como Tinaco-Anaco, que está ubicada en las afueras de Tinaco en el estado Cojedes. El hampa desvalijó el lugar y lo que hoy exhibe es un panorama dantesco.

Este tramo del ferrocarril iba desde Tinaco hasta la población de Anaco, en el oriente del país, con una extensión de

El medio de comunicaci3n local, Las Noticias de Cojedes, rese1a el desvalijo del campamento ubicado en Tinaco en el a1o 2016

Rafael Aponte, miembro regional del partido Avanzada Progresista -tambi3n de oposici3n- en el estado Cojedes, cont3 que los campamentos en los poblados de El Pao y Tinaco fueron abandonados hace al menos cinco a1os y que 1de all1 se llevaron hasta la loza de los pisos, no qued3 nada1.

Ambos voceros pol1ticos coinciden al se1alar que la debacle se aceler3 a principios del 2015, cuando los directores chinos del proyecto se fueron sin hacer ruido.

Al reflexionar sobre el fracaso del ferrocarril, algunos estudiosos chinos argumentaron que los matices pol1ticos del proyecto revelaban su imprudente l1gica econ3mica.

1La experiencia de China con los trenes de alta velocidad indica que las rutas m1is viables son las que conectan 1reas metropolitanas y tienen un suministro el3ctrico estable. Esas condiciones no se daban en Venezuela1, escribi3 Haibin Niu, investigador del Centro de Pol1ticas de los BRICS, en el libro [Construyendo el desarrollo para una nueva era](#) sobre infraestructura china en Am3rica Latina, editado por los investigadores Enrique Dussel, Ariel Armony y Shoujun Cui.

Como m1nimo, argument3 Niu, se aprender1an lecciones: 1El caso del ferrocarril en Venezuela ense1a a las empresas chinas que la mejor manera de conseguir una inversi3n exitosa en el extranjero es seguir un proceso comercial tradicional y seguir el sentido com3n financiero1.

Una Babel inoperante

Las otras caras feas del inconcluso Ferrocarril Tinaco-Anaco fueron la supresi3n de las leyes laborales nacionales y el impacto ambiental de la obra de la Crec. Ambas realidades quedaron plasmadas en un informe interno presentado el 4 de agosto del 2010 por Franklin P1rez Colina, presidente del Instituto de Ferrocarriles, al Ministro del Poder Popular para Transporte y Comunicaciones de la 1poca, Francisco Garc1as, en el que explicaba la 1problem1tica existente en la construcci3n del sistema ferroviario eje norte llanero Emiliano Ar1valo Cede1o, tramo Tinaco-Anaco1.

El autor del documento denunciaba que el personal de Crec no se apegaba a las normativas venezolanas de construcci3n y se negaba a contratar empresas venezolanas, que hubieran permitido ejecutar los proyectos de manera m1is expedita. Aquellas que fueron subcontratadas por la empresa china, insisti1a el reporte, no contaban con los equipos necesarios para realizar los trabajos con buen rendimiento.

En el acuerdo entre Crec y el Ife qued3 permitida la contrataci3n de personal chino para las obras, algo que se volvi3 usual en la mayor1a de los proyectos binacionales. [A menudo, las cl1usulas contractuales](#) de los proyectos de cooperaci3n sinovenezolana estipulaban de manera expl1cita la suspensi3n de la normativa laboral venezolana no solo para abrir paso a esa posibilidad, sino para implantar modalidades de remuneraci3n y horarios propios de la usanza y legislaci3n chinas.

"La problemática" by [ArmandoInfo](#) on Scribd

Pero esa licencia, según recogió Páez Colina en su informe, se tradujo en otro nudo gordiano. La comunicación no fluía bien. Sobre el terreno no había traductores técnicos que permitieran el entendimiento ni en las reuniones de discusión sobre los proyectos específicos ni con el personal obrero en campo. A los ingenieros se les hablaba en chino y los planos, por ejemplo, eran presentados por Crec al personal venezolano en idioma mandarín.

Se han incrementado los reclamos violentos, desafiantes y fuera de orden por parte del personal chino hacia el personal venezolano por la negativa de tener un traductor en el campo que trabaje para la debida comunicación del caporal chino con los obreros, muchos enfrentamientos entre ellos, señala el informe.

Además de ello, durante el desarrollo de la obra proliferaron las denuncias de incumplimiento de contrato y de normas laborales. En varias ocasiones los trabajadores se declararon en huelga de brazos caídos, a fin de exigir la cancelación de pasivos laborales y mejoras salariales.

De acuerdo al mismo reporte, el personal chino responsable de los diferentes tramos restaba importancia a las recomendaciones en materia de cumplimiento de beneficios contractuales. El salario de los trabajadores (obreros y empleados tanto administrativos como profesionales) en los diferentes tramos, son diferentes por falta de un tabulador. Se le paga de acuerdo al criterio del jefe del campamento (!) la contratación de las sub empresas la hacen fraccionada y no se reconocen la variación de precios en la mano de obra [sic], haciendo caso omiso al decreto presidencial del aumento salarial del 1 de mayo, advirtió Páez Colina.



Durante el desarrollo de la obra proliferaron las denuncias de los trabajadores por incumplimiento de contrato y de normas laborales. Foto: CRECV

Por su parte, los sindicatos denunciaron en reiteradas oportunidades que la empresa violaba la legislación laboral, sobre todo en lo referente a la duración de la jornada de trabajo y a las horas extraordinarias. “La empresa China Railway Engineering Corporation (Crec) viola casi el 70% de los beneficios contractuales, no cancela el servicio de clínicas, farmacia, tiempo de viaje, bonos de fines de semana ni tampoco los ajustes del bono de alimentación”, señalaron los trabajadores a medios

de comunicaci3n locales en agosto de 2014. Denunciaron que en varias ocasiones se habÃan sentado a dialogar con los representantes de la contratista asiÃtica, quienes alegaban que no podÃan otorgar esos beneficios porque sÃlo tenÃan para pagarles las semanas de trabajo y nada mÃs.

â??Esta compaÃa incumple la contrataci3n colectiva y la Ley OrgÃnica del Trabajo. Estamos cansados de esta reiterada violaci3n de los derechos de los trabajadores. Si ellos no se ponen al dÃa, esa obra no va a continuar y se va a retrasar mucho mÃs de lo que ya estÃâ, amenazaban entonces los dirigentes sindicales a nombre de 200 trabajadores del tramo en construcci3n entre Aragua de Barcelona y Anaco.

RÃo taponado y desechos tÃxicos

Por Ãltimo, un apartado especial en el informe dirigido al presidente del Instituto de Ferrocarriles enumerÃ la lista de irregularidades en las que incurriÃ la Crec en el aspecto ambiental.

[Sin permisos ambientales](#) by [ArmandoInfo](#) on Scribd

En el campamento instalado en Tinaco, estado Cojedes, resultÃ -segÃn el informe- â??afectado el cauce del rÃo Pao, por la colocaci3n de material vegetal que obstruyÃ el cauce, incumpliendo con el Decreto 2220 de la Ley de Ambiente que dicta las normas para regular las actividades capaces de provocar cambios de flujo, obstrucci3n de cauce y problemas de sedimentaci3nâ. Asimismo, explicÃ que â??el mal manejo de desechos peligrosos generados en la obraâ produjo un derrame de combustible, â??ocasionando contaminaci3n en los suelos sin que se aplicaran las medidas correctivas necesarias para el casoâ.

Tras una investigaci3n administrativa del 2010, la Divisi3n Ambiental Estatal determinÃ que las empresas subcontratadas por la Crec no contaban con el Registro de Actividades Susceptibles de Degradar el Ambiente, requisito indispensable para toda empresa responsable de generar, manejar y transportar material peligroso en el territorio nacional. Parte del acuerdo establecido con la estatal para mitigar el impacto era contratar a otra empresa que atendiera la situaci3n. Sin embargo, al momento de presentar el informe del Instituto de Ferrocarriles aÃn no se habÃa cumplido tal compromiso.

El rÃo Tiznado, en el estado GuÃrico, tambiÃn resultÃ afectado porque montaron una planta de premezclados de concreto a apenas 135 metros de distancia de la orilla. Desde allÃ arrojaban agregados de concreto que afectaron la presa RÃo Verde. Por otro lado, la empresa a travÃs de sus subcontratistas deforestÃ diversas Ãreas sin realizar los obligados inventarios y sin la debida autorizaci3n del Ministerio de Ambiente. Derribaron ejemplares de especies valiosas como robles, araguaneyes, cedros y acapros.

â??El incumplimiento de la obra y las distintas denuncias por violaci3n de las leyes laborales y ambientales no frenaron las contrataciones con la Crecâ.

No es el único proyecto de Crec que ha tenido fuertes cuestionamientos ambientales en América Latina. Una filial, China Railway Eryuan Engineering Group (Creec), consideraba viable construir un ferrocarril interoceánico entre Brasil y Perú atravesando ecosistemas amazónicos sensibles y una reserva indígena porque la topografía era preferible. Uno de sus ingenieros [declaró en una audiencia](#) en el Congreso de Brasil: "Dicen que la geología puede ser un obstáculo. Pero la geología es aún más compleja en China, lo que ha hecho que la tecnología china de construcción de ferrocarriles sea más refinada". Esa obra continúa en discusiones.

El incumplimiento de la obra en Venezuela y las distintas denuncias por violación de las leyes laborales y ambientales no frenaron las contrataciones con la Crec por parte del Gobierno venezolano. En 2018 la Vicepresidenta Ejecutiva de Venezuela, Delcy Rodríguez, firmó en China nuevos acuerdos como parte del denominado Plan de Recuperación, Crecimiento y Prosperidad Económica.

Entre ellos un contrato con China Railway No. 10 Engineering Group Co. Ltd., filial de la Crec, para impulsar la producción de hierro y oro en Venezuela. Rodríguez fue recibida en Beijing por el Embajador chino en Venezuela, Li Baurong, y sostuvo reuniones con el ministro He Lifeng, presidente de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (CNDR) que es el máximo órgano de planeación en China, con la finalidad de "consolidar y expandir la cooperación entre nuestros países", escribió Rodríguez en su cuenta en la red social twitter el 10 de septiembre de 2018.



Tras años de abandono, apenas pueden distinguirse los túneles construidos para el ferrocarril Tinaco-Anaco a la altura de El Sombrero, en las llanuras del estado Gu rico.
Foto: Archivo / Armando.info

Cuatro días después, el presidente de Venezuela, Nicolás Maduro viaj  a China, para participar en la clausura de la XVI Reunión de la Comisión Mixta de Alto Nivel China-Venezuela (CMAN), donde se firmaron 28 nuevos acuerdos en los ámbitos de la energía, la minería, la agricultura, la industria, la ciencia y la tecnolog a.

No es claro si ese nuevo contrato incluye alguna referencia al anterior que abandonaron, o por qué, después de haber invertido millones de dólares, solo se cuenta con 41 kilómetros.

Cuando todo comenzó, en marzo del 2009, el entonces embajador Zhang Tuo le dijo a Chav z en Gu rico que quería â  dar gracias, un profundo agradecimiento al gobierno venezolano, al señor Presidente, y tambi n al ministro de Infraestructura, por la confianza depositada en nuestra empresa CREC, porque yo puedo asegurarle que usted ha tomado una decisión acertada  . El tiempo no le dio la razón.



*Esta investigación tuvo su origen en un grupo de documentos que obtuvo Armando.info (Venezuela), que procesó y analizó en alianza con el [Centro Latinoamericano de Investigación Periodística](#) (CLIP) y con reportería adicional de [Diálogo Chino](#).

Fecha de creación

2021/03/03

armando.info