



La Fuerza Aérea compró los Y8 chinos a un precio que nadie entendió

Descripción

"Estos aviones salieron de China, cruzaron África, pasaron por Brasil y aterrizaron en Maracay". Así describía Hugo Chávez la ruta de dos cuatrimotores Y8 que habían aterrizado la noche anterior en la Base Aérea Libertador, a unos 100 kilómetros al oeste de Caracas.

Era noviembre de 2012. Chávez venía de ganar, un mes antes, el que sería su último certamen electoral. Le quedaba poco futuro y tal vez lo sabía. Apenas un mes después iba a ofrecer su alocución pública final para dejar designado como sucesor a Nicolás Maduro y salir a La Habana a luchar por su vida.

Pero en esta ocasión tenía algo que celebrar y compartir con su gente.

"Los gringos no nos querían vender los repuestos para los Hércules. ¡No teníamos aviones casi!", se oía la voz *en off* del comandante en la [cadena de radio y televisión](#). Un video sobre de la llegada de las aeronaves corría en las pantallas. Las imágenes no eran nítidas; la grabación, de calidad casera, poco podía revelar en la oscuridad de la noche aragüeña. Eso no le iba a quitar a Chávez la oportunidad de construir una historia, sin embargo.

"¡Y allí vinieron los chinos, volando!", dijo.

Lo que relató entonces fue lo que el discurso oficial definía como una nueva victoria de la revolución y el internacionalismo ante otra maniobra artera del enemigo imperialista, en su intento por ahogar a la Venezuela soberana.

Pero detrás de la épica del relato presidencial latía la cruda realidad. La compra de los Y8, unos aviones de transporte táctico destinados a reforzar o sustituir la añosa flota de los Hércules C130 en servicio desde 1971, fue el resultado de unas negociaciones enmarañadas por unos montos finalmente caprichosos para el pago de los aparatos, soporte técnico y sistemas.



Los C-130 son parte de la flota de la aviación militar venezolana desde 1971. Foto: Aviación Militar Bolivariana

El devaneo opaco de un diferencial cambiario, cartas de reclamos de ida y de vuelta entre funcionarios venezolanos, quejas de las autoridades chinas y la observación silenciosa del mayor general Giuseppe Angelo Yoffreda Yorio -un oficial de la Aviación Militar que ya entonces centralizaba las compras de armas y equipos, antes de que pasara a manejar todas las compras internacionales del Estado venezolano-, fueron algunos de los ingredientes de esa trama, hasta ahora desconocida.

Sin embargo, documentos del gobierno venezolano obtenidos por **Armando.info** y analizados para la serie *El Joropo del Dragón* en alianza con el Centro Latinoamericano de Investigaciones Periodísticas (Clip), y el apoyo de Diálogo Chino, permiten por primera vez exponerla a la luz pública.

El Joropo del Dragón es un proyecto de reportería del que la presente es la segunda entrega. A partir de una filtración de documentos del período 2009-12, cuando Hugo Chávez suscribió múltiples acuerdos de cooperación económica y técnica con la República Popular China, bosqueja cómo se

gestó la relación singular de subyugación del liderazgo de la autodenominada Revolución Bolivariana con sus aliados y patrocinantes de la superpotencia mundial emergente.

Una buena tasa de ascenso

Giuseppe Yoffreda es una de las figuras impertérritas en el vaivén constante de fidelidades quebrantadas que ha sido el chavismo. Su táctica durante 18 años ha sido mantener un bajo perfil público -a pesar de su intensa rotación en cargos del Estado- y la filiación consecuente tanto con Chávez como con Nicolás Maduro.

Aunque nunca piloteó un avión -su especialidad es la de Comunicaciones- se trata de un funcionario que consiguió dirigir corporaciones, ministerios y embajadas sin impedimentos, sustentado por su proximidad a los jerarcas. Entre las cúspides de su historia estuvo su gestión como presidente en la [Venezolana de Exportaciones e Importaciones C.A. \(Veximca\)](#), encargada primero del abastecimiento de armas y de equipos de guerra para Venezuela, y luego de toda la procura del Estado venezolano, labor a la postre recogida por Corpovex, también presidida en un primer momento por Yoffreda.

“A él lo designan por su relación directa con José David Cabello [*en aquellos años, director del Instituto Autónomo Aeropuerto Internacional de Maiquetía, ministro de Infraestructura y director del Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria, además de hermano del número dos del chavismo, Diosdado Cabello*]. Eran extremadamente amigos y estudiaron juntos en la Universidad [*Nacional Experimental*] de las Fuerzas Armadas (Unefa)”, recuerda el general Hebert García Plaza, exministro de Transporte Acuático y Aéreo y de Alimentación y ahora una de las voces emblemáticas del chavismo disidente en el exilio. “Él es el que crea el Inac (Instituto Nacional de Aeronáutica Civil). La creación de Veximca tuvo el propósito de centralizar, como compañía dependiente de la vicepresidencia de la República, las compras militares, especialmente a Rusia y Bielorrusia”.

En 2008, Hugo Chávez firmó el decreto 6.169 de fundación de Veximca, anunciado el 17 de junio de ese año en la *Gaceta Oficial* número 38.954. En el documento quedó asentado que la empresa dependería de la Vicepresidencia de la República, entonces al mando de Ramón Carrizales, otro jerarca militar del chavismo.



Yoffreda (en la foto, a la izquierda) ha sido funcionario de confianza durante los gobiernos de Hugo Chávez y de Nicolás Maduro. El más reciente es de embajador de Venezuela en Catar. Foto: Minci

"[Yoffreda] ha sido el único comandante general de la Aviación Militar que, sin ser piloto, ha llegado a esa posición" completa la abogada Rocío San Miguel, presidenta de la organización no gubernamental Control Ciudadano, que se dedica al seguimiento de las fuerzas armadas. "Su estelaridad comienza, sin duda, después de los sucesos de abril de 2002 [*cuando Chávez fue depuesto de la presidencia durante 48 horas por un golpe*], al asumir el cargo de director general del Servicio Coordinado de Transporte Aéreo del Ejecutivo Nacional (Sata). Allí también es cuando comienza una relación sólida con Diosdado Cabello, que se ha hecho más sólida en 18 años", explica.

La necesidad tiene cara de avión

Veximca quedó a cargo de la adquisición de equipos y toda la dotación militar que, entonces y de acuerdo a la narrativa oficial, eran prioridad. No eran pocos: el de Chávez era un gobierno

esencialmente militar que, además, empezaba a sentir la amenaza cierta de una posible confrontación armada contra enemigos externos. Para atender la prioridad se destinaron recursos del Fondo Conjunto Chino-Venezolano, creado en 2007.

Un informe de 2013 de Control Ciudadano acerca de la adquisición de armas y de equipos militares durante el lapso 2005-2012 explica que la génesis de los acuerdos de Venezuela con China y Rusia comenzaron “a mediados de la década pasada, [cuando] el presidente Chávez rompió totalmente los nexos militares con Estados Unidos. Washington reaccionó dictando una resolución prohibiendo la venta y transferencia de armamento y tecnología militar norteamericana a Venezuela, la cual entró en vigencia el 1 de octubre de 2006”.

“En consecuencia, el gobierno venezolano, aparte de sus motivaciones de índole política e ideológica, a partir de entonces recurre a sus nuevos aliados estratégicos, particularmente China y Rusia, para obtener nuevos suministros para su Fuerza Armada Nacional”, añade el informe.

Ciertamente, el propio Chávez declaró por ese entonces que “como a Venezuela la vamos a convertir en una potencia económica, social, moral, económica, tecnológica, requiere la capacidad de defensa y, gracias a Dios y la revolución, contamos con países amigos como China, la China socialista y revolucionaria”.

armando.info



Los primeros Y8 llegaron pocas semanas después de las elecciones del 7 de octubre de 2012 Foto: Aviación Militar Bolivariana

Los resultados de aquellas negociaciones, con Veximca como intermediario, cristalizaron por primera vez en 2008 con la compra a China de los aviones a reacción de entrenamiento y apoyo táctico K8 Karakorum.

Pero la lista de compras no se había agotado. Tres años después se requirió de un sustituto para el Hércules C130, fabricado por la estadounidense Lockheed y vetusto pilar del grupo número 6 de la Aviación Militar; esas aeronaves habían sido renovadas recientemente en Francia en lo que respecta a la aviónica, pero la flota ya acumulaba un historial de servicios muy largo. De hecho todavía hoy algunos vuelan, muy disminuidos y, según versiones de distintas fuentes, bajo mantenimiento de personal iraní.

Así que en 2011, el mismo año en que Chávez, desde Cuba, anunció que padecía un cáncer que finalmente lo liquidó, se dio luz verde para la búsqueda del reemplazo. La Fuerza Aérea opinaría;

Chávez decidiría; y Veximca compraría.

El wok cambiario

Entender la sucesión de hechos entre enero y mayo de 2011 en torno a la compra de los aviones chinos requiere, ante todo, perfilar quién era quién en aquel entonces y en aquella trama.

Además de Yoffreda como director de Veximca, estaban Jorge Giordani como ministro de Planificación y Finanzas; Rocío Maneiro, embajadora de Venezuela en la República Popular China; Edmée Betancourt de García, presidenta del Banco de Desarrollo Económico y Social de Venezuela (Bandes); Carlos José Mata Figueroa, ministro de Defensa; y Elías Jaua Milano, vicepresidente de la República.

Todo comenzó con un punto de cuenta (el documento oficial en el que se expuso el proyecto de adquisición de los aviones, sus características y sus costos y que, luego, firmó Chávez para su aprobación) del 21 de enero, al que tuvo acceso **Armando.info** para esta publicación.

En el documento, Giordani planteaba a Chávez la creación de un fondo especial de desarrollo para los proyectos del Ejecutivo Nacional, que se podía concertar con China.

Giordani recomendaba que “los recursos financieros que se destinen al Fondo provengan de los aportes de los entes ejecutores fundamentalmente de proyectos apalancados por el Financiamiento de Gran Volumen y Largo Plazo (FGVLP), Fondo Conjunto Chino Venezolano (FCCV) y otros fondos que se identifiquen, previa aprobación del Comandante Presidente”.

armando.info



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA DEFENSA**

PUNTO DE CUENTA AL COM REPÚBLICA BOLIV

**CUENTA N°
062-11**

Presentantes:

**G.J. Carlos José Mata Figueroa
Ministro del Poder Popular para la Defensa.**

**Eliás Jaua Milano
Vicepresidente Ejecutivo de la República B
Venezuela**

ASUNTO:

**Evaluación preliminar para l
Transporte ANTONOV AN-74 y
Y-8 (Chino) y el soporte
operación.**

ARGUMENTACION:

**Se somete a la consideración
Presidente de la República E**

[El 22 de febrero de 2011 Chávez firmó la aprobación para la compra de los aviones chinos](#)

armando.info

armando.info



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA DEFENSA

PUNTO DE CUENTA AL COM. REPÚBLICA BOLIV.

**CUENTA N°
062-11**

Presentantes:

GJ. Carlos José Mata Figueroa
Ministro del Poder Popular para la Defensa.

Elias Jaua Milano
*Vicepresidente Ejecutivo de la República B
Venezuela*

CUADROS DESCRIPCIÓN

AVIÓN DE TR

PLANTEAMIENTO	CANTIDAD	COSTO UNITARIO USD
1° Escenario	8	27.000.00
2° Escenario	6	

[El 22 de febrero de 2011 Chávez firmó la aprobación para la compra de los aviones chinos](#)

armando.info

armando.info



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA DEFENSA

PUNTO DE CUENTA AL COM REPÚBLICA BOLIV

CUENTA N°
062-11

Presentantes:

*G.J. Carlos José Mata Figueroa
Ministro del Poder Popular para la Defensa.*

*Eliás Jaua Milano
Vicepresidente Ejecutivo de la República B
Venezuela*

flota existente en la Aviación

*B. Aprobar los recursos neces
Aviones de Transporte AN-1
través de la **COMPAÑÍA E**
más el soporte logístico r
reemplazar la flota existente
Industrias Aeronáuticas
(CONVIASA).*

*Dichos recursos serán ad
"VENEZOLANA DE EXPORTA*

[El 22 de febrero de 2011 Chávez firmó la aprobación para la compra de los aviones chinos](#)

Con la aprobación de ese fondo comenzó el vaivén de propuestas y de proyectos. Entre estos, el punto de cuenta firmado por el ministro de Defensa, Mata Figueroa, y por el entonces vicepresidente, Jaua Milano, que planteaba la adquisición de ocho aviones Antonov 74 y ocho Antonov 148, de fabricación ucraniana; para transporte y logística militares los primeros, y para reforzar la flota comercial de la estatal Conviasa los segundos. Para reforzar las capacidades de transporte militares, también contemplaba los Y8 de fabricación china.

No se conocen los detalles técnicos, comerciales y políticos por los que la escogencia se decantó en definitiva por el Y8. Se trata de una aeronave fiable, probada en miles y miles de horas de vuelo, pero de diseño anticuado y desempeño limitado. Se caracteriza por su [morro acristalado de observación](#), un detalle propio de los aviones de entre fines de la II Guerra Mundial y comienzos de la Guerra Fría: de hecho, se deriva del Antonov 12, un aparato soviético de los años 50. Los chinos copiaron el modelo de sus ex aliados rusos sin pudor, hasta que presentaron su propia versión en 1974. Desde entonces siguen fabricando infinidad de versiones mejoradas. A Venezuela se vendieron unidades del Y8 F200W, un modelo de serie para la exportación cuyo fuselaje mide un par de metros más que el regular.

Rocío San Miguel, de Control Ciudadano, explica: “Nunca se adquirieron los Antonov porque tienes que hacer estudios para decidir cuál sistema es más idóneo... Aunque con Chávez la cosa no funcionaba racionalmente. El Y8 es un avión robusto, económico en comparación con otros aviones de transporte en el mercado. Son excelentes unidades. El problema es cuando comienzas a negociar, pues no se trata sólo de los aviones sino de la adquisición de logística, armamento, entrenamiento, adecuación de instalaciones, etcétera”.

En un documento titulado *Punto de cuenta al comandante presidente*, con fecha 22 de febrero de 2011, Chávez firmó la aprobación de la compra. Se lee en manuscrito: “Por ahora, sólo apruebo la adquisición de ocho aviones Y8, para lo cual debe incluirse este proyecto en el Financiamiento de Gran Volumen con China”, escribió Chávez en el renglón de comentarios, en el que también apostillaba: “Pago en Renminbi”, aludiendo al nombre oficial de la moneda china, cuya unidad es el yuan.

Pero también en el documento se asentaba que el precio establecido por unidad era de 27 millones de dólares. No se sabe de dónde Chávez sacó esa cifra. Pero de allí en adelante sería motivo de numerosos malentendidos que amenazaron con echar por tierra el negocio.

En febrero de 2011, la tasa internacional de cambio establecía que un dólar americano [fluctuaba entre 6,55 y 6,6 renminbis chinos](#). El Banderas financió, como quedó asentado en el convenio de asistencia para Veximca, “hasta 352.889.079,35 dólares americanos”. Además de los 216 millones de dólares por los ocho aviones, fueron aprobados los fondos adicionales para “soporte logístico necesario (que incluye entrenamiento)”, que completan esos 352 millones. El excedente en el apartado de soporte y entrenamiento de 136 millones de dólares, equivale a lo que habrían costado, con el precio unitario detallado en el punto de cuenta, otros cinco Y8 (según expertos, en este tipo de transacciones es en ese margen de extras por soporte técnico donde se suelen colar los pagos irregulares, cuando los hay). Según el documento, estos fondos debían ser administrados por Veximca.

En mayo de 2011 el Bandes aprobó el primer desembolso que debía ser administrado por Veximca

El pago tenía como beneficiario a China National Aero-Technology Import & Export Corporation (Catic), una empresa estatal que comercializa los aviones producidos por el conglomerado aeroespacial y de defensa Aviation Industry Corporation of China (Avic), que también es estatal. “Es una empresa que ha operado por cuatro décadas, que ofrece diversidad en el rubro aéreo. Está diseñada para la exportación y viene proveyendo a los chinos y a muchos mercados importantes del mundo”, explica Andrei Serbin Pont, analista internacional y director de Coordinadora Regional de Investigaciones Económicas y Sociales (Cries).

La empresa china celebró el contrato con el gobierno venezolano. “Se trata de un nuevo enfoque adoptado por Catic para la comercialización de aviones. En el futuro, no escatimaremos esfuerzos para abrir el mercado internacional y hacer volar más aviones Y8 al mundo”, [dijo](#) su presidente, Ma Zhiping, a la prensa china.

Regateo chino

En marzo de 2011, cuando ya era un hecho la aprobación del proyecto, el ministro Giordani comenzó el intercambio epistolar con los encargados asiáticos de la negociación: Zhang Ping, representante de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China (CNDR), que es el máximo órgano de planeación en China, y Chen Yuan, entonces presidente del Banco de Desarrollo de China (e hijo de Chen Yun, uno de los llamados ‘ocho *inmortales*’ del Partido Comunista chino, y junto con Mao Zedong, uno de los *Cinco Grandes* de la Guerra Civil de ese país, transcurrida entre 1927 y 1950).

En una de esas cartas, primero, Giordani anunció que Hugo Chávez había aprobado el proyecto. Unas líneas después, iba al grano con el asunto monetario: “El monto asignado por el Comandante Presidente con cargo al Financiamiento de Gran Volumen y Largo Plazo (FGVLP) fue de: 352.889.079,35 US\$, pagaderos en moneda Renminbi, que equivalen a 2.317.316.717,37 RMB, según el tipo de cambio de 6,5667 RMB/USD del día 22 de febrero de 2011”.

armando.info



II.2.CH4.E1 No. 554

Asunto:
Aviones
Soporte L

armando.info

Estimada Presidenta,

Tengo a honra dirigirme a usted en referencia al proyecto "Adquisición de Y8F200W y el Soporte Logístico para la lista de los 14 proyectos confirmados por la Comisión Nacional de Desarrollo y encuentra anexa a mi Nota al ciudadano No. 551 del 24 de mayo 2011, cuya copia le he enviado a usted, Presidenta, vía correo electrónico personal.

Es el caso que hoy, tanto la CN
CATIC, **Yang Ying**, quien vino a solicitar mis buenos oficios ante E

[La insatisfacción por parte de los negociadores quedó evidenciado en las cartas entre Edmée Betancourt y Rocío Maneiro](#)

armando.info

armando.info



proyecto un tipo de cambio de
estadounidense, totalizando RMB 2
traduce en una disminución en el
32.924.551,10.

El Vicepresidente de CATIC, m
por las demoras que pueda acarrear
del proyecto, que tiene unos tiempo
con el Gobierno venezolano. Por su p
con el ánimo de facilitar la solución de
proyecto en el listado de confirmados
en dólares coinciden, tanto en el contr
del Ministro Giordani y es obvio que se
tasa de cambio en la mencionada No
error sea subsanado, para poder a
diferencia.

Sea propicia la ocasión para re
más alta y distinguida consideración.

Rocío Manó
Embajada

[La insatisfacción por parte de los negociadores quedó evidenciado en las cartas entre Edmée Betancourt y Rocío Maneiro](#)

Rocío Maneiro, la entonces embajadora de Venezuela en Beijing -ahora destacada en Londres-, entregó personalmente esa carta al representante de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China, Zhang Ping, el 8 de abril de 2011, según consta en otra carta de esta a Edmée Betancourt, presidenta para la fecha del Banco de Desarrollo de Venezuela (Bandes). Ambas misivas han sido revisadas por **Armando.Info**.

Al leer los documentos firmados por Giordani, Zhang Ping protestó por el tema cambiario. Ese fue el motivo real para otra carta, esta vez de Maneiro a Betancourt, fechada 26 de abril de 2011. En ella informaba sobre una inconformidad tanto por parte de Chen Yuan como de Yang Ying, vicepresidente de Catic, la empresa de suministro de aviones y equipos militares.

“El caso es que el monto del proyecto”, escribió Maneiro, “por contrato suscrito entre CATIC y VEXIMCA debe ser calculado en Renminbi a una tasa especificada en la Cláusula Tercera del mismo: RMB 6,66 por dólar estadounidense, para un total en el monto del contrato de RMB 2.350.241.268,47”. La cifra representaba un incremento de apenas 1,5% con respecto al monto anunciado por Giordani a las autoridades chinas. Así lo explicaba la propia Maneiro: “Sin embargo, en la comunicación oficial 1423 del ciudadano ministro Giordani a su homólogo Zhang Ping, la cual entregué en propia mano el 8 de abril 2011, se presenta para este proyecto un tipo de cambio de RMB 6,5667 por dólar estadounidense, totalizando RMB 2.317.316.717,37, lo que se traduce en una disminución en el monto del contrato de RMB 32.924.551,10”.

La pequeña discrepancia fue, sin embargo, fuente de inconformidades en la parte china.

Maneiro también alertó entonces de la “preocupación por las demoras que pueda acarrear esta diferencia en la ejecución del proyecto, que tiene unos tiempos acordados, comprometidos con el Gobierno venezolano”.

Respondiendo a la embajadora venezolana en China, Betancourt se atrevía a admitir que Chávez había incurrido en una omisión: “El Comandante aprobó la adquisición de los aviones por un monto de USD 352.889.079,35 sin indicar su monto equivalente en Renminbis ni una referencia de tipo de cambio para calcular dicha equivalencia”.

Detallaba además que, cuando se escribió el punto de cuenta que firmó Chávez, “no se disponía de una referencia oficial de la tasa de cambio renminbis-dólares americanos”.

En efecto, en el punto de cuenta que aprobó Chávez con su firma -ese documento del 22 de febrero de 2011- se habla sólo del monto total en dólares. No se fija una tasa específica para los renminbis. Esa ligereza fue el comienzo de aquella suerte de saltimbanqui cambiario en que se convirtió la compra de los ocho aviones.

Recordando el papel de Veximca en el convenio, de manera taxativa Betancourt especificó que en el convenio de asistencia técnico-financiera entre Bades y Veximca quedó claro por parte de Yoffreda que la totalidad del pago en RMB era de “2.350.241.268,47 y la tasa de cambio utilizada es 6,66 RMB/US\$”. De acuerdo a esta comunicación, se deduce que Venezuela terminó aceptando la tasa de cambio propuesta por los chinos. O quizás impuesta.

El primer aviso de desembolso para el Bank of China fue el 30 de mayo de 2011. Especificaba que el monto transferido por parte de Veximca a Catic era de 1.173.945.513,60, expresados en CNY, la notación para el renminbi.

armando.info

RMB Disbursement

Eligible Project		ADQUISICION DE AVIONES DE TR SU C	
Commercial Contract		VEXIMCA N° 0218-02/0017-11	
Proposed Date of Disbursement		13 JUN 2011	
[Offshore Account Bank]		Not applicable	
Beneficiary (Name Of Approved Contractor / PRC supplier)		CHINA NATIONAL AERO - T	
Originating Bank		CHINA DEVELOPMENT BANK, SHANDONG BRANCH	
Payment Route	Correspondent of Beneficiary's Bank Information	Bank Name:	N_A
		A/C NO:	N_A
		Address:	N_A
		BIC Code:	N_A
	Beneficiary's Bank Information	Bank Name:	BANK OF CHINA, H
		Address:	BANK OF CHINA LI GHINA-100818
		BIC Code:	BKCHCNBJXXX
	Beneficiary's Information	Name:	CHINA NATIONAL A
		A/C NO:	██████████
Address:			
		BIC Code:	
Remittance Information		1. Eligible Project Progress Report: 2. Eligible Project Total Investment and 3. Others:	

A finales de mayo se concretó el primer pago a la empresa china.

Siempre en las nubes

Aunque para la fecha el gobierno venezolano todavía entregaba regularmente las *Memoria y Cuenta* de las gestiones de la Vicepresidencia de la República o el Ministerio de Economía y Finanzas, en estos documentos oficiales de 2012 no se mencionan ni la negociación de los aviones ni los montos desembolsados para comprarlos. El ex ministro, hoy exiliado, general Hebert García Plaza, subraya una razón para aquella omisión respecto del caso de los Y8: “Eso es secreto militar, es confidencial. Lo que es gasto secreto o partida secreta da para todo”.

La organización no gubernamental [Transparencia Venezuela](#) detalla en un informe que, tal y como lo señala una de las fuentes consultadas para este trabajo, los convenios con China estuvieron caracterizados por la opacidad y por los números que no concuerdan.

“Desde el 2008 al 2011, Pdvsa ha transferido al Fondo Chino 10.458 millones de dólares y de estos se han asignado a distintos proyectos 6.054 millones de dólares; por tanto, no está claro el destino de los 4.404 millones de dólares restantes”, dice la organización sobre un patrón que se puede verificar en la compra de los Y8. La manipulación discrecional de las tasas de cambio establecidas en los contratos puede ser la causante de esa tendencia.

A pesar de que el proyecto de adquisición de los ocho aviones estaba previsto para culminarse en 2011, no fue sino hasta después de la muerte de Chávez cuando su sucesor, Nicolás Maduro, anunció en octubre de 2013 la entrega completa de las aeronaves a la Aviación Militar Bolivariana.



Los Y8 conforman la mayoría de la flota de transporte de la aviación militar venezolana.
Foto: Juan Barreto/AFP

“Con estos se completa la totalidad de aeronaves de transportes adquiridos por Venezuela a la República Popular China, con la finalidad de colocar a la aviación en el más alto nivel, en lo moral, lo ético, en lo estratégico, para continuar defendiendo la soberanía”, dijo Maduro semanas después en [el acto de entrega](#) en Maracay, estado Aragua, al lado de Yoffreda, que para esa fecha, además de presidente de Veximca, ya había sido designado como comandante general de la Aviación Militar.

En 2014, Caracas adquirió un simulador de vuelo para el adiestramiento de las tripulaciones venezolanas de los Y8, puesto en funcionamiento en 2015.

No hubo explicaciones sobre los retrasos ni sobre las diferencias de montos en los documentos intercambiados y Yoffreda siguió escalando posiciones. En 2014, fue ministro de Transporte Acuático y Aéreo y presidente de la Corporación Venezolana de Comercio Exterior (Corpovex), otra de las instituciones creadas por el chavismo para la centralización de las importaciones.

“Todo el proceso de importaciones lo manejó Yoffreda hasta su retiro en 2016. Veximca terminó convirtiéndose en Corpovex, pero hay que recordar que Veximca, como un órgano de la Vicepresidencia, empieza a ser utilizada como compañía del Estado para evadir procesos licitatorios de los otros ministerios. Recibía directamente dólares preferenciales para las compras de esos equipos. En mi opinión, Veximca se creó con la excusa de centralizar los contratos militares para darle poder de control e ingresos en divisas a ciertos personeros del Gobierno, en este caso los Cabello y Carrizales”, dice el exministro en el exilio, García Plaza.

La gestión de Yoffreda en Veximca no es la única sobre la que hay señalamientos. Durante su paso por Corpovex se firmaron contratos millonarios para los Comités Locales de Abastecimiento y Producción (Clap) [que favorecieron a empresas del contratista predilecto de Nicolás Maduro, Alex Saab](#). También despuntó el apoyo a su amigo y compañero de armas, el coronel de Aviación [Pedro Cestari Navarro, cuya línea aérea, Turpial](#), creció a partir de 2014 en la misma medida en que se hundía el negocio aeronáutico venezolano.

Desde 2018, Yoffreda es jefe de misión en la Embajada de Venezuela ante el Estado de Qatar. “Está en un lugar clave: en uno de los puntales para guardar el dinero de la revolución. Tú tienes China, un mercado financiero para operar sin las restricciones estadounidenses, pero también Emiratos Árabes, donde puedes hacer muchas cosas, especialmente ahora, con el tema de la extracción del oro”, refiere, a modo de colofón, una fuente conocedora del mundo militar en Venezuela que pidió no revelar su identidad para este reportaje.



*Esta investigación tuvo su origen en un grupo de documentos que obtuvo [Armando.info](https://armando.info) (Venezuela), que procesó

Fecha de creación

2021/02/17
análisis

en

alianza

con

el

[Centro](#)

[Latinoamericano](#)

[de](#)

[Investigación](#)

[Periodística](#)

(CLIP)

y

con

reportería

adicional

de

[Diálogo](#)

[Chino](#)

.

armando.info