



PAÍS Venezuela

SECTOR Infraestructura ferroviaria

EMPRESA RPCh China Railway Group Limited (CREC)

EMPRESA RPCh China Railway No. 10 Engineering Group Co., Ltd.
- SUBSIDIARIA

PROYECTO Tramo Ferroviario Tinaco-Anaco

UBICACIÓN Anzoátegui, Guárico, Cojedes y Aragua

AÑO DE INICIO 2009

ESTADO No concluido
ACTUAL

DESCRIPCIÓN

Este proyecto hacía referencia a la construcción de una línea ferroviaria que uniera el centro y el occidente del país, atravesando los estados Cojedes, Aragua, Guárico y Anzoátegui. Su



longitud sería de 468 kilómetros y buscaba conectar el occidente del país desde Cojedes hasta Anzoátegui, pasando por Guárico y el sur de Aragua. En total, tendría diez estaciones: Tinaco y Pao (Cojedes), Dos Caminos, El Sombrero, Tucupido, Zaraza y Chaguaramas (Guárico), Valle de la Pascua (Aragua) y Aragua de Barcelona y Anaco (Anzoátegui).

El convenio fue suscrito en el 2009 por el entonces presidente del Instituto de Ferrocarriles de Venezuela (IFE), Franklin Pérez Colina, y el entonces vicepresidente de la empresa China Railway Group Limited (CREC), Bai Zhongren. El convenio también incluía la instalación en el país de cuatro empresas de capital mixto chino-venezolano, transfiriendo así tecnología a Venezuela y dejando una mano de obra especializada. Las cuatro fábricas estarían en las estaciones Dos Caminos, estado Guárico, que funciona como fábrica durmiente, soldadura de rieles y ensamblaje de cambiavías. La otra, estaría en la estación Chaguaramas y serviría como ensamblaje de vehículos de carga.

Cronología desarrollo del proyecto:

- 2009: La empresa China Railway Group Limited (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. Para ese momento, llegó a ser el más alto fuera del ámbito petrolero. En ese entonces, la propia empresa china declaró en su página oficial que se trataba del mayor proyecto emprendido por China en el mercado ferroviario fuera del país.
- 2010: De acuerdo a investigaciones periodísticas, en un informe de estatus del IFE de 2010, se detalla un primer desembolso de 10,66% de la inversión total, equivalente a 800 millones de dólares, que serían para iniciar los trabajos en 2009.
- 2010: Roger Caraballo, Gerente General de Desarrollo Ferroviario del IFE, envió una comunicación dirigida a Gan Baixan, presidente ejecutivo de CREC, sobre la aprobación de un segundo desembolso por concepto de anticipo, equivalente a 675 millones de dólares.
- 2011: Este proyecto recibió más de 205 millones de dólares que representó el 14% del



total. El año siguiente, recibieron el doble, un poco más de 408 millones de dólares que representó 100% del total del presupuesto aprobado ese año.

Monto del proyecto:

- 2.600.000.000 millones de dólares.

Origen del financiamiento del proyecto:

- Entidades financieras RPCCh: Financiamiento a través del Fondo Conjunto China Venezuela (FCCV) por el China Development Bank

Empresa subsidiaria constituida en Venezuela participante en el proyecto:

- No registra participación.

Empresa mixta o consorcio conformada en Venezuela participante en el proyecto:

- No registra datos.

Otras empresas chinas participantes:

- No registra participación.

Empresas extranjeras participantes en el proyecto:

- No registra participación.

Empresas de Venezuela participantes en el proyecto:

- No registra participación.

Ministerios y entes u órganos ejecutores de Venezuela vinculados al proyecto:

- Ministerio del Poder Popular para el Transporte.
- Instituto de Ferrocarriles del Estado (IFE).



Personas clave vinculadas al proyecto:

- Franklin Pérez Colina (presidente del Instituto de Ferrocarriles del Estado) (2009)
- Diosdado Cabello Rondón (ministro de Obras Públicas y Vivienda) (2009)
- Roger Caraballo, Gerente General de Desarrollo Ferroviario del IFE) (2009)
- Gan Baixan, presidente China Railway Group Limited (CREC) (2009)
- Bai Zhongren, vicepresidente China Railway Group Limited (CREC) (2009)

Irregularidades y/o Casos de corrupción identificados en el proyecto:

- **Inconsistencias en las metas de construcción planteadas /logradas**
 - Obras Inconclusas / Paralizadas / Abandono: La obra inició en marzo de 2009, con fecha esperada de finalización a finales de 2012, sin embargo, para junio del 2018 el proyecto no había sido concluido. En enero de 2018 se presentaba un 40% de avance total.
 - En 2018 se reportó que el lugar de la construcción ferroviaria estaba desolado y se había convertido en campo de pastoreo de animales.
 - Armando Info reportó en 2021 que la empresa china abandonó el proyecto, sin completarlo, después de quedar empantanada por diferencias en el régimen laboral de ambos países, obstáculos burocráticos y barreras de idioma.
 - La obra se encuentra abandonada y siendo desmantelada.
- **Inconsistencias entre el monto anunciado y el monto desembolsado**
 - Sobrecostos: En 2014 el Ministerio de Transporte informó que algunos de los obstáculos que estacaban en el avance de las obras eran las variaciones de precios



de insumos financieros. Se presentaban requerimientos financieros de los proyectos por encima de las posibilidades reales de financiamiento en el año.

- Insuficiencia de recursos (mala planificación / desvío / falta de recursos): En 2012 se contempla un desembolso de casi 598 millones de dólares para el avance de la obra, por lo que el ministerio detalló en su informe que la ejecución financiera del proyecto se había completado en su totalidad, mientras el avance físico llegó a un 5,62%. Aún así, en diciembre de 2010 los trabajadores de diferentes tramos denunciaron públicamente que la ferroviaria había firmado cheques de liquidación de casi todo el personal obrero, argumentando la suspensión de la obra por falta de recursos.
 - En varias ocasiones los trabajadores denunciaron la necesidad de un aumento salarial y pago de horas extraordinarias, sin embargo, la empresa les respondió que no había recursos disponibles.
- **Inconsistencias en la ejecución y administración**
 - Negligencia y falta de mantenimiento: En 2012, el entonces alcalde de Anaco, Francisco Solórzano, anunció que el tramo ferroviario de dicho municipio se reanudaría en 2013, sin embargo, nunca sucedió. En 2021 se le consultó al alcalde del momento, Antonio Barreto Sira, y este aseguró que el gobierno no había tomado ninguna iniciativa para discutir una posible reactivación, ni una investigación por los recursos perdidos.
 - El personal venezolano presentó varias denuncias por incumplimiento de contrato y de normas laborales, sobre todo en referencia a duración de la jornada laboral y horas extraordinarias.. En varias ocasiones los trabajadores se declararon en huelga con el fin de exigir cancelación de pasivos laborales y mejoras salariales.

Referencias

Diario del Pueblo. (2009, 31 de julio). Empresa china CREC firma con Venezuela contrato de construcción de ferrocarril. *Diario del Pueblo*. <https://archive.is/BNCOe>



El Cooperante. (2018, 05 de julio). Tramo Tinaco-Anaco, la ferroviaria que Chávez le asignó a Diosdado y no fue culminada. *El Cooperante*. <https://elcooperante.com/tramo-tinaco-anaco-la-ferroviaria-que-chavez-le-asigno-a-diosdado-y-no-fue-culminada/>

(jimmy12006). (2009, 3 de octubre). Más de \$7.500 millones se invertirán en tramo ferroviario Tinaco Anaco Venezuela [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=NxLI10gYZOE>

Ministerio del Poder Popular para Transporte y Comunicaciones. (2012). Memoria 2011. *Transparencia Venezuela*. https://transparenciave.org/wp-content/uploads/2016/07/Mintransycom_M2011_TOMO-I.pdf

Segovia, M. (2021, 03 de marzo). El tren chino del progreso descarriló en los Llanos. *Armando.Info*. <https://armando.info/el-tren-chino-del-progreso-descarrilo-en-los-llanos/>

©2024