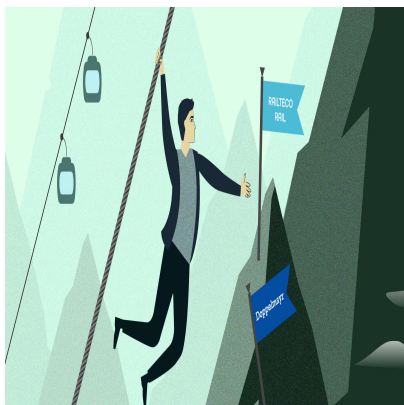




De la guaya del teleférico del Ávila guinda más de un contratista

Descripción

La mañana del jueves 9 de junio fue ajetreada en el sistema teleférico Warairarepano de Caracas, ubicado en el sector Maripórez al noroeste de la capital. El motivo no era, como se esperaba en una atracción de esa envergadura, el tránsito de cientos de turistas, sino una fiesta matutina por el primer año del teniente coronel Víctor Cruz como presidente de Venezolana de Teleféricos (Ventel). La celebración contó a sus anchas con las instalaciones del teleférico, no solo por la jerarquía del homenajeado, sino porque lo permitía el parón de las operaciones por trabajos de mantenimiento.

Justo antes de la temporada vacacional, a los caraqueños les tomó por sorpresa que uno de sus principales atracciones turísticas, el teleférico capitalino —antes llamado Parque Ávila Mágica y renombrado en 2007 por el chavismo en su típica pretensión indigenista— estaría inoperativo desde el 30 de abril por un período de cuatro a seis meses. Las autoridades informaron apenas 15 días antes que se llevarían a cabo labores de «cuarto y quinto nivel», lo que técnicamente significa la sustitución total del cable tractor que hace posible el viaje de las cabinas desde la estación de Maripórez a la cima del cerro El Ávila, a 2.105 metros sobre el nivel del mar.

Lo que era un inconveniente para los usuarios representaba, en cambio, motivo de celebración para Railteco Rail, una empresa panameña constituida en 2019 que logró hacerse con el contrato de la restauración del sistema. Alrededor de 20 de sus trabajadores están consagrados por ahora en algunas tareas menores y pruebas a la estructura, a la espera de que la *guaya* de 7.4 kilómetros de longitud —por el venezolanismo con el que se nombra al cable tractor— arribe al país. Será un momento estelar, luego del fracaso del gobierno nacional de tenerla para finales de 2021.

Esa primera oportunidad de restaurar el teleférico se dio en agosto del año pasado y fue el propio Víctor Cruz, en entrevista con [Unión Radio](#), quien mencionó que los trabajos durarían al menos nueve meses. «Desde el punto de vista de ingeniería, el sistema está en su máxima vida útil y necesita de la sustitución del cable tractor, del parque electromecánico y computarizado, de sus piezas y partes», detalló en una de sus pocas declaraciones sobre el asunto para la prensa.

Sin mediar explicaciones oficiales y sin que se llevara a cabo ese mantenimiento mayor, el Teleférico Warairarepano retomó sus operaciones regulares el 5 de noviembre. Más pronto que tarde, en abril

de 2022, se anunció³ de nuevo su paralización para reparaciones de envergadura. La deducción es obvia: la administración del teleférico convino en asumir el riesgo calculado de seguir operando otros seis meses a pesar de que la vida útil del cable tractor y del sistema ya se había vencido.



[El Teleférico de Caracas ha presentado fallas en su sistema que han dejado cabinas suspendidas con pasajeros adentro. Créditos: Armando.info.](#)



El Ãltimo caso de una averÃa inesperada en el TelefÃrico Warairepano ocurriÃ³ el pasado 22 de febrero y se prolongÃ³ por dos horas. Actualmente estÃ cerrado, en mantenimiento. CrÃditos: Armando.info



[Mientras Railteco Rail ejecuta, Ventel ejerce un rol de supervisor de esos trabajos en el teleférico de Maripaz. Créditos: Armando.info](#)



[El Teleférico de Caracas habilita³ varias unidades de transporte terrestre en un intento por seguir garantizando el turismo hacia el cerro El Ávila. Créditos: Armando.info](#)

Los recién llegados

Fuentes internas de Ventel se±alaron a **Armando.info** que el contrato de sustituci³n de la guaya y mantenimiento, n°mero CJ/003/2022, supone un presupuesto de 5,37 millones de euros. Solo el cable tiene un costo que ronda el mill³n de euros. Desde luego, se trata de equipos especializados de gran valor. La novedad radica en el cambio del elenco de proveedores. Doppelmayr, la empresa austriaca constructora del sistema y referencia global en el sector, ya no se encuentra en ±l.

Una compa±±a china, Guizhou Wire Rope, fabricante y comercializadora de cables de acero, aparece ahora como encargada del suministro del crucial cable. Para el 1 de junio, la pieza presentaba un avance de fabricaci³n de 41% y el cronograma establece que en julio empiecen las pruebas para su posterior instalaci³n.

El otro reci³n llegado, literal, es Railteco.

Si alguien ingresa al sitio web oficial de Railteco Rail, por estos días deshabilitado, se dará cuenta de que no tiene historia. En la sección donde debería aparecer esa relación de experiencias y credenciales, solo aparecen las palabras "por escribirse". En efecto, la empresa fue creada el 26 de febrero de 2019 con un capital de 10.000 dólares americanos y, aunque dice ser una marca nacional "acaso para calzar con la narrativa oficial que impera hoy sobre la independencia tecnológica e industrial", en realidad se constituyó en la ciudad de Panamá. Su costado venezolano de origen radica en que sus tres socios son oriundos de la ciudad de Carora, estado Lara, en el centrooccidente del país.

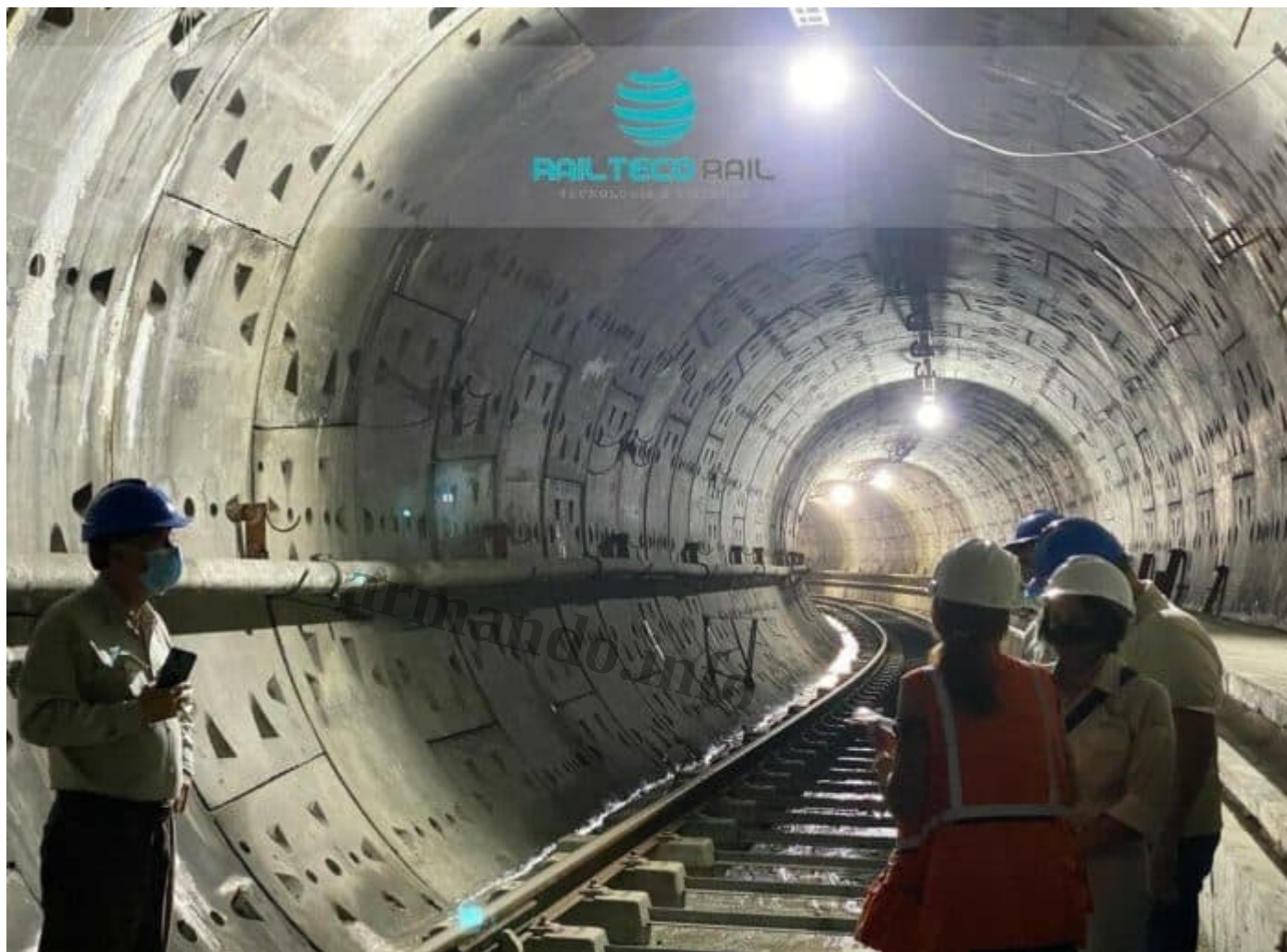
Se trata de Guilherme de Jesus Rodríguez López, quien con 26 años es gerente de finanzas de la compañía; Eneyida Marisol López Barcos; y José Gregorio Rodríguez Alagares, este último, experto en ventas y con diez años de experiencia en el área metropolitana en Colombia y Venezuela, según deja ver en su cuenta en LinkedIn. Curiosamente, en su perfil de esa red social, Rodríguez Alagares añade que tiene cinco años como empleado de Jiangsu Railteco Equipment, una corporación china creada en 2003 y encargada del diseño y comercialización de insumos ferroviarios; no queda claro si hay alguna vinculación de esta con la Railteco panameña, de la que es socio y presidente. En cambio, en el estado de Florida, en Estados Unidos, sí hay una homónima, Railteco Rail Corporation, registrada en mayo de 2020.



El presidente de Railteco, José Rodríguez Alagares (derecha), figur   al lado de Víctor Cruz en la ceremonia de su primer aniversario como presidente de Ventel. Cr  ditos: cuenta de Instagram de Railteco Rail



Railteco mantiene oficinas en Panamá; aún cuando todos sus contratos son con el Estado venezolano. Cr  ditos: cuenta de Instagram de Railteco Rail.



[La empresa de los caroreÃ±os tambiÃ©n ha participado en el sistema de control de trenes de la LÃ­nea 5 del Metro de Caracas. CrÃ©ditos: cuenta de Instagram de Railteco Rail.](#)

La contrataciÃ³n de esta Railteco para las obras del telefÃ©rico del Ãvila se corresponde con el desplazamiento previo de Doppelmayr de esas obras y del Ãrea en la que tradicionalmente se desenvuelve. El gobierno de Maduro dejÃ³ de pagarle a la corporaciÃ³n austrÃ­aca, que hasta ahora no solo era la constructora de todos los sistemas de telefÃ©rico en el paÃ­s, sino tambiÃ©n la encargada de suministrar sus partes de repuesto. Eso era asÃ­ desde la dictadura del general Marcos PÃ©rez JimÃ©nez, que hizo levantar los telefÃ©ricos originales del Ãvila y del Pico Espejo, en la Sierra Nevada de MÃ©rida, hasta el teniente coronel Hugo ChÃ¡vez, que con el horizonte de expandir los sistemas telefÃ©ricos en todo el territorio suscribiÃ³ en marzo de 2007 un convenio de cooperaciÃ³n econÃ³mica con el gobierno federal de Austria, en cuyo tercer artÃ­culo se estipulaba el apoyo entre ambas naciones âen todas las modalidadesâ del sector transporte.

Favorecida por ChÃ¡vez y su sÃ©quito hasta el punto de alimentar seÃ±alamientos de [corrupciÃ³n](#), Doppelmayr perdiÃ³ ese favor con Maduro y la crisis de las arcas pÃºblicas venezolanas. Se acumulÃ³ una deuda enorme con Doppelmayr, que conocedores del tema ubican por encima de los 100 millones de euros. La empresa austrÃ­aca no tuvo mÃ¡s que suspender sus servicios, incluyendo la provisiÃ³n de repuestos, una deserciÃ³n que no solo afecta al telefÃ©rico de El Ãvila, sino al de MÃ©rida y los

dos cabletrenes o funiculares vecinales construidos en zonas populares de Caracas.

Se trata de un conflicto que Doppelmayr cubre con sordina ante la opinión pública para no enajenarse la voluntad que aún pueda mantener el gobierno de Caracas por honrar su deuda. Desde Ventel atribuyen la mora, así como la imposibilidad de Doppelmayr para seguir trabajando en Venezuela, a las sanciones económicas impuestas por la Unión Europea. En todo caso, ni corto ni perezoso, el ente estatal se inventa su nuevo proveedor.

[Una empresa panameña en Venezuela](#) by [ArmandoInfo](#) on Scribd

En Carora sueñan con los Alpes

Tendrán que pasar un año desde su constitución para que Railteco figurara, desde 2020, en el Registro Nacional de Contratistas (RNC) del Estado venezolano con alguna asignación. En ese caso se trató de dos contratos, sin datar, para la reparación de tarjetas de sistema de frenado y de embarcado fijo para el Metro de Caracas y el Ferrocarril de los Valles del Tuy. Se conoce, además, la participación de la empresa en el proyecto de rehabilitación y expansión de la interrumpida Línea 5 del Metro, para el que el Ejecutivo Nacional aprobó unos 17 millones de dólares este año.

En el objeto social de Railteco Rail no se hace mención alguna a los transportes de cables o mantenimiento de teleféricos, pero en sus redes sociales, recién creadas en septiembre del año pasado, son los testimonios de este tipo de trabajos los que predominan. También pueden verse fotos que evidencian algunos cursos de capacitación y la participación, más reciente, de la empresa en la Feria Internacional Mountain Planet 2022, una de las más grandes en cuanto a sistemas de teleféricos, en la ciudad de Grenoble, exsede olímpica de invierno, conocida como la capital de los Alpes franceses.

A la par que sus ingenieros y obreros cumplían con algunas de esas certificaciones técnicas, la empresa tuvo en octubre del año pasado su primer negocio de altura con la reparación del cable tractor del Metrocable Mariche abierto al público en diciembre 2012, tras un desembolso de 275 millones de dólares en el municipio Sucre del estado Miranda, en el extremo este del área metropolitana de Caracas. En 30 días completaron trabajos de alto impacto que las transnacionales eran incapaces de hacer y sin depender de potencias, declaró Hipólito Abreu, ministro de Transporte para ese momento, en una clara referencia a Doppelmayr. Detrás y a su derecha, Rodríguez Alagares, presidente de Railteco, aplaudía con semblante serio.

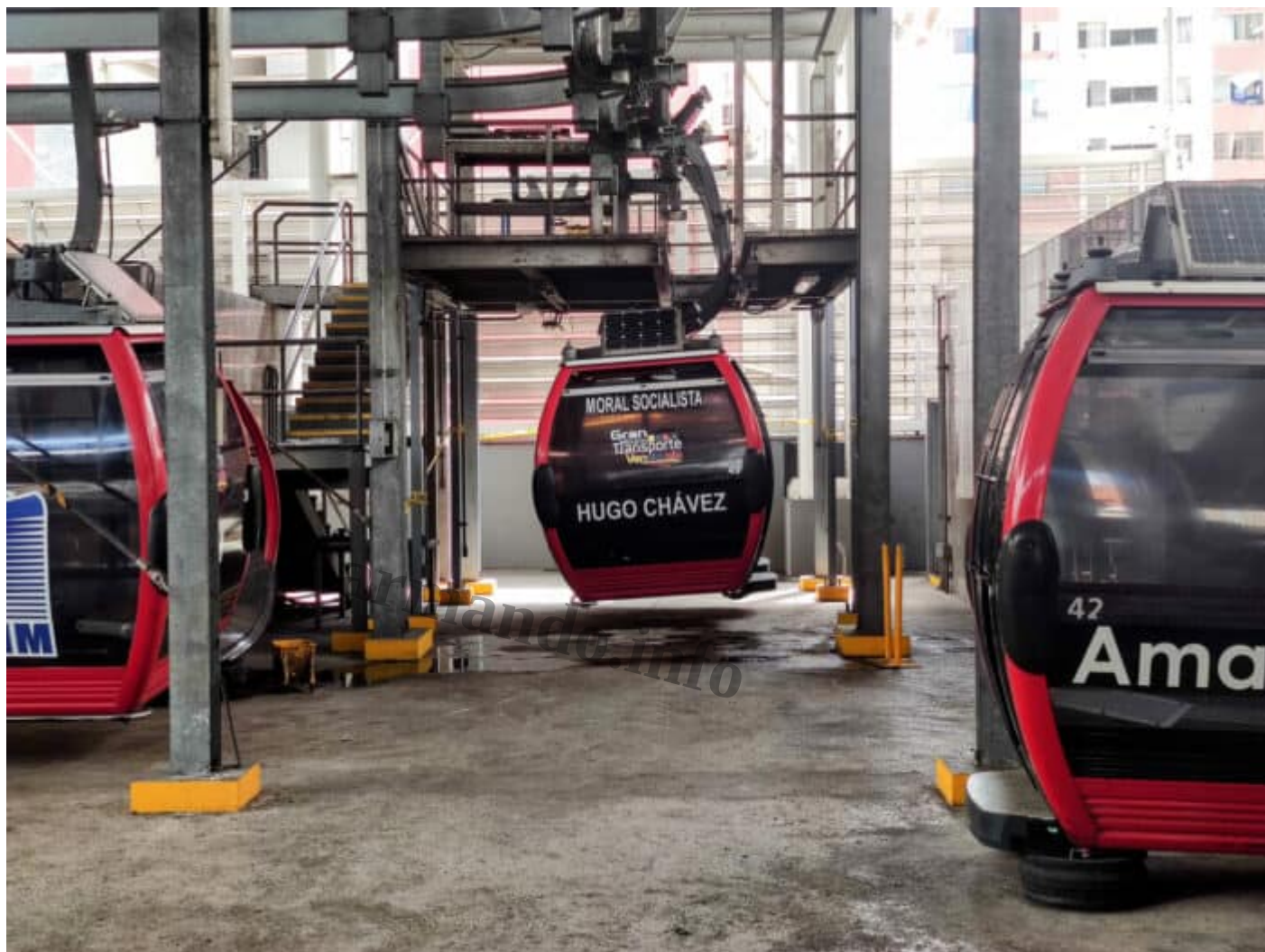
De ese incompleto [metrocable](#) inaugurado con apenas dos de las cinco estaciones planteadas originalmente, Railteco saltó a la parroquia San Agustín, al otro extremo de la ciudad capital. Salieron dos versiones de la boca del propio Hugo Chávez acerca de la concepción del metrocable de esa zona, el primero en su tipo del país. En un principio habría sido la embajadora de la República de Austria, Marianne Dacosta, quien se lo propuso, pero años después comentaría que se le ocurrió construirlo luego de un sobrevuelo en helicóptero por Caracas.



Gran parte de los trabajos de Railteco en los transportes aéreos del país se han concentrado en la intervención del cable tractor de estos. Créditos: cuenta de Instagram de Railteco Rail.



A pesar de que el metrocable San Agustín cuenta con cinco estaciones, las labores de mantenimiento se han aplicado a solo tres de estas, permaneciendo cerradas las otras dos restantes. Cr ditos: cuenta de Instagram de Railteco.



Varias de las cabinas del metrocable San Agustín fueron decoradas con el nombre de líderes chavistas fallecidos. Cr ditos: Armando.info

Sea como fuese, la infraestructura, en forma de herradura y con 1.8 kilómetros de longitud, que tuvo un costo de 262 millones de dólares, se fue deteriorando durante la primera administración de Nicolás Maduro. Se hizo habitual que los medios locales rese aran la falta atención y vigilancia estatal, y los constantes saqueos a la estructura que derivó en el cierre permanente de sus dos últimas estaciones. En las otras, La Ceiba y la parada de Parque Central, Railteco instaló a principios de año una serie de andamios para un trabajo de corte y empalme en la guaya principal, tal cual como en su sistema hermano de Mariche.

Cumbre en el Pico Bolívar

De acuerdo con varios trabajadores de Railteco, la adjudicación de las obras en el Telef rico Warairarepano de la capital se debió al â buen desempe o  de la empresa en la recuperación de los metrocables. Sobre este y otros asuntos la empresa no respondió a un cuestionario enviado en dos ocasiones a su correo eléctrico, como tampoco lo hizo Víctor Cruz ante una carta enviada a la oficina de relaciones públicas de Ventel. â El presidente no est  concediendo entrevistas en

estos momentos?•, avisaron.

¿Son solo unos monta-andamios?•, comentó un experto en teleféricos desde el anonimato acerca de la empresa de los caroreños. Señaló que Railteco solo podría proporcionar mano de obra, pero no materiales originales de gran envergadura.

En entrevista con **Armando.Info**, Eduardo Yanéz, director de la Sociedad Franco Venezolana de Ingenieros y Científicos, explicó que la actual Gerencia de Mantenimiento del Metro de Caracas, con más de 1.000 empleados, enfrenta aprietos para conseguir equipos especializados que no son de fácil fabricación.

Por ejemplo, una guaya de tracción: eso es un enorme cable que se convierte en un problema si se fue quien te lo vende o si esa compra está protegida. ¿Qué significa eso? La imposibilidad de adquirir el material por una enorme deuda que tienes con las contratistas. Se supone que el importador necesita una cédula y una ruta de importación, si se preguntan: ¿Eso para dónde va? y le respondes que a Caracas, ¿Pues no, a Caracas no irá?•, añadió.



[Railteco también fue la encargada de la reparación del sistema reductor del Teleférico Mukumbará de Mārida. Créditos: cuenta de Instagram de Railteco Rail](#)



[El aterrizaje de Railteco Rail sobre los teleféricos del país ocurrió apenas un año después de su fundación. Créditos: cuenta de Instagram de Railteco.](#)



[No se detallaron los trabajos de Railteco en el Trolcable de MÃ©rida, pero este transporte fue el Ãºltimo que conquistÃ³ la empresa. CrÃ©ditos: cuenta de Instagram de Railteco.](#)

Muy probablemente los materiales, en caso de ser requeridos, no lleguen con menos dificultad al estado andino MÃ©rida, donde estÃ¡ enclavado entre picos y valles el telefÃ©rico MukumbarÃ¡, el mÃ¡s alto y el segundo mÃ¡s largo del mundo. Inaugurado en 1960, luego de su construcciÃ³n durante la dictadura del general Marcos PÃ©rez JimÃ©nez, fueron necesarias cinco dÃ©cadas para su modernizaciÃ³n y el 23 de julio de 2010, por medio de la *Gaceta Oficial* nÃºmero 39.472, se designÃ³ a Doppelmayr como la encargada para hacerlo. AsÃ­, en los seis aÃ±os que siguieron, el gran parque se mantuvo cerrado hasta que fue reabierto el 7 de octubre de 2016. Y a pesar de que el costo total de la obra terminÃ³ ascendiendo a la cifra de 680 millones de dÃ³lares, las instalaciones se quedaron fuera de servicio -congeladas, de manera literal- en 2020.

Las autoridades no explicaron con detalle la razÃ³n de la clausura â??recibida con malestar y protesta por el sector turÃ©stico regional, del que el telefÃ©rico es emblemaâ?? y la Ãºltima declaraciÃ³n la dio en febrero de este aÃ±o el ministro de Turismo, AlÃ­o PadrÃ³n, que indicÃ³ que el TelefÃ©rico de MÃ©rida seguirÃ¡a inoperativo durante otros seis meses por la necesidad de unas reparaciones. No explicÃ³ de quÃ© se trataban; tampoco nombrÃ³ a Railteco Rail como la encargada de realizarlas.

Pero sÃ­: meses antes de hacer cumbre en El Ãvila, la empresa Railteco empezÃ³ primero, en diciembre pasado, a hacer inspecciones tÃ©cnicas y pruebas no destructivas en las estaciones La

Aguada y Loma Redonda del Mukumbar. Al mismo tiempo le asignaron tareas en el Trolcable, otro teletransporte de MÃ©rida que interconecta su ciudad capital con el sector San Jacinto. Estos reciÃ©n aparecidos han encontrado su oportunidad en la desvencijada infraestructura telefÃ©nica de Venezuela, sueÃ±o de dos militares -PÃ©rez JimÃ©nez y ChÃ¡vez- y pesadilla del erario pÃºblico. El tÃ©rmino de RepÃºblica AÃ©rea, que SimÃ³n BolÃ­var acuÃ±Ã³ para describir a las entidades polÃ­ticas de pura retÃ©rica y escasa factibilidad que se creaban en la AmÃ©rica Hispana, cuelga desde hace aÃ±os de cables gruesos hasta adquirir un nuevo significado en la Venezuela chavista.

armando.info

Contratos en cabina

Desde los cerros de Mariche hasta los cerros de Mérida, en apenas un año el mantenimiento de los transportes aéreos del país le fue encomendado a la nueva contratista que supo sacarlos de los cables que quedaron sueltos en el terreno.

Teleférico Warairarepano

Ubicación

Maripérez - El Ávila, Distrito Capital.

Trabajos asignados

Mantenimiento a profundidad y sustitución del cable tractor de 7.4 kilómetros de longitud.

Fecha de inicio

Mayo de 2022 - actualidad.

Fecha de creación
2022/07/03

armando.info