



En teleférico la playa queda más lejos de Caracas que nunca

Descripción

Los esqueletos abandonados de dos estaciones y 26 torres es lo único que puede verse en la vertiente septentrional del cerro El Ávila después de quince años, durante los cuales tres empresas privadas y dos del estado, cinco ministros, dos fuentes de financiamiento y dos contratos se vincularon al festín financiero de un proyecto inauditable al que se han asignado hasta 650 millones de dólares. Esta obra, prometida una y mil veces, es la concreción del gran sueño caraqueño: el teleférico que conecte a la capital venezolana con la playa, en la costa de La Guaira.

El sueño pospuesto es una herencia de la dictadura de Marcos Pérez Jiménez. Su gobierno completó en 200 días y con un costo de 10,5 millones de dólares el Teleférico de Caracas, inaugurado en 1955, que conectó el valle de la ciudad capital venezolana con un punto alto y estratégico del cerro que lo domina, y de allí hasta la estación El Cojo, en Macuto, en plena costa del litoral central. Aquella obra de envergadura que incluyó al icónico Hotel Humboldt -diseñado por el arquitecto Tomás José Sanabria y reciente y repetidamente rescatado del abandono-, luego peregrinó entre períodos de servicio y cierre por falta de mantenimiento y sostenibilidad. Los ánimos desarrollistas de la época no fueron suficientes para mantener el funcionamiento de los tramos y el segundo, hacia la costa, cerró definitivamente en 1987 tras la rotura de uno de los cables.

El presidente Rafael Caldera, en su segundo mandato, privatizó en 1998 el Teleférico Caracas entregándolo a la empresa Inverturca (Inversora Turística Caracas C.A.), que en tres años recuperó el tramo principal desde la capital a la montaña (Maripérez - El Ávila) y se encaminó a la rehabilitación del Hotel Humboldt y el tramo Litoral. Pero pronto el gobierno del recién electo presidente Hugo Chávez se afanó en regresar el proyecto al Estado que, bajo la figura de enajenación de bienes públicos, dejó en manos del Ministerio de Turismo la administración del Hotel Humboldt y el Teleférico de Caracas desde julio de 2007. Desde ese momento el teleférico a la playa se convirtió en una promesa eternamente renovada, financiada... y olvidada.



Las cabinas empleadas en el sistema teleférico Caracas - Litoral (1955 / 1956) fueron diseñados por la firma Ernest Heckel y tenían capacidad para 24 personas sentadas.
Fuente: Archivo del teleférico del Ávila.



Las cabinas empleadas en el sistema teleférico Caracas - Litoral (1955 / 1956) fueron

diseñados por la firma Ernest Heckel y tenían capacidad para 24 personas sentadas.
Fuente: Archivo del teleférico del Ávila.



Las cabinas empleadas en el sistema teleférico Caracas - Litoral (1955 / 1956) fueron
diseñados por la firma Ernest Heckel y tenían capacidad para 24 personas sentadas.
Fuente: Archivo del teleférico del Ávila.



[Las cabinas empleadas en el sistema teleférico Caracas - Litoral \(1955 / 1956\) fueron diseñados por la firma Ernest Heckel y tenían capacidad para 24 personas sentadas. Fuente: Archivo del teleférico del Ávila.](#)

Olga Titina Azuaje era la ministra de Turismo cuando, el 22 de abril del 2008, anunció la intención del gobierno de recuperar la red de teleféricos del Estado, que incluía el de Mérida (el más alto del mundo) y el de Caracas. Mediante el Decreto N° 6.031, se creó la empresa estatal Venezolana de Teleféricos Ventel, C.A., con la que la autodenominada *Revolución Bolivariana* se dispuso a asumir la administración, procura, diseño y construcción de todos los sistemas de teleféricos. Azuaje anunció la aprobación de un crédito adicional por 107 millones de bolívares para ejecutar la recuperación del tramo Litoral, -unos 50 millones de dólares según la tasa de cambio oficial de ese año-, para recuperar, en 18 meses, el recorrido desde Caracas hasta La Guaira, remontando El Ávila.

Once años después, de aquel anuncio solo reposa en los archivos de la Notaría Pública Séptima del

Municipio Libertador del Distrito Capital un papel que deja constancia de las acciones emprendidas por una empresa, la austriaca Doppelmayr, para hacerse de la contratación, bajo la supervisión del Ministerio del Transporte. Se trata de un documento fechado el 12 de diciembre del 2008, en el que Doppelmayr cede a la empresa brasilera Norberto Odebrecht las obras de ingeniería civil del proyecto Sistema Metrocable Warairarepano - Macuto. Hasta esa fecha la única decisión del gobierno de Chávez en torno al Ávila que había logrado cristalizar fue la intervención en su toponimia: le quitó el nombre del conquistador español al que se le asignó una encomienda en la montaña, para devolverle su supuesto nombre indígena, *Warairarepano*.

Cable a la nada

Ese documento de cesión se soporta sobre un contrato –número MC-4118-, suscrito entre el Ministerio de Transporte a través de la Compañía Metro de Caracas y la austriaca Doppelmayr Garaventa GmbH, que tenía como propósito el “suministro de los equipos y sistemas electromecánicos, ejecución de las obras civiles y sistemas complementarios requeridos para la instalación del Sistema Metrocable Warairarepano-Macuto, así como la instalación de los equipos mecánicos y eléctricos requisitos para este sistema, con una longitud de 7,5 km, dividida en dos tramos”.

armando.info

armando.info

NOTARIA PUBLICA 37
DEL MUNICIPIO LOS TABORES
Fecha: 12-12-2008
Módulo: 10938
Impreso: 111318
Documento de Cesión

Entre la sociedad mercantil **DOPPELMAYR SEILBAHNEN GMBH**, constituida y domiciliada en la Ciudad de Wolfurt, Estado Vorarlberg, debidamente inscrita en el Registro Mercantil de la Circunscripción Judicial del Registro Estatal de la Ciudad de Feldkirch, Bezirkshauptmannschaft Bregenz, representada en este acto por el ciudadano **MARTIN SCHOFFEL**, venezolano, mayor de edad, titular de la cédula de identidad Nro.

en su carácter de Apoderado Especial suficientemente autorizado por documento poder debidamente autenticado, otorgado el 9 de julio del 2008, en la ciudad de Dornbirn, Austria, por una parte y por la otra, la **CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT S.A.**, debidamente constituida según las Leyes de la República Federativa de Brasil, con sede en la ciudad de Río de Janeiro/RJ, en Praia de Botafogo, N° 300 - Piso 11, inscrita en el CNPJ bajo el N° 15.102.288/00001-82, con su estatuto social consolidado en fecha 28 de octubre del 2003, debidamente registrado en la JUCERJA - Junta Comercial del Estado de Río de Janeiro bajo el N° 00001362893, a través de su sucursal en Venezuela, la cual se encuentra inscrita en el Registro Mercantil Primero de la Circunscripción Judicial del Distrito Federal y Estado Miranda en fecha 28 de noviembre de 1991, bajo el N° 13, Tomo 91-A-Pro, Registro de Información Fiscal (RIF) N° J-00363691-6, representada en este acto por los ciudadanos **Euzenando Prazeres de Azevedo**, brasileño, casado, Ingeniero Civil, titular de la cédula de identidad venezolana Nro. _____ y **Antonio Carlos Daiha Blando**, brasileño, casado, Ingeniero Civil, titular de la cédula de identidad venezolana Nro. _____

suficientemente autorizados por documento poder otorgado el 22 de julio del 2008, debidamente legalizado ante la Embajada de la República Bolivariana de Venezuela-Sección Consular en la ciudad de Brasilia el 21 de agosto de 2008, bajo el número 882 e inscrito en el Registro Mercantil Primero de la Circunscripción Judicial del Distrito Capital y Estado Miranda el 11 de septiembre de 2008, bajo el N° 17 del libro 10-C, empresas estas a las cuales se hará referencia conjunta en este documento como "Las Partes" e individualmente como "Parte", de acuerdo con el contexto:

CONSIDERANDO:

1.- Que **DOPPELMAYR SEILBAHNEN GMBH** en fecha 03 de diciembre de 2008, suscribió con la C.A. Metro de Caracas, en lo sucesivo denominada **LA COMPAÑÍA**, el Contrato signado con el Nro. MC-4118, en lo adelante denominado el "**CONTRATO PRINCIPAL**".

[Del contrato MC-4118 firmado entre el Ministerio de Transporte y Doppelmayr en el 2008 nada se conoce](#)

armando.info

armando.info

2.- Que el objeto del CONTRATO PRINCIPAL es el suministro de los equipos y sistemas electromecánicos, ejecución de las obras civiles y sistemas complementarios requeridos para la implementación del Sistema Metro-Cable WARAIRAREPANO-MACUTO así como la instalación de los equipos mecánicos y eléctricos requeridos para este Sistema, con una longitud de 7,5 km y estará dividida en dos(2) tramos, los cuales estarán constituidos por las estaciones Warairarepano, San Antonio de Galipan, Galipan y El Cojo. *LA (FUSA)*

3.- Que en la Cláusula 83 del CONTRATO PRINCIPAL, DOPPELMAYR SEILBAHNEN GMBH, se comprometió a ceder la ejecución de los derechos y obligaciones derivados de las Obras Civiles y los Sistemas Complementarios, cuyas actividades serán posteriormente discriminadas en el presente documento, y a las que se hará referencia en lo sucesivo como "LOS TRABAJOS".

4.- Que con fundamento en el mencionado compromiso asumido por parte de DOPPELMAYR SEILBAHNEN GMBH, en lo adelante denominada "LA CEDENTE" la misma ha decidido ceder a la Constructora Norberto Odebrecht S.A., en lo sucesivo denominada "LA CESIONARIA", la ejecución de LOS TRABAJOS que conforman el Sistema Metro Cable WARAIRAREPANO-MACUTO, en lo sucesivo denominados en su conjunto como "LA OBRA".

5.- Que es de la intención de Las Partes establecer en el presente documento, en lo sucesivo denominado el "CONVENIO", las condiciones que regularán la cesión a la que se alude en el numeral anterior:

ACUERDAN:

CLAUSULA PRIMERA: OBJETO DEL CONVENIO

LA CEDENTE cede sin remuneración a LA CESIONARIA, todas las obligaciones y derechos derivados de la ejecución de LOS TRABAJOS a ser realizados por LA CESIONARIA en la República Bolivariana de Venezuela, los cuales incluyen, a título taxativo, según lo dispuesto en la Cláusula 2 del CONTRATO PRINCIPAL, la realización de las siguientes actividades:

1. **Servicio Estándar:** Servicio de diseño, supervisión de montaje, certificación y aprobación de la instalación completa, la cual consiste en:

1.1. Todas las informaciones necesarias para obtener el permiso de construcción (perfil longitudinal y datos técnicos que serán proporcionados por LA COMPAÑÍA).

[Del contrato MC-4118 firmado entre el Ministerio de Transporte y Doppelmayr en el 2008 nada se conoce](#)

armando.info

armando.info

corresponden únicamente a LA CEDENTE tales como lo son las siguientes: 53 (Funcionamiento No Comercial), 76 (Embalaje y Transporte), 78 (Almacenamiento en Sitio y Montaje), 79 y 82 (Garantía de Calidad y Buen Funcionamiento), 84 (Transferencia de Tecnología), 85 (Corresponsabilidad Social), 86 (Sanciones), 91 (Transferencia de la Propiedad).

CLAUSULA TERCERA: PRECIO DE LOS TRABAJOS CEDIDOS Y MODALIDADES DE PAGO

El precio básico de LOS TRABAJOS que mediante el presente CONVENIO LA CEDENTE cede para su ejecución a LA CESIONARIA, es por la cantidad de **NOVENTA Y OCHO MILLONES CUATROCIENTOS TRES MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y OCHO BOLIVARES FUERTES CON CERO CENTIMOS (BsF. 98.403.688,00)** para el Componente Nacional, y **CUARENTA Y TRES MILLONES CUATROCIENTOS SESENTA Y CINCO MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y DOS DOLARES AMERICANOS CON SETENTA Y NUEVE CENTAVOS DE DÓLAR (US\$ 43.465.242,79)** para el Componente Extranjero, todo ello según lo previsto en el Documento Contractual "b" de la Cláusula 3 del CONTRATO PRINCIPAL relativa a la "Oferta y Presupuesto"; dejando a salvo la posibilidad de que dicho precio puede variar durante la ejecución de los trabajos, supuesto este en el cual LA CESIONARIA y LA COMPAÑÍA aplicarán las formulas escalatorias previstas en el Documento Contractual "K" del CONTRATO PRINCIPAL relativo a "Fórmulas de Variación de Costos y Ejemplo de Cálculo".

Para los solos efectos de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 118 de la Ley del Banco Central, y a título meramente referencial, se señala que la cantidad de **CUARENTA Y TRES MILLONES CUATROCIENTOS SESENTA Y CINCO MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y DOS DOLARES AMERICANOS CON SETENTA Y NUEVE CENTAVOS DE DÓLAR (US\$ 43.465.242,79)** equivale a **NOVENTA Y TRES MILLONES CUATROCIENTOS CINCUENTA MIL DOSCIENTOS SETENTA Y UN BOLIVARES FUERTES CON NOVENTA Y NUEVE CENTIMOS (BsF 93.450.271,99)** a la tasa de cambio de 1 \$ EUA = 2,15 Bs.

Reiteran Las Partes que todos los pagos serán efectuados en los términos y condiciones definidos en el CONTRATO PRINCIPAL, y en razón de la cesión realizada mediante el presente CONVENIO, corresponderá a LA CESIONARIA realizar directamente ante LA COMPAÑÍA, todos los trámites tendentes a la relación de la obra ejecutada, presentación de valuaciones, facturación, recepción de los pagos a que hubiere lugar, e interposición de los

[Del contrato MC-4118 firmado entre el Ministerio de Transporte y Doppelmayr en el 2008 nada se conoce](#)

armando.info

armando.info

VIENE DE LA PLANILLA DE LIQUIDACIÓN
No. 109.038, de fecha 12-12-2008.
No. 41. Tomo 104.
El Notario Público.

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. DISTRITO METROPOLITANO DE
CARACAS. NOTARÍA PÚBLICA TRIGÉSIMA SÉPTIMA DEL MUNICIPIO
LIBERTADOR DEL DISTRITO CAPITAL. Caracas, Dos (12) de
Diciembre de dos mil ocho (2008). 198° y 149°. El anterior documento
redactado por el Abogado JESUS AZUAJE, inscrito en el Instituto de Previsión Social
del Abogado bajo el No. 111.818, fue presentado para su AUTENTICACIÓN Y
DEVOLUCIÓN, según planilla de liquidación No. 109.038, de fecha: 12-12-2008, de
conformidad con lo establecido en la Ley de Registro público y del Notariado.
Presentes sus otorgantes dijeron llamarse: MARTIN SCHOFFEL, EUZENANDO
PRAZERES DE AZEVEDO y ANTONIO CARLOS DAIHA BLANDO, mayores de
edad, domiciliados en: CARACAS, de nacionalidad: VENEZOLANA, BRASILEÑA y
BRASILEÑA, de estado civil: CASADOS, y titulares de las cédulas de identidad Nos.
, respectivamente. Leído el documento
confrontado con sus fotocopias, firmado en éstas y en el presente original los
otorgantes, previa juramentación de la urgencia del caso, en presencia del funcionario
autorizado, expusieron: "SU CONTENIDO ES CIERTO Y NUESTRAS LAS FIRMAS
QUE APARECEN AL PIE DEL INSTRUMENTO". El Notario en tal virtud y a solicitud
de parte interesada, da FE PÚBLICA del presente documento que contiene el acto de
negocio jurídico, otorgado en presencia del funcionario autorizado y de las copias
firmadas en original que formarán los tomos Principal y Duplicado que se llevan en esta
Notaría, quedando anotado bajo el No. 41, Tomo 104, en presencia de los testigos
ELIAS RIVERO y HENRY BARRIOS, titulares de las cédulas de identidad Nos.
, respectivamente. Asimismo El Notario Público hace constar
que se dio cumplimiento a la obligación pautada en el ordinal 2 del Artículo 79 de la Ley
de Registro Público y del Notariado, y que tuvo a su vista: 1) Copia de la
certificación del poder otorgado a MARTIN SCHOFFEL por DOPPELMAYR
SEILBAHNEN GMBH, en fecha 09-07-2008, ante Notario de la ciudad de Dornbirn
Austria. 2) Copia certificada del Poder otorgado a EUZENANDO PRAZERES DE
AZEVEDO y ANTONIO CARLOS DAIHA BLANDO, por CONSTRUCTORA
NORBERTO ODEBRECHT, S. A., inscrito en el Registro Mercantil Primero de la
Circunscripción Judicial del Distrito Capital y Estado Miranda, en fecha 11-09-2008.

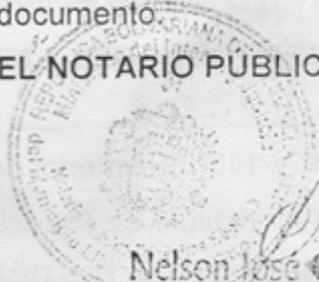
[Del contrato MC-4118 firmado entre el Ministerio de Transporte y Doppelmayr en el 2008 nada se conoce](#)

armando.info

armando.info

bajo el No. 17, Tomo 10-C. Igualmente hace constar que conforme al artículo 29 del Reglamento de Notarías Públicas se autoriza al funcionario ELIAS RIVERO, titular de la cédula de identidad No. _____, para realizar este acto en: Torre Humboldt, p. 10, Prados del Este, a las: 2 pm, a petición de parte interesada. Jurada de urgencia, se acuerda habilitar el tiempo necesario para el otorgamiento del presente documento.

EL NOTARIO PÚBLICO TRIGÉSIMO SÉPTIMO.



Nelson José Carrero Hera
Notario Público Trigésimo Séptimo del Municipio
Libertador del Distrito Capital

LOS OTORGANTES

MARTIN SCHOFFEL,

EUZENANDO PRAZERES DE AZEVEDO,

ANTONIO CARLOS DAIHA BLANDO

LOS TESTIGOS.

EL FUNCIONARIO AUTORIZADO

[Del contrato MC-4118 firmado entre el Ministerio de Transporte y Doppelmayr en el 2008 nada se conoce](#)

El documento de cesión detalla que el pago para Odebrecht por su participación en las obras civiles del teleférico sería de poco más de 45,7 millones de dólares para el componente nacional, y de 43,5 millones de dólares para el internacional. Todo ello según lo previsto en el documento contractual "B" del contrato principal MC-4118, "dejando salvo la probabilidad de que dicho precio puede variar durante la ejecución de los trabajos". Aunque Ventel había sido creada ocho meses antes para regir los proyectos relacionados con teleféricos en manos del Estado, el documento omite cualquier mención a esa empresa estatal.

Doppelmayr es un fabricante de teleféricos con operaciones en 96 países. En Venezuela debutó bajo contrato con Inverturca, para reemplazar el sistema original de la firma alemana Heckel por un sistema Grasjoch en el tramo Mariperez – Ávila. Enmarcado en el cumplimiento del Convenio de Cooperación Económica, Comercial, Industrial y de Tecnología entre Venezuela y Austria, suscrito entre ambos países el 15 de diciembre de 2006, Doppelmayr Seilbahnen GmbH ha desarrollado otros proyectos como el Cabletrén Bolivariano de Petare, el Metrocable de San Agustín y el de Mariche, todos junto a Odebrecht y en el área metropolitana de Caracas.

En El Ávila no fue diferente. Doppelmayr intentó volver a trabajar en yunta con Odebrecht, la posteriormente muy cuestionada constructora brasileña.

De ese contrato original todavía nada se conoce. Solo en diciembre de 2009 se hizo del dominio público un nuevo desembolso de recursos por casi 111,2 millones de dólares que Hugo Chávez aprobó en el punto de cuenta 310/09, la obra volvió a la agenda pública con Doppelmayr al frente pero sin Odebrecht, que se encargaba de la parte civil.

Pero transcurría el tiempo sin inicio de obras. En 2010 otro ministro ocupaba la silla del despacho de turismo, Alejandro Fleming. Durante una asamblea de accionistas de la estatal Ventel, celebrada en julio de ese año, el ministro y el presidente de la estatal de teleféricos, José Gregorio Martínez, anunciaron la asignación de casi 52 millones de dólares en el marco de un contrato de préstamo entre Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Venezuela (Bandes), Ventel y la operadora estatal Venetur, para la ejecución del primer año de las obras del tramo Litoral. Según el acta de la asamblea -publicada en la *Gaceta Oficial* N° 39.472 del 23 de julio de 2010- el proyecto, junto al Teleférico de Mérida, se ejecutaría y culminaría entre los años 2010 y 2012.



Un año después del anuncio de Fleming, en junio de 2011, Ventel C. A. pagó a Doppelmayr el 30% de anticipo por el sistema electromecánico del tramo Litoral

Respondiendo al calendario, en junio de 2011, Ventel C.A. pagó a Doppelmayr 30% de anticipo por el suministro del componente electromecánico para la construcción del tramo Litoral. Esta erogación de recursos quedó plasmada en un nuevo contrato suscrito por ambas empresas, el CJ-001-11. Ese mismo año, el ministro Fleming anunció otro desembolso importante para la obra, esta vez por casi 55,4 millones de dólares, aportados por la petrolera estatal Pdvsa.

Pero cuando llegó 2012 del teleférico a la playa no había rastro alguno. La construcción del tramo Litoral fue paralizada en noviembre de 2011 de un modo tan inexplicable que la Contraloría General de la República -generalmente indulgente con los desmanes financieros de la revolución- tuvo que pronunciarse. Así, en un informe publicado en 2016 registró la negligencia de Ventel, C.A, al no realizar las acciones necesarias “para la ejecución de la fianza de anticipo para el recobro de los recursos financieros otorgados” a Doppelmayr destinados al suministro del componente electromecánico.

Nuevo presidente, nuevo trazado

Tras dos años sin avances, el recién investido presidente Nicolás Maduro anunció en 2013 que los trabajos de recuperación del tramo Litoral se reanudarían el 15 de enero de 2014. Nuevas empresas se sumarían a la ejecución de la obra y el monto a invertir ascendería a 648,6 millones de dólares, un monto distinto pues el recorrido del tramo tendría un nuevo trazado.

En el despacho del Ministerio de Turismo estaba Andrés Izarra, quien informó que la nueva inversión sería aportada por el Bandes y no sería una recuperación del antiguo sistema, sino la construcción de uno totalmente nuevo.

armando.info

Un trazado de corre

armando.info

Estación El Irón

Bajo la premisa de impulsar un turismo masivo dentro del parque nacional, la nueva ruta se trazó sin los estudios de impacto ambiental, ni la aprobación de los pobladores de Galipán

**Ruta 1956
(Pérez Jiménez)**

Waraira Repano

El Irón

San José

**Ruta
Nueva**

Waraira Repano

La Hacienda

San José

El nuevo trazado se impuso violando el Plan de Ordenamiento y Reglamento de Uso del Parque Nacional El Ávila.

El ministerio argumentó, parcamente, que el cambio de trazado se debió a que algunas de las torres originales quedaron afectadas tras el deslave ocurrido en el estado Vargas y sectores de la vertiente norte del Ávila, como Galipán, en diciembre de 1999. Entonces se pasó del proyecto original de recuperación de ocho torres, dos estaciones principales y dos de desvío, a la construcción de 39 torres y cuatro estaciones “modernas”.

La ruta original seguía un patrón de enlace desde la estación El Cojo hasta El Ávila usando sólo dos estaciones de desvío (San José y Galipán), diseñadas originalmente con el único propósito de servir como mirador y acceso a un sendero para excursionismo.

El nuevo proyecto tiene dos tramos: un sistema de carga conocido como “Aguilucho” que conecta Maripérez con el Hotel Humboldt y otro, a levantarse del lado norte Ávila-Litoral con cuatro estaciones: Warairarepano, La Hacienda, San José y El Cojo, promovido por el Ministerio de Turismo para impulsar las visitas al parque nacional que las rodea, “que repercutirá en la mejora de la calidad de vida de sus poblados por el impulso que la actividad turística florecería en el poblado de Galipán” acotó Izarra.

armando.info



Galipán es un pequeño poblado de dos mil habitantes, dedicado principalmente al cultivo de flores y a la actividad turística

El nuevo trazado tiene un recorrido de 7,5 kilómetros y se soporta en 39 torres que atraviesan Galipán, un asentamiento agrícola con más de 200 años que se ubica en la ladera norte del cerro El Ávila, habitado inicialmente por pobladores llegados de las Islas Canarias, quienes se establecieron en una extensión de terreno conocida entonces como “Camino Real”, que conectaba el Mar Caribe con la ciudad de Santiago de León de Caracas.

Robert Hidalgo, un agricultor afectado por el nuevo trazado, cuestiona la versión del ministro Izarra. Su familia y su casa fueron arrastradas por el deslave de 1999. Relata que la zona más afectada por

la tragedia fue precisamente la ladera en la que se levanta la nueva ruta del teleférico. En la parcela de Hidalgo, la nueva empresa encargada de las obras civiles, Inversiones Alfamaq, C.A, levantó dos torres, a pocos metros del sitio donde toda su familia quedó atrapada bajo la tierra.

Por su parte, un ex empleado de la Inversora Turística Caracas, S.A. (Inveturca), a la que el presidente Caldera asignó la rehabilitación del Teleférico de Caracas en 1998, aseguró que esa empresa, en su interés por recuperar el tramo Litoral, realizó estudios de suelo, levantamiento topográfico y mediciones, en las que se descartaron daños estructurales en las bases de las antiguas torres. Un hecho irrefutable es que en la actualidad las torres originales siguen en pie.

armando.info



En la parcela de Robert Hidalgo la empresa Alfamaq deforestó al menos 100 árboles de eucalipto

Las máquinas invisibles

Los relanzamientos del tramo Litoral siempre mostraban dos constantes con una misma conclusión: se desembolsaba dinero, pasaba el tiempo y no se construía nada. Ante la promesa eternamente incumplida de una obra tan vistosa tocaba dar explicaciones, por lo que en 2014, mediante el Decreto N° 1.288, Nicolás Maduro ordenó la reestructuración y reorganización administrativa y funcional de Ventel, C.A. sin más detalle que “adaptar su estructura de funcionamiento al cumplimiento en las competencias que legalmente le corresponden y a la realidad existente”.

Ese año cambió de nuevo al ministro de Turismo y nombra como titular de la cartera a Marleny Josefina Contreras Hernández, esposa de Diosdado Cabello, el segundo a bordo del chavismo, vicepresidente del partido oficialista y presidente de la Asamblea Constituyente. Al mismo tiempo, Contreras fue nombrada presidenta de la Junta Interventora de Ventel. Fue en este último rol en el que suscribió dos contratos entre la estatal de teleféricos y el Servicio Desconcentrado de Bienes y Servicios de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (Sedefanb), un órgano sin personalidad jurídica adscrita al Ministerio del Poder Popular para la Defensa y dependiente del Viceministerio de Servicios, para la tramitación de las diligencias aduanales vinculadas al resguardo, transporte y entrega de los equipos electromecánicos contratados a la empresa Doppelmayr en 2011.

armando.info

Miércoles 22 de marzo de 2017

GACETA OFICIAL DE LA REPÚBLICA

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TURISMO

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA RELACIONES INTERIORES Y JUSTICIA



SERVICIO AUTÓNOMO DE REGISTROS Y
NOTARÍAS.
REGISTRO MERCANTIL QUINTO DEL
DISTRITO CAPITAL

RM No. 224
206* y 158*

Municipio Libertador, 16 de Marzo del Año 2017

Por presentado el anterior documento por su FIRMANTE, para su inscripción en el Registro Mercantil y fijación. Hágase de conformidad, y ARCHIVÉSE original. El anterior documento redactado por el Abogado JUAN CARLOS CASTILLO PRIMERA IPSEA N.: 202927, se inscribe en el Registro de Comercio bajo el Número: 7, TOMO -89-A REGISTRO MERCANTIL V (CÓD. 224) Derechos pagados BS: 0,00 Según Planilla RM-No. Banco No. Por BS 0,00 La identificación se efectuó así: JOSE ANGEL ESPINOZA GONZALEZ, C.I V-11.682.574

Abogado Revisor: HECTOR JOSE MANTARILLA FERNANDEZ



Registrador Mercantil V

Abogado KHALU PIZANI DE RAMIREZ

ESTA PÁGINA PERTENECE A:
VENEZOLANA DE TELEFÉRICO VENTEL, C.A
Número de expediente: 549950
DIV

ACTA DE ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA DE ACCIONISTAS DE LA SOCIEDAD MERCANTIL Venezolana de Teleféricos VENTEL, C.A.

En el día de hoy, Diecinueve (19) de diciembre de 2016, siendo las Dos y Treinta minutos post meridiem (2:30 P.M), reunidos en la sede de Venezolana de Teleféricos VENTEL, C.A., ubicada en la Avenida César Augusto Sandino con Avenida Boyacá, Edificio Sede Principal Torre 2, Planta Baja, Urbanización Maripérez, Municipio Bolivariano Libertador, Caracas; estando presentes, LA REPÚBLICA por órgano del Ministerio del Poder Popular para el Turismo, identificado en el Registro de Información Fiscal (RIF) bajo el N° G-20004495-0, representado en este acto por la ciudadana MARLENY JOSEFINA CONTRERAS HERNÁNDEZ, venezolana, mayor de edad, de este domicilio titular de la cédula de identidad N° V-6.437.884, identificada en el Registro de Información Fiscal (RIF) bajo el N° V-06437804-6, en su <https://armando.info> designada mediante Decreto Presidencial N° 1.705, de fecha 7 de abril de 2016, publicado en Gaceta Oficial de la

Poco más de 8 millones de dólares fueron pagados a Sedefanb para el transporte y entrega de los equipos Doppelmayr.

Por el primer contrato, Sedefanb recibió casi 6,3 millones de dólares, de los que cobraría 5,6 millones por la “prestación de servicios” y el resto para el pago de Impuesto al Valor Agregado (IVA). El segundo contrato ascendió a poco más de 2,3 millones de dólares.

Mucha tinta entre firmas de contratos y de cheques y mucha asesoría prometida, pero después de casi seis años del anuncio del nuevo trazo del teleférico al litoral, ni siquiera se sabe dónde están los equipos comprados a Doppelmayr.

El informe de la Contraloría General de la República reveló otras irregularidades, además del pago anticipado por los equipos que debían ser enviados desde Austria, sede de Doppelmayr. El órgano señaló que al cierre del 2015 se había desembolsado 50% del costo de la obra, sin que en el terreno se observaran avances físicos correspondientes con el dinero invertido. “A la fecha se ha desembolsado un monto de 317.489.683,89 de dólares que representa el 54,86%, y 31.515.845,70 de euros que corresponde al 56,09% de ejecución financiera del monto total suscrito en el Contrato N° CJ-028- 2014 de fecha 04-06-2014”, destaca el informe de la Contraloría General.

armando.info

armando.info

taron cada una bajo la modalidad de selección de Consulta de Precios, que en su totalidad suman Bs. 1.153.200,00 que al dividirlo entre el valor de la Unidad Tributaria (U. T.) para la fecha de las operaciones (Bs. 127,00) superan las 5.000 U. T., por lo que debió aplicarse la modalidad Concurso Cerrado. En este sentido, el artículo 57 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Contrataciones Públicas (LCP) Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N.º 6.154 Extraordinario de fecha 19-11-2015, prevé: "Se prohíbe dividir en varios contratos [...] la adquisición de bienes, con el objeto de disminuir la cuantía del mismo y evadir u omitir normas, principios, modalidades de selección o requisitos establecidos en el presente Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley y su Reglamento". La situación expuesta se origina por las debilidades de planificación y programación de las compras, lo cual impide una administración eficiente y segura en los procesos de adquisición de bienes y de la realización de operaciones en condiciones de economía, igualdad, transparencia y competencia, conforme a los principios contenidos en la citada ley.

3002 No se evidenció la existencia del documento que conste la conformación de la unidad técnica facultada para el control y seguimiento de obras referidas al componente electromecánico, previstas en el Contrato N.º CJ-001-11. Al respecto, la Cláusula Octava del contrato establece: "La Unidad Técnica estará conformada por el Despacho del Viceministro de Proyectos y Obras Turísticas de MINTUR, a través de la Dirección General de Proyectos, por lo que respecta al control y seguimiento del Proyecto y la Dirección General de Obras Turísticas, por lo que respecta al seguimiento de la ejecución del objeto del Contrato, en conjunto con cualquier organismo del Gobierno Nacional que se designe y VENTEL, C. A...". Asimismo, la Cláusula Vigésima Tercera del Contrato mencionado señala: "La Unidad Técnica tendrá las más amplias facultades de control en la ejecución, y de fiscalización de la ejecución del Contrato, la cual ejercerá de la manera que juzgue más conveniente". Lo planteado obedece a la inobservancia de las obligaciones contractuales, al no establecer los procedimientos para la conformación

de la Unidad Técnica, trayendo como consecuencia que no se contara con un equipo multidisciplinario dotado de las competencias para la salvaguarda del fiel cumplimiento del objeto del contrato, lo que pudiera representar un riesgo para la ejecución de la obra.

3003 No se evidenció la existencia en el expediente del proyecto de la obra "Sistema Teleférico Litoral II", vinculado al Contrato N.º CJ-028-2014, es decir, no cuenta con los planos estructurales de las 39 torres a construir; los planos estructurales de las estaciones; los planos arquitectónicos; los cómputos métricos; presupuestos y el cronograma de ejecución. Sobre el particular, el Contrato N.º CJ-028-2014 antes identificado, establece en su Cláusula 12, referida a "Deberes, Obligaciones y Responsabilidades que: [...] 2.3. La Contratista se obliga a realizar los trabajos especificados en el presente contrato, incluyendo, pero no limitado a: (i) la ingeniería de detalle; (ii) proveer todos los servicios de ingeniería de diseño distintos de los provistos conforme al contrato electromecánico que sean necesarios para la ejecución del proyecto de conformidad con este contrato...". La situación descrita se origina por las debilidades de control y supervisión por parte de VENTEL, C. A. en los trabajos realizados en obras civiles, al no contar con toda la permisología (Ambiente, Inparques e Instituto de Patrimonio Cultural) e instrumentos técnicos necesarios para realizar los estudios geotécnicos correspondientes a la obra. Igualmente, la contratista responsable de la ejecución no suministró todos los elementos técnicos que constituyen un proyecto y con esto comparar y analizar el avance de los trabajos; en consecuencia, no permitió al Máximo Órgano Contralor Fiscal determinar el avance físico real de la obra, evidenciándose una presunta improvisación en la ejecución de la obra.

3004 A la fecha se ha desembolsado un monto de Bs. 1.365.205.649,39, que representa el 54,86 %, y € 31.515.845,70, equivalentes a Bs. 270.742.545,34 que corresponde al 56,09 % de ejecución financiera del monto total suscrito en el Contrato N.º CJ-028-2014 de fecha 04-06-2014, por Bs. 2.488.529.926,00. No se observó la existencia de evidencia que de-

[En su informe del 2016, la Contraloría General de la República, denunció que la obra no registra un avance de ejecución correspondiente al 50% del desembolso](#)

armando.info

armando.info

muestre que los referidos desembolsos se hayan realizado previo cumplimiento de los hitos de pago contenidos en la Cláusula Séptima, numeral 4 del mencionado Contrato, en cuanto a que los pagos se realizarán contra la entrega de la ingeniería básica asociada a las estaciones, la verificación en sitio de la culminación de las obras civiles asociadas al sistema electrotécnico de las estaciones (mástiles y pisos de andenes) y la verificación en sitio de la culminación de las obras civiles de las torres. En ese sentido, el monto total desembolsado no se corresponde ni es proporcional con el avance físico de la obra.

3005 Sobre este particular, el artículo 38, numeral 4 contenido en el primer aparte de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal (Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N.º 6.013 Extraordinario de fecha 23-12-2010), establece: "El sistema de control interno que se implante en los entes y organismos a que se refieren el artículo 9 numerales 1 al 11, de esta Ley deberá garantizar que antes de proceder a realizar pagos, los responsables se aseguren del cumplimiento de los requisitos siguientes: [...] 4. Que se realicen para cumplir compromisos ciertos y debidamente comprobados, salvo que correspondan a pagos de anticipos a contratistas o avances ordenados a funcionarios conforme a las leyes...". La situación antes expuesta se origina por la carencia de la Unidad Técnica que debió conformarse y ejercer de las acciones oportunas en el control y seguimiento pertinente, tal como lo establece la Cláusula Vigésima Tercera del Contrato en comento, función que le estaba atribuida tanto en la ejecución del componente electromecánico como en las obras civiles.

3006 VENTEL, C. A. en fecha 07-06-2011 efectuó un pago por concepto del 30 % de anticipo establecido en la Cláusula 4, numeral 1 del Contrato N.º CJ-001-11 que corresponde a un monto de € 14.521.200,00 equivalentes a Bs. 86.218.753,73 a la contratista encargada de ejecutar el citado Contrato. No obstante, fue paralizada la ejecución de obras relacionadas con el componente electromecánico en fecha 21-09-2011, sin observar acciones emprendidas

por el ente, a la fecha de la actuación fiscal, con el fin de ejecutar de la fianza de anticipo para el recobro de los recursos financieros otorgados. Al respecto, el artículo 95, numerales 4 y 6 de la Ley de Contrataciones Públicas (Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N.º 39.503 de fecha 06-09-2010) señalan: "Los órganos o entes contratantes, una vez formalizada la contratación correspondiente, deberán garantizar a los fines de la administración del contrato, el cumplimiento de las obligaciones contraídas por las partes, estableciendo controles que permitan regular los siguientes aspectos: [...] 4. Supervisiones e inspecciones a la ejecución de obras o suministro de bienes y servicios [...] 6. Cumplimiento de la fecha de terminación de la obra...". Esta situación obedece a la falta de aplicación de medidas oportunas y diligentes por parte de la Gerencia Contratante de VENTEL, C. A. en lo atinente al control administrativo del Contrato y de la Unidad Técnica, con el fin de practicar el seguimiento de la ejecución del objeto del Contrato, como lo estipula en su Cláusula Octava. En consecuencia, no se ha garantizado la recuperación de los recursos financieros otorgados a la empresa contratista y no ejecutados, lo que pudiera repercutir negativamente en la ejecución financiera y el presupuesto del ente y consecuentemente del patrimonio público del Estado.

4000 Consideraciones finales

4100 Conclusión

4101 De los resultados derivados de la actuación fiscal practicada por la Contraloría General de la República se determinó que VENTEL, C. A. efectuó 5 pagos por un mismo concepto, cuyas adjudicaciones se derivaron cada una de la modalidad de selección de Consulta de Precios, no obstante, en razón de la cuantía total del monto y que correspondía al mismo tipo de bien, debió ser objeto de un proceso de contratación bajo la modalidad de Concurso Cerrado; en cuanto a la ejecución de obras, no se evidenció la existencia de documento en el cual conste la conformación de la Unidad Técnica facultada para el control y seguimiento del proyecto Sistema Teleférico Litoral II; la construcción de la obra Sistema Teleférico Litoral II no cuenta con el

[En su informe del 2016, la Contraloría General de la República, denunció que la obra no registra un avance de ejecución correspondiente al 50% del desembolso.](#)

Desguace ambiental

Desde el reinicio de la obra, ahora con las 39 torres en proyecto, los habitantes de Galipán han denunciado todo tipo de irregularidades, sobre todo el impacto ambiental causado por la construcción de la nueva ruta del teleférico y las estrategias utilizadas por Ventel C.A y Alfamaq, que violan la normativa ambiental vigente.

Las denuncias avaladas en el Informe de la Contraloría General de la República del año 2016 señalan que “el expediente del proyecto de la obra “Sistema Teleférico Litoral II”, vinculado al contrato N.º CJ-028-2014 fue presentado sin los planos estructurales de las 39 torres a construir; los planos estructurales de las estaciones; los planos arquitectónicos; los cómputos métricos; presupuestos y el cronograma de ejecución, evidenciado en campo una presunta improvisación”.

Inversiones Alfamaq, C.A. forma parte del grupo de empresas de la familia Ceballos Jiménez, uno de los contratistas predilectos del chavismo gobernante. Ha sido señalada por diversas denuncias de iniciar la obra del tramo Litoral del teleférico sin contar con el estudio de impacto ambiental y sociocultural (EIASC), un procedimiento técnico-administrativo que identifica, evalúa y describe los impactos que producirá un proyecto, con el fin que pueda determinarse si es viable, susceptible de ser modificado o rechazado.



[Inversiones Alfamaq, C.A es responsable de las obras civiles en tramo Litoral y señalada de violar la normativa ambiental vigente](#)

armando.info



armando.info

[Inversiones Alfamaq, C.A es responsable de las obras civiles en tramo Litoral y señalada de violar la normativa ambiental vigente](#)



[Inversiones Alfamaq, C.A es responsable de las obras civiles en tramo Litoral y señalada de violar la normativa ambiental vigente](#)

El informe de Contraloría desmiente expresamente al Instituto Nacional de Parques (Inparques), que en la providencia administrativa aprobatoria N° 207/15 afirma que Ventel consignó -a través del oficio N° PSTLWRM-2015-013 del 22 de junio del 2015-, el correspondiente estudio de impacto. Así lo afirmó la presidenta de Inparques, Angélica Romero, en el documento,

Ese acto administrativo fue usado por Ventel para imponer la nueva ruta del teleférico del Litoral, saltándose la normativa ambiental vigente y el Plan de Ordenamiento y Reglamento de Uso, que regula las actividades dentro del parque.

“Para poder cambiar el trazado debían empezar por cambiar el Plan de Ordenamiento y Reglamento de Uso del Parque Nacional El Ávila, que incluye un mapa de zonificación que regula las actividades que se pueden realizar en cada sector. Si la zonificación prohíbe construcciones no es posible hacer nada. La línea del teleférico con su trazado antiguo estaba zonificado para eso; trazar una nueva ruta, requiere primero de un estudio de impacto ambiental que señalará su viabilidad, posteriormente requería la modificación del Plan de Ordenamiento, someterlo a consulta pública y presentarlo ante el consejo de ministros para su aprobación final” detalló el abogado y biólogo Edgar Yerena.

Pero ese trámite podía tomar varios años, además de la obligatoria consulta a los pobladores, que nunca se mostraron de acuerdo. El andamiaje administrativo que se apoyó en la providencia de Inparques fue el camino exprés tomado por la estatal Ventel para obtener la aprobación, por vía de excepción, para la ocupación del territorio y la afectación de los recursos naturales en un área de 15,93 hectáreas. Así mismo, para la conformación temporal del campamento donde se resguarda la maquinaria y materiales de la obra, en una superficie de terreno de 5.300 metros cuadrados ubicado en la Avenida Boyacá, sobre los linderos del parque.

armando.info

armando.info



Nacional Waraira Repano.

CONSIDERANDO

Que en fecha 21 de Agosto de 2015, mediante OFICIO N° PRES/VENTEL/274/2015, la empresa Venezolana de Teleféricos (VENTEL C.A), representada en este acto por el ciudadano JOSE GREGORIO ROJAS SARUBI, actuando en su carácter de Presidente de la Empresa, solicitó aprobación para la Ocupación del Territorio (OT) y la Afectación de Recursos Naturales (ARN) en un terreno ubicado en las adyacencias de la Avenida Boyacá, para instalar el "Campamento Sur" del proyecto "Sistema Teleférico Waraira Repano-Macuto", dentro de los linderos del Parque Nacional Waraira Repano.

CONSIDERANDO

Que en fecha 17 de Septiembre de 2015, mediante Oficio N° PRES/VENTEL/312/2015, la empresa Venezolana de Teleféricos (VENTEL C.A), ut supra descrita, hace entrega del informe de la Consulta Pública, correspondiente al Estudio de Impacto Ambiental y Socio Cultural (EIASC), realizada en la comunidad de Galipán en referencia a la obra.

CONSIDERANDO

Que en fecha 21 de Septiembre de 2015, mediante Informe Técnico S/N°, el ciudadano ALÍ ROA CONTRERAS, en su carácter de funcionario del Instituto Nacional de Parques (INPARQUES), adscrito a la Dirección General Sectorial de Parques Nacionales, manifiesta:

(...)

Conclusiones:

En este sentido se considera factible la construcción del Sistema Teleférico Waraira Repano-Macuto, ya que constituirá un eficiente modo de transporte que al combinarse con el teleférico existente, proporcionará un modo alternativo de transporte terrestre convencional, el cual ofrecerá una capacidad máxima de 1 Millón 800 Visitantes por Año."

CONSIDERANDO

Que en fecha 07 de Octubre de 2015, mediante comunicación N° JSPA-503-2015, e **JUZGADO SUPERIOR PRIMERO AGRARIO DE LA CIRCUNSCRIPCIÓN JUDICIAL DEL ÁREA METROPOLITANA DE CARACAS Y DE LOS ESTADOS MIRANDA Y VARGAS**, representado por el ciudadano JOHNING ÁLVAREZ, en su carácter de JUEZ SUPERIOR PRIMERO AGRARIO, notifica a esta Institución, que mediante SENTENCIA INTERLOCUTORIA N° 047, de fecha 07 de Octubre de 2015, correspondiente a expediente, signado bajo el N° 2014-5456, de la nomenclatura de ese Tribunal, declaró Con Lugar, la solicitud realizada por la empresa Venezolana de Teleféricos (VENTEL C.A) para la Ocupación del Territorio (OT) y la Afectación de Recursos Naturales (ARN), en un

CLASE
CANES
ESTE

Considerando



INSTITUTO NACIONAL DE PARQUES M.F. G-20000632-8

Presidencia

Dirección

Distribuidor Santa Cecilia,
Servicio por sectores de transporte,
Caracas - Distrito Capital

Teléfono

(0212) 273.27.03

Fax

(0212) 273.23.17

Página Web

www.inparques.gob.ve



[Apoyados en un acto administrativo avalado por el Inparques, Ventel y Alfamaq impusieron la nueva ruta, saltándose la normativa ambiental vigente y el PORU.](#)



[Apoyados en un acto administrativo avalado por el Inparques, Ventel y Alfamaq impusieron la nueva ruta, saltándose la normativa ambiental vigente y el PORU](#)

armando.info

TELEFERICO

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA APROBATORIA N° 207 / 15
205°, 156° y 16°

Yo, ANGÉLICA ROMERO, venezolana, mayor de edad, de este domicilio, identificada con la cédula N° V- 13.203.828, en mi carácter de **Presidenta del Instituto Nacional de Parques (INPARQUES)**, según consta en Decreto N° 2.083, de fecha 29 de octubre de 2015, publicado en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.777, de fecha 29 de octubre de 2015, en el ejercicio de las atribuciones que me confiere el artículo 15 de la Ley Reforma Parcial de la Ley del Instituto Nacional de Parques, numerales 1 y 7, en concordancia con el artículo 5, ordinal 1°, del Reglamento Orgánico del Instituto Nacional de Parques, publicados en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, números 2.290 y 36.560, de fechas 21 de julio de 1978 y 15 de octubre de 1998, respectivamente, conforme con lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos, publicada en Gaceta Oficial N° 2.812 de fecha 01 de julio de 1981.

VISTO

Que en fecha 12 de Junio de 2014, mediante Sentencia N° 685, la SALA CONSTITUCIONAL del TRIBUNAL SUPREMO DE JUSTICIA, prohíbe el otorgamiento de cualquier permiso para construir nuevas instalaciones o viviendas, en el territorio o sede de la otrora Hacienda "Las Planadas" y para las comunidades agrícolas de "Los Aguasales", "El Chimborazo" y "Pablo Medina", así como para cualquier otro asentamiento humano que se ubique dentro de los linderos del Parque Nacional Waraira Repano, comisionando al Juzgado Superior Primero Agrario de la Circunscripción Judicial del Área Metropolitana de Caracas y de los Estados Miranda y Vargas para que lleve a cabo todos los actos jurisdiccionales relacionados con la ejecución del mandamiento de dicha Sentencia.

SE PRESUERE que el estudio **CONSIDERANDO ES POSTERIOR AL INICIO DE** Que en fecha 22 de Junio de 2015, mediante Oficio N° PSTLWRM/2015/013, la empresa Venezolana de Teleféricos (VENTEL C.A), representada en este acto por el ciudadano GILBER RUIZ, actuando en su carácter de Gerente del Proyecto del Sistema Teleférico Waraira Repano-Macuto, consigna el Estudio de Impacto Ambiental y Sociocultural (EIASC), solicitando autorización de Ocupación del Territorio (AOT) y la Autorización de Afectación de Recursos Naturales (AARN), para ejecutar las obras inherentes al proyecto denominado "Sistema Teleférico Waraira Repano-Macuto", dentro de los linderos de Parque

30/10/2017

Ventel, C.A.

Consejería Jurídica

Folios firmados

1453100



INSTITUTO NACIONAL DE PARQUES NIF. G-20000632-3
Presidencia
Dirección: Dpto. Santa Cecilia, Edificio Sur del Museo de Transportes, Caracas - Distrito Capital
Teléfonos: (0212) 273.27.02 (0212) 273.27.05
Fax: (0212) 273.28.87

www.inparques.gov.ve



[Apoyados en un acto administrativo avalado por el Inparques, Ventel y Alfamaq impusieron la nueva ruta, saltándose la normativa ambiental vigente y el PORU](#)

La operación también avanzó gracias a una sentencia del Juzgado Superior Primero Agrario del Área Metropolitana de Caracas y los estados Miranda y Vargas, representado por el juez Johbing Álvarez, que aprobó la solicitud realizada por Ventel el 7 de octubre del 2015 para entrar al parque nacional y modificar sus recursos. El fallo enumeraba una serie de requisitos a cumplir, entre ellos la presentación del estudio de impacto ambiental y sociocultural que Inparques, responsable de la administración y manejo del parque, dijo haber recibido.

Las empresas iniciaron la obra en el 2014 sin estudio de impacto ambiental y sin la debida autorización para construir dentro de un parque nacional. Tras las inspecciones de la Contraloría y la presión de los pobladores, Alfamaq decidió contratar -en plena ejecución de la obra-, los servicios de Arborea Consultores Ambientales C.A, -una compañía con la que había trabajado en otras oportunidades-, para cumplir con la formalidad del EIASC.

Técnicos que participaron en el estudio aseguran que el trabajo se realizó, pero ninguna de las recomendaciones plasmadas en el documento se tomó en cuenta. Ventel ni Alfamaq respondieron a las solicitudes de información y contraste de datos hechas por Armando.info.

La violación del Plan de Ordenamiento y Reglamento de Uso del Parque Nacional El Ávila fue completamente obviada. Hoy Inparques quiere modificar ese instrumento que establece las directrices para la ejecución de las actividades dentro los parques nacionales para permitir desarrollos turísticos expansivos en al menos cinco de ellos, entre los que se cuenta El Ávila. Así, lo que parece una violación puntual de la normativa, un proyecto aislado repleto de irregularidades para su ejecución, es la punta del iceberg de una política que busca echar mano a espacios protegidos.



[“Entraron al parque escoltados por efectivos de la GN abriendo trochas, desmontando guayas, tumbando arboles” denunciaron los pobladores.](#)



[“Entraron al parque escoltados por efectivos de la GN abriendo trochas, desmontando guayas, tumbando arboles” denunciaron los pobladores](#)



[“Entraron al parque escoltados por efectivos de la GN abriendo trochas, desmontando guayas, tumbando arboles” denunciaron los pobladores](#)



[“Entraron al parque escoltados por efectivos de la GN abriendo trochas, desmontando guayas, tumbando arboles” denunciaron los pobladores](#)

El toque de intimidación

Con un estudio de impacto ambiental extemporáneo y sus recomendaciones desoídas, Ventel organizó en septiembre 2015 una reunión en Galipán a la que asistieron pobladores, técnicos de Arbórea, ingenieros de Alfamaq y una comitiva de simpatizantes del oficialismo encabezada por el por el gobernador del estado costero de La Guaira (antes Vargas), general Jorge Luis García Carneiro.

El propósito, finalmente, era hacer la consulta social del proyecto, un requisito de ley que debe

acompañar al estudio de impacto ambiental. Cuentan los pobladores de la zona y algunos técnicos que junto a las empresas y autoridades también llegaron escoltas y colectivos armados, lo que frustró cualquier posibilidad de crítica. Ante la posición de rechazo expresada por algunos habitantes, se impusieron los gritos y consignas en apoyo a la “revolución bolivariana”. “Incluso nosotros, los técnicos, nos sentimos intimidados por el grupo de foráneos que llegó con el gobernador y sus escoltas armados. Aquello no fue una consulta, fue un acto de intimidación”, dijo uno de ellos a Armando.info.

Los galipaneros relatan que desde el primer día la relación con el personal de la obra empezó mal. “Entraron al parque escoltados por efectivos de la Guardia Nacional abriendo trochas, desmontando guayas. Nadie dio explicaciones sobre el cambio de trazado, nadie nos informó nada, solo que en las parcelas de tales y cuales se iban a instalar unas bases y que como se trataba de un proyecto de interés nacional había que colaborar”, denunció Gabriel Thomas, habitante de la comunidad.

En abril de 2015 un incendio ocurrido en la ladera norte, en una de las torres del trazado original, tensó aún más las relaciones. Testigos del hecho, entrevistados por Armando.info señalan a las empresas Alfamaq y Doppelmayr como responsables de lo ocurrido. Un trabajador que se encontraba en el lugar relató a este portal: “ese día un grupo de ingenieros de la compañía (Alfamaq) llegó con técnicos extranjeros de Doppelmayr. Un hombre de origen español dirigía a los obreros con autoritarismo y sin mucho respeto. Era la 1:30 de la tarde, en pleno mediodía bajo el sol inclemente. No había comenzado la estación lluviosa y toda la vegetación estaba muy seca. La torre donde se produjo el incendio queda en un sitio de difícil acceso y muy poco visitada por los senderistas (...) el incendio duró varios días subiendo por la parte alta del área debido a la acción de los vientos. No hubo la debida prevención, que después tampoco se aplicó a la ejecución de la obra, que exige bomberos forestales en el área que cuenten con insumos para apagar posibles incendios producidos, y tener información de la parte climática diariamente (sic)”.



La empresas Alfamaq, Ventel y Doppelmayr son directamente responsables de un incendio ocasionado cuando desmontaban las antiguas guayas.

Quienes se resistieron a ceder sus terrenos al avance de la obra fueron amenazados con posibles acciones legales y la instalación de un campamento de las Fuerzas de Acciones Especiales (FAES), un grupo élite de la Policía Nacional Bolivariana señalado de cometer atropellos y violaciones de derechos humanos.

En un comunicado divulgado en octubre de 2019, los habitantes de Galipán ratificaron públicamente sus denuncias señalando a Alfamaq y Ventel por asedio jurídico y destrucción de propiedad privada. “Varios de los pobladores están siendo hostigados, intimidados y coaccionados debido a su negativa

de permitir el desarrollo de la obra civil en sus propiedades, sin garantías legales de mitigación de riesgos, el respeto a la integridad de sus propiedades y una indemnización negociada”, detallaron.

También denunciaron los cortes de cultivos en plena producción y devastación de huertos debido a la construcción de vías para la edificación de los pilares de las torres. “Pueden parecer unas simples plantas que se vuelven a sembrar, como prometieron los ingenieros, pero esas plantas tienen un periodo de crecimiento y desarrollo para que entren en capacidad de producción, esos árboles que cortaron, dejaron de producir, impactando directamente en el sustento económico de las familias”, explicó Felipe Díaz, un campesino dedicado al cultivo de eucalipto con fines medicinales, y quien se ha resistido férreamente a la instalación de una torre en el patio de su casa.

A los afectados les prometieron compensarlos con mejoras en sus viviendas, reforestación e incorporación a la actividad económica turística que según, florecería en la zona con la puesta en funcionamiento del teleférico. Documentos de acuerdos entre pisatarios y Ventel dan fe de una serie de compromisos asumidos que incluyen reforestación, pago de indemnizaciones, incorporación a actividades turística y mejoras a la propiedad. Los denunciantes afirman que ningún compromiso ha sido honrado. “Después que terminaron la base de la torre por aquí no han vuelto más”, dijo Luciano Pérez a quien le prometieron un pozo séptico, alcantarillado para la canalización de aguas de lluvia, mejoras en la vialidad y replantar todos los cultivos de azucenas deforestados.

armando.info

armando.info



Gobierno Bolivariano
de Venezuela

Ministerio del Poder Popular
para el Turismo

ACUERDO ENTRE "VENTEL, C.A." Y "EL PISATA" "LAS OBRAS" DEL PROYECTO SISTEMA (WARAIRAREPANO - M)

Entre la **GERENCIA GENERAL DEL PROYECTO WARAIRA REPANO-MACUTO**, representada por carácter de Gerente General del Proyecto del Macuto, quien en lo adelante y a los efectos denominará "**GERENCIA DE PROYECTO**", según Aprobatoria N° 207/15 de fecha 02 de noviembre Nacional de Parques (INPARQUES), en la cual se **VENEZOLANA DE TELEFÉRICOS VENTEL**, Presidencial N° 6.031, de fecha 22 de abril de 200 la República Bolivariana de Venezuela N° 38.915, domicilio en el Municipio Bolivariano Libertador, Capital inscrita ante el Registro Mercantil Quinto de la Capital y Estado Miranda, en fecha 14 de agosto A, modificados sus estatutos según consta Extraordinaria de Accionistas celebrada en fecha 1 citado Registro Mercantil, en fecha 21 de mayo de identificada en el Registro de Información Fiscal conforme a la Sentencia N° 046, dictada por Circunscripción Judicial del Área Metropolitana de 2015, quien en lo adelante y a los efectos exclusi

[Los afectados por la instalación de las torres denunciaron que las empresas no cumplieron los compromisos asumidos.](#)

armando.info

armando.info

Este: 730.526,005; Norte: 1.168.442,833; la cual será por tal motivo la "GERENCIA DE PROYECTO", en acuerdo en compensar a "EL PISATARIO", por los cuales son los siguientes:

- 1-. Espacio de "EL TERRENO", en la que temporalmente de acceso denominada Calzada con una área aproximada de **METROS CUADRADOS (180,00m²)**, de largo, **METROS (3,50m²)**, de ancho, para un área total de **METROS CUADRADOS (600,00m²)**, esto es para la Torre **VEINTE Y TRES (23)**.
- 2-. Alcantarillado para la canalización de aguas lluvias en la mencionada vía de acceso denominada Calzada.
- 3-. Vialidad sobre un pavimento rígido ubicado en la vía denominada "EL PISATARIO".
- 4-. Cultivos florales -azucenas- en las adyacencias de la vía denominada "EL PISATARIO" **VEINTE Y TRES (23)**.
- 5-. Un (01) Pozo Séptico, ubicado en un lateral de la vía denominada Calzada.

CLÁUSULA SEGUNDA: COMPENSACIÓN. La "GERENCIA DE PROYECTO" ocupación temporal en el "EL TERRENO", la

planteamientos expuestos en el Parágrafo Primero del presente documento, en ejecución de "LAS OBRAS", en el "EL PISATARIO", con lo siguiente:

- 1-. Cercamiento perimetral lineal con malla alfajero

[Los afectados por la instalación de las torres denunciaron que las empresas no cumplieron los compromisos asumidos.](#)

armando.info

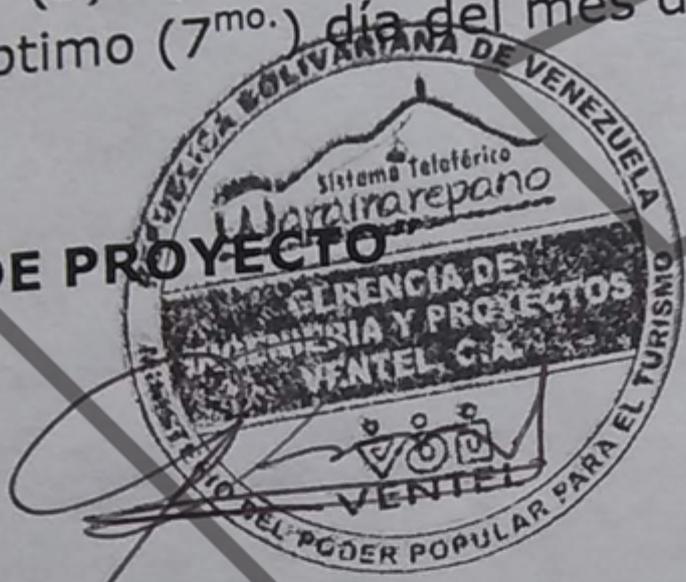
armando.info

Gobierno Bolivariano de Venezuela | Ministerio del Poder Popular para el Turismo

"GERENCIA DE PROYECTO": Sede Principal de Teleféricos C.A. (VENTEL, C.A.), situada en la Avenida Boyacá, Municipio Bolivariano Libertador, Distrito **"EL PISATARIO"**. Terreno propiedad del ciudadano venezolano, mayor de edad, titular de Galipán del Parque Nacional Warairarepano

Vargas.
Se hacen tres (3) ejemplares de un solo tenor y Caracas, al Séptimo (7^{mo.}) día del mes de diciembre de

"GERENCIA DE PROYECTO" **"EL PISATARIO"**



GIBER RUIZ
GERENTE GENERAL DEL PROYECTO DEL
SISTEMA TELEFÉRICO WARAITRA REPANO-
MACUTO

Los afectados por la instalación de las torres denunciaron que las empresas no cumplieron los compromisos asumidos

Para el biólogo Yerena el daño ecológico puede revertirse. Pero añade, “aquí hay una lesión a la gente, a la comunidad, pero muy especialmente a lo que fue el sentido original de tener un parque nacional. El mayor impacto está en cómo -a través de este caso-, se dinamitó la institucionalidad de Inparques, y al romper esa institucionalidad no solo se afectó al Ávila, sino que se generó un efecto que atentará contra toda la comunidad de parques nacionales”.

Las lesiones que menciona el especialista son visibles. En Galipán la obra ha despertado un inusitado fervor de construcción. Casas de lujo se levantan y rodean los terrenos tradicionalmente ocupados por campesinos y eucaliptos. Ese ostento aqueja aún más a los galipaneros. La estrecha y frágil vía que los conecta con Caracas, ha sido destruida por el ir y venir de pesados camiones que transportan el material para el teleférico y las nuevas residencias. Sus vidas –dicen-, se ha vuelto más difícil. Temen, además, que los nuevos asentamientos desplacen paulatinamente sus costumbres para abrirle paso a una nueva generación de ocupantes con intereses alejados del cultivo y la cosecha.

En diciembre la amenaza cobró fuerza con una gran fiesta en el Hotel Humboldt, desde donde se proyectaron luces fluorescentes sobre toda Caracas, alertando lo cerca que están los poderosos de construir su propio Saint Moritz bolivariano, aunque no lleguen en funicular hasta la playa.

Fecha de creación

2020/02/09

armando.info