



Un trío militar aceita los rieles por los que fluyen los contratos a Railteco

Descripción



De Palo Verde a Propatria, Bello Monte o Capitolio, el Metro de Caracas es el sistema de transporte subterráneo más importante de la capital venezolana y, desde hace años, también escenario para las averías y las quejas que estas generan entre los cientos de miles de personas que lo usan a diario, testigos de un declive sostenido. Su decadencia no se resuelve, sino que apenas se atiende con pañitos calientes que el gobierno de Nicolás Maduro aplica mediante contratos de recuperación, mantenimiento o ampliación como los que suscribe desde 2021 con la empresa Railteco Rail C.A.

Se trata de la misma empresa que a menos de dos años de su creación, en 2019, tuvo a su cargo la sustitución del cable tractor del Teleférico Warairarepano, en Caracas. También se le adjudicaron labores de inspección y reparaciones en el Teleférico Mukumbarí, en el andino estado de Mérida, y el mantenimiento general del llamado trolcable que lleva desde la ciudad de Mérida, su capital, al sector San Jacinto de la cuenca del río Chama. Este último sistema de transporte está cerrado desde hace más de tres meses y sin fecha pronta de reanudación de sus operaciones.

Detrás de la envergadura de los contratos estatales obtenidos por Railteco Rail en los últimos tres años, honrados no siempre con eficiencia o con el simple cumplimiento, quedan ocultas las conexiones de la empresa con la jerarquía de la autodenominada Revolución Bolivariana y la oficialidad del Ejército. Son tres los antiguos oficiales que hoy, desde altos cargos dentro de la administración pública, empujan contratos y millones de dólares a la empresa, fundada en Panamá

como Railteco S.A., pero con raíz venezolana.

El primero de ellos es el Teniente Coronel Víctor Cruz, presidente de Venezolana de Teleféricos (Ventel), institución adscrita al Ministerio de Turismo. Cruz fue quien facilitó la entrada de Railteco Rail C.A. por la puerta grande del escenario de los contratistas públicos: otorgó a la empresa el contrato para servicios de mantenimiento al Teleférico Warairarepano, en julio de 2022. En aquel momento, como detalló [un reportaje de Armando.info](#), la empresa quedó con la responsabilidad de llevar a cabo el reemplazo del cable tractor de 7,4 kilómetros que moviliza el teleférico capitalino desde la falda montañosa de la zona de Maripérez hasta la cima del cerro El Ávila, rebautizado por el chavismo con la voz indígena de Warairarepano.

Aquello lo hizo, aunque con retrasos, en sustitución de la gigante austríaca Doppelmayr, empresa que construyó el teleférico capitalino en tiempos de la dictadura del general Marcos Pérez Jiménez (1952-58), que desde entonces cumplió con la refacción y mantenimiento del sistema, incluyendo sustitución de partes. Las [deudas del Estado con la compañía](#) se fueron acumulando hasta rebasar los 100 millones de euros y erosionar la relación con Doppelmayr.

La administración de Maduro no ha firmado más contratos con la empresa austriaca desde 2019. La desplazó a punta de culatazos para dejar paso, primero, a [Alfamaq](#), una empresa perteneciente a la familia Ceballos, contratistas de larga tradición que tuvieron a su cargo la fallida reconstrucción del teleférico a La Guaira; y luego, en este nuevo capítulo de la historia, a Railteco.

Además de Cruz, el engranaje militar que potencia a Railteco incluye al General de Brigada del Ejército, Graciliano Ruiz Gamboa, integrante de la promoción de 1985 de la Academia Militar de Venezuela. *General de Brigada Lucas Carvajal*, y [presidente del Metro de Caracas](#) cuando Railteco obtuvo algunos contratos.

La tercera pieza es el General de División, Pablo José Peña Chaparro, actual gerente general de Railteco, excomandante del Sexto Cuerpo de Ingenieros del Ejército y egresado de la promoción *General de Brigada Tomás Montilla* de 1987, la misma promoción de Diosdado Cabello Rondón, exvicepresidente de la República, hoy ministro de Interior y Justicia y por convención considerado el *número dos* del régimen venezolano. Entre 2009 hasta 2010, Peña Chaparro se desempeñó en varios cargos burocráticos en la gestión de Cabello cuando este fue ministro de Obras Públicas y Vivienda.

Pague con lo que sea

Llama la atención que en varios contratos de 2021 y 2022, a los que **Armando.info** tuvo acceso para su revisión y cotejo, quien firma por Railteco no es Peña Chaparro. Los suscribe José Gregorio Rodríguez Alagares, oriundo del estado Lara, al centro occidente de Venezuela, quien originalmente registró Railteco en Panamá en 2019. Se trata de los contratos con los sistemas de teleférico, trolcable y metrocable, además del contrato de mantenimiento del Metro de Caracas.

Además de [talleres de capacitación](#) para el personal del Metro, el primero de estos compromisos, y cuyo monto no está especificado en el contrato, estuvo la habilitación del andén 2 de la estación Bello Monte de la línea 5 del Metro de Caracas. Las cláusulas estipulaban el “equipamiento específico en señalización, mando centralizado, energía de emergencia, red de datos, radio tren, teléfonos de emergencia, circuito cerrado de televisión y cualquier otro que requiera el Metro de Caracas”. Una

adenda del acuerdo, firmada en octubre de 202, amplió el alcance de la asignación para incluir la “ejecución de obras, prestación de servicios, suministro de equipamiento y cualquier otro que requiera el Metro de Caracas” y la “construcción y equipamiento de las obras de expansión de los Sistemas Cable, Metroviario y Metrobús”.

Además, precisaba que Railteco debía ejecutar proyectos de mayor envergadura y estratégicos “bajo la responsabilidad del Metro de Caracas”, que incluyeran “obras de expansión y mantenimiento preventivo, correctivo y mayor de los mismos que engloban la procura de repuestos, partes y piezas a nivel nacional e internacional, o los de propia elaboración cuyo uso esté homologado con el sistema que opera y mantiene la empresa”.

La cláusula segunda, referida al mecanismo de pagos, especificaba que este podía manejar tanto bolívares como dólares, euros o cualquier divisa libremente convertible e intercambiable.

Pero allí no terminaría la historia de los contratos. En un punto de cuenta del 6 de febrero de 2022 que obtuvo **Armando.info** para este reportaje, se apuntala que los negocios de Railteco no solo implicaron al nivel ministerial, sino que se elevaron a la consideración de la Presidencia y la Vicepresidencia de la República a través de Alí Padrón, entonces ministro de Turismo. Padrón presentó junto a Delcy Rodríguez Gómez, vicepresidenta de la República, la propuesta para que Nicolás Maduro aprobara el contrato por 7,9 millones de euros para el mantenimiento del Sistema Teleférico Mukumbarí. El monto debía ser cancelado desde el [Fondo para el Desarrollo Nacional \(Fonden\)](#) e ilustra la celeridad con la que, pese a su corta historia e inexperiencia en el área, la empresa ganó contratos.

Este es apenas un ejemplo. Otros son el pago de 17 millones de dólares [que en 2022 reportó Armando.info](#) por los trabajos en la línea 5 del Metro de Caracas, y los 5,98 millones de euros que costó la sustitución del cable tractor del Teleférico Warairarepano.

En el Metro de Caracas, los resultados del paso de Railteco son elocuentes. Un ingeniero allegado a las labores, tanto en ese sistema de transporte como en el Trolcable de Mérida, y que pidió mantener su nombre en reserva, refiere que, entre las promesas no cumplidas de Railteco, estuvieron la sustitución de las computadoras de los trenes y la habilitación de un taller para embobinados de motores que nunca se llevó a cabo y en la que se invirtieron, de acuerdo con lo que expresa la fuente, unos 900.000 dólares.

“Le aprobaron la Línea 5 del metro y nunca ejecutaron nada. De ese proyecto fue de donde más sacaron provecho”, precisa.

La ampliación de la Línea 5 del Metro de Caracas es [una deuda que data del gobierno de Hugo Chávez](#), de la gerencia de Haiman El Troudi como Ministro de Transporte y de la actuación de la constructora brasileña Odebrecht en Venezuela. Ahora, con Railteco, la historia parece repetirse. “Debían empezar desde cero: de la perforación de los túneles en adelante. Y no se hizo nada, solo las fotos”, añade la fuente.

En general, ascendiendo

Al menos desde 2021, Pablo Miguel Peña Chaparro está al frente de Railteco como gerente general. Nacido en 1964, fue el quinto en su promoción, la de 1987 de la Academia Militar de Venezuela, la

misma de la que egresaron, además de Diosdado Cabello, otros personajes connotados del chavismo, como Jesse Chacón (exministro en distintas áreas), José Gregorio Vielma Mora (exgobernador de Táchira), Carlos Rotondaro (expresidente del Instituto Venezolano de Seguros Sociales, IVSS) y Tomás Schwab Romaniuk (expresidente de la Siderúrgica del Orinoco, Sidor).

Más discreto que sus compañeros, connotados y mediáticos dirigentes del chavismo, el General Peña Chaparro ha ocupado cargos en diversos entes de la administración pública. De marzo de 2009 a febrero de 2010 se desempeñó como miembro principal y presidente de la junta de reestructuración del Instituto Nacional de la Vivienda (Inavi), un ente dependiente del Ministerio de Obras Públicas, entonces al mando de Cabello.

En febrero de 2010 fue nombrado director suplente de la Fundación Hábitat, también dependiente del Ministerio de Obras Públicas, con Cabello todavía en esa cartera. En 2014, fue designado responsable de los manejos de los fondos de funcionamiento de la Comandancia General de Ejército, dependiente del Ministerio de Defensa. Luego, hasta 2015, fue comandante en la misma dependencia.

En enero de 2017, quedó a cargo del Sexto Cuerpo de Ingenieros *Gran Mariscal de Ayacucho*, asentada en Fuerte Tiuna, el mayor y más importante cuartel militar de Venezuela, en el suroeste de Caracas. En el [sitio web](#) de la unidad se describe su misión como la de “incrementar el poder de combate de las unidades del Ejército Bolivariano” y de “contribuir al Desarrollo Nacional mediante trabajos de Ingeniería Integral, Apoyo Técnico, Logístico y Mantenimiento”.

Tras su pase a retiro en 2020, Peña Chaparro ocupó la gerencia general de Railteco, cargo al que llegó de la mano de Víctor Cruz, según relata una fuente vinculada al sector transporte. Esa cercanía entre los militares terminó de sellar la alianza entre Railteco y Ventel.

“Mediante una alianza estratégica, y valiéndose de la Ley de Tránsito y la Ley Antibloqueo, montaron [se refiere al gobierno de Nicolás Maduro] un parapeto para transferir la administración del transporte terrestre a un privado”. Este privado fue Railteco que, con el pretexto de las sanciones económicas impuestas desde Estados Unidos, se erigió como la empresa elegida para sortear los escollos ante proveedores internacionales y no interrumpir las labores de mantenimiento del Metro y los teleféricos.

Barbas en remojo

Graciliano Ruiz Gamboa, nacido en 1964, integrante de la promoción de 1986 del Ejército, sigue una historia curricular parecida a la de Peña Chaparro, ocupando varios cargos en la administración pública, aunque con un perfil más modesto. En marzo de 2013 fue nombrado Gerente General de Desarrollo Ferroviario del Instituto Ferrocarriles del Estado (IFE), dependiente del Ministerio de Transporte Terrestre.

En diciembre de 2017, fue nombrado presidente del Sistema Integral de Transporte Superficial, S.A. (Sitssa), también oficina del Ministerio de Transporte. En septiembre de 2020 se le designó como [presidente del Metro de Caracas, C.A.](#), ente que desde entonces parece más un cuartel que una empresa de transporte público, a juzgar por la seguidilla de oficiales que vienen ejerciendo su dirección. En agosto de 2022, Ruiz Gamboa fue sustituido por [otro oficial del Ejército](#), el Mayor General Juan Carlos Du Boulay Perozo y este, a su vez, traspasó el cargo en febrero de 2024 a otro

general del Ejército: [Ramón Velásquez Araguayán](#), General de División y también ministro de Transporte.

Si bien los contratos revisados para este reportaje datan de 2021 y 2022, las repercusiones se siguen sintiendo en la actualidad. A comienzos de julio de 2024, trabajadores del Trolmérida decidieron suspender las operaciones del trolcable.

Un técnico de esta última, cuya identidad pidió no revelar, es sentencioso al momento de referirse a las operaciones de Railteco: “No saben nada de teleféricos”.

De acuerdo con su testimonio, en más de una ocasión se han comunicado con la gerencia de Railteco para denunciar irregularidades técnicas. Las respuestas, siempre insuficientes por parte de los gerentes de la empresa, motivaron que en julio optaran por la paralización de labores. Si el Metro de Caracas anda, aunque con retrasos y fallas, el trolcable de Mérida sigue inactivo, y los habitantes de esas poblaciones deben emprender a diario trayectos de hasta una hora por vía terrestre ante la falta del servicio.

“No sabemos bien lo que va a pasar. Tenemos deficiencias en cabinas, en pinzas, en torres. No se ha hecho ese trabajo [*de mantenimiento*] desde hace diez años, pero el gerente nos dice que solo le aprobaron la compra del cable [*que sostiene el sistema*]. Lo demás es hermético”, precisa una fuente que trabaja en la obra.

Hubo un hecho que precipitó la decisión de suspender las operaciones. El 26 de junio, una cabina de [teleférico de Medellín](#), en Colombia, se desplomó, dejando una persona muerta y nueve heridas. Ante el temor de que pudiera ocurrir algo similar, fueron los mismos trabajadores los que adoptaron la medida. “Hicimos presión para parar las operaciones porque lo que pasó en Medellín pudo pasar aquí. Es un trabajo que Railteco nunca vino a supervisar. Nosotros pasamos reportes de que los nodos se estaban deformando y nunca vinieron”, insiste.

Compara la altura de ambos sistemas y concluye que las proporciones de un hipotético accidente similar en Mérida hubiesen sido peores. “Allá el accidente ocurrió a nueve metros de altura. Aquí [*entre las cabinas y el suelo*] hay un vacío enorme de 100 metros en el punto más alto. ¿Se imagina lo que puede pasar?”, concluye.

Armando.info envió solicitudes de entrevista con José Gregorio Rodríguez Alagares tanto al correo electrónico corporativo como al personal. Hasta el cierre de esta edición no hubo respuesta.

Hoy la propaganda oficialista despliega notas de un plan, que encabeza Delcy Rodríguez, denominado [Metro se mueve contigo](#), que aborda distintos ámbitos que van desde la ornamentación hasta la reparación de escaleras mecánicas, entre otros aspectos técnicos. Se trata de la misma persona que también firmó un contrato en el momento de plenitud de la rosca militar con la que se favoreció a Railteco Rail, S.A. y que ahora, a juicio de los usuarios, deja mucho que desear.

Fecha de creación

2024/11/10