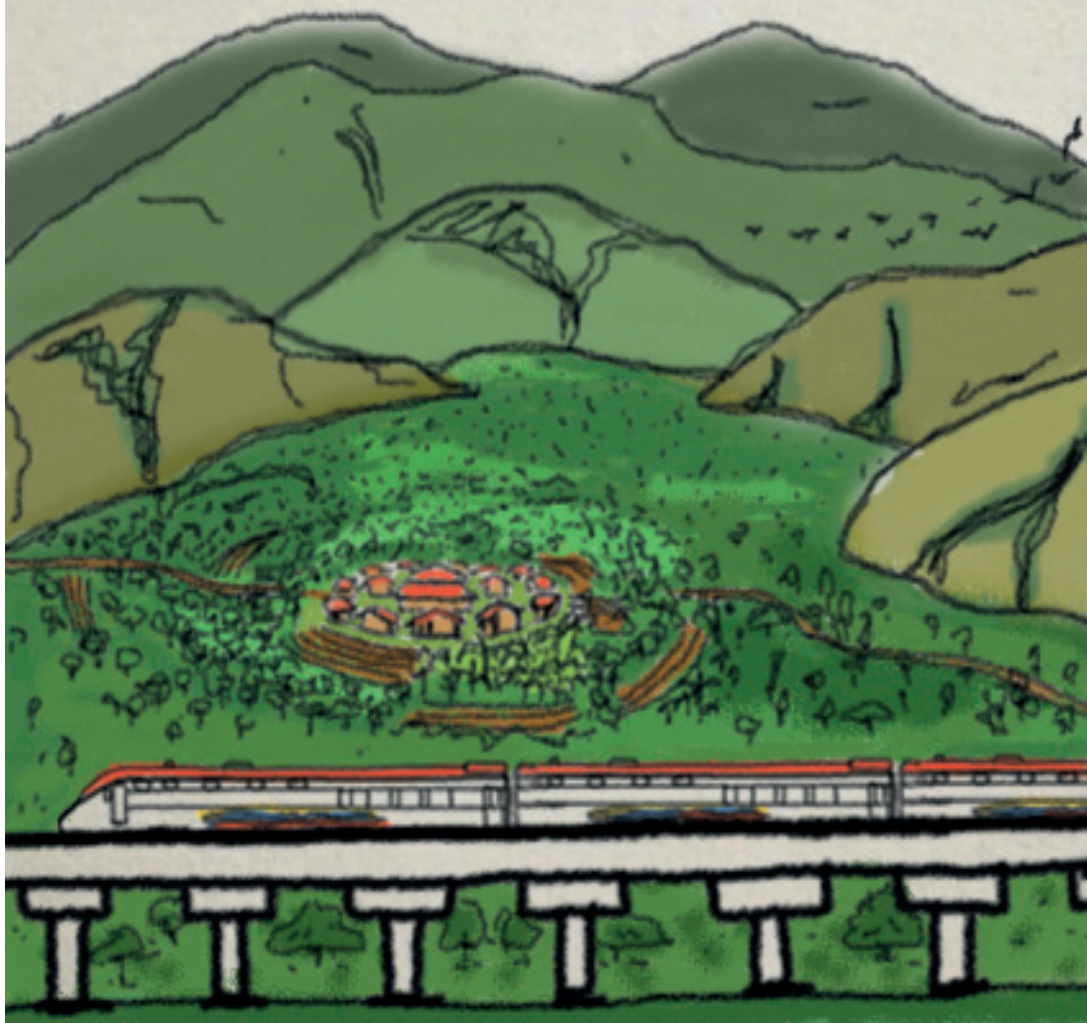


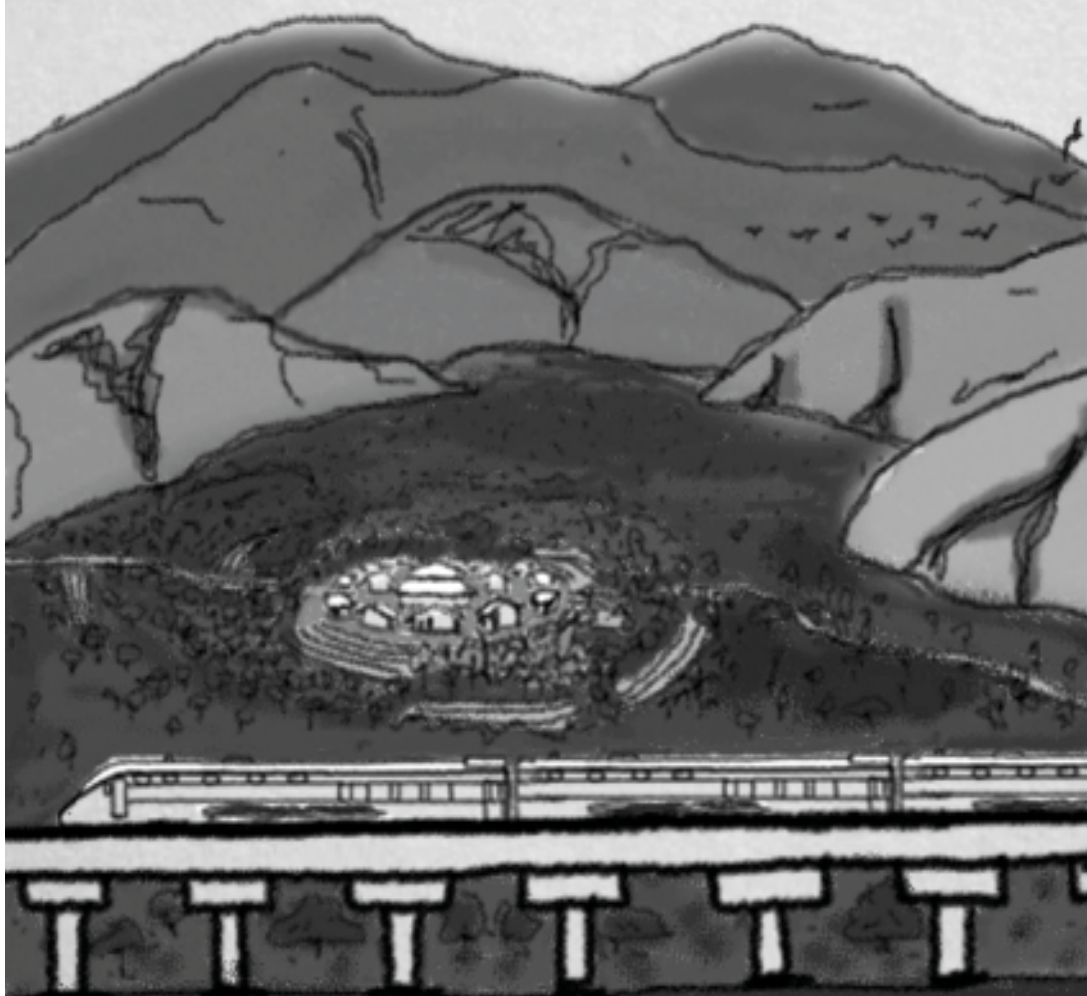
# UN FERROCARRIL PARA CONSTRUIR UN PAÍS COMUNAL



Juan Manuel Mendoza



UN FERROCARRIL  
PARA CONSTRUIR UN PAÍS COMUNAL



*Juan Manuel Mendoza*

Título: Un Ferrocarril para Construir un País Comunal

Autor: Juan Manel Mendoza

Portada y Contraportada: Ulises Rivero

Editorial: Ediciones El Cayapo

Correo electrónico: [elcayapo@gmail.com](mailto:elcayapo@gmail.com)

Teléfono: 0426-2493524

Registro legal: Sin depósito de ley

Primera edición: agosto del 2017

Impreso en la República Bolivariana de Venezuela en plena debacle mundial del humanismo y su modo productivo capitalista. Como clase no debemos creer, sino crear la otra cultura, la comunal; sin obreros ni patrones.

Se permite la reproducción parcial o total de este libro sin la autorización de nadie.

Derecho reservado única y exclusivamente a quien quiera usarlo.

*“Hay soluciones que van más allá de los límites tradicionales o visibles. En esta pequeña parte del país que no llega ni al 5 por ciento del territorio nacional, vive más del 50 por ciento de la población del país. Cuando nosotros estamos empeñados en desarrollar el llamado eje norte llanero, que es como un eje intermedio, desarrollar allí nuevos poblamientos, el eje ferroviario, enlazar con el centro y norte del país con occidente, con el sur, este eje y el eje Apure-Orinoco. Desarrollando los servicios básicos de agua potable, transporte público, vivienda, salud, educación, eso es parte del proyecto estratégico para desconcentrar al país, para buscar el equilibrio en la distribución de la población sobre el territorio.”*

*Presidente Hugo Chávez 03/05/2009*

*Aló Presidente N° 329*



***Dedicatoria***

A los futuros,  
a los que pudieran ser dentro de 200 años  
si los prefiguramos hoy.





En el texto que les presento, Juan Manuel (así se hace llamar) nos invita a una tarea titánica para este tiempo: Soñar un país comunal. El aporte no sólo son las técnicas, cifras o propuestas arquitectónicas participativas (esas que un arquitecto no aceptaría, cabe destacar) sino el dato de imaginar a una herramienta de saqueo y extracción como el ferrocarril, como posibilidad para amar y conocer un país. Ya esto, de por sí, es una invitación a deconstruir lo que conocemos como hábitat, movilidad, transporte y comunicación.

Hay que decir que un paso que nos desmarque de la condición de país mina es reconfigurar nuestro estilo de habitar el territorio, la mina que somos nos ha conducido a niveles de consumo en ciudades que no se corresponden con lo que dispone la red de vida de la que formamos parte. Lo que Juan Manuel aporta va más allá de la franquicia del desarrollo sustentable que no objeta al desarrollo ni su noción de crecimiento infinito y que discute la sustentabilidad desde una visión de acumulación material arbitrada por gobiernos globales de facto, o corporaciones.

Leff discute a la sustentabilidad como un proyecto político que va más allá de las ciencias en el que los actores sociales son movidos por diversas racionalidades e intereses orientados por saberes y valores arraigados en identidades propias y diferenciadas. El ferrocarril debe ser la gran ventana que muestre a todos en todo, el conductor que transmita la buena noticia de la otra cultura mediante el movimiento de la experiencia, el debate, el

hacer y ser Venezuela juntos trascendiendo a lo que De Sousa Santos llama la monocultura de los criterios de productividad capitalista .

Hasta ahora los planes como el IIRSA son guiones para el ordenamiento de una extracción más eficiente, no se trata de estrategias para ser nosotros en el territorio sino para cosificarlo y economizarlo más. No se trata de un ferrocarril que transporte mercancías humanas o no humanas sino de una fuerza para llenar esta tierra de poblados que no necesiten inmensas chimeneas para que seamos cultura, localidades que no nos exijan dejar la vida colgados de busetas o atrapados en largas autopistas sino que nos pidan poner pies en tierra para sembrar, fabricar y construir lo que vayamos a vivir.

Quizás la médula de este escrito en su profundo contenido chavista, a nuestro modo de ver es el primer libro chavista que se escribe para pensar el territorio aquí y ahora, en medio de una guerra integral determinada por las corporaciones e instrumentada por actores diversos como gobiernos, políticos con cédula venezolana y burguesías revendedores y empaquetadoras. De Chávez tiene esa capacidad de convocar lo diverso y centrarlo en el discurso, también la posibilidad de articular lo utópico y lo germinal mediante la relectura del “punto y círculo” que el barinés recogió del pueblo.

Un ferrocarril que no homogeneice sino que encuentre implica que la globalización le sea arrebatada a las hegemonías, y ese es el debate que está en boga, no volveremos a ser los mismos después del internet por lo que pareciera indetenible la conformación de una aldea global, solo los pueblos encontrados y pensándonos, solo conduciéndonos y gobernándonos le daremos un contenido propio a esa globalidad en la que estamos embarcados. Juan Manuel piensa un ferrocarril que mire en otra dirección más allá de “viabilizar los mercados” asiáticos o del norte global, en la propuesta se refleja un tema de defen-

sa del territorio ocupándolo y pensándolo desde la franqueza de asumir las necesidades locales, la complementariedad y la soberanía alimentaria como metas. Otros estilos de intercambio se deben pensar a la par, otros modos de participación con experimentos reales en el territorio y articulados a la idea pero también al contexto, esa pareciera ser la búsqueda en un país comunal.

Eder Peña

15/08/2017



Una vez en medio de una conversa esta pregunta salió al aire:

- ¡Pariente! si usted hubiese tenido la oportunidad de conocer a Hugo Chávez ¿Qué le habría preguntado?

La respuesta a esa pregunta fue contundente y sin vacilación:

- ¡Pariente! Yo a ese señor le habría preguntado una sola cosa: ¿Compa usted a que vino? ¿A construir algo nuevo o a destruir lo ya existente?

El trabajo presentado por Juan Manuel Mendoza nos invita a esa reflexión, a ver al ferrocarril, esa máquina de guerra y de extracción de recursos utilizada en el capitalismo para causar miserias, como una oportunidad para destruir esta cultura impuesta que nunca nos ha pertenecido ni nos pertenecerá jamás. Esto mediante el reordenamiento de un territorio colonizado y sometido a las decisiones políticas de una clase dominante.

El compendio de instrucciones, sugerencias, modos, y formas de cómo destruir el concepto de ordenamiento territorial tal como lo conocemos y dar paso al verdadero estado comunal, visionado por el Comandante Hugo Chávez, comienza por la apropiación de este maravilloso proyecto como algo nuestro, no como algo hecho por alemanes, chinos, rusos, españoles, entre otros... y es aquí donde, al leer con detenimiento el contenido de este escrito, nos vamos creyendo el cuento de que sí puede existir un ferrocarril hecho por nosotros mismos, impregnado de nuestros propios datos culturales y adaptado a nuestro sentir

por esta tierra, cosa que jamás un chino o un francés podrán hacer. Construir un país con una organización territorial más amable con el entorno y con nuestro convivir como especie, indudablemente debe pasar por la destrucción del país que ya conocemos. Alguien dijo por allí una vez: “la vida no nace de cuerpos moribundos, no nace en un cuerpo que está luchando por mantenerse vivo... al contrario nace de ese cuerpo moribundo hecho cadáver, el mejor ejemplo de ello es la flor que nace en medio del cuerpo de un animal muerto”. A esa reflexión le invita este escrito, amigo lector, a preguntarse si el ferrocarril, como está concebido en este texto, vendría a destruir un modelo de país ya existente o a construir un país comunal con un dato cultural total y absolutamente distinto al que ya conocemos.

Rubén Darío Castillo Agelvis

18/08/2017

Al adentrarnos y leer cada página de *Un Ferrocarril para Construir un País Comunal*, nos vamos a ir encontrando con la hermosa invitación que nos hace Juan Manuel Mendoza Castellanos (a partir de aquí lo llamaremos solo Juan Manuel) a pensar, soñar, diseñar, discutir, planificar y visualizar un modelo cultural distinto al Capitalismo, entendiendo que la gran tarea que nos debe ocupar a nosotros y a las próximas generaciones es la construcción del nuevo modelo cultural, económico y productivo de Venezuela, un modelo que sea creado por nosotros, en el que nosotros como clase estemos presentes, que nos permita mirarnos, reconocernos, nombrarnos a nosotros mismos, reencontrarnos con el paisaje, volver a conocerlo y comprenderlo, enamorarnos del territorio y poblarlo ya no desde la tragedia, el miedo y el hambre sino desde el afecto y la convicción de los juntos. Para esta gran tarea que nos convoca a todos, Juan Manuel nos presenta y ofrece el ferrocarril como una gran herramienta que nos ayudará como pueblo a concretar en los próximos años ese sueño del Comandante Hugo Chávez de refundar la patria libre y soberana.

Solo basta con empezar a leer los primeros párrafos de este libro para percibir lo atrevido de este gran proyecto, cuando digo atrevido podría decir “lo profundamente chavista que es este proyecto”, este plan es muy disposicionero (como decía la Abuela Rosa que era Chávez) porque le da al ferrocarril un propósito totalmente distinto para el cual fue pensado dentro del marco del Capitalismo y nos hace cuestionar y desmontar conceptos académicos, culturales, sociales, geográficos y políticos para

poder ver con mayor claridad que si es posible llevar a cabo una obra de esta magnitud no solo en materia de infraestructura o por su alcance en el territorio sino por el gran impacto que podrá llegar a tener en la idea de construir un país.

Juan Manuel rescata perfectamente esa angustia que le causaba a Chávez la sobrepoblación de las principales ciudades del país, no hay que indagar demasiado o buscar muchos datos para entender que estamos apiñados al norte de Venezuela, es por eso que el Comandante Chávez, gran conocedor del territorio tenía la vista puesta hacia el sur, hacia esas llanuras y sabanas de las cuales nos expulsaron los terratenientes, las transnacionales y las políticas neoliberales, esas extensiones de territorio al sur de Venezuela representan los lugares idóneos para la construcción del país comunal. Partiendo del estudio, análisis y comprensión de la población y el territorio es que Juan Manuel replantea la construcción de las vías férreas para conectar a un país hacia adentro, vías que comuniquen el norte con el sur, el occidente con el oriente, rompiendo con el concepto de “país mina” impuesto desde la llegada de los europeos a estas tierras hace más de 500 años. El ferrocarril que tenemos que construir no puede apuntar hacia el norte, no puede ser concebido bajo el concepto capitalista del saqueo y extracción del “botín”, esa “lógica” del desarrollo y el progreso tenemos que romperla empezando por desmontar del cerebro ese imaginario de ambicionar con el norte, con el afuera, lo lejano, negándonos siempre.

El ferrocarril no es la excusa para huir del capitalismo o de la tragedia que representan las ciudades y su dinámica, no pretendemos huir de todo eso, pretendemos abandonar al capitalismo y sus miserias, dejarlo solo para que termine de morir, salir del confinamiento de las ciudades para irnos a las entrañas de la patria, coger el chinchorro para junto a Chávez despedirnos (abandonar) de las ciudades para partir hacia San Fernando de Apure o Barinas, recorrer esos paisajes del Táchira, Lara, Monagas o buscando rumbo hacia las costas del Orinoco o del Cinaruco...



Para la construcción de la otra sociedad necesitamos de paciencia y dedicación, no podemos caer en el desespero y el apuro, dice el poeta Carlos Angulo que si el tiempo en el Capitalismo es oro, entonces en el socialismo (o en la otra cultura) tiene que ser vida, así que parafraseando al poeta, decimos que si en el Capitalismo el ferrocarril debe mover la mercancía (incluidas las personas) a altas velocidades porque la premisa es el dinero, en el transitar hacia la cultura comunal la gente debe viajar disfrutando el paisaje, y el fruto de la producción es para la vida moviéndose sin el apuro de la necesidad.

Somos un pueblo tratando de construir el mundo, tratando de construir un nuevo modelo cultural para la vida ya no desde la esperanza de la utopía sino desde la certeza de hacer realidad un país comunal. Capitulo a capitulo hasta las últimas ideas, este libro nos irá demostrando que la construcción del ferrocarril es política, económica, estratégica y territorialmente realizable, que es viable su construcción, que es posible su ejecución con el esfuerzo y la voluntad de miles de hombres y mujeres que serán protagonistas de la historia (obra) que está por escribirse, para que dentro de 200 años (disculpen pero soy muy impaciente) la gente vea el ferrocarril y recuerde lo necesario que fue en este tiempo y el gran aporte que hizo para que fuera posible vivir en la cultura comunal.

Enrique Yrigoyen

18/08/2017



## *Prólogo*

Imaginar un país para dentro de 200 años es una tarea que ya no aplica para individuos, prefigurarse un territorio para ese tiempo demanda la participación de muchos, de lo contrario podríamos cometer el error de diseñar en función de las necesidades de unos pocos, que es lo que hoy somos como resultado.

Del ¿cómo y el por qué? de las líneas que van a leer, ¿de dónde salen esas ideas que incluso algunos podrán llamar locuras?

Cuando estas conversas nos invadieron el cerebro, un cúmulo de sentimientos incluso contradictorios se apoderaron de los intentos de pensamiento. Angustia y alegría cohabitando juntas, angustia porque descubrimos que estamos absolutamente castrados para imaginar un mundo distinto al capitalista, pero una profunda alegría porque nos percatamos de que todo está por hacerse, por pensarse, por diseñarse, es un gran lienzo en blanco, una gran pared para pintar lo que la historia nos pone delante de todos nosotros, para construir un mundo distinto al existente.

Cuando sinceramente comprendí que no podía imaginar a los niños, las casas, los pueblos, la ropa, la comida, las relaciones entre las personas, las escuelas, las familias, el sexo, la salud, la educación, en fin cuando entendí y acepte que estaba incapacitado para soñar la otra cultura distinta a la capitalista, empecé a buscar de qué manera podía colaborar para al menos adelantar camino en esa dirección.

Gracias a cientos de horas de conversa con un grupo de amigos y hermanos de El Cayapo este es el resultado, un conjunto de certezas y en algunos casos balbuceos de por dónde deberíamos

empezar a experimentar. La base filosófica y conceptual le pertenece al proyecto Las Tres Patas de El Cayapo, un documento casi clandestino que plantea con todas las letras la necesidad de la experimentación antes de plantear las coordenadas del camino a transitar. La angustia se la endilgo a Chávez, quien supo de manera certera transmitirnos esa necesidad de querer este territorio que llamamos Venezuela de concebirnos como personas dignas de ser de otra manera a la que nos impusieron ser.

El ferrocarril solo es una herramienta, que utilizada bajo otro concepto, podrá brindar las condiciones materiales para desarrollar el mega experimento cultural que estamos obligados a llevar a cabo como pueblo, solo eso.

Este documento se divide en dos, la primera parte es el desarrollo y exposición de la idea fundamentada básicamente en la filosofía y concepto preconcebido en El Cayapo, que no es otro que la necesidad de valorarnos como pueblo en este tiempo histórico, encontrar las claves que hemos venido construyendo, soñar, pensar, planificar y experimentar la posibilidad de otra cultura y no menos importante, el ser radicales en el pensamiento y los más audaces posible en la acción.

La segunda parte contiene básicamente cada intervención del comandante Chávez desde el año 1998 hasta el año 2012 donde se haya referido al Proyecto Nacional de Desarrollo Ferroviario. Su visión, la importancia que para él tenía, su angustia porque se llevara a cabo en los plazos establecidos, la prefiguración que le daba a la potencialidad del ferrocarril para construirnos como país. Como veía la integración regional sur americana e incluso Sur-Sur, utilizando el ferrocarril como factor vertebrante entre los pueblos de América del sur y África.

Para Chávez era muy importante la ocupación del territorio, la planificación del mismo, el acortar distancias, el desarrollo del eje Orinoco-Apure, la unión de los pueblos del norte de Brasil con el Sur de Venezuela. Y aunque alguien pudiera decir que

eso no es nuevo y parcialmente esto es cierto, se diferencia básicamente en la visión, mientras Chávez veía la integración de los pueblos, los otros planteamientos veían era desplazamiento de mercancías y extracción de materia prima. Sí, podemos decir que ambas integran, pero una integra y une y la otra integra para desintegrarnos. Esta recopilación pudo hacerse gracias al valioso trabajo de los compañeros que administran la página Todo Chávez

En cada intervención del Comandante Chávez se podrá palpar su angustia por la ejecución de los plazos, el ser eficientes en cuanto al desarrollo de las obras, en comprender que el tren es más que el tren, es un proyecto integral que permitirá cambiar al país, es leer su amor por los paisajes de Venezuela y su invitación a que lo conozcamos, Chávez habla del territorio como habla un hombre enamorado de una mujer. En fin pase y siéntese y disfrute de leer al Comandante Chávez.

De aquí en adelante no encontrará respuestas, básicamente conseguirá certezas de lo que creemos deben ser las condiciones objetivas y materiales para crear el gran laboratorio cultural que seremos, antes de parir la cultura por crear.

Juan Manuel Mendoza

21/08/2017



## *Parte I Un Ferrocarril para Construir un País comunal*

### *De que va esto*

Este planteamiento político, pretende exponer de la manera más sencilla posible la idea del como crear las condiciones necesarias para diseñar un país, partiendo de la necesidad de equilibrar poblacional y territorialmente a Venezuela, darle otro concepto, uno distinto al impuesto por el capitalismo, donde básicamente somos una mina de la cual todo debe ser extraído sin importar las consecuencias. Este documento trata, intenta visionar el cómo construir condiciones materiales para empezar andar el camino hacia lo distinto.

Pareciera una incongruencia decir que un ferrocarril sirve para construir el otro país y más cuando conocemos la historia de esta máquina, como se utilizó y lo útil que fue para la expansión del capitalismo. Sin embargo creemos que el ferrocarril de forma inequívoca puede ayudar a llevarlo a cabo, la posibilidad de planificar el territorio y su población, pensarlo de otra manera y bajo otra lógica, una distinta a la que nos impusieron.

Se abordará el tema de la construcción del sistema ferroviario, desde las distintas problemáticas que hoy concita el actual modelo económico impuesto por la élite mundial y el cual se ha visto trastocado por el proceso profundamente revolucionario por el cual transitamos como pueblo y como país.



Se trata de presentar el proyecto ferrocarrilero de una forma global, no sólo como una simple obra de infraestructura, sus costos y beneficios, sino tratando de prever los cambios radicales que implicaría pensar este plan a largo plazo.

El diseño del capitalismo nos hacinó en ciudades, casi el 90% de los habitantes de este territorio que hoy conocemos como República Bolivariana de Venezuela, estamos apiñados en la región norte costera, la cual representa apenas un 10% de la extensión territorial del país. Todo un territorio deshabitado, causado por el aparato de producción capitalista.

Y cuando decimos 10% del territorio, nos referimos a la región norte costera toda, pero la mayoría de ese territorio específicamente, tampoco está poblado, salvo el Municipio Libertador del Distrito capital y el municipio Sucre del el estado Miranda, la mayoría de la zona montañosa de la costa se encuentra deshabitadas.

Según el censo del 2011, realizado por el INE, La Gran Caracas conformada por los municipios Libertador del Distrito Capital y los municipios Chacao, Baruta, El Hatillo, Sucre y Guaicaipuro del estado Miranda, tenían una población total de Tres Millones Ciento Cincuenta y Seis Mil Seiscientos Dieciocho personas (3.156.618) y la superficie realmente habitada, no superaba las Treinta y Tres Mil hectáreas (33.000 h).

La población empadronada por el INE en todo el Territorio Nacional en el año 2011, fue de Veintisiete Millones Doscientos Veintisiete Mil Novecientos Treinta personas (27.227.930,00), la superficie continental del territorio venezolano asciende a Noventa y Un Millones de Hectáreas (91.000.000 h).

Es decir el doce por ciento (12%) de la población para el año 2011, habitábamos apenas el cero coma cero cuatro por ciento (0,04%) de todo el territorio. De ese tamaño es la tragedia que nos impone el concepto humanista de la ciudad. No es verdad





que esto sea así por que somos subdesarrollados, no planificados, desorganizados, tercermundistas o chavistas, eso obedece a un concepto, a un plan, a un diseño de los dueños del mundo, con relación a sus minas ubicadas en la periferia.

Cada ciudad es de la manera como la necesita el capitalismo en cada continente. Unas son fábricas o centros industriales, otras zonas administrativas y financieras, otras paraísos para que los ricos guarden lo robado, otras basureros, otras simples o grandes minas, otras espacios de diversión. En cada ciudad-mina existe la imitación de las llamadas metrópolis, en todas conseguiremos las franquicias del consumismo basura, sea en el ámbito del arte, la comida chatarra, la moda, las informaciones y espectáculos y cuanta vaina se compre y se venda en este sistema.

La ciudad no es una opción de vida, mantener una ciudad requiere tres veces su consumo real, la cantidad de alimentos que se bota para mantener a las personas de una ciudad son tres veces más que la que consumimos, así es en combustible, en agua, en materia prima, en servicios; la ciudad es un barril sin fondo que crece arrojando toda la naturaleza, pero además, consume gente en la misma proporción; porque la gente que trabaja en una ciudad es reducida, la gran mayoría juega banco en la producción, sea como ejército de reserva o activo en deterioro.

Es importante tener claro, que aunque el territorio se encuentre deshabitado, no implica que no tenga dueño, o que sobre esta desolación no existan intereses importantes.

Para los que nos hacinaron en las ciudades, pequeñas, medianas o grandes, no debe hacerle ninguna gracia que como pueblo, que como gobierno pretendamos por primera vez en la historia asumir que el territorio no les pertenece a ellos y mucho menos que a larga comprendamos que en realidad todos pertenecemos a este territorio y no al revés, porque eso trastoca la lógica de la sacrosanta propiedad.



La existencia de los latifundios, no es sólo por la tenencia de la tierra en pocas manos, obedece al mismo plan de la creación de ciudades y acumulación de mano de obra en territorios relativamente pequeños, es la forma mas sistematizada de la obtención de la plusvalía absoluta de la gente, el latifundio es un medio para esta nueva forma de esclavitud y sometimiento que implica una ciudad.

En el marco de la guerra no hay nada más fácil que someter a los ciudadanos, nosotros no producimos comida, no estamos cerca de las fuentes de agua, y en pocos días de un estado de sitio seríamos presa fácil de cualquier enemigo. Es un plan muy bien pensado y aplicado sobre las grandes mayorías por parte de los dueños del mundo.

Como dijimos antes: esto obedece a un diseño, no es casual que sea así, comprender que las ciudades deben ser paulatinamente despobladas es una obligación, las mismas no son sostenibles, esto nos llevará décadas, pero tendremos que hacerlo. Y es ahí donde la propuesta del ferrocarril pasa a ser una idea revolucionaria en un tiempo revolucionario.

“Caracas no tiene cómo crecer más, por el amor de Dios, a Caracas no le cabe un alma más, es que estamos todos hacia el norte, ustedes saben que ese es uno de nuestros proyectos estratégicos, la desconcentración de la población en el territorio. Es una locura. Casi el 80% de la población venezolana vivimos hacia el norte, yo por eso tengo el chinchorro listo, no para el 2006 sino para el 2021 será, o 2030 fue que dije, porque yo me voy hacia el sur, en ese tren me iré, me despido de Caracas y me voy hacia San Fernando, y de ahí cojo sabana, Arauca adentro.”  
Hugo Chávez 29-10-2005

### ***Poblar el territorio***

La construcción del ferrocarril, apunta hacia el reordenamiento territorial planteado desde la Constitución de la República



Bolivariana de Venezuela, la planificación de un país futuro, de una cultura distinta a la capitalista.

El ferrocarril nos permitirá llevar a cabo esta tarea de largo aliento, con la ventaja comparativa de que no se está planteando en este proyecto que el mismo transite por dentro de las ciudades existentes, lo que abarata tremendamente los costos de su construcción ya que el grueso de las obras civiles no necesitarán desmontar ni trasladar infraestructura previamente construida, como dijimos antes, mucho más del 96% del territorio no se encuentra habitado.

Las vías del tren, deben ser los nuevos caminos por donde se distribuya la población en el territorio, pero no de forma desordenada, sino planificada.

### *Un nuevo concepto*

Con una tecnología precaria y utilizando mano de obra esclava, la industria de la construcción de vías ferroviarias se fue abriendo paso por vastos territorios de toda Europa, África, Asia, Oceanía y América. No es un secreto que el ferrocarril jugó un papel preponderante en la ocupación de los territorios invadidos y en la expansión del capitalismo en las nacientes ciudades, en el marco de la Revolución Industrial.

Las colonias y ex colonias británicas durante el siglo XIX, son el mayor y mejor ejemplo de lo que estamos diciendo. América del Norte, India, Australia por nombrar algunas, así como las colonias recientemente independizadas de la corona española de todo el Sur de Sur América, por donde sea que pasa el ferrocarril el resultado es el mismo, desolación y muerte para las culturas existentes, e imposición de la cultura capitalista. Todo casi al mismo tiempo, desde la segunda década del siglo XIX hasta inicios del siglo XX.



Solo en el norte de lo que los europeos llamaron América, desde la costa este hasta la costa oeste pasando por el sur y el norte de ese territorio los pueblos Paiute, Shoshone, Ute, Navajo, Apache, Cheyene, Crown, Pawnee, Sioux, Blackfoot, Cree, Chotaw, Seminole, Cherokee y Shawnee, fueron perseguidos y exterminados.

Es importante señalar que cada uno de esos pueblos o lo que la historiografía moderna dio por llamar naciones, estaban compuestas por decenas de tribus, cada una con sus nombres, costumbres y territorios, quienes habitaron esa geografía por milenios, pero la necesidad expansiva del capitalismo las llevo a su fin.

Junto con los pueblos originarios también se sistematizo el exterminio del búfalo de las grandes praderas, este animal representaba parte fundamental de la cultura de los habitantes de estas llanuras. Se estima que entre 30 y 40 millones de estos animales fueron asesinados tan solo en 4 años.

Todo es parte del mismo plan, puesto que estos pueblos giraban toda su cultura alrededor de este cuadrúpedo, quien además era parte importante de su alimentación. El hombre blanco decidido a tomar estos territorios no dudo, en invadir, asesinar y destruir todo lo que encontró a su paso, la constitución del primer Estado-Nación burgués no es en absoluto una historia romántica.

La Compañía de las Indias Orientales también hizo lo suyo en los territorios de lo que hoy se conoce como la India, Bangladesh y Pakistán. La demanda de telas, especias, minerales, productos agrícolas y pecuarios que reclamaba la metrópoli, necesitaba medios de transporte más eficientes y veloces que trasladaran desde tierra adentro cada uno de estos productos hacia los puertos.



Todo este vasto territorio sería atravesado por vías férreas, sobre todo y durante los años que duro la segunda guerra civil británica, que le dieron el nombre de guerra de secesión norteamericana. El ferrocarril traerá consigo, la aceleración de las masacres, desplazamiento de personas e imposición masiva de la cultura occidental.

En Sur América el ferrocarril hará su aparición a través de empresas británicas, que se dedican a la venta de este nuevo “medio de transporte”, las mismas trabajan codo a codo con las embajadas de su país. Paraguay, Chile y Argentina serán los primeros países en adquirirlos. El caso más emblemático de todos será el de Argentina, donde dicha maquina será uno de los factores fundamentales en la campaña del desierto donde se llevaría a cabo el genocidio de casi todos los habitantes originarios de las pampas.

Como puede observarse en estos tres casos, el uso del ferrocarril como medio de transporte, será posterior a su uso como arma de guerra, esta maquina fue pieza importantísima en la expansión del capitalismo en todos los territorios de ultramar de las antiguas potencias coloniales.

El ferrocarril, hace su aparición justo en el momento en el que el capitalismo da un salto en su capacidad de producción, la cultura capitalista va invadiendo y se va instalando en cada pedazo de territorio por donde las vías férreas son instaladas, miles de culturas desaparecen a su paso, las materias primas son extraídas y trasladadas de un océano a otro para ser transformadas y volver de nuevo a su origen convertidas ya en mercancías y estas reclaman transportes cada vez más veloces, el ferrocarril reúne todas estas características, partiendo desde los diferentes puertos para dirigirse tierra adentro y viceversa; no es casual que el tonelaje y la velocidad aumenten rápidamente desde del siglo XIX al siglo XX.



Las primeras locomotoras comerciales alcanzaban velocidades de 25 km/h y podían cargar algunas decenas de toneladas, ya para finales del Siglo XIX la velocidad oscilaba entre 100 y 120 km/h y perfectamente podía arrastrar varios cientos de toneladas de carga. En el Siglo XX los trenes superaron los 300 km/h y fácilmente locomotoras como las que existen actualmente en USA, Australia, China o Rusia pueden llegar a mover cómodamente unas cuantas miles de toneladas de mercancía.

En el caso que nos ocupa, nos corresponde darle un uso-diseño conceptual distinto al ferrocarril, sí el planteamiento es construir una cultura distinta a la capitalista; como dijera Chávez, “por donde transite el tren, debe irse construyendo el país distinto”.

En la cultura por construir, el ferrocarril debe ser una importante herramienta, para poblar el territorio, protegerlo, conocerlo, amarlo, cuidarlo, y acercarnos a la hoy posible integración suramericana.

Vivimos en un país donde un poco más del 95% de la población ocupa si acaso el 2% de toda la geografía nacional. De ahí la necesidad de poblarlo, cumplida esta fase, nos corresponde conocer cada palmo de tierra, sus paisajes, sus caminos, sus ríos, montañas, cada playa y cada humedal.

La necesaria desocupación de las ciudades debe realizarse de la manera menos traumática posible, hacerlo nos llevará décadas, por lo que no tenemos excusas para no planificar hasta el más mínimo detalle. El tren nos permite acercar las distancias y conectar de forma segura y rápida a oriente con occidente, al norte y el sur.

### *¿Es posible hacer las vías del ferrocarril?*

Nunca antes como hoy, es posible llevar a cabo la empresa de instalar 14 mil km de vías férreas, que atraviesen todo el Territorio Nacional.



Actualmente por los efectos de la recesión inducida, el salario de los trabajadores, que durante los años de crecimiento económico se presentaba como un freno por el alto costo que representaba, hoy se revierte en una ventaja competitiva.

Para la contratación de 3 mil trabajadores se necesitaba de ingentes cantidades de recursos; hoy por razones propias de la tasa de cambio dólar-bolívar, perfectamente podemos contratar a todos los trabajadores que se necesitan, cancelando todos los pasivos correspondientes, no siendo esto una traba en el plan. Un trabajador calificado a la fecha de hoy nos cuesta más o menos 8 mil dólares por año.

Se estima que para cumplir con los tiempos establecidos se necesitarán 60 mil trabajadores de diferentes niveles y responsabilidades, los cuales trabajarían en la construcción de las líneas férreas, durante los 12 años que se estima, dure la obra. Trabajando las 24 horas del día, separados en turnos de 6 horas diarias.

Existe además la razón geográfica para poder afirmar que es total y absolutamente posible llevar a cabo este plan y es que a diferencia de muchos otros países, Venezuela solo tiene cuatro grandes obstáculos naturales que deberán sortear las vías del ferrocarril, estos son, El Lago de Maracaibo, La Cordillera de la Costa, la Cordillera Andina y el Río Orinoco.

En el caso del Río Orinoco y El Lago de Maracaibo ya existen o están en proyecto los puentes que además ya contemplan la vía férrea.

En el caso del puente cacique Nigales ubicado en Maracaibo y el tercer puente sobre el Orinoco, los cuales están en proyecto y en construcción deberá empujarse su inicio y culminación para que esto no represente un obstáculo al Proyecto Nacional de Desarrollo Ferroviario.





Con respecto a las dos importantes formaciones montañosas ya mencionadas, se utilizará la técnica de túneles, los cuales son relativamente pocos, los mismos se ubicarán entre los estados Barinas, Táchira, Trujillo y Lara (Cordillera Andina) al occidente del país, los otros al oriente entre los estados, Sucre, Monagas, Anzoátegui y Miranda (Cordillera de la Costa).

El 80% de las vías estarán en los llanos venezolanos, abaratando los costos de construcción, puesto que lo más costoso en las interminables sabanas venezolanas, serán los innumerables puentes de poco tamaño para salvar la gran cantidad de ríos que existen en ese territorio.

La concepción de esta idea, contempla como factor primordial las vías elevadas, es por esto que en todo el diseño será fundamental la construcción en lo plano, siendo siempre la última opción los túneles, lo que no implica que no se harán.

Bajo la lógica del constructor y de la academia, esto es una locura, puesto que siempre será más barato un túnel y el terraplén que un viaducto, pero es importante comprender que la visión de la construcción actual no está en la obra en sí misma, sino en la ganancia que esta produce en términos monetarios y en la apropiación de plusvalía y recursos.

En términos estrictamente económicos las vías elevadas son relativamente costosas, implican una mayor inversión en horas hombres y en la utilización de materiales como acero y concreto. Es por esto que el terraplén e incluso la excavación de túneles para el constructor siempre será una opción. Sin embargo cuando se analiza en frío la utilidad social del uso de la vía férrea elevada, los costos son perfectamente asumibles.

Cuando hablamos de que es posible llevar a cabo la construcción de todas las vías férreas del país, necesarias para transitar hacia la otra cultura, la ganancia financiera no tiene cabida, se piensa en todo caso en la utilidad histórica y social.





Pudiera esto parecer una locura, pero no lo es, en todo el tiempo que el modelo capitalista a imperado, la ganancia monetaria y la acumulación de capital, han sido los factores para medir el éxito o el fracaso de una empresa. La gente nunca ha sido tomada en cuenta cuando de obtener ganancias se trata (a no ser, cuando se le despoja de su plusvalía), con la construcción del ferrocarril, bajo la concepción social de su utilidad se rompe con esta lógica.

### *¿Y Cuánto cuesta eso?*

Estimamos que para construir los 14 mil km de vías férreas se necesitarán 12 años. En maquinaria, equipos y herramientas, deberá hacerse una inversión de 10 mil millones de dólares, esto serviría para comprar los equipos más modernos y dejar a un lado y para siempre la estafa de la industria de la construcción en Venezuela, quienes cobran como si utilizaran la última tecnología y sus equipos tienen una media de antigüedad de 20 años; totalmente depreciados, es decir sin valor contable.

En cuanto a la fuerza laboral se necesitaría tener disponible 10 mil millones de dólares para todo el tiempo que dure la obra, esto serviría para pagar el salario y todos los beneficios de los 60 mil trabajadores, los cuales estarían distribuidos en 4 turnos diarios de 6 horas cada uno.

Se necesitaría 700 trenes de pasajeros, 250 locomotoras y al menos 4000 vagones de carga, siendo el material rodante lo más costoso de todo el plan, ya que al menos se necesitarán entre 17 mil y 200 mil millones de dólares para su adquisición. Mediante acuerdos con las empresas fabricantes, debemos negociar la transferencia tecnológica. Es necesario siempre tener presente que esto es una instrucción expresa del Comandante Chávez.

Para la compra de materiales de construcción, así como la fabricación de rieles, durmientes, vigas de acero, vigas de concreto,



molduras, se requiere 15 mil millones de dólares. El 90% del material necesario para la construcción de las vías esta disponible en el país, el que sea presupuestado en dólares, sólo obedece a una facilidad para el cálculo de los costos.

Para la construcción y equipamiento de estaciones principales, estaciones secundarias, inter puertos, patios y talleres, puentes y túneles, se necesitarán 15 mil millones de dólares.

En total la inversión podría alcanzar los setenta (70) o setenta y cinco (75) mil millones de dólares, cabe destacar que todas las contratistas internacionales que hasta ahora se han ofrecido a llevar a cabo esta obra dan una cifra redonda de 150 mil millones de dólares.

Y esta información no es menor, cuando las corporaciones se encargan de construir, no sólo se llevan la ganancia producto del contrato, sino que se llevan montañas, ríos, bosques, fuerza de trabajo; aparte del dinero, se llevan consigo parte del territorio.

### ***¿Cómo se recupera esta inversión?***

Un dato para la reflexión, La Gran Misión Vivienda Venezuela, ha construido más de un millón y medio de unidades habitacionales, se han invertido más de 100 mil millones de dólares y sin embargo la demanda de viviendas no ha parado, por el contrario va en aumento y además como dijera el Comandante Chávez el problema de la vivienda en el capitalismo no tiene solución.

El proyecto para la construcción de las vías férreas contempla dentro de sí, la construcción de viviendas, eso sí, bajo otro concepto, distinto al que establece hoy la lógica capitalista, fuera de la farsa del derecho a la ciudad y apunta hacia una cultura totalmente diferente a la que hoy somos. Plantea de forma abierta y



sincera la necesidad de poblar el país, de construirnos a partir de lo que somos, busca la integración de nosotros con el territorio. Visto de esta manera, analizar el costo del mismo, implica necesariamente abstraerse de las cifras mostradas y verlo como un proyecto estratégico.

El costo total del proyecto, estaría entre los Setenta (70) y los Setenta y Cinco (75) mil millones de dólares, en términos capitalistas, poder amortizar esta inversión pareciera imposible, sin embargo no es así, por el contrario, tal vez sea de los pocos proyectos que se pagará solo y en un muy corto plazo, las razones para afirmar esto son las siguientes.

Siendo el país mina que somos, fuimos diseñados para entregarles nuestras riquezas a las transnacionales, sea cual sea su ramo. En el caso que nos ocupa, teniendo 30 millones de habitantes, ostentamos la no despreciable cifra de 5 millones de vehículos, para mover a las mercancías y personas (mercancías también en el capitalismo).

Los vehículos particulares y de carga de mercancía usan combustibles fósiles, muy demandados en el extranjero, los cuales con la entrada en funcionamiento del ferrocarril, pasarían a ser excedentes exportables. Siempre y cuando haya una decisión política, de no seguir importando automóviles, esa política puede aplicarse de muchas formas, pero se requiere esa voluntad.

El uso del vehículo particular, debe tender a disminuir, para eso deberá implementarse campañas de concientización de la ineficiencia de su uso, de su imposición como dato cultural, de los daños que produce a la vida de la gente; sólo por concepto de uso de este medio de transporte en el mundo en promedio, un millón de personas mueren todos los años y otras dos millones quedan lesionadas de por vida. Eso sin contar los daños ambientales irreversibles que se producen contra el medio ambiente, el cual es indispensable para nuestra vida como especie.



Teniendo claro que al capitalismo aún le quedan en su etapa de salida al menos 100 años, esto podría ser una fuente de ingresos, teniendo en cuenta sobre todo el ataque que hoy tienen las grandes transnacionales contra los mercados de las materias primas como el petróleo.

Estamos hablando que sí, el 50% de los 700 mil barriles diarios de gasolina, dirigidos al mercado interno lo destináramos al mercado internacional, sólo por este concepto recuperaríamos la inversión en menos de doce (12) años. Sí a esto le sumamos el diesel, los lubricantes y aditivos, los lapsos se reducirían aún más.

Igualmente al tener excedentes exportables de combustibles, podríamos perfectamente vender a precio internacional la gasolina que hoy en día se va para Colombia por la vía del contrabando, según cifras oficiales, son mas de Diez Mil Millones de Dólares (\$ 10.000.000,00) los que anualmente deja de ganar Venezuela por este concepto.

Cabe destacar que los costos que asume el estado por mantenimiento de carreteras y autopistas, disminuirían considerablemente y por primera vez aplicaría el uso de peajes, siendo estas vías generadoras de ingreso, ya que el subsidio se revertiría hacia las mayorías no usuarias de transporte particular.

Por último, los cobros de pasajes y traslados de mercancías a través del ferrocarril, así como el uso de inter-puertos y almacenes, representaría otras fuentes de ingresos, nada despreciables.

Por tanto estamos hablando que en promedio, una obra de la magnitud de todo el ferrocarril para el territorio venezolano se pagaría en menos de ocho (8) años.

Y esto en términos estrictamente capitalistas, contables, en el puro análisis impersonal y frío de los números. Pero cuando ampliamos la mirada y apuntamos hacia la utilidad social que



representa este concepto del ferrocarril, pudiéramos incluso llegar al tremendismo de hablar de costos cero. Porque parafraseando a Chávez no estamos hablando sólo de un ferrocarril, estamos hablando de un nuevo modelo de país por construir, utilizando al ferrocarril como herramienta de apalancamiento para hacerlo.

### ***¿Cómo financiamos esta obra?***

Para construir los catorce mil (14.000) kilómetros de vías férreas deberá crearse un fondo, el cual sería alimentado por la fórmula que el Comandante Chávez expuso en su programa Aló Presidente 358.

De la producción diaria de petróleo, se debe apartar entre 200 y 250 mil barriles diarios para este proyecto. En un año el fondo tendrá Tres Mil Seiscientos Cincuenta Millones de Dólares (\$ 3.650.000.000,00) partiendo de que el crudo se este cotizando en cuarenta dólares por barril.

Del mismo modo y partiendo de las actuales medidas económicas tomadas por el ejecutivo, sólo por concepto de viajes al exterior y compras electrónicas el estado venezolano, en promedio se está ahorrando 3 mil millones de dólares anuales, los cuales podrían pasar a ser parte del fondo para el ferrocarril.

Parte del fondo recaudado por la explotación del arco minero, pudiera ser una fuente de financiación. Del mismo modo debe conseguirse financiamiento internacional a través de aliados, sabemos que este último es el de los más complejos, por eso debemos colocar todo nuestro esfuerzo en la creación del fondo a través de los ingresos petroleros que planteara Chávez para el ferrocarril.

Debemos recordar que estamos planteando un proyecto de largo aliento, que pretende poblar la geografía de todo un país,



que beneficiará directamente a todos los habitantes de este territorio, es decir, no estamos hablando de un simple proyecto de infraestructura, estamos hablando de un mega proyecto, de una obra monumental, que visto de esta manera, hablando de costos beneficios, pudiéramos estar hablando de costos cero.

***¿Y quién construiría esta obra? Nosotros mismos somos.***

Nadie fuera de este territorio, nadie que no este convencido de la construcción de la otra cultura, nadie que no sueñe un país, verá la importancia de este proyecto, todos sin excepción, sólo verán la oportunidad de quedarse con nuestras riquezas. Un ejemplo de esto son las actuales vías construidas, en construcción o en mantenimiento.

Como un buen ejemplo veamos la construcción del ferrocarril Caracas-Cua, para 42 km de vías, 4 estaciones, patios y talleres, se necesitó cancelarle al consorcio italiano, Dos Mil Millones de dólares (\$ 2.000.000.000,00), es decir casi Cuarenta y Ocho Millones de dólares (\$ 48.000.000,00) por km. Cuando a nivel mundial es entre Ocho y Quince Millones de Dólares por kilómetro construido, teniendo en cuenta que este costo ya incluye la ganancia y la misma es generalmente el doble del costo.

Eso sin contar que se demoraron 10 años en hacerlo y nos impusieron su concepto europeo de la energía eléctrica, generándonos serios problemas logísticos.

La construcción por parte de empresas chinas e italianas de los tramos Tinaco-Anaco, La Encrucijada-Puerto Cabello, Chaguaramas-Caicara y Dos Caminos-San Fernando, llevan en promedio un retraso de 4 años, no es su interés concluirlos, no nos ven como un país, somos un simple negocio para ellos y eso debemos entenderlo, así es la naturaleza del capitalismo, su objetivo es obtener ganancias por la vía del robo, esa es su experiencia y sistema, estemos de acuerdo o no.



La necesidad de la construcción de otra cultura, de otro país distinto al capitalista que hoy somos es nuestra. No existe ningún empresario, nacional o transnacional que desee que el capitalismo no exista más. Por tanto es imposible que puedan comprender la magnitud de lo que implica construir las vías férreas que nos conducirán hacia esa dirección. Por más buena fe que tengan dichos empresarios, entre el diseño, planificación y construcción de la otra cultura y su ganancia, siempre decidirán por esta última.

Solo un pueblo convencido políticamente de la necesidad de este proyecto, con claridad de los tiempos que vivimos, con la energía y las ganas de consagrarse en la creación de la cultura por venir, podemos llevar a cabo este plan. Personas que nos enamore la idea de construir otro país, que comprendamos que el ferrocarril no es el fin sino un medio para poder hacerlo. El equipo de vanguardia, debe ser gente con la capacidad de comprender el concepto, de manejarlo. Esas personas estamos aquí, en este territorio, en este instante, no podemos seguir buscando en el afuera lo que nos sobra en el adentro, en el territorio profundo, de lo que hoy conocemos como República Bolivariana de Venezuela.

Millones de personas en Venezuela, a las que hoy el capitalismo lo único que nos ofrece es ser esclavos para siempre; estamos convencidos y dispuestos a entregarnos de por vida a este proyecto.

Miles de albañiles que hoy prestan su fuerza de trabajo para hacer centros comerciales en los que nunca podrán comprar nada, casas de millonarios en las que jamás vivirán y clínicas en las que nunca serán atendidos ni de emergencia; si se les convoca a esta obra, se les dignifica como gente, se les trata como tal y se le garantiza todo lo necesario para llevar a cabo este trabajo, estarían más que dispuestos a trabajar y a enseñar a otros. Lo mismo con soldadores, carpinteros, operadores de maquinarias, incluso con los ingenieros y arquitectos (seguramente pocos) se pudiera contar.





Ganar voluntades entre los más, sobre todo hoy cuando el capitalismo a través de la guerra impuesta contra Venezuela muestra su cara más feroz, pretendiendo arrodillarnos por hambre. El ferrocarril como medio para conseguir un fin pudiera ser incluso la manera más conveniente de convocar a un país entero a la construcción de lo distinto de lo que hasta hoy hemos sido.

Y eso sólo podemos hacerlo los que vivimos aquí, es imposible que esto lo comprenda nadie que venga de afuera, porque para empezar entre nosotros mismos, esa conciencia del tiempo en el que estamos no la tenemos bien definida. Como entonces podría hacerlo el que no esta aquí, el que observa desde la comodidad del sillón del espectador. ¿Como?

Nosotros somos los únicos convocados para sacar adelante un proyecto como el del ferrocarril, aquí están los materiales, aquí esta la gente, aquí esta el territorio y es en este país donde una Revolución se esta irradiando al planeta, no podemos renunciar al protagonismo que hoy la historia nos ha dado como pueblo.

Es imposible que el afuera pueda amar, mas que nosotros la posibilidad de construir el otro país, la otra cultura, la distinta al capitalismo.

### ***¿Y cómo lo haríamos?***

Debe crearse la Empresa Nacional para la Construcción de Vías Férreas (ENCVFE), la misma debe estar adscrita al Ministerio del Poder Popular para la Defensa, para evitar los problemas sindicales que implica el sector construcción, lo que además nos lleva a abaratar los costos de prevención, protección, control y vigilancia. La misma debe estar en manos de sujetos políticos, convencidos de la magnitud del proyecto, su importancia y la necesidad de llevarlo a cabo.

ENCVFE se encargaría de administrar el fondo para la construcción del sistema ferroviario, el levantamiento del proyecto





en todas sus fases, la contratación del personal, la procura de la maquinaria, los equipos, los materiales de construcción, el material rodante en su totalidad y las partes de las vías que aquí no se producen, como los rieles, los cambia vías y las señalizaciones.

Igualmente ENCVFE asumirá la responsabilidad sobre los plazos de construcción, entregas parciales y totales de cada uno de las vías que inicie.

El reclutamiento del personal tendrá básicamente dos premisas, en el caso de los maestros albañiles, topógrafos, soldadores y carpinteros, se solicitará experiencia y disposición a enseñar, con respecto a los ayudantes, la edad será un factor fundamental, puesto que no podrán exceder de los 30 años y encontrarse completamente sanos. Los ingenieros y arquitectos aún cuando conforman la parte más pequeña del equipo, deberán ser personas, capacitadas, con experiencia, pero sobre todo con la posibilidad de comprender que sus limitaciones políticas, nunca deberán estar por encima del proyecto, de lo contrario no podrán ser parte del mismo.

Se debe contratar vía llamamiento público, al personal, el cual deberá acogerse a las normativas de la institución castrense, puesto que pasaran a formar parte de la misma. Igualmente se tomará en cuenta los batallones de ingenieros existentes en los diferentes componentes de la Fuerza Armada. Se necesitan 60 mil obreros, al menos 400 ingenieros y un equipo de 100 arquitectos.

Los beneficios laborales de dichos trabajadores debe estar acorde con los trabajadores de PDVSA, CORPOELEC; la idea es romper con la lógica aberrante de la apropiación de la plusvalía, por el contrario se debe plantear un diseño del como los trabajadores, podemos crear en torno al ferrocarril, la otra cultura y usar los recursos que se apropia descaradamente el patrón para construirla.



Estos trabajadores no serán contratados para cualquier obra, serán parte del proyecto de infraestructura más importante de toda la historia de Venezuela, estamos hablando que estas personas pasarán a ser parte de una obra con connotaciones históricas y de profunda visión transformadora de la realidad nacional. Y como tal deben ser tratados, por lo que debe romperse para siempre la lógica del trabajo esclavo en este proyecto, cada trabajador, cada trabajadora que participe en este plan, debe tener conciencia clara de lo que se está haciendo y la importancia de hacerlo bien y en los tiempos requeridos. La inversión en formación política a los trabajadores debe ser una constante; deben existir centros de estudios de la historia, geografía y realidad política del pueblo venezolano y mundial, así como la práctica del arte y la diversión de los juntos. Esta inversión debe ser considerada como parte integral de la construcción del país raíz, que abandona al país mina; heredado desde la tragedia capitalista.

### *Otra estética*

Las vías, las estaciones, los patios y talleres hasta hoy construidas obedecen a una estética europea, pero peor aún, son el producto de un concepto de la construcción por contrato, no importa lo que sea, no importa como quede, lo importante es cobrar. Esto con respecto a las obras ya entregadas, pero cuando revisamos las que aún no se han concluido, es perfectamente visible como el consorcio italiano, terminó diseñando estaciones, que no toman en cuenta en absoluto el lugar en el que se encuentran, son apenas un objeto inanimado puesto en un espacio. Las vías van atravesando el territorio, algunas veces levantadas otras en terraplén, no existe armonía alguna, simplemente el pragmatismo, cuando no la dejadez.

En las obras que deberá llevar a cabo ENCVFE, las estaciones principales y secundarias deben reunir las características pro-



pias del paisaje y su hermosura, así como las áreas administrativas de los inter-puertos, es por esto que deberán ser diseñadas por personas que comprendan el concepto de país que se pretende construir, que conozcan el territorio por donde van a transcurrir las vías, o al menos que estén dispuestos a prestar sus conocimientos para llevar a cabo este proyecto.

La estética de la cultura por construir, debería estar profundamente relacionada con el territorio que se habitará, siendo que las vías del ferrocarril, transitarán todo el territorio, la diversidad de paisajes, nos otorgará múltiples opciones para integrar las estaciones y las vías, evitando que éstas sean extrañas al panorama.

### *Vías elevadas*

La construcción de las vías, debe fundamentarse en la tecnología de viaductos o vías elevadas, para preservar la tierra para la siembra, por lo que se debe evitar en la medida de lo posible la utilización del terraplén, que implica desviación de aguas y separación de territorios. El terraplén será utilizado tanto como sea necesario, pero se plantea que al menos el 70% de las vías sean elevadas.

Los moldes y estructuras metálicas de las más de doscientas veinte mil (220.000) pilas que elevarán las vías, deben ser prefabricadas, tanto las armazones internas, como los de encofrado de las mismas. Para esto es necesario la construcción en tres puntos geográficos (Inicio, medio y fin) de cada línea una fábrica de estructuras. La misma estará conformada por un galpón abierto con maquinarias para soldar y almacenes para cabillas. Además todas las láminas de encofrados deben ser diseñadas bajo el principio de modularidad, permitiendo el armado de las mismas según las características específicas del terreno donde se van utilizar.



Al igual que la fábrica de estructuras deben existir plantas de pre-mezclado de concreto para cada frente de trabajo de pilas de viaductos, sin embargo como serán frentes continuos las mismas se ubicarán a una distancia de 22 km cada una, siendo 11km la distancia máxima a recorrer por los camiones mezcladores.

Se deben tomar en cuenta todos o casi todos los imprevistos que pudieran retrasar el plan, como por ejemplo el invierno, que de una manera u otra puede entorpecer los tiempos de construcción, es por esto que se necesita prever posibles problemas y las diversas soluciones a los mismos.

La construcción actual no respeta el territorio donde se desarrolla, tanto es así que inventaron el paisajismo para tratar de componer los terribles e irreparables daños que se causan, la idea de las vías elevadas es dañar lo menos posible en el proceso del levantamiento de las vías a construir.

Ciertamente el consumo de concreto y acero será enorme, eso implica por tanto la destrucción de montañas, la utilización de los sedimentos de los ríos y la toma de tierra en préstamo, ahora bien la utilización de estos recursos de forma planificada, nos permitirá en lo adelante, poder proteger, el resto de las montañas, ríos y sabanas.

Las vías elevadas como concepto, permiten preservar el territorio con sus montañas y ríos, al hacerlo de esa manera las mismas no se convierten en invasoras o lo hacen lo menos posibles, el espacio tomado no será mayor al que necesite cada pila, hacer las vías con la técnica del terraplén y en el entendido que son más de 14 mil kilómetros de vías implica la creación de un desierto de 35 mil hectáreas, es decir el mismo territorio que hoy ocupan los municipios del estado Carabobo; Guacara, San Diego, Naguanagua, Los Guayos, Valencia y Libertador juntos.

El terraplén aún cuando es más económico, al tener que ir a ras de piso, necesita grandes obras de ingeniería hidráulica, pues-



to que las aguas encontraran siempre en las vías un obstáculo, estas grandes alcantarillas, así como las pendientes para que el agua corra, implican la opción más compleja.

Sí decimos que en la otra cultura las personas deberíamos ser reguladores naturales y sí tenemos el conocimiento que hacer las vías en terraplén causarían estos daños, aún cuando sería la forma más económica de hacerlo. La respuesta lógica indica que deberíamos tomar la opción que menos daño cause al medio ambiente y a la naturaleza de la cual formamos parte. Por lo que la opción correcta son las vías elevadas.

### *Pensar en la energía*

El concepto de la energía es fundamental en este proyecto, se debe dejar a un lado la locura de mantener vías férreas electrificadas, los trenes deben ser diesel eléctricos, y las estaciones deben autogenerar su propia electricidad, cabe destacar que la mayoría de estas se encontrarán en el llano venezolano donde el viento y el sol abundan.

Debemos recordar que los trenes eléctricos obedecen a una necesidad de las grandes corporaciones de la energía, quienes controlan oligopólicamente todo el sector, así como a los promotores de la locura de la energía nuclear y los negociantes del cobre, estaño y material para el recubrimiento del cableado.

La energía eléctrica es generada, por terceras fuentes primarias de energía, como es el caso de la termoeléctrica que utiliza derivados del petróleo, gas, carbón y combustible nuclear. Las hidroeléctricas cuya principal fuente es la acumulación de agua en inmensas represas. Y la que llaman ecológicas como lo son biomasa, solar, eólicas y otras aún más marginales.

Para efectos del consumo energético desmedido del capitalismo, sólo los derivados del petróleo y el carbón son capaces de



generar la suficiente cantidad de energía eléctrica, luego le siguen la hidroeléctrica y por ultimo la nuclear.

Porcentualmente hablando, el 87% de la energía eléctrica utiliza como fuente primaria de generación los derivados del petróleo, el gas o el carbón; el 6,50% a través de hidroeléctricas y un 5,20% es nuclear. Apenas el 1,30% podría llamarse ecológica o limpia, cuyas fuentes, son el sol, las mareas o el viento.

La limpieza de la energía eléctrica es un mito que debe ser desenmascarado, incluso la generada por hidroeléctricas, las mismas dependen de grandes embalses que inundan materia orgánica, al carecer de oxígeno esta materia muere y al descomponerse genera gas metano, mientras el embalse esta en sus niveles óptimos el metano se encuentra atrapado, el problema es cuando vienen las sequias y los niveles de agua disminuyen, el gas metano se libera y es emitido a la atmosfera. Como sabemos este gas es uno de los que contribuye al efecto invernadero. Adicionalmente la transmisión de la energía generada es altamente ineficiente y costosa y desde cierto punto de vista no es verdad que sea renovable, porque nunca la turbina será movida con la misma agua.

El negocio de la energía se basa en generarla siempre a la mayor distancia posible de donde se consume, así está diseñado para justificar los increíbles costos en los que se incurre para su generación. En el marco del diseño de nuestra red ferroviaria todos estos principios del uso de la energía en el capitalismo deben quebrarse.

Los trenes bien sean de carga o de pasajeros, deben poseer motores diesel, generadores de electricidad, la cual será utilizada para mover los motores eléctricos de los bogies independientes que estarán en cada vagón, de ésta manera la distancia máxima a recorrer desde el punto de vista de la generación hasta su consumo, no será mayor a longitud del tren. Puesto que el generador eléctrico estará en el mismo tren que se pretende mover con la energía eléctrica generada.



El uso eficiente de la energía es una máxima en la cultura por crear, un ejemplo de ello debe ser el sistema ferroviario, Venezuela tiene reservas de petróleo para más de 300 años y un sistema de refinación de crudo que permite producir la suficiente cantidad de diesel que mantenga en funcionamiento la red de trenes que circularán por todo el territorio.

Como ya dijimos anteriormente, la contaminación resultante de utilizar diesel, en vez de energía eléctrica es relativa, esto sin contar que el uso del tren disminuiría el consumo de combustibles fósiles para mover el parque automotor que existe actualmente en Venezuela.

Como puede verse el tema de la energía es fundamental en el proyecto de la construcción de un ferrocarril, sobre todo en un país como Venezuela.

### *Velocidad*

La velocidad en el capitalismo es una variable que tiene gran preponderancia en su diseño, las mercancías sean vivas o muertas deben moverse rápidamente, porque eso garantiza las ganancias, no por casualidad existe aquello de que el tiempo es dinero. Los nuevos proyectos de vías férreas, que se están proyectando a nivel mundial, apuntan hacia trenes con velocidades superiores a los 600 km por hora, incluso se está trabajando sobre tecnología electromagnética que promete alcanzar hasta los mil km por hora, al no tener como resistencia el arrastre sino el aire

Como dijimos antes, la velocidad y la ganancia están íntimamente relacionadas en el capitalismo, siendo esto así ¿Cuál debe ser la velocidad que deben tener los trenes que circulen por las vías que construirá ENCVFE? Sí estamos hablando que el tren tiene como objetivo ayudarnos a la construcción de la otra cultura distinta a la capitalista.





¿Deben ser las altas velocidades nuestra prioridad? Sí sabemos que la metrópoli jamás comparte sus tecnologías y además que no tenemos tiempo de crearlas por nosotros mismos ¿Es verdad que podemos acceder a trenes de alta o altísima velocidad? Sí hablamos de independencia como uno de nuestros principios ¿Podemos ser independientes si nos amarramos al mantenimiento de esas tecnologías en el caso de que alguno de los países que las detentan nos den acceso a ella? Sí decimos que el tren es un medio y no un fin en si mismo ¿Tiene algún sentido buscar la alta velocidad? Sí sabemos que el capitalismo se construyó en el apuro ¿Que necesidad tenemos de las velocidades que pretenden conquistar los que hoy dirigen el sistema capitalista?

Por eso creemos que la velocidad de viaje de los trenes de pasajeros debe ser de 200 km por hora y el peso máximo (Tren, tripulación, pasajeros, combustible y equipaje) 700 TN, los trenes de carga marcharán a una velocidad limite de 100 km por hora y tendrán un peso máximo (Locomotoras, combustible, tripulación, vagones y carga) de 4 mil TN, por lo que las vías deben ser diseñadas en función a eso.

Esto permitiría que las mayores distancias, sean cubiertas en un lapso máximo de 6 horas en el caso de los trenes de pasajeros. En el caso de los trenes de carga, la distancia entre los interpuertos, puertos y puntos de carga y descarga no exceden los 400km permitiendo hacer los movimientos de la mercancía en las horas de la madrugada.

Estas velocidades permiten obtener un excelente tiempo para un territorio como el venezolano. En función de la interconexión continental, sí los países vecinos desean tener trenes más veloces, los mismos deberán hacer trasbordo en la frontera o movilizarse a la velocidad de diseño de nuestras vías, lo que no implicaría para nada pérdidas para ellos ni para sus usuarios.

Las distancias más largas a recorrer serían, San Cristóbal-Puerto Ordaz, San Cristóbal-Maturín, Maracaibo-Maturín y Manuare-





Santa Elena de Uairen y se podrán recorrer en un tiempo de 6 horas. Al principio existirán líneas exprés que sólo pararán en una o máximo dos estaciones por estado y las líneas estándar que circularán por todas las estaciones. Con el pasar del tiempo y lográndose el objetivo de poblar el territorio las líneas exprés irán desapareciendo, quedando solamente a las líneas estándar.

Las paradas de los trenes en cada estación principal o secundaria, no debe exceder los 6 minutos, este tiempo es más que suficiente para descargar el equipaje y el embarque y desembarque de los pasajeros.

Los trenes como ya dijimos serán diesel-eléctricos, los de línea exprés como los de línea estándar deberán ser en la medida de lo posible de dos pisos, la intención es aprovechar al máximo la energía en el desplazamiento de las personas de un lugar a otro. Todo el material rodante que será adquirido debe ajustarse a estas especificaciones.

Como se puede ver, al igual que la energía, la velocidad es un factor a tomar en cuenta siempre, al momento de planificar todas las vías a construir por ENCVFE.

### *¿Qué necesitamos para empezar?*

Hablamos de 65 frentes trabajando simultáneamente, cada frente compuesto, por maestros albañiles, carpinteros, soldadores, topógrafos, ingenieros, arquitectos y líderes. Los mismo deben tener disponibles, toda la maquinaria, equipos, herramientas, grúas, camiones, retro-excavadoras, aplanadoras, vehículos, plantas de ensamblaje de estructuras y plantas de pre-mezclado de concreto, rieles, durmientes, en fin debe existir toda una logística muy bien planificada.

Todo esto implica necesariamente tener disponible al menos 9 mil millones de dólares para los primeros 2 años, divididos de la siguiente manera:



## Un ferrocarril para construir un país comunal

Cuatro mil millones de dólares para vehículos, maquinarias, equipos y herramientas (Para iniciar operaciones)

Un mil Quinientos millones de dólares para cubrir los costos de la fuerza laboral y los pasivos laborales.

Dos mil millones de dólares para la firma de contratos para el material rodante, los mismos deben suscribirse entre enero y junio de 2018, de manera que los primeros equipos estén disponibles al menos en el primer semestre de 2019.

Un mil Quinientos millones de dólares para la procura del material de construcción.

Un mil millones de dólares para la importación de rieles, cambia vías y partes de vías.

El proyecto en su totalidad costará al menos setenta mil millones de dólares, si el fondo para la construcción de las vías, nos provee de tres mil seiscientos millones de dólares al año y al menos se necesitarán seis mil millones por año, los otros dos mil cuatrocientos millones, deberán conseguirse vía financiamiento, como dijimos antes, las obras tendrán entregas parciales, conforme se van concluyendo, ésta será la garantía para los futuros financiamientos. Los mismos serían cancelados con los excedentes exportables de combustible, así como con los dividendos que genere el arco minero.

Siempre debe verse este proyecto como un catalizador social, como un aglutinador de potencialidades, donde la utilidad social esta muy por encima de las ganancias meramente financieras.

### *2030 es la fecha*

Para cumplir con los objetivos del plan ferroviario, debe culminarse el último tramo, con sus estaciones, instalaciones y



material rodante en el transcurso del año 2030. Para lograr dar cumplimiento a este plan debemos iniciar las labores a partir del primero de enero de 2018, disponer de 60 mil trabajadores, la maquinaria necesaria y tener acordado con las empresas nacionales la disponibilidad de los materiales de construcción.

Al mismo tiempo debe contratarse con empresas europeas o asiáticas la fabricación del material rodante acorde a nuestras necesidades.

### ***¿Y por qué 2030?***

Hay tres razones principales para que el año 2030 sea el fijado para culminar las obras del Sistema Ferroviario Nacional. La primera es político-técnica, la segunda es histórica y la tercera es por compromiso.

#### ***Razón político-técnica***

Que la fecha de culminación de esta obra sea el año 2030, obedece a un asunto de decisión política ya que podríamos demostrar que la construcción de las vías del sistema ferroviario, en ese lapso de tiempo relativamente corto es totalmente factible. Construir en los tiempos fijados y respetando el presupuesto establecido. Bajo el concepto de la construcción actual es casi imposible, porque priman los intereses del constructor. Llevar a cabo esta obra teniendo como principal beneficiario el país, el territorio y la cultura por diseñar, nos obliga a cambiar esta costumbre.

Pero también es técnica, porque motivado a la decisión política invertiremos los ordenes de los factores en esta ecuación, donde el interés del constructor por primera vez sea la obra en si misma. Por lo que el personal, la maquinaria, los equipos y



los materiales serán utilizados y requeridos en función de cumplir con la decisión política, lo que nos obligará a ser realmente eficientes y eficaces, pues el uso de los recursos será primordial para cumplir con el objetivo de poder entregarle al país la vías del ferrocarril completamente terminadas en el año 2030.

### ***La razón histórica***

La segunda razón es porque en el 2030 se estarían conmemorando 200 años del asesinato del Libertador Simón Bolívar, no es un secreto que este personaje de la historia, es referencia importantísima de nuestro proceso histórico actual.

Igualmente, esta fecha bicentenaria, nos permitirá a nosotros como pueblo, aún cuando no tenemos ningún tipo de responsabilidad en ello, cerrar de una vez y para siempre ese ciclo vicioso de la traición, abierto por la oligarquía, cuando de forma artera y sin ningún tipo de ambición histórica real del tiempo en el que estaban, planificaron, azuzaron, entregaron y permitieron el asesinato del Libertador.

Terminar las obras de las vías del ferrocarril en el 2030, serviría también como un acto de desagravio a uno de los mayores majaderos de la historia, como el mismo se denominó, un país por primera vez construyéndose para sí, liderando una revolución global, que pretende crear una cultura distinta a la impuesta por el modelo de producción capitalista.

### ***La razón del compromiso***

Y la tercera y la más importante es que el 2030 es la fecha que el Comandante Chávez fijó como límite para tener listo este proyecto:



“Quiero recordarles a todos que estamos adelantando, el plan ferroviario nacional son más de 13 mil, 13 mil 665 kilómetros de vía férrea de aquí hasta el 2030” Hugo Chávez 23-05-2010

La palabra empeñada de Chávez debe hacerse valer y creemos que es el ferrocarril quien debe llevar esa impronta, puesto que como hemos explicado, el será el medio o la herramienta que nos permitirá adelantar el establecimiento de las condiciones materiales necesarias para construir un país comunal.

### *Se pierde de vista*

Como se ve a grandes rasgos es la obra de infraestructuras más ambiciosa de la historia de Venezuela, la misma beneficiará directamente a más de 30 millones de personas, permitiéndonos adicionalmente ir hacia el proceso de desocupación gradual de las ciudades en un lapso de 50 años.

Bolívar fue el primero en este territorio en plantearse la construcción de un ferrocarril, pero vendrían las conspiraciones, la traición y su posterior asesinato, tendrían que pasar más de 52 años para que Guzmán Blanco inaugurara el ferrocarril Simón Bolívar.

Ciento Veintitrés años después, Hugo Chávez vuelve a poner empeño en la construcción de un ferrocarril que cruzará de este a oeste y de norte a sur al país, sin embargo, la conspiración de las transnacionales del automóvil, las mafias de las constructoras, funcionarios sin sentido histórico, la poca comprensión del plan, por parte de los amigos y peor aún la falta de audacia para romper la lógica establecida, vuelven atentar contra la posibilidad de la existencia de un tren que recorra todo el territorio nacional. No tenemos dudas que dentro de los promotores del asesinato del Comandante Chávez se encuentran todos aquellos personajes externos e internos que no les interesaba que



Venezuela tuviera un ferrocarril y mucho menos que este fuera factor fundamental para la construcción de un país comunal, que apuntara a la creación de una cultura distinta a la capitalista.

Una de las cosas que deben entenderse, es perder el temor a la posibilidad cierta de equivocarnos, pensar la construcción de una obra como la vía de un ferrocarril que nos permita transitar hacia un país comunal, trae consigo cientos, sino miles de imponderables, pues esta siendo pensado fuera de la lógica del constructor, incluso fuera de la lógica del capital, siempre existirá el temor de asumir esa aventura, que no es otra que la de construir fuera de lo que nos han impuesto en todos estos siglos de dominación.

En toda planificación deben plantearse diversos escenarios, y no porque así debe ser, sino que la lógica de la previsión de imponderables nos obliga a pensar antes de, como dicen los carpinteros, “mide dos veces, corta una vez”.

Cuando nos planteamos llevar a cabo este proyecto, evidentemente imaginamos escenarios perfectos, otros no tanto y unos terribles. Pero incluso en ese ultimo caso, es decir en el peor de todos, los márgenes de ejecución de lo proyectado estarían en el orden del 20% en un año.

Es decir la meta esta en construir 1.250 Km de vías cada año (esto no incluye estaciones, patios, ni talleres), sí en el peor de los casos planteados, solo se cumpliera con el 20% de dicho plan, estamos hablando de 250 Km de vía, que visto en retrospectiva y comparado con lo que hasta hoy han hecho las empresas italianas y chinas, sería todo un éxito.

Las empresas italianas hicieron el tren Caracas los Valles del Tuy en 10 años, la misma tiene una longitud de 42 Km, es decir una media de 4,2 Km por año, pero supongamos que por la complejidad y particularidad de la ruta no puede ser compara-



do con lo que nosotros estamos proyectando hacer. Entonces tomemos como punto de comparación la línea que aún se encuentra en construcción que va desde la Encrucijada de Cagua estado Aragua hasta Puerto Cabello estado Carabobo, esta tiene una longitud de 187 Km, fue iniciada en 2004, a la fecha ya han transcurrido 12 años, lo que nos da una media de 15,6 Km por año. Los tramos de Ortiz- San Fernando y Las Mercedes del LLano-Cabruta, ambos tienen longitudes relativamente similares, más o menos 250 Km e iniciadas en 2010, en promedio han construido a la fecha 41 Km por año. Las empresas chinas que participan en la construcción del tramo Tinaco- Anaco iniciaron las obras en 2010, para un total de 450 Km, es decir la media de construcción es de 75 Km por año.

Todos los ejemplos anteriores se basan en los conceptos de construcción que hoy todos conocen, están siendo llevadas a cabo por empresas transnacionales ampliamente reconocidas en el planeta por su experiencia en la construcción de vías férreas alrededor del mundo y sin embargo sus resultados no se acercan al peor de los escenarios planteados por nosotros.

Visto de otro modo, intentarlo de una manera distinta a la que plantean los métodos tradicionales, nunca podría ser peor a los resultados que hoy se pueden verificar en la práctica. Atreverse a iniciar una empresa de la magnitud de lo que se esta planteando, de entrada es atemorizante, sobre todo porque nunca lo hemos hecho. Pero parafraseando al poeta, equivocarse juntos no es equivocarse.





En esa dirección apuntamos. Es la construcción de un país nuevo verdaderamente. Es la construcción de un nuevo modelo, una nueva visión del mundo. El segundo eje, y no por importancia, el segundo eje porque todos tienen la misma importancia en la visión territorial del desarrollo sustentable y armónico, un eje de mucha importancia también, es el eje que parte en el Alto Apure, imaginemos el mapa, allá en el Alto Apure, en el Alto Barinas, el estado Táchira, entre Guasualito, San Cristóbal y enlaza con la cuenca del Lago de Maracaibo para llegar al Golfo de Venezuela; un eje de un gran potencial agrícola, ganadero, lechero, forestal, petrolero, el estado Zulia, pesquero, turístico igualmente.

Ese proyecto incluye, así como el del eje Orinoco-Apure, construcción de un gran plan ferroviario nacional, para cruzar todo el territorio con vías de comunicación que son fuerzas desconcentradoras; una fuerza desconcentradora en lo humano, en lo económico; un ferrocarril que saliendo del Alto Apure cruce el Táchira y se una con la Cuenca del Lago de Maracaibo para llegar al Golfo de Venezuela, donde está previsto, en los planes locales y en el Plan Nacional, la construcción de un puerto de aguas profundas para lanzar a Venezuela hacia el Caribe y para lanzarla también, a través del Canal de Panamá hacia el Pacífico, es parte de esta visión de un desarrollo humano, económico, desconcentrador, para tener un país equilibrado.

02/10/1998. Comandante Hugo Chávez Frías

