



Cómo Odebrecht pactó las coimas del Metro de Lima

Descripción

El 15 de diciembre de 2016, Jorge Barata acudió a la sede de la Procuraduría Federal brasileña en Bahía, su Estado natal, a declarar – dentro del acuerdo de delación premiada – sobre los sobornos que Odebrecht pagó para adjudicarse los contratos públicos para la construcción de los tramos 1 y 2 de la Línea 1 del Metro de Lima, durante el segundo gobierno de Alan García.

En esa fecha, Barata todavía era, aunque estaba próximo a salir, director ejecutivo de Odebrecht Latinvest en Sudamérica, cargo que ocupaba desde 2012, cuando dejó de ser superintendente en el Perú. Había llegado al país en 1997 como responsable de obras, en los últimos años de la dictadura fujimorista. Su ascenso a superintendente de la constructora en el país coincidió con el retorno de la democracia y el inicio del mandato de Alejandro Toledo, en 2001. Estuvo once años en ese puesto. Conocía al dedillo el funcionamiento del sector público y tenía relaciones cercanas con algunos de los principales líderes de las fuerzas políticas.

Durante unos 46 minutos, Jorge Barata contó a los procuradores Joao Paulo Lordelo y Paulo Roberto Sampaio los detalles de cómo fueron negociadas, acordadas y pagadas las coimas a funcionarios del ministerio de Transportes y Comunicaciones.

La confesión de Barata fue registrada en vídeo y almacenada en una carpeta electrónica que contiene, a su vez, otros documentos que corroboran la confesión: contratos suscritos con el Estado, intercambios de correos electrónicos entre funcionarios del Sector de Operaciones Estructuradas sobre los pagos a servidores públicos peruanos, copias de los registros de las transferencias financieras vía la Banca de Andorra; y los contratos ficticios entre las sociedades *offshore* controladas por Odebrecht y las compañías de gaveta de los peruanos para disfrazar los sobornos.

Los acuerdos iniciales, la primera coima

“El Metro de Lima era un emblema de la ineficiencia del primer gobierno de Alan García. El gobierno de Alberto Fujimori no retomó el proyecto para mantener la caracterización del fracaso del gobierno anterior. Con el gobierno de Alejandro Toledo ocurrió lo mismo. Ninguno le dio prioridad al proyecto” – narró Jorge Barata a los fiscales en los primeros minutos de su declaración.

Barata tenía razón. El Metro de Lima no solo había sido un emblema de ineficiencia del primer mandato aprista, sino también de corrupción. En los años 1989 y 1990, el gobierno de García suscribió contratos con el consorcio italiano Tralima para la construcción del Metro (antes llamado Tren Eléctrico), por un monto aproximado de 272 millones de dólares de ese tiempo (519.5 millones de dólares al valor actual). Era “una preocupación presidencial”, según palabras del propio García.



Alan García inspecciona las obras del Tren Eléctrico en su primer mandato. (Foto: La República)

Poco tiempo después, el representante de Tralima en el Perú, el italiano Sergio Siragusa, confesó que García recibió sobornos a cambio de que el proyecto le fuera adjudicado al Consorcio. Este pasaje es relatado en el libro ‘Caso García’, del abogado y ex ministro Pedro Cateriano, quien integró en los noventa la comisión parlamentaria que investigó el supuesto enriquecimiento ilícito del ex presidente. “Siragusa (...) le depositó un soborno en el Barclays Bank de Gran Caimán por supuesta ayuda para concretar ese objetivo. La cuenta era de una compañía de propiedad del empresario peruano Alfredo Zanatti, que recibió millonarias asignaciones de dólares subsidiados por el Estado, más conocidos como “dólares MUC”. El hecho fue probado por acción del juez Dereck Schofield, que ordenó el levantamiento de secreto bancario y posteriormente ratificado por la fiscal suprema Nelly Calderón y el

vocal supremo Hugo Sivina”.

Eventualmente la Corte Suprema declaró prescritos los supuestos delitos imputados a García, pero este no fue absuelto.

Cuando García volvió a la Presidencia, en 2006, hizo saber a sus ministros que la construcción del Metro de Lima (otrora Tren Eléctrico) – que había quedado trunca en su primer mandato – tenía carácter prioritario.

“El gobierno cuando entró prioriza el proyecto. Decide hacerlo en un sistema de concesión. Hizo un diseño que no funcionó porque transfirió mucho riesgo al sector privado y ninguna empresa participó. Eso empezó en 2006, priorizando el proyecto; llega el 2008 y la licitación volvió a ser declarada desierta. En 2009 se hizo como obra pública y se trasladó al ministerio de Transportes y Comunicaciones. Se creó un proyecto más atractivo para que participemos”, dijo Jorge Barata a los fiscales.

<https://youtube.com/watch?v=G3B73tGo7H4>

Odebrecht entró en la trama, según Barata, durante el proceso de licitación del tramo 1 de la Línea 1 del Metro. De acuerdo con su confesión, fue el entonces viceministro de Comunicaciones, Jorge Cuba, quien buscó al director de Contratos de la constructora, Carlos Nostre, para decirle que “le gustaría mucho que Odebrecht fuera la ganadora de ese proceso”.

“Carlos Nostre me trasladó esa información a mí. Porque sí nos interesaba un proyecto importante, con mucha visibilidad y queríamos participar en él. Continuamos con el proceso de licitaciones y las conversaciones con Jorge Cuba fueron avanzando en el sentido que él decía que podía crear una serie de condiciones técnicas en el proyecto y algunas de las subjetivas para pudiésemos tener mayor puntaje técnico y con eso ser beneficiados en el proceso de licitación. (...) **Cuba le hizo una propuesta [a Nostre], de que él podía ayudarnos a cambio de una contrapartida [coima, NdR] de 1.4 millones de dólares para que seamos ganadores de ese proceso. Carlos Nostre me informó y yo lo autoricé**”.



Julio 2010. El director de Contratos de Odebrecht, Carlos Nostre, recorre junto al ministro de Transportes, Enrique Cornejo, las obras del Metro en la Av. Aviación. (Foto: Andina)

“¿Eso en qué año fue?”, preguntó uno de los fiscales a Barata.

“Eso fue en 2008” repuso Barata. **“A la hora de presentar un precio al 90 por ciento, con el compromiso de Jorge Cuba que era dar el mayor puntaje técnico, teníamos la certeza de ser ganadores de la licitación – dijo Barata.**

<https://youtube.com/watch?v=2Uy04AK0z4E>

Al ser preguntado si Jorge Cuba actuó en complicidad con otras personas, Barata dijo que sí.

“Cuando hablamos de ese proceso, él mencionó que habían dos personas en la Comisión que eran de confianza y que permitirían que ganáramos el proceso. Porque el señor **Jorge Cuba no estaba en la línea del proceso. No era ministro de Transportes, él era viceministro de Comunicaciones. No tenía una línea de gestión directa sobre el proceso de licitación. Había un comité encargado de eso. ¿Cuál era la garantía que ese comité nos daría el puntaje adecuado? Él dijo que tenía dos personas. Ahí mencionó el nombre de Santiago Chau y Edwin Luyo Barrientos. Y esas dos personas hicieron la validación técnica de nuestro proceso**”, dijo Barata.

“¿Esas personas también recibieron ese monto?”, preguntó el fiscal brasileño.

“Fue un millón 400 mil dólares para el señor Jorge Cuba”.



El ex viceministro de Comunicaciones, Jorge Cuba, fue detenido el 31 de enero pasado.
(Foto: Correo)

“¿Hubo pagos también para ellos [Luyo y Chau]?”, insistió el fiscal.

“Fue mencionado que el Comité también recibió dinero. (...) Nosotros pagamos a través del departamento de Operaciones Estructuradas, a través de un Banco en Andorra a nombre del sobrino del señor Jorge Cuba. (...) Cuando Carlos Nostre habló con Jorge Cuba, y le dijo que yo había autorizado hacer el pago si ganábamos la licitación entonces participamos, fuimos ganadores y luego hicimos los pagos”.

“¿Quién más sabía de la empresa?”– preguntó el fiscal.



Luiz Mameri, Ex vicepresidente de Odebrecht para América Latina y Angola. (Foto: ProActivo)

“Luiz Mameri también sabía, porque ya era líder empresarial. En caso ganáramos la licitaciones teníamos un compromiso de pago de 1 millón 400 mil dólares”, dijo Barata.

Luiz Mameri era entonces “líder empresarial” de Odebrecht para América Latina y Angola. Él autorizaba los pagos de sobornos que los directores superintendentes bajo su mando acordaran en sus países. Luego de aprobado el pago de sobornos, entraba a tallar el Sector de Operaciones Estructuradas para hacerlos efectivos.

“¿Cuándo fue eso?”

"En 2008", dijo Barata.

<https://youtube.com/watch?v=GaNBiganIpE>

En esta parte del relato de Barata, las fechas no encajan. En 2008 Jorge Cuba aún no era viceministro de Comunicaciones. Recién fue nombrado en marzo de 2009, luego que Enrique Cornejo asumiera el ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en noviembre de 2008.

¿Una simple confusión? ¿O es que Jorge Barata negoció antes con alguien más, de mayor peso, el proyecto del Metro de Lima, y luego Cuba fue puesto en ese cargo para pilotar desde ahí su ejecución?

Un mes antes de la designación de Cuba como viceministro, el 19 de febrero de 2009, Alan García viajó al Cusco a inaugurar un tramo de la carretera Interoceánica acompañado por Jorge Barata y Enrique Cornejo.

[Según un artículo de El Comercio](#), esa misma noche, a su retorno a Lima, García convocó a una sesión extraordinaria del Consejo de Ministros que aprobó un decreto de urgencia que encargaba la construcción del metro al MTC, hasta ese momento en manos de la municipalidad de Lima, en la alcaldía de Luis Castañeda. Ese día el municipio aprobó un convenio de cooperación con el ministerio para el desarrollo del proyecto.

Todo veloz.

armando.info



Alan García inauguró, en 2011, el tramo 1 de la Línea 1 del Metro de Lima junto al entonces superintendente de Odebrecht en el Perú, Jorge Barata, el entonces ministro Enrique Cornejo y el congresista Mauricio Mulder. (Foto: Andina)

Un dato relevante es que Cuba había trabajado antes en la gerencia general del Instituto Metropolitano Protransporte de Lima, adscrito a la Municipalidad de Lima, entre 2005 y 2007, también durante la gestión de Castañeda.

Desde la prisión, otro de los coimeados, Edwin Luyo, ha dado algunas luces sobre la participación de Jorge Cuba en el proceso de licitación del Metro y su relación con Cornejo y García. Lo hizo el 5 de junio pasado, durante su interrogatorio con los integrantes de la comisión Lava Jato en el penal Ancón 1, donde está recluido desde enero de este año.

Luyo dijo que inicialmente “tampoco entendía por qué estaba alguien de comunicaciones viendo cosas de Transportes, porque las funciones en el ministerio son completamente diferentes. Comunicaciones es una cosa, transportes es otra. Cuando yo llegué [en mayo de 2009. NdR] ya estaban más o menos las cosas así y realmente en el transcurso del tiempo me parece que fue allí donde me di cuenta que era por cuestiones de confianza, me parece, confianza entre el ministro Cornejo y el viceministro Cuba. (...) Realmente no tenía poder el viceministro de Transportes sobre la Línea 1”, indicó Luyo a los congresistas.

“¿Podría decir que ese empoderamiento iba más allá del ministro Cornejo, había una relación personal entre Cuba y el propio presidente de la República?”, preguntó el congresista Gino Costa.

“No estoy seguro, no me consta; a pesar de que podría decirse que sí, por las cosas que él decía, pero no me consta”, afirmó Luyo.



El ex funcionario del MTC, Edwin Luyo Barrientos, fue detenido en enero pasado. (Foto: Correo)

“Lo que sí tenía claro”, agregó Luyo, “era que había un afán político. En realidad es un proyecto político, el más interesado en que se lleve a cabo ese proyecto político era el Presidente. Por eso es que se embarcaron de una manera política los tiempos, los cronogramas, las exigencias. Posteriormente me enteré que hubo una reunión entre el Presidente y varios contratistas, donde el Presidente propuso que el tramo 1 se construyera en 18 meses. Como es un tiempo muy corto para una obra de esa envergadura, me contaron que nadie se atrevía a decir que se podía hacer en ese tiempo. Sin embargo fue la gente de Odebrecht la que dijo que sí lo podía construir en ese tiempo, y dado que ellos saltaron primero a la piscina los demás contratistas

también dijeron que podían hacerlo en ese tiempo. Digo esto porque en realidad es un tema técnico el saber en qué tiempo se puede construir, pero a nosotros se nos dijo de una manera política esto se tiene que construir en este tiempo, 18 meses”.

“Por eso dicen que era un proyecto político”, acotó Costa.

“Así es, porque precisamente los 18 meses de construcción coincidían con el tiempo que iba a estar Alan como presidente”, puntualizó Luyo.

Tramo 2, segunda coima

Hacia la mitad del interrogatorio con los fiscales brasileños, Jorge Barata relató que cuando concluyeron con la construcción del Tramo 1 de la Línea 1 del Metro, el proceso de licitación para el segundo tramo ya estaba en curso.

“Y ocurrió exactamente lo mismo. (...) Jorge Cuba dijo que querían hacer el segundo tramo y hacerlo de la misma forma, con los mismos procedimientos. Solo que ahora el pago sería de 6.7 millones de dólares”, dijo Barata.

“¿Le explicó por qué había elevado tanto el valor?” preguntó uno de los fiscales.

“Por el éxito del primero. Entendía que él estaba sintiendo mucho más confianza de exigir una participación mayor. (...) Fueron las mismas cláusulas, mismas situaciones.

(...) Comenté con Mameri que había habido esa nueva solicitud. Que naturalmente los valores eran mayores, que había un abuso de posición. Teníamos dos opciones: o aceptábamos o cerraban el trato con otros. En otras palabras, o aceptábamos o estábamos fuera del proceso. Mameri aceptó. Se hizo de la misma forma, a través de Carlos Nostre”.

<https://youtube.com/watch?v=lfUeG0QSuxU>

“¿El contrato fue del mismo valor?” dijo el fiscal.

– El segundo tramo era mayor. El monto era mayor, porque era un tramo más largo. De 560 millones de dólares – afirmó Barata.

En realidad, la diferencia de costos entre ambos tramos no era significativa. Según los contratos, el tramo 1 tuvo un costo inicial de mil millones 265 mil soles; y el tramo 2 de mil millones 601 mil soles. Hubo una diferencia de 336 millones de soles, que no se condice con una coima seis veces superior entre el primero y el segundo. Ambos proyectos los desarrolló Odebrecht en consorcio con la constructora peruana Graña y Montero.

“¿El pago fue hecho de la misma forma, en un banco privado en Andorra?”, preguntó un fiscal a Barata.

“Exactamente. En la misma cuenta, con el mismo beneficiario. Era el sobrino de Jorge Cuba”.

“¿Y también a Edwin Luyo?”

“ Exactamente”.

– “Odebrecht hizo una propuesta del valor mínimo posible. ¿Con ese valor mínimo la empresa tuvo lucro?”, preguntó el fiscal a Barata.

“Tuvo lucro. El proyecto fue hecho rápido. Fue un modelo que ganó un premio internacional. No hubo ninguna dificultad para hacerlo. (...) Conseguimos hacerlo con un precio bajo, mayor puntaje técnico y fue un éxito”.

Y vaya que Odebrecht lucró.

Uno de los mayores sobrecostos de obras ejecutadas por Odebrecht durante el segundo gobierno de Alan García proviene precisamente de la construcción de los tramos 1 y 2 de la Línea 1 del Metro de Lima.

El 12 de julio de 2016, **IDL-Reporteros** publicó el artículo [‘Los sobrecostos de Odebrecht en Perú’](#), que reveló que en los dos tramos hubo un incremento entre el valor adjudicado en la buena pro y el presupuesto de obra determinado por el expediente técnico. **“En el tramo I el incremento fue del 26.5%, mientras que en el tramo II fue de 54.4%.** Sobre el primer tramo, la Contraloría emitió un informe en el 2013, donde indica que “se aprobó el estudio técnico que incluía un presupuesto de obra superior al ofertado, pese a que no contaba con el sustento técnico y legal””.

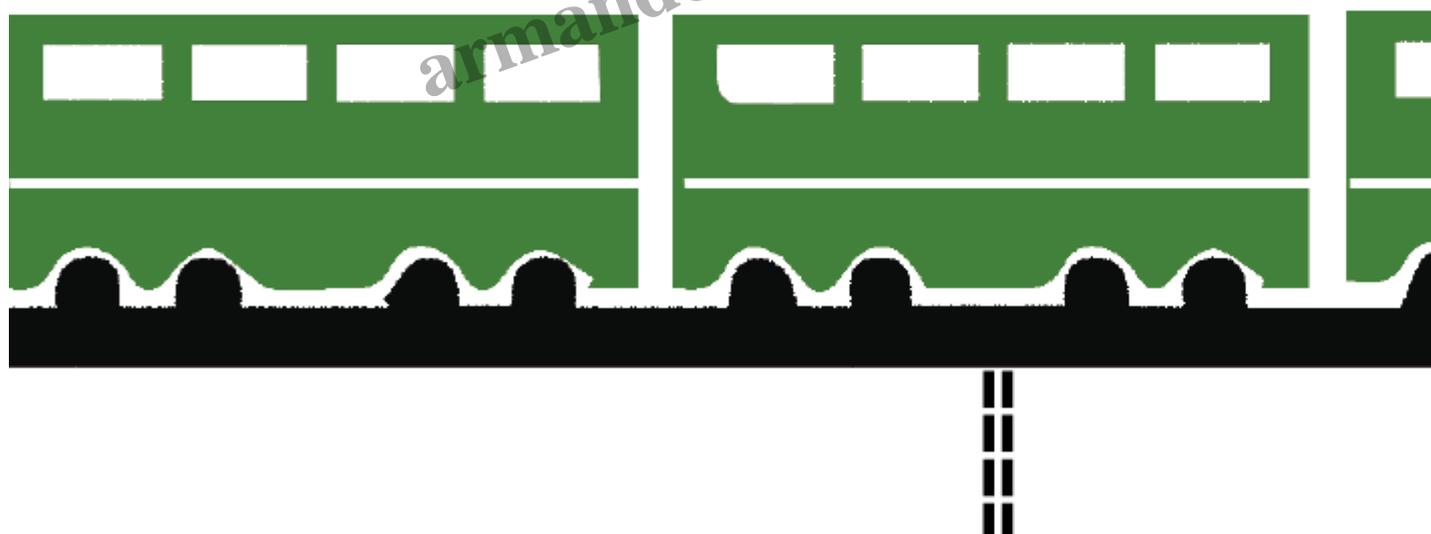
¿Por qué estos altísimos sobrecostos? ¿De ahí salió el dinero para pagar sobornos?

Jorge Barata absolvió alguna de estas preguntas durante el interrogatorio en Bahía.

Apenas ocupó el cargo de director superintendente, dijo Barata, uno de los funcionarios del sector financiero de la compañía lo orientó para identificar las obras con mayor rentabilidad y posibilidades de disminuir la carga tributaria y de generar recursos para abastecer al Sector de Operaciones Estructuradas y que así puedan pagarse las coimas.

¿CUÁNTO COSTÓ E

El Estado ha pagado dos veces por
Los tramos 1 y 2 de la Línea 1, inici
terminaron costando en total cerca
gobierno de García). Y se desembo



1 **o** Gobierno de Alan García
(1985 - 1990)

CONSORCIO TRALIMA

Los 8 millones 100 mil dólares en coimas por el Metro de Lima, hasta ahora confesadas por Jorge Barata, se pagaron a través del Sector de Operaciones Estructuradas, luego de la autorización de Luiz Mameri.

La información entregada por Barata fue confirmada por Mameri a los fiscales brasileños Thiago Henrique Viegas Lins y Almir Teubl Sanches en su declaración del 13 de diciembre del 2016, en Sao Paulo, como parte de su proceso de delación premiada. Su testimonio también fue registrado en audio y video.

“En abril de 2008, asumí la función de vicepresidente para América Latina y Angola. Dentro de los países bajo mi supervisión estaba Perú. Existía un determinado sistema, que cuando los directores superintendentes demandaban hacer pagos indebidos yo los autorizaba. En este caso específico, autoricé el pago a Jorge Cuba, viceministro de Perú para la línea 1 del metro, tramos 1 y 2. Un ajuste específico para el Tramo 1, con el valor de 1.4 millones de dólares y un segundo para el Tramo 2, del valor de 6.7 millones de dólares”, relató Mameri a los fiscales.

Mameri y Barata habían trabajado juntos en las oficinas de Odebrecht en Ecuador en los 80 y 90.

“Yo tenía con él una relación de mucha confianza de que lo que yo decidiese, él me respaldaría. No tenía cuidado de consultar antes. Avisé después”, relató Barata a los fiscales.

Esto es confirmado por Mameri: “Fui informado sobre ese ajuste [el pago de coimas], después de que el contrato había sido adjudicado a la compañía. No sé precisar las acciones realizadas por el señor Jorge Cuba para beneficiar a la compañía. Yo autoricé a Jorge Barata para que el pago sea realizado”.

Un dato relevante es que además de las coimas pagadas al ex viceministro Cuba, Odebrecht Perú Ingeniería y Construcción contrató a su hijo, Jorge Cuba Piedra, de 30 años, entre noviembre de 2015 y mayo de 2016, por un sueldo de alrededor de 1750 soles.

Para corroborar su confesión, tanto Barata como Mameri entregaron a los fiscales brasileños, los documentos que probaron los pagos de los sobornos. Esta información fue también compartida por Odebrecht con el fiscal anticorrupción Hamilton Castro. Algunos de los documentos más importantes son los siguientes:

? Un correo electrónico, del 23 de abril de 2012, enviado por Angela Palmeira Ferreira (‘Tumaine’), funcionaria del Sector de Operaciones Estructuradas encargada de la operación de pagos en el exterior, a su colega Olivio Rodrigues Junior (‘Gigo’). Rodrigues era uno de los funcionarios clave en el departamento de coimas de la constructora. Manejaba varias de las sociedades *offshore* utilizadas para lavar dinero y pagar sobornos. El asunto del mensaje decía “planilla actualizada al 23 de abril”. Ahí aparece registrado un pago de 700 mil dólares a la *offshore* Oblong International Inc., vía la Banca Privada de Andorra (BPA), del 19 de abril de 2012. Esa *offshore* corresponde a Edwin Luyo Barrientos.

Planilha atualizada em 23/abr

Subject: Planilha atualizada em 23/abr
From: "Tumaine" <tumaine@drousys.com>
Date: 4/23/2012 1:45 PM
To: "Gigo" <gigo@drousys.com>, "Giginho" <giginho@drousys.com>

Angela Palmeira Ferreira
(Sector de Operaciones Estructuradas)

Olivia
(Sector d

Arg.	Enviado	Valor	Beneficiário
133	5-abr-12	\$ 373.249,00	Rote Energie
155	18-abr-12	\$ 380.000,00	Bri-Lan Investment AS
157	18-abr-12	€ 133.320,00	Francisco Cannas
159	19-abr-12	\$ 350.000,00	Thunder Bay Property Group Inc
160	19-abr-12	\$ 700.000,00	Oblong International Inc

Planillas del Sector de Operaciones Estructuradas.

El 11 de julio de 2013, Angela Palmeira le envió otro correo a Olivia Rodrigues, bajo el asunto "Archivo BPA" [Archivo Banca Privada de Andorra NdR]. Adjunta una planilla de registros de beneficiarios y transferencias financieras en las que figuran una transferencia a Hispamar International Corp. de 495 mil dólares, del 11 de julio de 2013; y otra a Oblong International Inc. de 196 mil dólares, en la misma fecha. El beneficiario final de la primera *offshore* es Víctor Enrique Muñoz Cuba, sobrino de Jorge Cuba.

0283	10-jul-13	\$	31.000,00	Galaxy Ocean Intl Ltd
0283	10-jul-13	\$	31.500,50	SDF Intl Trading Co.
0283	10-jul-13	\$	35.000,00	Mauratziotis Emmanouil IC
0284	10-jul-13	€	2.000.000,00	Casu Trust & Management
0285	10-jul-13	\$	458.324,00	Jet Connect General Trading
0286	10-jul-13	\$	292.255,00	Brooklet Holdings Limited
0287	10-jul-13	\$	212.000,00	Amlic Corp
0288	11-jul-13	\$	495.000,00	Hispamar Intl Corp
0288	11-jul-13	\$	196.000,00	Oblong Intl Inc

-- 0288-13 BPA.doc.hlm

Operacao	Valor	Conta
GIGO4US		
--		
C.13.1132 - 376167	US\$ 495.000,00	BANK : B SWIFT: C IBAN: AD BENEFIC
C.13.1147 - 376810	US\$ 196.000,00	BANK : B ACCOUN BENEFIC ADDRES 2 , PANAM
--		

Planillas del Sector de Operaciones Estructuradas.

Otro correo electrónico, del 10 de abril de 2014, en el que Palmeira le manda a Rodrigues unas planillas, que tienen como asunto "archivos del 0149 al 0156". Ahí figuran dos pagos del 11 de abril de 2014. Uno a Hispamar International Corp. de 1 millón de dólares; y otro a Oblong International Inc. de 304 mil dólares.

Subject: Archivos 0149 a 0156

From: "Tumaine" <tumaine@drousys.com>

Date: 4/10/2014 4:02 PM

To: "Gigo" <glgo@drousys.com>, "Gigirho" <gigirho@drousys.com>

Angela Palmeira Ferreira
 (Sector de Operaciones Estructuradas)

Olivier
 (Sector de Operaciones Estructuradas)

Queridos,

Anexo archivos acima citado

	Enviado	Valor	Beneficiario
		\$ 500.000,00	Flerigan International Ltd
130	31-mar-14	\$ 800.000,00	Flerigan International Ltd
149	11-abr-14	\$ 143.000,00	Bristol Bay Enterprises Inc
150	11-abr-14	\$ 100.000,00	Boafuturo Import & Export
151	11-abr-14	\$ 350.000,00	Thunder Bay Property Group
153	11-abr-14	\$ 1.000.000,00	Hispamar Internacional
154	11-abr-14	\$ 304.000,00	Oblong International Inc
		\$ 22.500,00	Draftsystems & Communications
155	11-abr-14	\$ 1.950,00	Salmet Trade Inc
156	11-abr-14	\$ 400.000,00	Sentinel Mandate & Escrow Ltd.

0156-2014 Gigo.htm

Planillas del Sector de Operaciones Estructuradas.

Un contrato ficticio de servicios por dos años entre las *offshore* Klienfeld Services Limited e Hispamar International Corp, del 22 de febrero de 2010, por 2 millones 500 mil dólares.

() Esta es una publicación de la Red de Investigaciones Periodísticas Estructuradas integrada por periodistas de La Nación (Argentina), La Prensa (Panamá), Armando.Info (Venezuela), Sudestada (Uruguay), Quinto Elemento Lab (México) e IDL-Reporteros (Perú).*

Fecha de creación

2017/10/19

armando.info