



## El Nigale, un puente sobre las aguas turbulentas de la corrupción

### Descripción

Solo con el precio que Odebrecht facturaba, mes a mes, para alquilar un martillo hidráulico usado, habría podido tener no uno, ni dos, sino tres similares ¡y todavía sobraba!

De la cuantía de los sobrepagos que la constructora brasileña imponía a las obras inconclusas del segundo puente sobre el lago de Maracaibo o puente Nigale –bautizado así por Hugo Chávez en memoria de un cacique aborigen ejecutado por los conquistadores españoles a comienzos del s. XVII– informa ahora un documento filtrado al que **Armando.info** tuvo acceso y que sirve de fuente para este reportaje.

*armando.info*

DOCUMENTO DE MODIFICACION C

**ARRENDAMIENTO DE EQUIPOS PROYECTO SEGUNDO CR**

**ARRENDADORA: FINANDI VOORSCHOTEN B.V.**

**CONTRATO No.SCLM-EQP-2012-036**

**ADMINISTRADOR DEL CONTRATO: Ing. José Francisco Bucco**

**GERENCIA DE EQUIPOS**

**Maracaibo, Estado Zulia**

Entre FINANDI VOORSCHOTEN B.V., con oficina en Papela Holanda, debidamente representada en este acto por su Representante legal, en adelante se denominará «ARRENDADORA», y ODEBRECHT S.A., sociedad mercantil debidamente constituida en Brasil, a través de su sucursal en Venezuela, que se encuentra inscrita en la Circunscripción Judicial del Distrito Federal y Estado Miranda en el Tomo 13, tomo 91-A-PRO, con oficina en Centro Empresarial Torre Humboldt, sector Parque Humboldt, Prados del Este, Caracas, Venezuela, y ROBERTO PROBER, titular de la cedula de identidad No.E- [REDACTED] y ROBERTO PROBER, titular de la cedula de identidad No.E- [REDACTED], domiciliados en la ciudad de Maracaibo, Estado Zulia, suficientemente autorizados por documento poder registrado en la Circunscripción Judicial del estado Miranda – Distrito Capital, en el Tomo 1-C, que para los efectos de este Contrato en adelante se denominará «CONTRATADO», el presente Documento de Modificación Contractual No.1 al contrato No. SCLM-EQP-2012-036, modificando las cláusulas siguientes:

**CLAUSULA PRIMERA:**

En fecha 1 de agosto 2012 LAS PARTES suscribieron contrato id [REDACTED] cuyo objeto es ARRENDAMIENTO DE EQUIPOS PARA EL PROYECTO MARACAIBO (PUENTE NIGALE). Dicho contrato tiene un plazo de [REDACTED] total estimado de DIECISEIS MILLONES CUATROCIENTOS CIENTO UNOS DOLARES ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA CON 00/CENTAVOS DE DOLAR. El presente documento da cumplimiento a la Ley del Banco Central de Venezuela y a título de ejemplo se calcula a una tasa de cambio oficial de 4.20Bs. por 1 US\$ QUINIENTOS TREINTA Y SIETE MIL DOSCIENTOS BOLIVARIANOS.

Filtrado desde Brasil, el documento de modificación al contrato SCLM-EQP-2012-036 no solo muestra sobrepuestos sino el modus operandi que Odebrecht empleó para evaporar recursos.

*armando.info*

*armando.info*

En caso de que ODEBRECHT haga efectiva la Opción de Compra del contrato No. 2012-036, los costos de ingreso definitivo de los equipos y materiales descontados a LA ARRENDADORA del precio final de la Opción de Compra del ítem 3" del contrato SCLM-EQP-2012-037 suscrito entre las mismas partes.

El contrato No. SCLM-EQP-2012-036 queda actualizado en su valor a MIL OCHENTA Y CUATRO MIL DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS (US\$ 18.084.000,00) equivalentes a OCHO MIL SESENTA Y UN MIL DOSCIENTOS BOLIVARES CON 00/CENTAVOS de cambio oficial de 4,30Bs., por 1 US\$, como sigue:

### DESCRIPCION

MONTO CONTRATO ORIGINAL:
MODIFICACION CONTRACTUAL No.1
TOTAL MODIFICADO DEL CONTRATO:

### CLAUSULA TERCERA:

El presente Documento de Modificación Contractual No.1 pasa a formar parte del contrato No. 2012-036. Todas las Cláusulas y demás condiciones del contrato antes de la suscripción del presente documento, se mantienen vigentes y con la misma fuerza de obligatoriedad. Las partes declaran estar conformes con el contenido de este documento y sus ejemplares idénticos que se registrarán e interpretarán de conformidad con el domicilio especial la ciudad y Municipio Autónomo Maracay, Venezuela. Las partes declaran someterse, al primer (1) día del mes de febrero de cada año, a los tribunales de la ciudad de Maracay, Venezuela.

LA ARRENDADORA

Filtrado desde Brasil, el documento de modificación al contrato SCLM-EQP-2012-036 no solo muestra sobrepuestos sino el modus operandi que Odebrecht empleó para evaporar recursos.

*armando.info*

*armando.info*

ANEXO No.1

EQUIPOS	CANTIDAD
GRUA MANITOWOC MOD. 16000, CON PLUMA, CAP. CARGA 400 TON	1
GRUA MANITOWOC MOD. 16000, CON PLUMA, CAP. CARGA 400 TON	1
GRUA MANITOWOC MOD. 999, CON PLUMA, CAP. CARGA 250 TON	1
GRUA MANITOWOC MOD. 999, CON PLUMA, CAP. CARGA 250TON	1
GRUA GROVE MOD. RT-890E. CAP. CARGA 80 TON.	1
GRUA GROVE MOD. RT-890E. CAP. CARGA 80 TON.	1
GRUA GROVE MOD. RT-540E. CAP. CARGA 40 TON	1
GRUA GROVE MOD. RT-540E. CAP. CARGA 40 TON	1
GRUA GROVE MOD. YARD BOSS YB4411. CAP. CARGA 9,5 TON	1
MARTILLO HIDRAULICO CG-240	1

---

[Filtrado desde Brasil, el documento de modificación al contrato SCLM-EQP-2012-036 no solo muestra sobrepuestos sino el modus operandi que Odebrecht empleó para evaporar recursos.](#)

Por ejemplo, según revela el documento, en el caso referido a los martillos hidráulicos, Odebrecht reportaba pagar 1,7 millones por el alquiler anual de un aparato de modelo CS-240 de la marca británica BSP. Tal suma que habría alcanzado para arrendar el equipo por casi cuatro años en lugar de uno, o para adquirir cinco máquinas similares, según el presupuesto que remitió –a solicitud para este reportaje– DrillnDrive, la mayor distribuidora de maquinaria pesada para la construcción en Brasil.

Guardado desde hace ocho años en alguna gaveta de Odebrecht Venezuela y hasta hoy perdido entre las tantas facturas y transferencias ilegales que quedaron amontonadas en los tribunales de Brasil tras el caso Lava Jato, el documento muestra un acuerdo privado entre la constructora brasileña y una subcontratista registrada en Países Bajos, Finandi Voorschoten, para proveer maquinarias para la construcción del puente.

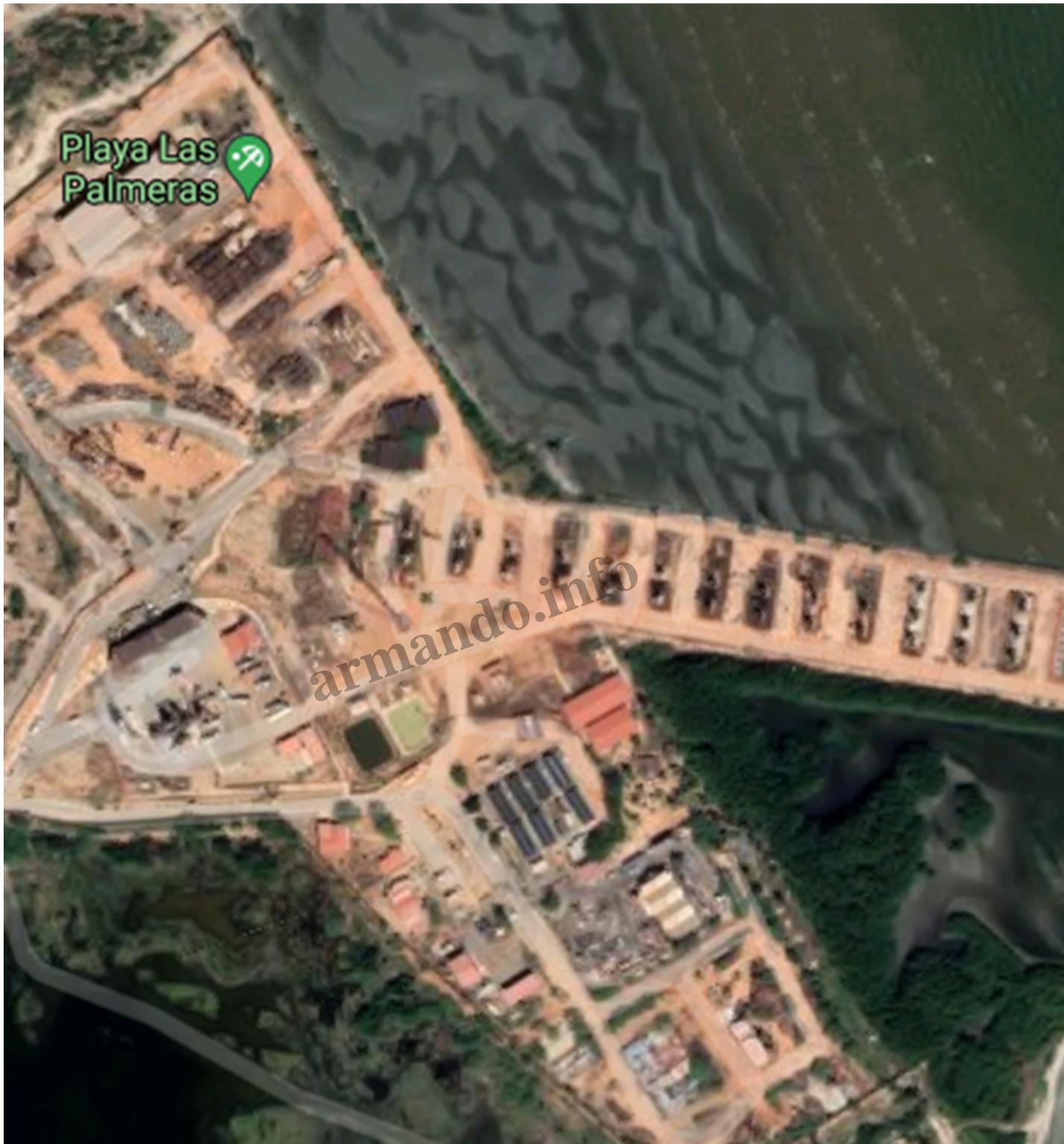
Firmada el 1 de febrero de 2013 entre Odebrecht y Finandi Voorschoten, la modificación del contrato sumaba entonces 1,68 millones de dólares a los 16,4 millones de dólares previstos en el contrato original, suscrito en agosto de 2012 bajo la identificación SCLM-EQP-2012-036, con el mismo fin.

Por si los sobrepuestos y modificaciones de contrato fueran poco, se referían además a maquinarias que nunca llegaron para sumarse a las obras de un puente que nunca se completó: hoy el Nigale está solo en las ilustraciones de unos folletos y en unas pocas columnas que se erigieron.

El documento citado, en escasas tres páginas, no solo prueba algunas de esas irregularidades sino que, además, expone otra de las vías de drenaje por las que Odebrecht absorbió cientos de millones de dólares erogados por el Estado venezolano para el puente Nigale, una de las más de tres decenas de obras de infraestructura que los brasileños dejaron sin terminar por toda Venezuela.

## **Segundas partes nunca son buenas (y siempre más caras)**

El comandante-presidente, Hugo Chávez, anunció la venidera construcción del puente Nigale en 2005. Lo describía como parte de un proyecto que conectaría a la Costa Oriental del Lago, desde Punta de Palmas, con la Guajira venezolana, en Santa Cruz de Mara, a 20 kilómetros al norte de Maracaibo. “Un puente mollejuío”, lo calificó, dicharachero, en la entrega 241 de su maratónico dominical, *Aló, Presidente*, del 27 de noviembre de ese año. El proyecto incluía pistas para vehículos y vías férreas, lo que le convertía en una alternativa al puente General Rafael Urdaneta, en servicio desde 1962, y un incentivo para el comercio con Colombia -por esas fechas en pleno apogeo-, pues entonces ya no sería necesario para los transportes de carga pesada atravesar Maracaibo antes de seguir o hacia el país vecino o al centro de Venezuela.



[Chávez colocó la piedra fundacional en 2006 y 15 años después no se ve mucho más que unos pocos pilotes perdidos en un terraplén. Imagen: Google Earth](#)



[Chávez colocó la piedra fundacional en 2006 y 15 años después no se ve mucho más que unos pocos pilotes perdidos en un terraplén. Foto: Ministerio del Poder Popular para el transporte.](#)

Al completarse la obra, Venezuela pasaría a contar con el tercer puente colgante más largo de América Latina, con 11,8 kilómetros y tres islas artificiales en el recorrido. En realidad, la idea data del año 2000 y en justicia debe atribuirse al exgobernador opositor y caudillo socialdemócrata del estado

Zulia, Manuel Rosales. El proyecto fue retomado por el gobierno central en Caracas, que cambió su denominación inicial de puente Almirante Padilla –por el héroe independentista colombiano, comandante en la Batalla Naval del lago de Maracaibo de 1823– por la del cacique Nigale. Era una baza para conquistar al rebelde electorado zuliano, por lo general reticente a apoyar al chavismo. No fue casualidad que Chávez colocara la piedra fundacional en noviembre de 2006, en plena campaña presidencial que lo enfrentaba, justamente, con Manuel Rosales, entonces candidato unitario de las fuerzas opositoras.

Solo fue una promesa. Pasados 15 años y cientos de millones de dólares en inversión, del propósito inicial solo quedan como testimonio un muro y una hilera con 15 de los 300 pilotes sobre los que el puente debía sostenerse, que parte desde la ribera oriental del lago, en Santa Cruz de Mara. Para colmo, Odebrecht dejó de existir.

Más al sur sigue, impertérrito y solitario en su condición de emblema de la zulianidad, muy venido a menos pero siempre útil y hermoso, el viejo puente General Rafael Urdaneta. En su tiempo fue un prodigio de la ingeniería. Su diseño estuvo a cargo del estudio que entonces estaba a la vanguardia en el uso del hormigón armado, del ingeniero italiano Riccardo Morandi. autor también del viaducto Morandi de la autopista norte de Génova que, tras medio siglo de tránsito y descuidos, se derrumbó en 2018.

Fue inicialmente encargado por la dictadura de Marcos Pérez Jiménez, pero se completó bajo el gobierno de Rómulo Betancourt. Además de un ejemplo, raro en Venezuela, de continuidad administrativa entre gobiernos adversos, el General Rafael Urdaneta también representa un ejemplo de eficacia: se construyó en tan solo tres años.

Tras 15 años desde la ceremonia de inicio de los trabajos, es difícil cuantificar el monto del botín obtenido de la obra inconclusa. A retazos y a la par de consecutivos anuncios de reinicio de las obras, las declaraciones de los funcionarios y notas de prensa archivadas en la hemeroteca han ido sumando cifras a los primeros 1.088 millones de dólares que la administración de Chávez definió como costo total del proyecto.

En distintas versiones el monto pasó a 2.000 millones de dólares y de allí, luego, a 3.400 millones de dólares, según publicó en su [edición](#) del 12 de agosto de 2013 el periódico oficialista *El Correo del Orinoco*.

Los presupuestos enmascaraban enormes sobrepuestos. Además, Odebrecht jugaba con el diferencial cambiario impuesto por el gobierno a través de su régimen de control de divisas, pues los pagos que recibía estaban calculados a [tasas preferenciales](#). “Si vamos a tasa preferencial la obra ha costado 24.000 millones de dólares”, calculaba el presidente del Centro de Ingenieros del Zulia, Marcelo Monnot, para una nota en la edición del 19 de febrero de 2017 del diario zuliano [Versión Final](#). “Hay un sobrepuesto de más de 22.000 millones de dólares”.

## “Buena pregunta”

Aunque los 18 millones de dólares pagados a Finandi Voorschoten por el martillo hidráulico y otras nueve máquinas especializadas que Odebrecht requería para las obras del puente, representan apenas una nota al pie de página en la lista de transferencias y pagos ficticios que la empresa brasileña de ingeniería civil realizó de manera irregular, el trato entre ambas, que el documento filtrado

describe, permite conocer con detalle los mecanismos que para ello se utilizaron.

Los precios inflados se daban también con otras maquinarias que debía proveer Finandi. El arrendamiento de un par de grúas Grove modelo RT-890E, se cotizaba por 1,6 millones de dólares al año, y otras dos grúas Manitowoc modelo 1.600, por 8,4 millones de dólares al año.

La compañía neerlandesa no era novata en estas lides. Fue precisamente a nombre de esa empresa que en 2014 salieron facturas por 46 millones de dólares para el supuesto alquiler de las máquinas especiales que perforarían los túneles del tren Caracas-Guarenas-Guatire. De la misma forma, 7,1 millones de dólares -originalmente destinados para la Central Hidroeléctrica de Tocoma del estado Bolívar- siguieron el mismo camino, de acuerdo a las banderas rojas que en 2015 levantó el Departamento de Estado de los Estados Unidos y que posteriormente salieron a la luz pública con la filtración de los [Fincen Files](#).

armando.info



# EL NACIONAL

EDICION METROPOLITANA

Se sale esta circulación en Caracas y en Venezuela, certificada por Días & Bienes

SEPTIEMBRE 1958 - AÑO XX

FUNDADOR: ENRIQUE URRUTIA VIZCARRA

CARACAS: SABADO 23 DE SEPTIEMBRE DE 1958



## Inaugurado el Puente Sobre el Lago

En medio de un júbilo desbordante el pueblo caraqueño vio cumplida una gran obra de progreso inaugurando el Puente sobre el Lago. Este puente, que permitirá el tránsito de los vehículos y el tránsito del tránsito de los vehículos, es el primer puente de este tipo en el país. El Puente sobre el Lago, que permitirá el tránsito de los vehículos y el tránsito del tránsito de los vehículos, es el primer puente de este tipo en el país. El Puente sobre el Lago, que permitirá el tránsito de los vehículos y el tránsito del tránsito de los vehículos, es el primer puente de este tipo en el país. El Puente sobre el Lago, que permitirá el tránsito de los vehículos y el tránsito del tránsito de los vehículos, es el primer puente de este tipo en el país.

**Reelecto Horwitz**  
Director de la OPS

## Obras en el Dto. Bolívar Inauguró el Presidente

Bastaron tres años para levantar el puente Rafael Urdaneta. Las crónicas de la época relatan que unos 100 mil zulianos se acercaron el 24 de agosto de 1962 al lugar para ser los primeros que estrenaban la estructura.

La información fiscal de la empresa Finandi aparece registrada en 2011 a nombre del empresario holandés Hendrik van Wijlen. El registro de compañías de Países Bajos lo delata tras bastidores en otras firmas como Likam Vouwwerken Internationaal y PW Trading, cuyos nombres coinciden con los supuestos proveedores de máquinas y piezas para el Metro de Los Teques y el Proyecto Agrario Internacional Jose Inácio Abreu e Lima, una ciudad campesina proyectada para 500 familias cerca de El Tigre, en el sur del estado Anzoátegui.

Parcas, reservadas y escurridizas, las autoridades neerlandesas han dejado que el caso quede inadvertido para la opinión pública. Si bien el Ministerio Público de los Países Bajos (FIOD por sus siglas en holandés) anunció una investigación contra Van Wijlen en febrero de 2019, desde entonces no ha dicho más. Dos años después han optado por el silencio, incluso tras dos solicitudes de información que se le han enviado para este y otros reportajes.

Van Wijlen, por su parte, sí accedió en principio a dar su versión para este reportaje. “Disculpe, estoy en una reunión en este momento”, responde rápido por teléfono para cortar cualquier pregunta acerca del dinero que recibió su empresa y del que nadie ha rendido cuentas. “Preferiría que le envíen una solicitud a la empresa”, añadió este miércoles cuando se le preguntaba por los contratos pendientes en Venezuela. Luego hizo un alto cuando se le preguntó por los datos de correo electrónico de una empresa suya que luce como una empresa de maletín. “Buena pregunta”, reconoció.

A partir de ese intercambio, nunca volvió a responder.

Todavía es posible encontrar en Internet otra mención de van Wijlen, o en todo caso de alguien con su mismo nombre, empresa y foto de perfil que usa en Whatsapp. Se trata de una presentación en línea que lo incluye entre los benefactores del Zorg en Zekerheid, el equipo de baloncesto de Leiden, ciudad costera de la provincia de Holanda Meridional en los Países Bajos.

“¡Felicitaciones a Henk van Wijlen de Finandi Group BV! También un miembro entusiasta de nuestro club de negocios durante los próximos tres años”, anunciaba el equipo el 4 de junio de 2015 en sus redes sociales, para presentarlo no como el empresario al que llegó parte del dinero del siempre prometido y nunca construido segundo puente sobre el Lago de Maracaibo, sino uno de los mecenas que han contribuido con uno de los equipos más importantes de la primera división de la Liga Neerlandesa de Baloncesto.

Felicitaties voor Henk van Wijlen van de Finandi Group BV! Ook de komende 3 jaar enthousiast lid van onze BC [pic.twitter.com/zkyBNszWAn](https://pic.twitter.com/zkyBNszWAn)

— ZZBusinessclub (@ZZBusinessclub) [June 4, 2015](#)

## Fecha de creación

2021/05/02