



## La fórmula secreta de Odebrecht era ganar-ganar y volver a ganar

### Descripción

El 21 de diciembre de 2016, el Departamento de Justicia de Estados Unidos publicó un reporte en el que detalló los pagos de sobornos realizados por la compañía brasileña Norberto Odebrecht a funcionarios gubernamentales venezolanos entre los años 2006 y 2015. Meses después de la revelación, y en una comparecencia ante la Corte del Distrito Este del estado de Nueva York, en Estados Unidos, los representantes de la empresa -liquidada en su país de origen y cuyos restos reagrupados ahora exhiben el nombre de Novonor, bajo el lema de "inspirada en el futuro"-, admitieron haber pagado en Venezuela hasta 98 millones de dólares a funcionarios del gobierno de Hugo Chávez y al de su delfín, Nicolás Maduro, para obtener contratos para la construcción de obras públicas. Esas contrataciones por lo general contaron con el amparo de una estrecha relación política de Chávez y Maduro, en Caracas, con los gobiernos del Partido de los Trabajadores en Brasilia, con Lula Da Silva y Dilma Rousseff a la cabeza; y, sobretodo, de los ingresos petroleros venezolanos, colosales hasta 2013.

Semejante cifra, destinada al pago de coimas, se hace pequeña frente a la contrapartida final: la obtención por parte de Odebrecht de contratos por, al menos, 34.591.978.697,31 dólares (se lee: 34 mil millones de dólares, o 34 billardos de dólares) en obras de infraestructura que, en su mayoría, quedaron inconclusas. Ese monto equivale a 56% del Producto Interno Bruto venezolano de 2020 y perfila lo que podría ser el escándalo de corrupción más grande de América Latina que pueda imputarse a una sola empresa.

En una entrevista del 30 de julio de 2017, la ex Fiscal General de Venezuela, Luisa Ortega Díaz, cercana a Chávez y desde ese año en el exilio, ya asomaba una cifra aproximada. En ese momento afirmó que en 20 obras adjudicadas a Odebrecht y que estaban siendo objeto de investigación por parte del Ministerio Público, "el Estado canceló un monto aproximado de 30.000 millones de dólares", y pronto advirtió "sin embargo, auditar las obras de Odebrecht hasta obtener una cifra consolidada es prácticamente imposible". La escala del expolio parece inabarcable.



A pesar del inmenso caudal de dinero invertido Odebrecht no culminó las obras contratadas. Foto: Armando.info

Pero cada vez se tienen más luces de cómo ocurrió el drenaje de recursos. Para ascender a esta astronómica suma, Odebrecht y sus socios venezolanos construyeron un esquema en el que confluyeron varias prácticas para inflar los montos de los contratos y empujar desembolsos de recursos cada vez más abultados. Aunque muchas de estas prácticas no constituyen ilícitos, a la luz de la Ley de Contrataciones Públicas, fueron usadas y abusadas hasta el descontrol, constituyendo un verdadero sistema de desviación de recursos públicos.

Así se desprende de un estudio detallado a contratos, puntos de cuentas, transferencias y otros documentos obtenidos por el Ministerio Público durante un allanamiento en las oficinas de la constructora brasileña en febrero del 2017 y a los que tuvo acceso **Armando.info**. Estos reflejan un patrón de modificaciones constantes a los contratos, porcentajes excesivos en la entrega de anticipos y peripecias cambiarias (sin contar con los ilegales pagos de sobornos y operaciones paralelas) que fueron analizadas con ayuda de un economista independiente, quien analizó los montos correspondientes a cada contrato y los ajustó de acuerdo a las variaciones del tipo de cambio oficial.

## Pandemonio de divisas

Uno de los mecanismos que más enturbió los cálculos presupuestarios de los proyectos y los desembolsos, fue el pago de partidas en divisas (dólares a precio oficial) de manera irregular. En los documentos relacionados con la construcción de la central hidroeléctrica Manuel Piar en Tocoma, al sur de Venezuela, se evidenció que una jugada administrativa que entonces se denominó “el 80-20” permitió que ese proyecto terminara costando tres veces más que el monto presupuestado en el primer contrato.





armando.info

Odebrecht y sus socios venezolanos construyeron un esquema en el que confluyeron varias prácticas para inflar los montos de los contratos. Foto: Armando.info

Según reveló la periodista [Fabiola Zerpa](#) en un reportaje publicado en **Armando.info**, el 80-20 consistió en una reestructuración de las facturas para aumentar el pago en dólares, y bajar el componente a saldar en bolívares.

En una reunión con Corpoelec – ente estatal responsable del proyecto- se acordó que aquellos contratos que tuvieran componentes en bolívares y en divisas extranjeras se pagarían en una proporción de 80% en divisas y 20% en bolívares. El mecanismo consistió en tomar el monto de una factura en dólares y convertirla en bolívares a la tasa de cambio oficial, establecida por el gobierno venezolano. Luego se sumaba a la factura en bolívares. El total se desglosaba en dos partes, 80%, que sería pagado en divisas y 20% se mantenía en bolívares.

Un mecanismo similar se aplicó en la obra del Ferrocarril Guarenas - Guatire que conectaría a la capital, Caracas, con estas ciudades satélites del estado Miranda. En la séptima modificación del contrato –que en total sufrió 18 cambios-, la empresa Norberto Odebrecht argumentó que, debido a la entrada en vigencia de un nuevo tipo de cambio oficializado en la Gaceta N° 39.342 del 8 de enero de 2010, los costos para la adquisición de cabillas se habían duplicado, impactando los precios de las actividades que involucran el material en su estructura de costos.

La empresa solicitó la reconsideración del costo en todas las partidas que contenían ese insumo, lo que derivó en la disminución del componente en bolívares contemplado en el presupuesto inicial del contrato, y un incremento en el componente en divisas de \$17.017.558,31 dólares.





El contrato de la obra para el Ferrocarril Guarenas - Guatire sufrió 18 cambios. Foto:  
Armando.info

“El ajuste en el precio del acero de refuerzo implica una disminución en el componente nacional del presupuesto contractual B-4 de Bs.F 111.513.745,35 y un incremento en el componente extranjero de US\$ 68.884.416,62 equivalentes a un incremento neto de US\$ 17.017.558,31 consolidado a una tasa de 2,15 Bs.F / US\$”, se desprende del documento complementario S07 relativo al contrato MC-3753, firmado entre el Metro de Caracas y la constructora Norberto Odebrecht.

Así, la empresa logró hacerse de 17 millones de dólares adicionales (calculados a tasa preferencial), y reducir los pagos que percibía en bolívares. El documento complementario S-07 fue suscrito por Víctor Hugo Matute López, entonces presidente del Metro de Caracas, y Euzenando Prazeres De Azevedo, por Odebrecht.

## Presupuestos de gelatina

El 21 de diciembre de 2006 se firmó el contrato entre la compañía anónima Metro de Caracas y Odebrecht. El proyecto que tendría un costo inicial de 1.302.515.809,15 contemplaba la construcción de un sistema de transporte urbano de cinco estaciones para el este de la capital, con un trazado de siete kilómetros entre las estaciones Miranda II y La Urbina, y que sería similar al sistema tradicional subterráneo del Metro de Caracas, conectado a otro tramo suburbano de aproximadamente 35 kilómetros que sería construido como un sistema ferrocarril para la conexión con las ciudades satélite. Las obras se iniciaron en marzo de 2007.







Odebrecht firmaba contratos para después modificarlos y aumentar el presupuesto. Foto:  
Armando.info

Pero la primera modificación que soportó el contrato MC-3753 cambió la propuesta a fondo. En agosto de 2008, fueron reemplazadas las cinco estaciones de Metro que conectarían Miranda II y La Urbina, por el sistema [Cabletrén Bolivariano](#), que a su vez se conecta con la Línea 1 del Metro de Caracas a través de la estación Petare.

El cambio alteró sustancialmente el presupuesto inicial de 1.302.515.809,15 que, con la incorporación del cabletren, fue subdividido en dos tramos, el urbano y el suburbano. En adelante, el presupuesto inicial de la obra fue modificado en seis oportunidades por factores tan diversos como la inclusión de un Plan Estratégico de Justicia Social para el pago de indemnizaciones, el aumento del precio de las cabillas, el impulso para el inicio de los trabajos para la primera fase del Cabletren bolivariano, la incorporación de un Plan Acelerado para agilizar la culminación de la primera fase del Cabletren -que coincidió con las elecciones presidenciales del 2012-; y la compensación de facturas no canceladas por gastos generales a la empresa, durante el periodo correspondiente al establecido en el contrato principal.

La modificación del proyecto y los diversos cambios en el presupuesto, fue seguido del incremento de los montos por concepto de anticipo, es decir, del dinero que debía ser cancelado por adelantado a la empresa constructora para dar inicio a los trabajos. En el contrato original se acordó que ese adelanto representaría el 15% del total de la obra. Una nueva modificación al contrato, del 15 de noviembre de 2011, firmada por Haiman El Troudi, presidente del Metro de Caracas, y Euzenando Prazeres De Azevedo, de Odebrecht, elevó el monto al 23,35%. Luego, en abril de 2012, los mismos firmantes acordaron incrementar el anticipo a 28,23%.



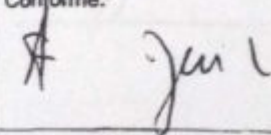
[Odebercht recibió hasta el 50% de pago por anticipo, es decir, la mitad del costo total de las obras. Foto: Armando.info](#)



CONTRATO N° MC-3753  
 DOCUMENTO PRINCIPAL

<b>CONTRATISTA:</b> CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT S.A.	
<b>OBJETO DEL CONTRATO:</b> Construcción de las Obras civiles de la Línea Caracas-Guareñas-Guatire, del Metro de Caracas.	
<b>PRECIO:</b> Bs. 1.422.742.608.694,97 Componente Nacional EUA \$ 640.775.060,92 Componente Extranjero (CLÁUSULA 15)	<b>PLAZO:</b> 54 meses, contados a partir de la fecha de pago del anticipo. (Cláusula 7)
<b>GARANTÍAS:</b> <b>Fiel Cumplimiento:</b> Fianza por el 30% del Componente Nacional y por el 20% del Componente Extranjero. (CLÁUSULA 6) <b>Laboral:</b> Fianza por el 5% del Componente Nacional (CLÁUSULA 6) <b>Anticipo:</b> Fianza por el 15% del Componente Nacional y por el 15% del Componente Extranjero (CLÁUSULA 26)	
Por LA COMPAÑÍA:	Por EL CONTRATISTA
 GUSTAVO ENRIQUE GONZÁLEZ LÓPEZ Presidente	 EUZENANDO PRAZERES DE AZEVEDO
 GUSTAVO ENRIQUE GONZÁLEZ LÓPEZ Presidente	 Ing. ANTONIO CARLOS DAIHA BLANDO Poderados de Constructora Norberto Odebrecht S.A.
Se hacen cuatro (4) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en Caracas, 21 DIC 2006	

- 2 -

<b>C.A. METRO DE CARACAS</b>			<b>EL CONTRATISTA</b>
Consultora Jurídica - Coordinación de Contratos y Asuntos Legales			Conforme:
Elaborado por:	Revisado por:	Consultor Jurídico	
Abog. Gerard Maldonado	Abog. Julio C. Obelmejias	Conforme: Abg. Marisela Estrada	

[Odebrecht recibió hasta el 50% de pago por anticipo, es decir, la mitad del costo total de las obras. Foto: Armando.info](#)

## Música paga no suena

El aumento de los anticipos por hasta el 50% del valor total de la obra, fue una práctica común en muchos de los contratos encomendados a la brasileña. Suele ser práctica común que en obras de ingeniería civil los anticipos se otorguen a medida que se evalúa el avance del proceso de construcción. En cuanto al primer anticipo, no es común que se otorgue un avance de la mitad del presupuesto acordado, especialmente en proyectos de envergadura semejante.

Según Mildred Rojas, abogada especialista en contrataciones públicas, la Ley de Contrataciones Públicas vigente no prohíbe expresamente el aumento de los anticipos, pero sí establece excepciones. “Una de esas excepciones contempla la necesidad de incorporar obras complementarias al proyecto inicial o no previstas”, señala.

Pero fueron esas “excepciones” las que sirvieron a Odebrecht y a los funcionarios estatales responsables de las obras, para modificar los proyectos y a partir de allí obtener desembolsos de dinero cada vez mayores.

El proyecto para la ampliación del Aeropuerto Internacional de Maiquetía Simón Bolívar, suscrito en junio de 2013 entre el Instituto Autónomo Aeropuerto Internacional de Maiquetía (IAAIM) y Odebrecht, tuvo un costo inicial de 271.070.792,70 dólares. La obra contemplaba la recuperación de la pista principal, ampliación del terminal de vuelos nacionales, construcción de la plataforma remota internacional, modernización de la plataforma de carga y actualización de sistemas tecnológicos, de control aéreo, seguridad interna, y control de datos.





Venezuela es el único país donde no hay investigaciones oficiales por los hechos de corrupción ocurridos a la sombra de Odebrecht. Foto: Armando.info

Al inicio de las obras Odebrecht recibió, como anticipo, el 50% del monto total del presupuesto proyectado, el equivalente a 135.535.396,35 dólares. Pero eso no fue suficiente. En el documento complementario S03, firmado el 26 de noviembre de 2015 por el IAIM y la brasilera, se aprobó una modificación que elevó los anticipos al 56%, a pesar que para entonces las obras tenían al menos nueve meses de retraso.

La construcción del desarrollo habitacional multifamiliar El Chorrito, ubicado en Los Teques, estado Miranda, un convenio firmado en octubre de 2011 entre Haiman El Troudi, presidente del Metro Los Teques y Euzenando Prazeres De Azevedo, arrancó con un anticipo del 30% para la constructora. Casi un año después, en julio de 2012, las partes modificaron una de las cláusulas del contrato para aprobar un anticipo “especial” que elevó el adelanto de 30% a 50%. Dos años después, las partes firmaron una nueva modificación al contrato para extender el plazo de entrega de la obra por parte de la constructora debido al evidente retraso en la ejecución.

Otra obra que recibió desembolsos por adelantado bajo el concepto de anticipo “especial” por un monto de 103 millones de dólares fue la construcción del sistema Metrocable en la parroquia San Agustín del Sur, en Caracas. El proyecto para ejecutar el sistema de riego Planicie de Maracaibo, pasó de arrancar con un adelanto del 15 % del valor del contrato a recibir el 40%.

armando.info





El único juicio que se le sigue a Odebrecht en Venezuela reveló que la empresa no pagó las fianzas por anticipo. Foto: Armando.info

Venezuela es el único país del continente, de entre los salpicado por el escándalo Lava Jato, en donde no hay investigaciones oficiales por los hechos de corrupción ocurridos a la sombra de Odebrecht y sus millonarios contratos.

La única causa judicial que se sigue en el país contra el titán brasilero, es una demanda interpuesta por el Metro de Caracas ante el Tribunal Supremo de Justicia, en la que la directiva del subterráneo exige el pago de 76 millones de dólares a Odebrecht, por su incumplimiento en el pago de la fianza de anticipo en un proyecto que contemplaba la construcción de 2.400 viviendas en la populosa zona de Mariches, al sureste de Caracas.

Las casas de Mariches y otra decena de grandes obras que debía ejecutar Odebrecht nunca se culminaron. Pero los anticipos -con o sin fianza-, siempre fluyeron a su favor.

**Fecha de creación**

2021/05/30

*armando.info*