

CONTROVERSIA DE ALTO VUELO



Testigo clave acusa a dueño de aerolínea

Un avión privado de Fernando Zavallos hacía vuelos clandestinos a Colombia, según su testimonio

'El Comercio' tiene en su poder el testimonio de una persona que pidió mantener su identidad en reserva, pero que permitió ser grabado y fotografiado, que describe actividades vinculadas al narcotráfico de aviones de Fernando Zavallos Gonzales durante 1991 y 1992, años de que el empresario fundara Aero Continente. Zavallos, varias veces acusado por narcotráfico pero absuelto en todos los juicios, está actualmente inculcado por ese delito en dos atentados de la policía antidroga que investigó a la mafia de los López Paredes, en proceso que se desarrolló en un Juzgado Ad Hoc. Según el testigo, que trabajó en Tausa, una empresa de aerovías que Zavallos poseía en Tarapoto, el hoy Presidente de Aero Continente tenía una avioneta particular Mitsubishi, de tipo OB-1219, en la que Zavallos transportaba droga en la zona del Huallaga. Y lo mismo, según su testimonio, hacía con las demás avionetas que tenía Tausa, empresa que funcionó hasta 1992.

Por: Miguel RAMÍREZ/Unidad de Investigación

medían más combustible por radio. O me pedían repuestos para tal avioneta que está fallando, que les mandara un mecánico. Pero yo reclamaba porque esas avionetas no volaban más que durante el día. Se suponía que esas avionetas salían a un destino y debían volver a Tarapoto a reabastecerse. Yo controlaba además la radio porque también era mi función. Por eso cuando me pedían más combustible yo les reclamaba por qué necesitaban tanto. Los pilotos me decían que era por evasión. No era así, lo que pasaba es que esos aviones volaban por la noche. Esas naves llevaban combustible para 15 ó 20 días. Mi asombro era que esas avionetas no hacían vuelos comerciales, pero les faltaba permanentemente el combustible.



Preguntado por la versión del testigo, Fernando Zavallos dijo que las acusaciones eran falsas. "Es gente que trata de desprestigiarme", dijo.

¿Cuántas avionetas bimotor y monomotor tenía Tausa?
Bimotor eran dos: la OB-1119 y la OB-1236. Y la monomotor son la OB-1237 y la OB-1203. Había una más que era la 683, que estaba en mantenimiento. Anteriormente había otros dos aviones, uno de ellos era la OB-1254. Esta venta de Trujillo a Urayay tuvo un accidente comercial con pasajeros y todo. Eso se esclareció el año 1992 porque tenía sobrepeso.

¿LAS CLAVES
Estas naves, que según usted hacían vuelos clandestinos transportando droga, ¿tenían una comunicación radial abierta con cualquier nave de una compañía que opere, por llamarlo así, normalmente, sin nada que esconder?
No. Las comunicaciones se hacían principalmente en base a nombres con claves. Toda persona que llegaba a trabajar a Tausa se le ponía una clave, un sobrenombre.

¿Y qué ponía esa clave?
Número 1, Fernando Zavallos Gonzales.

¿Y cómo eran esas claves?
(En ese momento el entrevistado sacó de su cartera una pequeña hoja rectangular, con letras pequeñísimas en donde aparecen los nombres de varias personas, claves de frecuencias, agencias y otras comunicaciones que supuestamente se utilizaba en Tausa. Una copia de esa hoja también nos fue proporcionada por el testigo.)
Fernando Zavallos se hacía llamar 'Tom'; a Ricardo Zavallos se le llamaba 'Sam'; a Carlos Rodríguez, quien antes de que yo llegara era el administrador de Tausa, se le conocía como 'yo'; él también usaba de estas irregularidades; a Felipe del Aguila Vela, el piloto, se le llamaba 'Evea'; el copiloto Abner Sifuentes se le decía 'Tim'; a Fernando Vilella, quien lavaba los aviones, se le decía 'Erico'; a Carlos Tejada, que en paz descansa, él murió en el accidente que se contó de Trujillo-Urayay, le decían 'Marino'; Mike, o sea Felipe Osambela, quien fue administrador de Tausa en Uchiza y también en Tarapoto, tenía el nombre clave de 'Roy'. Ya está retirado de la empresa. Julían, a quien se le llamaba 'Frank', era el agente en Urayay. De otro Carlos, no recuerdo su apellido, su clave era 'Ricky'; estaba a cargo de la agencia en Tocache. Alfredo, a quien se le llamaba 'Renzo', era el encargado de la agencia en

Uchiza. Alfredo era clave, hacía todos los movimientos en Uchiza. Roberto, llamado asimismo 'Sadi', también era piloto, pero no recuerdo su nombre. Y Pepe, cuya clave era 'Marío', era hermano de Felipe Osambela. Esas eran las claves de los nombres.

¿Qué más daban habían?
Las naves tenía su clave también. La clave de la OB-1119 era '219'; la OB-1203 era la '206'; la OB-1219 (es decir, la Mitsubishi de Fernando Zavallos) era la '213'; la OB-1236 era la '248'; la OB-1237 era la '240'; y la OB-1254 su clave era '221'. Esta última es la que se cae en el vuelo Trujillo-Urayay.

¿Pero lo más importante de aprender eran las claves de los destinos. Aquí había una codificación especial para que si por a o b la frecuencia especial había intervenido o rastreada. Así, al destino se le decía '1010'. Es decir, cuando tú hablabas por radio en vuelo y te querías referir al destino, no decías 'vamos a los 1025 al color rojo (que podía ser el teléfono de la casa)', sino '1010'. Por ejemplo, cuando decías '1010 de la 212' se estaba preguntando el destino de la avioneta OB-1119.

¿Los movimientos de la nave eran indicados por decenas?
La clave '1011' significaba 'Estimo llegar a tal lugar a tal hora'. La '1012' significaba decolaje, la hora del decolaje; la '1013' significaba 'comunique su hora de llegada'; la '1014' era atarjeaje; la '1015' significaba 'especial'; la '1024' se utilizaba cuando se quería 'cuánto le queda de combustible'; la '1017' significaba 'indique su regreso'; la '1018' era 'transmita más rápido'; la '1019', 'transmita más despacio'. La '1025' al color rojo (que podía ser el teléfono de la casa) se utilizaba cuando se quería comunicar con tal o cual persona.

¿Podían cambiar de frecuencia?
Sí. La '1025' era importantísima, significaba 'cambio de canal'. Es decir, te decían '1025 al color rojo (que podía ser el teléfono de la oficina) o el número de tu casa. Es decir, había una comunicación de dos personas que conocían mutuamente la codificación de su avión, el número de su matrícula o el número de teléfono de su casa. Las tres últimas cifras se las ponía en su radio y nadie sabía esa codificación. Cambiaba la fre-

no te escucharan todo lo que estabas conversando y planeando, y se hacían los trances... ¿Entonces era fácil entrar a la 'chismosa'?
Ya lo sabían, es una frecuencia abierta, para todo aquel que sabía esa frecuencia de las Ingresadas y llamas, por ejemplo, al 'pecado', 'himonie', etc. y allí ellos te daban una codificación equis. Te decían por ejemplo, 'suma la 500, multiplicado por tanto, y así salía la frecuencia'.
¿Al final qué pasó con Tausa?
Tausa no se liquidó. Pidieron que todos los empleados presentaran su carta de renuncia. Eso fue en settembre de 1992, para que dejara de funcionar. No se sabe nada más de Tausa y se constituyó Aero Continente.

SU PASO POR AERO CONTINENTE
¿Cuando se forma Aero Continente ¿usted ya estaba trabajando con Fernando Zavallos?
Sí.

¿Qué vio allí?
Se hizo la venta de las avionetas de Tausa a Aero Continente mediante un contrato entre Fernando Zavallos, director gerente de Tausa, con el gerente general de Aero Continente, John Mejía Magaña, cuñado de Fernando Zavallos. En ese contrato privado se dice que las avionetas de Tausa son entregadas en la ciudad de Lima, es decir, las cuatro avionetas que vendió Tausa a Aero Continente, lo cual nunca fue así. Las avionetas nunca se movieron del aeropuerto de Tarapoto y allí siguen hasta ahora. En la constitución de Aero Continente se siguió el mismo procedimiento que en Tausa. Primero no apareció Fernando Zavallos. Primero es Mónica Corvoja, esposa de Ricardo Zavallos; José Kochayahu, chef particular de Fernando; y John Mejía Magaña, también cuñado de Fernando. Luego hicieron el primer aumento de capitales, de mil nuevos soles a 10 mil. Luego vino la venta de acciones: el 80 por ciento de las acciones fue comprado por la señora Sara Gonzales vidua de Zavallos; la mamá de Fernando Zavallos. Al mismo tiempo ella hace un adelanto de legitimas; transfirió el 80 por ciento de las acciones a su hijo Fernando Zavallos y le da la Presidencia del Directorio.

¿Entonces usted allí no vio ninguna irregularidad...
Sí, en un aumento de capital. En Tarapoto, en los Registros Públicos, hubo una observación. Hubo un problema con el supuesto depósito que se hizo en el Banco Interandino. Sucede que nos pedían una copia legalizada notarial del depósito al Banco Interandino por el monto del aumento de capital. Erán 300 mil dólares que se presentaban, pero frugando una copia de una boleta, es decir se frugó el monto del depósito.

¿No entiendo: ¿por qué se frugó?
Es que el aumento de capital, dentro de la documentación, es de 300 mil. Pero lo que pasaba es que nos pedían una boleta del depósito en la cuenta corriente de Aero Continente que tenía en el Banco Interandino de Lima. Lo que pasaba es que no se había hecho el depósito de esa cantidad de dinero. Se cobraba y otros meses se cobraba un depósito de 5 mil dólares, y le cambiamos el monto a 300 mil dólares. Eso fue exactamente el 19 de febrero de 1992, cuando se hace el aumento de capital. El 18 de febrero se presentó ante los Registros Públicos de Tarapoto y otros meses se cobraba una boleta del siguiente día. Esto está inscrito en el asiento número B1 de la ficha número 693 de los Registros Mercantiles, específicamente en el número 389425 de la ciudad de Tarapoto del 19 de febrero de 1992.

¿Qué más vio usted?
En un ocasión vino una orden de Lima. Debía acercarme al penal de Tarapoto y conversar con dos tipos. Uno de ellos, no recuerdo el nombre pero le decían Jesús, era dueño de baja contadura. Supuestamente ellos estaban pidiendo apoyo a Fernando Zavallos para su pensión y alimentación. Yo conversé con ellos y me pidieron que le dijera a Fernando Zavallos que les pasara un documento de apoyo. Yo no sabía cuál era su problema, pero después saqué un documento de un juez de Moyobamba que decía que tenían que apersonarse a la ciudad de Moyobamba para su juicio y la sentencia. A la semana siguiente me pidieron un documento en su ciudad, pero no se llegaron a ir porque en esos días uno de los reos escapó. Cuando yo regresé a la semana llevando el dinero, a mí me echaban la culpa de la fuga. Y ya no volví más.

¿Por qué regresó en Tarapoto?
Yo después me enteré que eran los dos sicarios que mataron a Leonardo Gonzales Alvarez. Uno se escapó y al otro que se quedó creo que posteriormente lo absolvieron.

¿El asesinato de Leonardo Gonzales, un conocido narcotraficante que transportaba droga en una compañía de aerovías, ocurrió el 3 de agosto de 1992, ¿correcto?
Correcto, que tiene el número 94/90, Fernando Zavallos Gonzales fue comprendido como autor intelectual del asesinato. Dos de los sicarios que fueron identificados como autores materiales son Jesús Flores Mafias y al que supuestamente se florea el entrevistado en un comienzo manifiestan judicialmente que Zavallos los contrató en Lima para matar a Leonardo Gonzales, pero posteriormente cambian su declaración y afirman haberlo abuelto de toda responsabilidad el 31 de marzo de 1995 por la Corte Suprema de Lima.

¿Y qué pasó después? ¿Por qué se salió de la empresa?
Yo dejé de trabajar en Tausa y Trapsa y pasé a Aero Continente, pero no sé por qué me dijeron que ya no podía trabajar. Después de hacer todas estas documentaciones hubo un problema con una persona dentro de la empresa. Parece que querían mi puesto. En marzo de 1993 fue la última vez que vi a Fernando Zavallos. Vino en un avión Boeing 437 con toda su familia y con el sobrenombre de 'Tausa'. Después uno de los señores de la empresa me dijo que me tenía que retirar. No sé por qué motivos me pidieron que me retirara.