

A presença de construtoras brasileiras no Peru nos governos de Fernando Henrique Cardoso e Lula (1995-2010): aproximações e conflitos¹

Fábio Borges²

Shyrley Tatiana Peña Aymara³

Resumo: Esse artigo buscará analisar a grande expansão das três maiores empreiteiras brasileiras (Norberto Odebrecht; Camargo Corrêa e Andrade Gutierrez) no Peru nos governos de Fernando Henrique Cardoso e Lula (1995-2010). Esse período foi caracterizado pela proposta da Iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA) em 2000, na primeira reunião da história reunindo apenas presidentes da América do Sul. A prioridade na integração regional para o Brasil e, especificamente a proposta da IIRSA nesse período, abriram espaço para grande expansão das construtoras brasileiras no Peru. O objetivo central desse trabalho será avaliar as principais obras dessas empresas no país vizinho e verificar as potencialidades e conflitos resultantes da integração física entre Brasil e Peru, com especial atenção aos impactos ambientais e sociais resultantes da mesma.

Introdução

As relações comerciais e de investimentos entre Brasil e Peru se intensificaram consideravelmente entre 1995 e 2010. Muitas razões convergiram para esse fenômeno, sendo a primeira delas a prioridade da integração Sul-americana buscada tanto por Cardoso (1995-2002) quanto por Lula (2003-2010). Outro fator geopolítico que contribuiu para essa aproximação entre os dois países é o interesse brasileiro em ter acesso à Bacia do Pacífico (eixo mais dinâmico da economia mundial atualmente) especialmente com o avanço de obras de infraestrutura, como estradas ligando o Brasil ao Peru⁴.

¹ Trabalho preparado para apresentação no VIII Congreso Latinoamericano de Ciencia Política, organizado pela Asociación Latinoamericana de Ciencia Política (ALACIP). Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, de 22 a 24 de julho de 2015.

² Doutor em Ciências Sociais e docente da Universidade Federal da Integração Latino-americana (UNILA) Email: fabio.borges@unila.edu.br

³ Discente da Universidade Federal da Integração Latino-americana (UNILA) Email: shyrley.aymara@aluno.unila.edu.br

⁴ O interesse brasileiro em ter acesso direto à Bacia do Pacífico é antigo, tanto que Euclides da Cunha desde o início do século XX já fazia essa proposta prevendo a grande ascensão da Ásia no século XX e apontando a debilidade

Na opinião de Sean Burges o Brasil tem uma longa história de atuar para proteger seus próprios interesses nas Américas de maneira discreta, influenciando e pressionando seus vizinhos, um processo que se acelerou no final do século XX. O mesmo autor diz que se tais ações freqüentemente não são percebidas, não é apenas um subproduto da indiferença internacional para a política externa brasileira, mas também um resultado dos métodos que o Ministério de Relações Exteriores do Brasil, Itamaraty, usa para perseguir a agenda internacional do país. Nesse sentido, o autor desenvolve a noção de “hegemonia consensual” (*consensual hegemony*) relacionada ao papel do Brasil na América do Sul. Ele afirma que:

Nuança é importante. Concepções tradicionais de liderança dizendo respeito a formas de coerção e dominação jogaram um pequeno papel na postura adotada pelo Itamaraty durante a era Cardoso. Em vez disso, um novo estilo de liderança foi desenvolvido, no qual se encontra um paralelo com a dialética estudante-professor de Gramsci focando na criação de consensos, discussão e internalização de novas idéias e técnicas. **A intenção não foi buscar a liderança brasileira na América do Sul através de imposição, mas induzir um desejo de benefício mútuo que poderia embutir os interesses, aspirações e estratégias brasileiras discretamente na região. Enquanto essa meta foi às vezes disfarçada nos discursos oficiais e análises acadêmicas, isso não foi explicitamente proclamado ou compreensivelmente examinado até a transição para a presidência de Lula** (BURGES 2007, p. 185, nossas ênfases)⁵.

Burges afirma que os formuladores da política externa do Brasil buscaram empregar ostensivamente acordos apolíticos ou tecnocráticos como uma ferramenta para transformar a estrutura produtiva e promover a confiança e a interdependência necessárias para o apoio aos projetos regionais centrados no Brasil. Em sintonia com essas considerações, pareceu muito proveitosa para o Brasil em seu papel na integração Sul-americana a proposta da IIRSA, porque essa iniciativa abre perspectivas de ganhos mútuos entre o Brasil e seus vizinhos.

brasileira do ponto de vista geopolítico por ter costas apenas no Oceano Atlântico (MAGALHÃES, 2005 e AMAYO, 2007).

⁵ Traduções do inglês são de responsabilidade dos autores.

1- A Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e a ampliação do comércio entre Brasil e Peru

Com o objetivo de aumentar a sua competitividade internacional e uma melhor inserção internacional da região no mundo, o Brasil propôs em 2000, em Brasília, a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA) que consiste em um fórum de diálogo entre as autoridades responsáveis pela infraestrutura de transporte, energia e comunicações nos doze países Sul-americanos. A IIRSA tem como objetivo promover o desenvolvimento da infraestrutura sob uma visão regional, procurando a integração física dos países da América do Sul e alcançar um padrão de desenvolvimento territorial equitativo e sustentável⁶.

Nesse ponto é possível inferir uma relação entre os avanços das obras da IIRSA e o aumento do comércio entre os dois países analisados conforme tabela a seguir:

Tabela 1: Balança Comercial do Brasil em relação ao Peru
(em milhões de dólares – 1995-2010)

Ano	Exportações	Importações	Balança comercial
1995	437,250	217,224	220,026
1996	297,754	273,341	24,413
1997	361,507	279,756	81,751
1998	368,453	229,590	138,863
1999	264,341	203,156	61,185
2000	352,271	223,710	128,561
2001	285,912	248,466	37,446
2002	435,661	229,582	206,079
2003	487,298	245,067	242,231
2004	630,363	363,080	267,283
2005	931,594	474,264	457,330
2006	1,499,892	804,753	695,139
2007	1,637,125	1,014,272	622,853
2008	2,297,139	982,154	1,314,985
2009	1,489,063	503,851	985,212
2010	2,036,555	944,136	1,092,419

Fonte: Elaboração própria baseada em: (BORGES, 2011) e http://consultawebv2.aladi.org/sicoexV2/jsf/totales_comercio_exterior_balanza.seam?retorno=inicio&cid=14240. Acesso em junho de 2015.

⁶ A estrutura geral do IIRSA envolve três bancos regionais de desenvolvimento: O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a Corporação Andina de Fomento (CAF) e o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA). Além disso, o Banco de Investimento Europeu (EIB) estaria envolvido em particulares áreas de especialização em integração, como a de instituições financeiras e legais de cooperação. Informação disponível no site oficial da IIRSA: <http://www.iirsa.org>. Acesso em maio de 2011.

As relações comerciais entre Brasil e Peru se intensificaram muito entre 1995 e 2010, porém com um padrão de desequilíbrio crescente favorável ao primeiro. A corrente de comércio (exportações somadas a importações) entre os dois países passou de aproximadamente 650 milhões de dólares em 1995 a quase 3 bilhões em 2010, com um superávit de mais de 1 bilhão favorável ao Brasil nesse último ano. Daí se depreendem dois elementos essenciais no padrão de relações comerciais entre os países analisados: a crescente importância do Peru para a balança comercial brasileira e um padrão de desequilíbrio colocando em evidência que o Brasil se beneficia relativamente mais dessa aproximação entre os dois países.

O comércio já nos demonstrou a aproximação crescente entre os dois maiores países amazônicos e isso se reproduzirá também nos investimentos brasileiros no Peru, especialmente com a presença de suas maiores construtoras na execução de grandes obras de infraestrutura no vizinho andino, previstas pela IIRSA.

2- Construtoras brasileiras na América do Sul: a Lei Geral da Acumulação Capitalista

Karl Marx em seus livros clássicos **O Manifesto do Partido Comunista** construído em parceria com seu amigo Friedrich Engels escrito originalmente em 1848 (MARX, 1997) e no **O Capital** (MARX, 1985) desvenda duas características importantes do capitalismo: 1) o poder econômico tende a ter uma influência decisiva no funcionamento do Estado, ainda que estamos pensando em não identificar isso de maneira determinista como muitos marxistas ortodoxos fizeram e enfraqueceram a própria essência do pensamento de Marx, que seria a sua reavaliação permanente e; 2) O capitalismo tende a gerar monopólio e oligopólio, ou seja, concentração econômica, o que ele chamou de “lei geral de acumulação capitalista”.

Antes de aprofundar o entendimento da primeira característica do capitalismo ligada ao funcionamento do Estado, é interessante lembrarmos a lógica por detrás da tendência do capitalismo em gerar concentração. De maneira simplificada, reproduzimos a seguir as principais idéias de Marx a esse respeito:

Quadro 1: Lei Geral de Acumulação Capitalista em Marx

1-Capital: dinheiro (investimento) que busca a constante auto-valorização.
Fórmula simples das trocas:
Mercadoria (M) – Dinheiro (D)- Mercadoria (M)
Fórmula simples da reprodução capitalista:
 $D-M-D'---M(1)-D''-M(2)-D'''$, onde $D''' > D'' > D'$ e $M(2) > M(1) > M$.

2- A lei Geral de acumulação capitalista
1-Não se alterando a composição do capital, a procura da força de trabalho aumenta com a acumulação
Composição orgânica do capital:
Produção (P) = f [Capital (K), Trabalho (L)]
P= capital constante (K) + capital variável (L)
Composição orgânica = K/L (produtividade do trabalho)
2-Decréscimo Relativo da Parte variável do Capital com o progresso da acumulação e da concentração que a acompanha
Competição: produtividade crescente do trabalho, ou seja, K/L sempre aumenta
Acumulação e Centralização (importância do crédito)
3- Produção progressiva de uma superpopulação relativa ou de um exército industrial de reserva

3- Lei geral de acumulação capitalista

“Quanto maiores a riqueza social, o capital em função, a dimensão e energia de seu crescimento e conseqüentemente a magnitude absoluta do proletariado e da força produtiva de seu trabalho, tanto maior o exército industrial de reserva” (MARX, 1985, p. 747).

Essa revisão nos parece importante, porque esse movimento tem se acelerado intensamente com a integração do mercado financeiro internacional, ampliando ainda mais a concentração da riqueza nas mãos de poucos empresários e empresas (DUPAS, 2005). Essa lógica cria um importante dilema para diversos governos, especialmente para os dos países chamados emergentes como é o caso do Brasil. O Estado deve apoiar as grandes empresas nacionais em virtude da maior competição internacional, correndo o risco de ampliar os monopólios e oligopólios com seus efeitos nefastos para a sociedade? Existira alguma alternativa?

Esses dilemas estão presentes nas obras da IIRSA, pois só as grandes construtoras são capazes de executarem essas obras de expressivas magnitudes. Em relação às construtoras brasileiras, especialmente no governo Lula, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social do Brasil (BNDES) jogou um importante papel nesse sentido as financiando, mas gerando o questionamento se essas empresas deveriam ser as prioritárias para receber esses créditos, já que se tratava de gigantes do setor. Isso também gera crítica por parte de empresas de países vizinhos que não contam com esse respaldo dos bancos de seus países.

Por exemplo, é ilustrativo quando lemos manchetes como “Créditos do BNDES cresceram 391% em 5 anos e já são o triplo do Banco Mundial”. A reportagem informa que em 2010 o banco concedeu US\$ 96,32 bilhões,

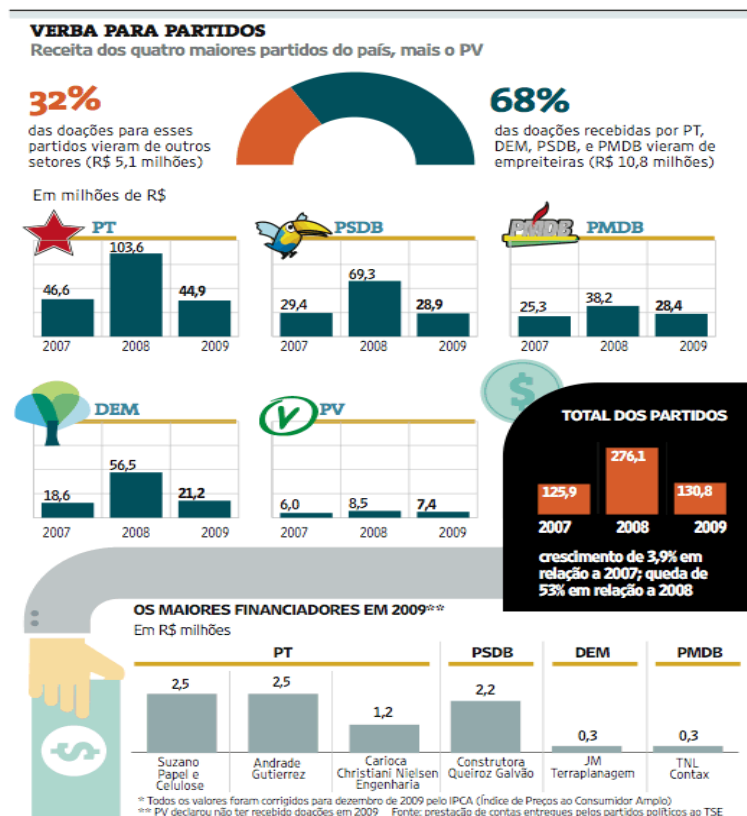
enquanto o Banco Mundial emprestou US\$ 28,85 bilhões. O professor da UNICAMP, Fernando Sarti, ressaltou que sem o BNDES para atuar em projetos de longo prazo, a taxa de investimento do país seria bem menor, pois segundo suas palavras: “Quem investe em estradas, rodovias e hidrelétricas no Brasil se não tiver a participação do BNDES? Poucos” (CRÉDITOS, 2011).

Aí regressamos novamente na primeira característica que apontamos que Marx desvendou do capitalismo: que o poder econômico tende a ter uma influência decisiva no funcionamento do Estado. Nesse sentido não é surpreendente a seguinte informação: “Ranking de doação a partidos é liderado por construtoras” publicado pela **Folha de São Paulo** dia 4 de maio de 2010. A reportagem nos informou que as empreiteiras foram as principais financiadoras dos grandes partidos políticos em 2009, sendo responsáveis por 68% das doações recebidas por PT, PSDB, DEM e PMDB. Acrescentou que segundo as prestações de contas dos partidos entregues ao Tribunal Superior Eleitoral, Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão, Carioca Christiani Nielsen e JM Terraplanagem transferiram para as principais siglas R\$ 6,2 milhões. Isso representa 39% de tudo o que essas siglas receberam de doações no ano passado⁷.

Nesse sentido a reportagem mencionada acrescentou que todas as construtoras têm ou tiveram contratos milionários com o governo federal e governos estaduais. Por fim disse que os maiores financiadores do PT foram a Andrade Gutierrez (R\$ 2,5 milhões), a Suzano Papel e Celulose (R\$ 2,5 milhões) e a Carioca Christiani Nielsen Engenharia (R\$ 1,2 milhão). Do PSDB, foi a Queiroz Galvão (R\$ 2,2 milhões). A campeã de doações ao DEM foi a JM Terraplanagem, com R\$ 287 mil. O PMDB (receita de R\$ 28,4 milhões) recebeu uma doação: R\$ 300 mil da TNL Contax (RANKING, 2010). Reproduzimos a seguir interessante tabela formulada pelo jornal:

⁷ Em outro trabalho escrevi que lembrando uma irônica frase do importante dramaturgo, jornalista e escritor brasileiro Nelson Falcão Rodrigues (1912-1980), ele disse que “Só os profetas enxergam o óbvio” (BORGES, 2011, p. 133). Chamava a atenção para as relações espúrias entre governo, partidos políticos e empreiteiras, o que em 2014 se reforçou com o escândalo chamado “Lava Jato”. No dia 17 de março de 2014, a Polícia Federal deflagra uma operação com o objetivo de investigar e desarticular um esquema de desvio de recursos públicos e lavagem de dinheiro que teria movimentado R\$ 10 bilhões. A partir da prisão de doleiros e, posteriormente, de ex-funcionários da Petrobrás, a Lava Jato revela a existência de uma rede de corrupção ligada à principal estatal brasileira que envolve empreiteiras, partidos políticos e agentes públicos. Disponível em: <http://infograficos.estadao.com.br/public/politica/operacao-lava-jato/como-funcionava/> Acesso em junho de 2015.

Quadro 2: Verba para partidos políticos em 2009



Fonte: RANKING, 2010.

Nesse sentido nos pareceu interessante mapear a atuação das principais construtoras brasileiras no Peru, buscando verificar algum tipo de relação internacional que de certo modo reproduza esse padrão nacional. Focaremos nas três principais conforme tabela a seguir:

Tabela 2: Ranking das principais construtoras brasileiras em 2010

Ranking 2010	EMPRESA	Estado	FATURAMENTO EM R\$ X 1.000/	FATURAMENTO EM US\$ X 1.000	PATRIMÔNIO EM R\$ X 1.000	% CONTRATOS PÚBLICOS
1	Norberto Odebrecht	RJ	5.292.345	2,649,378	2.954.562	62
2	Camargo Corrêa	SP	5.264.878	2,635,628	2.972.415	35
3	Andrade Gutierrez	MG	4.182.954	2,094,011	2.312.240	72

Fonte: Elaboração própria baseada em: <http://www.cbicdados.com.br/menu/empresas-de-construcao/maiores-empresas-de-construcao>. Acesso em 2011.

Todas apresentam em comum o fato de terem uma grande proporção de seus contratos como sendo públicos, ainda que a Camargo Corrêa apresente uma proporção menor do que 50%, contrastando com a Andrade Gutierrez que chega a ter 72% de seus contratos como públicos, mostrando a importância de se ter “bons relacionamentos” com os partidos políticos. Nesse momento faremos um mapeamento da atuação dessas três principais construtoras no

Peru. Usaremos os relatórios anuais de cada uma delas disponíveis em seus sites oficiais⁸.

3- Estudo de casos: as empreiteiras brasileiras no Peru

3.1- Norberto Odebrecht

A construtora Norberto Odebrecht apresentou um grande crescimento em sua atuação na América do Sul. Em 2006 em termos de receita bruta por distribuição geográfica, a região somada com a América Central ultrapassava em mais de 200 milhões de reais a sua receita bruta no Brasil conforme gráfico a seguir:

Gráfico 1: ODEBRECHT – Indicadores Econômico-Financeiros em 2006



Fonte: ODEBRECHT, 2007, p. 14.

Também é possível verificar que a empresa aumentou em mais ou menos 3 vezes a sua Receita Bruta entre 2002 e 2009 conforme tabela a seguir:

Tabela 3: ODEBRECHT – Receita Bruta (2002-2009)

Milhões de R\$

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
13241	17335	22030	23437	24031	31380	40954	40640

Fonte: ODEBRECHT, 2007, p. 10; 2010, p. 14.

⁸ Os conteúdos desses relatórios não seguem uma padronização, por essa razão nos focaremos nas receitas (conscientes das limitações de analisar a situação de uma empresa somente por esse indicador) e principais obras no Peru. Disponível em: <http://www.odebrecht.com/publicacoes/relatorios-anuais>; <http://www.camargocorrea.com.br/> e <http://www.andradegutierrez.com.br/>.

Chamamos a atenção para as principais obras nas quais a Odebrecht estava envolvida na América do Sul em 2010, com destaque para o Peru no mapa a seguir:

Mapa 1: ODEBRECHT – Principais obras na América do Sul 2010



Fonte: Elaboração própria baseada em: ODEBRECHT, 2010, p. 30.

O relatório informou que no Peru a empresa investe em um sistema de represamento e transporte de águas para irrigação no *Valle de Olmos*, a ser operado pela *Concesionaria Trasvase Olmos S.A.*, e nas rodovias IIRSA Norte e IIRSA Sul, eixos de integração sul-americanos, a primeira a ser operada pela coligada *Concesionaria Interoceánica Norte S.A.* e a segunda, pelas controladas *Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 2 S.A.* e *Concesionaria Interoceánica Sur – Tramo 3 S.A.* (ODEBRECHT, 2007, p. 26). A seguir detalharemos algumas dessas obras:

3.1.1- Projeto Valle de Olmos

O Projeto Olmos foi desenvolvido na região de Lambayeque, na costa norte do Peru. Consistiu no represamento das águas do rio Huancabamba através de um túnel transandino de 19,3 km para seu aproveitamento na irrigação de terras não cultivadas e na geração de hidroenergia.

Esse velho anseio lambayecano, se remonta ao início do século XX, quando técnicos como Manuel Mesones Muro e o engenheiro estadunidense

Charles Sutton propuseram irrigar o Pampas do Olmos e parte da região de Piura. Na década de 1940 se incorporou um componente energético e desde essa época se concebeu como um projeto integral: de irrigação e hidroenergético. O projeto foi postergado até que o governo de Alberto Fujimori decidiu buscar investimento privado para a sua execução, pelo qual teve que confiscar 111 000 ha de terras da comunidade de Santo Domingo de Olmos argumentando que não se encontravam com saneamento básico (ESCOBEDO, 2010). Frente a isso, a frágil organização comunal não se sentiu representada no Conselho Diretivo do Projeto Olmos, estabelecido em 2004 para dar início a sua construção.

Nesse sentido, para tornar realidade essa grande obra de infraestrutura, o Governo Regional de Lambayeque chamou uma licitação pública para essas concessões. Foi assim que a empresa brasileira Norberto Odebrecht nomeou as empresas *Conseccionaria Traslase Olmos* (CTO) e o H2Olmos. Na página oficial da Odebrecht (2015) consta que foi a primeira Parceria Público Privada (PPP) *greenfield* lançada pelo próprio governo peruano em 2004 por um período de 20 anos, através do governo regional de Lambayeque como ente local.

Inaugurada no ano de 2014 pelo governo de Ollanta Humala, se assinalou que a obra demandou um investimento de mais de 580 milhões de dólares. Nesse sentido, o Ministro de Agricultura, Manuel Benites argumentou que *“Olmos representa un shock de confianza, los empresarios han puesto sus recursos en el desierto del Perú por 25 años”* (DIARIO PERÚ 21, 2014).

Tomando isso em consideração, vamos apontar as principais polêmicas a partir da construção dessa obra de infraestrutura. Desde a assinatura do contrato, durante o governo de Alejandro Toledo, havia críticas sobre a escolha da Odebrecht como empresa concessionária. Segundo Escobedo (2010) *“la premura de firmar el contrato fue desventajosa para el Estado peruano por beneficiar solamente a las grandes empresas agroexportadoras”*. Durante a construção do túnel para represar a água do rio Huancabamba (Piura), houve atrasos, porém a Odebrecht não foi sancionada, o que foi criticado pelos próprios profissionais lambayecanos. Da mesma forma, os deslocamentos forçados até Nuevo Huabal na região de Cajamarca poderiam ser a mostra dos

atropelos a população local. Prova disso foi um vídeo realizado em 2011 por Andrea Bilbao que contém testemunhos dos próprios cidadãos:

(...) ya que hasta les dijeron que “a la buena o a la mala” tendrían que salir de allí y aceptar lo que les ofrecían. Mencionan a un abogado del PEOT llamado Aladino, quien los amenazaba ya sea con la inundación –a causa de la cercanía del embalse– o con las fuerzas del orden. Ángel Lopez refiere, por ejemplo, que el abogado decía: “Vendrá la policía, las Fuerzas Armadas, los matarán”. Manuel Flores, recuerda que las palabras eran “vamos a traer a la policía o va a llegar el agua”. En el mismo video, un vocero del PEOT, Dante Talledo, reconoce que son “estilos. No es importante, obviamente es un abogado joven con mucho ímpetu, con estilos de gritar, de si no me firmas va a venir el agua, a veces pintoresco, en todo caso es anecdótico”, agrega (FOWKS, 2012).

Nesse mesmo contexto, a *Ley de Recursos Hídricos*, como lei nacional, exonerou a H2Olmos do pagamento da retribuição econômica pelo uso da água, o que, além disso, constituiu uma modalidade de privatização da água.

*De acuerdo con la Ley de Recursos Hídricos, Ley 29338, el agua constituye patrimonio de la nación y el dominio sobre ella es inalienable e imprescriptible. Al no poder venderse el agua, lo que puede ser objeto de aprovechamiento es su uso. Para ello, se requiere contar con una licencia otorgada por la Autoridad Administrativa del Agua (ANA). El contrato señala que H2Olmos tiene derecho a tramitar y gestionar una licencia de uso de agua en bloque. En ese caso, el artículo 57 de la Ley 29338 establece que la licencia de uso obliga a su titular a cumplir oportunamente con el pago de la retribución económica por el uso del agua y las tarifas. Sin embargo, la tarifa, que es el pago por la utilización de infraestructura hidráulica al encargado de su operación y que está orientado a la recuperación de la inversión, no alcanza a H2Olmos, por cuanto es también el inversionista de la obra con Trasvase Olmos. La retribución económica que, conforme al artículo 91 de la Ley 29338, es el pago que en forma obligatoria deben abonar al Estado todos los usuarios de agua como contraprestación por el uso del recurso, sea cual fuere su origen, no es desarrollada en el acuerdo. Solo se menciona (...) aparte del pago de regalías y de las obligaciones de carácter tributario que afecten la tarifa, **H2Olmos no se encuentra obligado a pagar al GRL o al Estado peruano ninguna otra retribución o compensación por la prestación del servicio o los ingresos derivados de la prestación (US\$22.6 millones por año)** (ESCOBEDO, 2010, p. 5-6, nossas ênfases).*

Pode-se concluir dessa obra que embora o Projeto Olmos tenha sido a concretização de um anseio dos anos 1920 com a finalidade de promover a pequena e média agricultura; depois de sua construção, um grupo reduzido de grandes empresários se apoderou dele, tanto que a presença do Estado desde a sua construção foi colocada em segundo plano, a ponto de excluir as empresas concessionárias das leis nacionais. A questão que permanece é até que ponto o Estado peruano aceita priorizar os interesses de empresas estrangeiras em detrimento das próprias necessidades dos cidadãos peruanos?

3.1.2- Estradas IIRSA Norte

A Concessionária IIRSA Norte é a empresa que mantém e opera a concessão dos 955 Km da estrada que une o porto marítimo de Paita com a cidade de Yurimaguas, atravessando as regiões de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín e Loreto; tornando possível a interconexão fluvial do norte peruano com o Brasil (IIRSA NORTE, 2015). Essa concessionária está formada não apenas pela construtora Odebrecht, senão também pela Andrade Gutiérrez e *Graña y Montero*. A seguir podemos observar a localização dessa obra de infraestrutura:

Mapa 2: IIRSA NORTE



Fonte: IIRSA NORTE, 2015.

Os trabalhos se iniciaram em abril de 2006, marcadas pelo

(...) contexto de impulso al desarrollo y modernización de las vías de comunicación en todo el país y como parte de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA, una apuesta por la integración política, social y económica de la región (IIRSA NORTE, 2015)

O objetivo central dessa concessionária foi orientar todas as atividades e serviços para brindar aos usuários da estrada condições de circulação adequadas e seguras, alcançando padrões de qualidade altos que permita colocá-la como uma das melhores vias de circulação da América Latina. No entanto, cabe se perguntar se essa posição oficial da IIRSA Norte (2015) guarda relação com os impactos durante e depois de sua inauguração.

No ano de 2011, se inaugurou o trecho I, durante o último ano do governo Alan García Pérez. Na carta de inauguração (2011) se afirmava que

con la puesta en marcha del Eje Multimodal Amazonas Norte, primera Asociación Público Privada en la que participan el Estado y la Empresa Privada, se consolidaría el corredor vial de integración Costa – Sierra – Selva de la región norte del Perú, el cual a su vez, se complementará regionalmente con el puerto de Manaus, en el Estado de Amazonas, de Brasil, logrando unir la inmensidad del Pacífico con el corazón de la Amazonía (OSITRAN, 2011)

Segundo Odebrecht (2015) foram construídos 955 Km de estrada que implicaram em um investimento de 1213 milhões de dólares, inferindo que ativariam a economia do norte do país e permitiria que milhares de peruanos tivessem melhores condições para alcançar o desenvolvimento. No entanto, um dos aspectos que merece ser estudado é se as obras de infraestrutura se encontram preparadas para os desastres ambientais como ocorreu no mês de abril do presente ano. Por causa das chuvas muito frequentes nessa zona, se obstruiu totalmente o km 286,8 próximo da cidade de Pedro Ruiz Gallo na região do Amazonas (DIARIO PERÚ 21, 2015).

3.1.3- Estrada IIRSA Sur

A Estrada Interoceânica do Sul foi produto das obras da IIRSA culminada em 2010 e inaugurada pelos ex-presidentes Alan García Pérez (Peru) e Luiz Ignácio Lula da Silva (Brasil). Essa estrada – que conecta o Brasil ao Peru – desde seu início em 2005, já havia sido concessionada por 25 anos ao Consorcio Concessionário Interoceânico, para os trechos 2 e 3, conformado pela Construtora Norberto Odebrecht S.A.; *Graña y Montero S.A.*; JJC Contratistas Generales S.A.; e o Consorcio INTERSUR. Para o trecho 4, ao grupo Andrade Gutiérrez, Construções e Comercio Camargo Correa S.A. e a Construtora Queiroz Galvão S.A (MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, 2015).

A estrada IIRSA Sul compreende um trecho de 656 Km de extensão, que conecta a serra de Cuzco, no Peru, com a fronteira com o Brasil, no estado do Acre – possui 71% de aprovação dos condutores segundo a página oficial Odebrecht (2015). Essa é uma obra de engenharia de infraestrutura rodoviária que une o Peru ao Brasil mediante uma extensa via completamente asfaltada de 2 603 quilômetros que parte desde a cidade de Iñapari (Madre de Dios)

fronteira com a cidade brasileira de Assis; até os portos peruanos de San Juan de Marcona (Ica), Matarani (Arequipa) e Ilo (Moquegua) e que demandou um investimento de 892 milhões de dólares aproximadamente (*MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES*, 2014).

Como se observa, não apenas foram concessões nacionais, senão também para empresas brasileiras. A partir disso e vários episódios a mais, se desencadearam críticas de especialistas e da sociedade civil pela rapidez que o Estado peruano declarou a sua viabilidade, mas sobre tudo, pela insuficiente avaliação e previsão de seus custos diretos e impactos indiretos (em termos ambientais e sociais). Dessa forma, dois especialistas no tema, Doris Balvín Díaz e Patricia Patrón Álvarez (2008), enfatizam que a IIRSA usa e ordena os territórios desde uma lógica onde se primam os interesses dos países mais fortes e, portanto, das transnacionais. Dessa maneira se excluem os interesses dos cidadãos e da sociedade civil de ambos os países. Assim se pode inferir que a estrada iniciou sua construção em um ambiente de desinformação.

Além disso, segundo Salazar (2015) em reportagem realizada para BRIO, fatos nunca antes contados se revelaram no cruzamento de informações entre o que ocorria no Brasil e no Peru durante os governos de Alejandro Toledo e Alan García. Os aumentos mais expressivos dos orçamentos foram precisamente para os trechos a cargo de companhias construtoras do Brasil que protagonizaram o escândalo de pagamentos de suborno na já citada operação “Lava Jato” e simultaneamente são as que mais apoio financeiro receberam do BNDES.

3.1.4- Conclusão do Sistema de água Potável de Iquitos no Peru

Em 2007, dando cumprimento ao prazo estabelecido no contrato, a Odebrecht entregou no dia 30 de outubro o segundo reservatórios do *Proyecto de Ampliación y Mejoramiento del Sistema de Agua Potable de la Ciudad de Iquitos*, no Peru. O reservatório, conhecido como R-9, tem a capacidade para armazenar dois mil metros cúbicos de água. A obra conta com quatro reservatórios com a mesma capacidade. O primeiro foi entregue em setembro e os outros três já estão com 100% das obras concluídas. Além dos reservatórios, a Odebrecht está executando obras civis no projeto e já iniciou a construção da Subestação de Eletricidade.

A ampliação e melhoramento do sistema de água potável na cidade de Iquitos consistiu em:

(...) la construcción, suministro y montaje del equipamiento, pruebas y puesta en operación de la Nueva Planta Hidráulica de Tratamiento de Agua Potable con capacidad de 700 l/s; instalación de 53.5 km de tuberías para redes de distribución de agua, de DN 90 a 450 mm; Instalación de 10,30 km de Líneas de Impulsión de DN 250 a 800 mm, para los Reservorios Elevados; Construcción de seis (06) Reservorios Elevados con volumen total de 11 000 m³; construcción y rehabilitación de plantas de bombeo; ejecución del Sistema Principal de Alimentación de Energía Eléctrica en 10kV (ODEBRECHT, 2015)

É necessário afirmar que sob o slogan de “Água para todos”, a administração do presidente García fixou a ampliação e o melhoramento dos serviços de água potável e encanada como uma política prioritária para o país e se esforçou ainda mais para resolver as deficiências de água e melhorar a condição higiênica desde sua posse em 2006. Nesse sentido a região de Iquitos

(...) en contraste con Lima, la cantidad anual de lluvias en Iquitos es más de 3 mil mm anuales. Sin embargo, a pesar de los abundantes recursos hídricos, el suministro diario de agua duraba sólo 2-3 horas (...) La instalación de agua potable y alcantarillado es un gran proyecto en Iquitos y los habitantes esperan con enorme ansiedad (...) (JICAS WORLD, 2010).

De acordo com a última fonte citada, é possível perceber que não se priorizaram apenas as iniciativas e envolvimento das concessionárias brasileiras, senão também, o empréstimo da *Asistencia Oficial para el Desarrollo* (AOD) por meio de empresas japonesas no princípio dos anos 2000 (JICAS WORLD, 2010).

3.2- Camargo Corrêa

A construtora Camargo Corrêa também apresentou um expressivo crescimento em sua Receita Operacional Bruta, indo de quase 5 bilhões de reais em 2001 para mais de 19 bilhões em 2009. Apresentamos dados mais detalhados na tabela a seguir:

Tabela 4: CAMARGO CORRÊA – Receita Bruta (2001-2009)
Milhões de R\$

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
4905	6193	7445	7421	7959	9915	12421	15383	19063

Fonte: CAMARGO, 2005, p. 2; 2009, p. 14.

O relatório de 2006 apontava que as operações no exterior eram responsáveis por uma carteira três vezes superior em comparação à de 2005, passando a integrar uma nova unidade de negócio. No final de 2006, os negócios internacionais abrangiam obras de infraestrutura em sete países da América do Sul (Colômbia, Venezuela, Peru, Bolívia, Argentina, Uruguai, Suriname). No final de 2006, cerca de 3 mil trabalhadores estavam empregados em obras da Camargo Corrêa no exterior – 140 deles brasileiros.

3.2.1- Estrada Interoceânica

O relatório de 2009 disse que a Integração regional era o objetivo da estrada interoceânica, denominada Corredor Vial Interoceânica Sul, obra do Consórcio Intersur, do qual participa a construtora. Compreende 306 km e está localizada na região de Puno, na província Carabaya, sul do Peru. A estrada permitirá unir o litoral do Oceano Pacífico ao litoral do Oceano Atlântico. Novamente a convergência entre interesses privados e a proposta de Regionalismo Aberto executada pelos governos da região amazônica, inclusive com brechas para relações espúrias como já analisado anteriormente na sequência do texto.

O pagamento de “coimas”, ou seja, propinas entre as empresas brasileiras como a Camargo Corrêa na construção da Interoceânica é debatido polemicamente atualmente. Durante os governos de Alejandro Toledo⁹ e Alan García¹⁰, segundo o portal Convoca (2015), o qual recolhe informes sobre as investigações realizadas pela Polícia Federal de São Paulo. A investigação denominada Castelo de Areia, realizada em 2009, permitiu aos agentes apreender documentos, correios e arquivos em USB de executivos envolvidos. *“Sobre los USB incautados a Pietro Gavina Bianchi, ex director y consultor del Grupo Camargo Correa, aparecen diversos pagos relacionados a la Interoceánica Sur entre 2005 y 2008, es decir, durante el gobierno de Alejandro Toledo y Alan García”*, aponta Convoca Segundo a interpretação de diários muito conhecidos no Peru, como o Grupo *Perú 21*, se afirmou que

⁹ Em 2011, Camargo Correa apoiou a campanha de Toledo com S/.168 mil. Segundo Convoca, a empresa negou haver pago subornos e disse que o aporte à campanha foi transparente.

¹⁰ A Odebrecht lhe deu como presente o *Cristo del Pacífico* que teria um custo de US\$833 mil. Essa foi uma obra ornamental localizada na cidade de Lima.

(...) Otra parte del informe policial –según el portal– está relacionada a un apellido conocido por todos los peruanos y escrito a mano: ‘Toledo’, y junto a él, ‘Max Vanderley’, que no sería otro que Marcos de Moura Wanderley, quien actuó como representante de Camargo Correa durante las negociaciones de la Interoceánica con el gobierno peruano (...) (PERÚ 21, 2015)

Segundo o informe, tanto o governo Toledo como no de García se incrementou o investimento por essa via. Agregou que o representante da Odebrecht no Peru foi recebido 16 vezes no Palácio do governo. Um fato que chamou a atenção de Convoça é que, uma vez inaugurado o *Cristo del Pacífico*, em 29 de junho de 2011, “*al día siguiente, el consorcio integrado por Odebrecht obtenía definitivamente el contrato para construir la Línea 1 del Metro de Lima*” (CONVOCA, 2015)

Por parte da assessoria de imprensa do ex-presidente Alejandro Toledo se rechaça qualquer insinuação sobre o pagamento de “coimas”. Convoça (2015) também contactou ao chefe de imprensa de Alan García, porém não houve uma resposta. Através de outro meio de comunicação, Camargo Correa, frente ao sucedido, em 11 de junho, rechaçou haver realizado pagamentos irregulares para se beneficiar do trecho 4 da Interoceânica. Em comunicado oficial a empresa enfatizou que não teve nem parcialmente e nem totalmente financiamento proveniente do BNDES para seus projetos no Peri, incluindo o Trecho 4 da estrada Interoceânica Sul. Da mesma forma, a empresa recordou que participou da licitação pública formando parte do consórcio Intersur, junto com outras empresas construtoras brasileiras (DIARIO GESTIÓN, 2015).

3.2.2-Saneamento em Lima

O Consórcio Huachipa, formado pela Camargo Corrêa (líder) e Veolia Water Systems Brasil, é responsável pela construção e operação da maior obra de saneamento de Lima, no Peru. A primeira fase do projeto prevê tratamento de água, que atenderá a região norte da cidade de Lima. A obra recebeu mais de 11 mil toneladas de tubos de ferro fundido vindos dos Estados Unidos, operação que necessitou de complexo esquema logístico até o destino. Outro carregamento de tubos foi proveniente da França (CAMARGO, 2009, p. 52).

A construtora Camargo Correia ganhou em 2008 a licitação para construir e operar a segunda maior estação de tratamento de água do Peru, estimada em US\$ 270 milhões. A operou durante quatro anos. A licitação foi vencida por um consórcio entre a empresa brasileira com 81% do convênio e a

empresa francesa OTV. Foi a primeira obra de saneamento de uma empresa brasileira no Peru, pelo que pretendia inserir-se em mais obras ligadas ao tratamento de saneamento; um eixo prioritário na agenda de Alan Garcia até 2011, tal qual foi já explicado no projeto de água potável em Iquitos. Essa grande obra compreendeu em:

(...) la construcción de una bocatoma de 10 m³ /s, en el río Rímac, una planta de tratamiento de agua potable en Huachipa, de 5 m³ /s de capacidad en una primera etapa, así como la construcción de una línea de conducción denominada “Ramal Norte”, de 5 m³ /s de capacidad, que tendrá una longitud de 26 km, incluyendo 2 túneles de 5 km cada uno, así como la construcción de 5 reservorios de compensación, con capacidades que varían entre los 2 mil y 13 mil metros cúbicos (...) (SEDAPAL, 2008, p. 1)

Cabe mencionar, que diferentemente das obras anteriores, houve outros postulantes que apresentaram suas propostas econômicas no processo licitatório que foram os seguintes: Consorcio Aguas de Lima (Cosapi S.A., JJC Contratistas Generales S.A. e Ingeniería y Construcciones Mas Errazuris S.A.) e Construtora Norberto Odebrecht S.A.

Por um lado, nos últimos meses do e presidente Alan García houve a seguinte particularidade:

(...) la urgencia por inaugurar obras que no estaban terminadas. Una prueba de ello fue la Planta de Tratamiento de Agua Potable de Huachipa, que después de ocho meses de haber sido presentada todavía no operaba. Como debió inaugurarse en octubre del 2011, García la presentó el 8 de julio, 20 días antes de dejar Palacio de Gobierno por no encontrarse apta para el funcionamiento (DIARIO 16, 2012)

Por outro lado, foi o Consorcio Huachipa que reclamou a Sedapal o pagamento de S/. 3 milhões correspondentes aos meses de agosto, setembro e outubro de 2011 por supostamente operar a planta. Esse pedido foi questionado e justificado com o aceleramento do término da obra. Porém, como os meios de comunicação como *Diario 16* relatou; a ruptura de um tubo do Ramal Norte (que levava a água da planta de Huachipa até Collique, Comas, San Juan de Lurigancho e San Martín de Porres) se rompeu e dessa maneira se atrasaram as provas que estavam realizando o consórcio também ao início de suas operações. Como consequência da ruptura de um cano, mais de 400 casas do assentamento humano Santa María, em San Juan de Lurigancho, foram gravemente afetadas. Esse último fato relatado nos ajuda a refletir sobre a qualidade e o cuidado nas

obras de infraestrutura de empresas como Camargo Correa, assim como, a responsabilidade depois da suposta inauguração.

3.3- Andrade Gutierrez

A primeira coisa que nos chamou a atenção no caso da Andrade Gutierrez é que para o ano de 2003 o percentual de faturamento mostra que 59% veio do exterior; ainda que a maioria dos contratos fossem no Brasil. Isso significa que os negócios no exterior eram mais lucrativos, indo na direção de nossa hipótese que haja uma convergência de interesses entre a diplomacia e os empresários brasileiros relativo a integração regional (GUTIERREZ, 2003, p. 8). Obedecendo ao mesmo padrão das construtoras analisadas anteriormente, vemos um forte aumento na receita bruta da Andrade Gutierrez indo de 2 bilhões de reais aproximadamente em 1999 para mais de 18 bilhões em 2009.

Tabela 5: ANDRADE GUTIERREZ – Receita Bruta 1999-2009
Milhões de Reais

1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
2024	2686	3108	3456	3850	4371	4729	6277	7891	11757	18199

¿Fonte: GUTIERREZ, 2003, p. 8 e 2010, p. 19.

Segundo seus relatórios, uma das obras mais relevantes seria:

3.3.1- Reabilitação da estrada que liga as cidades de Tocache e Juanjui

Obra de reabilitação da estrada que liga as cidades de Tocache e Juanjui, na região amazônica do Peru, **contratada pelo Exército Norte-Americano**. Com melhoria do traçado da estrada, execução de 140 obras de arte corrente e especial, além de drenagem, em um trecho com 91 quilômetros de extensão. O contrato foi assinado em 2004 e o término estava previsto para o final de 2005 (GUTIERREZ, 2004, p. 17). Essa informação oficial da empresa nos chama muito a atenção, pois quais seriam os interesses do Exército norte-americano em contratar essa obra? Além disso, estaria dentro da legalidade?

4- Considerações finais: problemas ambientais e sociais

Segundo Patrícia Molina, os principais interessados em financiar e promover os projetos na IIRSA são os empresários do agronegócio,

principalmente os grandes plantadores de soja, as empresas que operam no transporte fluvial, as empresas do ramo de alimentos, como a Cargill e Bunge, e as empresas de sementes transgênicas como a Monsanto, preocupadas em diminuir os custos para atravessar suas cargas até os portos do Pacífico no Peru e Chile e em converter em monoculturas de soja vastas áreas da região amazônica (MOLINA, 2010, p. 32). Claudete de Castro Silva Vitte conclui que:

(...) assim há o comprometimento de dinheiro público, que acaba por beneficiar grandes investidores, principalmente do primeiro mundo que especulam como sobre-explorar os recursos da região, submetendo os rios aos riscos de um desastre ambiental, sob o nome do que é chamado de *progreso*¹¹.

Dourojeanni (et all, 2009) nos informa que a IIRSA em seu apogeu conseguiu reunir mais de 500 projetos de integração vial, energética, aduaneira e de comunicações. Acrescenta que ainda que esse número tenha variado de ano para ano, o importante é assinalar que na verdade tais projetos eram ou são em sua imensa maioria projetos antigos que foram descartados por diversos motivos. Ou seja, ainda que se leve em consideração os esforços para se apresentar a IIRSA como complementares, “eles não constituem um programa integrador e nem merecedor das virtudes que seus promotores o atribuem como vetor do desenvolvimento Sul-americano” (DOUROJEANNI, 2009, p. 21). Ainda por essa perspectiva crítica é muito importante quando os mesmos autores analisam os interesses do Brasil e Peru nesses projetos:

Cuando se analiza el rol de los actores responsables del “paquete” de proyectos, que en verdad ni siquiera es presentado como tal por el gobierno peruano, se descubre, con sorpresa, que sus elementos más significativos no son originados en el Perú que, apenas, pone “a la venta” u ofrece “en subasta” sus necesidades aparentes de infraestructura y sus recursos naturales. En efecto, parte sustancial de las obras previstas en la Selva peruana se originan en las necesidades del Brasil, cuya satisfacción está cuidadosamente planificada: acceso a los puertos del Pacífico para evacuar parte de su producción al Asia, oportunidad de aprovechamiento de recursos peruanos, como los fosfatos de Bayóvar, satisfacción de sus requerimientos de energía eléctrica en base al enorme potencial andino-amazónico peruano y, claro, extender su influencia económica. (...) ¿Por qué el Perú

¹¹ Os grupos econômicos brasileiros mais representativos, no que diz respeito ao grau de internacionalização são: Gerdau, Construtora Norberto Odebrecht, CVRD, Petrobras, Marcopolo, Sabó, Aracruz, Klabin, Sadia, Perdigão, Embraer, Natura, Votorantim e Andrade Gutierrez. É claro que muitos deles têm interesse na ampliação da infraestrutura do subcontinente e no melhor escoamento de seus produtos para exportação nos portos do Atlântico e Pacífico. As empreiteiras brasileiras têm participado ativamente da implantação da infra-estrutura de transporte e energia nos países da América do Sul. São empresas consideradas com capacidade nos planos tecnológico, financeiro e empresarial. Segundo Antônio José Cerqueira Antunes as empresas brasileiras apresentam o privilégio de contar com o apoio do BNDES que lhe dá vantagem para ganhar licitações (VITTE, 2009, p. 8-9).

necesita simultáneamente tres carreteras, una hidrovía y tres ferrovías para vincularse con el Brasil? ¿Por qué el Perú debe ceder su proyecto hidroeléctrico amazónico más viable para abastecer al país vecino en lugar de preservar esa opción para sí mismo? (DOUROJEANNI et all, 2009, p. 16-17, nossas ênfases)¹².

Em virtude da consciência desses impactos da IIRSA, claramente surgem muitas críticas e movimentos de resistência no Peru, como podemos visualizar no trecho a seguir:

Un tema en el que coinciden todas las críticas es el hecho de que el proyecto cuenta con un estudio de factibilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, pero fue exonerado de revisión por parte del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), cosa que ocurre por primera vez en el país con una obra de infraestructura vial de gran envergadura. Lo cual sería preocupante dado que dichos estudios de factibilidad tienen un alto margen de error (...) En segundo lugar, se alega que la carretera atraviesa parajes de baja densidad demográfica, pero de gran fragilidad ecológica. Por ejemplo, la ciudad de Puerto Maldonado en Madre de Dios, presuntamente una de las principales beneficiarias del proyecto, podría ver duplicarse su población, pese a que carece de agua suficiente para abastecer a su población actual. (...) (KAHHAT, 2007, p. 257-258).

Muitas reportagens de jornais peruanos criticaram o investimento na Interocênica entre o Brasil e o Peru, pois não haveria transparência e estudos sérios de impactos ambientais. Por exemplo, Gustavo Guerra García Picasso, que foi vice-ministro de transportes no Peru escreveu:

¿Es justo que se generen tantos sobre costos a los contribuyentes y tantas sobre ganancias a los constructores extranjeros? Al exonerar al proyecto de pasar por el SNIP, en la práctica se ha impedido la revisión técnica del mismo. Así, el proyecto Iñapari Puerto Marítimo es la primera carretera del Perú que no pasa por el SNIP. ¿Por qué? ¿Para qué se gastaron decenas de miles de dólares en un estudio de factibilidad y después no se siguieron sus recomendaciones? (PICASSO, 2005)¹³.

¹² Complementam a análise dizendo que: “Cuando se habla de la Amazonía no se puede dejar de abordar el rol del Brasil. A diferencia de los actores peruanos, generalmente con intereses enfrentados los unos contra los otros, el Brasil y los brasileños son unánimes en lo que proponen para la Amazonía peruana: ser una fuente de energía y de algunas materias primas baratas y, asimismo, permitir el acceso a los puertos del Pacífico. También existe interés en extender a todo el Perú su influencia económica, como lo revela el hecho de que este país ya ocupa el tercer lugar después de EEUU y China como socio comercial del Perú, reemplazando a Chile en esa posición. Ese interés, que es público y notorio, se manifiesta también a través del rol creciente del BNDES en el financiamiento de empresas brasileñas que actúan en el Perú, incluidas las de consultoría (como Engevix) y en especial las de construcción (OAS, Camargo Correa, Odebrecht, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvão, etc.) y, evidentemente, también a través de empresas públicas de ese país como Furnas y Eletrobrás. **Las ONGs brasileñas, presas entre su defensa de la Amazonía y la de los intereses de su propio país, raramente opinan sobre lo que el Brasil hace o pretende en el Perú.**” (DOUROJEANNI et all, 2009, p. 37, ênfase nossa).

¹³ Outro artigo que vai nessa mesma direção é: ZEGARRA, Eduardo. “Dudosos beneficios de la Interocéánica”. In: *Peru.21*, 30/6/2005. Disponível em: http://www.participaperu.org.pe/apc-aa/archivos-aa/3c6bb51ada688b58c57cb18308d59d73/dudosos_beneficios.html. Acesso em fevereiro de 2010. Susana Villarán de la Puente também escreveu um artigo com o título bastante sugestivo “Interocéánica sí, sin pagar millones de

O mesmo artigo também informa a carência de estudos técnicos, pois seria a primeira vez que se construiria uma estrada sem estudos definitivos de engenharia. Continua a argumentação dizendo que um estudo de factibilidade tem uma margem de erro ao redor de 30% e que no Peru quase sempre esse erro é para cima. E concluiu:

Licitación sin estudios técnicos significa que es una licitación a ciegas. Esto elevará significativamente los costos públicos y las garantías. Como ningún concesionario es adicto a los riesgos, los transferirá al Estado. Además, al carecer de estudios definitivos, los postores tienen que realizarlos total o parcialmente y, al encarecer el costo de presentar ofertas, se reducirá la competencia y se harán más caras las ofertas económicas de los concesionarios. (PICASSO, 2005).

Sobre os estudos ambientais analisa:

Sin estudios ambientales: Lo más grave es que la carretera pasa por un relativo vacío demográfico con pocas cargas pero con una enorme fragilidad ecológica. La vía bordea áreas naturales protegidas importantes y generará una enorme presión sobre los recursos madereros (tala ilegal). Pero, adicionalmente, habrá una gran presión sobre el medio ambiente por las miles de personas que se desplazarán a los campamentos y las ciudades pequeñas hacinándolas, dado que la inversión se amontona en dos años. Muchos estudios han demostrado que más daño hacen los obreros que se comen los mamíferos y reptiles de las zonas afectadas que la propia tala ilegal. (...) Finalmente, ¿se ha aprendido algo de la dramática experiencia de deforestación y degradación ambiental ocurrida en Acre? ¿Hay algo que tengan que decir las instancias ambientales del Perú de cómo se está llevando a cabo el proyecto? (PICASSO, 2005, minha ênfase).

Diante do exposto anteriormente, fica evidente que o Peru tem uma importância estratégica para o Brasil crescente, porém se essas relações não forem tratadas de maneira mais equilibrada pela parte brasileira, os resultados poderão ser frustrantes. Isso pode acarretar muitos movimentos de resistência à atuação das empresas e também da diplomacia brasileira nesse importante país vizinho.

más” onde criticou esse processo de aceleração das licitações e questionou seu alto custo. Disse de forma bastante clara: “En la Macro-región Sur habita un número importante de compatriotas que viven en pobreza extrema. Es una región que ha reclamado la construcción de la vía Interoceánica. Todo proyecto orientado al desarrollo integral, a la incorporación al mercado nacional e internacional con la consecuente generación de empleo productivo y descentralizado de los departamentos: Arequipa, Cusco, Madre de Dios, Moquegua, Puno y Tacna debe ser apoyado. ¿Es la llamada Interoceánica un proyecto beneficioso para el desarrollo de todos estos departamentos? Sí. ¿Es el proyecto licitado por el gobierno a un costo de 800 millones de dólares beneficioso para la Macro-región Sur? No.” (PUENTE, 2005).

Bibliografia

AMAYO Z., Enrique. “Amazonia, MERCOSUR and the South American regional integration”. In: _____ **The Bush doctrine and Latin America**. Edited by PREVOST, Gary and CAMPOS, Carlos Oliva. *New York* : Palgrave Macmillan, 2007, p. 105-128.

ANDRADE Gutierrez. **Relatórios anuais**. Anos (2001-2009). Disponível em: <http://www.andradegutierrez.com.br/>. Acesso em dezembro de 2010.

BALVÍN, Doris; PATRÓN, Patricia. “Carretera Interoceánica Sur. Consideraciones para su aprovechamiento sostenible”. **Ilo: Asociación Civil Labor**. 2008.

BORGES, Fábio. **As relações do Brasil com os países Amazônicos nos governos de Fernando Henrique Cardoso e Lula (1995-2010): possibilidades e problemas do regionalismo aberto**. Tese de Defesa ao Doutorado em Sociologia apresentado ao Departamento de Pós-graduação em Sociologia na Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara (FCLAr), UNESP, 2011.

CAMARGO Corrêa. **Relatórios anuais**. Anos (2005-2009). Disponível em: <http://www.camargocorrea.com.br/>. Acesso em dezembro de 2010.

DOUROJEANNI, Marc; BARANDIARÁN, Alberto; DOUROJEANNI, Diego. **Amazonía Peruana en 2021. Explotación de recursos naturales e infraestructura: ¿Qué está pasando? ¿Qué es lo que significa para el futuro?**. Peru: ProNaturaleza – Fundación Peruana para la Conservación de la Naturaleza, 2009.

DUPAS, Gilberto. **Atores e poderes na nova ordem global**. Ed. UNESP, 2005.

ESCOBEDO, Jaime. “Proyecto Olmos: quien gana, quien pierde”. **La Revista Agraria**. 2010, p.4-9. Disponible en: <http://www.larevistaagraria.info/sites/default/files/revista_LRA%20122/LRA-122-3.pdf> Accedido el 12 de junio del 2015.

FOWKS, Jacqueline. **Proyecto Olmos: Un Estado atrapado en el modelo de concesión. Noticias Ser.pe**. 2012. Disponível em: <<http://www.noticiasser.pe/13/06/2012/el-caso-del-proyecto-especial-olmos-un-estado-atrapado-en-el-modelo-de-concesion>>. Acesso em junho del 2015.

IIRSA. **Ficha de proyecto**.

Disponível em: http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=32. Acesso em junho de 2015.

IIRSA NORTE. **Quienes somos**.

Disponível em: <http://www.iirsanorte.com.pe/concesionaria/quienes-somos/>. Acesso em maio de 2015.

JICA'S WORLD. **Agua Para Todos**. 2010. Disponível em: http://www.jica.go.jp/peru/espanol/office/topics/pdf/jica_world101004.pdf. Acesso em junho de 2015.

KAHHAT, Farid. “Brasil: La Visión de Sus Vecinos y Más Allá: el caso de la relación entre Brasil y el Perú”. In: _____ HOFMEISTER, Wilhelm; ROJAS, Francisco;

SOLÍS, Luis Guillermo. (Comp.). **La Percepción de Brasil en el Contexto Internacional: Perspectivas y Desafíos**. Tomo 1: América Latina. Rio de Janeiro: Konrad-Adenauer-Stiftung, 2007, p. 249-270.

MAGALHÃES Ramon, I.V. **A Amazônia e a integração ao Pacífico. Euclides da Cunha: no Centro da História?**. Dissertação apresentada para o mestrado do Programa de Pós-graduação em Sociologia FCL – Car. – UNESP em abril de 2005.

MARX, Karl **O Capital: crítica da Economia Política**, livro 1- Volume II. São Paulo: Difusão Editorial S. A., 1985.

MARX, Karl & ENGELS, Friedrich. **Manifesto do Partido Comunista** (1848). São Paulo: Martin Claret, 1997.

MEYER. Renata. “Desde los Andes hacia el desierto”. **Edición de prensa**. Odebrecht. Disponível em: <http://www.odebrechtonline.com.br/materias/02701-02800/2793/?lang=pt#2>. Acesso em abril de 2015.

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS. **Sobre la Infraestructura De Integración Regional Sudamericana - IIRSA** Disponível em: <https://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/integracion/iirsa.htm> Acesso em maio de 2015.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES. **Carretera interoceánica**. 2014. Disponível em: https://www.mtc.gob.pe/portal/home/concesiones/conces_perubrasil.htm. Acesso em junho de 2015.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES. **Descripción del proyecto**. 2015. Disponível em: <http://www.mtc.gob.pe/portal/home/concesiones/redvial9.htm>. Acesso em junho de 2015.

MOLINA, Patricia. “El Proyecto de Aprovechamiento hidroeléctrico y de navegabilidad del río Madera en el marco del IIRSA y del contexto de la globalización”. Disponível em: <http://www.geocapacitacion.com.ar/biblio/riomadeira.pdf>. Acesso em janeiro de 2010.

ODEBRECHT. **Relatórios anuais**. Anos (2006-2010). Disponível em: <http://www.odebrecht.com/publicacoes/relatorios-anuais>. Acesso em dezembro de 2010.

ODEBRECHT. Página web oficial. Disponível em: <http://www.odebrecht.com.pe/negocios/infraestructura/obras-actuales/irrigacion-olmos-h2olmos>. Acesso em junho de 2015.

OSITRAN. **Inauguración de Eje Multimodal Amazonas Norte (IIRSA Norte)** Disponível em: <http://www.ositran.gob.pe/RepositorioAPS/o/o/not/NOTADEPRENSA 18/notadeprensa18.pdf>. Acesso em junho de 2015.

PICASSO, Gustavo Guerra García. “Interoceánica: una inversión a ciegas”. In: _____ **Peru21**, sábado 18 de junho de 2005. Disponível em: <http://peruenrumba.blogspot.com/2005/06/interocenica-una-inversin-ciegas.html>. Acesso em fevereiro de 2010.

PUENTE, Susana Villarán de la. “Interoceánica sí, sin pagar millones de más”. In: _____ **La República**, 14/07/2005. Disponível em: http://www.mre.gov.br/portugues/noticiario/nacional/selecao_detalle3.asp?ID_RES ENHA=148562. Acesso em fevereiro de 2010.

RANKING de doação a partidos é liderado por construtoras. In: ____ **Jornal Folha de São Paulo**, 4 de maio de 2010. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/poder/2010/05/729859-ranking-de-doacao-a-partidos-e-liderado-por-construtoras.shtml>. Acesso em junho de 2015.

SALAZAR, Milagros. *Cuotas y pagos millonarios de la interoceánica*. **Convoca: perisodismo de investigación y análisis de datos**. 2015. Disponível em: <http://www.convoca.pe/investigaciones/cuotas-y-pagos-millonarios-de-la-interoceanica>. Acesso em junho de 2015.

SEDAPAL. **Nueva planta de tratamiento de agua para Lima y Callao**. 2008. Disponível em: <http://www.sedapal.com.pe/contenido/05894152.pdf>. Acesso em junho de 2015.

VITTE, Claudete de Castro Silva. “Planejamento Territorial e os Impactos Sócio-Econômicos da IIRSA no Território Brasileiro: atores, conflitos e interesses”. Disponível em: http://egal2009.easyplanners.info/area01/1022_Claudete_Vitte.pdf. Acesso em dezembro de 2009.

ZEGARRA, Eduardo. “Dudosos beneficios de la Interoceánica”. In: ____ **Peru.21**, 30/6/2005. Disponível em: http://www.participaperu.org.pe/apc-aa/archivos-aa/3c6bb51ada688b58c57cb18308d59d73/dudosos_beneficios.html. Acesso em fevereiro de 2010.

Fontes da Imprensa:

“Camargo Correa rechaza haber realizado pagos irregulares para adjudicarse tramo 4 de Interoceánica”. **Diario Gestión**. 2015. Disponível em: <http://gestion.pe/economia/camargo-correa-rechaza-realizado-pagos-irregulares-adjudicarse-tramo-4-interoceanica-2134517>. Acesso em junho de 2015.

“El Gobierno inauguró el proyecto de irrigación Olmos”. **Diario Perú 21**. 2014. Disponível em: <http://elcomercio.pe/economia/peru/gobierno-inauguro-proyecto-irrigacion-olmos-noticia-1772232>. Acesso em abril de 2015.

“Amazonas: carretera IIRSA Norte permanece bloqueada”. **Diario Perú 21**. 2015. Disponível em: <http://elcomercio.pe/peru/amazonas/amazonas-carretera-iirsa-norte-permanece-bloqueada-noticia-1807570>. Acesso em junho de 2015.

“Con faena comunal la población limpiará carretera Sisa Cuñumbuquí”. **Diario Voces**. 2013. Disponível em: <http://www.diariovoces.com.pe/5570/con-faena-comunal-la-poblacion-limpiara-carretera-sisa-cunumbuqui-2>. Acesso em junho de 2015.

“Planta de Huachipa: un desastre colosal”. **Diario 16**. 2012. Disponível em: <http://diario16.pe/noticia/14990-planta-de-huachipa-un-desastre-colosal>. Acesso em junho de 2015.