

"La Carretera Interoceánica y la depredación de los bosques", *Servicios en Comunicación Intercultural Servindi*, Lima, Perú, 07 de febrero de 2018.

Consultado en:

<https://www.servindi.org/actualidad-informe-especial/07/02/2018/la-carretera-interoceanica-y-la-depredacion-de-los-bosques>

Fecha de consulta: 27/09/2018.



Compartimos un corto-documental titulado "Me voy" sobre el significado de la Carretera Interoceánica en la vida de los pueblos y comunidades andinos y amazónicos.

Bajo la dirección de Maria Emilia Coelho, de Brasil, muestra cómo la carretera diluye fronteras y transforma la vida de las personas cuyas vidas se cruzan y entrelazan.

El documental de 30 minutos elaborado en el año 2011 tiene como objetivo obtener los recursos necesarios para financiar un largometraje sobre los impactos de la Carretera Interoceánica.

Interoceánica, una megaobra sobrevalorada por la corrupción

La construcción de la polémica Carretera Interoceánica comenzó en 2005 y si bien al inicio el valor calculado del proyecto fue de mil millones de dólares, cinco años después el gasto alcanzó los 4,500 millones de dólares, según documentos de la secretaría de Provías Nacional.

Se trata de la obra de infraestructura vial más costosa del país y está a cargo de las principales empresas brasileñas implicadas en América Latina en el gran escándalo de

coimas y lavado de activos llamado Lava Jato: **Odebrecht**, Camargo Correa, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galva.

Con ellas participan sus socias peruanas Graña y Montero, JJC Contratistas e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales.

Lo más preocupante es que los 4 mil 500 millones de dólares crecerán todavía más por los próximos tres lustros, debido a que cobtrato de concesión que firmaron Toledo y las empresas brasileñas dura 25 años. Este dinero sale del presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, o sea, de los impuestos de todos los peruanos.

A pesar que la obra se efectuó con el propósito de incrementar el comercio entre Brasil y Perú luego de once años el comercio entre ambos países no pasa de los 3 millones de dólares al año, sostuvo Gustavo Guerra García, ex viceministro de Transporte, **Marcelo Odebrecht**, el magnate de la constructora brasileña del mismo nombre, confesó a la justicia norteamericana en enero de 2017 que su empresa pagó 20 millones de dólares en coimas para adjudicarse la construcción de la Carretera Interoceánica. Es el monto en sobornos que Odebrecht habría pagado al expresidente Alejandro Toledo por el proyecto.

La construcción del tramo peruano de la vía se inició durante el gobierno del presidente Alejandro Toledo, en el cual se hicieron los estudios preliminares y se obtuvo el financiamiento para los tramos 2 (Cusco - Puente Inambari), 3 (Puente Inambari - Iñapari, hasta la frontera con Brasil) y 4 en que fue dividida.

El 23 de junio de 2005 el Estado Peruano y el consorcio CONIRSA (Odebrecht, Graña y Montero, ICCGSA y JJC Contratistas Generales) suscribieron el correspondiente contrato de concesión, dándose inicio a la ejecución de la obra.

El tramo 4 fue otorgado a Consorcio INTERSUR (Andrade Gutiérrez, Construcoes e Comercio Camargo Correa S.A. y Constructora Queiroz Galvao S.A.

La vía fue continuada por el gobierno del presidente Alan García iniciado en julio de 2006, fecha desde la cual se construyeron un total de 2 589 kilómetros de carretera, concluyéndose la obra en su totalidad (uno de los dos ramales) en diciembre de 2010.

¿A quién resulta beneficiar la Interoceánica? Para el economista Juan Mendoza el proyecto solo ha beneficiado "a los que recibieron el soborno y a las empresas encargadas de la obra". Luego de ver el documental agregaríamos que ha beneficiado además a los mineros ilegales y a las mafias que operan detrás del negocio del oro.

