

# **Factores de riesgo de corrupción y su efecto en la Carretera Interoceánica en Perú**

**Álvaro Mejía,  
André Uribe,  
Fabrizzio Florentino,  
Rafael Vásquez,  
Julio Moscoso y  
Juan Acosta**

### **Álvaro Mejía**

Es egresado de la carrera de Administración y Negocios Internacionales por la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC). Miembro del Grupo de Investigación de Negocios Internacionales en la línea de investigación de Bloques Regionales y Acuerdos de Cooperación. Miembro fundador del Comité Editorial del Anuario de Integración y Comercio Internacional. Ha participado en el programa Shanghai Summer School de la Shanghai International Studies University. Sus intereses de investigación se centran en el desarrollo socioeconómico sudamericano, la capacidad de los privados para contribuir a este y las relaciones comerciales Asia-Pacífico, especialmente Perú-China.

### **André Uribe**

Bachiller de Administración y Negocios Internacionales en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), egresado en 2019 como parte del décimo superior y miembro del Grupo Excelencia Académica. Profesional con experiencia en logística de abastecimiento, inició sus labores en septiembre de 2018 en Zubieta and Partners, una empresa textil de exportación. Trabajó en Biddle Inc, una empresa de servicios a la industria minera y petrolera; en la Minera Shouxin Perú, una compañía exportadora de cobre; y en Josfel Iluminación, fábrica y comercializadora de luminarias. Actualmente se desempeña como asistente de aprendizaje a distancia para la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, en la facultad de Negocios. También forma parte del Grupo de Investigación de Negocios Internacionales de la misma universidad.

### **Fabrizio Florentino**

Es egresado de la carrera de Administración y Negocios Internacionales por la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC) y miembro del Grupo de Investigación de Negocios Internacionales en la línea de investigación de Bloques Regionales y Acuerdos de Cooperación. Sus intereses de investigación se centran en el análisis institucional del gobierno, el impacto de las asociaciones público-privadas en el marco del comercio exterior del gobierno peruano. Asimismo, investiga las deficiencias de tratados de libre comercio para el planteamiento de mejores políticas dentro de nuevos tratados.

### **Rafael Vásquez**

Es bachiller en Administración y Negocios Internacionales por la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC) y miembro del Grupo de Investigación de Negocios Internacionales, participando en elaboración de artículos de investigación en estudios de corrupción y el ámbito logístico, en la línea de investigación de Cadenas Globales de Valor. Es practicante profesional en Administración y Servicios Generales en Engie Perú. Tiene experiencia en el Sector de Energía Eléctrica y Público y en el desarrollo de planes de mejora académicos. Posee estudios complementarios en metodologías ágiles y contrataciones.

### **Julio Moscoso**

Profesor ordinario asociado de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC). Candidato a doctor en Derecho por la Universidad Carlos III de Madrid, en la mención de Globalización, Procesos de Integración y Cooperación Internacional. Cuenta con un máster en Derecho, Economía y Gestión, mención "Política y Acción Pública" por la Université de Lille (Francia) y una especialización en State Reform and Electronic Government por la University of Maryland - College Park (Estados Unidos). Es magíster en Gestión Pública por la Universidad ESAN, con una especialización en Gestión por Procesos y Sistemas de Calidad. Abogado especializado en Derecho de Comercio Internacional y Contratos. Fue asesor legal de la Dirección General de Promoción de la Salud del Ministerio de Salud del Perú. Fue profesor universitario de la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM). Profesor investigador de la línea de Bloques Regionales y Acuerdos de Cooperación. Profesor a tiempo completo de la carrera de Administración y Negocios Internacionales de la UPC. Actualmente dirige el Grupo de Investigación de Negocios Internacionales de la UPC.

### **Juan Acosta**

Profesor a tiempo completo de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC). Doctor en Administración de Empresas por ESEADE (Argentina), MBA por la Escuela de Administración de Empresas EAE (España). Licenciado en Administración y

Negocios Internacionales por la UPC, en el décimo superior de su promoción. Auditor líder en normas ISO 9001 y BASC, logrando una certificación en sistemas de gestión de calidad. Es, además, especialista en logística internacional, aduanas e inteligencia comercial. Docente universitario de UPC desde hace más de 10 años y cofundador del Grupo de Investigación de Administración y Negocios Internacionales de la UPC.

Las comunicaciones con los autores pueden dirigirse a:

E-mails: mejjaibrg@gmail.com, alvaro.mmm@outlook.com

u201517303@upc.edu.pe

florentinoibrg@gmail.com

rafael.vasquez.tong@gmail.com, u201510398@upc.edu.pe

julio.moscoso@upc.pe

juan.acosta@upc.edu.pe

## **Factores de riesgo de corrupción y su efecto en la Carretera Interoceánica en Perú**

*El objetivo de la investigación es analizar la relación existente entre desempeño y ejercicio de la corrupción en la construcción de la Carretera Interoceánica Sur, Tramos II y III, que conecta Perú con Brasil. Como metodología se utiliza la revisión bibliográfica y el estudio de caso. En la literatura seleccionada se hace énfasis en la relación de los factores de riesgo en los megaproyectos de infraestructura y las características genéricas que definen los actos de corrupción. Por otro lado, el estudio de caso utiliza los criterios de fracaso de Mellow para el desarrollo de megaproyectos de construcción. Asimismo, se examina si las exportaciones por la carretera contribuyen significativamente al comercio entre Perú y Brasil. Los resultados sugieren que tanto el proyecto como el contexto mostraron múltiples factores de riesgo durante el diseño, concepción y ejecución, relacionados con el fracaso del proyecto en el criterio de sobrecostos. Mientras tanto, el aumento del tráfico de exportación por la carretera no ha sido significativo y probablemente haya sido causado por factores externos que limitan el éxito del megaproyecto.*

**Palabras clave:** Corrupción Administrativa; Riesgo; Administración de Proyectos; Evaluación de Proyectos; Integración Regional; Infraestructura del Transporte; Carreteras; Estudio de Casos; Perú

### **Corruption Risk Factors and Their Effect on the Interoceanic Highway in Peru**

*This study aims to analyze the relationship between performance and the exercise of corruption in the construction of the Southern Interoceanic, Sections II and III, which connects Peru with Brazil. The methodology used includes a bibliographic review and a case study. The selected literature emphasizes the relationship between risk factors in infrastructure megaprojects and the generic characteristics that define acts of corruption. On the other hand, the case study uses Mellow's failure criteria for the development of construction megaprojects. It also examines whether exports along the highway contribute significantly to trade between Peru and Brazil. The results suggest that both the project and the context showed multiple risk factors during design, conception and execution, related to project failure in the cost overrun criteria. Meanwhile, the increase in export traffic on the highway has not been significant and is likely to have been caused by external factors that limit the success of the megaproject.*

---

Recibido: 20-03-2021 y 16-10-2021 (segunda versión). Aceptado: 19-10-2021.

**Key words:** Administrative Corruption; Risk; Projects Administration; Projects Evaluation; Regional Integration; Transport Infrastructure; Roads; Case Analysis; Peru

## **Introducción**

Desde fines del siglo pasado la política pública a nivel mundial puso su énfasis en la promoción del libre comercio (Fukuyama, 2005) y la búsqueda de la competitividad. Sin embargo, distintos actores públicos y privados emplearon sus relaciones como una alternativa anticompetitiva, vulnerando el estado de derecho y afectando el desarrollo social (Quiroz, 2013; Brown, 2017). Así, mientras los Estados fomentaron el comercio y la inversión pública para mejorar la calidad de vida, los actos de corrupción han menoscabado la creación de valor para el público. Sus efectos tienen un amplio efecto que va desde la inversión en educación (Mauro, 1998, citado por Locatelli, Mariani, Sainati y Greco, 2017) hasta la provisión de infraestructura de mala calidad (Kenny, 2009b). Sin embargo, existen quienes consideran que la corrupción es solo otra forma de competencia (Burguet y Che, 2004).

El sector de construcción es crítico para el desarrollo económico, pero no ha podido alejarse del fenómeno de la corrupción. Por un lado, la inversión en la industria de la construcción contribuye fuertemente al desarrollo económico al facilitar las actividades que lo generan mediante la provisión de la infraestructura necesaria (Nordin, Takim y Nawawi, 2011). Sin embargo, la construcción se mantiene como la industria más corrupta (Hardoon y Heinrich, 2011) y las licitaciones públicas que se dan dentro de ella son las más propensas a estar involucradas en actos de corrupción (Søreide, 2002). En este sentido, las licitaciones estatales para la construcción de infraestructura son una combinación del alto riesgo.

En Perú la corrupción y las contrataciones públicas y privadas convergen constantemente. Según Quiroz (2013) la corrupción es culpable de pérdidas equivalentes al 40% o 50% de las posibilidades de desarrollo del país. Sobre esta preocupante observación y su implicancia sobre cómo se desarrollan los proyectos de infraestructura en el contexto peruano, el propósito de esta investigación cualitativa es conocer la manera en que la corrupción impacta en las contrataciones de infraestructura del Perú mediante el estudio del proyecto Corredor Interoceánico IIRSA Sur (Carretera Interoceánica o IIRSA Sur), en sus tramos II y III. Además, se usará el término "contexto

de corrupción" (*corrupt project context*) en referencia a un ambiente donde la corrupción es endémica (Locatelli ...[et al], 2017).

Se establecieron dos objetivos. El objetivo 1 (O1) es determinar y clasificar las características de los proyectos de infraestructura y de los contextos de corrupción. La hipótesis correspondiente (H1) afirma que el proyecto carretera interoceánica y su contexto directo de corrupción poseían características que aumentaron su vulnerabilidad a la corrupción. El objetivo 2 (O2) es evaluar el impacto de la presunta corrupción en la construcción de los tramos II y III de la carretera interoceánica. Se propone como segunda hipótesis (H2) que la corrupción ha tenido un impacto negativo en el desempeño del proyecto.

### **1. Marco Teórico**

La literatura sobre la corrupción reúne diferentes aclaraciones, perspectivas y teorías con base en las cuales se ha desarrollado este marco teórico. Se comienza con una definición sobre la corrupción. Luego se presenta un concepto de megaproyecto y se muestran las características que pueden hacer que estos sean más susceptibles a la corrupción. Posteriormente se precisa el término contexto de corrupción y se proponen factores que incrementan la posibilidad de corrupción en un megaproyecto. Después se exponen las dos posturas contrarias sobre los efectos de la corrupción, una forma de relacionarlas y una forma de evaluar dichas consecuencias en los megaproyectos.

#### ***Acerca de la corrupción***

En primer lugar, resulta adecuado especificar a qué se hace referencia al hablar de "corrupción". Una de las definiciones más aceptadas (Stansbury, 2005; Méon y Sekkat, 2005; Locatelli ...[et al], 2017; Bildfell, 2018), es "el abuso del poder para beneficio propio" (Transparency International, 2009: 14). Sin embargo, se considera más adecuada la definición de Ajagun, citado por Brown (2017), pues añade una dimensión organizacional. Ajagun establece que la corrupción deviene de cualquier acción o comisión promulgada por algún integrante de una organización (pública o privada) que vulnere todo tipo de reglas, regulaciones, normas, ética, etc., y cuyo propósito satisface una finalidad egoísta del sujeto en cuestión. Entonces, la corrupción aprovecha indebidamente el poder para la obtención de un beneficio particular, trascendiendo no solo el ámbito

**Si se produce corrupción en la adjudicación, el proyecto tenderá a aumentar los costos y a reducir la calidad de la obra cuando esta se construya. Si este mal se da en la ejecución, puede engendrar sobrecostos, demoras o reducciones en la calidad. Y si sucede en la operación y mantenimiento puede producir sobrecostos adicionales a largo plazo.**

económico, sino también el ámbito particular o privado en el marco de cualquier organización.

Existen dos concepciones contrarias sobre los efectos de la corrupción en una sociedad, propuestas por Méon y Sekkat (2005). Por un lado, la hipótesis *"grease the wheels"* o "engrasar las ruedas" se refiere a que en ciertos contextos la corrupción puede acelerar los trámites burocráticos, contrapesar una burocracia defectuosa o las malas políticas públicas, y elevar la calidad de los servidores públicos. Aidt (2003) versa sobre la corrupción eficiente, que indica que la corrupción genera eficiencia de la asignación de recursos al permitir eludir las normas o procedimientos arbitrarios establecidos por un gobierno. Después de todo, la corrupción es solo otra forma de competencia en la que los más eficientes son más capaces de hacer mayores ofrecimientos (Burguet y Che, 2004), lo que puede resultar en un aceleramiento de los procesos burocráticos y una mejor gestión de los recursos del gobierno, tal que los servicios se prestan de manera más eficiente de lo habitual (Aidt, 2003).

En contraposición, la hipótesis de *"sand the wheels"* o "lijar las ruedas" sostiene que la corrupción causa ineficiencias, pues los servidores públicos se ven incentivados a crear nuevas trabas para acceder a los servicios con el fin de extraer un beneficio económico, lo que a su vez ralentiza nuevamente los procesos que la corrupción supuestamente acelera (Méon y Sekkat, 2005). Al respecto, la mayor parte de la literatura sobre infraestructura y licitaciones sostiene su impacto negativo. Por ejemplo, Søreide (2002) indica que la corrupción menoscaba los procesos de contratación porque hace que el objetivo de los involucrados sea la búsqueda de los mejores beneficios individuales en vez de la oferta más competitiva. El resultado, a nivel de los proyectos víctimas de corrupción, suele ser infraestructura de mala calidad o con mal mantenimiento, limitada seguridad ocupacional y bajos retornos de la inversión (Kenny, 2009b), aunque esto está sujeto a la fase del proyecto en la que se desarrolló la corrupción. Según Stansbury (2005) la corrupción en el planeamiento y el diseño tenderá a producir proyectos innecesarios, muy caros o "sobre diseñados". Si se produce corrupción en la adjudicación, el proyecto tenderá a aumentar los costos y a reducir la calidad de la obra cuando esta se construya. Si este mal se da en la ejecución, puede engendrar sobrecostos, demoras o reducciones en la calidad. Y si sucede en la operación y mantenimiento puede producir sobrecostos adicionales a largo plazo.

Ante esas dos posturas contradictorias tal vez lo correcto sea establecer en qué condiciones las consecuencias de la corrupción serán negativas o positivas. Una alternativa, propuesta por Burget y Che (2004), considera un modelo matemático que revela que los efectos de la corrupción en una licitación varían de acuerdo con el poder de manipulación con el que cuente el agente que se está sobornando. Los resultados indican que, si su poder es bajo y existe una ventaja considerable entre las alternativas, los resultados serán beneficiosos pues se elegirá la propuesta más eficiente. No obstante, mientras mayor sea el nivel de manipulación de la autoridad en cuestión y más similares sean las ofertas, peores serán los resultados.

### ***Acerca de los megaproyectos***

En segundo lugar, es preciso definir que es un megaproyecto. Se trata de grandes proyectos de inversión a largo plazo, únicos o innovadores, con alta complejidad y cuya ejecución es indivisible (Locatelli ...[et al], 2017). En cuanto a su costo, Mellow (2012a) propone un límite de mil millones de dólares para que un proyecto que busca generar un retorno se considere megaproyecto, aunque reconoce que es una medida arbitraria. Aunque la distinción dejaría fuera a los proyectos estatales convencionales, la posibilidad de estructurarlos como una asociación público-privada (APP) podría introducir este elemento y volverlo elegible para la definición propuesta.

No todos los proyectos de infraestructura son víctimas de corrupción en la misma magnitud. Consecuentemente, deben existir características específicas que aumenten la vulnerabilidad de algunos proyectos de infraestructura en especial. Al respecto, Stansbury (2005) ha brindado la propuesta inicial sobre los rasgos que hacen más probable la incidencia de corrupción en la infraestructura. El autor explica 13 factores que caracterizan a los proyectos y los hacen más susceptibles a la corrupción, como el tamaño, la unicidad, el involucramiento gubernamental, el número de lazos contractuales, el número de fases, la complejidad, que el trabajo se oculte, la cultura del secreto, los intereses nacionales atrincherados, que no gobierne ninguna organización, la falta de debida diligencia y el costo de la integridad. Entre ellos se resalta la importancia del tamaño como principal medida. Posteriormente, Locatelli ...[et al] (2017) refinaron en 11 rasgos y los presentaron en un caso aplicado de manera similar al presente artículo.

Las vulnerabilidades específicas de las asociaciones público-privadas fueron analizadas por Bildfell (2018). Al definir las APP, el autor describe una serie de características que están relacionadas

directamente con lo postulado por Stansbury (2005). Adicionalmente, el autor indica que los riesgos específicos de las APP incluyen lo siguiente: la introducción de gobernanza alterada al proyecto en cuanto a la supervisión y diseño del proyecto, y la duración de los contratos que se extiende a la operación del proyecto e incrementa el atractivo de la concesión, permitiendo a los corruptos modificar el proyecto, renegociar contratos a puertas cerradas, etc. Luego, Bildfell discute tres formas en las APP que reducen el riesgo de corrupción:

- Enfoque en resultados a largo plazo: dado que el privado opera y da mantenimiento al proyecto, se reducen los incentivos para reducir la calidad de la infraestructura de la que son responsables.
- Eliminación de problemas agente-principal: existen múltiples agentes con altas tasas de rotación, de tal forma que se previene la proliferación de relaciones corruptas.
- Escrutinio y transparencia mejorados: involucramiento de múltiples *stakeholders* con capacidad de descubrir y avizorar problemas, y que pueden llevar a cabo la *due diligence* en el proyecto.

Estos factores fueron enmarcados dentro de las características de Stansbury y Locatelli... [et al]. Sin embargo, se decidió reducir los rasgos a aquellos que constituyen características directas del proyecto, lo que ha resultado en la Tabla 1.

**Tabla 1**  
**Características y factores que incrementan la probabilidad de corrupción en proyectos de infraestructura**

Factor	Descripción
Tamaño y costo	Por un lado, se hace más fácil encubrir los gastos de corrupción. Por otro, las grandes inversiones “atrapan” a los participantes y permiten que otros involucrados utilicen su impacto en el proyecto para extorsionarlos.
Duración	Un contrato a largo plazo es más atractivo que uno más corto. Además, el compromiso y las prácticas éticas tienden a menguar con el paso del tiempo.
Unicidad	El <i>benchmarking</i> se vuelve difícil y es más fácil excusar los sobrecostos.
Número de fases	La supervisión se complica. Se requieren certificadores especializados que aumentan las probabilidades de corrupción.
Número de lazos contractuales	Cada contrato implica una licitación en la que puede ocurrir corrupción. Además, las relaciones y responsabilidades se complican mientras se añaden más involucrados.

**Tabla 1 (continuación)**  
**Características y factores que incrementan la probabilidad de corrupción en proyectos de infraestructura**

Factor	Descripción
No gobierna una sola organización	Múltiples códigos de ética, asociaciones y niveles de responsabilidad convergen en el proyecto. Nadie asume la responsabilidad general.
Presiones de desempeño	El sector público y privado tienen incentivos para sobrestimar los beneficios y el atractivo del proyecto, y subestimar sus costos. Se genera una mala representación del éxito o viabilidad del proyecto.
Involucramiento gubernamental	Se requieren múltiples interacciones con funcionarios públicos que facilitan la ocurrencia de corrupción.
Cercanía de los involucrados	Existe la posibilidad de colusión y favoritismo entre los involucrados, sobre todo por las tendencias oligopólicas del sector.

Fuente: elaboración propia, adaptado de Stansbury (2005) y Bildfell (2008).

### ***Acerca del contexto de corrupción***

En tercer lugar, el “contexto de corrupción” es un concepto que permite atribuir la corrupción a un contexto nacional en vez de a actos específicos. La mayoría de las definiciones limitan la corrupción a instancias específicas de abuso de poder. No obstante, tal como indican Locatelli ...[et al] (2017), la corrupción es un fenómeno institucional y social que debe atribuirse pragmáticamente a un sistema socioeconómico. Con el fin de proporcionar una unidad tangible para dicho contexto, los autores proponen que la corrupción está institucionalizada a nivel de país, debido a la estabilidad y uniformidad de sus reglas, valores culturales y creencias compartidas. En este sentido, Locatelli ...[et al] (2017) consideran que los índices de corrupción de un país revelan qué tan endémicamente corrupto es el mismo de forma que se conforme un contexto de corrupción, especialmente para los megaproyectos.

Kenny (2009a) postula argumentos que contradicen la idea de que la corrupción pueda estar institucionalizada a nivel de país. Sus hallazgos sobre la encuesta BEEPS indican que las prácticas de corrupción pueden variar significativamente por subsector o ubicación dentro de un país. Además, en las licitaciones públicas de infraestructura, el cliente, sus normas y guías suelen ser las mismas.

Y, adicionalmente, la información disponible hace difícil el análisis local de la corrupción. Por lo tanto, por motivos pragmáticos se considerará su homogeneidad dentro de un país.

Como se mencionó con anterioridad, no todos los proyectos sufren de corrupción en el mismo nivel y esto se puede deber al contexto en el que se desarrollan. Bildfell (2018) concluye que las APP no son necesariamente más o menos vulnerables a la corrupción, sino que depende del contexto en el que se encuentra el proyecto. De igual manera, muchas de las características que Locatelli ...[et al] (2017), Stansbury (2005), y Bildfell (2018) otorgaron a los proyectos están sujetas directamente al contexto nacional y de los sistemas de licitación en los que se ejecutan las licitaciones. Por ello, algunos de sus factores resultan más adecuados como rasgos del contexto de corrupción. En ese sentido, un contexto de corrupción consta de un ambiente nacional donde la corrupción es endémica y se manifiestan en las características que se observan en la Tabla 2.

**Tabla 2**  
**Características y factores que incrementan las posibilidades de corrupción en proyectos de infraestructura**

Factor	Descripción
<b>Proyectos poco frecuentes</b>	Si la demanda de proyectos es baja, cada licitación se vuelve crítica e incentiva a métodos ilegales para asegurar su obtención.
<b>Condiciones oligopólicas</b>	Las posiciones de las empresas locales están cementadas por la corrupción, sobre todo cuando más concentrada está la industria.
<b>Intereses nacionales</b>	Las firmas locales suelen ser favorecidas en las licitaciones por tratarse de "intereses nacionales". Asimismo, el ingreso para una firma extranjera puede ser difícil a menos que se paguen sobornos.
<b>Poca transparencia</b>	Los detalles de los contratos y sus renegociaciones se mantienen secretos por motivos como el secreto comercial de los privados.
<b>Cambios a los procedimientos</b>	No seguir los procesos establecidos para las licitaciones, aún con justificaciones legítimas, suele ser una fuente de corrupción, pues aumenta el poder discrecional de los involucrados.
<b>Costo de la integridad</b>	La corrupción puede llegar a aceptarse como la norma. De tal manera, actuar con integridad se vuelve costoso y aumenta el riesgo de perder ante un competidor inescrupuloso.

Fuente: elaboración propia, adaptado de Stansbury (2005) y Bildfell (2018).

**Los megaproyectos regularmente exceden sus presupuestos, sus cronogramas o no generan los resultados esperados.**

***Evaluación de megaproyectos en contextos de corrupción***

La forma práctica de evaluar un megaproyecto en contextos de corrupción que se usará en este artículo fue propuesta por Locatelli ...[et al] (2017). Dicho modelo se basa en los límites para el éxito de Merrow (2012b), quien sostiene que los megaproyectos tienden a tener pobres desempeños. Es decir, los megaproyectos regularmente exceden sus presupuestos, sus cronogramas o no generan los resultados esperados. Entonces, no cumplir con esas condiciones no es suficiente para que un proyecto de gran escala sea considerado como no competitivo. Por lo tanto, se introdujo una delimitación que indica hasta qué nivel un proyecto puede ser ineficiente sin que se sospeche de otra causa, más allá de que se trate de un megaproyecto. Locatelli ...[et al], luego introducen el concepto de contexto de corrupción en esta evaluación, de tal forma que se puede presumir que un exceso en uno de los parámetros puede ser un indicio y un efecto de corrupción. Así, es posible evaluar los efectos de la corrupción en un proyecto.

**Tabla 3**  
**Límites y parámetros para la evaluación de megaproyectos**

Tipo de Resultado	Límite para Fracaso
Sobrecostos	> 25%
Competitividad de costos	> 25%
Demoras en cronogramas de ejecución	> 25%
Competitividad de tiempo	> 50%
Productividad versus plan	Producción significativamente reducida hasta el segundo año.

Fuente: elaboración propia, adaptado de Merrow (2012b).

***El caso de la Carretera Interoceánica Sur***

La carretera se ha abortado por dos lentes de análisis. Por un lado, están las investigaciones centradas en la corrupción. Pari (2016) y Bartra, Morales, Beteta, Violeta, Mulder y García (2016) emitieron diversas conclusiones respecto al proyecto de la Carretera Interoceánica Sur tramos II, III y IV en los que se intenta determinar el funcionamiento y responsabilidad penal de las redes de corrupción que se desarrollaron. Las investigaciones revelan el aumento del

presupuesto inicial conjunto de 902 a 2,002 millones de dólares americanos por las adendas realizadas y las irregularidades en su desarrollo. No obstante, los gastos y sus respectivos desembolsos adicionales no autorizados se registraron debidamente con los mecanismos establecidos para estos fines. Los sobrecostos no comprendidos inicialmente y los gastos que se ejecutaron sin autorización demuestran las falencias en la supervisión del proyecto en cuestión.

Por otro lado, el otro grupo de investigaciones sobre la carretera se centra en sus impactos económicos y sociales. En primer lugar, "Beneficios económicos de la Carretera Interoceánica" (Bonifaz y Urrunaga, 2008) detalla cuantitativamente diversos indicadores económicos que apoyan la construcción de la carretera. Los beneficios se dividen en "directos (disminución de costos operativos vehiculares y ahorro de tiempo para los pasajeros) e indirectos (aumento de la oferta productiva potencial)" (Bonifaz y Urrunaga, 2008: 137). Se enfatiza en la necesidad de considerar los impactos indirectos, aunque su evaluación resulta más compleja. Cabe destacar que el estudio fue financiado por el consorcio Interoceánica Sur.

En segundo lugar, en "Efecto de la Carretera Interoceánica en el comercio internacional de Perú y Brasil", Barrientos (2012) reflexiona sobre la influencia que la carretera puede tener como proceso de integración económica. Para ello Barrientos emplea entrevistas a expertos que explican que los efectos de la carretera se centran en la reducción de costos de transporte y el acercamiento de las zonas atravesadas por la carretera a la oferta exportadora y los mercados internacionales. Además, hace énfasis en que el Estado peruano debe fomentar el involucramiento privado para que la carretera sea de utilidad. En específico, se debe promover y facilitar el comercio con Brasil para que las empresas puedan desarrollar sus actividades más eficientemente. Además, se debe apoyar a los exportadores agrícolas e incentivar la inversión privada para que la carretera sea de utilidad.

En tercer lugar, Chávez Hernández (2019) presenta una tesis en la que identifica los factores que limitan el uso de la carretera interoceánica en el intercambio comercial de Perú, Brasil y Bolivia a través de entrevistas a expertos del sector privado y público. La autora concluye que los limitantes al uso de la vía no constan de la calidad de la infraestructura o su costo, sino que se trata de la

falta de servicios conexos en la carretera, la tríada infraestructura-transporte-logística y el rol del Estado. Entre los hallazgos se destaca que (i) Brasil haya invertido fuertes cantidades de gasto público en su red de hidrovías, ya que actúan como una alternativa a la interoceánica. Asimismo, que (ii) el ingreso de transportistas peruanos es limitado por los trámites y burocracia brasileña, lo que se suma a la actitud proteccionista de Brasil; y, que (iii) la oferta brasileña a través de la carretera no sea suficiente, por lo que los exportadores peruanos suelen tener que pagar falsos fletes por el uso del transporte. Es decir, el atractivo y utilización de la IIRSA Sur han sido mermadas por las condiciones que la rodean, pues estas impiden que la vía sea la opción de transporte más eficiente y económica.

## **2. Metodología e hipótesis**

El estudio cuenta con dos hipótesis principales. La primera (H1) propone que el proyecto de los Tramos II y III de la Carretera Interoceánica Sur dispone de características que han favorecido la ocurrencia de la corrupción en el contexto de corrupción peruano. Para verificar la H1, se analizarán los índices de percepción de corrupción en el país y se consultarán revisiones históricas para establecer si este flagelo se puede considerar como endémico, de manera tal que se determine un contexto de corrupción. Luego se detallará el proyecto en cuestión y se contrastarán sus características y las de su contexto con los factores de vulnerabilidad a la corrupción de los proyectos de infraestructura (Tabla 1 y Tabla 2 del marco teórico). Por último, esto será contrastado con el proyecto en cuestión.

La segunda hipótesis (H2) sostiene que el contexto de corrupción ha generado un impacto negativo en el desempeño de la Carretera Interoceánica Sur, Tramos II y III (2005 y 2019). Para verificarla se realizará un estudio de caso similar al propuesto por Locatelli ...[et al] (2017), utilizando los límites para el éxito de Merrow (2012b). Con base en esos criterios, se recolectarán datos sobre la construcción y desempeño de la interoceánica, luego se aplicará el porcentaje indicado a cada criterio hasta conseguir el límite para el fracaso. Posteriormente se compararán ambos elementos y se determinará si es que el proyecto presenta ineficiencias que no puedan ser explicadas por ser un megaproyecto. De ser este el caso, se considerará que existen indicios para afirmar que el proyecto presenta irregularidades, que se podrían explicar por el contexto de corrupción que lo rodea, y que estas han afectado su desempeño.

Se realizarán algunas modificaciones al modelo de trabajo empleado por ambos autores. Por un lado, no se evaluará la competitividad de tiempo ni la de costos. La razón es la heterogeneidad generada al no tener referentes suficientemente similares o con una cantidad de información aceptable. Por otro lado, la producción se medirá como las exportaciones que ocurrieron por dicha vía, en vez del tráfico de esta, ya que la información sobre su plan es insuficiente y muy poco ambiciosa. Mientras, las exportaciones por la carretera, que son un motivo para su construcción, no se enunciaron solo como “una mejora en las exportaciones”. Por eso se revisará si ese aumento es constante y consistente como objetivo desde el criterio de los investigadores.

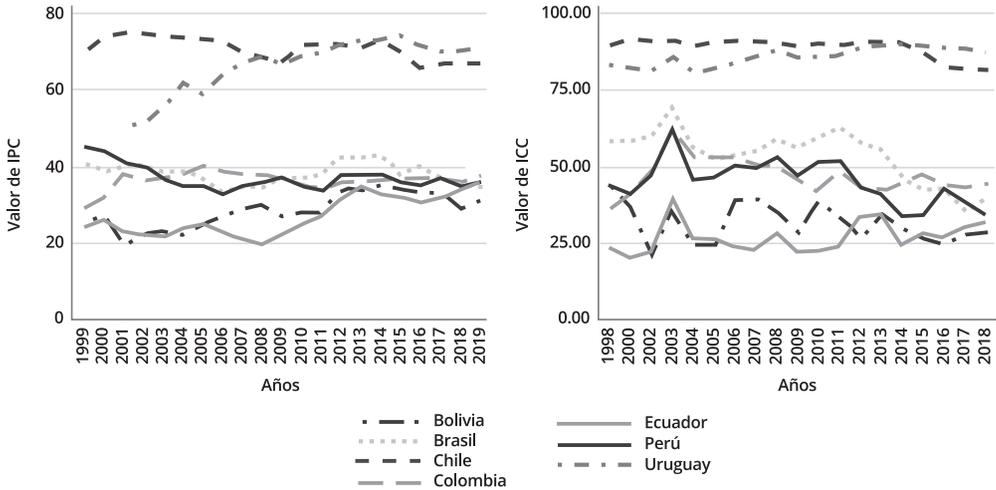
### **3. Resultados**

#### ***El contexto de la corrupción y los factores de riesgo en los tramos en la Carretera Interoceánica***

Los resultados del artículo se presentan en dos secciones, cada una dedicada a responder a su hipótesis de investigación correspondiente. En la primera sección se analiza la propuesta de que los Tramos II y III de la Carretera Interoceánica Sur disponen de características que han favorecido la ocurrencia de la corrupción en el contexto de corrupción peruano. El análisis se descompone en dos partes. El análisis de índices de corrupción y trasfondo histórico e historial de presencia de corrupción en Perú probarán la existencia de un contexto de corrupción en el país. Además, contribuirán a la segunda parte, que aborda el caso Tramos II y III de la Carretera Interoceánica Sur, para luego contrastar sus condiciones y las del contexto de corrupción de este con los factores de corrupción expuestos del proyecto y contexto.

En primer lugar, múltiples índices de corrupción señalan a Perú como un país con corrupción endémica. La medida más popular y extensa es el Índice de Percepción de la Corrupción (IPC), que mide el nivel de corrupción percibido por expertos y ejecutivos de negocios en 180 países. El puntaje IPC otorgado a Perú en 2019 fue de 36/100, siendo 100 el valor que representa muy poca corrupción (Transparency International, 2020). Tales resultados son comunes y constantes en los países vecinos de Perú (Transparency International, s.f.). Se trata de una región caracterizada por la abundante corrupción, como se observa en el Gráfico 1.

**Gráfico 1**  
**Valores de los índices de percepción de la corrupción y de control de la corrupción entre 1998 y 2019**



Fuente: adaptado de Transparency International (s.f.) y World Bank (s.f.).

Los índices de otras instituciones arrojan resultados que confirman el nivel de corrupción en la región. Por ejemplo, el Índice de Control de la Corrupción (ICC) muestra resultados similares a los del IPC. Se destaca la caída de los índices en Perú y Brasil, ambos países afectados severamente por el caso Odebrecht, del cual forma parte el proyecto carretera interoceánica. Dado que el caso involucra a altos funcionarios públicos y privados, y que el ICC refleja la extensión por la que el poder público se ejerce en favor de o ha sido capturado por privados (World Bank, s.f.), estos resultados son evidentes. Asimismo, el Índice de Estado de Derecho refuerza esta postura, pues el puntaje más bajo del país es la medición de la ausencia de corrupción (0.33/1) en el poder legislativo (0.13). También se cuenta con bajos puntajes en los criterios justicia civil (0.45) y justicia penal (0.33) (World Justice Project, 2020), ambos involucrados en dicho caso.

Los índices del Banco Mundial muestran cierta contradicción. *Dealing with Construction Permits* (Lidiando con Permisos de Construcción) es un índice que mide las prácticas en la regulación de la construcción y evalúa los mecanismos de control de calidad y seguridad en el sistema que autorizan las obras de construcción (Locatelli ...[et al], 2017). Perú obtuvo un puntaje de 72.5 (World Bank, s.f.), bastante respetable

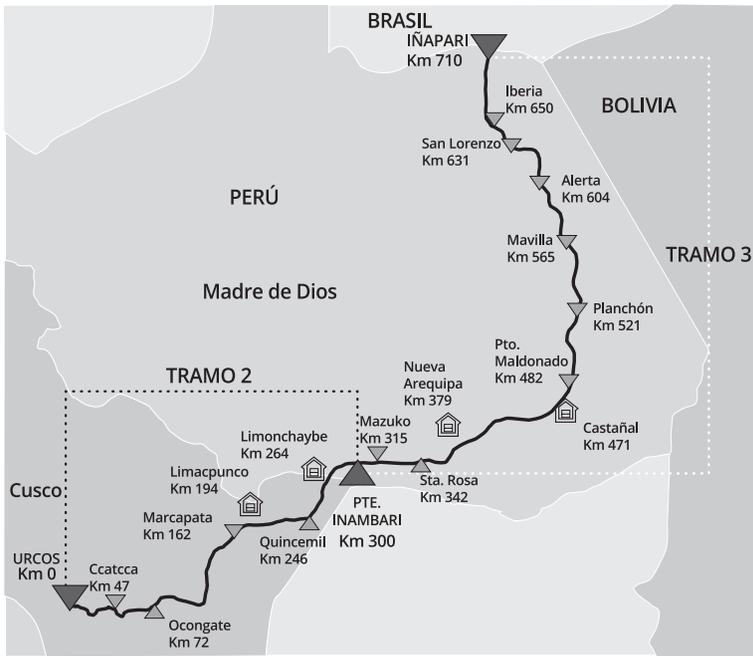
considerando que Dinamarca obtuvo 87.9. Mientras tanto, el índice de Ética y Corrupción muestra a Perú como un país con alta corrupción (World Bank, s.f.), de manera similar al ICC e IPC.

En segundo lugar, la revisión histórica también da a entender que el país sufre de corrupción endémica. Los casos de corrupción de los más altos funcionarios han caracterizado a Perú desde el virreinato, han trascendido en el cambio a la república y han sido perennes durante la misma. De hecho, Quiroz (2013) ha determinado que no existen períodos de baja corrupción en toda la historia de Perú, sino que lo usual han sido períodos de corrupción alta (niveles de entre 20% y 29% del presupuesto anual) y muy alta (más de 30% del presupuesto). Tan persistente condición, y de tal magnitud, comprueba la condición perenne de la corrupción en Perú. Se puede decir que, “una mentalidad utilitaria e inmoral se ha desarrollado, los comportamientos son valorados positivamente en la medida que sean idóneos para alcanzar una ventaja, un privilegio o un provecho cualquiera prescindiendo de las normas sociales y jurídicas” (Du Puit, 1995: 7), lo que permite decir que en Perú se ha conformado un contexto de corrupción.

En tercer lugar, la presentación del caso permite entender sus características y su desarrollo. La carretera interoceánica nace de la iniciativa presidencial IIRSA (Alberti y Pereyra, 2018), un plan para integrar a 12 países sudamericanos mediante proyectos de infraestructura en 10 ejes de integración (Bonifaz, Urrunaga y Astorne, 2008). En Perú esta propuesta se materializó en los proyectos de integración por carreteras llamados IIRSA Norte e IIRSA Sur. Este último consta de una red vial de 2,586 km en 5 tramos, como parte del eje Perú-Brasil-Bolivia (COSIPLAN, s.f.). Las labores de edificación de carreteras se limitarían a los tramos II, III y IV, puesto que los tramos I y V ya estaban asfaltados (Alberti y Pereyra, 2018).

El proyecto IIRSA Sur contaba con una meta definida. El principal objetivo de la carretera es incrementar el comercio entre Perú y Brasil, para lo cual se habían desarrollado ya múltiples esfuerzos, “bajo la premisa de que ello llevaría a mayores inversiones extranjeras” (Alberti y Pereyra, 2018: 17). En específico, se busca aumentar las exportaciones por la aduana de Madre de Dios, la circulación de mercancías y personas, generando beneficios en el tiempo y costos operativos. Asimismo, se pretende beneficiar a las comunidades zonales con turismo. Sin embargo, tanto el Ministerio de Economía y Finanzas, como el Ministerio de Transporte y Comunicaciones mostraron preocupación por la carretera, pues no parecía ser muy viable o necesaria” (Alberti y Pereyra, 2018).

**Gráfico 2**  
**Mapa del Tramo II y III de la Carretera Interoceánica Sur**



Fuente: adaptado de Bravo Orellana (2013).

Los estudios previos a la construcción dieron conclusiones mixtas. Primero, se realizó un estudio de prefactibilidad que dio como resultado que era complicado que las cargas, como la soja, provenientes de Brasil utilicen la vía, debido a que existe la ruta de la Hidrovía Madeira-Amazonas (Alberti y Pereyra, 2018). Luego, se elaboró un estudio de factibilidad indicando que se logrará un incremento en la producción agrícola, forestal y de cemento, mayor flujo turístico y de actividades de transporte. Se estimó en ese período una inversión de 242 y 309 millones de dólares americanos respecto al tramo II y III de IIRSA Sur y para el proyecto en general. El estudio arrojó una tasa de interés de retorno económico de 24.7%. Con esta información el Estado lanzó un decreto en el cual se exonera el expediente técnico del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), dando un cambio en el proceso usual en proyectos de inversión pública (perfil, prefactibilidad, factibilidad, expediente técnico y concurso) (Alberti y Pereyra, 2018).

El 29 de abril de 2004, el Congreso de la República del Perú promulgó la Ley N° 28214, Ley que declara la necesidad pública y de preferente interés nacional la ejecución del Proyecto Corredor Interoceánico Perú - Brasil - IIRSA Sur (Perú. Ley N° 28214 del 29-04-2004). Con esta se contaba con bases para el inicio de los procesos de adjudicación para el proyecto. Un año después se inició la convocatoria para la licitación por la construcción y mantenimiento de la Interoceánica (Bonifaz, 2016) con la participación del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas, y Proinversión, la agencia de promoción de la inversión privada en el Perú (Durand, 2018).

**Tabla 4**  
**Longitud, subtramos y obras de los tramos II y III**

Tramo	Longitud	Subtramos	Inicio	Fin	Obras
2	300.00 km	4	Urcos	Inambari	Mejoramiento a nivel de asfaltado
3	403.20 km	6	Inambari	Ñapari	Mejoramiento a nivel de asfaltado y Rehabilitación

Fuente: elaboración propia, adaptado de OSITRAN (2005).

El proyecto se concibió como una de las primeras grandes Asociaciones Público-Privadas (APP) de Perú (Alberti y Pereyra, 2018). Su tipo es el *Build-Operate-Transfer* o BOT (Bonifaz y Urrunaga, 2008). Es decir, el proyecto se licitó a un privado que se encargaría de las labores de diseñar, construir y operar el proyecto por 15 años a cambio de retribución estatal (Bravo Orellana, 2013). En el caso de los tramos II y III se requería la aplicación de asfaltado, con el reto de desarrollarse en la selva amazónica y la sierra peruana. Luego, este privado seguiría operando y dando mantenimiento al proyecto hasta que cumpla el plazo de la adjudicación y el proyecto deba ser transferido al Estado.

En 2005 los tramos II y III del sector sur fueron adjudicados al Grupo Conirsa. Es importante resaltar que 3 de las 4 constructoras (Odebrecht, GYM e ICGSA) eran parte del "Club de la Construcción" (Hennings, 2020). Según el Bartra ...[et al] (2016) las bases de la licitación impedían que las empresas que mantuviesen procesos judiciales o demandas pendientes con el gobierno peruano ganen el concurso, condición que aplicaba a

**Se destaca el hecho de que muchos de estos elementos ya se podían vislumbrar desde antes que el proyecto fuera sujeto de controversias de corrupción. De hecho, el proyecto en cuestión cumple con todos los factores de riesgo salvo uno.**

Odebrecht. A pesar de eso, la empresa pudo continuar debido a que la Ley 28670 autorizó dicha participación y propuso que estas obras sean de interés público y necesidad nacional, a la vez que reducía la supervisión de estos. Sin embargo, en su artículo 62 la Constitución Política de Perú indica la imposibilidad de usar leyes para modificar los términos de un contrato (Bartra ...[et al], 2016).

Las obras previstas en tres fases empezaron en el año 2006 y terminaron el 31 de diciembre de 2010. Durante la duración del contrato se firmaron 8 y 7 adendas para los tramos II y III respectivamente, así como las resoluciones que aprobaron las liquidaciones del costo final de las obras para cada tramo respectivo, que contemplan cambios presupuestales, modificaciones en la planificación y cambios en punto del contrato de la obra pública (Bartra ...[et al], 2016; Durand, 2018).

El proyecto fue muy cuestionado, debido a múltiples irregularidades en su desarrollo y la situación solo se ha agravado luego de que en 2016 el Departamento de Justicia de los Estados Unidos (2016) publicara una nota de prensa sobre los sobornos de Odebrecht en obras públicas a nivel mundial. El conglomerado brasileño se declaró culpable por el caso de sobornos, ya que desarrolló un departamento específico para los pagos de sobornos mediante el cual se logró realizar corrupción sistemática desde el año 2001. Posteriormente, los representantes de Odebrecht en Perú reconocieron (Hennings, 2020) que durante los gobiernos de los presidentes Toledo, García, Ollanta y Kuczynski, aquellos que gobernaron durante la construcción de la obra, se otorgaron sobornos millonarios y que existía conocimiento de estas irregularidades entre los funcionarios relacionados a los proyectos realizados por el consorcio de las constructoras y empresas financieras, entre quienes figuraba como persona clave Jorge Barata (Cabral, 2019; Salazar, 2019; y Quispe, 2019). Uno de los más críticos de estas investigaciones ha sido el Corredor Interoceánico Sur.

Con base en los tres puntos anteriores se pueden evaluar los elementos del contexto de corrupción a nivel del proyecto (Tabla 5) y a nivel del contexto (Tabla 6). Se destaca el hecho de que muchos de estos elementos ya se podían vislumbrar desde antes que el proyecto fuera sujeto de controversias de corrupción. De hecho, el proyecto en cuestión cumple con todos los factores de riesgo salvo uno.

**Tabla 5**  
**Factores que incrementan los riesgos de corrupción en los**  
**tramos II y III de la Carretera Interoceánica: Proyecto**

Factor	Descripción
Tamaño y costo	Proyecto de gran envergadura e inversión.
Duración	Larga. 15 años de pago por los conceptos de PAO y PAMO (Bravo Orellana, 2013).
Unicidad	Pocos referentes por tratarse de una APP. Además, alta complejidad de desarrollarse en la sierra y selva amazónica.
Número de fases	Tres fases de larga duración y con una gran cantidad de actividades.
Número de lazos contractuales	Compleja red de contratos. Por ejemplo, el proyecto se concesionó no a una empresa, sino a un consorcio compuesto de otras empresas con sus propios lazos.
No gobierna una sola organización	Si bien no se cumple, el proyecto es dominado por una transnacional involucrada en corrupción sistemática (The United States Department of Justice. Office of Public Affairs, 2016).
Presiones de desempeño	Gran interés político de altos funcionarios interesados (Alberti y Pereyra, 2018).
Involucramiento gubernamental	Alto. Funcionarios del más alto nivel, como presidentes y ministros, que pasan sobre los procesos establecidos para darle luz verde al proyecto.
Cercanía de los involucrados	Alta. Los altos mandos de los involucrados tenían contacto personal el uno con el otro (The United States Department of Justice. Office of Public Affairs, 2016).

Fuente: elaboración propia.

**Tabla 6**  
**Factores que incrementan los riesgos de corrupción en los tramos II y III**  
**de la Carretera Interoceánica: Contexto**

Factor	Descripción
Proyectos poco frecuentes	Falta de experiencia con proyectos de esta envergadura, pues “era una de las primeras concesiones importantes de Perú” (Alberti y Pereyra, 2018: 22).
Intereses nacionales	Presiones para que el proyecto tenga resultados que demuestren su carácter internacional y atraigan la inversión extranjera (Alberti y Pereyra, 2018).

**Tabla 6 (continuación)**  
**Factores que incrementan los riesgos de corrupción en los tramos II y III de la Carretera Interoceánica: Contexto**

Factor	Descripción
Condiciones oligopólicas	Tres de las cuatro empresas concesionarias pertenecían al club de la construcción.
Poca transparencia	“Falta de transparencia y rendición de cuentas de las instituciones de gobierno” (Hennings, 2020: 93).
Cambios a los procedimientos	El proyecto fue exceptuado del SNIP y de estudios medioambientales, además de obviar las condiciones que impedían a Odebrecht participar.
Costo de la integridad	Alto. Los índices de corrupción y la presencia del club de la construcción indican que las prácticas corruptas están generalizadas.

Fuente: elaboración propia, adaptado de Stansbury (2005) y Bildfell (2018).

***El impacto en los tramos II y III de la Carretera Interoceánica***

La segunda sección se encarga de evaluar cómo ha sido el desempeño de la Carretera Interoceánica con base en los criterios de fracaso de Merrow. Así se responde a la hipótesis que postula que el contexto de la corrupción ha tenido un impacto negativo en el proyecto. A continuación se analizarán los sobrecostos, los sobretiempos y, luego, el desempeño de las exportaciones que emplean la carretera.

En primer lugar, se estudiarán los sobrecostos del proyecto. El monto inicial de inversión en el proyecto, o “monto de inversión contemplado en el proyecto referencial”, es de USD 263,061,648.92 y USD 332,372,938.98 para los tramos II y III respectivamente (OSITRAN, 2005: 5). Estos referentes eran los costos base de la licitación. Luego, durante la concesión del proyecto como una APP tipo BOT, se establecieron Pagos Anuales por Otras (PAO, análogo al monto de inversión) y Pagos Anuales por Mantenimiento y Operación (PAMO), como la forma de retribución del Estado al grupo Conirsa por sus labores. En esta estructuración, el costo se vio modificado como se observa en la Tabla 7.

**Tabla 7**  
**Primera modificación del valor referencial y su sobrecosto porcentual**

Tramo	Concepto	Valor Referencial	Nuevo Estimado
Tramo II	PAO	\$ 263,061,649.00	\$ 421,200,000.00
	Aumento % PAO	-	60.11%
Tramo III	PAO	\$ 332,372,939.00	\$ 430,200,000.00
	Aumento % PAO	-	29.43%

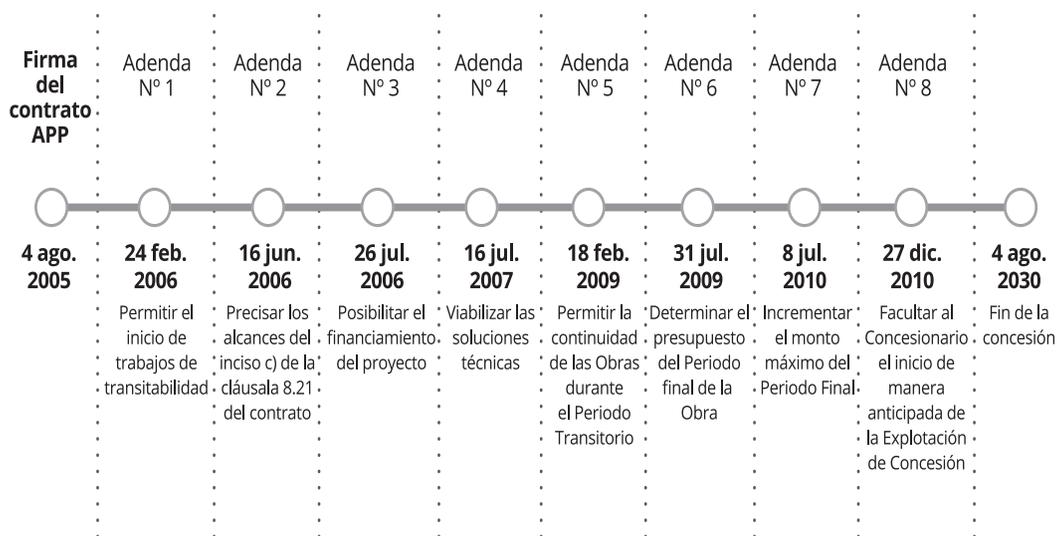
Fuente: elaboración propia, adaptado de Bonifaz y Urrunaga (2008).

**Los cambios al valor referencial no se detendrían con la firma del contrato, pues después de iniciadas las obras se desarrolló una serie de modificaciones contractuales o adendas.**

Los cambios al valor referencial no se detendrían con la firma del contrato, pues después de iniciadas las obras se desarrolló una serie de modificaciones contractuales o adendas. En estas se abordaron aspectos que el contrato original no había contemplado, como obras accesorias, aclaraciones técnicas o aumentos directos de presupuesto. El monto de inversión se elevó de una manera descomunal. Según Bartra ...[et al] (2016), al 31 de diciembre de 2017, los niveles de sobrecostos incurridos son los que se pueden apreciar en la Tabla 8 y el Gráfico 3.

**Gráfico 3**

**Adendas suscritas al contrato de concesión IIRSA Sur, tramo II: Urcos - Inambari**



Fuente: elaboración propia, adaptado de Contraloría General de la República (2015).

**Tabla 8**  
**Valor referencial y valor real invertido en los tramos II y III de la Carretera Interoceánica Sur entre 2006 y 2018**

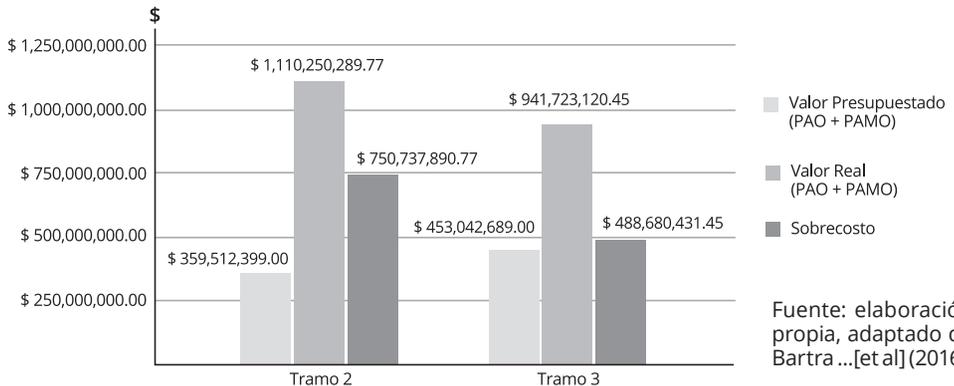
Tramo	Concepto de Inversión	Valor Referencial	Valor Real	Incremento % sobre el Valor Presupuestado	Sobrecosto
Tramo II	PAO	\$ 263,061,649.00	\$ 654,000,000.00	148.61%	\$ 390,938,351.00
	PAMO	\$ 96,450,750.00	\$ 456,250,289.77	373.04%	\$ 359,799,539.77
Tramo III	PAO	\$ 332,372,939.00	\$ 686,000,000.00	106.39%	\$ 353,627,061.00
	PAMO	\$ 120,669,750.00	\$ 255,723,120.45	111.92%	\$ 135,053,370.45

Fuente: elaboración propia, adaptado de Pari (2016) y Bartra, Morales, Beteta, Violeta, Mulder y García (2016).

El Gráfico 4 y las Tablas 7 y 8 evidencian la gran diferencia entre el valor presupuestado y lo que realmente se invirtió en el proyecto hasta 2018. Los sobrecostos superan por mucho la estimación inicial, el máximo de 10% sobre el PAO original estipulado en el contrato (OSITRAN, 2005). De hecho, con los costos actuales el proyecto probablemente resultaría inviable, pues se ha pasado de una inversión de alrededor de 560 millones de dólares a un valor más cercano a los 1,340 millones. Además, el límite de 25% propuesto por Merrow (2012b) es superado, lo que debería considerarse como una señal de alerta. El autor postula que fracasar en tan solo uno de sus cinco criterios es suficiente para considerar al proyecto entero como un fracaso. No obstante, se pasará a evaluar el siguiente indicador.

**Gráfico 4**

**Sobrecostos totales en la construcción, mantenimiento y operación de los tramos II y III de la Carretera Interoceánica Sur, versus sus valores presupuestados**



Fuente: elaboración propia, adaptado de Bartra ...[et al] (2016).

En segundo lugar es necesario estudiar las demoras en los plazos de ejecución. La construcción de la carretera se reparte en tres (3) etapas, que conforman un periodo constructivo de 48 meses a partir del inicio de las obras de la primera fase (Agencia de Promoción de la Inversión Privada, 2005). Al respecto, “el inicio de las obras (construcción) de los Tramos II y III empezó el 24 de marzo de 2006” (Bravo Orellana, 2013: 104). Entonces, si la obra se hubiera desarrollado bajo el cronograma original, la carretera se habría concluido a fines de marzo de 2010. No obstante, en realidad las obras culminaron el 30 de diciembre de 2010 (Bartra ...[et al], 2016: 358). Esto significa que el periodo constructivo tuvo un retraso de 9 meses, que ha generado que el proyecto se termine en 57 meses.

En cuanto a la evaluación, se aumenta un 25% al plazo de construcción originalmente establecido y se obtiene un límite de 60 meses. El límite es 3 meses mayor al tiempo realmente invertido, por lo que con este criterio el proyecto resulta aceptable. Sin embargo, cabe recordar que este proyecto contó con irregularidades que han acelerado su ejecución, como los estándares de calidad de las obras de transitabilidad establecidas en la adenda N° 1. Allí el concedente solicitó anticipar el mantenimiento de la transitabilidad, debido a que el tramo carecía de las condiciones mínimas de seguridad vial. A cambio se le reconocieron gastos por adelantar sus actividades. No obstante, las condiciones de transitividad fueron reducidas, a pesar de que la contraprestación se mantuvo (Contraloría General de la República, 2015).

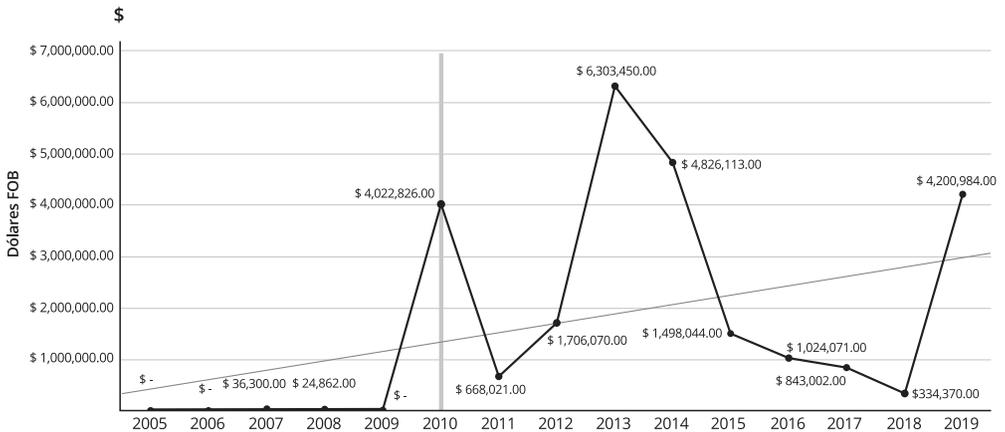
En tercer lugar, la producción es un punto innovador que este artículo aborda en el estudio de la carretera interoceánica. Si bien anteriormente se ha evaluado la carretera, los estudios han cometido el error de analizar sus impactos mediante una comparación del intercambio comercial total que existe entre Perú y Brasil. Ese método terminará considerando los aumentos y reducciones del tráfico de los otros modos de transporte, como las aerolíneas o líneas navieras. Por ende, se ha recurrido a analizar la información directa de la aduana presente en el cruce fronterizo en el que desemboca la carretera interoceánica, la aduana de Puerto Maldonado. Sin embargo, no se podrá comparar el desempeño con los indicadores de Mellow, debido a que el proyecto no ha revelado una meta cuantitativa contra la cual elaborar una comparación.

El proyecto de la Carretera Interoceánica Sur, tramos II y III, finalizó en el año 2010 (Bartra ...[et al], 2016). A partir del año 2011 se puede

comenzar a medir su impacto en el comercio internacional entre Perú y Brasil. Para tal fin, se consideraron datos de exportaciones desde la ciudad peruana de Iñapari, a través de la aduana de Puerto Maldonado que se conecta mediante la carretera en mención con Assis, en el estado brasileño de Acre. Se consultó a través de la opción de transparencia de información a la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria del Perú (SUNAT) y se obtuvieron los datos que se presentan en el Gráfico 5.

**Gráfico 5**

**Evolución de las exportaciones peruanas a Brasil por la aduana de Puerto Maldonado hacia Assis desde Puerto Maldonado del 2005 al 2019 expresadas en dólares FOB**



Fuente: elaboración propia, adaptado de datos proporcionados por SUNAT (2020a y 2020b).

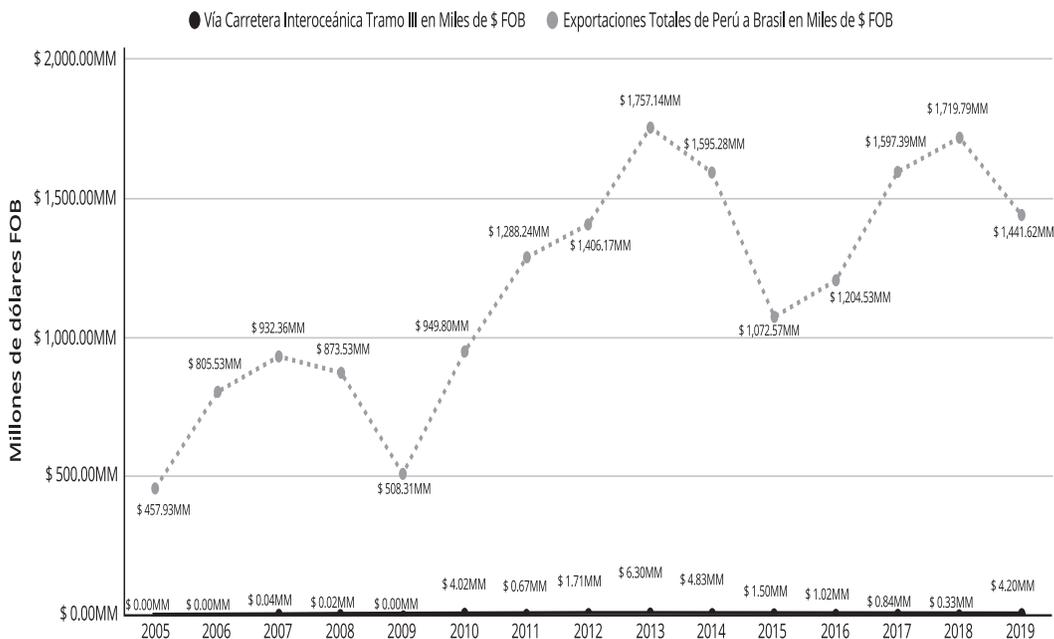
Se resalta el bajo nivel inicial de las exportaciones peruanas que utilizan como vía la Carretera Interoceánica Sur tramo III, desde el 2005 al 2009. De hecho, solo se registran cantidades positivas en 2007 y 2008. Sin embargo, todo cambia desde el año en que se concluye la carretera y se vislumbra un incremento súbito de las exportaciones, en 2010. A partir de entonces, los montos exportados por la aduana de Puerto Maldonado no vuelven a caer a los niveles previos a la carretera. Sin embargo, como se aprecia en el Gráfico 5, el tráfico exportable por la carretera parece ser muy irregular.

A nivel nacional se observa una tendencia similar. Es decir, los montos de exportación previos a la carretera son menores a los posteriores al inicio de operaciones de la carretera, ocurre un nuevo aumento de las exportaciones hasta alcanzar su máximo en el 2013.

Sin embargo, a partir de este punto se vuelve a registrar un descenso sostenido hasta el 2015, tras lo cual la curva vuelve a ser ascendente. Este comportamiento sugiere que las exportaciones entre Perú y Brasil tienen un patrón continuo ascendente y descendente. Es más, en el Gráfico 6 se evidencia que ambas exportaciones siguen un mismo patrón.

**Gráfico 6**

**Comparación de las exportaciones peruanas totales y las exportaciones peruanas por la aduana de Puerto Maldonado entre 2005 y 2019, en millones de dólares FOB**



Fuente: elaboración propia, adaptado de datos proporcionados por SUNAT (2020a y 2020b).

Al comparar las exportaciones totales del Perú a Brasil con aquellas que pasan exclusivamente por la aduana en la que desemboca la interoceánica, se puede notar la ínfima contribución que la carretera hace al comercio entre los dos países. Por lo tanto, no parece existir una clara influencia del proyecto, de tal manera que se haya modificado esta curva. Es más probable que el aumento de exportaciones, tanto nacionales como a nivel de la carretera, se deba a factores externos. En la Tabla 9 se presenta la contribución de la carretera al comercio Perú - Brasil.

**Tabla 9**

**Participación y comparación de las exportaciones peruanas a Brasil por la aduana de Puerto Maldonado y las exportaciones totales entre 2005 y 2019, en dólares FOB**

Año	Vía Carretera Interoceánica Tramo III (\$ FOB)	Exportaciones Totales (\$ FOB)	Porcentaje de participación de exportaciones por tramo III del total
2005	-	457,928,753.67	0.000%
2006	-	805,531,755.03	0.000%
2007	36,300.00	932,363,366.38	0.004%
2008	24,862.00	873,534,413.67	0.003%
2009	-	508,314,044.88	0.000%
2010	4,022,826.00	949,797,708.25	0.424%
2011	668,021.00	1,288,243,555.78	0.052%
2012	1,706,070.00	1,406,165,964.97	0.121%
2013	6,303,450.00	1,757,141,787.94	0.359%
2014	4,826,113.00	1,595,283,550.54	0.303%
2015	1,498,044.00	1,072,571,997.09	0.140%
2016	1,024,071.00	1,204,534,684.64	0.085%
2017	843,002.00	1,597,392,853.02	0.053%
2018	334,370.00	1,719,787,191.05	0.019%
2019	4,200,984.00	1,441,619,600.16	0.291%

Fuente: elaboración propia, adaptado de datos proporcionados por SUNAT (2020a y 2020b).

La Tabla 9 permite apreciar que el porcentaje que representan las exportaciones peruanas por intermedio de la Carretera Interoceánica Sur es ínfimo, representando en todos los casos menos del 1% del total de exportaciones del país a Brasil. Estos resultados sugieren que el nivel de comercio que se ha logrado con la carretera no es significativo dentro del comercio internacional de Perú con Brasil y esta situación no ha mejorado significativamente en todo el período analizado.

#### **4. Discusión**

La corrupción es un mal que menoscaba los sistemas socioeconómicos de muchas economías en desarrollo y sobre todo afecta su provisión de infraestructura. En naciones como Perú, el lastre se

**La división de factores de riesgo en características del proyecto y del contexto contribuye como una forma de conceptualizar la corrupción en la dotación de infraestructura. Los datos y el análisis propuestos sugieren que la corrupción se puede entender mejor como un contexto de corrupción, dotado de los factores del contexto propuestos, dentro del cual se desarrollan instancias puntuales de corrupción que explotan los factores de riesgo de los proyectos.**

ha vuelto endémico y puede conformar un contexto de corrupción (Locatelli ...[et al], 2017). Este artículo exploró cómo el contexto de corrupción se manifestó en los tramos II y III del IIRSA Sur, tanto como en riesgos de corrupción, así como en efectos en el desempeño del proyecto.

La primera pregunta de investigación busca conocer los factores que incrementan la vulnerabilidad a corrupción del proyecto de los tramos II y III. La hipótesis se comprobó, pues el contraste entre el marco teórico y el estudio de caso revelan que la probabilidad de corrupción fue elevada, por factores de riesgo de corrupción del proyecto y por contexto. En ese sentido, los resultados son consistentes con los estudios de Stansbury (2005) y Locatelli ...[et al] (2017), ya que se obtuvo una incidencia casi total en las condiciones de vulnerabilidad propuestas. En cuanto al contexto se destacan las condiciones oligopólicas, la poca transparencia, los cambios a procedimientos establecidos y el costo de integridad. Mientras tanto, los factores del proyecto que más resaltan son el involucramiento gubernamental, la cercanía de los involucrados y las presiones de desempeño. En este sentido las APP parecen ser más vulnerables a la corrupción. Si bien es cierto que el contexto juega un gran papel en la corrupción de un proyecto (Bildfell, 2018), es innegable que las APP reúnen gran parte de los factores de riesgo de los proyectos. De esta forma, la probabilidad de corrupción se ve incrementada. Además, el daño posible es más elevado, ya que las asociaciones público-privadas permiten mayores riesgos en la fase más crítica y con menor transparencia: el planeamiento y el diseño. Además, también dan mayores oportunidades a modificaciones o renegociaciones que incrementan los efectos durante el plazo de ejecución e involucran a altos funcionarios, lo que se traduce en peores resultados (Burguet y Che, 2004).

La división de factores de riesgo en características del proyecto y del contexto contribuye como una forma de conceptualizar la corrupción en la dotación de infraestructura. Los datos y el análisis propuestos sugieren que la corrupción se puede entender mejor como un contexto de corrupción, dotado de los factores del contexto propuestos, dentro del cual se desarrollan instancias puntuales de corrupción que explotan los factores de riesgo de los proyectos. Así, se evidencia tanto la importancia del ambiente en el que se desarrolla la infraestructura como los detalles de esta y cómo estos pueden conjugarse para elevar el riesgo de corrupción en proyectos, en especial en asociaciones

público-privadas. Cada aspecto de la corrupción tiene sus condiciones distintivas. Por un lado, los factores del contexto de corrupción son estructurales, pues están más relacionados con la provisión de proyectos (qué se construye y dónde se hace) que son aspectos en los que la corrupción puede generar su mayor impacto (Kenny, 2009b). Por otro lado, los factores del proyecto son más concretos y se ven afectados por los del contexto. Su ocurrencia y la ocasión que brindan para la corrupción está limitada a cada caso y se ven facilitados por el contexto. Estos impactan mayormente en el costo y tiempo de los proyectos.

La segunda pregunta de investigación busca determinar cuál es el impacto del contexto de la corrupción en el desempeño de la carretera interoceánica (Tramos II y III). Los resultados sugieren que los efectos han sido negativos. Por un lado, se observan resultados curiosos en los criterios de Merrow. Los sobrecostos superaron el límite de fracaso, lo que es suficiente para considerar que el proyecto general ha fracasado (Merrow, 2012b). En efecto, los sobrecostos elevados parecen ir de la mano con los factores de riesgo presentados anteriormente, pues estos se manifestaron en la adjudicación y ejecución del proyecto, que son fases en las que los aumentos de costos son muy probables (Stansbury, 2005). No obstante, el tiempo de ejecución del proyecto se mantuvo dentro de los límites aceptables, a pesar de contar con demoras. Esto también es acorde con Merrow (2012), pues los proyectos tienden a estar muy guiados por sus cronogramas.

Por otro lado, a pesar que de su efecto en el comercio internacional no es evaluable de manera objetiva, debido a la ausencia de objetivos cuantitativos, la carretera parece no haber contribuido sustancialmente al aumento del comercio entre Perú y Brasil por la aduana de Puerto Maldonado. Si bien es innegable que las exportaciones a través de esa vía han aumentado considerablemente desde la apertura de la carretera, se sugiere que el aumento de las exportaciones por la vía se debe más a la tendencia nacional que incrementó el comercio con Brasil que a la influencia de la carretera interoceánica. Las explicaciones provistas por la literatura para la falta de comercio en la carretera, como la falta de servicios conexos, el falso flete, la falta de oferta de Brasil, la ausencia del estado en la facilitación del comercio, y las normativas aduaneras de Brasil (Chávez Hernández, 2019) parecen reflejar que el proyecto de la carretera interoceánica prioriza la construcción en sí misma, en vez

de alguna respuesta holística que contribuya al supuesto propósito de mejorar el comercio entre Perú y Brasil, pues es más fácil extraer beneficios individuales de un proyecto de infraestructura. Esto es consistente con lo que plantean Søreide (2002) y Kenny (en Locatelli ...[et al], 2017). Se considera que se ha obtenido uno de los peores resultados posibles: el proyecto, luego de todos sus sobrecostos y demoras, es incapaz de entregar los resultados deseados.

Los resultados contribuyen al debate sobre los efectos positivos o negativos de la corrupción. En primera instancia, los adelantos en el proceso de licitación y el inicio de obras aparentan respaldar la teoría de la corrupción eficiente de Aidt (2003), pues pueden haber contribuido a la ausencia de demoras significativas en el proyecto. No obstante, se obviarían dos aspectos. Primero, la normativa que se ha "agilizado" no es particularmente ineficiente, pues el puntaje de Perú en *Dealing with corruption permits* (World Bank, s.f.) es decente. Por otro lado, las obras adelantadas, como las de transitabilidad, han mostrado calidad reducida (Contraloría General de la República, 2015). Es decir, los ahorros de tiempo no se tradujeron en mejores resultados. En efecto, la literatura que aboga a favor de la teoría de *engrasar las ruedas* se centra en la agilización de la burocracia en sistemas ineficientes, sin prestar importancia a la necesidad de aquello que está siendo provisto. Así, los resultados son mucho más consistentes con la teoría de *lijar las ruedas*, pues el proyecto sufre de múltiples males relacionados al contexto de corrupción. De esta forma, el tiempo ahorrado se pierde luego en negociaciones que incrementan los costos y no abordan que el proyecto no entregue los resultados deseados.

### **Conclusiones y desarrollos futuros**

Este artículo busca identificar los factores de riesgo y los efectos del contexto de corrupción en el desarrollo de la Carretera Interoceánica Sur, tramos II y III. Basándose en el análisis de la literatura, se identificaron múltiples factores de riesgo que plagan la interoceánica y otras APP en Perú, tanto por el contexto de corrupción como por las condiciones inherentes del proyecto. Dado el análisis cuantitativo de costos, demoras y comercio por la aduana de Puerto Maldonado, se puede concluir que el efecto en los costos ha sido catastrófico. Pero el impacto más importante ha sido en la productividad de la carretera que no ha podido contribuir significativamente al aumento del comercio entre Perú y Brasil, ya que su existencia no contribuye

**En países donde la corrupción es endémica existen retos mayores sobre cómo abordar el desarrollo de infraestructura. Sin embargo, esta investigación sugiere que muchos de los factores de riesgo de los proyectos son fácilmente reconocibles incluso antes de que el proyecto se haya concesionado.**

a mitigar los verdaderos motivos de la falta de comercio terrestre entre ambos países. Los resultados sugieren que el aumento del comercio por la vía tiene más relación con una macrotendencia nacional y menos con la carretera.

En países donde la corrupción es endémica existen retos mayores sobre cómo abordar el desarrollo de infraestructura. Sin embargo, esta investigación sugiere que muchos de los factores de riesgo de los proyectos son fácilmente reconocibles incluso antes de que el proyecto se haya concesionado. En efecto, hay dos dimensiones a la corrupción en los proyectos de infraestructura. Los factores del contexto requieren respuestas estructurales y a largo plazo, que deben ser abordadas por la legislatura, la ciudadanía y la contraloría. Mientras, este estudio enfatiza la necesidad de enfocarse en los factores de riesgo de los proyectos al momento de desarrollar una licitación y llevar a cabo un proyecto, ya que pueden ser combatidos con *due diligence* y supervisión adecuada una vez reconocidos.

La investigación ilustra claramente que la corrupción está relacionada con impactos negativos en los proyectos, y que estos van mucho más allá de los sobrecostos y los intercambios de dinero que pasan entre los inescrupulosos. Por el contrario, el impacto de la corrupción en los proyectos es mucho más profundo y se relaciona con la elección de las respuestas que los servidores públicos y los privados ofrecen ante los diversos problemas que pueden enfrentar los países en desarrollo.

Es necesario reconocer ciertas limitaciones del estudio. Por un lado, la confidencialidad de documentos y que el caso continúe en investigación generan que la información disponible no sea óptima. Debido a ello, el trabajo ha tenido un acercamiento más cualitativo, haciendo uso de cálculos descriptivos. Se ha podido presentar la relación, pero esto no implica causalidad estadística. Por otro lado, se debe mencionar la falta de buenos referentes e información acerca de carreteras latinoamericanas similares para determinar la competitividad de los proyectos y la diferencia en los resultados de la infraestructura entre los países de la región. El proyecto no se ha podido evaluar en relación con sus pares en otros países, para avizorar su competitividad regional. Así, su generalización no es posible. Se sugiere precaución al aplicar los hallazgos en otros contextos de corrupción. Sin embargo, a pesar de las limitaciones mencionadas, el estudio contribuye al conocimiento sobre los efectos de la corrupción y la identificación de factores de riesgo en países donde existe corrupción endémica. Futuros trabajos pueden elaborarse sobre esta investigación y abordar las limitaciones.

## Bibliografía

- Agencia de Promoción de la Inversión Privada (2005), "Concesión del Tramo Vial Urcos-Inambari del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil. Tramo 2: Urcos - Inambari", Lima, Agencia de Promoción de la Inversión Privada. Comité de Proinversión en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos, [https://www.proyectosapp.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/INTEROCEANICA\\_DOC\\_CONTRATO/Contrato\\_Anexos\\_Tramo\\_2\\_03\\_08\\_05\\_Interoceanica\\_sur.pdf](https://www.proyectosapp.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/INTEROCEANICA_DOC_CONTRATO/Contrato_Anexos_Tramo_2_03_08_05_Interoceanica_sur.pdf), 31-07-2020.
- Aidt, T. (2003), "Economic Analysis of Corruption: a Survey", en *The Economic Journal*, Vol. 113 N° 491, pp. F632-F652, <https://doi.org/10.1046/j.0013-0133.2003.00171.x>.
- Alberti, J. y Pereyra, A. (2018), "Carretera Interoceánica IIRSA Sur de Perú. Un megaproyecto con preinversión express", Washington, BID (Serie Estudios de Caso de Megaproyectos), <https://doi.org/10.18235/0001181>.
- Barrientos Felipa, P. (2012), "Efecto de la Carretera Interoceánica en el comercio internacional de Perú y Brasil", en *Finanzas y Política Económica*, Vol. 4 N° 2, pp. 25-50, <https://core.ac.uk/download/pdf/213559787.pdf>, 31-07-2020.
- Bartra, R.; Morales, H.; Beteta, K.; Violeta, G.; Mulder, M.; y García, V. (2016), "Comisión Investigadora Multipartidaria encargada de investigar los presuntos sobornos, coimas y dádivas que hubieran recibido funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno, en relación a las concesiones, obras y proyectos que hayan sido adjudicados a las empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contratación con el Estado peruano", Lima, Congreso de la República, <https://plataformaanticorruptcion.pe/wp-content/uploads/2018/11/Informe-Final-Comisio%CC%81n-Lava-Jato-Legis.pdf>, 31-07-2020.
- Bildfell, C. (2018), "P3 Infrastructure Projects: a Recipe for Corruption or an Antidote?", en *Public Works Management and Policy*, Vol. 23 N° 1, pp. 34-57, <https://doi.org/10.1177/1087724X17709791>.
- Bonifaz, J. (2016), "Tres casos de financiamiento de las asociaciones público-privadas en Perú: lecciones y perspectivas", documento presentado en el XXI Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Santiago, Chile, 8 al 11 de noviembre, <https://www.up.edu.pe/egp/Documentos/Jose-Luis-Bonifaz.pdf>.

- Bonifaz, J. y Urrunaga, R. (2008), "Beneficios económicos de la Carretera Interoceánica", Lima, Universidad del Pacífico. Centro de Investigación, <https://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/987/BonifazJose2008.pdf?sequence=5>, 31-07-2020.
- Bonifaz, J.; Urrunaga, R.; y Astorner, C. (2008), "Estimación de los beneficios económicos de la Carretera Interoceánica", Lima, Universidad del Pacífico. Centro de Investigación, <https://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/246/DT81.pdf>.
- Bravo Orellana, S. (2013), "Carretera Interoceánica Sur del Perú. Retos e innovación", Caracas, Banco de Desarrollo de América Latina, <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/491>, 31-07-2020.
- Brown, A. (2017), "Five Dimensions of Corruption: a Preliminary Process Model for Further Development", Chicago, The Chicago School of Professional Psychology. A dissertation submitted for the Degree of Doctor of Philosophy in Business Psychology, <https://pqdtopen.proquest.com/doc/1890200252.html?FMT=AI>, 31-07-2020.
- Burguet, R. y Che, Y.-K. (2004), "Competitive Procurement with Corruption", en *The Rand Journal of Economics*, Vol. 35 N° 1, pp. 50-68, <https://doi.org/10.2307/1593729>.
- Cabral, E. (2019), "Odebrecht pagó a Alan García con dinero de la Caja 2 y a través de contrato simulado", en *Ojo Público*, Lima, 19 de febrero, <https://ojo-publico.com/1083/Odebrecht-pago-a-Alan-Garcia-con-dinero-de-la-Caja-2-y-a-traves-de-contrato-simulado>, 31-07-2020.
- Cabral, E.; Laura, R.; Moreno, L.; Floríndez, H.; y Tello, L. (2016), "Los sobrecostos de Odebrecht en Perú", en *IDL - Reporteros*, Lima, 12 de julio, <https://www.idl-reporteros.pe/los-sobrecostos-de-odebrecht-en-peru/>, 31-07-2020.
- Chávez Hernández, G. (2019), "Factores que limitan el uso de la Carretera Interoceánica Sur en el intercambio comercial entre la región sur del Perú con Brasil y Bolivia", Lima, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Tesis para optar al título profesional de Licenciado en Negocios Internacionales, <https://doi.org/10.19083/tesis/625689>.
- Contraloría General de la República (2015), "Estudio sobre las causas y efectos de las renegociaciones contractuales de las asociaciones público-privadas en el Perú", Lima, Contraloría General de la República, [http://doc.contraloria.gob.pe/estudios-especiales/estudio/2015/Estudio\\_renegociaciones\\_contractuales\\_APP\\_.pdf](http://doc.contraloria.gob.pe/estudios-especiales/estudio/2015/Estudio_renegociaciones_contractuales_APP_.pdf), 31-07-2020.
- COSIPLAN (s.f.), "Eje Perú-Brasil-Bolivia", Buenos Aires, Unión de Naciones Suramericanas. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento, <http://www.iirsa.org/Projects/GruposEje?eje=9&>, 31-07-2020.

- Du Puit, J. (1995), "Corrupción en el Perú: breve reseña histórica", en *Anuario de Derecho Penal*, N° 1995, pp. 101-112.
- Durand, F. (2018), *Odebrecht. La empresa que capturaba gobiernos*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú. Fondo Editorial; Oxfam, [https://oi-files-cng-prod.s3.amazonaws.com/peru.oxfam.org/s3fs-public/file\\_attachments/Odebrecht-La-empresa-que-capturaba-gobiernos.pdf](https://oi-files-cng-prod.s3.amazonaws.com/peru.oxfam.org/s3fs-public/file_attachments/Odebrecht-La-empresa-que-capturaba-gobiernos.pdf).
- Fukuyama, F. (2005), "Foreword", en *Global Corruption Report 2005. Special Focus: Corruption in Construction and Post-Conflict Reconstruction*, Transparency International, London, Pluto Press, pp. xi-xii, [https://issuu.com/transparencyinternational/docs/2005\\_gcr\\_construction\\_en](https://issuu.com/transparencyinternational/docs/2005_gcr_construction_en).
- Hardoon, D. y Heinrich, F. (2011), *Bribe Payers Index 2011*, Berlin, Transparency International, [https://issuu.com/transparencyinternational/docs/bribe\\_payers\\_index\\_2011/2](https://issuu.com/transparencyinternational/docs/bribe_payers_index_2011/2).
- Hennings, J. (2020), "Corrupción en las contrataciones del Estado: el nefasto club de la construcción en el Perú" en *Quipukamayoc*, Vol. 28 N° 56, enero-abril, pp. 87-94, <https://doi.org/10.15381/quipu.v28i56.17594>.
- Kaufmann, D. y Kraay, A. (s.f.), "World Governance Indicators", Washington, World Bank, <http://info.worldbank.org/governance/wgi/>, 31-07-2020.
- Kenny, C. (2009a), "Measuring Corruption in Infrastructure: Evidence de Transition and Developing Countries", en *Journal of Development Studies*, Vol. 45 N° 3, pp. 314-332, <https://doi.org/10.1080/00220380802265066>.
- \_\_\_\_\_ (2009b), "Transport Construction, Corruption and Developing Countries", en *Transport Reviews*, Vol. 29 N° 1, pp. 21-41, <https://doi.org/10.1080/01441640802075760>.
- Locatelli, G.; Mariani, G.; Sainati, T.; y Greco, M. (2017), "Corruption in Public Projects and Megaprojects: There Is an Elephant in the Room!", en *International Journal of Project Management*, Vol. 35 N° 3, pp. 252-268, <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2016.09.010>.
- Méon, P. y Sekkat, K. (2005), "Does Corruption Grease or Sand the Wheels of Growth?", en *Public Choice*, Vol. 122 Nos. 1-2, pp. 69-97, <https://doi.org/10.1007/s11127-005-3988-0>.
- Merrow, E. (2012a), "Megaprojects: Creators and Destroyers of Capital", en *Industrial Megaprojects: Concepts, Strategies, and Practices for Success*, E. Merrow, Hoboken, John Wiley and Sons, pp. 10-22, <https://doi.org/10.1002/9781119201045.ch1>.
- \_\_\_\_\_ (2012b), "Project Outcomes", en *Industrial Megaprojects: Concepts, Strategies, and Practices for Success*, E. Merrow, Hoboken, John Wiley and Sons, pp. 37-50, <https://doi.org/10.1002/9781119201045.ch3>.

- Nordin, R.; Takim, R.; y Nawawi, A. (2011), "Critical Factors Contributing to Corruption in Construction Industry", paper presented at the IEEE Symposium on Business, Engineering and Industrial Applications - ISBEIA, Langkawi, Malaysia, September 25-28, <https://doi.org/10.1109/ISBEIA.2011.6088831>.
- OSITRAN (2005), "Bases de la licitación pública internacional. supervisión de los estudios y las obras. Corredor Vial Interoceánico del Sur Perú-Brasil", Lima, Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/BASES-LIC-IIRSA-SUR1.pdf>, 31-07-2020.
- Pari, J. (2016), "Comisión investigadora encargada de investigar el pago de presuntas coimas a funcionarios peruanos por parte de empresas brasileñas Odebrecht, Camargo Correa, OAS, Andrade Gutiérrez, Queiroz Galvao y otras, desde el inicio de sus actividades hasta la fecha, por cualquier forma de contrato con el Estado peruano", Lima, Congreso de la República, <https://documentos.memoriayciudadania.org/api/files/1501224854590bau2uu3uaz1rcvtkj41zcl3di.pdf>, 31-07-2020.
- Perú. Ley N° 28214 del 29-04-2004: Ley que declara de necesidad pública y de preferente interés nacional la ejecución del Proyecto Corredor Interoceánico Perú - Brasil - IIRSA Sur, en *Diario Oficial El Peruano*, Lima, 30 de abril de 2004, [http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/TraDoc\\_condoc\\_2001.nsf/d99575da99ebfbfe305256f2e006d1cf0/90fe84389f2a1426052574a20057fc90/\\$FILE/L%2028214.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/TraDoc_condoc_2001.nsf/d99575da99ebfbfe305256f2e006d1cf0/90fe84389f2a1426052574a20057fc90/$FILE/L%2028214.pdf), 31-07-2020.
- Quiroz, A. (2006), "Redes de alta corrupción en el Perú: poder y venalidad desde el Virrey Amata Montesinos", en *Revista de Indias*, Vol. 66 N° 236, pp. 237-248, <https://doi.org/10.3989/revindias.2006.i236.36>.
- \_\_\_\_\_ (2013), *Historia de la corrupción en el Perú*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos; Instituto de Defensa Legal.
- Quispe, P. (2019), "Juan Pari: 'Expresidentes Alan García, Ollanta Humala y Alejandro Toledo se encubrieron entre ellos'", en *Perú21*, Lima, 28 de abril, <https://peru21.pe/politica/juan-pari-expresidentes-alan-garcia-ollanta-humala-alejandro-toledo-encubrieron-474815-noticia?ref=p21r>, 31-07-2020.
- Rose-Ackerman, S. (2001), "Desarrollo y corrupción", en *Gestión y Análisis de Políticas Públicas*, N° 21, mayo-agosto, pp. 5-22, <https://doi.org/10.24965/gapp.vi21.260>.
- Salazar, D. (2019), "Odebrecht en Perú: un expresidente fallecido, uno internado, uno prófugo y otro sin poder salir del país", en *The New York Times*, New York, 17 de abril, <https://www.nytimes.com/es/2019/04/17/espanol/america-latina/peru-expresidentes-corrupcion-odebrecht.html>, 31-07-2020.

- Søreide, T. (2002), *Corruption in Public Procurement: Causes, Consequences and Cures*, Bergen, Michelsen Institute, <https://www.cmi.no/publications/file/843-corruption-in-public-procurement-causes.pdf>.
- Stansbury, N. (2005), "Exposing the Foundations of Corruption in Construction", en *Global Corruption Report 2005*, London, Pluto Press, pp. 36-55, [https://issuu.com/transparencymagazine/docs/2005\\_gcr\\_construction\\_en](https://issuu.com/transparencymagazine/docs/2005_gcr_construction_en).
- SUNAT (2020a), "Solicitud de acceso a la información pública. Carta N° 14-2020-SUNAT /3V0000", Lima, Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.
- \_\_\_\_\_ (2020b), "Estadísticas y estudios (G5). Exportaciones definitivas por continente, zona económica y país", Lima, Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, [https://www.sunat.gob.pe/estadisticasestudios/nota\\_tributaria/cdro\\_G5.xlsx](https://www.sunat.gob.pe/estadisticasestudios/nota_tributaria/cdro_G5.xlsx).
- The United States Department of Justice. Office of Public Affairs (2016), "Odebrecht and Braskem Plead Guilty and Agree to Pay at Least \$ 3.5 Billion in Global Penalties to Resolve Largest Foreign Bribery Case in History", en *Justice News*, Washington, December 21, <https://www.justice.gov/opa/pr/odebrecht-and-braskem-plead-guilty-and-agree-pay-least-35-billion-global-penalties-resolve>, 31-07-2020.
- Transparency International (2009), "Guía de lenguaje claro sobre lucha contra la corrupción", Berlín, Transparency International, <https://transparencia.org.es/wp-content/uploads/2014/10/Gu%C3%ADa-de-lenguaje-claro-sobre-lucha-contra-la-corrupci%C3%B3n.pdf>.
- \_\_\_\_\_ (2020), "Corruption Perceptions Index 2019", Berlin, Transparency International, [https://images.transparencymagazine.org/images/2019\\_CPI\\_Report\\_EN\\_200331\\_141425.pdf](https://images.transparencymagazine.org/images/2019_CPI_Report_EN_200331_141425.pdf).
- \_\_\_\_\_ (s.f), "Corruption Perceptions Index", Berlin, Transparency International, <https://www.transparency.org/en/cpi>, 31-07-2020.
- World Bank (s.f.), "Worldwide Governance Indicators", Washington, World Bank, <http://info.worldbank.org/governance/wgi/>, 31-07-2020.
- World Justice Project (2020), "Índice de Estado de Derecho 2020", Washington, World Justice Project, <https://worldjusticeproject.org/sites/default/files/documents/WJP-Global-ROLI-Spanish.pdf>.