



# **Inversión pública y derechos colectivos: el caso del tranvía cruceño**

Fernando Prado Salmon

Santa Cruz, 11 de mayo de 2016

# La tesis central

- Vamos a presentar un ejemplo de cómo está funcionando la inversión pública.

## Sostenemos que:

- La eliminación de la institucionalidad republicana y las leyes de control, llevan inexorablemente a la macrocorrupción generalizada.
- Una vez que los mecanismos de corrupción funcionan, se abren las puertas al invento de proyectos faraónicos inútiles pero que generan millones y millones de ganancias ilícitas que ya no respetan ni siquiera las formas.
- Desaparecen los derechos colectivos.

# El resultado: se gobierna.....

- Sin planificación. Es la primera víctima.
- Sin respeto a los presupuestos
- Sin los estudios previos que ya eran norma (preinversión, inversión, factibilidad, etc)
- Sin licitación pública
- Atropellando las competencias de los niveles de gobierno
- Sin participación ciudadana en la definición de prioridades.
- Las autoridades se convierten en “inauguradoras de obras” como única actividad.

# El tranvia cruceño como ejemplo de un modo de gobernar

- El transporte público es una competencia exclusiva del gobierno municipal.
- Gobierno central aprovecha de la incapacidad de un gobierno local no para ayudarlo a cumplir con su tarea, sino para arrebatarse la competencia y recoger réditos políticos y económicos de esa falencia.
- El resultado es la paulatina desaparición de la autonomía en este caso municipal, la participación ciudadana y la desinstitucionalización del país.
- Este resultado es muy coherente con la verdadera esencia centralista del régimen, al que no le interesa el desarrollo de los otros niveles de gobierno.
- El estrangulamiento de los gobiernos departamentales es otro capítulo de esa visión.

# Los problemas del transporte público cruceño

- El transporte publico **lo prestan privados**, en un marco de **informalidad**: sin licitación ni concesión, sin contrato, sin personal asalariado, sin rutas razonables y sin los vehiculos apropiados.
- **Los gobiernos municipales** efectivamente **no están enfrentando el tema** por incapacidad y cálculos políticos. Estan ausentes.
- **La población** sufre en silencio este vacío de gestión.
- Estan dadas las condiciones para la llegada del **depredador**

# Algunos datos de la situación

- La superficie urbana a servir es de. **26.000 has.**
- Existen **129 líneas** que atraviesan el centro y prosiguen hasta el otro extremo. Todas ellas pasan por los mismos lugares.
- Cada línea es un **feudo** y tiene un enorme valor económico
- Son mas de **7.000 micros**, mas una cantidad desconocida de **trufis y minibuses** de servicio metropolitano que se entremezclan.
- **Los choferes** trabajan a destajo, no se cumple la ley del trabajo.
- Las **líneas no** estan **interconectadas**, por lo que la gente paga mas de un pasaje

## Las 129 líneas de transporte público

La situación del transporte público es dramática y causa enormes perjuicios económicos, ambientales y de seguridad ciudadana.

Frente a esa falencia, no hay respuestas municipales....



# Aparece Evo Morales con su tranvia

- Como resultado de un viaje a Europa, el presidente aparece presentando un proyecto **llave en mano** ya **definido en su monto, tipo de vehiculo y trazados**.
- **No existen estudios previos**, no hay un diagnóstico del conflictivo transporte público para saber con seriedad cuales los problemas y cuales las posibles soluciones.
- No hay ningún dato sobre **la factibilidad** de lo que se compra llave en mano.
- entonces, ¿cómo puede haber ya un contrato y una inversion tan definida?
- Obviamente **tampoco hay licitación pública**.



# ¿para que perder el tiempo?

“Se ha optado por la adjudicación directa en lugar de una licitación, para no retrasar la ejecución de la obra...”

Eso declaró textualmente el presidente quien viajó a Europa y allí, solo, definió a quien contratar, que contratar y por cuanto, y regresó con todo ya definido, raro, ¿no? No es así como funcionan los países serios

# ¿y el gobierno municipal?

- La noticia le cayó de sorpresa al **gobierno municipal**, pero lo acató de inmediato sin chistar, un poco por temor y otro poco por afinidad y similitud con los procedimientos locales.
- Puso a trabajar en el tema a la secretaria de acción vecinal (¿?)
- **La sociedad civil**, ya acostumbrada a estos procedimientos irregulares, no reacciona, y mas bien **“agradece”** el regalo del presidente. No sabe que parte del crédito se pagará con su plata.

# Características del proyecto

- Sistema de tranvías sin mayores detalles.
- **1ª etapa: 732 millones de U\$**, comprende 35 km. de línea, a 20 millones por km. y 16 terminales a 2 millones de U\$ por terminal (?)
- Comprende tres tramos totalmente desconectados entre si, de manera que no forman red ni sistema.
- No considera el ámbito metropolitano ni la realidad existente..

# Características del proyecto

- **2ª etapa: 940 millones de U\$,** comprende 47 km de vía, a 20 millones por km, con 15 terminales a 2 millones de U\$ cada una.
- Comprende 6 tramos que se conectan al 4º anillo.
- Aún en sus dos etapas, la cobertura de este sistema no alcanza ni al 30% de las necesidades de la población.

# Los terroríficos totales

TRAMOS	COSTO	COSTO/KM	TERMINALES	KILOM.
Tramo urbano 1	732 millones de dólares	20 millones de U\$ por km.	16, a 2 millones cada una	35 km..
Tramo urbano 2	940 millones	20 millones de U\$ por km.	15, a 2 millones cada una	47 km.
<b>TOTAL URBANO</b>	<b>1.672 millones U\$</b>		<b>64 millones</b>	82 km.
Metropolitano Montero Santa Cruz	<b>750 millones de U\$</b>			
El total entre tranvía urbano y tren metropolitano es de 2.422 millones de U\$				


# Comienza la etapa del tranvía en la urbe

La municipalidad tiene previsto instalar una red de trenes urbanos por un monto de \$us 1.702,8 millones, a ello se sumarán los \$us 750 millones del tren metropolitano

- Primera etapa**
- Tramo 1**   
Av. 2º anillo  
7,5 km  
5 Terminales
  - Tramo 2**   
Av. 4º anillo  
14 km  
8 Terminales
  - Tramo 3**   
Av. Mutualista  
13,5 km  
3 Terminales

**Presupuesto, primera etapa**

35 KM  
20.000.000 \$us por km  
\$us. 700.000.000  
18 Terminales  
\$us. 32.800.000  
Total \$us. 732.800.000

 Terminales



**Presupuesto, segunda etapa**

47 KM 20.000.000 \$us por km  
\$us. 940.000.000  
15 Terminales \$us. 30.000.000  
Total \$us. 970.000.000

## Segunda etapa

Se inicia en el cuarto anillo

- Tramo 4**   
Av. Cristo Redentor  
10 km  
3 Terminales
- Tramo 5**   
Av. Virgen de Cotoca  
8 km  
3 Terminales
- Tramo 6**   
Av. Tres Pasos al Frente  
7 km  
2 Terminales
- Tramo 7**   
Av. San Aurelio  
11 km  
3 Terminales
- Tramo 8**   
Av. Santos Dumont  
5 km  
2 Terminales
- Tramo 9**   
Doble vía a La Guardia  
6 km  
2 Terminales



# Se comprueba el “modus operandi” allá y acá.....

- Los proyectos salen “de la manga” sin que nadie los haya pedido y sin que estén en **ningún plan** serio
- En muchos casos **no están presupuestados**, pero los recursos (o los créditos) aparecen misteriosamente, mientras que para otras necesidades “no hay plata”
- Normalmente **no existen estudios** que los respalden
- Son **llave en mano y sin licitación**
- A simple cálculo, **no son económicamente sostenibles**

# Otro Plan de transporte público metropolitano

- Paralelamente al regalo presidencial, la Gobernación avanza en el tema del transporte público metropolitano en contacto con Japón.
- JICA elabora para la gobernación **un plan metropolitano de tráfico y transporte público**, de 4 millones de U\$,
- JICA presentóya su primer informe de avance.
- Y ahora, ¿qué hacemos? ¿cuál tiene la prioridad? ¿cuál es mas lógico como procedimiento? ¿cuál creen uds. que avanzará mas rápido, aunque no mejor?
- Los señores de JICA no acaban de entender esta situación. Dicen no haber visto nunca así.



# Otras perlitas cruceñas sobre el tema

- 1. Concentración de megaproyectos en la zona norte:
- la avenida G77 de mas de 15 km. “para la venida de los presidentes” (poquísimos vinieron)
- Una segunda carretera al norte (Warnes)
- 5 pasos a desnivel
- El edificio municipal en un parque urbano.
- El cambódromo de 4 km. de largo

El norte y noroeste concentra el 80% de la inv. en construcciones. Urubó concentra el 28.40%

En los barrios populares del sur este y sud oeste las inv. en construcciones alcanzan apenas el 0.65% del total

### Dónde se construye más en Santa Cruz

Zonas	Mt <sup>2</sup>	%
Norte	696.340,00	34,00
Noroeste	311.295,00	15,20
Noreste	8.690,00	0,42
Casco viejo	87.646,00	4,28
Sur	185.741,00	9,56
Sureste	5.350,00	0,26
Suroeste	7.070,00	0,35
Este	70.890,00	3,46
Oeste	123.478,00	6,03
Urubó	540.590,00	26,40
Total m2	2.047.980,00	

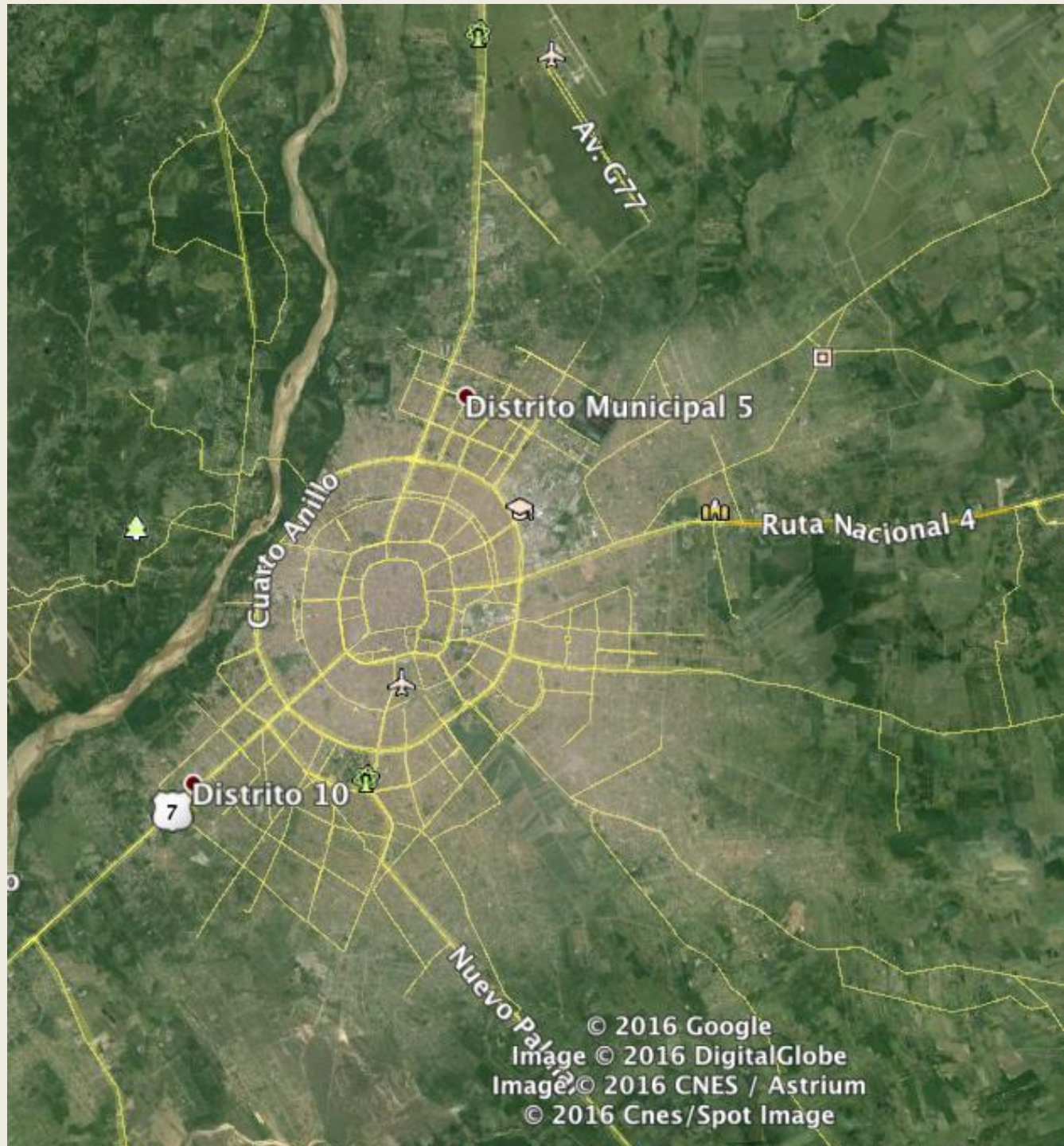
Fuente: Cámara de la construcción

# Una triste conclusión

## La inversión pública en las ciudades, expresada en megaobras:

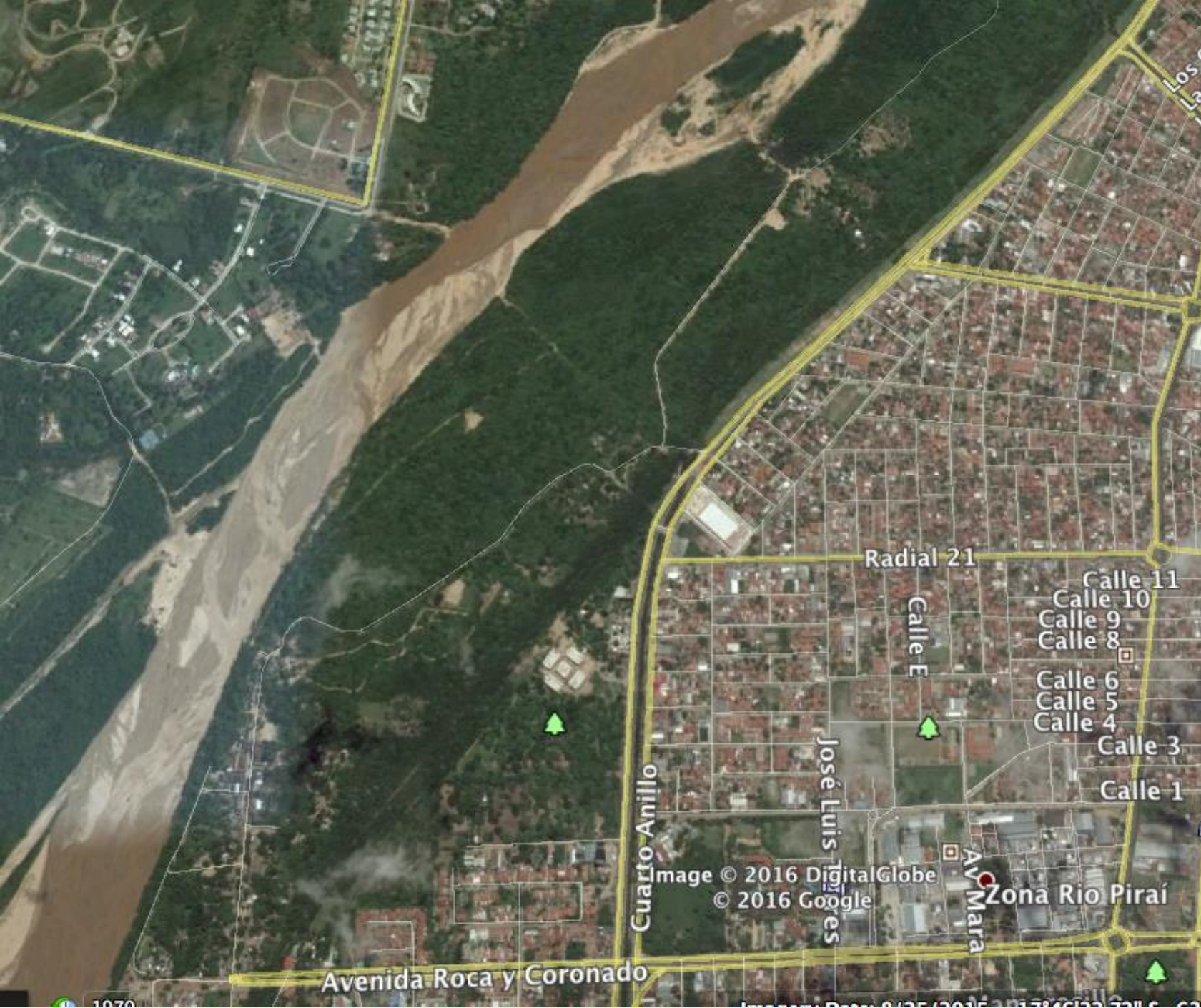
- No responde a planificación ni priorización alguna
- Es una forma de corrupción y de derroche de los recursos públicos, pues no respeta procedimientos ni necesidades
- Infla los precios de la tierra urbana y potencia al capital inmobiliario.
- Consolida la especulación del suelo y la vivienda,
- Rechaza el control social y la participación ciudadana
- Acentúa la injusticia y la segregación socioespacial de la ciudad y tiene una marcada preferencia por agradar a las clases sociales acomodadas.
- El gusto por las “grandes obras” es típico de autoridades megalómanas y autoritarias





© 2016 Google  
Image © 2016 DigitalGlobe  
Image © 2016 CNES / Astrium  
© 2016 Cnes/Spot Image





Gracias