

Edgar Balsells Conde ◀ Un teleférico sobre la Roosevelt: el último proyecto de la era Arzú



Perspectiva

Un teleférico sobre la Roosevelt: el último proyecto de la era Arzú

Edgar Balsells Conde

Área Socioeconómica / IPNUSAC

Resumen

A partir de la publicación del Acuerdo COM-01-2021 de la Municipalidad de Guatemala, efectuada en el *Diario de Centro América* el 29 de enero del presente año se formalizó expresamente el marco regulatorio del proyecto denominado *Sistema AeroMetro Fase I*, que contiene elementos interesantes para el estudio de la inversión pública actual y la forma cómo la municipalidad más compleja del país se ha organizado para, inicialmente, firmar un convenio con la Municipalidad de Mixco, formular una factibilidad del proyecto (aún muy discutible en su nivel de maduración) elaborar bases técnicas y lanzar un proceso solicitatorio, adjudicándolo a un conglomerado de operadores y constructores inmobiliarios locales, mas no operadores de tecnología con conocimiento a fondo de la sofisticada armazón y lógica del transporte colectivo y de los intereses del consumidor, su seguridad y cuidado del bolsillo en estos aspectos. El análisis acude a importante información técnica aportada por investigaciones provenientes del CEUR-USAC, que es un tanque de pensamiento con amplia experiencia en urbanismo y planificación territorial.

Palabras clave

Inversión pública, formulación y evaluación de proyectos, urbanismo, transporte colectivo, operadores de tecnología.

Edgar Balsells Conde ◀ Un teleférico sobre la Roosevelt: el último proyecto de la era Arzú

Abstract

As of the publication of Agreement COM-01-2021 of the Municipality of Guatemala, made in the *Diario de Centro América* on January 29 of this year, the regulatory framework of the project called AeroMetro System Phase I is more expressly formalized, which contains elements interesting for the study of current public investment and the way in which the most complex municipality in the country has organized itself to initially sign an agreement with the Municipality of Mixco, formulate a feasibility of the project (still highly debatable at its level of maturity) prepare technical bases and launch a bidding process, awarding it to a conglomerate of local real estate operators and builders, but not technology operators with in-depth knowledge of the sophisticated framework and logic of collective transport and the interests of the consumer, their safety and care of the pocket in these respects. The analysis uses important technical information provided by research from CEUR-USAC, which is a think tank with extensive experience in urban planning and territorial planning.

Keywords

Public investment, Formulation and evaluation of projects, town planning, collective transport, technology operators.

El acuerdo 01-2021 del Concejo Municipal capitalino

Con fecha del viernes 29 de enero de 2021 es publicado en el *Diario de Centroamérica* el acuerdo indicado, sustentado jurídicamente por dictados constitucionales, el que se ampara en diversos artículos del Código Municipal que facultan a los municipios a promover toda clase de actividades económicas, sociales, culturales, ambientales destinadas a brindar servicios que mejoren la calidad de vida del vecino. Y en este caso los considerandos del acuerdo sustentan un proyecto vinculado al transporte público urbano, colectivo y masivo de pasajeros y carga y sus terminales locales.

Se inician así los considerandos de un proyecto muy singular para el área metropolitana, referente al transporte de personas por cable aéreo tipo teleférico, invocando

a la vez la presencia de una tecnología amigable con el medio ambiente, según los concejales ciudadanos.

Edgar Balsells Conde ◀ Un teleférico sobre la Roosevelt: el último proyecto de la era Arzú

Otro considerando menciona un convenio de cooperación intermunicipal, en este caso suscrito con la Municipalidad de Mixco, en el cual se conviene la concesión a terceros de un servicio de transporte que se regula en el acuerdo.

Ello nos recuerda una prescripción expresa de la Constitución Política, ignorada por alcaldes y diputados, cual es la creación del Distrito Metropolitano, que habría de regularse bajo una ley específica. Los criterios de balcanización municipal y los feudos y cacicazgos han impedido lo anterior, derivando, entre otros factores, en el mantenimiento de costosísimas burocracias directivas y decisoriales que, en casos penales recientes observados en Chinautla, nos muestran la colusión de intereses de todo corte y la baja calidad del gasto público municipal.

El reglamento tiene 22 títulos, que van desde el control del funcionamiento y prestación del servicio concesionado hasta los clásicos temas de faltas y sanciones del concesionario, las fianzas y los seguros, las condiciones económicas de la conexión, las regulaciones a los usuarios, y otras disposiciones no menos importantes.

El proyecto, visto desde Mixco y el occidente de la ciudad, como área dormitorio, tiene un eje que viene desde Molino de las Flores hasta el Trébol, con una distancia estimada de 6.8 kms, lógicamente con tramos circunscritos a ambas jurisdicciones y mayoritariamente pertenecientes a la ciudad de Guatemala.

Luego se tiene el eje Trébol-Montúfar, de únicamente 2.1 kms, observándose ya sobre la 12 calle, zona 9, una serie de excavaciones y cambios del paso de peatones, que obligan a pensar cómo cualquier concesión de operación de tecnología implica también una serie de inversiones colaterales, que son efectuadas con fondos propios, y que debieran ser adecuadamente incorporadas en los estudios de factibilidad y, por supuesto, en las evaluaciones de la inversión pública, bajo el marco que en diferentes propuestas de IPNUSAC hemos focalizado en la necesidad de focalizar en el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP).

El proyecto cuenta con dos componentes más: Centra-Occidente y transformación de 20,000 metros cuadrados de espacio público. El primero tiene que ver con las conexiones típicas de cualquier



Edgar Balsells Conde ◀ **Un teleférico sobre la Roosevelt: el último proyecto de la era Arzú**

sistema de su tipo, vinculando terminales de transporte principalmente extraurbano que viene de occidente, subrayando nosotros que San Lucas Sacatepéquez, Chimaltenango y jurisdicciones circundantes son dos asentamientos humanos ya absorbidos por el área metropolitana como su zona de influencia.

La concesión municipal como figura central

El contrato de concesión es un instrumento legal suscrito entre la Municipalidad de Guatemala (entidad concedente) y el concesionario y está amparado en los instrumentos legales siguientes: la Constitución Política de la República de Guatemala, el Código Municipal, la Ley de Contrataciones del Estado y su reglamento, y se aclara que se incorporará cualquier otra normativa referente a la figura de la concesión.

Además, se incorporan una serie de consideraciones en referencia a un tema que ha sido polémico a través de figuras como la de la concesión a Marnhos (autopista Palín-Escuintla) y las regalías de concesiones mineras y petroleras: las *Contribuciones Municipales*,

consideradas éstas como el importe en especie y en dinero que la concedente y la Municipalidad de Mixco recibirán del concesionario durante el plazo de la concesión que, de acuerdo con el máximo contemplado por la Ley de Contrataciones del Estado, es de veinticinco años.

La disposición prescribe lo siguiente: *"Dos porcentajes que se aplican sobre toda la facturación que efectúe el concesionario por las actividades que realice, calculado sobre todos los ingresos brutos y expresados en quetzales, en la forma establecida en el contrato de concesión"*. A nuestro juicio el artículo está mal redactado. Al escudriñar en el proyecto de contrato, porque el contrato definitivo no se encuentra por ninguna parte, se observa que la propuesta de contribución municipal sería del 3 por ciento sobre los ingresos brutos, más una oferta adicional que debiera provenir de un concurso licitatorio, que incentive con más puntos al concesionario que ofrezca más regalía; sin embargo, al final la licitación incluyó tan sólo a un conglomerado de empresas guatemaltecas con poca experiencia en el tema, que se acompañan de un operador de tecnología conocedor de estos temas. Bien

Edgar Balsells Conde ◀ Un teleférico sobre la Roosevelt: el último proyecto de la era Arzú

cabría desde ya una inspección ambiciosa y bien focalizada por parte de la SAT y la Contraloría de Cuentas de la Nación.

Cabe agregar que se crea un cuerpo de inspección que tendría la responsabilidad de regular la buena marcha de la concesión, por lo que las dos municipalidades incurren en una serie de costos como lo son la creación de una nueva oficina de Inspección Municipal del Sistema Aerómetro, compuesta por un Coordinador Ejecutivo y delegados en diferentes ámbitos técnicos. Se establece que este nuevo cuerpo burocrático no podrá sobrepasar las nueve personas.

Ahora bien, puesto que no se acude a ANADIE, ni a la figura típica configurada en la Ley de Contrataciones del Estado, sino a generalidades autonómicas soportadas y amparadas por el Código Municipal, subyace en todas estas operaciones el que llamaremos el “*Modelo Arzú*”, muy propio de la década de los noventa: de las privatizaciones y de los usufructos onerosos, de la regulación mínima, de las amplias relaciones con el capital corporativo privado, y diferentes configuraciones que hemos estudiado, siendo recomendable

releer nuestro artículo en esta colección de revistas titulado “El Estado fragmentado y sus inspiradores”. (Balsells, 2016)

En tal artículo mostramos que las ideas predominantes de proyectos de este corte datan de los años noventa, cuando reinaba la *Reaganomics* y el denominado *Consenso de Washington*. Se buscaba así la desregulación de la mayoría de precios, con el objeto de mejorar la asignación de factores. Y es que como la *Reaganomics* se basa en la denominada “*Economía de la oferta*”, el estímulo a la inversión privada deviene también de las rebajas impositivas, y en tal caso se busca en este proyecto, por medio del concesionamiento privado una financiación también privada, que está asegurada con proyectos a escala masiva como lo es el transporte colectivo de pasajeros, frente al desorden de la importación de automóviles incluso obsoletos en otras latitudes y el congestionamiento del tráfico, y la prisa del vecino por acudir a los centros de trabajo, que en un estudio del Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEUR) cuyos hallazgos se presentan aquí, nos muestra los flujos y reflujos de los vecinos por movilizarse hacia las zonas urbanas productoras de

Edgar Balsells Conde ◀ Un teleférico sobre la Roosevelt: el último proyecto de la era Arzú

los puestos de trabajo de la era moderna.

Hoy, el denominado *Consenso de Washington* acusa niveles altos de decadencia, aun cuando el péndulo de la historia sigue su dinámica y en la reciente era Trump diversas ideas de tal corte reaparecieron en el escenario, al igual que en Inglaterra y la Unión Europea; sin embargo, la pandemia y sus secuelas, así como la llegada de Joe Biden y los demócratas están vislumbrando de nuevos cambios importantes en función de un dirigismo estatal más expreso, en convivencia con ideas neokeynesianas renovadas, y la gradual aparición de ideas incluso afines a la denominada Teoría Monetaria Moderna (MMT), que buscan un apoyo monetario a la política fiscal, al contrario de lo que practica como credo el Banco de Guatemala.

Continuando con el análisis del reglamento, comenzamos a encontrar una contradicción importante si buscamos un Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) tal y como está reglamentado por SEGEPLAN, y mucho más con respecto a su conceptualización moderna en esta etapa *post Consenso de Washington*.

Nos referimos así al polémico Título IV del reglamento: *Desarrollo de la Etapa de Construcción*. El mismo contiene el Artículo 17, que se refiere al desarrollo de estudios y diseños. Y es que el reglamento sale a la vida pública luego de haber sido otorgada la concesión a un conglomerado privado, encabezado por la empresa inmobiliaria del Grupo Botrán, de nombre comercial Victoria, sin que aún se tengan bien definidos ni madurados los estudios de factibilidad técnica, pues al revisar el estudio de factibilidad que aparece en la bibliografía, es ante todo un perfil de proyecto o plan de negocios, mas no una factibilidad que cumpla con los requisitos establecidos en el SNIP, ni por las abundantes guías distribuidas por SEGEPLAN a los alcaldes del país.

Es decir, factibilidad técnica que incide en el componente económico, y la construcción, mantenimiento y operación serán diseñados y manejados por el mismo grupo, tema éste que no refleja una manera muy ortodoxa de ejecutar inversión pública, tal y como lo recomiendan los manuales, incluso los más neoclásicos, al más claro estilo de los Chicago boys chilenos, sobre la formulación y evaluación de

Edgar Balsells Conde ◀ Un teleférico sobre la Roosevelt: el último proyecto de la era Arzú

proyectos.

Y prescribe el citado cuerpo regulatorio que esta primera fase finaliza cuando se autoriza la puesta en servicio provisional de las obras del Sistema AeroMetro, en donde la oficina técnica que se menciona supra debiera estar funcionando con personal independiente y de una calidad técnica excepcional.

Imaginamos que los altos decisores de la municipalidad capitalina justifican en el articulado esta idea de unir factibilidad y construcción al hecho de que las especificaciones técnicas están muy bien trazadas en las bases de licitación y en el contrato respectivo; sin embargo, ello no es suficiente a nuestro juicio, para concluir que en un sistema de inversión pública los operadores de tecnología y los constructores implementadores debieran ser personajes diferentes de los formuladores del proyecto y, por supuesto, de los supervisores.

En diversas municipalidades del país, como ha sido el caso incluso criminal de Chinautla, se ha evidenciado por el Ministerio Público y las cortes del país que todos los actores son la misma cosa, constituyendo así una *melange* de intereses coludidos.

Es por ello que, incluso por temas de transparencia, la tecnocracia tiene su caja de herramientas que debe irse consolidando a raíz de corregir numerosas desviaciones que derivan en extracciones impunes al bolsillo del consumidor necesitado, en este caso de movilidad urbana.

El Artículo 17 prevé, asimismo, una serie de inconvenientes y modificaciones que ocurran durante las actividades del diseño ingenieril, siendo vitales aquí las relaciones entre el conglomerado concesionario y la denominada en el reglamento: *Inspección* que, intuimos, se refiere a la oficina bien formada e independiente, con modernas herramientas tecnológicas, con un máximo de nueve individuos.

No pretendemos aquí efectuar un acucioso y extenso análisis formal del reglamento, más bien es una primera aproximación a un proyecto de coyuntura que debe estudiarse, para replicarse o corregirse, que entendemos resulta controversial a raíz del análisis de expertos independientes e investigadores de la Universidad de San Carlos, del Colegio de Arquitectos y otros centros de la comunidad epistémica vinculada a los proyectos y la inversión pública

Edgar Balsells Conde ◀ Un teleférico sobre la Roosevelt: el último proyecto de la era Arzú

y la privada, y especialmente al tema de planificación urbana.

Lo cierto es que los veinticinco años de concesión inician con una factibilidad que no se tiene aún madurada, y luego vienen las fases de: operación, explotación, administración, mantenimiento, conservación y mejoras para el mantenimiento eficaz y la prestación eficiente de los servicios del Sistema AeroMetro, así como la finalización y liquidación de la concesión y sus fases posteriores.

A raíz de estas últimas fases, nuestra experiencia en la intervención de FEGUA durante el gobierno de Ramiro De León Carpio, nos indica que las fases terminales de concesión son determinantes en términos de inspección y mantenimiento, dado que la formulación de proyectos de inversión en un mundo ligado con la cuarta revolución industrial debe prever adecuadamente los ciclos de vida de industrias y empresas, teniendo en cuenta el vertiginoso desarrollo de nuevas tecnologías.

En el caso de FEGUA, por ejemplo, el régimen de Estrada Cabrera le otorgó a la IRCA una concesión por 50 años, que en el gobierno del general Carlos Arana finalizó con un equipo com-

pletamente vetusto y obsoleto. La rehabilitación del ferrocarril, aún hoy, enfrenta sus bemoles, cuando el BCIE, contando con la cooperación coreana, se apresta a elaborar una nueva, de tantas factibilidades inciertas, para rehabilitar el ferrocarril de carga, o bien de personas. Incertidumbre derivada de que, por ejemplo, en la propia ruta metropolitana del ferrocarril se han efectuado invasiones y alteraciones al derecho de vía, tanto por pobladores informales como por proyectos corporativos muy bien identificados, tal es el caso de importantes inversiones comerciales en el trayecto de la avenida Petapa, que debieran ser muy bien dictaminadas o impedidas por la Procuraduría General de la Nación.

La opinión del CEUR y una investigación oportuna

A mediados el año pasado el prolífico investigador del CEUR, Luis Rafael Valladares Vielman publicó el libro *Buses, trenes o cabinas: movilidad y transporte en la ciudad de Guatemala*. El libro es parte de las publicaciones de tal centro de pensamiento carolingio, que se dedica a la investigación científica en el

Edgar Balsells Conde ◀ Un teleférico sobre la Roosevelt: el último proyecto de la era Arzú

campo de los problemas del ámbito urbano y regional, con el fin de promover el conocimiento de la realidad nacional. Así es que entre el IPNUSAC, el CEUR y la DIGI se conforma un primer anillo de investigación y relaciones de comunidad epistémica, para entender e interpretar la realidad nacional y la coyuntura, así como brindar y aportar soluciones a la compleja problemática del país.

Valladares acierta al decir que “ha existido un desacoplamiento entre los intereses del urbanista y las soluciones incompletas parciales que se han realizado” (p. 28). Se requiere así de visualizaciones holísticas, siendo el planteamiento teórico-metodológico de lo integral y sistémico el que hemos resaltado siempre al poner en un primer plano el denominado SNIP, con una visión territorial por supuesto.

En el área metropolitana de la ciudad de Guatemala el tema del congestionamiento vehicular se constituye en uno de los grandes dolores de cabeza, que no sólo afecta la productividad del trabajo y del capital, sino la salud de los vecinos, siendo uno de los factores causantes del sedentarismo, la pérdida de sueño, las angustias y males mayores vinculados con el síndrome metabólico. La foto de la calle Martí ilustra esa pesadilla, ya que tal arteria es un lazo conector de primer orden en términos, por ejemplo, del transporte de carga que busca la interconexión, a manera de canal seco entre las costas del Atlántico y el Pacífico, siendo entonces el anillo periférico hasta la entradas hacia la calzada Aguilar Batres una real pesadilla para la movilidad urbana.

Edgar Balsells Conde ◀ Un teleférico sobre la Roosevelt: el último proyecto de la era Arzú

Fotografía 1.
Congestionamiento de la calle
Martí, hacia el nororiente



Foto Rafael Valladares, op. cit p.35

Nótese ahora en la siguiente foto el peso del transporte pesado en la misma ubicación de calle Martí, en su ingreso desde el nororiente.

Fotografía 2.
Transporte pesado sobre la calle
Martí



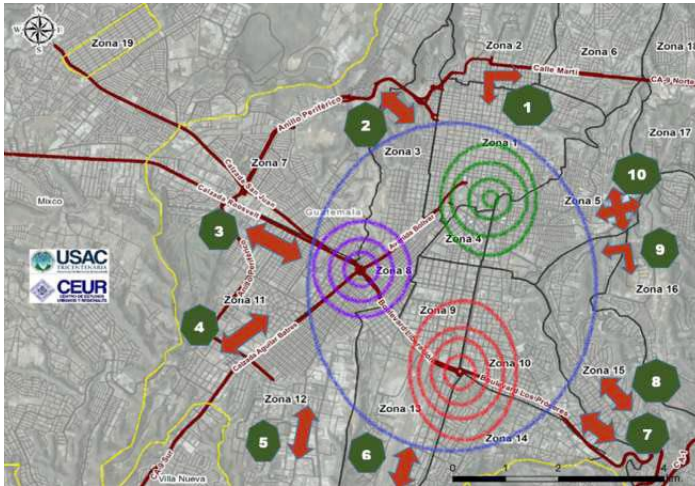
Foto: Rafael Valladares, op. cit. p. 37

Como muy bien lo relata Valladares, en la lucha por un trabajo digno el vecino metropolitano y de sus ciudades dormitorio batalla diariamente por dirigirse a la zona exclusiva de los empleos mejor remunerados, en donde están los cuarteles generales de la actividad financiera, de mercadeo y comercial de los grupos corporativos más importantes del país:

Edgar Balsells Conde ◀ Un teleférico sobre la Roosevelt: el último proyecto de la era Arzú

Ilustración 1.

Focalización del área metropolitana de atracción de empleos y movilidad laboral



Fuente: Rafael Valladares, op. cit. p.55.

La investigación citada efectúa comparaciones diversas entre tres opciones sobre las cuales la municipalidad capitalina, ANADIE y algunos proyectos financiados por la cooperación técnica internacional han mostrado algunos avances: trenes, buses y cabinas, siendo estas últimas las correspondientes a la modalidad que aquí focalizamos como AeroMetro.

La escogencia de las opciones depende de diversos factores, entre los cuales están los accidentes geográficos, las características geológicas y de ubicación de los

asentamientos humanos, así como los niveles de ingreso y, en esta etapa especial de la humanidad, la necesidad de evitar el contacto físico y las ordenanzas de jurisdicciones diversas frente a la pandemia.

En el caso de los teleféricos su velocidad promedio, a nivel regional, se ubica en alrededor de 16 Km/hora, bastante inferior a las opciones por tren subterráneo y otras tipo MetroRiel.

En relación con los impactos tarifarios sobre el consumidor, en

Edgar Balsells Conde ◀ **Un teleférico sobre la Roosevelt: el último proyecto de la era Arzú**

las tablas comparativas se muestra que la mayor es la correspondiente al tren pesado, pero éste tiene una mayor durabilidad con respecto a los otros sistemas. Adicionalmente, los trenes y los teleféricos son los que muestran un ciclo de mayor duración de diseño y construcción y precisan de infraestructura especial, en función de variables geológicas, geográficas y topográficas (Valladares, 2020, p. 81).

Ahora bien, acudiendo a la opinión técnica que resulta vital para caracterizar un proyecto, siendo de gran ayuda el estudio que venimos citando, en lo específico al transporte por cabinas se menciona que tal solución ha sido introducida con relativo éxito en geografías como la boliviana, principalmente en la interacción y movilidad entre El Alto boliviano y el área metropolitana de La Paz (fotografía 3).

Fotografía 3.

Línea Roja del Sistema de Teleférico entre El Alto y La Paz, Estado Plurinacional de Bolivia



Fuente: Suárez & Serebrisky, 2017, tomada de Valladares, 2020, p. 107.

Edgar Balsells Conde ◀ Un teleférico sobre la Roosevelt: el último proyecto de la era Arzú

Pero en espacios que tienen una característica isotrópica (Valladares, 2020, p. 105) —es decir con las mismas propiedades en todas las dimensiones, en los alrededores de la calzada Roosevelt— sin pendientes pronunciadas o barrancos, no resulta recomendable esta modalidad de transporte. Conociendo la topografía del valle del área metropolitana, en la comunicación de asentamientos entre barrancos sería entonces más conveniente el uso del teleférico, más no sobre la Roosevelt.

Otra desventaja que tiene el proyecto que se analiza, aparte de su lento transitar, es que obliga al usuario a trasbordos en un alto nivel de probabilidad, tanto desde los asentamientos dormitorio del occidente, como en el lugar de finalización en donde está planteado un gran centro de interconexión, localizado en la plazuela España, en donde desde hace varios años se vienen observando modificaciones urbanas importantes, como también a lo largo de la 12 calle de la zona 9 capitalina.

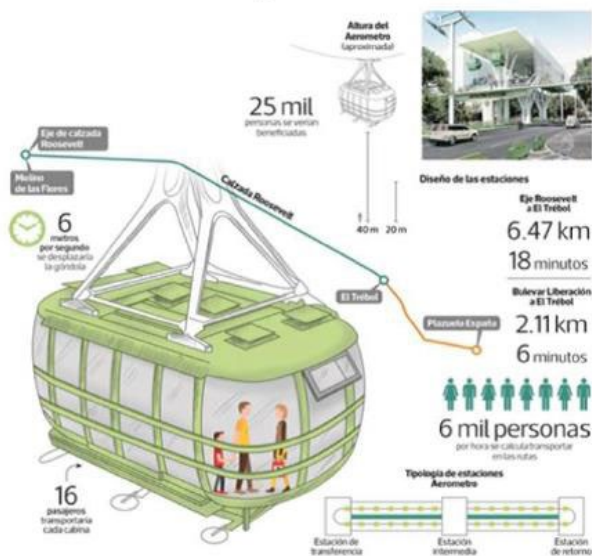
Un dictamen concluyente de Valladares, en relación con las características técnicas del proyecto por cabinas amparado en el reglamento que se estudia al principio, asevera que si bien el costo de implementación es más bajo con respecto a los trenes, es en la cantidad de pasajeros, y el tiempo de movilización en donde se observan los mayores inconvenientes.

Los números apuntan a una cantidad de traslado de 96 mil personas por día, mientras el Transmetro lo hace con 240 mil y un Metro lo haría con más de medio millón diario. Los costos del pasaje no se tienen claro, pero según las noticias se ubican en alrededor de Q5.00 en un medio que sirve con alta probabilidad para la mayoría de usuarios de alimentador de otros sistemas.

Una ilustración de la cabina del teleférico, promovida en los estudios iniciales de la denominada factibilidad es la siguiente, según la misma fuente utilizada de Valladares:

Edgar Balsells Conde ◀ Un teleférico sobre la Roosevelt: el último proyecto de la era Arzú

Ilustración 2. Cabina del teleférico



Fuente: Información de la Municipalidad en: <https://www.prensalibre.com/ciudades/guatemala-ciudades/comuna-confirma-construccion-del-aerometro-en-la-roosevelt/>

A manera de conclusión comentada, condimentada con doxa

Como suele suceder con el sistema municipal guatemalteco, en la medida que está comandado por los grandes caciques primeramente metropolitanos y luego secundados por personajes muy conocidos, no precisamente por sus bondades, como los del nororiente y luego los que hoy cercan los territorios costeros y fronterizos desde Moyuta, Ocós

hacia el Usumacinta, entre otros, la obra municipal, si así puede llamársele a los proyectos aislados y sin sentido de planificación territorial, avanza a fuego lento unas veces y otras, como estrella fugaz.

Uno de los pocos fugaces, de características muy propias de la era Arzú es el AeroMetro, que se exhibe hoy a la luz pública en pleno, con la publicación en el *Diario de Centroamérica* del Acuerdo 01-2021, denominado Reglamento del Sistema AeroMetro

Edgar Balsells Conde ◀ Un teleférico sobre la Roosevelt: el último proyecto de la era Arzú

Fase I. El mismo se publica luego de haberse conocido de fecha reciente el otorgamiento de una concesión, con escaso concurso público, a un conglomerado privado de firmas constructoras inmobiliarias, encabezadas por las de un grupo corporativo de amplia raigambre licorera en su proceso primigenio de acumulación originaria del capital.

Luego de la vigencia del Transmetro, el AeroMetro es un segundo proyecto de *Tu-muni* en las fragmentadas versiones metropolitanas hacia un sistema de transporte colectivo, que hoy también transita por una variable adicional referente a la presencia de una pandemia de gran calado que aún no da visos de aminorarse, y que depende de la efectividad de inmunización que según los expertos llevaría cerca de siete años a nivel global, al ritmo de fabricación y distribución de la vacuna.

Bajo el amparo de reglamentaciones muy generales contenidas en el Código Municipal, sobre las concesiones a operadores de tecnología y constructores, *Tu-muni* ha tomado ventaja de la luna de miel que existió en años previos al fallecimiento de Álvaro Arzú, para la firma de un convenio con

Neto Bran, buscando el transporte de personas vía teleférico entre Molino de las Flores y una estación final en la Plazuela España, que al final de la etapa de construcción del proyecto ya aprobado por el Concejo Municipal se convertirá en un sistema de tránsito y confluencia bastante complejo. Y ello me lleva, luego de la opacidad en el ambiente de discusión pública vecinal a observar los grandes cambios que se vienen haciendo en la Plazuela España, con fondos propios y aportes constitucionales a Tu-muni, desde hace ya varios años, preparando el terreno para el AeroMetro. Así también los cambios a lo largo de la 12 calle de la zona 9.

Mucho que hablar, pero es preciso concluir para escudriñar con mayor detalle más adelante: algo que pongo en duda en el acuerdo es otorgarle al concesionario el diseño definitivo del proyecto (llamados en el acuerdo el desarrollo de estudios y diseño) que condiciona la factibilidad publicada y que tiene aún bajo nivel de maduración. Luego el concesionario se ocupará de todo lo demás. La teoría dice que tales actores deben ser diferentes, y además una tremenda independencia del inspector o supervisor.

Edgar Balsells Conde ◀ **Un teleférico sobre la Roosevelt: el último proyecto de la era Arzú**

Referencias bibliográficas

- Balsells, Edgar (2016) "El Estado Fragmentado y sus inspiradores", *Revista Análisis de la Realidad Nacional*, edición impresa No. 16, abril/junio de 2016, IPNUSAC, Universidad de San Carlos.
- Fontaine, Ernesto (2008) *Evaluación social de proyectos*. México: Pearson Educación de México S.A.
- Municipalidad de Guatemala (2016) Estudio de Factibilidad para transporte público por cable aéreo en la ciudad de Guatemala, Perfil del proyecto de AeroMetro Guatemala.
- Municipalidad de Guatemala, (2021) Acuerdo 01-2021, *Diario de Centroamérica*, 29 de enero.
- Suárez-Alemán, Ancor & Serebrinsky, Tomas (2017) *¿Los teleféricos como alternativa de transporte público urbano?, ahorro de tiempo en el sistema teleférico urbano más grande del mundo*, La Paz-El Alto. Banco Interamericano de Desarrollo / Departamento de Infraestructura.
- Valladares Vielman, Rafael (2020) *Buses, trenes o cabinas. Movilidad y transporte en la ciudad de Guatemala*. Guatemala: CEUR, Universidad de San Carlos de Guatemala.