

# SISTEMATIZACIÓN

DE INVESTIGACIONES PERIODÍSTICAS SOBRE CASOS PENALES  
DE CORRUPCIÓN PÚBLICA TRAMITADOS EN EL MINISTERIO  
PÚBLICO Y EL PODER JUDICIAL

**CASO METROBÚS:**  
“Investigación para identificar la percepción del  
impacto económico y social de las obras del Metrobús”

**Marta Benítez M.**  
Ex-Viceministra

**Eduardo Almeida**  
Ex-Representante del BID

**Ramón Jiménez Gaona**  
Ex-Ministro del MOPC

**Proyecto**  
“Más ciudadanía, menos corrupción”

### Publicado por la Fundación CIRD

**Dirección:** Ruy Díaz de Melgarejo 825, Asunción, Paraguay  
**Código Postal:** 001415  
**Correo electrónico:** [cird@cird.org.py](mailto:cird@cird.org.py)  
**Sitio web:** [www.cird.org.py](http://www.cird.org.py)

### Proyecto Más ciudadanía, menos corrupción

**Agustín Carrizosa**, Presidente Ejecutivo de la Fundación CIRD  
**Francisco Alcaraz**, Coordinador del Proyecto  
**Lissy Sánchez**, Especialista Financiera, Contratos y Sub Grants  
**Gabriela Arce**, Asistente Técnico General

### Equipo Técnico

**Ana Antúñez**, Sistematización  
**Sissi Isasi y Martín Gauto**, Diseño y Diagramación  
**Iván Valdez y Pao Carrizosa**, Fotografías

### Equipo Investigador

**Gabriela González Escalada**  
**Denisse Duarte**  
**Jessica Mendoza**  
**Leticia Ferro**  
**Nathalia Rojas**  
**Araceli Velázquez**

### Profesor de Metodología: Daniel Alfredo Pérez González

La Fundación CIRD y las organizaciones aliadas del Proyecto **Más ciudadanía, menos corrupción**, respetan rigurosamente el contenido de las 6 investigaciones periodísticas sobre casos penales de corrupción tramitados en el Ministerio Público y el Poder Judicial, que fueron realizadas por 30 periodistas en el marco del **Entrenamiento de Alto Nivel en Periodismo de Investigación**, desarrollado del 9 de agosto al 22 de noviembre de 2022, en la ciudad de Asunción de la República del Paraguay. La responsabilidad por el contenido del presente documento es exclusivamente del Equipo Investigador.

ISBN: 978-99925-256-5-4



# ÍNDICE

## 1- Resumen Ejecutivo

5

## 2- Reflexiones del Director Ejecutivo del CIRD y del Coordinador del Proyecto

8

## 3- Acerca del Entrenamiento de Alto Nivel en Periodismo de Investigación y Criterio de Selección de los periodistas

10

## 4- Algunos testimonios de los periodistas participantes

11

## 5- Breve reseña de los 6 casos de Investigación Periodística

13

## 6- Caso Metrobús

17

### 6.1. Equipo investigador y Profesor de Metodología

18

### 6.2. Introducción y Planteamiento del Problema

19

### 6.3. Objetivos de Investigación

20

### 6.4. Metodología de la Investigación

20

### 6.5. Antecedentes y Marco Legal

20

### 6.6. Resultados y Conclusiones

24

### 6.7. Recomendaciones

30

### 6.8. Referencias

31

**Ramón Jiménez Gaona**  
Ex-Ministro del MOPC

**Marta Benítez M.**

**Eduardo Almeida**  
Ex-Representante del BID

# RESUMEN EJECUTIVO

**ta Benítez M.**  
Ministro de Finanzas

**Marta Benítez M.**  
Ex-Viceministra

**Eduardo Almeida**  
Ex-Representante del BID

**Ramón Jiménez Gaona**  
Ex-Ministro del MOPC



Centro de Información  
y Recursos para el Desarrollo

**Ramón Jiménez Gaona**  
Ministro del MOPC

**Marta Benítez M.**  
Ministra de Finanzas

## RESUMEN EJECUTIVO

El Proyecto “Más ciudadanía, menos corrupción”, ejecutado por la Fundación CIRD, diseñó un programa curricular para el entrenamiento de alto nivel en periodismo de investigación de 24 periodistas profesionales y 6 alumnos del último año de la carrera de Ciencias de la Comunicación, durante el período comprendido entre el 9 de agosto al 22 de noviembre de 2022, en Asunción del Paraguay.

Para el efecto, fueron convocados 16 destacados académicos y profesionales de la Comunicación que expusieron sobre aspectos teóricos del periodismo investigativo, derecho y administración de Justicia, insertando a la par, ricas experiencias profesionales para contribuir con la formación de los alumnos. El plantel docente presentó además las tendencias actuales del periodismo de investigación y facilitó valiosas herramientas de consulta para los periodistas asistentes en el entrenamiento.

Como trabajo final los comunicadores realizaron una investigación en grupo de trabajo bajo la conducción metodológica de un docente universitario.

Teniendo en cuenta que, se tratan de casos ya publicados por medios de comunicación y que sirvieron de base para abrir procesos penales, aún en trámite en el Poder Judicial paraguayo, los periodistas escogieron una arista aún no explorada para enriquecer y actualizar dichas investigaciones.

En búsqueda de datos, los comunicadores consultaron expedientes judiciales, informaciones publicadas en medios y realizaron entrevistas con jueces, fiscales y afectados por los casos de corrupción en el Estado paraguayo.

Cada investigación presenta sus propios objetivos, metodología y conclusiones. Además, se incluye una serie de recomendaciones que invitan a la acción positiva, entre las que se destacan urgimientos a las autoridades judiciales para la definición de los casos estancados, diálogo con legisladores para impulsar iniciativas parlamentarias en procura de obtener normativas más actualizadas y acordes a las necesidades de los administradores de Justicia, así como los representantes de la sociedad (Fiscalía) para mejorar su desempeño ante el Poder Judicial.

A continuación, una reseña de los dos primeros casos de Estudio, cuyos hallazgos fueron expuestos en un evento público, realizado el 15 de diciembre, en un hotel céntrico de Asunción.

**En el Primer caso de Estudio** se escogió la obra de infraestructura vial emblema del Gobierno de Horacio Cartes, conocido como **Metrobús**. Durante el 2016, por el fallido proyecto vial de Asunción, el exministro del MOPC, Ramón Jiménez Gaona, la exviceministra de Finanzas, Marta Benítez Morínigo, y el exrepresentante del Banco Interamericano (BID) en Paraguay, Eduardo Almeida, fueron denunciados por el supuesto hecho de lesión de confianza por un valor superior a los US\$ 100 millones. La causa no fue impulsada a lo largo de estos años, por parte del Ministerio Público.

El grupo integrado por **las periodistas Gabriela González Escalada; Denisse Duarte; Jessica Mendoza; Leticia Ferro; Nathalia Rojas y Araceli Velázquez** identificó la percepción del impacto económico y social de las obras del Metrobús.

El 100 % de las personas entrevistadas durante el presente Estudio consideran que las obras del Metrobús dejaron cuantiosas pérdidas económicas y daños estructurales en la vía por la obra inconclusa del desagüe pluvial, que hasta hoy día, especialmente en los días de intensas precipitaciones ponen en peligro a los ciudadanos de a pie y a los que transitan en diversos medios de transporte.

La mayoría de los afectados reportan una caída de hasta el 80 % el nivel de ventas en comparación con las cifras registradas antes del inicio de obras, incluso algunos cerraron definitivamente sus negocios. Los daños irreparables son los casos de fallecimientos por infartos y depresión postraumáticas.

De igual modo, los compatriotas entrevistados sienten preocupación y miedo por el futuro económico y expresan frustración por haber sido olvidados por las autoridades y desconfianza hacia los candidatos a cargos políticos que los visitan con promesas de asistencia futura. Otro grupo de encuestados dice que perdieron ahorros de toda una vida porque gastaron para subsistir durante la construcción del metrobús y luego, sin tiempo para la reactivación económica sobrevinieron dos años de crisis general por la pandemia del coronavirus.

Los representantes del grupo de frentistas coinciden en expresar su disconformidad por el escaso resarcimiento económico recibido, unos Gs. 14 millones por comercio, y la falta de impulso en la investigación fiscal que conlleva a la impunidad y ausencia de Justicia, situación que les imposibilita presentar una demanda a nivel Internacional contra la firma constructora.

La recomendación posterior a la investigación fue el censo a los comerciantes que se encuentran en toda la zona del Metrobús y aquellos que se vieron forzados a abandonar el sitio, para clasificar las afectaciones comunes y medir el impacto económico de cada trabajador que a su vez, permitan plantear ante las autoridades compensaciones justas.

Se sugiere además, exigir al Ministerio Público y al Poder Judicial la reactivación de la investigación que identifique a los responsables de la gestión corrupta del Metrobús. Y también, insistir en conocer las acciones desarrolladas por el Estado en la demanda de la contratista en un arbitraje internacional, así como profundizar en la legalidad de la aceptación de ese dudoso proceso arbitral.

Es importante resaltar que, los periodistas que realizaron ambas investigaciones participaron activamente en las 16 clases de Entrenamiento del Alto Nivel que congregó a un importante plantel de docentes entre ellos jueces, exfiscales, abogados y periodistas con una gran trayectoria en el periodismo de investigación y que, fueron los encargados de nutrir de conocimiento y vivencias exitosas a los participantes.

Una vez concluido el calendario académico, los comunicadores en ejercicio y los estudiantes de Periodismo expresaron su agradecimiento a los responsables del Proyecto "Más Ciudadanía, menos Corrupción", por tenerlos en cuenta para este tipo de capacitaciones pues les otorga nuevas herramientas y conocimientos de modo a ejercer con eficacia el periodismo de investigación en sus respectivos medios de comunicación.

Finalmente, cabe recordar que, este componente de capacitación a periodistas tuvo su arranque con la realización de un Panel debate el 24 de mayo del corriente, que abordó el caso del exgobernador del departamento Central, Hugo Javier González, acusado de corrupción. El evento contó con la presencia de los periodistas encargados de realizar la investigación previa y aglutinó a varios representantes de la sociedad civil organizada.



*Primer día de clases del Entrenamiento de Alto Nivel en Periodismo de Investigación.  
Archivo CIRD.*

## REFLEXIONES

**Agustín Carrizosa**

Director Ejecutivo del CIRP



Muchas gracias por esta experiencia, creo que ha sido un esfuerzo importante, porque la mayoría de ustedes ha encarado este Entrenamiento con las obligaciones laborales y otras actividades.

Una de las características de este Entrenamiento es que la teoría se redujo al mínimo, ya que aprendimos de la experiencia directa de los profesores que tienen una gran trayectoria y que son modelos para la tarea investigativa con el objetivo de transformar el país.



La función del Periodismo de Investigación es muy importante en la sociedad, más aún teniendo una Fiscalía débil y muchas veces politizada y corrupta.



También tuvieron la posibilidad de crear una red profesional, un ecosistema de aprendizaje que va a seguir ofreciéndoles muchos beneficios a lo largo del tiempo.



Me gustaría dejarles 4 desafíos que hay que enfrentar en la vida periodística: que sepan identificar la verdad; cuando sea necesario que trabajen por reconstruirla; que la protejan de los ataques y por último, que sepan comunicar siempre con veracidad.



## REFLEXIONES

**Francisco Alcaraz**

Coordinador del Proyecto "Más ciudadanía, menos corrupción"



Felicitaciones a los 6 grupos que realizaron las investigaciones. El propósito del Proyecto es mejorar las capacidades de las organizaciones no gubernamentales, el sector privado, el periodismo de investigación, con participación de las mujeres y los jóvenes para supervisar el desempeño del Gobierno de Paraguay en la lucha contra la corrupción y la impunidad.



Tenemos la esperanza de haber contribuido en su formación teórica y práctica, que puedan ejercitar sus conocimientos en más investigaciones, pues el periodismo de investigación es una condición necesaria para luchar contra la corrupción y disminuir la impunidad.

## ACERCA DEL ENTRENAMIENTO DE ALTO NIVEL EN PERIODISMO DE INVESTIGACIÓN Y CRITERIOS DE SELECCIÓN



La Fundación CIRDA viene implementando el Proyecto Más Ciudadanía, Menos Corrupción que busca mejorar la supervisión ciudadana del desempeño gubernamental y combatir la corrupción con miras a promover una Cultura de la Legalidad en el país, además, busca mejorar las capacidades de las organizaciones no gubernamentales, el sector privado, el periodismo de investigación, las mujeres y los jóvenes para supervisar el desempeño del Gobierno de Paraguay en la lucha contra la corrupción y la impunidad.

Entre las acciones previstas en el mencionado proyecto se delineó el Entrenamiento a profesionales del área del periodismo de investigación para contribuir en la lucha contra la corrupción.

El objetivo principal fue generar capacidades teóricas y prácticas sobre periodismo de investigación para supervisar el desempeño del gobierno de Paraguay en la lucha contra la corrupción y la impunidad.

El Entrenamiento fue en modalidad híbrida (presencial y virtual), con un total de 110 horas, y duró entre los meses de agosto a noviembre del presente año.

Los módulos abordaron: Periodismo de investigación y metodología de la investigación; Opinión pública y Medios de Comunicación; Introducción a las Ciencias Políticas – Realidad Nacional y Cultura de Legalidad: Transparencia, Rendición de Cuentas, Denuncias, Seguimiento.

Asimismo, la malla curricular incluyó: Mecanismos sancionadores contra la corrupción. El Poder Judicial y el Ministerio Público. Se realizaron reuniones de trabajo de investigaciones, conceptualización, entrevistas, revisión documental con el apoyo académico del profesor de Metodología, Daniel Pérez y la comunicadora y abogada, Ana Antúnez.

La capacitación contó con 30 participantes, que fueron seleccionados por concurso público, clasificados en 24 profesionales universitarios en ejercicio del periodismo y 6 estudiantes de último año de la Carrera de Periodismo, respectivamente.

## ALGUNOS TESTIMONIOS DE LOS PERIODISTAS PARTICIPANTES



### FÁTIMA GARAY

“ Me sirvió mucho el asesoramiento del profesor de Metodología, Daniel Pérez porque en el momento de encontrarnos con un cúmulo de datos, siempre tuvimos las orientaciones precisas para avanzar. Por mi parte, ya he implementado lo aprendido en mis informes televisivos. Los disertantes fueron muy didácticos y nos ayudaron a pulir más nuestros trabajos de investigación. Agradezco mucho porque este Entrenamiento aportó elementos muy importantes para mi crecimiento profesional.



### PERLA SILGUERO

“ Agradecemos que la Fundación CIRD se haya acordado de los periodistas para capacitarnos y ofrecernos valiosas herramientas. El tiempo libre fuera de lo laboral tal vez jugó en contra pero supimos hacer frente a las exigencia del Entrenamiento. También fue muy gratificante volver a encontrarnos después de una pandemia. Lo que aprendimos nos ayuda a crecer y realizar un trabajo periodístico más serio. Solo nos resta seguir trabajando para ofrecer a la opinión pública información de calidad.



### NOELIA FERRERIA

“ Este Entrenamiento me ayudó a levantar mi autoestima, porque en el medio donde estoy no hacemos periodismo de investigación y en la época de la Facultad quería dedicarme a esa tarea. Este curso me hizo revivir pasiones.



### ALEJANDRO FRANCO

“ Me gustaría agradecer a la Fundación CIRD. Soy estudiante del último año de la carrera de Ciencias de la Comunicación, somos 6 estudiantes que nos sumamos a este Entrenamiento y 4 de ellos son compañeros míos. También quiero agradecer a mis compañeros de grupo porque no dudaron un segundo en aclararme dudas. Igualmente me gustaría dar mi agradecimiento al Metodólogo Daniel Pérez que se tomó el tiempo de explicarnos cada paso. Como estudiantes, este Curso me deja una muy buena impresión, porque desde mi ingreso a la Facultad tenía esa sed de recuperar la humanidad en el periodismo. Ahora volví a sentir eso, puesto que tenemos un compromiso con la sociedad tan sufrida y carente de Justicia. Este Entrenamiento me acercó a lo que me gusta, que es Periodismo de Investigación. Muchas gracias.



**Enzo Cardozo**  
Ex-Ministro de Agricultura



**Rody Godoy**  
Ex-Ministro de Agricultura



**Patricia Samu**  
Ex-titular de Petros




**Sandra**  
Ex-Intend

# Breve reseña de los 6 casos de Investigación Periodística



**Ramón Jiménez Gaona**  
Ex-Ministro del MOPC



**Eduardo Almeida**  
Ex-Representante del BID



**Zacarías Irón**  
Intend



**Sandra McLeod**  
Ex-Intendente de CDE

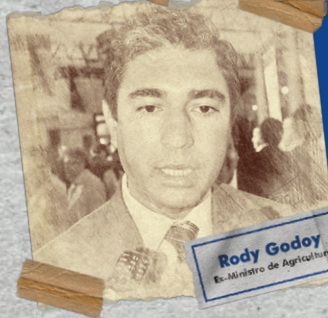


**Justo**

**Miguel Cueva**  
Diputado



**Enzo Cardozo**  
Ex-Ministro de Agricultura



**Rody Godoy**  
Ex-Ministro de Agricultura

# 1. CASO EXMINISTROS DE AGRICULTURA

En el año 2015, los exministros de Agricultura, Enzo Cardozo y Rody Godoy, fueron acusados por la Fiscalía por un perjuicio de Gs. 3.700 millones que fueron entregados a una supuesta Federación Nacional de Productores Frutihortícolas del Paraguay durante el 2012. La causa a punto de prescribir finalmente tuvo sentencia condenatoria en noviembre de 2022.

# 2. CASO METROBÚS

Durante el 2016, por el fallido proyecto vial Metrobús de Asunción, el exministro del MOPC, Ramón Jiménez Gaona, la exvice-ministra de Finanzas, Marta Benítez Morínigo, y el exrepresentante del Banco Interamericano (BID) en Paraguay, Eduardo Almeida, fueron denunciados por el supuesto hecho de lesión de confianza por un valor superior a los US\$ 100 millones.



**Ramón Jiménez Gaona**  
Ex-Ministro del MOPC



**Marta Benítez M.**  
Ex-Viceministra de Finanzas



**Eduardo Almeida**  
Ex-Representante del BID

# 3. CASO SANDRA MCLEOD

En febrero del año 2019, la Cámara de Diputados resolvió destituir del cargo de intendenta de Ciudad del Este a Sandra McLeod, tras una intervención, mientras que el Senado aprobó el desafuero de su esposo, el legislador Javier Zacarías Irún. En la causa penal por supuesto desvío de Gs. 3.700 millones cometidos en perjuicio del municipio de Ciudad del Este, durante el 2017 y 2018, el senador y la exintendenta fueron sobreseídos por la Justicia penal en todas las instancias.



**Sandra McLeod**  
Ex-Intendente de CDE



**Javier Zacarías Irún**  
Senador Nacional

## 4. CASO IMEDIC

En junio de 2020, Justo Ferreira, su hija Patricia Ferreira, accionista y presidente de la firma Imedic, y otros fueron investigados por contrabando, asociación criminal y producción de documentos no auténticos por la compra fallida de insumos médicos para el Ministerio de Salud durante la pandemia del COVID-19, por el importe total de Gs. 47.952.500.000.



Justo Ferreira  
IMEDIC



Patricia Ferreira  
Presidente de IMEDIC



Patricia Samudio  
Ex-titular de Petropar

## 5. CASO PATRICIA SAMUDIO

En este caso Patricia Samudio y su esposo fueron imputados por la compra irregular de agua tónica para Petropar generando un daño patrimonial de Gs. 360 millones en el 2020. Supuestamente el agua tónica era adquirida para combatir los efectos del Covid 19. Se comprobó que hubo lavado de activos, ya que la compra fue pagada desde la cuenta bancaria del esposo de Samudio.

## 6. CASO MIGUEL CUEVAS

Miguel Cuevas es investigado por la comisión de los hechos punibles de Enriquecimiento Ilícito, Tráfico de Influencias y Declaración Falsa, desde el 2009 al 2019 por un valor de Gs. 1.705.315.135. El Tribunal de Apelación Penal rechazó una recusación planteada por la defensa del diputado por lo que se podrá realizar el juicio oral y público.



Miguel Cuevas  
Diputado



Entrenamiento en periodismo de investigación





**Ramón Jiménez Gaona**  
Ex-Ministro del MOPC

**Marta Benítez M.**

**Eduardo Almeida**  
Ex-Representante del BID

# Caso Metrobús

**Marta Benítez M.**  
Ministra de Finanzas

**Marta Benítez M.**  
Ex-Viceministra

**Eduardo Almeida**  
Ex-Representante del BID

**Ramón Jiménez Gaona**  
Ex-Ministro del MOPC



Centro de Información  
y Recursos para el Desarrollo

**Ramón Jiménez Gaona**  
Ex-Ministro del MOPC

**Marta Benítez M.**  
Ministra de Finanzas

## INTRODUCCIÓN Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA



El proyecto para la implementación del Metrobús tenía por objetivo ordenar y agilizar el tránsito en el traslado masivo de personas en el Área Metropolitana de Asunción. Sin embargo, hoy, a cuatro años del inicio de esas obras para implementar el ambicioso proyecto, la realidad es que el contrato con la empresa responsable está cancelado y el término "Metrobús" no es mejoría, sino que es sinónimo de miseria, pérdidas económicas, sociales e incluso, de vidas humanas. También lo es de impunidad.

Todas estas consecuencias se dieron porque la construcción se inició a pesar de que no estaba lista la franja de dominio para su instalación, principalmente. Esta situación afectó el normal desarrollo de las actividades de la zona, y las causas, infracciones a normativas legales y las consecuencias fueron investigadas por diferentes estamentos, tales como el de la Comisión Bicameral del Congreso, el Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación (MICI) y la Contraloría General de la República (CGR).

Los mencionados reportes son contundentes en identificar las irregularidades, sin embargo, a la fecha no existe ningún procesado como responsable de las irregularidades detectadas en el marco del diseño, contrato y desarrollo de obras que se iniciaron a pesar de que no existían las condiciones ciertas para que concluya con éxito. Como si fuera poco, el Gobierno destruyó las evidencias sin cuantificarlas previa y debidamente.

El Metrobús es el monumento de la corrupción y la impunidad. Hoy existen voces que atestiguan la desidia, inoperancia y desinterés por el bienestar de lugareños y transeúntes. Hoy la zona de obras del Metrobús, a cuatro años, tiene un escenario fantasmal, cual ciudad abandonada propias de las películas de terror y que en silencio pide a gritos justicia.

## OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN

### Objetivo General:

Identificar la percepción del impacto económico y social de las obras del Metrobús.

### Objetivos específicos:

1. Definir las críticas al diseño de ingeniería y aspectos sociales al proyecto metrobús.
2. Clasificar los cuestionamientos identificados en las investigaciones realizadas.
3. Describir la percepción de atención de las autoridades por atender las denuncias de los afectados con las obras del Metrobús.
4. Evaluar la situación del contrato y la atención dada por el Estado a las personas individualizadas como afectadas por las obras.

## METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Esta investigación es no experimental porque no se manipulan las variables y de enfoque cualitativo de corte longitudinal o evolutivo. El alcance de la investigación es descriptivo, pues se describe el proyecto e implementación de la construcción del Metrobús, además de la percepción del impacto económico y social de las obras y la situación actual del contrato con la empresa contratista y el Estado.

Los instrumentos que se utilizaron para la recolección de datos fueron el análisis documental de los informes de investigación realizados por diferentes instituciones, tanto locales como a nivel internacional, verificación de publicaciones periódicas y entrevistas semiestructuradas con afectados con las obras.

## ANTECEDENTES

La idea de instalar el Metrobús surge con el objetivo de mejorar el sistema de transporte público en el Área Metropolitana de Asunción, zona que diariamente se movilizan miles de personas. Las autoridades consideraron que ese sistema era una buena opción, ya que era una tendencia en la región.

“América Latina lidera la implementación de Buses de Tránsito Rápido (BTR) en varias de sus ciudades. Los nuevos liderazgos se están enfocando en reducir el consumo de energía, minimizar las externalidades negativas y buscar nuevas formas de desarrollo urbano sustentable, desde la perspectiva del transporte. Paraguay se suma a esta tendencia al incorporar el nuevo sistema, denominado Metrobús, que unirá las ciudades de San Lorenzo, Fernando de la Mora y Asunción desde su corredor y a numerosas ciudades del Gran Asunción, a través de los servicios alimentadores del sistema. (Comunicaciones, 2014, citado en MALDONADO VIVAR, s. f.)

El inicio de obras fue a principios del 2017, con varias máquinas y decenas de operarios en la ciudad de San Lorenzo. Los trabajos comenzaron con excavaciones para la instalación de cañerías para la red de agua potable y sistema cloacal (Ruiz Díaz en ABC Color, 2017). La obra de infraestructura que debería beneficiar a miles de ciudadanos se convirtió en una pesadilla con un enorme sobrecosto (Riquelme en Ciencia del Sur, 2022).

Sin embargo, desde el diseño se sabía que ese sería su destino, pues ya existían críticas al respecto. Así se desprende de la investigación hecha por la Contraloría General de la República (CGR) en 2016.

Entre los aspectos llamativos se puede citar entre los principales obstáculos que se enfrentó el proyecto fue la liberación de la franja de dominio. El ente contralor dejó constancia antes de que empiecen las obras de que no fue demostrado el cumplimiento de las condiciones precontractuales establecidas en el contrato de préstamo, referente a la reubicación de los ocupantes de los sectores afectados (Contraloría General de la República, 2020).

También la legalidad de la subcontratación de la firma “Ocho A” para la ejecución de las obras fue otra crítica anticipada, pues conforme a lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones (PBC), se había fijado un límite del 15% del valor del contrato para la subcontratación, siempre bajo consentimiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), pues es el ente financiero (ABC Color, 2022). Sin embargo, en el contrato suscripto entre el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) y la empresa Mota Engil en 2016, se hizo constar como subcontratista a la mencionada empresa local, hecho llamativo y sin precedentes (ABC Color, 2017).

Tiempo después, la subcontratista calificó de “mortal” iniciar las obras de gran envergadura sin tener todas las expropiaciones, incluso confirmó que el proyecto para toda la obra no estaba terminado (ABC Color, 2018).

Volviendo al contexto del inicio de las obras, cabe recordar que en ese entonces, la prensa ya hacía eco de la preocupación de frentistas referente al sistema de tránsito alternativo que se aplicaría durante la ejecución de las obras, la afectación comercial en la zona, contaminación del aire y polución sonora (San Lorenzo, 2015). Las ciudades afectadas son San Lorenzo y Fernando de la Mora, y parte de Asunción (La Nación, 2016).

Esta situación dio lugar a que la CGR haya hecho una verificación, pero el resultado del informe, a pesar de que constató irregularidades, no lo notificó a la Fiscalía (ABC Color, 2022).

Aún en medio de las críticas del afán del Gobierno de imponer un proyecto inviable (ABC Color, 2016) y pedidos de atención de los lugareños a las autoridades, que hace años expresaba su temor de pérdidas con esta obra (ABC Color, 2012), el 9 de enero del 2017, la empresa Mota Engil inició las obras del “prometedor” Metrobús (ABC Color, 2017). Esa fecha es recordada como el fin de cientos de puestos de trabajo de familias paraguayas y hasta el momento, es recordada como uno de los mayores fracasos y emblemático caso de corrupción.

Para la realización de la obra, el país contrajo deudas por un total de US\$ 144 millones, en 2013, en el marco del “Programa de reconversión del centro, modernización del transporte público y oficinas del Gobierno”. Conforme al detalle, US\$ 125 millones corresponde a financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), US\$ 19 millones de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OFID) y US\$ 16 millones, contrapartida local (Acceso a Información Pública, Expediente N° 52.980 y ABC Color, 2020).

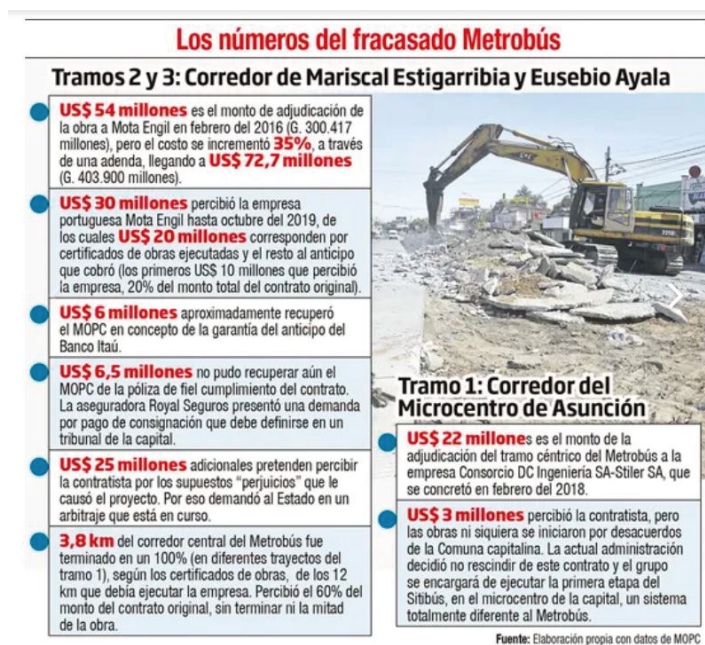
Para la ejecución de todo ese dinero, se establecieron una serie de exigencias. Una que se destaca es la cláusula 3.03 de las condiciones especiales de ejecución del contrato de préstamo N° 2419/OC - PR, numeral (c), que expresa: “Antes de iniciar las obras del Bus Rapid Transit (BRT) en el trayecto de los mercados Cuatro y San Lorenzo “deberá entregarse evidencia del acuerdo para la renovación y reubicación de los puestos que ocupan espacio público de los sectores”. El mencionado documento es el aprobado por la Ley N° 5.133 y que autorizaba los mencionados préstamos.

Otro requerimiento era formalizar los acuerdos con los municipios de las ciudades de Asunción, Fernando de la Mora y San Lorenzo, que permita la efectiva participación de los mismos en el diseño, implementación y acompañamiento de los planes de comunicación, reubicación, reasentamiento y reconversión económica de los diversos afectados que garantice el funcionamiento y sostenibilidad de las obras en términos financieros, ambientales y sociales.

En este caso, la CGR en su pronunciamiento dejó constancia que la revisión se limitó a los antecedentes de las contrataciones publicadas en el portal de la Dirección Nacional de Contrataciones Pública (DNCP) y las documentaciones parcialmente entregadas por el MOPC hasta la fecha de la presente nota dirigida al MOPC y, por lo tanto, alegó que la presente no deberá interpretarse que las conclusiones son resultado de una auditoría, ni la aprobación de todo lo actuado en el marco de la contratación de referencia (Contraloría General de la República, 2016).

En septiembre del 2019, ya como exministro de Obras Pública, Ramón Jiménez Gaona, insistió en que las obras del Metrobús debe continuar, sin embargo, reconoció que las obras estaban retrasadas de su cronograma alegando que no se previó un reclamo de los frentistas que portaban con títulos de propiedad sobre la franja de dominio de las obras (ABC Color, 2019).

Poco meses después de esas declaraciones, se cumplía un año de la suspensión de obras del Metrobús y el Estado ya tenía la demanda de la contratista por no cumplir con los requerimientos para el avance de los trabajos. Hasta ese entonces, ya se desembolsó Mota Engil un total de US\$ 21 millones, y se registró un aumento significativo del contrato mediante adendas (ABC Color, 2021). Hasta aquí, no se evidenciaron acciones para atender a los afectados, quienes con manifestaciones en la zona de obras exigían la atención a sus títulos y otros, las compensaciones por las pérdidas ocasionadas que incluso siguen sufriendo a la fecha, con cada lluvias (ABC Color, 2020).



(Ferreira, en ABC Color, 2021).

En medio de las críticas, las obras fueron suspendidas, por la falta de condiciones y de conflictos en los pagos, en agosto del 2018 se dio el cambio del Gobierno. En abril del 2020, el MOPC ordenó destruir las obras del Metrobús como estrategia para habilitar nuevamente el tránsito en la vía, trabajos que según el MOPC costaron US\$ 1,2 millones (Última Hora, 2020) y que la Fiscalía no lo cuantificaba (ABC, 2021).

## MARCO LEGAL

Varios diputados se unieron para intentar someter a un juicio político a la fiscal general del Estado, Sandra Quiñonez. El último y cuarto intento fue a mediados de septiembre, y entre las causales la falta de procesados por el caso Metrobús (El Nacional, 2022).

El proyecto de ley describe que la máxima autoridad del Ministerio Público ignoró sistemáticamente las denuncias presentadas ante la institución, el primero es del ciudadano Herman Pankow, de mayo del 2018.

También ignoró los hallazgos detectados por el Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación (MICI), disponible en su portal y cuyos reportes fueron difundidos por la prensa, por lo que, si existía voluntad, se podía iniciar una investigación de oficio. El diario ABC Color publicó en diciembre del 2018 el mecanismo dio a conocer los aspectos que el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) violó e ignoró del proyecto Metrobús, datos que la entidad no había dado a conocer anteriormente.

Política	Conclusión sobre cumplimiento
OP-703 (B.4)	El Banco <b>cumplió</b> con su obligación de identificar "otros riesgos" que pudieran afectar la viabilidad del Proyecto y diseñar medidas para manejarlos, de conformidad con la Directiva B.4 de la OP-703, en lo que refiere a la capacidad de gestión del organismo ejecutor.
OP-703 (B.9)	El Banco <b>incumplió</b> la Directiva B.9 al no identificar los potenciales impactos a sitios de importancia cultural crítica y no crítica, ni establecer las medidas encaminadas a proteger su integridad en la etapa de preparación del Proyecto y en el marco del proceso de evaluación ambiental, tal como lo señala la Política.
OP-710	El Banco <b>incumplió</b> con la OP-710 al no contar con un plan de reasentamiento previo a la aprobación del Proyecto, conforme requieren los tiempos establecidos por esta política. El Banco <b>incumplió</b> con la OP-710 al no contar con un plan de reasentamiento para el tramo 1, con posterioridad a la aprobación del Proyecto, que cumpla los requisitos de dicha política. El Banco <b>cumplió</b> con su obligación de contar con planes de reasentamiento para los tramos 3.1 y 3.2 del Proyecto, no obstante, estos <b>incumplen</b> algunos requisitos de la OP-710.
OP-102	El Banco <b>incumplió</b> con su obligación de publicar todos los documentos de divulgación obligatoria bajo la OP-102 en sus versiones de 2006 y de 2010 en los tiempos establecidos.
OP-703 (B.1)	El Banco <b>incumplió</b> con la Directiva B.1 ya que financió una operación que incumplía con las Directivas B.3, B.5 y B.6 de la OP-703, y no era consistente con diversas disposiciones de la OP-710 y la Op-102 (en sus versiones de 2006 y 2010).

Facsímil de los incumplimientos en el contrato del MOPC con Mota Engil (ABC Color, 2018).

Además, una investigación de CGR desarrollada en 2020 también confirmó las irregularidades detectadas por el MICI (ABC Color, 2018). El informe de 415 páginas resume 88 observaciones y la identificación de posibles hechos punibles, tales como pagos irregulares, obras irregulares y numerosas anomalías (ABC Color, 2021).

### Las principales conclusiones de la auditoría de Contraloría sobre el metrobús

<p><b>1</b> Se constataron limitaciones para el acceso a determinados sitios de la obra; no obstante, el contratista tenía suficientes frentes para proseguir con el avance normal de las obras y consecuentemente, el cumplimiento efectivo del contrato.</p>	<p><b>7</b> Aumento en G. 9.425.088.318 del monto contractual de algunos ítems, incumpliendo la "modalidad del contrato" ya que los mismos se cobzaron por "suma global" (suma alzada) por exigencia del pliego, que derivó en una certificación de más de G. 2.132.901.108.</p>	<p><b>13</b> Hasta el Certificado N° 29 se registran certificaciones y pagos irregulares por G. 8.689.241.754 efectuados en concepto de ejecución de registros de inspección y electroductos de la zanja técnica. Las obras fueron ejecutadas sin dar cumplimiento a las especificaciones técnicas.</p>
<p><b>2</b> El diseño final de ingeniería presentado por Mota Engil fue aprobado por el MOPC "con observaciones" que debían ser modificadas pero nunca fueron ajustadas.</p>	<p><b>8</b> Falta de aplicación de multa de G. 14.550.000.000 en los certificados pagados por atraso de obras.</p>	<p>Respecto a los trabajos de fiscalización a cargo del Consorcio Typsa-Incosa-Ingeneg SA y la supervisión, a cargo del Ing. Eligio Pappalardo, se puede puntualizar que se certificaron ítems que no cumplen con las especificaciones técnicas, ítems con cantidades no ejecutadas y, además ítems de forma irregular y adelantada, incumpliendo con el contrato.</p>
<p><b>3</b> Se agregaron la zanja técnica, adecuación de la red de desagüe pluvial, programa de apoyo a locales vulnerables y demás comercios, como consecuencia, surgieron incrementos sustanciales por G. 108.802.005.390 tanto con Mota Engil y la fiscalizadora Typsa-Incosa-Ingeneg SA.</p>	<p><b>9</b> Ambas administraciones del MOPC (Wiens y Jiménez Gaona) certificaron un total G. 17.422.007.529 por un sistema de desagüe pluvial que resultó deficiente.</p>	<p><b>14</b> Además, la falta de entendimiento entre la fiscalización y la supervisión sobre ciertos criterios, entorpeció la ejecución de los trabajos, hecho que se reflejó en ciertos ítems con atraso en su ejecución y con el consecuente perjuicio ocasionado, llegando al punto de desconcierto total en la etapa de suspensión de la obra, circunstancia en que las labores de la Fiscalización contratada, fueron prácticamente nulas por decisión de la Contratante.</p>
<p><b>4</b> No hubo un control efectivo de la estructura del MOPC (fiscalización y supervisión) sobre el cumplimiento de la documentación contractual por parte de la empresa constructora y por deficiencias en la planificación.</p>	<p><b>10</b> Incumplimiento de las Especificaciones Técnicas en los ítems "3.2. Carpeta de hormigón asfáltico en caliente", "3.2.4. Base asfáltica porosa y adoquinada de calzadas" y "4.2. Carpeta MAC 2 sin polímeros", por los mismos no se realizaron retenciones en los certificados pagados.</p>	<p><b>15</b> Se deja constancia que el Informe contiene observaciones que serán comunicadas a la Dirección de Auditoría Forense de la CGR. para su profun-</p>
<p><b>5</b> Estos hechos derivaron en: Desembolso hasta el Certificado N° 29, de aproximadamente US\$ 29.000.000 por obras que, en partes considerables,</p>	<p><b>11</b> En el certificado de obra N° 26, el MOPC certificó galerías GP2 en una cantidad mayor a la necesaria. Además, faltante de unidades en el stock, cuantificado en G. 39.307.467 (Guaraníes treinta y nueve millones trescientos siete mil</p>	

(ABC Color, 2020).

Cabe recalcar, de esta manera, el Estado Paraguayo no cuenta con Metrobús pero que de igual manera deberá pagar US\$ 72 millones (editorial de ABC, 2020). Si bien se cobró póliza de seguro, no cubre toda la deuda.

Con relación a la demanda, el Ing. Augusto Ríos Tonina cuestionó que la Procuraduría General de la República (PGR) haya aceptado el arbitraje pues está bien establecido que absolutamente todas las decisiones de la ejecución del Metrobús y desembolsos para pagos era única y exclusiva responsabilidad del BID (ABC, 2022).

Se intentó conocer el estado de este proceso, sin embargo, la mencionada institución alegó que rige un acuerdo de confidencialidad firmado entre las partes. Se negó a reportar al respecto dos veces. (Acceso a Información Pública, Expediente N° 60.858, 2022).

## RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Se realizaron recorridos en la zona de Asunción, San Lorenzo y Fernando de la Mora para conversar con lugareños, en diferentes días y momentos de la jornada. A continuación, se destacan algunos testimonios.



Ricardo, quien pidió evitar identificar su apellido, es responsable de un local que vende productos gastronómicos, además de bazar, libros y otros artículos de consumo. Se instaló en el sitio hace años, antes del inicio de las obras del Metrobús. Comentó que, a diferencia de aquel entonces, en la actualidad las ventas son bajas y se percibe un escaso nivel de recuperación económica. Destacó que los días de lluvias son peores porque el nivel de la avenida es superior que el de la vereda, por lo que el sector que corresponde para el peatón se inunda.



Ricardo conversaba con el equipo investigador mientras atendía clientes (2022).



El local de Diesel MEC SRL se ubica en medio de locales que fueron abandonados por causa de las obras del Metrobús (2022).

Enrique Battilana, del local “Diésel MEC SRL” que se dedica al rubro de repuestos de camiones, mencionó que se encuentra allí hace 13 años. Destacó que el flujo del negocio ya no es igual y que las obras del Metrobús dejaron cuantiosas pérdidas.

Precisó que, los grandes clientes y el servicio de delivery es lo que mantiene a flote a la empresa. **“El Metrobús fue un fracaso. Lo sabíamos, lo advertimos pero las autoridades no nos hicieron caso y se olvidaron de nosotros. Ya nadie se acuerda de nosotros”**, lamentó.

Agustín Fretes, encargado de una gomería, manifestó que hace 18 años presta servicios en el lugar. Aclaró que, si bien su local está fijo en el sitio, pudo trasladarse a las vías alternativas del tránsito para seguir prestando servicios y seguir con ingresos. De todos modos, recalzó que, el comercio en la zona actualmente no es el mismo que antes de las obras y que esta situación le ocasionó pérdidas económicas. “Ya no hay tanto movimiento comercial, entonces la gente no se queda por acá, y no tenemos tantos clientes”, señaló.

Al ser requerido cómo percibe el impacto económico de las obras de Metrobús, respondió “jetu'u”, término proveniente del guaraní que significa muy complicado y forzoso.

Néstor Escobar, comerciante de prendas deportivas, señaló que está en el sitio hace 12 años, y que las ventas variaron bastante con relación a la etapa anterior al inicio de la construcción del corredor. Señaló que, los trabajadores sufrieron doble golpe, pues primero con las obras y que luego de la suspensión y reactivación del tránsito, se declaró la pandemia sanitaria del Covid-19, ocasión en que nuevamente fueron forzados a no trabajar normalmente. Destacó que, antes de las obras, estaban mejor, pues ahora los raudales con las tormentas son peores, y sufren las consecuencias de desidia y abandono de parte de las autoridades.



*El comercio en la zona del Metrobús sufrió doble golpe, primero las obras y luego la pandemia. Ahora la gente busca salir a flote, ahogada en deudas (2022).*



*En el área de influencia por las obras del Metrobús abundan los cárteles de alquiler y vendo, evidencias de que el comercio fue “asesinado” por las autoridades (2022).*

Francisco Mendoza, comerciante hace 32 años, manifestó que, con el Metrobús cayó el 80% de sus ventas, que anteriormente vendía unos Gs. 120 millones al mes. **“Yo perdí todo, yo perdí a todos mis clientes. Y ahí se fue todo mi ahorro, perdí todo, vendí cosas que no debía vender para pagar mi cuenta”**, dijo.

Indicó que, en medio de la ruta se dejó un muro, no hay retorno, entonces la gente opta por evitar acercarse en esta zona para hacer sus compras, pues tampoco hay un área para estacionar. **“Nadie quiere venir, entonces uno tiene que ir. Por ejemplo, yo tenía mi cliente, en Itá, Paraguarí y yo le tenía que llevar allá y eso es una pérdida. Yo gastaba por ejemplo mi costo ya se encarecía”**, relató.



Leticia Mendoza, del local “R y C” que se dedica al comercio de materiales, indicó que se vio obligada a cerrar el local durante las obras y luego, volvieron al comercio, pero recaló que la demanda ya no es la misma. **“Bajó muchísimo, mucho bajo porque nuestros clientes no podían llegar a nosotros y para darnos toda la vuelta y eso, todo era un tema, realmente es mucho”**, dijo. Al ser requerida si lograron recuperarse económicamente, precisó que es poca la mejoría que experimentaron.

Daniel Rafael, del local "Sainco" del rubro eléctrico, importación y venta de materiales eléctricos, recordó que en la zona parecía "zona de guerra" y los problemas persisten, los días de lluvias y el aspecto no es atractivo para atraer a la gente. Según su testimonio, persiste el estado de abandono, con varios cárteles de "se alquila" o "se vende" por todas partes.

Cuestionó a las autoridades del Gobierno central y municipal, puesto que ningún político en ejercicio de la función pública se ocupó de los afectados hasta hoy.

Ricardo Sotelo, de Agro Paraguay SRL, negocio que se dedica a la venta de insumos agrícolas, expresó que está en el sitio hace más de 20 años. Mencionó que ahora recién, a cuatro años del fiasco de la construcción **"más o menos no estamos recuperando, a paso lento todavía"**.

Otras personas optaron por no identificarse, pero comentaron su desconfianza hacia las autoridades vigentes y las que están por asumir, pues estimaron que en cualquier momento aparecerán en busca de votos, para después "comer más plata". También, algunas personas mostraron cautela hacia el equipo investigador y optaron por no colaborar dando su testimonio.

Las entrevistas fueron desarrolladas en dos bloques, por un lado comerciantes al azar y por el otro, con los representantes de la asociación de los frentistas de obras del Metrobús.



*Los edificios en la zona del Metrobús evidencia la miseria y corrupción, y la impotencia de los lugareños que claman justicia.*



Ellos son Edgar Gill y Gladys Mancuello, quienes conversaron mientras atendían clientes en su copetín ubicado a metros de la Municipalidad de Fernando de la Mora.

Edgar Gill y Gladys Mancuello expresaron su deseo de una intervención de la justicia internacional ante la inoperancia de las autoridades locales.

Ambos coincidieron en lamentar que las autoridades se olvidaron de ellos. Ni los organismos internacionales han puesto la lupa en este escandaloso caso de estafa. Reconocieron que, si bien el tema estuvo en la agenda mediática con la intención de juicio político a la titular del Ministerio Público, los problemas persisten. No tuvieron ninguna atención del Gobierno, reiteraron. Dijeron que la ruta fue cerrada durante meses, las deudas se acumularon y aumentaron, sin posibilidad de contar con ingresos, y que ahora buscan la manera de salir adelante.

Lamentaron que nadie se acuerde de ellos, incluso a pesar de que son centenares de familias afectadas. Al ser consultados sobre la posibilidad de recurrir a instancias internacionales, respondieron que sería inviable, porque primero el caso debe tener sentencia de la justicia paraguaya.



*Vendedores ambulantes y otros transeúntes de paso son los clientes del copetín de Gill y Mancuello. Observaron que el flujo de ventas ya no es el mismo que hace cuatro años atrás, antes del inicio de obras del Metrobús.*

*“Nosotros hicimos las denuncias pero en ningún momento nadie nos tuvo en cuenta, nadie se acercó a hablarnos, ver de solucionar lo que denunciábamos en el Gobierno. Aparte, de denunciar ante el MICI”, dijo Gill. Además, apuntó a los costos de las obras, citó que unos caños que debían ser eléctricos, son caños comunes y figuran US\$ 11,5 millones por todo el trayecto. Cómo va a costar US\$ 11,5 millones ocho caños comunes. “Ni en la locura del mundo, por más que sea 20 kilómetros, no tiene sentido. Son once millones de dólares, es casi un millón de dólares por kilómetro”, recalzó.*

Con relación a la denuncia del MICI, recordó que el organismo realizó primero una investigación documental y luego vino una delegación al país para recorrer toda la zona afectada por el diseño, incluso en el Mercado Cuatro. Indicó que levantaron los testimonios de las personas cuyo estado de salud se vio afectada, y citó el caso de una persona que tuvo un infarto y poco después falleció, además de otras dos personas más con dolencias graves. *“Acá hay gente que tuvo que vender sus pertenencias para salvar su negocio, uno vendió su casa para pagar las deudas. Las cuentas son grandes, incluso en dólares y se tiene que pagar, nadie nos perdonaba nada. Se tiene que pagar. Acá año y medio estuvo cerrado el paso, año y medio que el comercio acá estuvo muerto”,* dijo el comerciante afectado.



Al ser requerido si la intervención del MICI les ayudó, respondió que **“el único resultado fue que se le chutó al presidente del BID, Eduardo Almeida, y se dio subsidio a cada uno de los afectados. “Nos dieron catorce millones de guaraníes, sabes lo qué es eso. Nada. Yo vendo dos millones por día acá”, dijo.**



*Se observan puertas cerradas, llaveadas y con candados en diversos locales en el área que fue afectada por el bloqueo del tránsito.*

Por su parte, Mancuello recordó que había un plan de continuar las obras con un City Bus, pero no pasó nada y con las obras inconclusas, es mucho el perjuicio con cada lluvia. Peor que antes del Metrobús. **“Acá se cerró, hicieron sus obras del desagüe, pero hizo muy poco y dejaron así. Ahora no tiene por dónde correr el agua”,** manifestó.

Describió que había tres bocas de desagüe que dirigían el raudal hacia Madame Lynch, pero los obreros, cerraron esas bocas y después se fueron, ahora no tiene por dónde correr. Comparó como un efecto de “palangana”, un pote para cargar agua y queda atrapada, sin posibilidad de escurrirse.

Ambos coincidieron en que la esperanza es el nuevo cambio de Gobierno, con el cambio de autoridades se pueda dar un avance en las investigaciones para corregir la situación en la zona y haya justicia, que los responsables sean castigados.

## CONCLUSIONES

El Estado Paraguayo tiene una deuda con la población por el fiasco de las obras del Metrobús, advertidas incluso sistemáticamente por los medios de comunicación. El Estado debe realizar las gestiones necesarias por todos los contribuyentes, pues con el dinero producto de los impuestos que pagan como producto de su esfuerzo se está pagando por obras inexistentes e incluso con intereses. Peor, persisten daños directos por la inacción.

La impunidad no debe ser opción. Los poderes Ejecutivo y Judicial deben tomar el caso y aplicar sanciones ejemplares. Pues el fracaso del Metrobús estaba cantado desde el anuncio de su implementación, al no ocuparse en atender la franja de dominio para las obras y su afectado de la ejecución a los comerciantes de la zona, y su fuente de ingresos para mantener una vida digna, alimentar y vestir a sus hijos.

## RECOMENDACIONES

**1.** Sugerir a estudiantes de Sociología de la Universidad Nacional de Asunción la realización de una investigación académica que incluya un censo de los comerciantes que se encuentran en toda la zona afectada por el Metrobús y que también identifique a los comerciantes que se vieron forzados a abandonar sus locales. De esta forma se podrá clasificar las afectaciones comunes y medir el impacto económico para cada trabajador. Estos informes técnicos permitirán plantear ante la Justicia y el Ejecutivo justas compensaciones.

**2.** Invitar a universitarios de ingeniería civil a realizar un diagnóstico en procura de revertir los daños estructurales ocasionados por las obras inconclusas del Metrobús, que se traducen en peligrosos raudales en los días de intensa lluvia.

**3.** Peticionar a jefes de Redacción de los medios de comunicación el reinicio de publicaciones para reinstalar el tema en la agenda mediática. Así se podrá ejercer presión ante el Ministerio Público y el Poder Judicial, para el avance de la investigación que identifique a los responsables de la gestión ineficiente y corrupta del Metrobús.

**4.** Volver a exigir a la Procuraduría General de la República datos actualizados para conocer las acciones desarrolladas por el Estado en la demanda de la contratista en un arbitraje internacional. Es importante de igual modo, profundizar en la legalidad de la aceptación de ese proceso, teniendo en cuenta que el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) era responsable de los desembolsos.

**REFERENCIAS (SINTETIZADA)**

ABC Color, 2012. "Comerciantes de Eusebio Ayala temen pérdidas con metrobús". 11 de setiembre del 2012. <https://www.abc.com.py/edicion-impres/economia/comerciantes-de-avenida-eusebio-ayala-temen-perdidas-con-metrobus-449729.html>

ABC Color, 2016. "Endurecen las críticas al proyecto metrobús". 9 de abril del 2016. <https://www.abc.com.py/edicion-impres/economia/endurecen-las-criticas-al-proyecto-metrobus-1469303.html>

ABC Color, 2017. "El metrobús estuvo atado a la subcontratación de Ocho A". 31 de agosto del 2017. <https://www.abc.com.py/edicion-impres/economia/el-metrobus-estuvo-atado-a-subcontratacion-de-ocho-a-1627374.html>

ABC Color, 2018. "El inicio del metrobús 'fue mortal', afirman". 20 de agosto del 2018. <https://www.abc.com.py/nacionales/metrobus-empezaron-la-obra-sin-tener-el-proyecto-terminado-1732844.html>



En el cierre del Entrenamiento de Alto Nivel en Periodismo de Investigación, el maestro Alcibiades González Delvalle dio una inspiradora charla y los 6 grupos de Estudio de Casos expusieron avances.

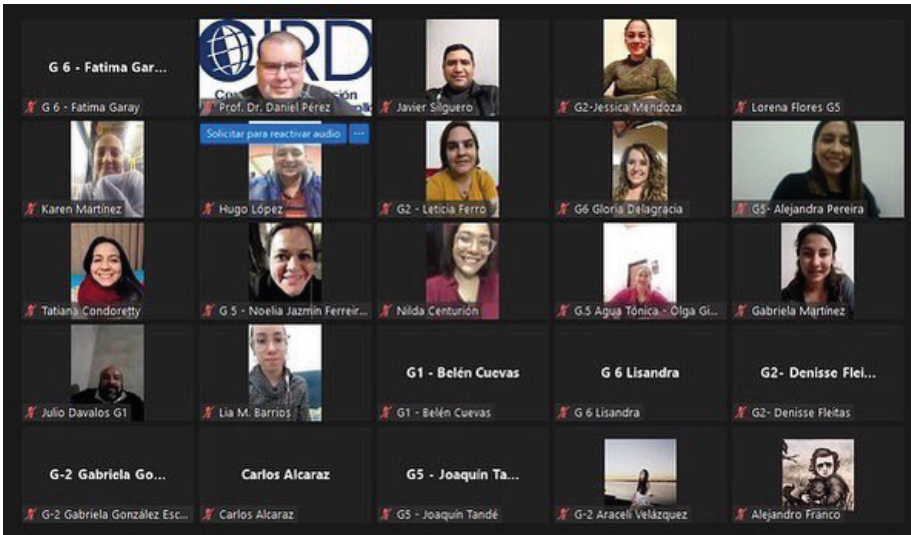


En la penúltima clase del Entrenamiento de Alto Nivel para periodistas de investigación, el periodista y catedrático José María Costa presentó Casos de Real Malicia y las investigaciones periodísticas emblemáticas desde su experiencia.



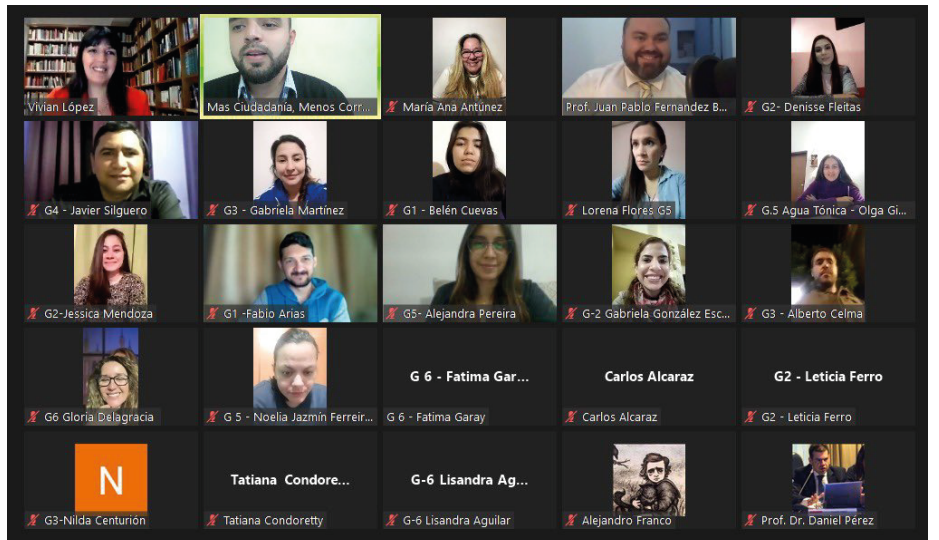


En la Clase 14 del Entrenamiento en periodismo de investigación, el periodista Samuel Acosta reveló secretos para cubrir temas económico-financieros de impacto.



En la 13ª clase del entrenamiento para periodistas de investigación trató el rol del ministerio público y de los jueces para proteger a ciudadanos y no al poder de turno. La invitada fue María Victoria Rivas del Centro de Estudios Judiciales (CEJ).

La Jueza Vivian López brindó una clase magistral sobre “Expediente Judicial como herramienta para un Periodismo de Investigación responsable”.









**Ramón Jiménez Gaona**  
Ex-Ministro del MOPC

**Marta Benítez M.**  
Ex-Viceministra de Finanzas

**Eduardo Almeida**  
Ex-Representante del BID

**Eduardo Almeida**  
Ex-Representante del BID

**Ramón Jiménez Gaona**  
Ex-Ministro del MOPC

**Marta Benítez M.**  
Ex-Viceministra de Finanzas

**Marta Benítez M.**  
Ex-Viceministra de Finanzas

**Eduardo Almeida**  
Ex-Representante del BID

**Ramón Jiménez Gaona**  
Ex-Ministro del MOPC