

- **CALIFORNIA UTILIZA BONOS PARA FINANCIAR EL TRANSPORTE, LA EDUCACIÓN, Y PROYECTOS DE RECURSOS NATURALES.**

Durante las pasadas cuatro décadas, el 86% de las autorizaciones de bonos de obligación general (OG) han financiado proyectos de transporte público (sistemas de trenes, puertos y autopistas), la construcción y reparación de instalaciones educativas (tanto K-12 como educación superior), y proyectos de recursos naturales (incluyendo suministro de agua, control de inundaciones, y la protección de bosques, vías fluviales, y playas).

- **LAS PROPUESTAS DE BONOS SE ESTÁN VOLVIENDO MÁS COSTOSAS.**

Las medidas aprobadas en las elecciones de los 1980s promediaron \$685 millones (en dólares constantes del 2008). Las medidas aprobadas en lo que va del 2000 han promediado \$5.15 mil millones. Aunque la última cifra está inflada por un gran bono de transportes de \$19.9 mil millones, aún sin este bono, las medidas aprobadas en lo que va del 2000 han promediado los \$4.35 mil millones – un aumento del 635% sobre los 80s. La aprobación de los votantes, sin embargo, no significa que las enormes cantidades de dinero autorizado por estos bonos serán inmediatamente emitidas. Podrían pasar varios años antes de que los ingresos de los bonos autorizados en una elección estén disponibles.

- **LOS BONOS PARA EDUCACIÓN Y TRANSPORTE AUMENTARON RÁPIDAMENTE LUEGO DE MEDIADOS DE LOS 80s.**

La Proposición 13, aprobada por los votantes en 1978, dismanteló los métodos usados antes de la aprobación de esta medida para financiar la construcción de escuelas. Para 1986, la legislatura había comenzado a financiar las instalaciones educativas a través de una mezcla de bonos estatales OG, ingresos de los distritos escolares locales, y pagos de los urbanizadores; y luego, la cantidad de bonos estatales para la financiación de la construcción de escuelas aumentó sustancialmente. California comenzó a autorizar bonos OG para el transporte ferroviario en 1990, seguido por un ambicioso programa de bonos por \$19.9 mil millones para autopistas y otros programas de transporte en el 2006 y \$10 mil millones para el tren de alta velocidad en el 2008. El bono de transportes del 2006 implicó un cambio marcado de dirección en la práctica estatal, mantenida por décadas, de depender de los ingresos por impuestos a la gasolina para la construcción de autopistas al estilo de pago mientras se construye.

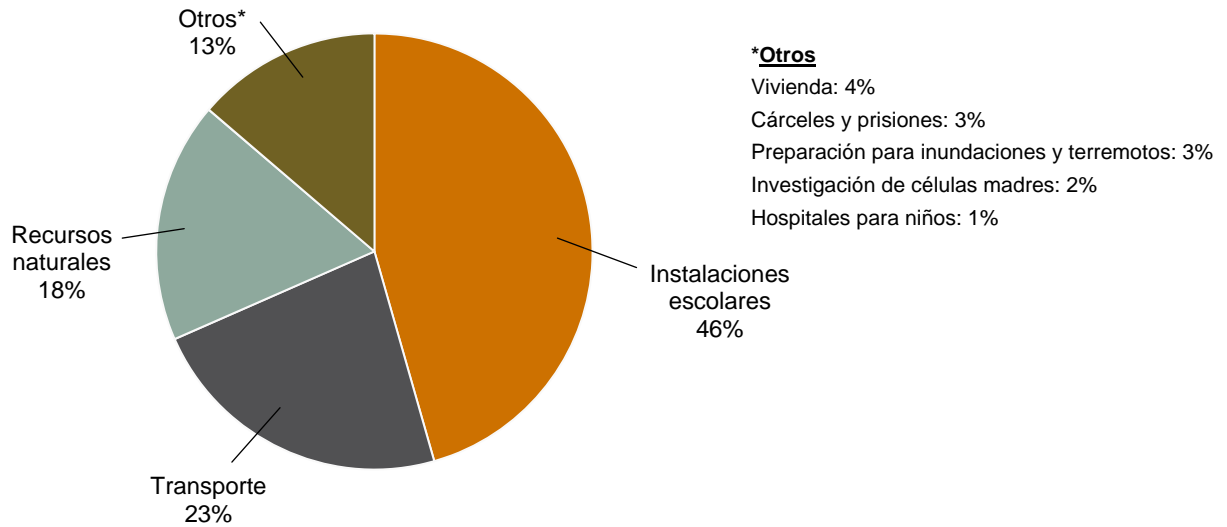
- **LAS PAUTAS DE LOS BONOS ESTATALES CAMBIARON EN 1990.**

A comienzos de los 1990s, los votantes rechazaron las propuestas de bonos para cárceles y prisiones, así como para parques y bosques. Como consecuencia, el estado comenzó a financiar las prisiones y otras instalaciones de administración de justicia aunque la financiación no requería de la aprobación de los votantes. Las propuestas de bonos para parques y bosques fueron también presentadas de una nueva manera– como combinaciones híbridas de protección costera, espacio abierto, parques, agua limpia, aire puro, y otros aspectos que han disfrutado del apoyo de los votantes.

- **EL GASTO EN BONOS YA NO PUEDE AYUDAR AL ESTADO A SALIR DE LA RECESIÓN.**

En el pasado, los bonos han ayudado a contrarrestar las recesiones porque lo recaudado por el gasto en bonos resultó en un estímulo económico sustancial al tiempo que representó carga leve en el presupuesto del año en curso. Pero este no ha sido el caso en la actual recesión: California recientemente congeló el gasto de casi todas las recaudaciones de sus bonos ya aprobados debido a la incapacidad del Estado para vender bonos nuevos y la reducción en las reservas estatales de dinero en efectivo si el gasto en bonos continuaba.

## Propósitos de los Bonos Estatales de Obligación General, 1970–2008



## Bonos Estatales de Obligación General Aprobados en el 2006 y el 2008

	Bono	Total	Comprometido	Propósito
		(\$ mil millones)		
<b>Transporte</b>	Proposición 1B (2006)	19.9	13.1	Autopistas, puertos y conectores relacionados, tránsito y tren de pasajeros, remodelación contra terremotos, separaciones de vías ferroviarias, caminos locales
	Proposición 1A (2008)	9.9	0	Financiación inicial para ingeniería y adquisición de derechos de terrenos para el sistema de trenes de alta velocidad
<b>Educación</b>	Proposición 1D (2006)	10.4	6.2	\$7.3 mil millones para la construcción y modernización de escuelas K–12, \$3.1 mil millones para la Universidad de California (UC), la Universidad Estatal de California, y los colegios comunitarios de California
<b>Hospitales para niños</b>	Proposición 3 (2008)	0.9	0	Construcción de hospitales para niños
<b>Recursos naturales</b>	Proposición 84 (2006)	5.4	3.8	Planeación de agua para todo el estado, control de inundaciones, protección de bosques, vías fluviales, playas, bahías, y parques
	Proposición 1E (2006)	4.1	2.1	Proyectos de control de inundaciones
<b>Vivienda</b>	Proposición 1C (2006)	2.8	1.2	Asistencia para comprar casa, renta de vivienda multifamiliar, relleno de viviendas, urbanización orientada al tránsito, y otros programas de vivienda

**Fuentes:** Tesorero del Estado de California, Departamento de Finanzas de California.

**Contacto:** Dean Misczynski

Apoyado con fondos de la Fundación de William and Flora Hewlett.