



**Verde**  
**en serio**

## Metro, Crimen Presupuestal v Militarización



**Gabriel Quadri**  
@g\_quadri

**E**l Metro es un bien público vital para la Ciudad de México. Es la columna vertebral de movilidad y transporte, de satisfacción de la demanda de viajes-persona-día, y factor esencial de productividad y calidad de vida para la mayoría de sus habitantes. El Metro, sistema de bajas emisiones contaminantes por pasajero-kilómetro, llegó a transportar en 2019 – antes de la pandemia – cerca de 1,700 millones de pasajeros. Bienes públicos como el propio Metro, el Sistema de Aguas, y la seguridad, debieran asumirse como prioridades absolutas de gobierno. No es así. Las tragedias ocurridas en el Metro de la CDMX no son accidentes fortuitos. Son consecuencia de problemas de planeación, proyecto, diseño, construcción y mantenimiento (como en la desastrosa Línea 12), y a faltas graves de mantenimiento (Línea 3). Además, claro, de los incendios recientes en subestaciones eléctricas y en el Puesto Central de Control. El contexto es la incompetencia, el despido del personal técnico capacitado y con experiencia, y un ahogo presupuestal ante recortes irresponsables e incapacitantes, degradación y abandono, deterioro de trenes, y déficit de frecuencias. Basta comparar el estado actual del Metro con las espléndidas Líneas 1, 2 y 3, al momento de su inauguración entre 1969 y 1970: trenes de primera (modelo que se sigue utilizando después de más de medio siglo), materiales y acabados de gran calidad, espacios museográficos y culturales, limpieza, funcionamiento impecable de equipos electromecánicos, y desde luego, esta-

ciones libres de ambulante. Un cuerpo prestigiado y competente de ingenieros (en COVITUR, destruida por el entonces Jefe de Gobierno, López) se ocupaba de su diseño, construcción, mantenimiento y operación.

Con la pandemia, en otras grandes ciudades del mundo como Nueva York, Madrid, Buenos Aires y Londres, y ante una notable disminución en la afluencia y en el volumen de servicio, las autoridades de sus sistemas de Metro aprovecharon para realizar trabajos mayores de mantenimiento. Esto no ocurrió en la CDMX. Aquí se aplicaron brutales recortes presupuestales. Tales recortes, copiados de lo que ocurre a escala federal, han tenido la finalidad de financiar subsidios clientelares con fines electorales, propaganda de promoción personal, y los proyectos absurdos del presidente López.

Para 2021 el recorte en el presupuesto aprobado con respecto a 2018 fue de más de 14%, mientras que la disminución en el presupuesto real ejercido entre 2019 y 2021 fue de 17%. Esto es, el presupuesto real ejercido cayó entre 2019 y 2021 de 16,697 MDP a 13,838 MDP, cuando que el presupuesto debiera ascender a 36,000 MDP para lograr el equilibrio seguro y eficiente. Para 2022, en el papel, hubo un aumento nominal en el presupuesto aprobado, que llegó a 18,828 MDP. Sin embargo, en la realidad, hay un subejercicio considerable a septiembre, que apunta a un presupuesto real ejercido en 2022 apenas similar al de 2021 y 2020. Todo ello, después de que en 2020 hubo un significativo subejercicio en el presupuesto del Metro, de 1,362 MDP. En 2023, el presupuesto nominal aprobado en el papel para el Metro registra un incremento marginal (ridículo) de apenas 19 MDP. Todo ello es claramente indicativo del desinterés e irresponsabilidad del gobierno de la CDMX hacia

el Metro. Más aún, el presidente López saqueó e inutilizó desde 2020 el Fondo de Capitalidad con que se financiaban necesidades básicas de la CDMX, entre ellas, el Metro.

Algo revelador del abandono y deterioro del Metro es la evolución del presupuesto real destinado a mantenimiento. Este incluye la instalación, reparación y mantenimiento de trenes, maquinaria y equipo; equipo eléctrico de pasajeros; y de escaleras mecánicas y eléctricas. Aquí, el presupuesto real ejercido se contrajo de 825 MDP a 627 MDP entre 2019 y 2021, lo que representa una reducción de 24%. Y como porcentaje del presupuesto total, la proporción destinada a mantenimiento disminuyó de 5.21% en 2018 a 4.54% en 2021. Esto, sabiéndose que para un mantenimiento adecuado se requieren al menos 3,500 MDP anuales. Es por ello que las fallas y averías en el Metro han crecido en los últimos años. El total de averías aumentó de 18,918 en 2018 a 30,642 en 2020. A partir de 2021 se dejaron de reportar de esta forma con la finalidad de encubrir los problemas. La Línea 3 encabeza la lista de averías con 6,030 en el año de 2020. Una cegadora luz roja que tuvo que haber motivado su reparación integral. No se hizo. En vez de reforzar el mantenimiento y multiplicar su presupuesto, ahora, el gobierno de la CDMX militariza el Metro, introduciendo 6 mil elementos de la Guardia Nacional; reacción pueril calcada del presidente López, y que ofende la inteligencia.

Es evidente que en las tragedias del Metro hay responsabilidades políticas, técnicas, administrativas y penales. Por deficiencias de proyecto, diseño, construcción, selección de trenes, y mantenimiento, en la Línea 12; y, por recortes presupuestales irresponsables, y falta de mantenimiento profundo, correctivo y preventivo en la Línea 3. Esperemos más...