



González. Cuentas oscuras

CDMX



JERÓNIMO D. GALVÁN

La Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México parece haber "apagado la luz" de la transparencia sobre el uso de recursos para el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, decisión que ha motivado diversos señalamientos desde la oposición tras el choque de trenes en la Línea 3, ocurrido el pasado sábado 7.

A partir de 2020 la dependencia comenzó a modificar los conceptos de gasto en las Cuentas Públicas para agruparlos en rubros generales más amplios, lo que ahora dificulta conocer, con puntualidad, los presupuestos destinados al mantenimiento de trenes, vías e infraestructura de la red del transporte público más importante para los capitalinos.

La jefa de Gobierno de la CDMX, Claudia Sheinbaum Pardo, salió a desmentir la

A partir del accidente del pasado sábado 7 en la Línea 3 del Metro se desató una guerra de cifras: la oposición, para atribuir la colisión a la falta de mantenimiento; la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, para desmentir que se haya recortado el presupuesto de ese rubro. Ambos bandos se basan en las cifras oficiales, que fueron modificadas en su presentación por la Secretaría de Finanzas y hacen difícil saber puntualmente cómo se gastó el dinero en trenes, vías e infraestructura.

presunta desatención a este sistema, al aseverar que el incremento ha sido sustancial y, para 2023, dotará al Metro de un presupuesto histórico de 18 mil 847 millones de pesos. En cambio, sus adversarios políticos acusan recortes de 2018 a 2021 de por lo menos 2 mil 463 millones.

Paralelamente se conoció una misiva

que el Sindicato Nacional de Trabajadores del Sistema dirigió al Congreso de la Ciudad de México a finales del año pasado, en la que denuncia la falta de mantenimiento urgente a trenes en circulación, la inactividad de otros tantos y múltiples riesgos a la seguridad de los pasajeros.

A la par de las denuncias que lleva ▶



Viene de la
página anterior

ron incluso a los diputados federales de PRI, PAN y PRD a exigir la comparecencia de la mandataria capitalina, el líder nacional del PRI propuso reactivar el Fondo de Capitalidad, que desapareció junto con la denominación del Distrito Federal.

En medio de la polémica sobre las causas del incidente en la línea verde, que corre de Ciudad Universitaria a Indios Verdes, el presidente de la Cámara de Diputados y legislador panista Santiago Creel estimó que, más allá de un asunto de recursos, se trata de un problema de supervisión en el Metro de la Ciudad de México.

Cambios de formato

A partir de 2020 la Secretaría de Administración y Finanzas hizo ajustes en la forma de presentar los datos de las Cuentas Públicas de la Ciudad de México, que en lugar de abonar a la transparencia y claridad parecen hacer más complicada y opaca su lectura.

Se decidió modificar los conceptos de



Mantenimiento. Afectación

gasto para agruparlos en rubros generales y más amplios. Esto ocurrió en los diversos rubros de gasto del gobierno de la capital del país, pero en el caso del Metro comprimió variables que antes diferen-

ciaban claramente el uso de los recursos asignados.

En 2018, por ejemplo, fueron más de 17 mil 580 millones los originalmente presupuestados, según la Cuenta Pública de ese

SHEINBAUM Y EBRARD: CHOQUE DE TRENES...

MATHIEU TOURLIERE

Después del choque de trenes de la Línea 3 del Metro capitalino, los simpatizantes de Claudia Sheinbaum Pardo llamaron a "no politizar" el accidente; es decir a no utilizarlo para golpear a la jefa de Gobierno. El mensaje no sólo estuvo destinado a la oposición: también abarcó a operadores políticos del canciller Marcelo Ebrard Casaubon, rival de Sheinbaum en la carrera hacia la candidatura de Morena para la elección presidencial de 2024.

En redes sociales, uno de los espacios donde los equipos de Ebrard y Sheinbaum libran la batalla por la opinión pública, estallaron conflictos entre simpatizantes de ambas "corcholatas".

Los ataques se desataron cuando personas cercanas al canciller, como el abogado Gabriel Regino García o el periodista Fernando Coca Meneses, denunciaron la falta de mantenimiento y de inversión en el Metro capitalino durante la administración de Sheinbaum, una manera de echar el costo político del accidente a la jefa de Gobierno.

El pleito entre ambos bandos respec-

to al Metro se remonta al derrumbe de la Línea 12, la noche del 21 de mayo de 2019 y en el cual fallecieron 26 personas. A partir del colapso de la obra emblemática del sexenio de Ebrard, cuya construcción estuvo plagada de irregularidades —como confirmó la empresa noruega DNV—, los promotores del canciller se han abocado a atribuir la tragedia a la falta de mantenimiento, es decir, a las gestiones de Miguel Ángel Mancera y de Sheinbaum.

El abogado Gabriel Regino asumió la defensa de cinco de los 10 exfuncionarios del Metro durante la administración de Ebrard, quienes estaban bajo investigación de la fiscalía capitalina, incluyendo a Enrique Horcasitas Manjarrez, el otrora director del Proyecto Metro. Hasta la fecha, la fiscalía capitalina no ha determinado ninguna responsabilidad de exfuncionarios por el colapso de la Línea 12.

Regino colaboró con Ebrard en la Secretaría de Seguridad Pública (SSP) del entonces Distrito Federal durante la administración de Andrés Manuel López Obrador, a principios de la década de los 2000. Ebrard, entonces titular de la SSP, nombró al penalista subsecretario en 2003 y antes

de tomar posesión como jefe del Gobierno capitalino, en 2006, buscó colocar a su amigo al frente de la SSP, pero el nombramiento fue descartado por acusaciones que vinculaban a Regino con el crimen organizado.

Después del accidente de la Línea 3, Regino difundió decenas de notas sobre el accidente y equiparó los accidentes de la Línea 12 y la 3 como consecuencias de la falta de mantenimiento, y por ende de la negligencia del equipo de Sheinbaum.

"Trabajan para exonerar a la presente administración, tal y como lo hicieron en la tragedia de la Línea 12, pero tarde que temprano todo se les va a revertir", "La falta de mantenimiento, una campaña presidencial adelantada y una fiscalía servil, convertida en Agencia Política. Eso les depara a los habitantes de la CDMX", "reitero y afirmo que la presente administración supo desde el mes de diciembre de 2019 que el tramo Olivos Tezonco (de la Línea 12) iba a desplomarse y no hicieron nada", aseveró el abogado en distintos mensajes.

Tensión permanente

Fernando Coca Meneses, periodista que forma parte del círculo de Ebrard, también aprovechó la tragedia para denunciar el balance de la administración de Sheinbaum respecto al Metro. "Lo que ha pasado en el Metro Tacubaya: 1 persona murió; Línea 12: 26 personas muertas, Línea 3, hoy, una persona muerta. ¿Quién fracasó? #EsClaudia



Viene de la
página anterior

año, pero en el gasto ejercido aparecen solamente 15 mil 492 millones, es decir, un subejercicio de 11.9%.

Sin embargo, respecto al Sistema de Transporte Colectivo, el texto presenta diferenciados los montos de mantenimiento de instalaciones fijas (por 2 mil 857 millones de pesos), mantenimiento mayor al material rodante (5 mil 423 millones) y mantenimiento del parque vehicular (280 millones).

La diferencia con 2019 es que, si bien se presupuestaron en un inicio 15 mil 652 millones en el Presupuesto original para el Metro, hubo ingresos adicionales y transferencias que permitieron gastar 17 mil millones en total, es decir, 10% más (unos mil 571 millones).

El mantenimiento también venía diferenciado en el documento de ese año: a reparación de instalaciones fijas, como las vías, se destinaron casi 2 mil 694 millones de pesos; en material rodante, como neumáticos, 6 mil 325 millones, y para trenes y vagones 292 millones.

En la Cuenta Pública de 2020 se compactaron los conceptos de gasto,

agrupando hasta cinco de ellos, desde infraestructura a rehabilitación de trenes, en solamente una categoría: Operación y Mantenimiento del Transporte Público Masivo, Concesionado y Alterno, con un presupuesto de casi 7 mil 434 millones, del que se ejerció solamente 85%.

Para la Cuenta Pública de 2020 y las subsecuentes, los datos diferenciados de cada concepto fueron dispersados en el Tomo de Resultados Generales, refiriendo, por ejemplo, el mantenimiento a instalaciones fijas "a través de 262 mil 989 intervenciones, tanto de la red neumática como férrea (escaleras eléctricas, vías, subestaciones e instalaciones electrónicas)".

Según los documentos de la dependencia de Finanzas, continuó la tendencia ascendente en el gasto presupuestado en el Metro, que para 2021 fue de 15 mil 81 millones, pero se ejercieron 15 mil 684 millones de pesos, es decir, 4% más de lo programado.

La novedad de ese año fue la inclusión de los "Oficios de autorización para comprender recursos en proyectos cuya ejecución comprende más de un ejercicio fiscal", en respuesta a una serie de inci-

dentos en instalaciones del STC, como la explosión del 9 de enero de 2021 en la subestación de control del Metro, que dejó 60 lesionados y un policía fallecido.

Particularmente el oficio SAF/0437/2021 consideraba 40 mil millones de pesos autorizados para hacer adecuaciones de Obra Civil que permitieran instalar los equipos del Puesto Central de Control 1 en el C5 de la Ciudad de México entre 2021 y 2022.

Un segundo oficio, el SAF/0325/2021, refiere el proyecto de modernización de la subestación de Buen Tono y Subestaciones Rectificadoras de la Línea 1 del Sistema de Transporte Colectivo, a realizarse entre 2021-2023, por poco más de 4 mil 497 millones de pesos.

El desplome de la Línea 12 del Metro del 3 de mayo de 2021, con al menos 26 personas muertas y decenas de heridas, fue el más duro golpe a la administración de Sheinbaum. Requirió una modificación presupuestal que elevó los recursos a 17 mil 597.4 millones de pesos, de los cuales no se ejercieron ni comprometieron unos mil 913 millones. ▶

diaLaResponsable", publicó Coca horas después del accidente.

Fernando Coca y su hijo estuvieron en la nómina de la Cancillería de Ebrard durante por lo menos tres años y medio: entre 2019 y 2020 estuvo contratado a través de una empresa de *outsourcing* —como lo reveló **Proceso** en julio de 2021—, y posteriormente laboraron por "honorarios" y como "eventuales" en el equipo del canciller.

Mientras recibía un salario de la Secretaría de Relaciones Exteriores, Coca publicó dos libros: *Línea 12, los lobos al acecho* y *¿Quién quitó los pernos?*, que exculpaban a la administración de Ebrard de la deficiente construcción de la Línea 12 y señalaban la negligencia de las administraciones posteriores.

Los mensajes de Coca después del colapso de la Línea 3 fueron atacados con vehemencia por personas y cuentas que impulsan la candidatura de Sheinbaum.

Inmediatamente después del choque de trenes, promotores de la candidatura de Sheinbaum pusieron en marcha una estrategia para mitigar los daños políticos, agravados por el hecho de que Sheinbaum se encontraba en un acto de proselitismo en Morelia cuando sucedió el percance. En redes sociales difundieron la consigna de no politizar el accidente y de mantener el silencio "por respeto a las víctimas", además de refrendar el apoyo a Sheinbaum.

Al día siguiente, el grupo de gobernadores de Morena publicó un desplegado para

respaldar a la jefa de gobierno capitalina, y el presidente López Obrador denunció una campaña de "zopilotes".

La mayor parte de los promotores de Ebrard respetaron la instrucción de no atacar a Sheinbaum sobre la tragedia. El canciller no realizó ningún comentario al respecto y tampoco lo hicieron sus operadores poli-



Regino. Defensa del canciller

ticos. En las redes sociales, las cuentas que lo impulsan recalcaron que el canciller "no hace uso de 'guerra sucia' contra nadie" y que "los comentarios y opiniones de personas que pudieran asumir afinidad con él, son responsabilidad de quienes los emiten".

Desde el colapso de la Línea 12 impera una fuerte tensión entre los simpatizantes de Ebrard y los de Sheinbaum, que explota de manera esporádica. Recientemente, por ejemplo, operadores políticos del canciller se lanzaron contra Sheinbaum por el despliegado de cientos de espectaculares que promovían su imagen —de perfil— en varias ciudades del país; denunciaron el "descaro total" del uso de recursos públicos para fines propagandísticos.

En diciembre de 2021 los simpatizantes de Sheinbaum atacaron a Ebrard cuando refrendó su apoyo al senador Ricardo Monreal, quien había denunciado al gobernador veracruzano, Cuitláhuac García, por encarcelar a su colaborador José Manuel del Río Virgen.

En algunas ocasiones el conflicto salió del mundo virtual. En mayo pasado, por ejemplo, Ebrard ofrecía declaraciones de banqueta afuera de Palacio Nacional cuando un hombre le gritó: "Eres neoliberal, Ebrard", a lo que el canciller le reviró: "Ya desahogaste tu sueldo, ya déjanos hablar". Cuando el hombre dijo: "Estamos con Claudia Sheinbaum, ella sí es antineoliberal", Ebrard lanzó de rebote: "No, pues sí se nota". ●



Viene de la
página anterior

Guerra de cifras

A partir del incidente de principios del presente mes, un impacto entre dos trenes en el túnel entre las estaciones La Raza y Potrero, inició la batalla de las cifras de la administración de Sheinbaum con la oposición.

Desde su primera conferencia, el día del choque, la jefa de Gobierno respondió desde el paradero de una estación de la Línea 3 a los cuestionamientos de la prensa: "Tiene presupuesto el Metro y todas las preguntas y toda la investigación se las daremos a conocer en su momento".

A partir de ese momento y los días posteriores, abundaron en redes sociales los gráficos sobre lo que diversos partidos y analistas calificaban como un abandono a los bienes inmuebles y materiales del STC. Señalaron que se redujo 17.6% el presupuesto asignado en 2018 por la administración de Miguel Ángel Mancera, de 22 mil 882 millones a sólo 18 mil 847 millones para 2023.

La secretaria de Administración y Finanzas local, Luz Elena González Escobar, insistió la semana pasada en que se han incrementado de forma importante los recursos para este sistema de transporte, de 2021 a la fecha, en al menos 4 mil millones de pesos, hasta llegar a 19 mil 687 millones, un monto 25.5% mayor.

Aunque estas cifras parecen contraponerse, no se trata de datos erróneos sino cantidades que se presentan al público de forma sesgada, con gráficos de colores, modificando las variables de referencia para forzar los argumentos a favor y en contra de cada bando.

En la conferencia mañanera de Palacio Nacional, el pasado jueves 12, Sheinbaum señaló: "Ha habido mucha información, que no es real, de que se ha disminuido el presupuesto del Metro".

Según la tabla que se proyectó a los medios en presencia del presidente de la República, entre 2019 y 2023 se han destinado al transporte naranja aproximadamente 85 mil 713 millones de pesos, 10% más que de 2013 a 2017, dijo.

Pero los datos referidos se basaron en el gasto ejercido cada año en el STC, no en el presupuesto aprobado por los diputados locales, lo que puso de manifiesto la razón de las diferencias entre las cifras de la oposición y la información exhibida en las versiones oficiales de los funcionarios de la 4T.

Fallas denunciadas

Desde la gestión de Florencia Serranía Soto al frente de la Dirección General del STC, el Sindicato Nacional de Trabajadores del Metro había advertido sobre las fallas en la comunicación de equipos Tetra, que obligaba a los conductores a usar sus celulares personales y comunicarse vía WhatsApp.

A principios de 2021, una misiva enviada a la entonces titular de este sistema expuso que en los trenes de las líneas 1 a la 6 estaba inoperante la tecnología de Telemetría, con el cual se vigila en tiempo real el trayecto de los trenes y se garantiza la seguridad en la circulación de los mismos.

De forma reiterada, a lo largo de ese año y de 2022, los trabajadores colocaron en algunos vagones carteles refiriendo las fallas en el Sistema de Comunicación. Además, diversas estaciones mostraban lonas demandando un cambio en la dirección del servicio por falta de refacciones, herramientas y falla en los radios de los operadores.

La advertencia más reciente fue a través de un oficio dirigido al Congreso de la Ciudad de México. En el documento CEN 535/2022, firmado por el dirigente sindical Fernando Espino Arévalo, se reporta que de cada 11 vehículos en circulación, siete requerían mantenimiento urgente.

El documento, fechado el 28 de noviembre de 2022, estimó que el monto para realizar el mantenimiento de los

convoyes en funcionamiento y de 125 trenes sin circular, estacionados afuera de los talleres del Metro, era de por lo menos 3 mil 500 millones de pesos.

Pese al llamado a destinar más recursos a la rehabilitación de los 304 trenes de que dispone toda la red del sistema, el presidente de la Cámara de Diputados, Santiago Creel, señaló: "¿Es un problema de recursos? Sí, pero sobre todo es un problema de responsabilidad".

Horas después del choque del sábado 7 en la Línea 3, aparecieron en Twitter mensajes de diputados federales de oposición que acusaban un "mal gobierno de la Ciudad de México" y exigían la urgente comparecencia de Sheinbaum.

En un comunicado, la coalición legislativa de Va Por México en San Lázaro (PRI, PAN y PRD) expuso que solicitarían a la Junta de Coordinación Política la comparecencia de Claudia Sheinbaum, "ante la alarmante situación del Sistema de Transporte Colectivo-Metro".

Pero apenas inició la semana, Creel Miranda, del PAN, reconoció desde su cargo como presidente de la Mesa Directiva: "Es una funcionaria de la Ciudad de México. No tiene injerencia el ámbito federal, desde el punto de vista de las competencias de la Cámara de Diputados".

También el coordinador de Morena, Ignacio Mier Velasco, titular de la Junta de Coordinación Política, enfatizó que "es un asunto que le compete exclusivamente al Congreso de la Ciudad de México". Preciso que, pese a que las participaciones federales a la capital han ido en incremento, con 68 mil 270 millones de pesos en 2021, corresponde al Legislativo local su observancia.

En conferencia de prensa, el legislador rechazó la posibilidad de formar una Comisión de Investigación sobre los incidentes en registrados en el Metro durante la actual administración capitalina, en términos del artículo 93. "Es siempre esa idea centralista de que aquí se decide y se aprueba todo", apuntó.

Pese a compartir la relevancia de esta facultad de investigación, Creel desestimó la idea: "La Constituyente Permanente, en mi opinión de manera muy equivocada, lo limita a empresas del Estado. ¿Cabe o no dentro de una empresa del Estado el Metro?... No lo sé".

Entre las propuestas surgidas desde otras fuerzas políticas para resolver la situación en el Metro de la CDMX, el líder del PRI, Alejandro Moreno, propuso recuperar el Fondo de Capitalidad, mientras el emecista Salomón Chertorivski anticipó una iniciativa para crear un Fondo de Metros para el país.

