

EN METRO A PANTITLÁN
Cuatro fallas por día

La Línea A del Metro de la Ciudad de México, que va de la estación La Paz a Pantitlán, ha registrado desde 2020 hasta los primeros días de septiembre de este año un total de 8 mil 52 fallas. **Pág. 17**

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO

La Línea A falla cuatro veces al día

La mayoría ocurre en el sistema de pilotaje automático y el cable de alimentación eléctrica

DANA ESTRADA

La Línea A del Metro de la Ciudad de México, que va de la estación La Paz a Pantitlán, un corredor vital para quienes viajan todo los días desde municipios del oriente del Estado de México hacia la capital, ha registrado desde 2020 hasta los primeros días de septiembre de este año un total de 8 mil 52 fallas, equivalentes a cuatro averías diarias en promedio.

En respuesta a una solicitud de información de **El Sol de México**, el Sistema de Transporte Colectivo (STC) detalló que los problemas se han incrementado en los últimos tres años. En 2020 se reportaron mil 270 fallas; en 2021 la cifra bajó a 85; pero a partir de 2022 volvió a crecer: mil 297 en ese año, mil 935, en 2023, mil 894 en 2024 y 801 en lo que va de 2025.

Inaugurada en 1991 como la primera ruta férrea del sistema —operada por trenes alimentados con catenaria en lugar de neumáticos—, esta línea es considerada una de las más vulnerables en materia de mantenimiento.

En su respuesta, el STC indica que uno de los sistemas más afectados es la

red de catenarias, el cableado aéreo que suministra energía a los trenes, pues solo este año han fallado tres veces. La más grave ocurrió el 28 de julio, cuando el sistema se rompió y dejó sin servicio el tramo de Los Reyes a La Paz por más de 12 horas.

En los últimos seis años se han registrado 14 intervenciones en la red catenaria, afectando la circulación de los trenes. En 2020 hubo una falla de este tipo, otra en 2021, dos en 2022, cuatro en 2023 y tres, tanto en 2024, como en lo que va de 2025.

La falta de alternativas de transporte agudiza los problemas. Iris Islas, habitante de Ixtapaluca, narra una de esas jornadas: “Me acuerdo que en la noche vi en redes sociales que la terminal y la estación que sigue no estaban dando servicio. Pensé que al otro día temprano ya estaría arreglado, pero no, tuve que esperar más de 20 minutos para tomar una combi que me ayudara a avanzar esas dos estaciones y después llegar al Metro en Santa Marta y ya poder llegar a mi trabajo. Ese día me retrasó 40 minutos de mi hora”, relató.

De acuerdo con la información del STC, el sistema de pilotaje automático



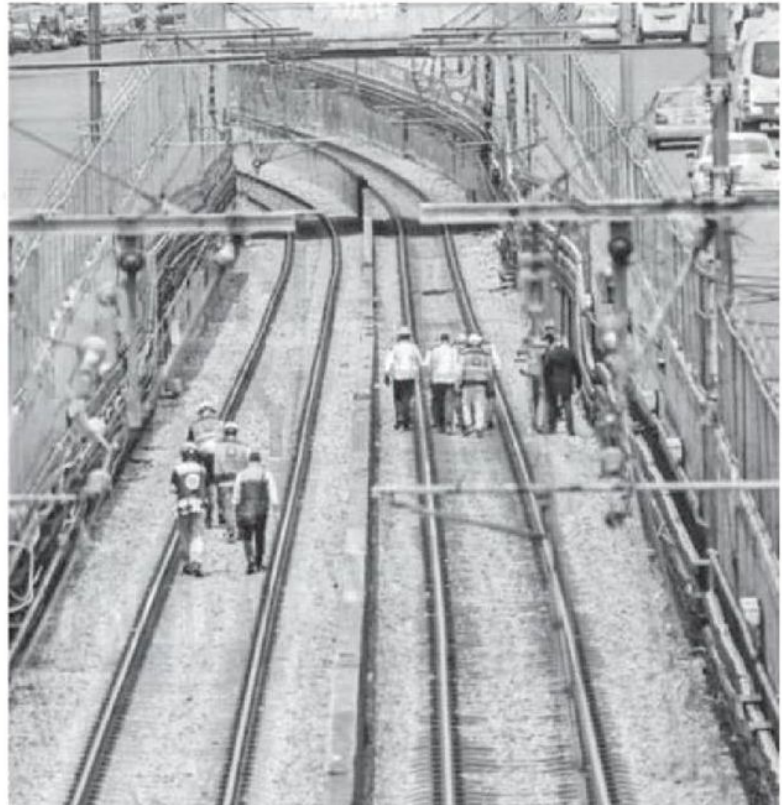
concentra la mayoría de las incidencias. Solo en lo que va de este año acumula 99 fallas, pero desde 2020, seis de cada 10 fallas son atribuibles a dicho sistema que, por ejemplo, supervisa la velocidad del tren en función de la distancia respecto al convoy que va adelante, evita que se exceda la velocidad máxima permitida en cada tramo, y puede frenar automáticamente en caso de que el conductor no actúe a tiempo.

Después de las incidencias con el sistema de pilotaje automático se ubican las fallas en las puertas de pasajeros, desperfectos en el material rodante de los convoyes, problemas en equipos de mando y control, sistemas de aire comprimido, frenos, generación de energía eléctrica y señalización. En total, estas deficiencias han provocado 93 suspensiones del servicio por más de 15 minutos en los últimos seis años, 18 de ellas en lo que va de 2025.

La jefa de Gobierno, Clara Brugada, anunció a principios de agosto que viene una intervención mayor de esta ruta —que a diario mueve a más de 202 mil usuarios—.

La rehabilitación
tendrá recursos federales, mientras que el gobierno local se encargará del proyecto ejecutivo en lo que resta de 2025, para iniciar en enero de 2026 los trabajos, lo que implicará el cierre de estaciones

ARCHIVO ROBERTO HERNÁNDEZ



Por trabajos en las vías el servicio fue suspendido el 11 de junio

