

LÍNEA 1 SIGUE INCONCLUSA TRAS TRES AÑOS DE OBRAS

El proceso de modernización de la L1 del Metro ha sido por etapas y tres estaciones están pendientes; STC mantiene litigio contra la empresa constructora por el retraso en la entrega

Texto: **LAURA ARANA**

—metropoli@eluniversal.com.mx

Fotografías: **CARLOS MEJÍA**

La Línea 1 del Metro cumple hoy tres años de estar en proceso de modernización y aunque operan 17 estaciones, están pendientes tres más, sin una fecha confirmada de reapertura, entre ellas, la terminal Observatorio que tendrá conectividad con el Tren Interurbano México-Toluca que también está en obra.

Además, mantiene un litigio en tribunales con el consorcio chino CRRC Zhuzhou Locomotive, encargada de las obras de modernización, por una multa millonaria de mil 500 millones de pesos impuesta por el Sistema de Transporte Colectivo (STC) debido al retraso del proyecto, pues el Gobierno de la Ciudad de México anunció que en 2023 estaría concluida en su totalidad la ruta que va de Pantitlán a Observatorio.

El Gobierno de la Ciudad de México proyectó que la obra de modernización que, implica cambio de vías y balasto, durmientes, y construcción de 29 convoyes acararía un periodo de 13 meses, de julio de 2022 a agosto de 2023; sin embargo, el proceso de entrega de obras fue por etapas.

La primera fase de la modernización de la Línea 1 del Metro, de Pantitlán a Isabel la Católica, inició en julio de 2022 y tras seis meses de retraso, comenzó su operación en octubre de 2023.

Posteriormente, en septiembre de 2024 reabrió un segundo tramo, dos estaciones más se sumaron, Salto del Agua y Balderas, y el 23 de abril de este 2025 reabrió el tramo de Cuauhtémoc a Chapultepec. Es decir, operan 17 estaciones, de Pantitlán a Chapultepec.

A la fecha, las autoridades no han confirmado la reapertura del último tramo, Juanacatlán, Tacubaya y Observatorio.

En estos tres años el Metro cambió de director. Salió Guillermo Calderón y entró Adrián Rubalcava, quien está al frente de los trabajos para la conclusión del tramo de Juanacatlán a Observatorio. Sin embargo, Calderón se mantiene como asesor del organismo, principalmente por la conclusión de los trabajos en la Línea 1 del Metro.

La jefa de Gobierno, Clara Brugada, en su momento anunció una posible puesta en operación del tramo hasta Tacubaya, quedando pendiente la estación Observatorio; sin embargo, en días recientes no quiso dar una fecha, pero sí dijo que hay avances.

“Lo que tenemos que hacer es conjugar los tiempos en los que terminemos la Línea 1, y que se adecúe o acondicione Observatorio, que depende del gobierno federal. Y están también trabajando muy fuerte y duro, para que podamos conjugar los tiempos”, indicó Brugada el martes pasado.

“Habíamos hablado de septiembre, en fin. Pero no quiero decir una fecha, porque también depende del

gobierno federal y de las obras que ellos están haciendo en esta estación de Observatorio”, puntualizó.

¿Qué opinan los usuarios?

En tanto, usuarios dividen opiniones sobre los resultados de los cambios en la prestación del servicio en el tramo que opera actualmente de Pantitlán a Chapultepec.

Algunos mencionan mejoras en los convoyes, amplitud de espacio de los trenes, velocidad; otros cuestionan los trabajos, que en horas pico se ve saturado el servicio, hay lentitud en el tránsito de las unidades y goteras y filtraciones en estaciones como Sevilla y Salto del Agua.

EL UNIVERSAL recorrió el tramo de Pantitlán a Chapultepec, el promedio de viaje en hora pico fue de 35 minutos. En el transbordo de Chapultepec a Observatorio para el abordaje de las unidades de RTP fue de 15 minutos debido a la espera del camión, por las largas filas y la caminata para llegar al punto. El recorrido fue de más de 25 minutos de Chapultepec a Observatorio por las

paradas de las unidades en las estaciones que están cerradas, y el tráfico vial. Por lo que el tiempo de viaje estimado total fue de una hora 15 minutos de la estación terminal Pantitlán a Observatorio.

“Ha sido cansado estar lidiando con transbordos. La vida es pesada y todavía el transporte más, no ayuda mucho. Sí se ha notado mejoría, pero en horas pico si les falla, pero sí vas más cómoda, creo que alcanzas asiento o no vas tan apretado como antes”, dijo Lidia Galván.

“Uno carga bultos en La Merced, y, pues, llegar acá a Chapultepec, con bultos enormes, y llegar a Tacubaya para ir a Cuajimalpa, que aparte es lejos. Es tedioso. Espero que ya terminen, porque sí es una lata”, sostuvo Natalia Sánchez.

“Es un proceso largo, pero necesario. A veces hago 10 minutos de San Lázaro a Pino Suárez, hay ventaja. Ha mejorado mucho, creo que valió la pena la espera. Lo malo son las falsas promesas”, puntualizó Román Gómez.

Curva de aprendizaje

El especialista en Movilidad, Víctor Alvarado, señaló que hubo factores internos y externos que abonaron a un retraso en los tiempos de trabajo, como las piezas para el cambio de infraestructura (riel, balasto, durmientes), que suele traerse del extranjero o la construcción de la estación Observatorio, que pertenece al proyecto del Tren Interurbano.

Refirió que se puede cumplir el objetivo de mejorar las líneas A y 3, siempre y cuando el Gobierno capitalino aprenda de los trabajos realizados en la Línea 1. Un aspecto que deberán considerar son los factores externos, como condiciones de entorno o, incluso, obras que se ejecuten a la par.

Ameyalli Magallón Vergara, maestra en Proyectos para el Desarrollo Urbano Sostenible por la Universidad Iberoamericana, apuntó que para el desarrollo de los otros proyectos de línea A y 3 deberán ser cuidadosos en los especialistas y personas que asuman la obra, a fin de que cuenten con suficiente experiencia para cumplir con los plazos que se fijen.

“Creo que hay que revisar muy bien los perfiles que van a estar involucrados en estos mantenimientos mayores que se le están haciendo al Metro. Creo que debe ser personal con mucha experiencia. Si bien los jóvenes siempre se merecen oportunidades, creo que este tipo de proyectos que son de gran envergadura necesitan personal con credenciales y con muchos años de experiencia y de preferencia que hayan estado en la construcción de las primeras líneas”, consideró. ●

AMEYALLI MAGALLÓN

Universidad Iberoamericana

“Creo que hay que revisar muy bien los perfiles que van a estar involucrados en estos mantenimientos mayores que se le están haciendo al Metro (...) deben tener mucha experiencia”





El abordaje a las unidades de RTP es de 15 minutos debido a las largas filas y la caminata para llegar al punto, constató EL UNIVERSAL.



Algunos usuarios están conformes con el servicio en la Línea 1, mencionaron mejoras en los convoyes, amplitud de espacio y la velocidad.



Pasajeros opinan que van más cómodos en los nuevos trenes; no vas tan apretado como antes, dijo una usuaria.

