



¿Ya despegamos?

AeroMetro y la disputa por el sentido de ciudad

MAYO 2026



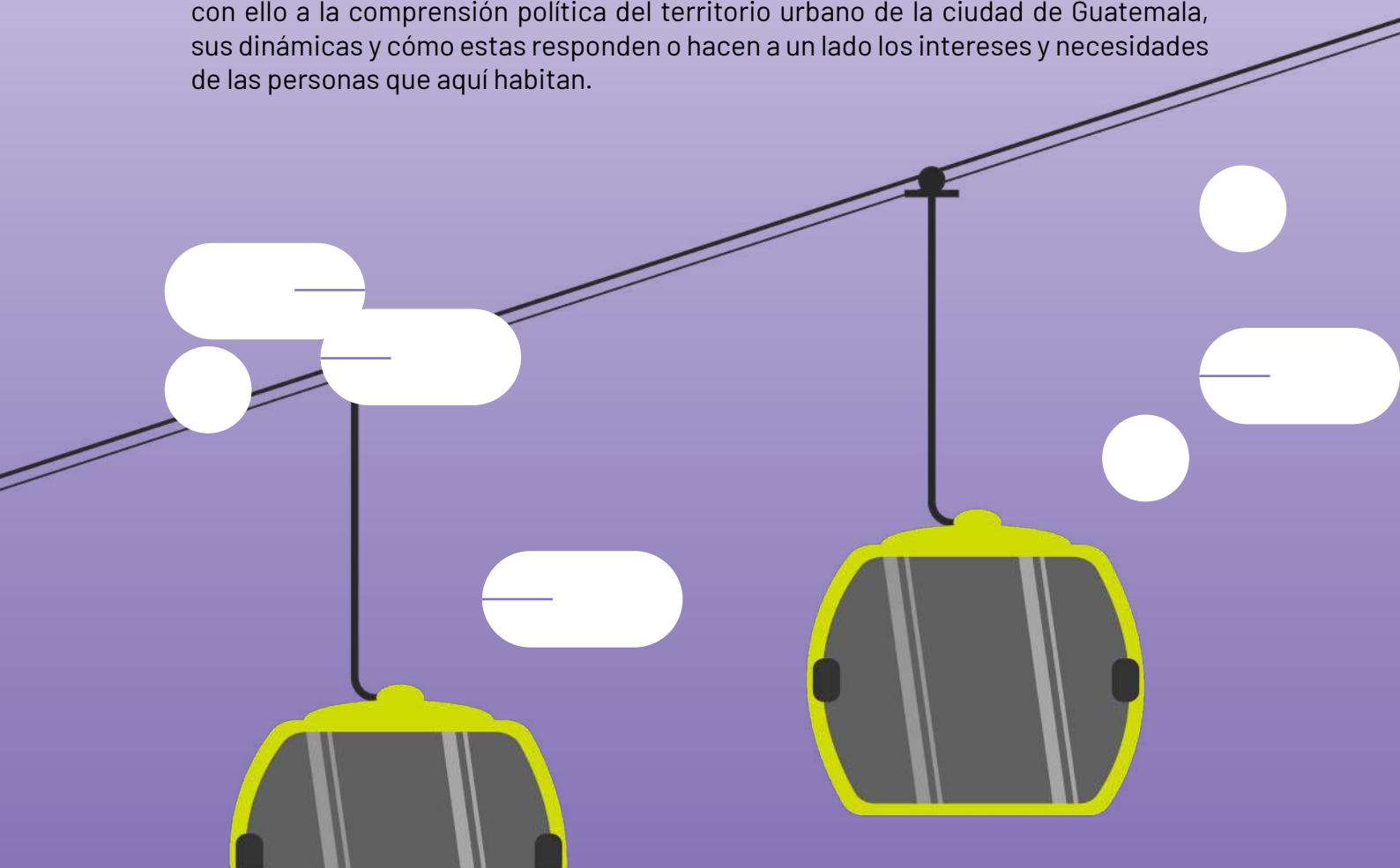
Introducción

Moverse es parte fundamental en la vida de las personas. Tenemos la necesidad de movernos, quizá como una expresión primaria de libertad, quizá un instinto de sobrevivir al estancamiento.

Somos seres en constante movimiento: transitamos de la alegría a la tristeza, del descanso al trabajo, de la vida a la muerte. Movernos es un derecho que adquirimos desde el primer instante de vida, incluso desde el vientre. Y esa necesidad del primer movimiento debe acompañarnos durante toda nuestra existencia.

En ciudades como la de Guatemala, movernos con libertad no es un derecho garantizado. Duele y cansa, lo sentimos en el cuerpo y en la mente. Durante décadas, las autoridades han olvidado que el centro de la movilidad somos las personas. En 2026, el proyecto AeroMetro se ha posicionado mediáticamente como una apuesta política importante para la Municipalidad de Guatemala.

Ante esto, nos preguntamos: ¿Qué sentido de ciudad promueve este proyecto? ¿Para quiénes? Desde el Instituto 25A priorizamos siempre colocar en el centro la experiencia, expectativas y propuestas de las y los vecinos del municipio. Es por ello que presentamos el presente informe de Mirador Urbano, buscando aportar elementos de análisis sobre la opinión pública del proyecto, esperando contribuir con ello a la comprensión política del territorio urbano de la ciudad de Guatemala, sus dinámicas y cómo estas responden o hacen a un lado los intereses y necesidades de las personas que aquí habitan.



Metodología y consideraciones Metodológicas

El Mirador Urbano busca ser una plataforma de **análisis y democratización del conocimiento** del I25A con la cual exploramos las dinámicas políticas del municipio de Guatemala. Para ello, **monitoreamos y escuchamos información digital**, principalmente de medios de comunicación, perfiles correspondientes a la administración municipal, diputaciones distritales (período 2024-2027), y creadores de contenido con información relacionada. Esta base de datos proporciona información que se complementa con análisis propios para ofrecer una mirada **amplia, plural y diversificada**. De esta manera, organizamos la información y la analizamos para generar reflexiones críticas que permitan comprender las dinámicas políticas y sociales de la ciudad de Guatemala.

Algunas consideraciones metodológicas:

- 1** Este informe se construyó a partir de un monitoreo de medios digitales y redes sociales (X, Instagram y TikTok) correspondiente a enero-marzo de 2026. Por lo tanto, la información de base es únicamente de dicho período y fuentes, salvo algunos casos donde se especifica que se requirió realizar una búsqueda más amplia para identificar algunos hallazgos.
- 2** Este informe tiene carácter exploratorio e interpretativo. Al basarse en fuentes públicas digitales, puede omitir actores que operan en espacios no documentados en redes o notas periodísticas. Asimismo, el proyecto continúa avanzando en su ejecución, por ende la información se actualiza constantemente.
- 3** A continuación se desglosan los medios digitales, perfiles y cuentas de las diputaciones distritales, del concejo municipal y de los creadores de contenidos monitoreados para este análisis:

X: @EmisorasUnidas @AztecaNoticiaGT @_ojoconmipisto @QuorumGT @PlazaPublicaGT @noficciongtagt @soy_502 @republicagtagt @prensa_libre @Agencia0cote @ep_Investiga @PrensaComunitar @tangenteagt @concriteriogtagt @lahoragtagt @muniguat @RQuinonezL @ninomatute @Giron_oscars @IsmaSalo @AVillagran502 @brendamejialo @_cristiangtagt @ElenaMotta_ @JoseChic86 @JosePMendozaF @LauraFMarroquin @raulbarreragtagt @rocasagtagt @samuel_pz @Sandra_Jovel.

Instagram: @nuevanarrativaguatate @sindicato.ciudadano @mevaleverguismo @alemuniguatate @muniguatate @obras_muniguatate @dch_gt @avemuniguatate @empaguagt@yaax_paisajismo@altaredei_@byforma_@erick_boror_art@honorable.de.arquitectura @pincheallantv @justiciayagt @aerometrogt @transmetroguatate.

Tiktok: @guateapata @heypabloalejandro_ @felipeaguilargt @davidlima_223 @jazminde.la.vega @drarius11

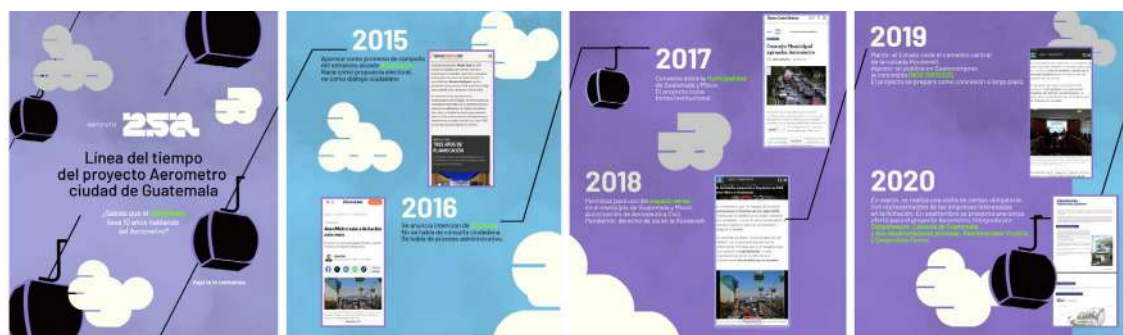
El contexto del aerometro

1. Isaac Newton se sube a un teleférico

La tercera Ley de Newton establece que toda acción genera una reacción igual y opuesta. Es decir, si ocurre A, necesariamente sucederá B. Para que un cohete despegue, el motor expulsa gases (acción) y en consecuencia, el cohete se eleva (reacción).

Esta metáfora nos ayuda a comprender lo necesario que es analizar las acciones que han resultado en la construcción del AeroMetro, algo así como si el mismo Newton platicara con Ricardo Quiñónez. Durante 10 años, una serie de decisiones políticas, económicas y jurídicas fueron acumulándose silenciosamente. Es hasta 2026 que la reacción ha tomado forma concreta: una obra en construcción que comenzamos a ver (y a sentir) en el tejido de la ciudad.

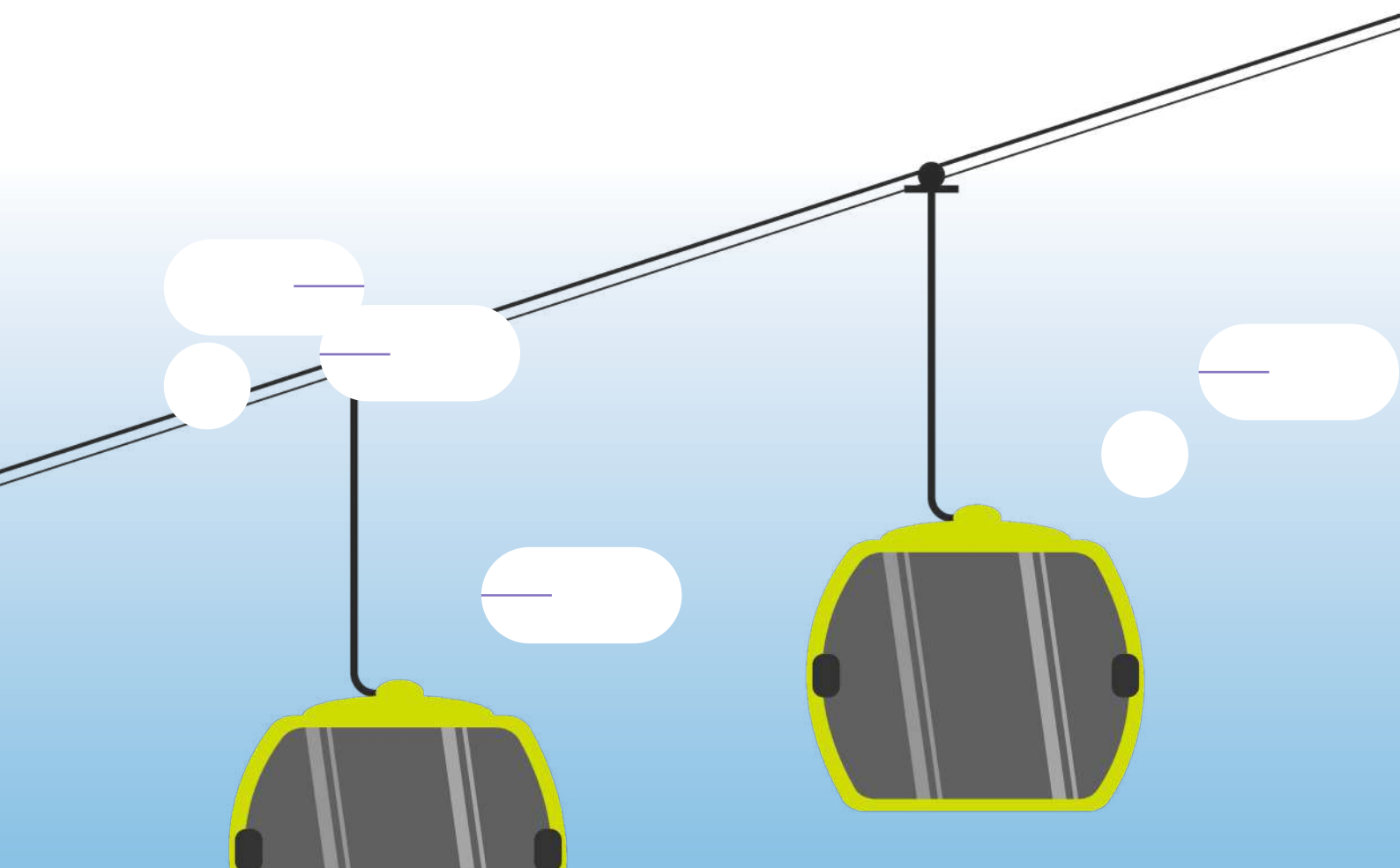
Para entender esa reacción, y las que aún pueden venir, es necesario conocer la interrelación de acciones que hicieron posible este proyecto. Por eso, a través de nuestro monitoreo de medios digitales, hemos identificado los momentos clave que permitieron que este proyecto surgiera, y que hoy nos permiten analizar el costo social, político y ambiental que ha generado con la finalidad de pensar e imaginarnos otras acciones posibles.





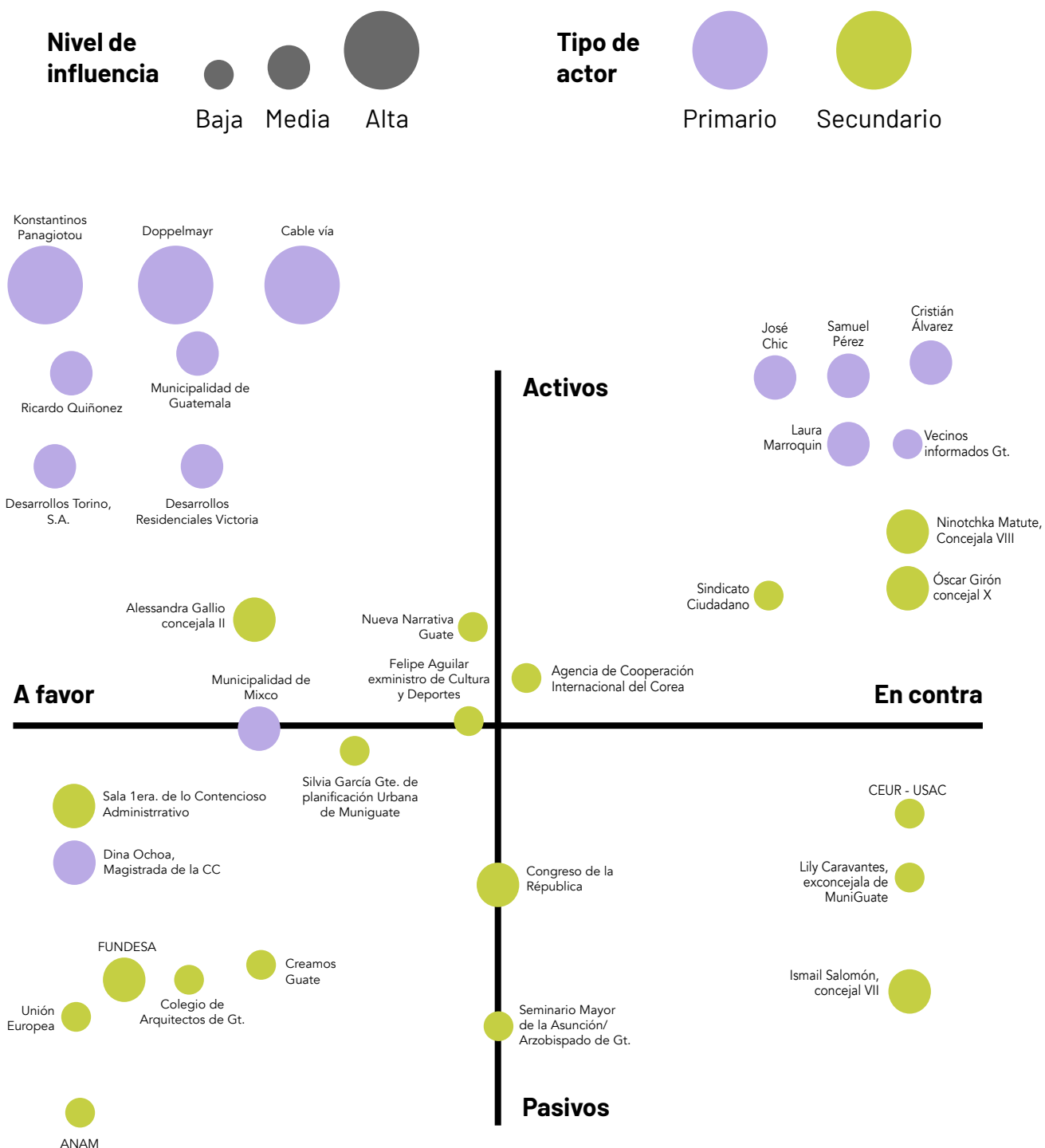
Al visualizar este historial está claro que es una crónica de un olvido anunciado. Un olvido hacia la población. Sin duda alguna, la tercera ley de Newton va más allá de cuestiones físicas, el proyecto del AeroMetro, como muchos otros, tiene un historial que ejemplifica una estructura que ignora a la población y prioriza el capital.

A partir de este ejercicio, logramos identificar momentos clave que permiten comprender lo que conlleva realizar un proyecto de movilidad de tal magnitud en el municipio de Guatemala. Un proyecto que pareciera ser que continuará perpetrando el eterno dolor y la eterna sentencia de la movilidad urbana. Es por eso que sostenemos que el pasado debe dialogar con el presente. Un presente mediatizado y complejo, donde la tecnología moldea nuestra forma de comprender el mundo.



2. ¿Quién mueve los cables?

Con base en el monitoreo, hemos identificado ciertos actores importantes dentro de los últimos tres meses respecto al proyecto del AeroMetro. Esta visualización nos permite evidenciar quiénes están detrás del proyecto de manera pública.



Este mapeo de actores, lo hemos dividido entre dos clasificaciones: **Actores primarios y secundarios.**

- Aquellas personas o instituciones con incidencia directa y continua sobre el proyecto AeroMetro. La incidencia directa desde la institucionalidad formal (capacidad de decidir, aprobar, vetar o concesionar) o desde la movilización ciudadana, son actores primarios.
- Por su parte, los secundarios, son aquellos que influyen de manera indirecta a través de críticas, análisis técnicos, respaldos institucionales. Poseen interés pero no cuentan con el poder de decisión directa sobre el mismo.

En ese sentido, la mayoría de actores primarios corresponden y reflejan una **alianza entre el poder local municipal, la Corte de Constitucionalidad y el sector privado que se posiciona a favor del proyecto.** Mientras algunas diputadas y diputados presentan amparos, existe un Organismo Judicial que ha representado un tope. Pareciera ser que **una buena parte de los tres poderes del estado, buscan que sí o sí, la promesa olvidada de Álvaro Arzú, se haga realidad.**

Un gran ausente es el Organismo Ejecutivo, específicamente la figura de Bernardo Arévalo, pues pareciera ser que el debate mediático de este proyecto no pertenece a su agenda política o no quiere involucrarse en un proyecto liderado por parte del sector empresarial y el Unionismo: de cualquier manera, la pregunta clave es:

¿por qué?



De esta manera, un actor igualmente llamativo es la **Iglesia Católica**, dado que se conoce que una de las estaciones del AeroMetro se encontrará cerca del **Seminario Mayor de la Asunción.**

A esto se le añade que hay vecinos que destacan un posible favorecimiento a la construcción del AeroMetro, pues señalan que se prestarán terrenos propios para el resguardo de materiales durante una de las fases del proyecto. Si bien no existe una postura oficial de la Iglesia al respecto, estas vecinas y vecinos enfatizan en la cooperación indirecta que favorece su avance.

Por otra parte, la participación ciudadana es **limitada, difusa y latente**. Esta poca influencia se refleja también en la estructura del Concejo Municipal actual, pues deja ver la poca incidencia que poseen las concejalías de oposición al ser la mayoría aliadas y aliados del Unionismo y por ende, del proyecto.

Las figuras que están con un posicionamiento muy en el centro del cuadrante como el MARN, Nueva Narrativa, Koica y Felipe Aguilar, exministro de Cultura y Deportes durante el gobierno de Alejandro Giammattei, enfatizan sus **posturas técnica sí y por ende, sus posturas políticas**. Al visualizar a los actores con influencia alta y primarios involucrados, **es claro el abuso de fuerzas y poderes entre lo privado y lo público, entre el poder local y las y los vecinos**.



La construcción mediática del aerometro

1. Un debate que aparece y desaparece: la narrativa mediática

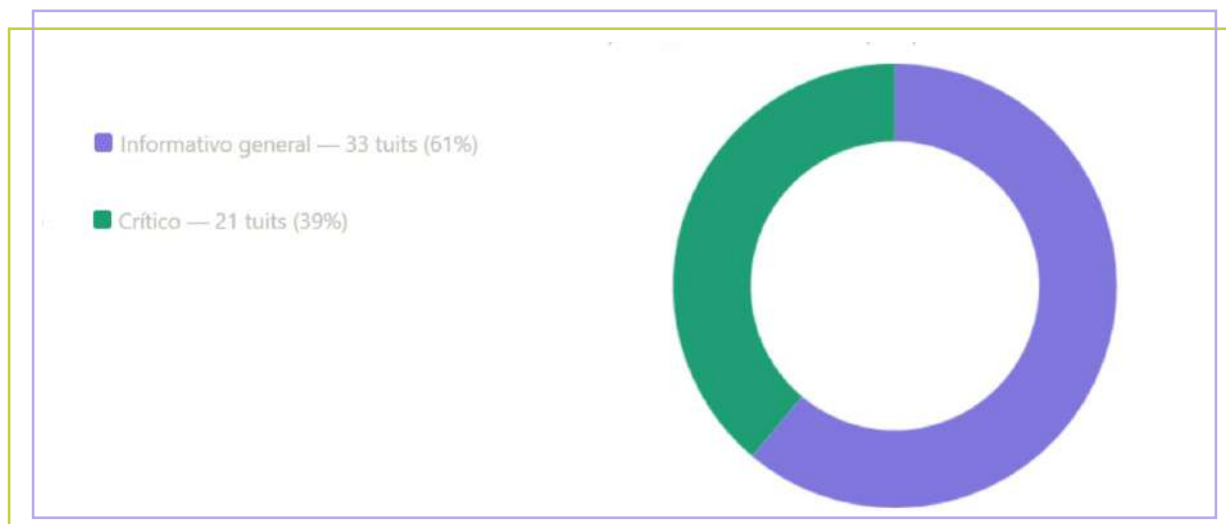
A partir del monitoreo de medios de comunicación, entre el 2 de enero y el 12 de marzo de 2026, se registraron 48 publicaciones bajo la temática del AeroMetro. Dichas publicaciones surgen con el inicio del periodo de construcción del proyecto: la materialización en las calles de la ciudad de un proyecto que refleja un debate heterogéneo de narrativas tanto a favor como en contra.

Asimismo, este debate ha de contemplarse como uno de carácter reactivo en el cual había semanas con más silencio mediático y otras con una gran afluencia de publicaciones. De esta forma, los contenidos digitales se encuentran motivados por eventos como el propio **inicio de obras en las primeras semanas de enero, la controversia ambiental y legal** a finales del mes e inicios de febrero y una nueva oleada crítica a principios de marzo.

2. Entre cobertura y crítica: el rol de los medios en el debate

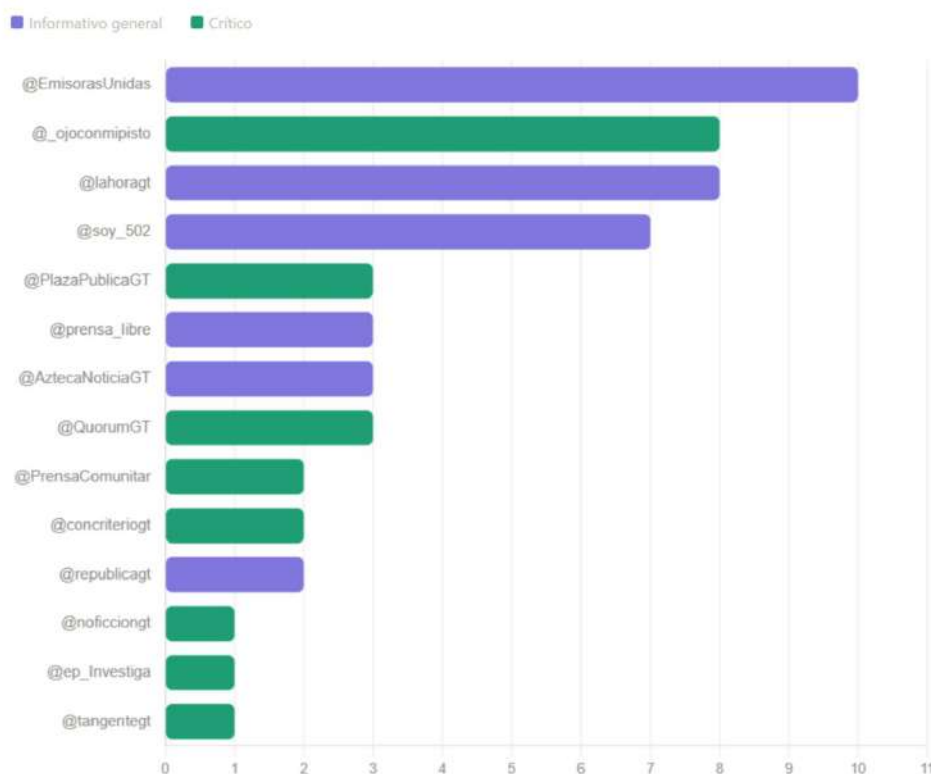
Parte fundamental del debate mediático es la frecuencia o protagonismo que ejerció cada uno de los medios de comunicación analizados. Identificar quién habló, cuánto habló, el contenido que realizó y desde qué punto de vista lo hizo es importante para la comprensión de **las audiencias y prioridades editoriales de cada medio**.

A través de nuestro análisis hemerográfico podemos encontrar dos marcos editoriales: **uno informativo y uno crítico**. Los medios dedicados a lo informativo **se centraron en realizar una cobertura de los hechos, tomando un posicionamiento relativamente neutro o apegado a la narrativa oficial municipal**. En contraparte, los medios críticos buscaron un **cuestionamiento al modelo de movilidad** planteado por el proyecto fundamentando su marco mediante datos, información pública y debates técnico/políticos.



A partir de esto, podemos encontrar una cobertura predominante dirigida a **describir hechos más que analizar o cuestionar el proyecto**, destacando con este enfoque las cuentas de **@EmisorasUnidas, @lahoragt y @soy_502**. Los medios críticos dieron una cobertura, aunque en menor cantidad pero con mayor profundidad y extensión, abordando análisis entorno al Estudio de Impacto Ambiental, la comparación con sistemas BRT o las declaraciones de actores primarios como el CEO de Doppelmayr, destacando dentro de este grupo a **@_ojoconmipisto, @PlazaPublicaGT, @QuorumGT, @PrensaComunitar y @concriteriogt**.

Esta predominancia del primer grupo de medios respecto a la cantidad de publicaciones debe comprenderse partiendo de la naturaleza del medio, en el cual, por ejemplo, **@EmisorasUnidas** tiene una naturaleza corporativa que le permite acceder a un mayor presupuesto para realizar contenidos en comparación con medios alternativos. Esto implica una cuestión de mucho cuidado, pues esta diferenciación de agendas y presupuesto entre medios demuestra la necesidad de una responsabilidad política y ética en el quehacer periodístico y la forma en que se alinea o no la información con las narrativas oficiales respecto a lo que se busca transmitir a la población.



La disputa de narrativas

1. "Progreso sin debate" la narrativa oficial municipal

La narrativa oficial del AeroMetro opera en tres registros simultáneos: el de la progreso inevitable ('Estamos por despegar'), el del desarrollo urbano planificado (los Distritos de Oportunidad) y el de la responsabilidad ambiental (las jornadas de reforestación). Los tres buscan lo mismo: presentar el proyecto como una decisión ya tomada, técnica, irreversible y beneficiosa. A continuación los analizamos. Al sumergirse en la estrategia de comunicación de la Municipalidad y del alcalde Ricardo Quiñónez, existe una narrativa de "progreso inevitable" que intenta pasar por encima de cualquier debate ciudadano. El uso constante del eslogan "[Estamos por despegar](#)", pareciera reflejar una estrategia clara para instalar la idea de que el AeroMetro es una solución **moderna y urgente**, una "**necesidad real**" que ya no admite discusión. **Una estrategia para consolidar un modelo de urbanismo de mercado o de votos, más que una respuesta integral a la crisis de movilidad.**



Fuente: @aerometrogt

En ese sentido, la Municipalidad de Guatemala, ha promocionado varios de sus proyectos desde la necesidad de la "modernidad".

Es decir, existe una latente necesidad narrativa y política de "modernizar" el municipio.

Ejemplo de ello son los '[Distritos de Oportunidad](#)¹, distritos que pretenden ser un foco de inversión del sector privado e inmobiliario, sector que tiene una gran influencia en el proyecto del AeroMetro. Es decir, **¿estamos ante una planificación de movilidad que busca el beneficio inmobiliario/privado o ante una solución real de ser ciudad?** Los contenidos en redes por parte del gobierno local sugieren que, en el diseño de la ciudad, la movilidad está siendo vista desde los intereses del capital.

¹ Los Distritos de Oportunidad son seis áreas estratégicas de la Ciudad de Guatemala donde la Municipalidad concentra su planificación urbana. Su propósito es descentralizar el desarrollo, ordenar el auge inmobiliario y vincularlo con nuevas alternativas de movilidad como el Aerómetro, el BRT y futuras líneas de Transmetro. Se pretende acercar vivienda, empleo, comercio y servicios a los propios barrios, reduciendo desplazamientos largos y la congestión. En conjunto, abarcan cerca del 20% del territorio capitalino y buscan transformar la ciudad hacia un modelo más compacto, sostenible e inclusivo.



Fuente: Visión de Ciudad

Es inquietante el uso de un “maquillaje ambiental” para legitimar la obra. La Dirección de Medio Ambiente y el MARN han publicado en las redes con [jornadas de reforestación](#). **Esta narrativa busca fabricar un consenso visual que tape la realidad: la tala de cientos de árboles en la Roosevelt y un proyecto que se planificó en silencio durante una década, sin escuchar las opiniones de las y los vecinos.**

Es una gestión que nos ve como moneda de cambio de una concesión privada y no como ciudadanía con derecho a una **ciudad consultada**. Al final, la “ciudad que inspira” de la que habla la Municipalidad de Guatemala parece estar diseñada para la inversión y el render publicitario, pero no para la vida digna de quienes habitamos y nos movemos en estas zonas.

Dicho esto, para continuar el análisis y comprender la magnitud de la resistencia técnica y política que este proyecto ha generado, es vital observar las posturas de fiscalización dentro del propio Concejo Municipal. A diferencia de la narrativa oficial, las siguientes voces técnicas y políticas han señalado de forma sistemática que el **AeroMetro no solo carece de una visión integral para reducir el tráfico, sino que podría representar un retroceso para la movilidad digna en el municipio.**

A continuación, se detallan los señalamientos clave realizados durante el primer bimestre del año:

Concejal	Fecha	Señalamiento principal
Ismael Salomón	9 de enero	Señaló que el AeroMetro es un “nuevo proyecto electoral del unionismo”, lo calificó como “sin visión” e “ineficiente”, y afirmó que no reducirá la cantidad de carros en las calles.
Nino Matute	28 de enero	Indicó que el AeroMetro puede tener sentido técnico solo como sistema alimentador para zonas de barranco, pero cuestionó que se presente como solución principal para la movilidad urbana.
Óscar Girón	29 de enero	Afirmó que el proyecto “saboteará” la posibilidad de implementar un sistema de transporte más adecuado sobre la Roosevelt y expresó su rechazo a la decisión del concejo.
Ismail Salomón	19 de febrero	Comparó el teleférico con un sistema BRT y cuestionó que el AeroMetro represente una mejor alternativa en términos de frecuencia y operación.

Para complejizar este análisis donde vemos cómo el poder local oficial y de oposición visualizan el AeroMetro, resaltamos lo relevante que fue en su momento la influencia del Gobierno Central. Es fundamental comprender que esta propuesta no se sostuvo sólo; el avance del AeroMetro fue posible gracias a una alianza política estratégica entre el ex presidente Alejandro Giammattei y el alcalde Ricardo Quiñónez. Según registros de fiscalización de [Ojoconmipisto](#)², fue el propio Giammattei quien elevó al Congreso la iniciativa 5934 para viabilizar la concesión por 25 años, cumpliendo así una promesa de campaña.



Fuente: Municipalidad de Guatemala

² Esta coordinación entre el Gobierno Central y la Municipalidad permitió que un expediente de más de 3,600 folios transitara con rapidez hacia el Legislativo, evidenciando cómo el poder político se alineó para blindar un contrato de US\$150 millones con capital privado (donde resaltan constructoras como Residenciales Torino y Victoria), a menudo ignorando las demandas de transparencia y consulta que la ciudadanía exigía ante una tarifa proyectada de Q9.06, que impacta directamente el costo de vida.

2. ¿Solución o sacrificio? Las narrativas del AeroMetro

Como todo proyecto de infraestructura urbana, el AeroMetro además de una construcción física, también ha sido acompañado de una mediática y política, en la cual las narrativas construyen un relato fundamentado en un interés de fondo. De esta manera, identificamos dos narrativas mediáticas en torno a esta obra, las cuales buscan definir el significado del proyecto en el imaginario público: el AeroMetro como solución a la movilidad y el AeroMetro como un sacrificio de bienes públicos que no fue discutido con la ciudadanía. El contraste entre ambas narrativas se presenta de la siguiente manera.

La promesa de modernidad

El sacrificio que no se discutió

Narrativa oficial Municipalidad + Inversión Privada + medios informativos	Narrativa crítica Medios investigativos + academia + urbanistas
Argumento central Solución moderna a la crisis de movilidad. Reducción del 50% en tiempos de traslado.	Argumento central Sistema de alcance limitado. Solo beneficia a quienes viven a 500m de las 12 estaciones.
Medio ambiente Sistema 100% eléctrico, sin emisiones. Plan de reforestación compensa árboles removidos.	Medio ambiente Remoción real 2,596 árboles según Estudio de Impacto Ambiental (EIA). Impacto permanente en entorno urbano.
Cobertura 235-374 mil usuarios diarios. Integración con Transmetro y Tu Bus.	Cobertura Sistema alimentador, no masivo. No resuelve la demanda del corredor más denso de la ciudad.
Modelo Inversión 100% privada. Sin quitar carriles al tráfico. Complemento no sustituto.	Modelo Prioriza el vehículo privado. Cierra opciones futuras de tren ligero o metro en la Roosevelt.
Transparencia Licencia ambiental obtenida. Amparo judicial resuelto a favor del proyecto.	Transparencia EIA con un costo de Q3,637 por copia física: obstáculo al acceso a información
Medios @EmisorasUnidas @lahora_gt @soy_502 @prensa_libre @AztecaNoticiaGT @republicagt	Medios @_ojoconmipisto @PlazaPublicaGT @QuorumGT @PrensaComunitaria @concriteriogt @noficciongnt @ep_investiga @tangentegt

Comparar ambas narrativas permite entender quiénes apoyan el proyecto y quiénes lo cuestionan. Si bien pareciera que hablan del mismo problema, en realidad parten de enfoques distintos.

La narrativa oficial, fundamentada en lo que dice la Municipalidad de Guatemala y el sector privado del AeroMetro, habla de un proyecto de transporte, mientras que **la crítica plantea un modelo de ciudad**. Una se pregunta directamente “**¿Cómo mejorar la movilidad?**”, mientras que la otra cuestiona “**¿Qué tipo de ciudad estamos construyendo y para quién lo hacemos?**”.

Esta diferencia marca el principio que guía el debate, uno al que habrá que prestar especial atención, dado que la ciudadanía no puede ni debe quedar fuera de él. Conocer cuál es el encuadre narrativo de los medios de comunicación se convierte, así, en una herramienta de participación para **aprender a leer la ciudad y poder disputarla con mayor claridad en favor de la ciudadanía**. Es por eso la importancia del análisis de estas narrativas y contenidos, pues al identificar enfoques, intereses y omisiones presentes en cada narrativa, personas y comunidades pueden articular mejor sus demandas frente a proyectos municipales o gubernamentales.

3. Del anuncio a la disputa: la evolución del debate mediático

La cobertura mediática del AeroMetro no solo evolucionó en el tiempo, sino que configuró una disputa entre narrativas. Esta puede identificarse a partir de cuatro momentos en los que los actores mediáticos no sólo informaron sobre el proyecto, sino que también construyeron interpretaciones sobre su viabilidad, impacto y sentido dentro de la ciudad.

Momento 1: la narrativa sin contraste

Durante el inicio de obras, a principios de enero de 2026, la narrativa no tuvo prácticamente ningún tipo de contraste. La narrativa oficial posicionó al AeroMetro como un proyecto en marcha, acompañado de datos logísticos enmarcados en su avance.

La ausencia de voces críticas generó un vacío que permitió una ventaja para consolidar una versión de narrativa oficial del proyecto, centrada en describir lo que ocurría más que en su problematización.



Momento 2: el cuestionamiento ambiental

El inicio de obras dio paso, a finales de enero, a la publicación del análisis del Estudio de Impacto Ambiental por parte de @PrensaComunitaria, marcando el comienzo de la disputa narrativa. De esta manera, mientras la narrativa oficial sostuvo cifras y proyecciones sobre el impacto ambiental, los medios críticos evidenciaron inconsistencias en los datos presentados, enfrentando el relato inicial del proyecto. Esta tendencia crítica se extendió: algunos medios mantuvieron un enfoque informativo sin cuestionamientos, mientras que otros continuaron con un posicionamiento problematizador que desplazó el debate hacia la transparencia y la veracidad de la información oficial.

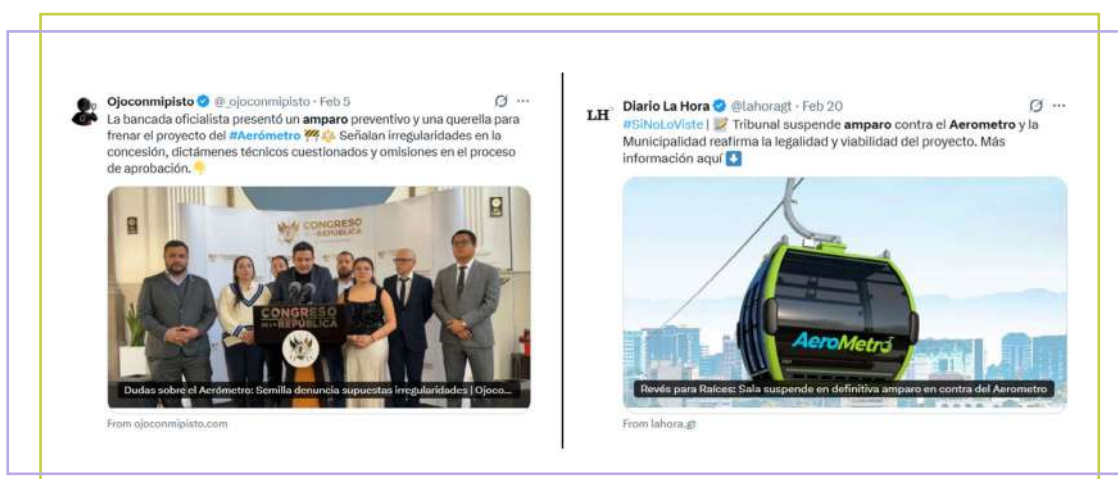


Momento 3: del debate técnico a la confrontación política

Ante la creciente crítica, la disputa narrativa se intensificó. Mientras la [narrativa oficial](#) continuó posicionando al AeroMetro como una solución de transporte masivo y ambientalmente sostenible, análisis técnicos comenzaron a cuestionar directamente esta premisa, señalando limitaciones en su cobertura, alcance y capacidad real. Estudios del [CEUR-USAC](#) evidenciaron que el sistema funcionará más como un sistema alimentador que como una solución estructural al problema de movilidad.



Paralelamente, el debate trascendió al ámbito político. Un grupo selecto de diputadas y diputados impulsó acciones legales mediante un amparo contra el proyecto, evidenciando que el conflicto no era únicamente interpretativo, sino también institucional. La resolución de dichas acciones fue la **archivación del amparo**, lo que marcó un punto de inflexión: no limitó la disputa, sino que la desplazó a otros espacios de confrontación, cerrando la vía legal de acción.



Momento 4: consolidación de la disputa

Finalmente, el AeroMetro se transformó y pasó a presentarse como un objeto de disputa política. Mientras la cobertura de medios informativos continuó alineada a la agenda de la narrativa oficial (describiendo avances), los medios críticos profundizaron sus cuestionamientos estructurales, como la falta de acceso a información pública o la comparación con alternativas de transporte, como un sistema tren-tram.³



³ [Medio de transporte](#) de capacidad media que combina características del ferrocarril y el tranvía, se integra en la infraestructura urbana y ofrece costos de ejecución bajos y una velocidad adecuada para conectar las afueras con el centro de la ciudad.

En este escenario, el proyecto ya no se define por una narrativa dominante, sino por la coexistencia de interpretaciones en conflicto sobre el modelo de ciudad que representa. La última publicación registrada, que lo sitúa “en la arena política”, refleja este desplazamiento definitivo: **el AeroMetro ya no es sólo infraestructura, sino un punto de disputa sobre cómo se construye, se comunica y se decide la ciudad.** El proyecto ya se encuentra en marcha, pero la pregunta de **si es la mejor opción para la ciudad sigue (y deberá seguir) abierta en el espacio mediático.**



Como hemos mencionado anteriormente, otro actor clave ha sido el Congreso de la República. Sin embargo, lo que últimamente encontramos al mirar hacia allá es, en gran parte, el silencio.

Voces y silencios en el congreso

1. Voces escasas, datos claros

El monitoreo de las diputaciones distritales del Congreso de la República arroja, en sí mismo, un hallazgo curioso a partir de la cantidad de publicaciones recolectadas en X: un total de 12 publicaciones en 10 semanas. Más allá de lo expresado por estos actores, resulta especialmente relevante aquello que no se dijo. Esto resulta significativo, ya que dichas publicaciones provinieron únicamente de 4 de las 11 diputadas y diputados del distrito central: Samuel Pérez, Laura Marroquín, Brenda Mejía y Cristian Álvarez, todos bajo un marco de oposición al AeroMetro. **Ningún diputado o diputada monitoreada adoptó una posición afín a la narrativa oficial de la Municipalidad de Guatemala.**







De esta manera, se evidenció un silencio alarmante en la representación de la ciudad en el Congreso. Esto es preocupante dada la relevancia del proyecto, el cual tiene un impacto directo en la movilidad de cientos de miles de personas, quienes a su vez son electores de aquellos que guardan silencio y no responden a quienes confiaron en su representación.

A ello se suma que, aunque existen posturas críticas dentro de ciertas bancadas, no todos sus integrantes tomaron posición, evidenciando dinámicas en las que únicamente algunas figuras toman protagonismo sobre determinados temas, posiblemente como estrategia política. Esto no solo limita la visibilidad de la crítica, sino que también condiciona la forma en la cual se articula y expande el debate público.

2. Entre marcos compartidos y diferencias

Las diputadas y diputados distritales que tomaron la palabra y se posicionaron públicamente partieron de distintas expresiones políticas para criticar el proyecto del AeroMetro. En este sentido, las posturas críticas provinieron de tres expresiones políticas: Raíces, Movimiento Semilla y el partido Compromiso, Renovación y Orden (CREO). De los cuatro participantes, dos pertenecen a Raíces, una al Movimiento Semilla y uno a CREO. A partir de ello, mientras las intervenciones de Raíces y Semilla comparten énfasis en la crítica al proyecto desde la planificación y la fiscalización, difieren en el tono, siendo las de Raíces más directas y orientadas a la acción, mientras que Semilla adopta una postura más moderada. En contraste, el posicionamiento del diputado de CREO presenta un enfoque distinto, centrado en intereses clientelares.

Laura Marroquín	Samuel Pérez
Raíces Crítica desde la planificación urbana. Cuestiona la falta de consulta ciudadana y propone transporte masivo planificado como alternativa.	Raíces Crítica la corrupción. Lo llama abiertamente “el teleférico de los Unionistas” y promovió acciones legales para frenar el proyecto.
Publicaciones  6	Publicaciones  4
Brenda Mejía	Cristian Alvarez
Movimiento Semilla Reconoce que el proyecto no puede detenerse arbitrariamente, pero exige fiscalización y rendición de cuentas.	Compromiso, Renovación y Orden Crítica desde los intereses electorales y económicos. Señala intereses particulares de personajes cercanos al alcalde.
Publicaciones  1	Publicaciones  1

Distinguir entre cada ámbito de la crítica es importante para comprender las diferentes dimensiones de la problemática que presenta el proyecto, **las cuales contribuyen al entendimiento colectivo de lo que ocurre**. De esta forma, Laura Marroquín introdujo el cuestionamiento sobre la ausencia de participación ciudadana; Samuel Pérez planteó el proyecto como un acto de corrupción partidaria; Brenda Mejía aportó una comprensión sobre los límites del poder legislativo frente al proyecto; y Cristian Álvarez introdujo la temática del clientelismo político.

Cabe señalar, el caso particular de **José Chic**, diputado del partido Voluntad, Oportunidad y Solidaridad (VOS), quien también expresó arduamente su postura crítica sobre el AeroMetro, aunque lo hizo mediante otras redes sociales como **TikTok**, advirtiendo cómo este proyecto podría convertirse en “un negocio para unos pocos” si no se garantizan mecanismos claros de fiscalización y rendición de cuentas.

3. El silencio como postura

La cantidad de publicaciones (todas opositoras al proyecto), sumada al reducido número de diputadas y diputados que alzaron la voz, evidencia una ausencia que puede ser leída de diferentes formas. Esta puede ser una decisión estratégica por parte de diputadas y diputados afines al proyecto, buscando otorgar a la Municipalidad de Guatemala el rol de comunicador principal, con el fin de evitar una mayor politización que pudiera exponer preguntas incómodas en torno al proyecto. También puede ser un reflejo estructural dentro del Congreso, en el que este tiene **poca capacidad de acción frente a la infraestructura urbana**⁴, quedando en manos de la Municipalidad; o simplemente, un desinterés de los diputados y diputadas ante las problemáticas del territorio que los eligió.

Lo que sí está claro es que, sin importar la interpretación, las diputadas y diputados representan a la ciudadanía y su posicionamiento es de suma importancia para la vida política nacional. La ausencia del tema en la agenda política de las y los legisladores permite intuir que el proyecto no ha logrado instalarse como una prioridad de primer orden dentro del Congreso, lo cual fortalece la pregunta y crítica acerca de cómo se construye la ciudad que habitamos y sobre cómo la construimos. Esto debe tomarse en cuenta para futuras decisiones ciudadanas de índole política, especialmente, en lo que respecta a las elecciones generales del 2027, donde habremos de elegir a nuevos representantes populares, por lo que considerar el desempeño legislativo actual será clave para fundamentar un voto informado.

Si en el Congreso el silencio predomina, en el ecosistema digital ocurre exactamente lo contrario. Donde las instituciones guardan silencio, las cuentas de vecinas y vecinos que se dedican a crear contenido en redes sociales, han ocupado ese vacío con una fiscalización que ningún diputado ha hecho de forma sistemática. Ahí también está la participación ciudadana.

⁴ Véase la sentencia de la Corte de Constitucionalidad, expediente [219-2024](#), en la que se desarrolla el principio de autonomía municipal respecto a concesiones sin aprobación del Congreso de la República de Guatemala.

Otras voces en disputa

1. Voces digitales contra el discurso oficial

El monólogo municipal se rompe por completo cuando entramos al ecosistema de los creadores de contenido. Al monitorear perfiles como [Nueva Narrativa Guate](#), [Mevaleverguismo](#), [Felipe Aguilar](#) (ex ministro de Cultura y Deportes durante el gobierno de Alejandro Giammattei) o [Sindicato Ciudadano](#), **la historia de la “ciudad que avanza” se desmorona para dar paso a una fiscalización ciudadana necesaria.** En estos espacios se cuestiona frontalmente la narrativa impuesta por las autoridades de que el AeroMetro será la solución definitiva al tráfico.

Es importante enfatizar en como a nivel narrativo incluso se deja de llamar “AeroMetro” para nombrarlo como teleférico y aunque el concepto de un teleférico no es intrínsecamente malo, la forma en que se está ejecutando en Guatemala **carece de visión técnica y social.** Se señala con acierto que existen formas más efectivas y eficientes de atender el problema cotidiano del tráfico, y que el proyecto del AeroMetro, por su capacidad y ruta, **difícilmente será el alivio que prometen.**

Un punto clave en esta conversación digital es el contraste con modelos internacionales. Aunque en redes se intenta validar el proyecto citando los éxitos de los teleféricos en México o Medellín, creadores de contenido, vecinas y vecinos organizados recuerdan que los contextos son totalmente distintos.



En el **caso de Puebla (México)**, el proyecto del teleférico ha sido denunciado por colectivos y la Universidad Iberoamericana no solo por el impacto ambiental de remover árboles maduros (un **“ecocidio”** que tardaría 30 años en repararse), sino por ser una **imposición sin consulta** que carece de estudios de movilidad serios. Las fuentes señalan que estos proyectos suelen usarse como “atractivos turísticos” o de fachada, mientras las necesidades reales de transporte de los barrios siguen en el abandono, una crítica que resuena directamente con la opacidad que se denuncia en la Roosevelt.

Por otro lado, la referencia al **MetroCable de Medellín** suele usarse de forma **engañosa**: aquel sistema nació con una función social específica para conectar barrios periféricos en laderas de difícil acceso donde no podía entrar otro transporte. En contraste, en Guatemala se pretende realizar en una vía plana como la Roosevelt, donde podrían existir alternativas de transporte masivo mucho más eficientes y de mayor capacidad.

Sin una administración que garantice el mantenimiento y la transparencia, el temor legítimo es que el AeroMetro ignore estas lecciones internacionales y termine siendo un sistema ineficiente que, como advierten las y los vecinos en Puebla, **solo beneficia la narrativa política del momento y no la movilidad cotidiana de la gente.**



Fuente: @aerometrogt

Esta fiscalización digital es, en realidad, la respuesta necesaria ante un funcionario público que ha fallado en colocar a la ciudadanía en el centro de las decisiones.

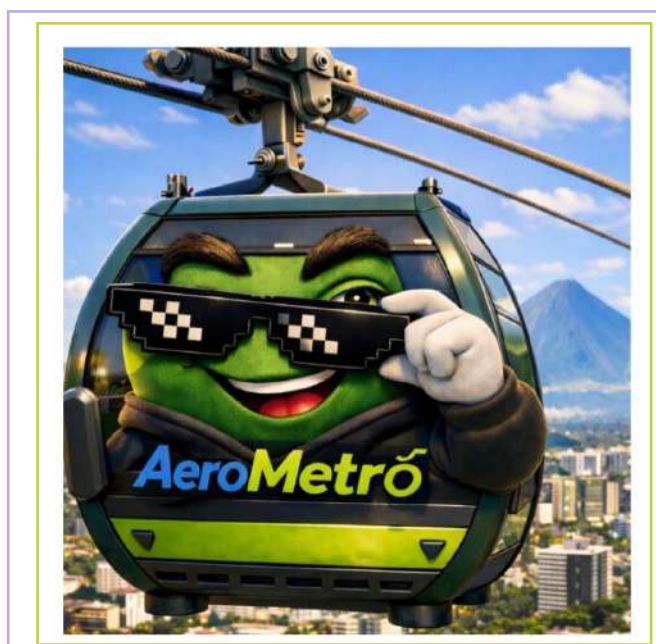
Cuando las instituciones son ineficientes para abrir canales de participación real, las cuentas que critican y analizan el proyecto se convierten en el último recurso para defender y ejercer derechos. Quienes promueven este ejercicio de auditoría social están llenando el vacío dejado por autoridades que han priorizado la gestión técnica opaca sobre el diálogo abierto, convirtiendo la protesta digital en una herramienta política indispensable para reclamar el derecho a la ciudad.

Bajo esta visión de fiscalización, la propuesta del **Instituto 25A** se enfoca en devolverle el protagonismo a quienes habitan el territorio: **las vecinas y vecinos.**

El análisis de la situación actual revela que la lógica de movilidad en la ciudad nos ha encasillado en un **rol de "productores"**, donde el tiempo y la energía se consumen en traslados ineficientes para sostener la economía, dejando en un plano secundario derechos esenciales como el descanso y la recreación. Ante esto, el Instituto promueve la **auditoría social** como la herramienta clave para transformar la indignación en una demanda colectiva por un **transporte digno**, seguro y accesible.

Necesitamos avanzar hacia una **ciudad consultada**. Esto significa que la transparencia y la participación de los habitantes no pueden ser trámites opcionales, sino **la base de cualquier proyecto que tenga una influencia directa en las y los vecinos**. El objetivo es asegurar que el desarrollo de la ciudad de Guatemala responda a las necesidades reales de su población y no solo a intereses particulares.

Para el I25A, algo tan cotidiano como es moverse por las calles y avenidas de la ciudad es político, un derecho que garantice dignidad en el día a día de las personas a través de una **multimodalidad en la movilidad**. Es decir, que exista una amplia gama de transporte público que permita habitar la ciudad sea un ejercicio pleno de derechos.



Fuente: @aerometrogt

Todo lo anterior (el monitoreo, los actores, las narrativas, los silencios) no es solo un ejercicio de análisis. Es una invitación a leer la ciudad de otra manera. Las reflexiones que siguen buscan precisamente eso, devolver el debate a su dimensión más fundamental: ¿qué ciudad buscamos construir?

Reflexiones finales

1. La ciudad también se construye desde el relato

El debate en torno al AeroMetro no solo permite evidenciar que la cobertura mediática no es un reflejo neutral de nuestra realidad, sino un espacio donde se **construye la visión que percibimos del lugar donde vivimos**. Las narrativas, incluso cuando se presentan como técnicas o informativas, están atravesadas por intereses, enfoques y omisiones que impactan en cómo la ciudadanía hace propios los relatos y se auto percibe en la construcción de una ciudad más digna.

En este sentido, analizar críticamente los medios se convierte en una herramienta clave para **comprender la realidad**, no solo del presente, sino también para **disputar el sentido** que se le busca dar a la ciudad que construimos en comunidad y así participar activamente en esta construcción.

2. Cuando el Presidente guarda silencio

El debate político en torno al AeroMetro se presenta con la ausencia directa del **poder ejecutivo**, lo que plantea interrogantes sobre los vacíos en la mediación del gobierno central frente a proyectos de alto impacto. Mientras otros actores del Estado, como el Congreso, la Corte de Constitucionalidad y la Municipalidad de Guatemala, ocupan un rol definido en el debate, el rol del Ejecutivo permanece poco claro, **diluyendo responsabilidades y debilitando los mecanismos de control**.

En este contexto, el silencio cobra mayor relevancia, al igual que con los diputados, especialmente de cara a las próximas elecciones, donde habremos de evaluar su posicionamiento ante estos temas de interés público, frente a los cuales la ciudadanía exige una **mayor transparencia, rendición de cuentas y procesos de participación claros**.

3. Mover el cuerpo, es mover nuestras historias

El **derecho a la movilidad** es parte importante en cualquier planificación urbana. Junto con una calidad técnica, es importante garantizar el **factor social** que posee "moverse": el tejido social urbano de la movilidad implica reconocer las experiencias y subjetividades que rodean las formas en que la población se moviliza. Es decir, el transporte es parte de la vida en las ciudades, fomenta intercambios, ideas, dolores, alegrías, placeres, etc. Reconocer eso dentro del derecho a la movilidad es clave, porque **le devolvemos el sentido social innato de la movilidad urbana**.

Desde el I25A, sostenemos y compartimos la importancia de pensar a **nivel metropolitano** el derecho a la movilidad. La ciudad de Guatemala, recibe muchas personas todos los días que provienen de municipios como Villa Nueva, Mixco, San Miguel Petapa, etc., y cada lugar posee características que necesitan ser vistas en correlación con la necesidad de un **transporte multimodal a nivel metropolitano**.

4. Al infinito y más dinero

El proyecto del AeroMetro que la Municipalidad de Guatemala comenzó a planificar hace 10 años pareciera ser un **capricho unionista** que cada vez toma más forma. Quienes han tenido una presencia clave en todo esto han sido las empresas que tienen en sus manos (y en su dinero) la construcción del proyecto.

La relación estrecha entre Cable Vía y la comuna capitalina es clara y basta con visitar los perfiles de [@aerometrogt](#) y [@cableviagt](#) para notar esa avanzada narrativa de imponer un proyecto de movilidad. A través de otros informes del [Mirador Urbano](#), hemos aprendido que la comunicación en redes sociales de MuniGuate es **reactiva y defensiva** y en el caso de este proyecto, además de esas cualidades, apela también a las **emociones** (incluyendo piezas audiovisuales realizadas con Inteligencia Artificial).

Por su parte, la comunicación de Cable Vía, una de las empresas a cargo del proyecto, al estar alineada con la narrativa municipal, procura ser la vocera oficial del mismo. Konstaninos Panagiotou ha aceptado participar en entrevistas, responder preguntas y acercarse con las críticas, **dejando a Ricardo Quiñónez, sus concejales y síndicos como títeres de cables del proyecto: una municipalidad del capital, no del pueblo.**



5. Así en la tierra, como en el cielo

Frente a estas alianzas político-económicas en la ciudad de Guatemala, vemos importante enfatizar y recalcar que las y los vecinos se **juntan, dialogan y se movilizan**. [Vecinos Informados GT](#) han sido un grupo de ciudadanas y ciudadanos que han rechazado la realización del AeroMetro. Esa necesidad de organizarse alrededor de una problemática común existe en la ciudad de Guatemala, y aunque la misma estructura urbana imponga el cansancio y el individualismo como forma de habitarla, ésta florece desde el concreto como una **política subterránea**.



Fuente: @vecinosinformadosgt

La visión de ciudad que se ha tenido por las últimas tres décadas ha sido tener al capital como horizonte.

¿Será posible pensar nuestras ciudades alejadas de las dinámicas del capital?

¿Será el capital un horizonte de sentencia eterna para la ciudad de Guatemala?

¿Podemos pensar un poder local que propicie la participación de la población más allá del sector privado?

Tal cual comentamos al inicio, este ejercicio de escritura no termina con este párrafo. Más bien, abre más debates, ideas acerca del derecho a la movilidad como algo íntimo, profundo y social. Y aunque no tengamos respuestas para esas preguntas, a 250 años del traslado y asentamiento de la Nueva Guatemala de la Asunción, la disputa por la vida frente al capital continúa, tanto en la tierra como en el cielo.



Instituto 25A | hola@i25a.gt | i25a.gt | [@instituto25a](https://www.instagram.com/instituto25a)