



INSTITUTO



¿Ya despegamos?

AeroMetro y la disputa por el sentido de ciudad

JULIO 2026



Foto: @municipalidad de Guatemala

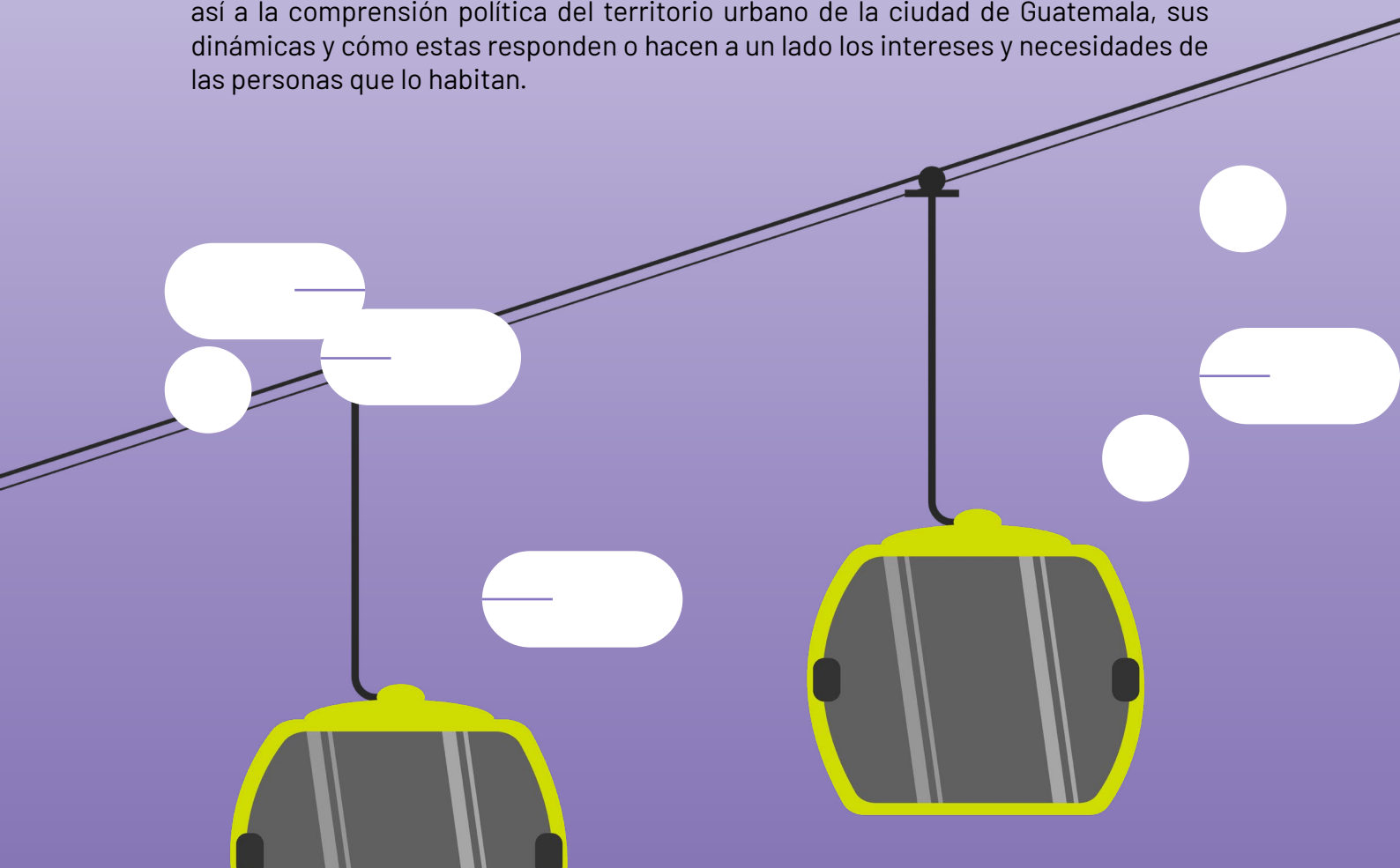
Introducción

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 vecinas 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 así 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 lo 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 @republicagt @prensa_libre @Agencia0cote @ep_Investiga @PrensaComunitar @tangentegt @concriteriogt @lahoragt @muniguat @RQuinonezL @ninomatute @Giron_oscars @IsmaSalo @AVillagran502 @brendamejialo @_cristiangt @ElenaMotta_ @JoseChic86 @JosePMendozaF @LauraFMarroquin @raulbarreragt @rocasgt @samuel_pz @Sandra_Jovel.

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

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

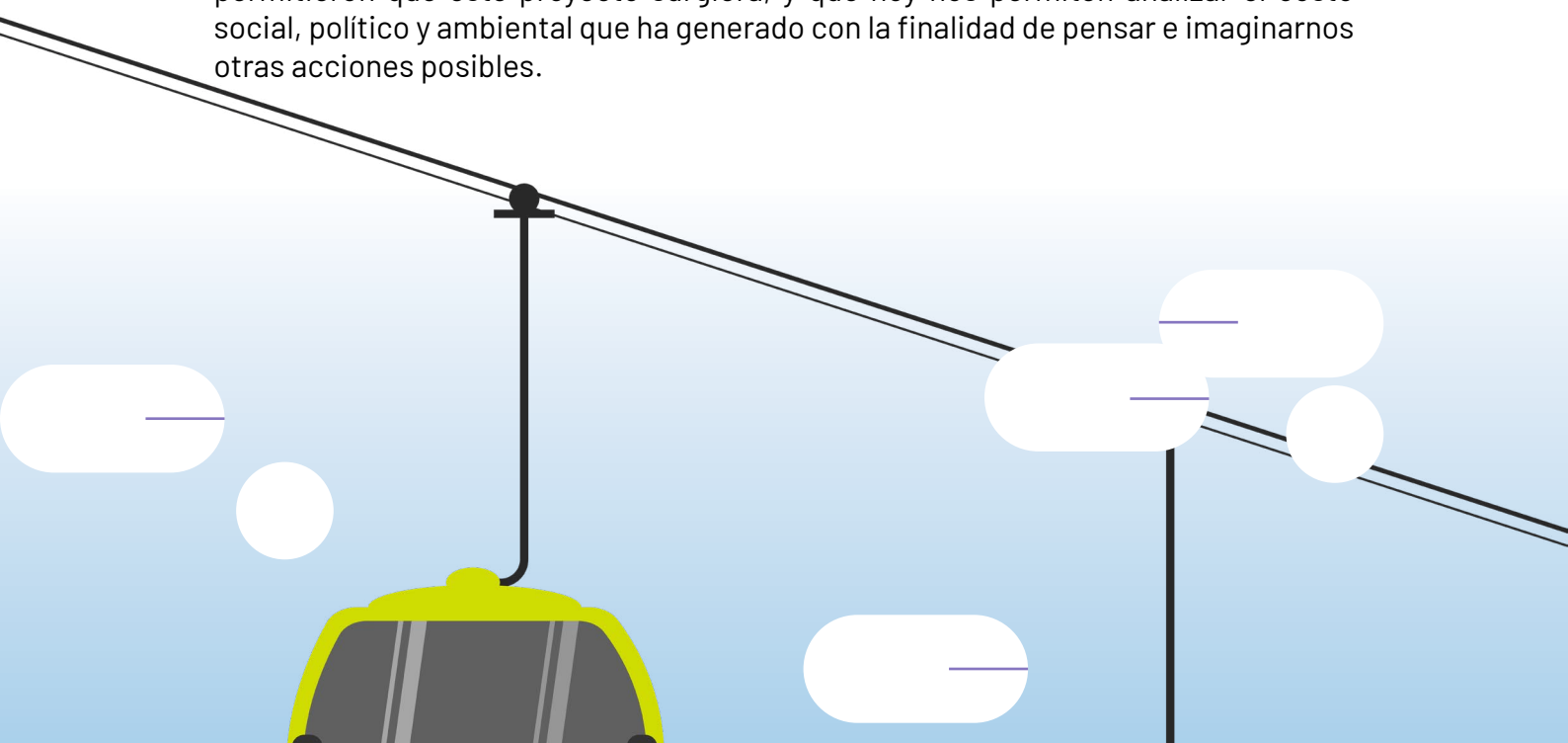
El contexto del aerometro

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.



JULIO 2026



INSTITUTO 25^a

Línea del tiempo del proyecto Aerometro ciudad de Guatemala

Aquí te lo contamos.

2015

Aparece como promesa de campaña del entonces alcalde Álvaro Arzú. Nace como propuesta electoral, no como diálogo ciudadano



2016

Se anuncia intención de licitación. No se habla de consulta ciudadana. Se habla de proceso administrativo.

2017

Convenio entre la Municipalidad de Guatemala y Mixco. El proyecto toma forma institucional.



2018

Permisos para uso del espacio aéreo en el municipio de Guatemala y Mixco. Autorización de Aeronáutica Civil. Pendiente: derecho de vía en la Roosevelt.

2019

Marzo: el Estado cede el camellón central de la calzada Roosevelt. Agosto: se publica en Guatecompras la concesión (NOG 10972013). El proyecto se prepara como concesión a largo plazo.



2020

En marzo, se realiza una visita de campo obligatoria con representantes de las empresas interesadas en la licitación. En septiembre se presenta una única oferta para el proyecto Aerometro, integrada por Doppelmayer, Cablevia de Guatemala y dos desarrolladoras privadas: Residenciales Victoria y Desarrollos Torino.

2021

Se firma contrato DA-J-003-2021. Se publica el reglamento del Aerometro. El proyecto llega al Congreso como la iniciativa 5934. Se le da dictamen favorable y primera lectura.



2022-2023

Segunda lectura aprobada. Sin tercera lectura. El proyecto queda estancado en el Legislativo.

Entonces, la municipalidad de Guatemala, a través de su mandataria judicial, Sulma Guicela Ramírez Pineda, presentó una cuestión de competencia ante la Corte de Constitucionalidad (CC). Buscaba determinar si el Congreso de la República tiene la autoridad para aprobar los contratos de concesiones otorgados por la municipalidad.



2024

La Corte de Constitucionalidad resuelve que las municipalidades pueden concesionar proyectos sin necesitar aprobación del Congreso. Se reforma el reglamento del sistema del Aerometro.



2025

En agosto se aprueba el Estudio de Impacto Ambiental (EIA). Según el expediente ambiental, el estudio fue publicado para participación pública y se realizaron 150 consultas dentro del proceso. El MARN indicó que no se recibieron objeciones formales durante el plazo establecido.



2026

Al iniciar las obras y la tala de árboles, un colectivo de vecinos publica carta abierta. Surge la petición "No al Aerometro". El Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEUR) solicita una pausa técnica y administrativa del proyecto.



¿Cómo crees que nuestras municipalidades podrían involucrarnos representativa o directamente en las decisiones que afectan nuestra cotidianidad?

¿Cómo hacemos para que las decisiones de movilidad en la ciudad se discutan con la ciudadanía antes de ejecutarse?

#LoCotidianoEsPolitico

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. La construcción mediática del AeroMetro

Un debate que aparece y desaparece: la narrativa mediática

A partir del monitoreo de medios de comunicación en plataformas digitales, 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.

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

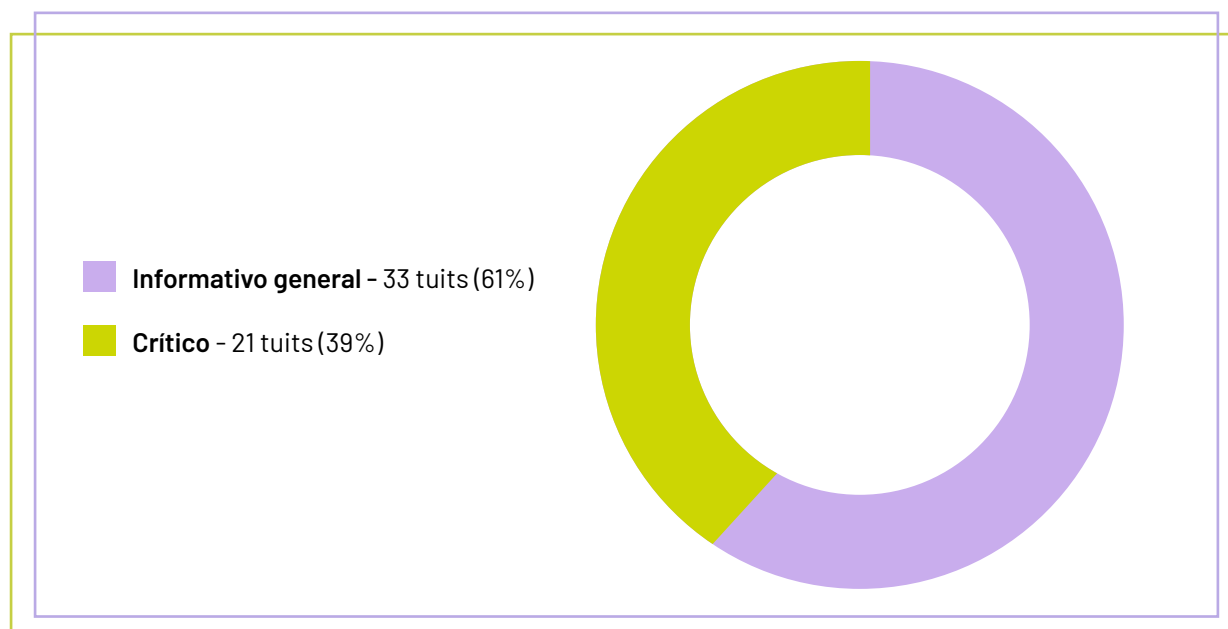
Parte fundamental del debate mediático es la frecuencia o protagonismo que ejerció cada uno de los medios de comunicación analizados. Identificar quién habló, cuánto habló, el contenido que realizó y desde qué punto de vista lo hizo es importante para la comprensión de las audiencias y prioridades editoriales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

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 otro 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.

Gráfico 1.
Marcos editoriales del monitoreo de medios

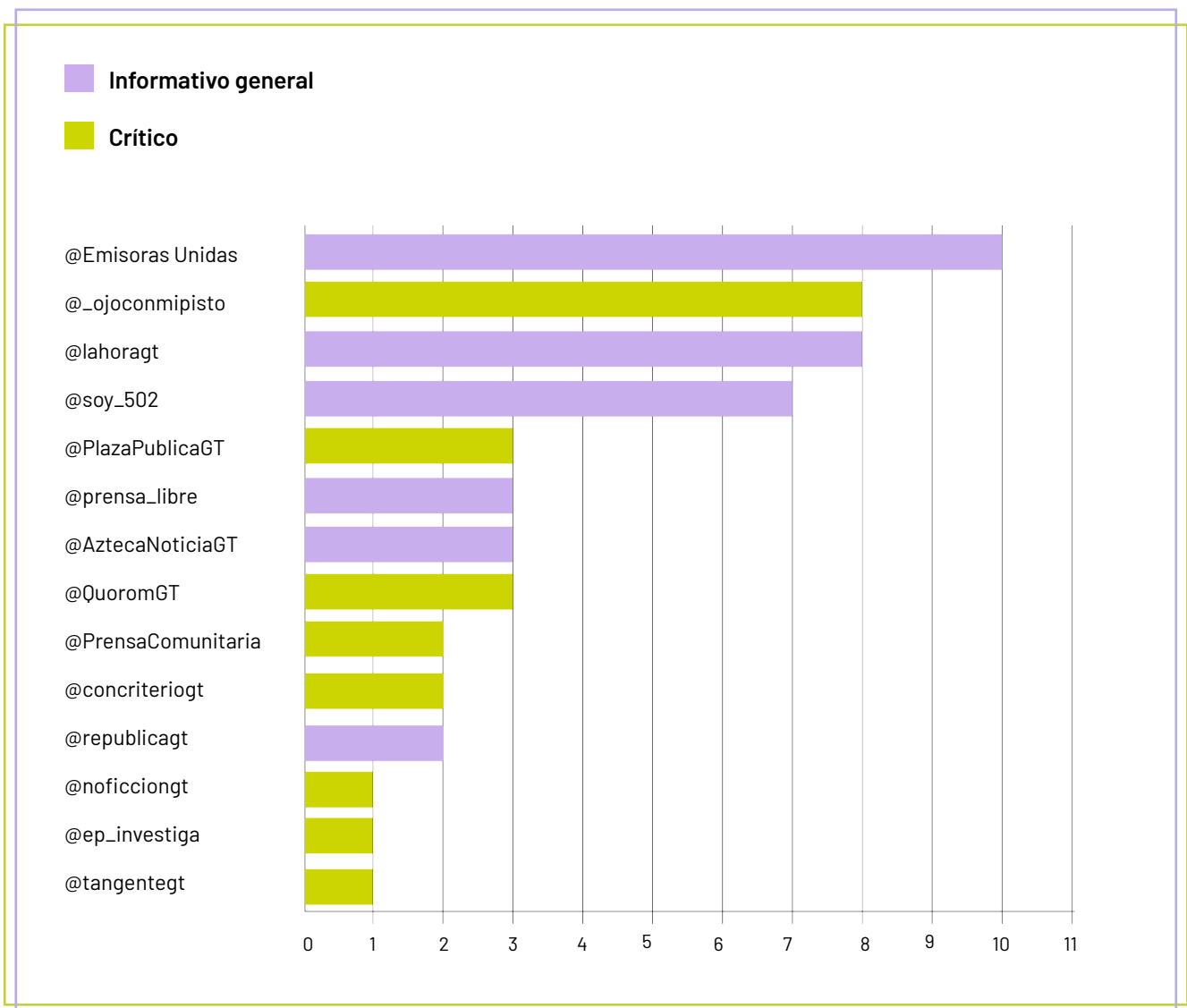


Fuente: elaboración propia

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 (EIA), la comparación con sistemas tipo Bus de Tránsito Rápido (BRT), o las declaraciones de actores primarios como el CEO de Doppelmayr, destacando dentro de este grupo a **@_ojoconmipisto, @PlazaPublicaGT, @QuorumGT, @PrensaComunitar y @concriteriogt**.

La 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. Implicando 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.

Gráfico 2.
Cobertura de medios de enero a marzo 2026
del proyecto AeroMetro



Fuente: elaboración propia

¿Solución o sacrificio?

Las narrativas del AeroMetro

El AeroMetro, como todo proyecto de infraestructura urbana, cuenta con una construcción física, sin embargo, en este análisis queremos llevar la atención hacia la construcción mediática y política, pues 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:

Tabla 1.
Cuadro comparativo de las narrativas identificadas en los medios

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 @noficcionggt @ep_investiga @tangentegt

Al poner en contraste ambas narrativas, es posible identificar actores que pueden considerarse aliados al proyecto y actores que, aunque estén de acuerdo con la necesidad de mejorar la movilidad, cuestionan si debería realizarse mediante un AeroMetro. 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 cómo nos cuentan 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.

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 **crítico** que desplazó el debate hacia la transparencia y la veracidad de la información oficial.

 **Prensa Comunitaria Km169** @PrensaComunitar · Jan 28

El tan promocionado **aerómetro**, de transporte colectivo aéreo, tendrá un impacto negativo en el paisaje urbano de la capital y Mixco en el mediano plazo.

El MARN dejó entrever que, por el proyecto, concesionado por la municipalidad de Guatemala, se sacrificarán 2 mil 596 árboles que serán "reemplazados".

Te contamos interioridades del Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto.

 **MuniGuatemala** @muniguatemala · Jan 9

Ya iniciaron las jornadas de reforestación que acompañan el desarrollo del **AeroMetro**, un proyecto pensado para mejorar la movilidad de más de 500 mil usuarios y construir una ciudad más verde y sostenible. 🌳

[f.mtr.cool/uovgpcocje](#)

[#UnLugarQueInspira](#) [#ElMejorLugarParaVivir](#) [#NotasMuniGuatemala](#) [#DatosMuniGuatemala](#)

Momento 3: del debate técnico a la confrontación política

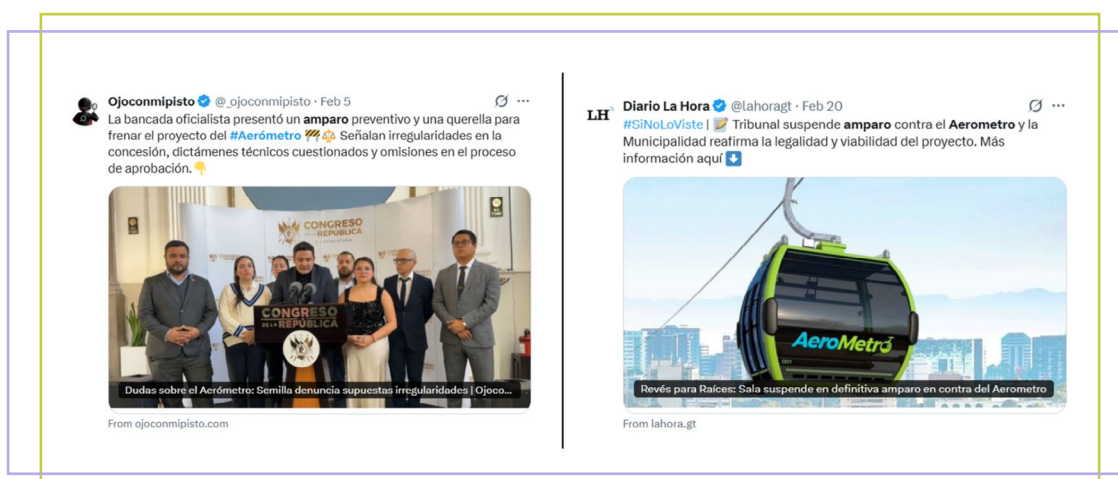
Ante la creciente crítica, los análisis técnicos comenzaron a cuestionar directamente la [narrativa municipal](#), señalando limitaciones en su cobertura, alcance y capacidad real. Estudios del [CEUR-USAC](#) evidenciaron que el sistema funcionará más como un sistema alimentador que como una solución estructural al problema de movilidad.

 **Tan/Gente** @tangente · Feb 5

Inversión privada, uso del espacio público y un proyecto que divide opiniones. 🚠

Una conversación de [@Marjorievonahn](#) y Konstantinos Panagiotou, CEO de Doppelmayr, una entrevista sin rodeos sobre el **teleférico** y sus implicaciones para la movilidad urbana.

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 **archivar el amparo**, lo que marcó un punto de inflexión: no limitó la disputa, sino que la desplazó a otros espacios de confrontación, cerrando **la vía de acción legal**.



Momento 4: consolidación de la disputa

Finalmente, el AeroMetro se transformó y pasó a presentarse como un proyecto de disputa política. Mientras la cobertura de medios corporativos continuó alineada a la agenda de la narrativa municipal, la cual se reducía a describir 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.¹



¹ **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 **municipal**, sino por la coexistencia de interpretaciones en conflicto sobre el modelo de ciudad que representa. La última publicación registrada en nuestro monitoreo, que lo sitúa “en la arena política”, refleja este desplazamiento definitivo: **el AeroMetro dejó de volverse un tema únicamente de infraestructura, y se volvió una discusión 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.

La disputa de narrativas

“Progreso sin debate” la narrativa oficial municipal

La narrativa **municipal** 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:



Fuente: @aerometrogt

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’²](#), 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.



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 las jornadas de reforestación**. Esta narrativa busca fabricar un consenso visual que tapa 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.

² 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.

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 municipal**, las siguientes voces técnicas y políticas han señalado de forma sistemática que **el AeroMetro, además de carecer de una visión integral para reducir el tráfico, 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:

Tabla 2. Tuits recopilados de miembras/os del concejo municipal de la Municipalidad de Guatemala

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.

Fuente: elaboración propia

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](#)³, fue 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

³ 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.

Voces y silencios en el congreso

El monitoreo de las diputaciones distritales del Congreso de la República arroja, un hallazgo interesante a partir **de la cantidad de publicaciones recolectadas**. Un total de 13 publicaciones en 10 semanas. Más allá de lo expresado por estos actores, resulta especialmente relevante aquello que no se dijo. Esto es 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. A continuación se presenta un gráfico que muestra en color verde a quienes se pronunciaron y en rojo a quienes no emitieron opinión respecto al proyecto**

Gráfico 3. Diputaciones distrito central 2024-2027



Fuente: elaboración propia

De esta manera, se evidenció un silencio **notorio en más de la mitad** de 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 limita la visibilidad de la crítica, y condiciona la forma en la cual se articula y expande el debate público.

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) y **Voluntad, Oportunidad y Solidaridad (VOS)**. De los **cinco** congresistas, dos pertenecen a Raíces, una al Movimiento Semilla, uno a CREO y **uno a VOS**. 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 de **los diputados** de CREO y **VOS** presentan un enfoque distinto, centrado en intereses clientelares.

Tabla 3. Enfoque narrativo y cantidad de publicaciones de las diputaciones distritales

Laura Marroquín	
Raíces	
Crítica desde la planificación urbana. Cuestiona la falta de consulta ciudadana y propone transporte masivo planificado como alternativa.	
Publicaciones	
	6
Brenda Mejía	
Movimiento Semilla	
Reconoce que el proyecto no puede detenerse arbitrariamente, pero exige fiscalización y rendición de cuentas.	
Publicaciones	
	1

José Chic

VOS

Crítica desde la planificación del proyecto a partir de las Municipalidades de Guatemala y Mixco, además de otras instancias del Ejecutivo. Hace énfasis en los verdaderos beneficiarios de este proyecto: Ricardo Quiñónez y empresas privadas.

Publicaciones

 1

Samuel Pérez

Raíces

Crítica la corrupción. Lo llama abiertamente “el teleférico de los Unionistas” y promovió acciones legales para frenar el proyecto.

Publicaciones

 4

Cristian Alvarez

Compromiso, Renovación y Orden

Crítica desde los intereses electorales y económicos. Señala intereses particulares de personajes cercanos al alcalde.

Publicaciones

 1

Fuente: elaboración propia

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 (Semilla) introdujo el cuestionamiento sobre la ausencia de participación ciudadana; Samuel Pérez (Raíces) planteó el proyecto como un acto de corrupción partidaria; Brenda Mejía (Semilla) aportó una comprensión sobre los límites del poder legislativo frente al proyecto; y Cristian Álvarez (CREO) introdujo la temática del clientelismo político.

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 **expondría** 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 eligiéremos a nuevos representantes populares, 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.

Voces vecinales y 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), [Sindicato Ciudadano](#) y [Vecinos Informados GT](#) 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.

@sindicatociudadano / @mevaleverguismo	@felipeaguilar	@nuevanarrativaguat
Registros: 15 Resistencia ciudadana. Se posicionan como un perfil vigilante que denuncian el AeroMetro como un proyecto impuesto e ilegítimo. Utilizan la ironía, la provocación y el llamado directo a la acción colectiva. Convocan a manifestaciones, cuestionan la propaganda oficial y desafían incluso fuentes como la IA. Su narrativa construye una identidad de resistencia organizada frente al poder institucional.	Registros: 3 Análisis técnico-ciudadano. No rechaza ni defiende el AeroMetro de forma absoluta. Evalúa el proyecto con criterios de topografía, funcionalidad y eficiencia urbana. Su narrativa combina rigor técnico junto con un sentido social y emocional de la movilidad.	Registros: 1 Visualizar la problemática de la movilidad como algo estructural más allá del AeroMetro. Propone abandonar la discusión binaria de negarse o aceptar el AeroMetro y plantea una pregunta más estructural: ¿cómo hacer que la ciudad funcione? Exige responsabilidad compartida entre municipalidad, gobierno central, Congreso y ciudadanía. Apuesta por movilidad multimodal (banquetas, bicirutas, transporte público). Es el único actor que intenta cambiar el marco del debate en lugar de participar en él desde las posiciones ya establecidas.

Fuente: elaboración propia

Es importante enfatizar en cómo a nivel narrativo, incluso se deja de llamar “AeroMetro” para nombrarlo como teleférico y aunque el concepto de un teleférico en la ciudad de Guatemala no es intrínsecamente malo, la forma en que se está ejecutando 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 de la **Municipalidad de Guatemala** 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 sólo 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: [@aerometrog](#)

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 I25A apuesta por la **auditoría social** como una herramienta clave para transformar la indignación en la 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.

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](#) ha 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**.



Manifestación y Diálogo Ciudadano

¡No al Aerometro en la Roosevelt!

Sábado 7 de marzo
Plazuela España 2.9
De 3 a 6 pm

#NoAlAerometro

Convocan: Familias, vecinos y organizaciones

CARTA ABIERTA A LA CIUDADANÍA:

PROYECTO TELEFÉRICO (AEROMETRO) LIDERADO POR LA MUNICIPALIDAD DE GUATEMALA

Firma la carta haciendo click aquí

Antecedentes

El 6 de octubre de 2021 el pleno del Congreso de la República aprobó la iniciativa de ley 9954^{ta} para la creación para la implementación de un sistema de transporte público por cable aéreo tipo teleférico (Aerometro) fase I, en los municipios de Guatemala y Mixco.

El Aerometro y la Iglesia católica: una conexión incómoda.

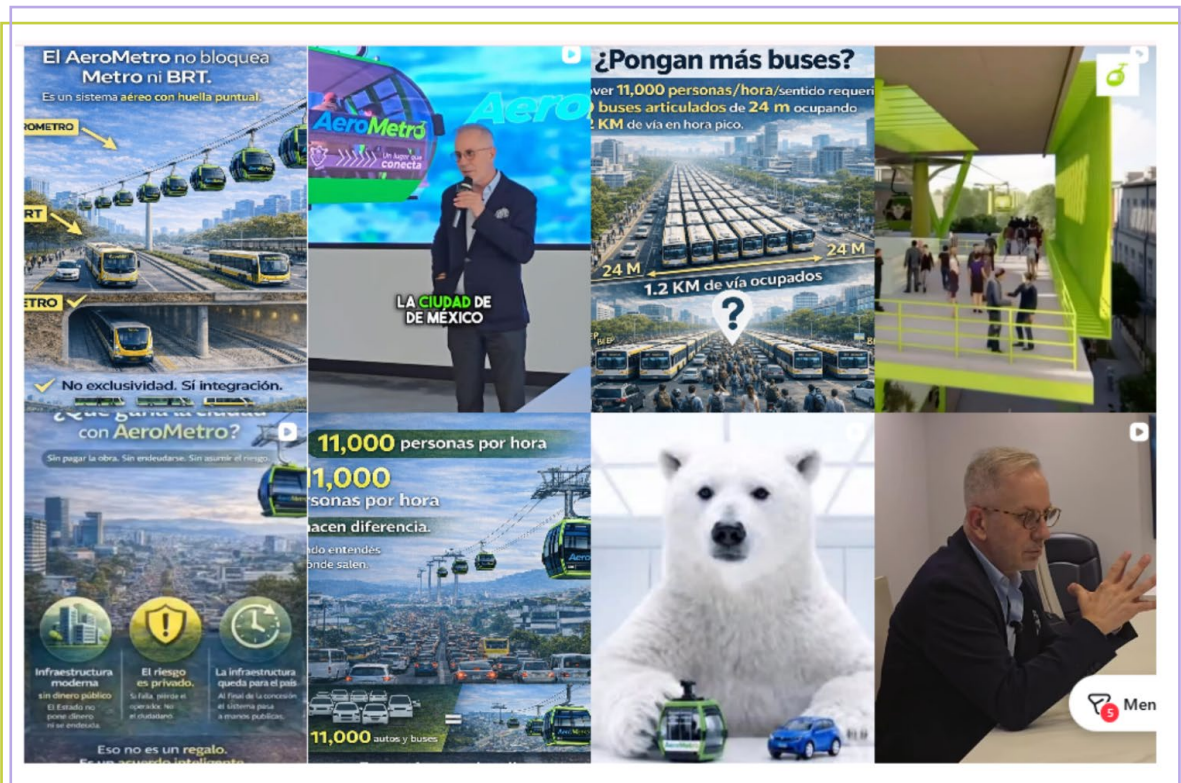
Seguí leyendo, aquí te explicamos cómo los 3 poderes del estado y la Iglesia están vinculados al último gran negocio de la Muniguat.

#NOALAEOMETRO
@VECINOSINFOGT
@VECINOSINFORMADOSGT

Al infinito y más dinero

Las empresas privadas también han posicionado narrativas alrededor del proyecto e incluso, abanderado las mismas. A pesar de que la metodología de este informe, no contempla el monitoreo directo de empresas privadas, es evidente la estrategia comunicacional que se ha manejado para defender el proyecto frente a las críticas y cuestionamientos. La relación estrecha entre Cable Vía y la municipalidad de Guatemala 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. Con diseños e ilustraciones muy similares a las utilizadas por la Municipalidad de Guatemala, Konstaninos Panagiotou, CEO de Doppelmayr, empresa parte del consorcio que está implementando el proyecto, 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.



JULIO 2026



Todo lo anterior (el monitoreo, los actores, las narrativas, las y los vecinos, los silencios) es una invitación a leer la ciudad de otra manera, quienes la nombran y desde donde lo hacen. Las reflexiones que siguen buscan precisamente eso, devolver el debate a su dimensión más fundamental: ¿qué ciudad buscamos construir?.



Foto: @municipalidad de Guatemala

Reflexiones finales

La ciudad también se construye desde el relato

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.

El debate en torno al AeroMetro no solo permite evidenciar que la cobertura mediática no es un reflejo neutral de nuestra realidad, es 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.

Cuando el Presidente guarda silencio

El debate político en torno al AeroMetro se presenta con la ausencia directa del **binomio presidencial**, 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 evaluaremos 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**.

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, etcétera. 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, etcétera, y cada lugar posee características que necesitan ser vistas en correlación con la necesidad de un **transporte multimodal a nivel metropolitano**.

Así en la tierra como en el cielo

El análisis narrativo y de contenido digital, evidencia como las diputaciones nombran y hacen una crítica enfática hacia proyectos de esta índole como mecanismos que favorece únicamente al sector privado y a los partidos políticos para posicionarse previo a las Elecciones Generales 2027. Frente a esto, la Municipalidad liderada por el partido Valor-Unionista, conserva el discurso del progreso y la modernidad como ideales que, según la comuna, son las vías por la cual la movilidad en la ciudad tendrá una solución. Dentro de la MuniGuate, a pesar de este legado partidario por más de 40 años, existen voces que desde el expertise técnico propician otras formas de comprender y en su caso, de haber sido propuesto el proyecto del AeroMetro. Por su parte, el único grupo organizado de vecinas y vecinos alrededor de este proyecto, Vecinos Informados GT enfatizan, entre enero y marzo 2026, un **no** rotundo al proyecto y una de las razones principales es el impacto ambiental de proyectos como este en los ecosistemas urbanos.

La visión de ciudad que se ha tenido por las últimas cuatro 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?**

Así como comentamos al inicio, este ejercicio de escritura no termina con este párrafo. Más bien, abre más debates e 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)