

Cuidemos nuestro Metro

escrito por Esteban Jaramillo

Hace unos años no daríamos crédito a quien nos pintara el panorama por el que atraviesa el metro hoy: demandando a la alcaldía por incumplimientos, con el tren del río retrasado, el alcalde persiguiendo públicamente a sus directivos, 5 metrocables que no están en ningún plan, el tren ligero de la A a 80 entregado a un contratista cuestionado, fallas y demoras en el sistema, inseguridad creciente, y estaciones colapsadas que tienen al metro a punto de entrar en una crisis de prestación del servicio. ¿Cuándo sucedió todo esto? ¿En qué momento pasamos de la Cultura Metro y un sistema ejemplar para el país, a esta cascada de escándalos?

Empiezo con el Tren del Río: Cualquier dirigente con mediana visión y compromiso con el porvenir de la ciudad tendría como meta apostarle al Tren del Río: una línea férrea paralela al río Medellín, que atraviesa los 10 municipios del Valle de Aburrá, cuya primera etapa entre Aguacatala y Barbosa tendrá 46,5 kilómetros (63 kilómetros y 17 estaciones en total, 8 de ellas integradas a las del metro) y que en 2026 movilizaría [224.000 personas diariamente](#) además de carga pesada y residuos sólidos, con un costo total de casi 5 billones de pesos.

Este proyecto está previsto en el Plan Maestro del Metro –la hoja de ruta para la expansión del sistema que viene siguiendo el metro desde 2006 y que concluye en [2030](#)–, pues existe un consenso en la planeación de la ciudad sobre la prioridad que debe darse al tren del río a raíz del incremento de la demanda sobre la Línea A, ya que este permitiría al sistema aliviar la presión del metro pesado, integrar nuevas líneas y articular la malla de movilidad de la ciudad.

Sin embargo, Quintero ha puesto la atención, los recursos y el trabajo que debería invertir en el tren, en tratar de imponer una idea que sacó del sombrero: 5 metrocables nuevos, sobre los que [aseguró](#) que pronto comenzarían los estudios y diseños, que costarán 37.000 millones. Esto es sumamente problemático, ya que nuestro metro funciona bajo un modelo denominado “espina de pescado”, en el que todas las líneas

llegan a una columna vertebral. Si se quieren llevar más pasajeros a esa línea principal, hay que reforzar el corredor central, pues de lo contrario puede partirse la espina y colapsar el sistema. ¿A dónde van a llegar los pasajeros de los 5 cables de Quintero? Hoy la línea A apenas da abasto para recibir a los pasajeros de las demás líneas, sumarle más pasajeros a esa misma línea sería un colapso garantizado.

Apreciado lector, ¿se ha montado en el metro en horas pico? ¿qué le diría al alcalde sobre su promesa de hacer 5 metrocables más, cuyos pasajeros llegaran a la misma línea A? Si en sus manos estuviese decidir entre 5 metrocables y un ferrocarril paralelo que sirva de soporte a la congestionada Línea A, ¿cuál elegiría como prioridad para la ciudad? Me atrevo a afirmar que todos los usuarios del metro coincidimos en que se necesita una línea que mitigue la sobrecarga que padece hoy la línea A. ¿Por qué no seguir el plan maestro, como viene haciéndose de manera rigurosa desde el 2006?

Como si lo anterior no fuera suficientemente grave, hoy el Tren está retrasado [por culpa de Quintero](#), lo que ha generado sobrecostos a la obra por cada día de retraso (por el incremento de las tasas de interés): el proyecto se envió tarde al Gobierno Nacional porque el alcalde [no había mandado la](#) carta que comprometía los recursos, buscando imponer su postura para que se hiciera según sus condiciones.

Por otra parte, el metro ligero de la 80 tampoco se ha salvado de las sombras de esta administración: la licitación avaluada en cerca de \$3,5 billones se adjudicó al único proponente: una unión temporal chino - portuguesa de la que hace parte Mota-Engil, una firma que hoy está en pleitos en Colombia por la construcción de [248 colegios](#) en el país de los que solo entregó [17](#), y que está envuelta en escándalos [en países](#) como México (en la construcción de hidroeléctricas), Perú (salpicada en el [caso del Club de la Construcción](#), un grupo de constructoras que ofrecían coimas para quedarse con grandes proyectos) y Paraguay (por la obra del Metrobús en varios distritos, cuya construcción abandonó con un avance de solo el 30%). No sorprende que se acerquen a Quintero multinacionales denunciadas por entregar prebendas a cambio de contratos.

Y termino con un hecho que nunca antes había sucedido: el metro demandó a Medellín por [161.000 millones](#) de pesos que le adeuda el distrito al sistema, producto del [incumplimiento de la administración](#) de Daniel Quintero. La demanda se dio porque pese a que el metro presentó más de 50 [propuestas](#) de arreglo, el argumento de la administración fue que no había pruebas de la obligación, (aun cuando es un hecho el [incumplimiento en el pago](#) del contrato para el Fondo de Estabilización Tarifaria, pago que venía haciéndose cada año antes de esta administración).

El metro ha sido un emblema de la ciudad, es nuestro orgullo, y un ejemplo para todo el país. Un sistema ambientalmente sostenible, de bajo costo, con tarifas especiales para estudiantes y otros grupos poblacionales, y cuyo correcto funcionamiento va íntimamente ligado con la calidad de vida de cientos de miles de habitantes de Medellín. No podemos permitir que sea politizado y saqueado por Quintero y sus socios. Cuidemos nuestro metro.

Otros escritos de este autor: <https://noapto.co/esteban-jaramillo/>