



METRO
DE MEDELLÍN
CALIDAD DE VIDA



www.metrodemedellin.gov.co





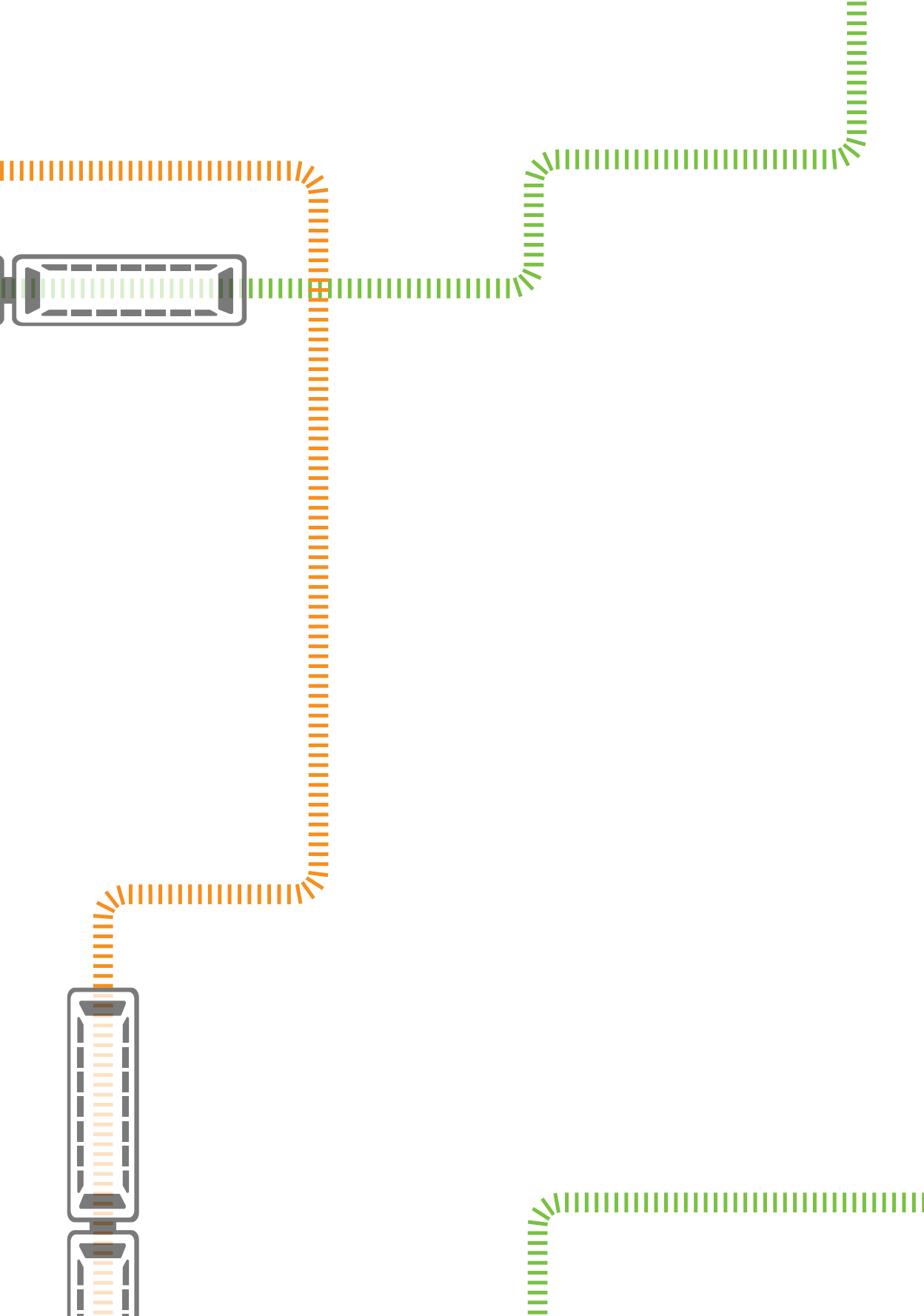
El Metro
en el que
**viajamos
todas las
personas**

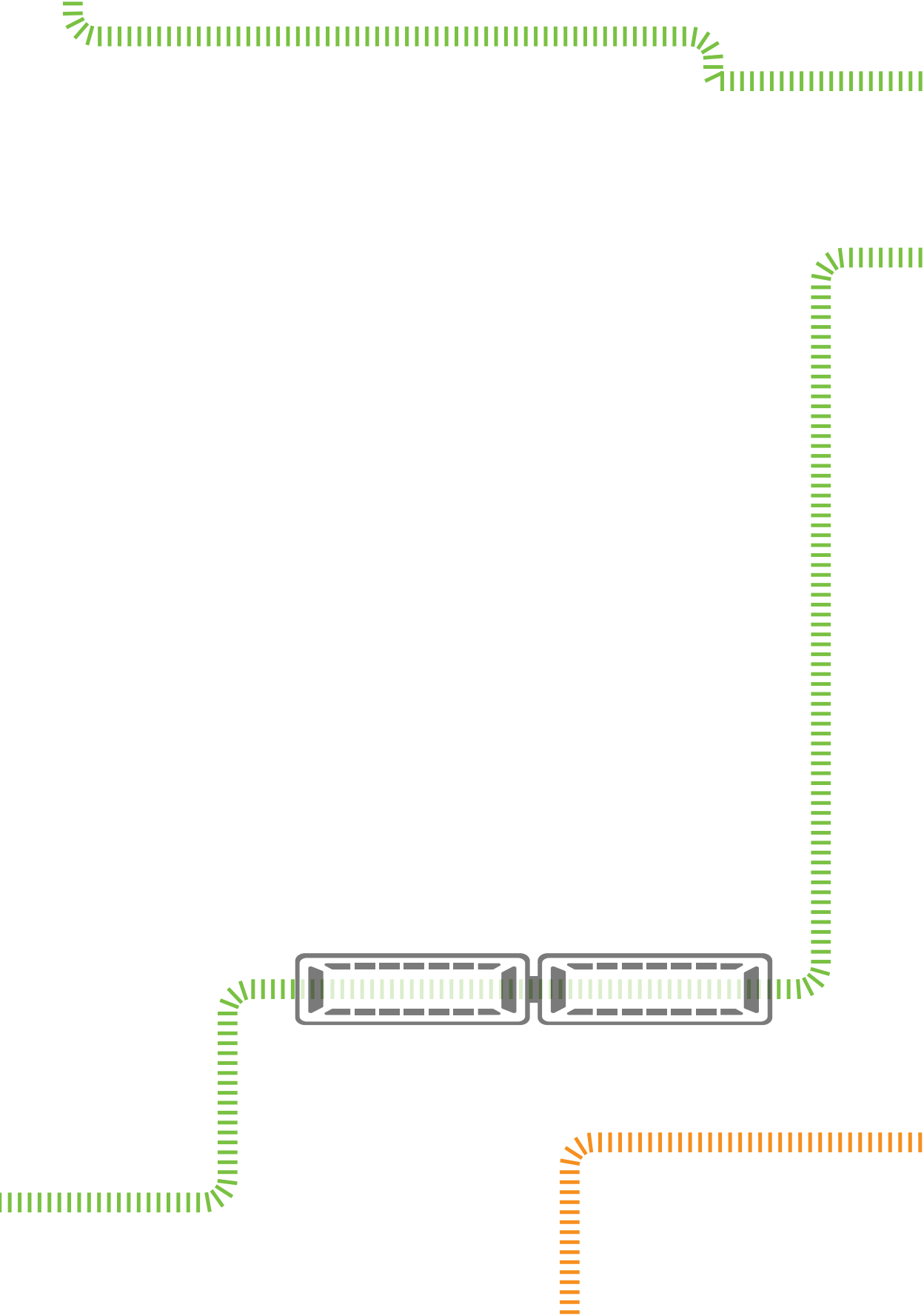
30
años





**El Metro en el que
viajamos todas las personas**







Dirección
y coordinación general
METRO DE MEDELLÍN

—
Redacción, edición,
conceptualización,
diseño
y edición gráfica
TALLER DE EDICIÓN
www.tallerdeedicion.co

Medellín, Colombia,
2025

Pág. 10

01

La historia
y sus
recorridos

Pág. 24

02

Lo que
nos une

Con



Pág. 52

03

**Cultura Metro:
innovación
y
sostenibilidad
para construir
futuro**

Pág. 76

04

**Negocios
Metro:
conocimiento
sin fronteras**

Pág. 86

05

**Próxima
estación**

tenido



Tomás Andrés Elejalde Escobar
Gerente General

Introducción

Abarcar 30 años de cualquier historia en el espacio finito de una publicación será siempre un ejercicio inconcluso, en el que muchos hitos quedan por fuera. En el caso del Metro de Medellín, esto es particularmente cierto, pues como Empresa honramos el legado de quienes nos precedieron. Por eso, para contar nuestros orígenes nos remontamos hasta la segunda mitad del siglo XIX, cuando empezó a funcionar el primer tranvía de la ciudad, llamado *de sangre* por ser de tracción animal.

A esta experiencia pionera le siguieron luego el tranvía eléctrico y el Ferrocarril de Antioquia. Así, a estos antecedentes nos remitimos para encontrar el sustento de nuestro rigor técnico y de nuestra inclinación al trabajo con la academia, pero sobre todo para explicar en parte el amor lo cual se traduce en pertenencia, en cuidado de lo público y en conciencia del bien común. La importancia que tuvo el ferrocarril en la construcción de la identidad del pueblo antioqueño es, en efecto, una de las bases de lo que hoy es nuestra Cultura Metro.

Esa Cultura Metro es una de las muestras de cómo nuestra historia está ligada a la de la ciudad-región a la que servimos. Sus orígenes se remontan a 1988, cuando diferencias con el Consorcio Hispano-Alemán, encargado de su construcción, llevaron a una parálisis de las obras. El impacto de esta situación en una sociedad que para ese entonces vivía las horas más oscuras de su lucha contra el narcotráfico pudo ser devastador para el estado de ánimo colectivo, pues en pleno centro de la ciudad, a la vista de toda la ciudadanía, estaban las columnas de un viaducto que amenazaba con quedar inconcluso.

Fue entonces cuando, en compañía del Banco Industrial Colombiano (BIC), surgieron las primeras campañas publicitarias enfocadas en generar sentido de pertenencia y apropiación, pero sobre todo esperanza frente a la conclusión del proyecto. En paralelo, y teniendo presente que un metro requeriría actitudes y comportamientos diferentes a los ob-

servados en los buses por parte de los usuarios, iniciamos una estrategia comunicacional y de formación para preparar a la ciudadanía en el uso adecuado de su nuevo medio de transporte.

Aún no hemos llegado en este recorrido temporal al 30 de noviembre de 1995, fecha en la que comenzamos nuestra operación comercial, y ya hemos mencionado por lo menos cuatro hitos importantes de nuestra historia. Es esto una muestra de la importancia que le concedemos al pasado, a sus buenas prácticas y también a las lecciones aprendidas que nos dejaron como legado aquellos que nos antecedieron en este viaje de movilidad sostenible.



Hemos aprendido que la planeación rigurosa y de largo plazo es clave para la supervivencia de empresas como la nuestra. Por eso contamos con el Plan Maestro Confianza en el Futuro 2006-2050”.

Tampoco detenemos nuestra historia en el momento presente, pues en el camino, y con el referente de otros metros del mundo, hemos aprendido que la planeación rigurosa y de largo plazo es clave para la supervivencia de empresas como la nuestra. Por eso contamos con el Plan Maestro Confianza en el Futuro, formulado en 2006 y cuyo horizonte temporal inicial era a 2020, pero que ampliamos a 2030 y posteriormente a 2050.

Las bases para aumentar la vigencia de este plan son la consulta permanente de los diferentes instrumentos de planificación territorial y el análisis prospectivo de tendencias y megatendencias globales. De la revisión de planes como el Plan Director BIO 2030 del Área Metropolitana del Valle de Aburrá y de los planes de ordenamiento territorial de los municipios en los que operamos, de conceptos como la movilidad sostenible y el desarrollo orientado al transporte (DOT), además de agendas como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), formulados por la ONU, surgen las decisiones que orientan nuestra planeación en el largo plazo.

Así, el Plan Rector de Expansión del Sistema, uno de los cinco que conforman el Plan Maestro, nos indica hacia dónde debemos expandir nuestra red. Desde el Metrocable línea K y el Tranvía de Ayacucho hasta el Metro de la 80 y el Tren del Río, todas nuestras líneas estuvieron primero en ese plan, lo cual demuestra que, si bien el futuro es incierto, vale la pena anticiparse a él con confianza y rigor técnico.

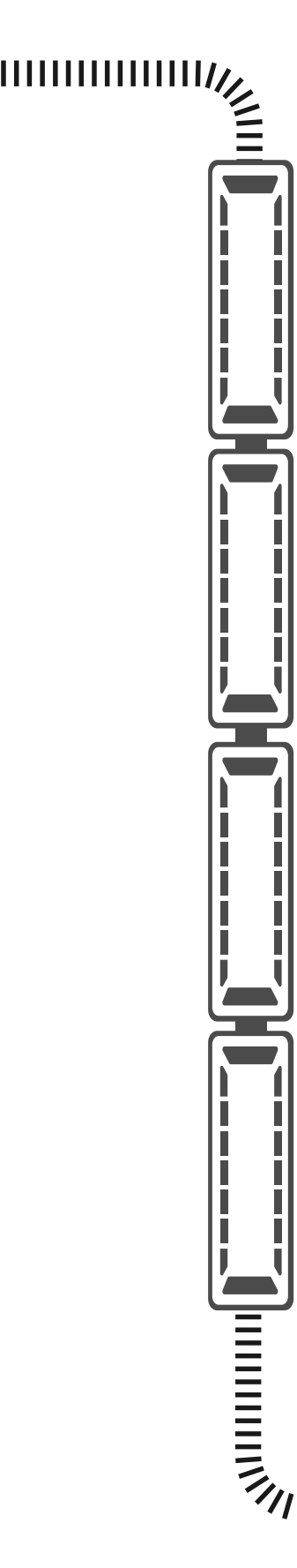
Proyectos que hemos tenido que ejecutar como un Metro ya maduro, entre los que se cuentan la modernización de nuestra señalización ferroviaria y de nuestra flota de trenes de primera generación, así como la reforma del Puesto Central de Control, también estuvieron concebidos en planes rectores, respectivamente en el Plan Rector de Tecnología Operativa y en el Plan Rector de Infraestructura. Incluso, la operación de la primera línea de Quito, en compañía de la empresa francesa Transdev, estaba planteada en el Plan Rector de Negocios.

En este amplio recorrido por el tiempo y el espacio, que nos ha llevado a trascender los límites topográficos de las montañas que rodean el valle en el que nacimos, hemos ido sumando muchos compañeros de viaje. La Cultura Metro, nuestro modo de relación positivo



con nosotros mismos, los otros y el entorno, que surgió en 1988, hace que reconozcamos 13 grupos de interés. Las personas y entidades que los conforman son fuente inagotable de historias y anécdotas en las que se refleja nuestro aporte al mejoramiento de su calidad de vida, y por eso en esta publicación les damos voz para que las cuenten de primera mano.

En estas páginas, entonces, conocerán cómo a nuestros usuarios les hemos ahorrado tiempo y dinero al ofrecerles una red de movilidad ágil, segura y económica. También, el aporte de la industria nacional y de la academia a nuestro crecimiento, en una relación de desarrollo y evolución mutuos que permitió modernizar 42 trenes en Bello con proveedores y mano de obra en buena parte locales, y que nos hace soñar con proyectarnos como un nodo o *hub* ferroviario para beneficio de Colombia, con proyección latinoamericana.



Las voces de la comunidad, por su parte, nos hablan de transformación de territorios. Las de entidades gubernamentales nos cuentan que hemos ayudado a desarrollar un marco institucional favorable a la movilidad sostenible y las de la Gente Metro reflejan el sentido de pertenencia y el orgullo que genera trabajar para una Empresa que se preocupa por su bienestar.



Generar calidad de vida para tantas personas y tener conciencia de la transformación positiva de territorios median-

Generar calidad de vida para tantas personas y tener conciencia de la transformación positiva de territorios mediante la planificación, construcción y operación de redes de movilidad orientadas por la Cultura Metro como modo de relación positivo, es pensar desde la sostenibilidad”.

te la planificación, construcción y operación de redes de movilidad orientadas por la Cultura Metro como modo de relación positivo, es pensar desde la sostenibilidad. En el Metro de Medellín entendemos este concepto como un principio orientador de nuestra gestión, a tal punto que los objetivos de nuestro direccionamiento estratégico están asociados a los ODS, a cuyo logro contribuimos con ellos. Por esto una buena parte de esta publicación está destinada específicamente a profundizar en este aspecto.

Los invito a este viaje histórico que se extiende a través de tres siglos, 10 municipios del Valle de Aburrá, varias ciudades colombianas y varios países latinoamericanos. En esta jornada podrán conocer los millones de compañeros que hemos encontrado en el trayecto, y evidenciar cómo hemos aportado a su calidad de vida y a la sostenibilidad de los territorios que habitan.


Tomás Andrés Elejalde Escobar

Gerente General



La historia y sus recorridos

En 30 años de operación, el Metro de Medellín ha innovado, conectado a los ciudadanos y apostado por el mejoramiento de la calidad de vida a través de la movilidad, la cultura y el desarrollo sostenible. Recorre los hitos de este sueño cumplido.







1877

El primer tranvía

Se inaugura el tranvía de sangre, un sistema de transporte público de tracción animal que iba desde la plazuela de la Veracruz hasta el paraje del Edén, cerca al Bosque de la Independencia (hoy Jardín Botánico).

1921

Un sistema de transporte eléctrico llega a la ciudad

Comienza a operar el primer tranvía eléctrico, que llegó a tener cuatro líneas y cubría zonas como Buenos Aires, La América, Manrique, Robledo, Belén y Aranjuez. Alcanzó 36 kilómetros de vías.

1949

Visión de futuro

Se presenta el estudio del Plan Piloto para Medellín, desarrollado por Paul Wiener y Josep Sert, el cual manifestaba la necesidad de culminar la canalización del río Medellín y de establecer una franja paralela a este para el flujo vehicular.

1929

La era del ferrocarril

En 1929 se inaugura oficialmente el Ferrocarril de Antioquia, cuando la primera locomotora cruzó el túnel de La Quiebra. Este medio de transporte permitió la conexión del departamento con el resto del país. Hacia 1960 comenzó su declive.

1962

El sueño de un tren metropolitano

Rodrigo Salazar Pineda, mientras laboraba en la Oficina de Planeación y Organización de Envigado, propuso formalmente por primera vez la idea de un tren metropolitano que recorriera el Valle de Aburrá de manera transversal, y que fuera un sistema ágil y eficiente.

1971

Primeros estudios

Aparece el documento *Estudio de transporte en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá*, el cual sería un insumo clave para el desarrollo de los futuros estudios de prefactibilidad del Metro de Medellín.

1977

Voluntad y visión

La Asamblea Departamental de Antioquia y el Concejo de Medellín, mediante Ordenanza 42 del 30 de noviembre de 1977 y Acuerdo 31 del 13 de diciembre de 1977, respectivamente, autorizan la creación de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá.



Cortesía BPP.

1979

Nace la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda.

El 31 de mayo, en el despacho del gobernador Rodrigo Uribe Echavarría, y en presencia de Jorge Valencia Jaramillo, alcalde de aquel entonces, se firmó la escritura de constitución de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, con el propósito de construir, administrar y operar el sistema de transporte masivo. Ese mismo día se iniciaron los estudios de factibilidad técnica y económica, realizados por la firma Mott, Hay & Anderson Ltda.



1982

Apoyo nacional

El Gobierno Nacional, liderado por Belisario Betancur, autoriza a la Empresa la contratación externa del 100% de los recursos necesarios para la obra. Al año siguiente, el 12 de julio, el mandatario abriría la licitación de las obras en el Palacio de Exposiciones con las siguientes palabras: "Nuestra historia nunca fue una novela rosa, sino una historia hecha a fuerza, de hombres enfrentados a un medio hostil. Un hombre que siempre en mitad de grandes crisis emprendió descabellados proyectos: ¿no hicimos el ferrocarril en plenas guerras civiles?".

1983

El Metro en la mira del mundo

El 24 de noviembre se firma el contrato con el Consorcio Hispano-Alemán (CHA) para la construcción del Metro. Sin embargo, solo hasta el 30 de abril de 1985 se dio orden de inicio al contrato por un reajuste del precio de la obra.





1995

Quiéreme, soy tuyo

A las 11:00 a. m. del 30 de noviembre de 1995, con Alberto Valencia como gerente general, inicia la operación comercial entre las estaciones Niquía y Poblado, en la Línea A. Para entonces el tiquete de un viaje tenía un valor de 300 pesos. Al cierre del año el Metro movilizó 4 millones de personas, y luego la red se extendió hasta Itagüí, con 4 estaciones más al sur.

1988

La Cultura Metro cobra vida

A través de campañas pedagógicas se promueve el cuidado del Metro. Mensajes como "Quiere el Metro, nuestra gran obra", "Quiere el Metro desde ya" y "Conozcamos nuestro Metro" circularon por medios, universidades y colegios. Estas campañas surgieron a raíz de la parálisis de las obras por el litigio jurídico con el CHA, y para tratar de levantar el ánimo de una sociedad que en medio de la lucha contra el narcotráfico veía cómo uno de los símbolos de su progreso parecía quedar inconcluso.

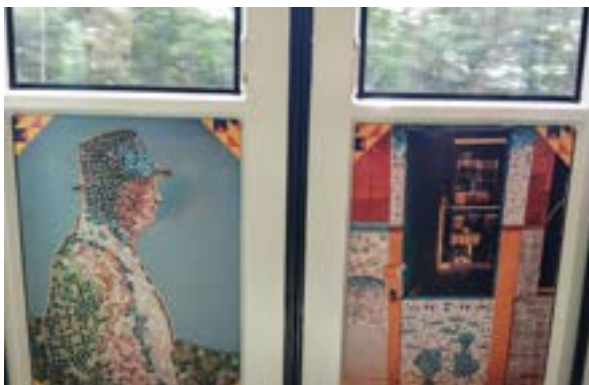
1996

Los rieles al occidente

El Metro se extiende al occidente de la ciudad con 6 estaciones conectadas en la Línea B, desde San Antonio hasta San Javier.

Arte para todos

A través de un proceso de curaduría y bajo el propósito de acercar el arte a los ciudadanos, comienza la instalación de las primeras obras de arte en el Sistema. Una de ellas fue *Historia del desarrollo económico e industrial del departamento de Antioquia*, del maestro Pedro Nel Gómez, en la parte baja de la estación Parque Berrio.





2004

Primer cable aéreo del mundo para el transporte masivo

El 7 de agosto de 2004 entró en funcionamiento la línea K, el Metrocable del nororiental que conecta las estaciones Acevedo y Santo Domingo. Se convierte en el primer sistema de cable aéreo usado para transporte público.

2002

Cerca de las comunidades

Nace Amigos Metro, estrategia de la gestión social que busca articularse y contribuir al acontecer comunitario y al desarrollo local de los territorios. Este programa forma parte de las estrategias de formación de ciudadanía y de interacción de la Empresa en sus zonas de influencia.



2000

Trenes e identidad

Comienza Trenes de la Cultura con la instalación de la firma del maestro Fernando Botero en el exterior de los vehículos. Este programa exalta los aportes artísticos y culturales de personajes e instituciones que han contribuido a la construcción de nuevos

imaginarios sociales en el ámbito local, regional y nacional. Al año 2024 hemos realizado cerca de 50 Trenes de la Cultura, con personajes como Fernando González (2007), Francisco Antonio Cano (2009), Débora Arango (2012) y Teresita Gómez (2023).



2006

Firma de la alianza con Comfama para los programas de promoción de lectura Palabras Rodantes y Bibliometro.



2007

La Cívica en los bolsillos

Se implementa un sistema de pago con una sola tarjeta para que los usuarios se movilicen en trenes, cables, buses, tranvía y rutas alimentadoras.



2010

El Metro llega al Parque Arví

En febrero inicia operaciones la primera línea turística, Cable Arví, línea L, el más extenso de los Metrocables, que conecta a Santo Domingo con el corregimiento de Santa Elena y con el Parque Ecoturístico Arví.



2008

Un cable en el corazón de la 13

El 3 de marzo de 2008 inicia su servicio el segundo Metrocable, la línea J, que atiende sectores del occidente de Medellín entre las estaciones San Javier y La Aurora.



2014-2015

Antecedente para la modernización

El Metro realizó el estudio y prototipo de la viga pivote que determinó la viabilidad del proyecto de modernización de trenes que comenzó en 2020. Sin la viga no habría sido posible llevar a cabo la modernización y la Empresa habría tenido que comprar nuevos trenes.

2013

Crecer y articular

El Metro empieza a operar la Línea 2 de buses, que conecta al nororiente y al occidente de la ciudad.

2012

Tren al sur

El 17 de septiembre de 2012 se inauguran dos nuevas estaciones en el sur del Valle de Aburrá: Sabaneta y La Estrella.

2011

Movilidad conectada y eficiente

El 22 de diciembre el Metro comienza la operación, por encargo del Municipio de Medellín, de la línea 1 de buses articulados.

2016

Revive el tranvía en Medellín

El 31 de marzo el Tranvía de Ayacucho, denominado línea T, inicia su operación comercial. Con 6 paradas y 3 estaciones, este medio de transporte amigable con el medioambiente convirtió este corredor histórico en un espacio para la movilidad, el comercio, el turismo y la cultura.

El oriente estrena Metrocable

En diciembre del mismo año la línea H entra en operación con una longitud de 1.402 metros, 42 cabinas, 3 estaciones (Oriente, Las Torres y Villa Sierra) y la capacidad de movilizar hasta 1.800 pasajeros cada hora por sentido en el oriente de la ciudad.





2021

Un Metrocable hacia el Picacho

En junio de este año se inaugura la línea P del Metrocable Picacho, para beneficio de 420.000 habitantes de Castilla y Doce de Octubre. Este nuevo cable tiene 138 cabinas y la capacidad de transportar hasta 4.000 viajeros cada hora por dirección.

2020

Vigencias futuras para la línea Rosada

El Concejo de Medellín, mediante el Acuerdo 07 del 25 de septiembre de 2020, ordena comprometer vigencias futuras ordinarias para el Metro de la 80, corredor vial estratégico que responde al desarrollo urbano del occidente de la ciudad. Asimismo, el 30 de noviembre se cumplieron todas las condiciones para que la Nación y la Administración Municipal celebraran un convenio de cofinanciación que garantiza los aportes para la ejecución del proyecto.

2019

350.000 nuevas oportunidades de viajar

Con una Bibliometro y una Sala de Alfabetización Digital inicia el servicio comercial la línea M del Metro el 28 de febrero. Es uno de los metrocables complementarios del Tranvía de Ayacucho.

La línea 13 en Quito

2023

El Metro de Medellín trasciende fronteras y pone en operación el Metro Subterráneo de Quito, en Ecuador, el 1.º de diciembre.

El hito de la modernización

Finaliza el proceso de modernización de la flota de 42 trenes MAN; esto ha permitido mejoras en la confiabilidad, ahorros en costos de mantenimiento y eficiencia energética.

2024

Ampliación de capacidad

La Alcaldía de Medellín y la Gobernación de Antioquia anuncian la cofinanciación para la compra de 13 trenes nuevos para ampliar la capacidad de la línea A en un 20% en el 2027. Se decide que los trenes serán ensamblados en los talleres del Metro en el municipio de Bello, con la participación de la industria local.

2025

30 años

Cumplimos 30 años conectando personas con sus sueños y oportunidades y 37 años viviendo la Cultura Metro con todas las personas que hacen parte de nuestros grupos de interés.



Hemos sido una buena noticia



La Metro
La Revista Metropolitana de El Mundo

Madrugadores estrenaron la B

Fondo S
sí es lega

Una vez más, el transporte público de Bogotá se pone a prueba. Esta vez, los madrugadores que se dirigen al trabajo o a la escuela, se enfrentan a la hora pico de la mañana. El Fondo S, el nuevo sistema de transporte, promete ser la solución para los problemas de movilidad de la ciudad.

El Fondo S es un sistema de transporte que se pone a prueba en Bogotá. Este sistema promete ser la solución para los problemas de movilidad de la ciudad.

Frecuentes
Modificación de horarios
Página 9

Modificación
Modificación de horarios
Página 10

Tramites
Tramites de la ciudad
Página 11

El COLOMBIANO
\$ 400

¡Arrancó!

El día de ayer, Bogotá se despertó con un gran ruido. El nuevo sistema de transporte, el Fondo S, comenzó a operar. Los madrugadores que se dirigen al trabajo o a la escuela, se enfrentan a la hora pico de la mañana. El Fondo S, el nuevo sistema de transporte, promete ser la solución para los problemas de movilidad de la ciudad.

El Fondo S es un sistema de transporte que se pone a prueba en Bogotá. Este sistema promete ser la solución para los problemas de movilidad de la ciudad.

El Fondo S es un sistema de transporte que se pone a prueba en Bogotá. Este sistema promete ser la solución para los problemas de movilidad de la ciudad.

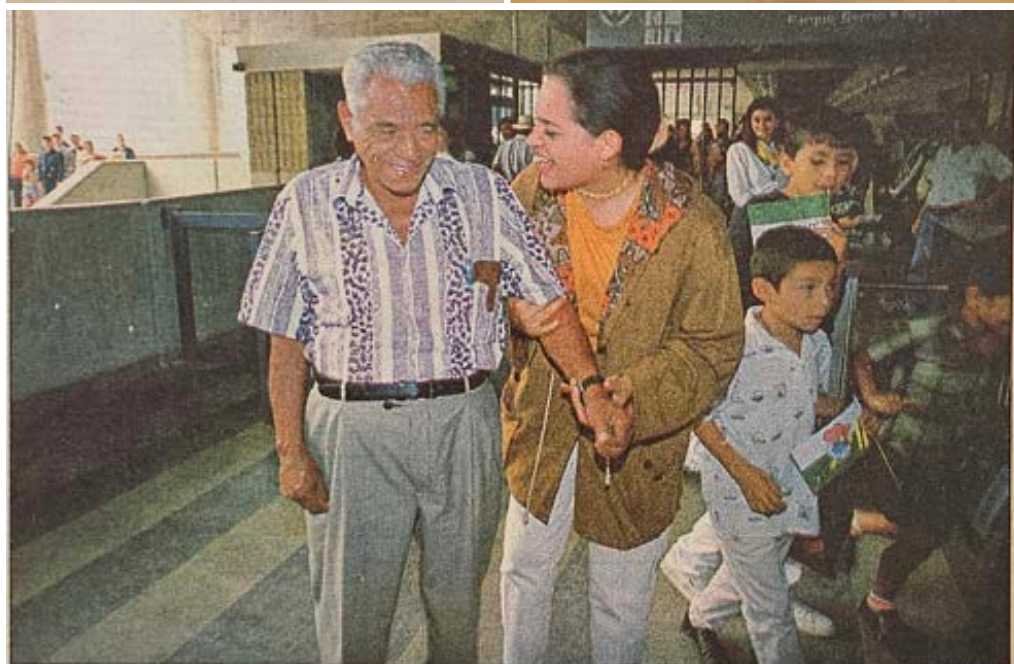


Foto Jaime

Afortunado usuario

La sonrisa de satisfacción representa la emoción que sintió don Ramón Antonio Castrillón Uribe, al ser el usuario número un millón del Metro de Medellín. Las 12:40 del día quedarán en su recuerdo como la hora en la que atravesó uno de los torniquetes de la Estación Parque de Berrío, para ser saludado como el feliz pasajero.

ASÍ NOS VEN

30 años

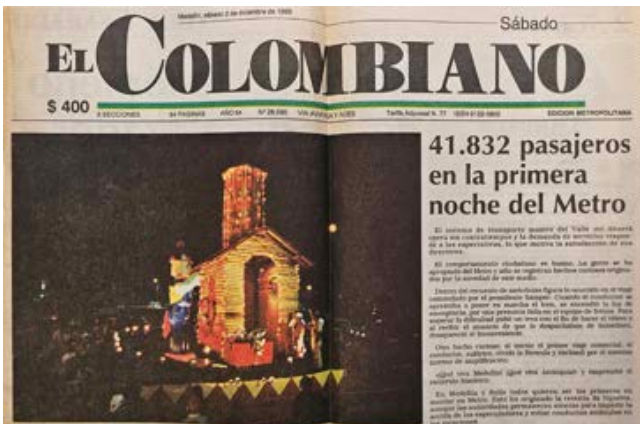
Son 30 años viajando juntos y cada trayecto es una historia. Aquí te contamos algunas de ellas, porque hoy el protagonista eres tú.

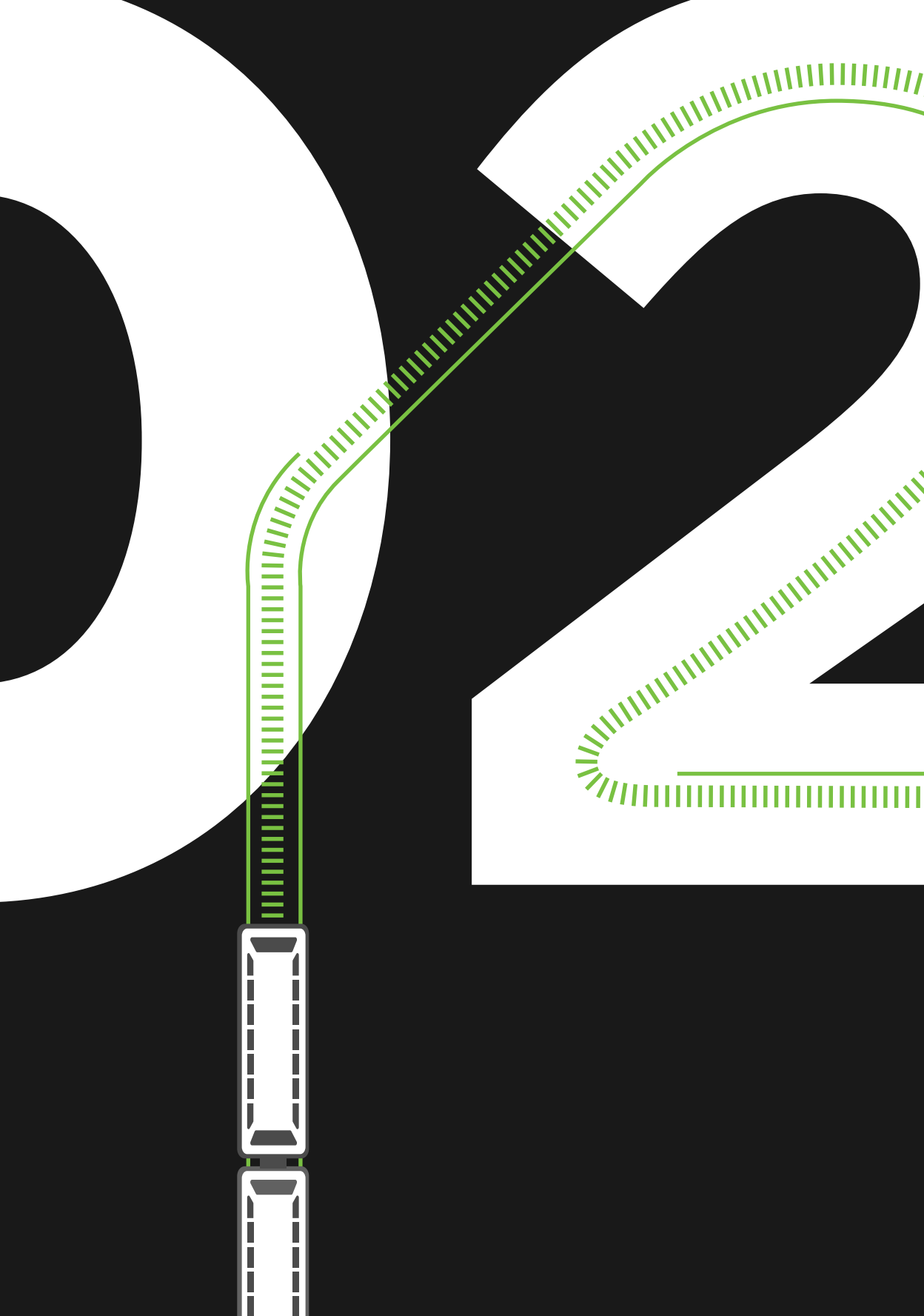


“Siempre he insistido que el Metro es como el corazón de la ciudad, si tiene algún colapso se infarta el Valle de Aburrá. Mi relación con él es como de un buen amigo que incluso me presta un pasaje si se me ha olvidado recargar la Cívica, es una relación cercana y de mucho agradecimiento.

Me siento parte de la historia del Metro como usuario, porque ha mejorado mi calidad de vida, y como periodista, porque me ha tocado cubrir diferentes momentos importantes de su historia como la inauguración de los Metrocables, del tranvía y del Metroplús”.

Juan Carlos Higuita Echeverri
Periodista de Caracol Radio.







Lo que nos une

Hombres y mujeres, desde sus propias vidas o desde las instituciones que representan, dan cuenta de cómo el Metro los ha transformado.



Valentina Tamayo

Pasión por aprender

Para Valentina la vida es mejor con libros, le gusta aprender y si tiene dudas sobre algún tema, busca un texto que le enseñe.

La estación Trece de Noviembre, la última de la línea M del Metrocable, conecta a los habitantes de este barrio con otros sectores de la ciudad y del Área Metropolitana, pero también con el mundo. Esto es posible porque en la parte inferior está una de las dos salas de alfabetización digital que tiene el Metro, la otra está en Vallejuelos.

A este amplio salón con computadores, mesas para estudiar o para hacer manualidades y una espectacular vista de Medellín, llega con

frecuencia Valentina Tamayo, una joven de 15 años que, desde hace cinco encontró en ella un espacio para salir de la rutina, acceder a libros en formato electrónico y para aprender más sobre las historietas japonesas y coreanas que son su gran pasión.

Ya terminó el colegio, pero estudia por su cuenta para pasar los exámenes de admisión a la universidad porque quiere estudiar Historia o Literatura y así cumplir su sueño de ser escritora. Con frecuencia visita la sala de alfabetización y lleva con-

sigo a sus tres hermanos menores, cree que es un espacio que vale la pena frecuentar porque “todos son bienvenidos, puedes hacer tareas o lo que necesites, pasar el tiempo con manualidades, colorear, ver una película o encontrarte con amigos. Hay profes que te ayudan si necesitas y solo tienes que inscribirte y te dejan usar el computador una hora por la mañana y otra por la tarde”.

Agrega que “es un espacio muy bueno porque muchos no tienen internet en su casa” y aunque ese no es su caso, en esta sala ella y sus tres hermanos sí pueden conectarse al tiempo.

Ella cree que el Metrocable cambió muchas cosas en el barrio, que ahora es más tranquilo y las personas se comunican mejor porque se tratan de otra manera entre ellas. Dice que “dio libertad”, libertad para moverse, para ir a donde quieran, porque aunque era pequeña cuando entró en operación, recuerda que antes de eso llegaba tarde al colegio, se hacían trancones, se accidentaban los buses y tenían que esperar mucho tiempo para viajar estrechos.

Al conectar comunidades, el Metro les dio la posibilidad de moverse con agilidad y comodidad, también de contar quiénes son y cuál es su historia, sentir que su modo de vida y cultura importan e interesan. Valentina cuenta orgullosa que gracias al Metrocable llegan turistas para conocer el cerro Pan de Azúcar y la historia de la zona, incluida la tragedia de Villatina. Así que ella aprovecha para practicar el inglés que está aprendiendo y descubrir cómo son otras culturas. “Muchos extranjeros dicen que les gustaría tener nuestra



Las salas de alfabetización son importantes por el impacto que generan en la comunidad, ya que no son solo un lugar donde prestamos equipos de cómputo, son espacios donde las personas que nos visitan encuentran diversión, amistad, palabras de aliento y acompañamiento en el momento que lo necesiten”.

Luis Henry Loaiza Jiménez

Guía educativo en Salas de Alfabetización Digital Metro



El Metro creó estas salas para cerrar la brecha digital y generar inclusión social.

forma de ser en sus países, porque los países somos muy amables y festivos”.

Las salas de alfabetización tienen actividades para niños, pero los adultos también son bienvenidos. En ellas pueden acceder a cursos de internet y herramientas informáticas, buscar empleo, aplicar en línea a vacantes y realizar trámites en línea.

Geraldine Valencia Galvis

En la cabina de las oportunidades



Visto desde lejos, Pácora es un colorido y boscoso municipio del norte del departamento de Caldas que forma parte del Paisaje Cultural Cafetero colombiano. Desde cerca, es el territorio que le dio identidad, carácter y familia a Geraldine Valencia Galvis, una estudiante de Administración Financiera del Tecnológico de Antioquia que eligió al Metro de Medellín como una opción de vida para tener más y mejores posibilidades.

Desde el aula 202 de los talleres de la Empresa, Geraldine recuerda que fue una amiga la que le mostró la convocatoria pública para conducir el Metro. Al principio lo dudó, pero su determinación se impuso a la incredulidad: no era la primera

vez que un reto parecía difícil de superar. Presentó los documentos y luego fue transitando, una a una, las pruebas técnicas, físicas y psicológicas que hoy la tienen frente a una cabina de conducción, y 31,3 kilómetros de recorrido entre el norte y el sur, el occidente y el centro del Valle de Aburrá.

Como ella, los 14 jóvenes de su grupo que han superado todos los filtros tendrán 12 días de recorridos sin pasajeros, y 3 más con ellos, para identificar oportunidades de mejora o el definitivo abandono del proceso; en sus palabras, es “el final de la carrera”. Deberá ser rápida y asertiva, pensar y hacer varias tareas simultáneamente, trabajar bajo presión y tener plena atención para cuidar la vida de los aproximadamente 1.800 pasajeros que se pueden movilizar en un tren de 6 coches. Antes de esta prueba final para ser certificada como conductora, ha tenido más de 5 meses de formación teórica, ejercicios prácticos en simuladores y diversas valoraciones. Con cierta tensión cuenta los días que la tienen próxima a graduarse del proceso y cumplir un sueño más.

Porque ella, a sus 24 años, ya ha cumplido varios. Primero, migró

desde la vereda Buenos Aires, en Pácora, a la cabecera municipal en la búsqueda de mejores oportunidades para estudiar su secundaria. Luego, cuando sintió que el pueblo se hacía chico para sus ideales, viajó a Medellín con 16 años para continuar su formación universitaria. Trabajó en oficios varios para financiar su estadía en la ciudad y luego aprendió a organizar insumos de confección, a vender, a servir al cliente y a trabajar extensas jornadas en las temporadas comerciales. Por esa historia que relata hoy solo ve oportunidades de abrir más puertas, de aprender, de desempeñarse mejor y de estar en un entorno laboral de mucha responsabilidad y preparación continua.

Cada año el Metro de Medellín forma hasta 6 grupos de conducción de trenes, 2 de tranvías y 2 de conductores de buses para contar con talento capacitado en la operación del sistema.

A punto de graduarse como conductora del Metro, Geraldine recuerda ese primer día que se sentó en el aula sin saber nada, y hoy se ve ya segura frente a una cabina de mando, conectada con el Puesto Central de Control y preparada para reaccionar a cualquier eventualidad. “Al principio me sentía nerviosa, pero el profesor se sentaba a mi lado y me daba seguridad. Trabajé en mí y me decía todo el tiempo que lo estaba haciendo bien”.

El Metro de Medellín, para ella, es sinónimo de felicidad y de orgullo para su familia. Sabe que, además de poder continuar con su carrera profesional, tiene mejores condiciones laborales, mayor estabilidad económica y una cotidianidad más tranquila. Afirma con determinación que es un logro que celebra con su familia todos los días.

ASÍ NOS VEN



“Esta empresa fundada por y para los antioqueños me motiva todos los días. Yo ingresé hace más de 30 años y aquí he aprendido nuevas habilidades, he ganado confianza en mí mismo y he podido apoyar el crecimiento de otros colegas del área. También, gracias a mi trabajo en mantenimiento de cables aéreos, hoy cuento con una red de apoyo de compañeros y amigos; ellos son fundamentales para los momentos desafiantes de mi vida. Sin duda, el Metro me ha enriquecido y me siento muy agradecido”.

**Sergio Alonso
Londoño Restrepo**
Profesional 2 de Cables
Aéreos

Diego Giraldo

Una vida que es todo un viaje

En la mañana del jueves 30 de noviembre de 1995, Diego Giraldo, un estudiante de Ingeniería Eléctrica de la Universidad de Antioquia, se puso el uniforme de camisa blanca y pantalón gris, se acomodó la corbata negra con más cuidado que otros días y salió ansioso a cumplir con una gran cita: el viaje de la inauguración protocolaria del Metro de Medellín.

De los 80 hombres y 10 mujeres que en mayo de ese año fueron contratados para iniciar su entrenamiento como conductores, fue elegido él para ir al frente de la cabina del coche que llevó al Presidente de la República, al Alcalde de Medellín, al Gobernador de Antioquia, al Gerente del Metro y a decenas de periodistas, entre muchos otros invitados especiales, desde la estación Alpujarra hasta Parque Berrío para dar inicio oficial a la operación comercial del Sistema.

Aunque él y sus compañeros ya habían realizado centenares de viajes pedagógicos para estudiantes, trabajadores y, en general, para los habitantes del Valle de Aburrá, es por ese recorrido inaugural que se le conoce como el *primer conductor del Metro*.



Diego recuerda con cariño ese día histórico. Pero, más que eso, se emociona por todo lo vivido ese año: la felicidad de conseguir trabajo siendo estudiante, de compartir con sus compañeros los aprendizajes diarios,

la inmensa alegría de la gente al montar por primera vez en Metro, los golpecitos que las personas le daban a la ventana de la cabina en la estación Niquía para pedirle autógrafos y los que dio su mamá desde el interior del tren para llamar su atención al finalizar un viaje. Hasta la cabina llegó luego de abrirse paso por todos los coches diciendo “ese es mi hijo” cada que Diego avisaba la próxima estación o hacía un anuncio institucional por los parlantes.

“Esa fue una sorpresa muy linda; ella y mi papá vivían en Aguadas, Caldas, y no me avisaron que venían”. Han pasado 30 años y su mamá sigue chiscaneando. Ahora también lo hacen su esposa y sus dos hijos adolescentes, quienes le añaden a la historia que su viaje laboral lo ha llevado a escalar posiciones, a ser parte del crecimiento del Metro y testigo de la transformación del Valle de Aburrá.

De manera especial recuerda que en 2004 trabajaba en el Área de Trenes y era a la vez brigadista de rescate con entrenamiento para atender emergencias en el Metrocable. Estuvo presente en la inauguración de la línea K y en 2008 en la de la Línea J, donde dos años después también tuvo la oportunidad de estar como brigadista durante la celebración de los Juegos Sudamericanos que se celebraron en Medellín, puesto que los deportistas utilizaban esta línea para transportarse entre el lugar de alojamiento en la comuna 13 y el Estadio.

Además, en 2011 fue el encargado de coordinar el transporte, desde el

puerto de Buenaventura hasta Medellín, de los primeros 20 buses articulados para poner en marcha el Metroplús. Esto fue un gran reto debido a los problemas de orden público de la época.

Hoy es Gerente de Operaciones de todo el Sistema, área que se encarga de contar con todo lo necesario para que los trenes, buses, metrocables y tranvías funcionen adecuadamente, en los horarios establecidos y de manera segura, porque también se ocupa del mantenimiento preventivo.

Diego tiene 720 colaboradores a cargo, y como está convencido de que el liderazgo se logra conociendo a las personas, todos los días va a los talleres y pasa por los cubículos de ellos para preguntarle a cada uno por la salud de su esposa o por el nieto que pronto va a nacer. A pesar de lo complicadas que puedan ser las jornadas de trabajo cuando algo afecta la operación, “me encanta lo que hago, compartir con la gente y ser parte de esta historia”.

Cerca de 3.500 personas han trabajado como conductores del Metro en estos 30 años; 110 de ellas ocupan diferentes cargos profesionales en la Empresa.

Entre buenos vecinos miramos a ciudad

Museo de Antioquia

El Metro y el Museo de Antioquia son buenos vecinos. Su relación se ha tejido con respeto y reconocimiento en estos 30 años, y en ese vínculo constructivo y propositivo la ciudad ha visto posibilidades de encuentro y vivencias distintas. Hoy ambos sueñan con darles más vitalidad a esas manzanas que entre el Parque Berrío y el Museo podrían convertirse en un corazón palpitante de la vida urbana de esta capital cuyo centro aún tiene señales particulares de su idiosincrasia.

Un coche del Metro con la firma del maestro Fernando Botero es parte de esa marca de ciudad que recorre el mundo. Al tren, ese símbolo de la movilidad urbana de Medellín, se le suma otro símbolo del país: el del artista plástico más reconocido en el mundo, uno que ha engalanado desde los Campos Elíseos o el paseo Recoletos hasta el centro de Hong Kong con sus monumentales esculturas en espacios públicos. Botero, el famoso, el que vivió entre Nueva York, Pietrasanta y Mónaco

hasta el año 2023, cuando falleció a los 81 años, había divisado la ciudad desde una cabina de conducción del Metro. Esa ciudad desde la que salió hace varias décadas a conquistar el mundo, y a la que volvía añorando los días que transcurrió entre sus calles, bares y barrios céntricos.

“El Metro es un actor urbano determinante”, dice la directora del Museo de Antioquia, María del Rosario Escobar, y agrega: “En un momento en el que el centro ha ido perdiendo actores clave en su institucionalidad, en una época donde eso de ser buen vecino pierde relevancia porque cada uno está en lo suyo, en un escenario en el que priman más la sobrevivencia o los negocios y asuntos particulares, el Metro es el vecino más afectuoso, próximo y activo que tiene este Museo, una institución con 143 años de historia”.

“El Metro nos aporta a la noción de lo colectivo; él la tiene porque la hizo tangible con su nacimiento y la vive a diario. Pero cuando se mira la



realidad del centro, uno puede decir que allí no está como visión. Así que, en medio del caos que representa este sector de la ciudad, donde lo público parecería que llegara solo hasta la fachada de los edificios o de los locales comerciales, el Metro nos ayuda a elevar la vista un poco más gracias a que es un actor de procesos urbanos, que además ha buscado convertir esta zona en un espacio con posibilidades inmobiliarias que le dieron otro aire a este sector, gracias a la constitución de nuevas dinámicas alrededor de la estación Parque Berrío”, narra María del Rosario.



Esa relación de buen vecino, la capacidad de planeación y de comprensión de lo urbano que tiene el Metro son fundamentales para el Museo y para el centro de Medellín”.

María del Rosario Escobar
Directora Museo
de Antioquia



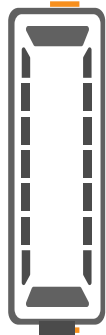
El relacionamiento entre el Metro de Medellín y el Museo de Antioquia ha sido siempre constructivo y positivo.

Desde esta dinámica, el Metro quiere consolidar un distrito urbano histórico especial que vincule la Plaza Botero con el Parque de la Vida, y en ese propósito ha propiciado unas conversaciones colectivas. Como dice la Directora, “si no fuera por su gestión, sería muy difícil que se dieran porque el discurso de cultura ciudadana que ellos tienen se superpone a todos los otros que se dan”.

Y, claro, en el día a día del Museo, esa buena vecindad, ese reconocimiento a la importancia de esta institución, ese valor que el Metro le da a la cultura hacen que en cada anuncio de “próxima estación Parque de Berrío” sea mencionada la cercanía

con el Museo. Así el Sistema resulta ser fundamental en la movilización de muchos de sus visitantes que lleguen al centro usando el transporte público, y principalmente su línea A.

Pero la relación de estas dos instituciones que viven en el corazón de la región y del país da para otros encuentros valiosos. Con su saber y su quehacer, el Museo ha asesorado procesos como el Museo Metro (MUME), una iniciativa que busca darle valor a la colección de objetos de carácter histórico que ha ido recopilando la Empresa para narrar sus aportes a la sostenibilidad y la calidad de vida de la ciudad-región. Además, ha ayudado a generar ex-



ASÍ NOS VEN



El maestro Fernando Botero fue homenajeado con dos trenes de la Cultura.

periencias de arte en las estaciones gracias a la investigación y al montaje de exposiciones, y trabaja en la restauración de sus murales y vírgenes ubicados en espacios públicos.

Sentados en un café que desde el Museo mira la Plaza Botero, o al lado de una escultura buscando la mejor foto para el recuerdo, o simplemente bajando el ritmo de sus pasos en el paseo peatonal que cruza la calle Carabobo, los ciudadanos viven el centro de otra manera: sin saberlo, o con la claridad que puedan poseer, confirman que el arte traza otros recorridos, que hay procesos sociales que se redimensionan cuando la cultura los toca.

Por eso el Museo mira al Metro, y este también se cruza con él: juntos conversan sobre su futuro, sobre la ciudad que les dio vida, que les imprimió rasgos únicos en su personalidad, y que los reta a diario, porque nada ganamos fácil cuando queremos ser coherentes y visionarios.



“Desde el año 2015, con la obra comisionada por el Metro de Medellín, Esfera Pública, ubicada en inmediaciones de la línea del Tranvía de Ayacucho, tuve la oportunidad de tener mi primera escultura en espacio público de forma permanente y en diálogo constante con los habitantes de Medellín y visitantes.

Interesado por las dinámicas urbanas y las formas de habitar el espacio público, esta obra expresa mi interés en estrategias para que las personas interactúen con el arte y, desde su propia experiencia, movilicen imaginarios y configuren subjetividades; una topología simbólica que se ha integrado al paisaje del centro de la ciudad y hace parte del patrimonio cultural del Metro.

El Metro reescribió las trazas de la ciudad y planteó una nueva cartografía que sigue en expansión, conectando territorios urbanos y dinamizando sensiblemente nuestra experiencia en la urbe. Como artista, valoro y me identifico con la cultura ciudadana que promueve y que ha contribuido a fortalecer nuestra identidad colectiva con valores de respeto y cuidado por lo público”.

Fredy Alzate
Artista.

Una pandemia que puso a prueba nuestra capacidad de resiliencia

Por Tomás Elejalde, Gerente General

Cuando a comienzos de 2020 empezaron a surgir las noticias sobre el Covid-19 en China, percibimos esta enfermedad como algo lejano, que quizás no iba a afectarnos significativamente. En esos primeros días no sabíamos que como Empresa estábamos a punto de enfrentarnos a uno de los más grandes retos de nuestra historia.

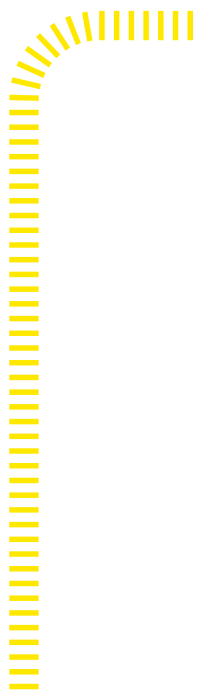
Cuando conocimos los primeros casos en Colombia y fue declarada la pandemia, lo que antes veíamos como una posibilidad remota pasó a ser una preocupante realidad. Después de la confirmación de los primeros casos presentados en el país, el 20 de marzo de 2020 el Gobierno Nacional decretó el aislamiento preventivo obligatorio. Una restricción que obligó a millones de colombianos a permanecer en casa y que modificó no solo nuestras rutinas y formas de trabajar, sino nuestro estilo de vida.

El confinamiento contemplaba algunas excepciones, entre las que estaban el personal de salud y quienes trabajaban en la prestación de bienes y servicios de primera necesidad. El Metro, como empresa pública

Entre el 2020 y el 2022, debido al Covid - 19, la Empresa dejó de percibir cerca de \$552.000 millones, pues son viajes que nunca se realizaron.

que presta un servicio esencial, no se detuvo ni un solo día durante la pandemia. Seguimos operando con las ocupaciones máximas autorizadas por el Gobierno, que en los momentos de mayor contagio se redujeron hasta a un 30% con el fin de proteger a los usuarios, pero el servicio mantenía las frecuencias acostumbradas, lo cual implicaba los mismos costos operativos y de mantenimiento.

En el día más crítico del aislamiento, pasamos de transportar cerca de 1.000.000 de pasajeros a 385.000, una cifra que representaba una disminución considerable de los ingresos. Un hecho preocupante para una Empresa que depende en un 90% de la tarifa y que no recibe subsidios gubernamentales.





Acatamos cada decreto, medida y disposición dictada por las autoridades nacionales y locales respecto al Covid-19 para los medios de transporte. Con el fin de mantener el distanciamiento, instalamos 10.640 adhesivos de huellas en los trenes CAF y, en una labor concertada con artistas urbanos, intervinimos los trenes MAN, o de primera generación, y pintamos 20.064 huellas de colores. Estas acciones fueron acogidas positivamente por la ciudadanía y llamaron la atención de medios de comunicación nacionales e internacionales, además de que se convirtieron

en referente para otros medios de transporte en el mundo. Entre la incertidumbre y el pesimismo que vivíamos en ese momento, el ingenio y la creatividad salieron a relucir.

En tiempo récord pusimos lavamanos portátiles y dispensadores de gel en nuestras instalaciones, hicimos campañas de cuidado y prevención y reforzamos las rutinas de limpieza y desinfección en los vehículos y estaciones. A esto se le sumó el uso permanente de tapabocas en la red Metro. Este conjunto de acciones fue conocido como la Ruta del Autocuidado, protocolos que buscaban proteger la vida y la salud de los viajeros, los contratistas y el personal de la Empresa.

Fueron tiempos de una inmensa incertidumbre y temor, reflejados en el deterioro de la salud mental de los habitantes de la ciudad-región. Con el fin de prevenir el suicidio y promover el cuidado de la vida, la Alcaldía de Medellín creó la campaña Cómo Va la Vida, en la que participamos como aliados junto con el Área Metropolitana.

La estrategia bandera fueron los Escuchaderos, inaugurados en septiembre de 2020. El primero de ellos comenzó a funcionar en la estación San Antonio para brindarle atención y orientación psicológica gratuita a la ciudadanía. Los Escuchaderos se propagaron por otras estaciones y lugares de la ciudad, y hoy son un referente en la atención de la salud mental y la prevención del suicidio en Colombia y otros países del mundo.

Con la llegada de las vacunas en 2021 la red Metro facilitó sus esta-

ASÍ NOS VEN



“El Metro me ha dado la oportunidad de conectarme con una gran ciudad que me ha abierto las puertas. Soy costeña y al llegar al Valle de Aburrá se me hizo muy fácil entender cómo funcionaba el Sistema.

Es una empresa de mentalidad abierta e innovadora y, por eso, cada viaje es una experiencia de aprendizaje nueva. He tenido la oportunidad de visitar sus instalaciones para un encuentro con creadores digitales y de viajar con mi mascota de apoyo emocional sin ningún problema, lo que me hace saber que el Metro se preocupa por todas las personas”.

Diana Padilla
Creadora de contenido,
maestra y usuaria del
Metro.



ciones para la aplicación de los biológicos. En alianza con las secretarías de salud de los diferentes municipios del Área Metropolitana instalamos puntos de vacunación en las estaciones. Solo entre julio y octubre de 2021, en el Metro fueron aplicadas 100.000 dosis de vacunas contra el Covid-19.

Los sistemas masivos no propagaron la enfermedad

Al inicio de la pandemia, en medio de un panorama de desesperanza e incertidumbre y con poca información sobre la enfermedad, los sistemas de transporte masivos fueron señalados como focos de infección dada la confluencia de personas en un espacio cerrado. Sin embargo, esta creencia fue desvir-

tuada gracias a numerosos estudios científicos nacionales e internacionales. Uno de ellos, denominado *Sistema inteligente de asignación de capacidad en transporte público*, fue liderado por Jairo Espinosa, profesor de la Facultad de Minas de la Universidad Nacional, quien con su equipo desarrolló una modelación matemática basada en información proporcionada por el transporte público de la ciudad-región, entre ella la del Metro. El estudio demostró que, siguiendo las medidas de bioseguridad, como el uso de la mascarilla, y garantizando condiciones adecuadas de ventilación, rutinas de limpieza y desinfección, los sistemas de transporte masivo no se constituían en focos de contagio del virus.

La red Metro cumplía estas condiciones, pues, según el estudio de la Universidad Nacional, el sistema de ventilación de los trenes per-

mitía la renovación del aire cada 5 minutos, y tanto los vehículos como la infraestructura de las estaciones eran desinfectados con frecuencia. Esto nos permitió generar confianza entre la población y continuar pres-tando un servicio público esencial en condiciones seguras.

Una amenaza para la sostenibilidad financiera

La pandemia nos obligó a proyectar nuestros ingresos en unas condiciones nunca antes vistas y a diseñar estrategias que aseguraran la sostenibilidad financiera de la Empresa. Por esto nos acercamos al Estado y presentamos propuestas para lograr la entrega de recursos y disminuir ese déficit que amenazaba la sostenibilidad del Metro a futuro.

La respuesta del Gobierno Nacional fue positiva y se materializó en leyes y decretos: el 575 de 2020 garantizó la entrega de recursos para financiar a los sistemas de transporte masivo, mientras la Ley 2063 de 2020 autorizó que las entidades territoriales suspendieran la pignoración de rentas a favor de la Nación para destinar esos recursos liberados hacia los sectores afectados por la emergencia. Esta figura se repitió en los dos años siguientes y fue vital para sanear parcialmente el déficit acumulado y acceder a unos \$50.000 millones por año.

Esta compleja situación financiera demandó sacrificios importantes,

Durante la pandemia se inauguró el primer Escuchadero en la estación San Antonio. Estos son espacios de escucha activa atendidos por profesionales en psicología que brindan atención de manera gratuita.

como la postergación de diferentes proyectos (entre ellos el de accesibilidad, que retomamos en 2024) y otras medidas de austeridad. Asimismo, quiero destacar algo que, como líder, me produce una inmensa tranquilidad: pudimos mantener el empleo y las condiciones laborales de los servidores y servidoras Metro. Ningún empleado fue despedido a causa de la pandemia.

Con más de 30 años que llevo en la Empresa Metro, considero que esta ha sido una de las crisis más complicadas que hemos enfrentado. Tuve la oportunidad de liderar a la organización durante una crisis mundial que amenazó su sostenibilidad. Pero una vez más la resiliencia que nos ha caracterizado a lo largo de la historia hizo posible que sobreviviéramos a esta crisis, que nos dejó grandes oportunidades y aprendizajes. Por supuesto, ello no hubiera sido posible sin el valioso respaldo de nuestros socios y de la Junta Directiva, sin el trabajo y compromiso de la Gente Metro y sin el apoyo de nuestros grupos de interés, especialmente de nuestros viajeros y viajeras, esos que nos mueven día tras día.



Así se mueven en Metro



Salomé Ríos Alarcón

16 años | Estudiante del CEFA

Lo mejor del Metro:

La rapidez.

Los días que más viajas en el Sistema:

De lunes a viernes.

¿En qué ocasiones usas este transporte?

Con frecuencia para ir al colegio.

¿Dónde inicias los trayectos?

En Aranjuez.

El Metro para ti es...

Facilidad.

La mejor hora es...

Entre las 12:00 m. y las 4:00 p. m., porque hay menos gente.

La estación que más te gusta:

San Antonio, porque es la que más tiene conexión con otros sistemas de transporte del Metro.

La primera vez que

montaste en Metro

fue... En 2021, me dirigía hacia la casa de mi

abuela, en la estación Tricentenario.

¿A dónde te gustaría que te llevara el Metro? Al occidente de Medellín.

¿Sientes que el Sistema piensa en ti?

Sí, me ofrece la posibilidad de pagar una tarifa más baja al tener el perfil de Cívica estudiantil.

¿Tu vida ha cambiado con él?

Mi vida es mejor gracias al Metro, porque hace más fácil mi movilidad en la ciudad.

Cultura Metro es...

Un reflejo de la creatividad y la diversidad urbana.

No me gusta del Metro

que... Para transportar animales solo haya unas horas específicas, y que no puedas llevar las mascotas así estén en un guacal.*

Para los próximos años

sueño... Que mejoren el servicio en las horas pico.

Gracias, Metro de Medellín, por ser el corazón de nuestra ciudad y por conectar vidas, sueños y comunidades durante estos 30 años.

*Según el Reglamento del Usuario, las mascotas deben caber en un guacal de máximo 60 x 60 x 60 centímetros.

Gracias, Metro querido, por tu acompañamiento en mi vida académica y laboral; me haces sentir orgulloso ante los visitantes que admiran el comportamiento y la limpieza en trenes y estaciones.

Carlos Evelio Cano Vásquez

64 años | Pensionado

Lo mejor del Metro: Que representa bienestar y seguridad, y que es una imagen bonita de la ciudad.

Los días que más viajas en el Sistema: Actualmente, el día de la semana que más viajo en el Metro son los miércoles.

¿En qué ocasiones usas este transporte? Con frecuencia, uso el Metro para ir al sur de la ciudad.

¿Dónde inicias los trayectos? En Niquía.

El Metro para ti es... Calidad de vida.

La mejor hora es... Alrededor de las 9:00 a. m., porque es una transición del agite de la hora pico y el inicio de la hora llana. Hay mejor contemplación de la ciudad.

La estación que más te gusta: Universidad, porque el sector representa un espacio para la cultura y el esparcimiento.

La primera vez que montaste en Metro fue... En diciembre de 1995, iba con mi esposa a comprar los aguinaldos al centro de Medellín. Fuimos hasta la estación San Antonio.

¿A dónde te gustaría que te llevara el Metro? A Barbosa (aunque sí hay rutas alimentadoras).

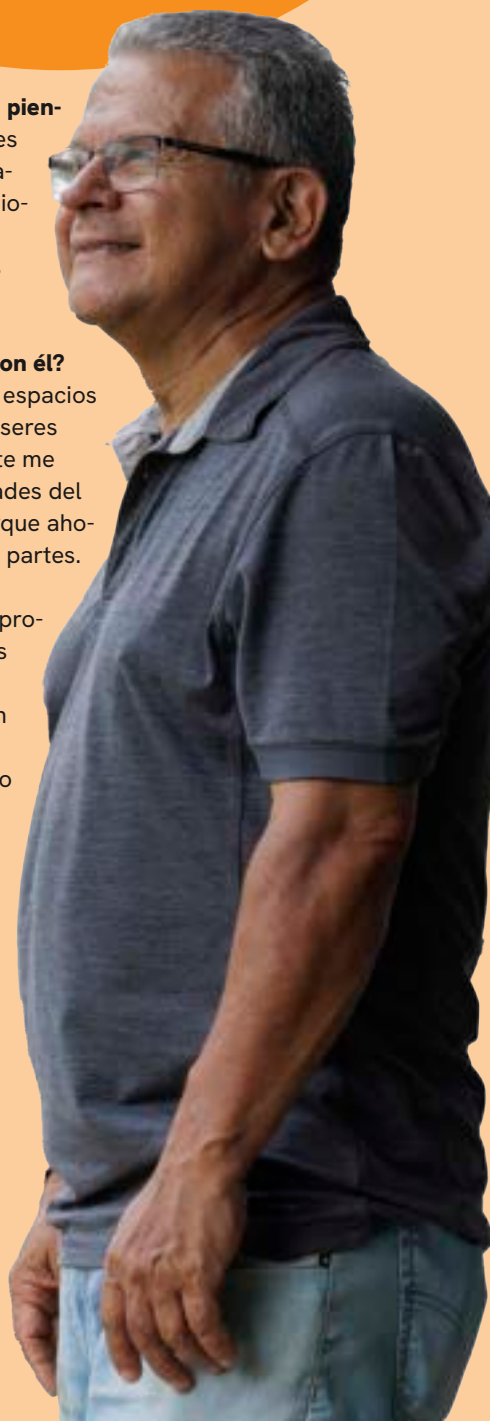
¿Sientes que el Sistema piensa en ti? Sí, con mensajes inspiradores por los altavoces, en trenes y estaciones, y vagones pintados con fechas y personajes conmemorativos.

¿Tu vida ha cambiado con él? Sí, me dio más tiempo y espacios para compartir con mis seres queridos. Definitivamente me acercó a todas las ciudades del Área Metropolitana, porque ahora es fácil llegar a todas partes.

Cultura Metro es... La apropiación que hacemos los ciudadanos de un comportamiento sugerido en un medio de transporte masivo. La Cultura Metro nos dio identidad a los paisas.

No me gusta del Metro que... Debería ser más insistente la publicidad para hacer las filas de ingreso a los trenes en todas las estaciones.

Para los próximos años sueño... Que los trenes lleguen a Barbosa y a Caldas y que se hagan cables en zonas rurales.



Sor Maritza Muñoz

51 años | Operaria de barrido en Empresas Varias de Medellín



¿Por qué el Metro te facilita la vida? Porque tiene unas instalaciones con un ambiente muy agradable.

¿Qué días lo utilizas? Los días que tengo pico y placa en la moto o cuando tengo que hacer vueltas en el centro.

¿En qué ocasiones tomas este transporte? Lo utilizo cuando no quiero manejar o cambiar de rutina.

¿Cuál es la estación que más frecuentas?
San Antonio.

¿Tu viaje dura en promedio cuánto tiempo?
Como máximo 20 minutos. Es que el Metro es flash.

¿Por qué recomiendas a quien no lo haga, viajar en Metro? Porque en el Metro llega uno a todos los lugares en menos tiempo que en cualquier otro transporte. Uno siempre llega "súper ligero".

¿Cómo ves a Medellín y a su Área Metropolitana desde el Metro? Las montañas, los árboles, el cielo y la naturaleza se ven súper lindos desde el Metro.

Comodidad en el Metro significa... que no va tan lleno.

Calidad de vida en el Metro es... ir a cualquier destino que desees.

La Cultura Metro se percibe en... el respeto y la conciencia para cuidarlo.

¿Qué sueñas para el Metro en los próximos 30 años? Me gustaría que fuera más largo y ancho, para que quepa más gente.

Al Metro muchas gracias por brindarnos este servicio tan maravilloso, que nos lleva siempre muy rápido y económico a nuestros destinos. Es lo mejor que pudieron inventar.

Santiago Campero Gutiérrez

28 años | Auxiliar jurídico en una empresa inmobiliaria

¿Por qué el Metro te facilita la vida? Porque me ha permitido acceder de manera fácil y económica a muchos lugares estratégicos en mi quehacer diario y vida social.

¿Qué días lo utilizas? Casi todos los días, sobre todo en semana.

¿En qué ocasiones tomas este transporte? En las mañanas lo uso para ir desde mi universidad en Envigado, en un bus integrado hasta el Metro. En la Estación Industriales tomo un nuevo integrado hasta el sector de Las Lomas, en el Poblado, donde queda mi trabajo. Regreso a mi casa usando la Línea A desde El Poblado hasta Itagüí.

¿Cuál es la estación que más frecuentas? Itagüí, ya que es la más cercana a mi casa.

¿Tu viaje dura en promedio cuánto tiempo? Contando con la ruta integrada son 35 minutos, en promedio.

¿Por qué recomiendas a quien no lo haga, viajar en Metro? Porque se ha vuelto un infaltable para recorrer la ciudad y más en horas pico, donde es mucho más caótico el transporte particular.

¿Cómo ves a Medellín y a su Área Metropolitana desde el Metro? Desde él se alcanzan a ver muchas dinámicas de la ciudad: las periferias, con los cables o las zonas

industriales, comerciales y residenciales. Este ofrece una panorámica completa, realmente se puede conocer la ciudad desde el sistema.

Comodidad en el Metro significa... hacer mis recorridos diarios sin agotarme en los trayectos.

Calidad de vida en el Metro es... poder sentirme seguro y no tener que cambiar mi rutina al ingresar al sistema.

La Cultura Metro se percibe en... una apuesta social necesaria.

¿Qué sueñas para el Metro en los próximos 30 años? Un sistema muchísimo más integrado, no solo acoplándose a las dinámicas sociales que haya, sino promoviendo, movilizándolo y creando las mismas.

Muchas gracias a todo el equipo del sistema Metro. Ya llevan 30 años y todo lo han hecho muy bien.



Yamile Calle

Profesional 1 de Mantenimiento, 30 años como Servidora Metro

¿Cuándo ingresó al Metro de Medellín? 27 junio 1995

¿Qué es lo que más valora de ser Servidora Metro? El buen ambiente de trabajo, la colaboración y el trabajo en equipo. La Empresa ofrece oportunidades de desarrollo profesional, aprendizaje continuo y estabilidad laboral.

¿Qué lecciones ha aprendido? El liderazgo, la adaptación al cambio. La Empresa ha evolucionado y nos ha permitido enfrentar nuevos retos, mejorar en la toma de decisiones desde pequeños a grandes desafíos.

¿Qué cree que le aporta la Empresa al desarrollo de la ciudad-región? Desarrollo, apertura de nuevos mercados, sostenibilidad, valorización de la infraestructura que está cerca de las estaciones, seguridad, ahorro en el viaje, comodidad, mejorar el medio ambiente.

¿Cuál es su aporte como empleado Metro? La entrega de todo mi conocimiento en el desarrollo de los diferentes proyectos, el compromiso, el trabajo en equipo y lo más importante: el respeto por la Empresa y por cada ser humano que hace parte de ella.

El mejor recuerdo
Son tantos que aquí me quedaría escribiendo, pero voy a nombrar algunos
▪ La inauguración el 30 de noviembre 1995, una emoción inmensa al escuchar el himno del Metro, aún lo canto como el primer día.

▪ Cuando fui ascendida como Profesional 1

¿Cuál es el mayor reto que ha tenido en el Metro y cómo lo enfrentó? El proyecto de la modernización de la señalización porque significó un cambio de tecnología, pude hacer parte de ese gran equipo que tuvo un criterio técnico muy alto. Fue un excelente aprendizaje.

Su motivación para trabajar en el Metro es... Poder aportar mis habilidades a un entorno donde se valoren el trabajo en equipo, la innovación y el crecimiento profesional. Me motiva formar parte de los diferentes proyectos, donde mis esfuerzos contribuyan a lograr objetivos concretos y me permitan seguir aprendiendo y desarrollándome. Quiero mucho los compañeros de trabajo, ellos son un apoyo incondicional.

¿Qué le diría a un empleado que apenas comenzó a trabajar en la Empresa? Que tengan mucho sentido de pertenencia, que pongan su granito de arena para que el Metro siga siendo orgullo y referente, que tengan compromiso por cada tarea asignada independientemente que sea sencilla o difícil, respeto por la Empresa y lo más importante sentirse orgulloso de pertenecer a esta gran familia Metro.



Diego Mauricio Echeverri

Profesional de Planeación Estratégica, 1 año como Servidor Metro

¿Cuándo ingresó al Metro de Medellín? En octubre de 2024

¿Qué es lo que más valora de ser Servidor Metro?

Poder aportar desde mi labor como servidor público, al mejoramiento de las condiciones de accesibilidad para los usuarios de la red Metro.

¿Qué lecciones ha aprendido?

He aprendido la importancia que tiene el servicio de transporte Metro, para la movilidad y desarrollo de la ciudad, la calidad de vida y posibilidades que brinda a los ciudadanos al permitirles el desplazamiento a sus actividades diarias con un costo muy asequible.

¿Qué cree que le aporta la Empresa al desarrollo de la ciudad-región? La Empresa aporta en el desarrollo territorial basado en un transporte integral y multimodal, que permite el funcionamiento y acceso a los servicios, oportunidades y al uso eficiente de la ciudad. Además, aporta en la preservación de mejores factores medio ambientales y en la promoción de relaciones socioculturales.

¿Cuál es su aporte como empleado Metro? He podido articular procesos y proyectos internos que han mejorado la gestión, implementación y

desarrollo de acciones que buscan mejorar la experiencia de los usuarios en la red Metro, especialmente para las personas con necesidades especiales para el acceso, uso del sistema y de los servicios que ofrece la Empresa.

El mejor recuerdo. Cuando durante la socialización de la Memoria de Sostenibilidad se mencionó la inclusión del cargo de Profesional de Accesibilidad, labor que estoy realizando con toda la convicción y empeño para que todos los proyectos actuales y futuros consideren desde su planificación todos los aspectos necesarios para que puedan ser realmente incluyentes para todos los usuarios.

¿El mayor reto que ha tenido en el Metro y cómo lo enfrentó? El mayor reto ha sido afrontar la transformación y mejoramiento de la infraestructura física de la red Metro y la percepción que tienen algunos usuarios frente a las falencias de accesibilidad que actualmente tenemos.

Su motivación para trabajar en el Metro es... Hacer parte de uno de los más grandes orgullos que

tenemos como ciudadanos, me motiva saber que desde mi labor estoy aportando en el desarrollo del territorio y en la calidad de vida de millones de personas que son beneficiadas por contar con un sistema vital para la ciudad.

¿Qué le diría a un servidor/a que lleva 30 años en la Empresa? Le doy las gracias por haber dedicado tantos años de su vida a un servicio que nos permite llegar a nuestros destinos.



En el **METRO** vamos **TODAS LAS PERSONAS**

Para el trabajo, de regreso a casa,
para ir a un encuentro con amigos,
para buscar una posibilidad de trabajo
o para soñar con recorrer la ciudad
descubriendo sus lugares, el Metro
nos lleva a todos. Estas personas,
nuestros usuarios, así lo reconocen.



Valeria Díaz Hernández

trabaja en un spa y usa el Metro con frecuencia porque es rápido y ahorra tiempo en sus desplazamientos.



Luis Carlos Candelo

quedó de verse con una amiga en la estación Poblado. El Metro también lo lleva a encontrarse con las personas que quiere.



Yuliana Jaramillo

usa el Metro para dirigirse a un casting de modelaje. Esperamos que este viaje la haya llevado a formar parte de esa campaña publicitaria.

Kevin Esteban Ríos

comercializa gorras cerca de la estación San Antonio. Hoy va hasta la estación Madera porque está buscando una especial.



Karol Torres y Ana Sofía Moreno ▶▶

son compañeras de trabajo y ambas acaban de terminar su jornada laboral. Abordan el Metro en la estación Estadio para irse a descansar.



Para **Mariana Velásquez** el Metro es importante porque la conecta con las personas que están cerca de su corazón. Acaba de salir de visitar a su abuela, que vive cerca de la estación Madera.



La Bibliometro de San Antonio es uno de los lugares favoritos de

Daniela Aristizábal.

Allí va con frecuencia después de sus clases en la universidad.



A **Daniela Quintero** se le nota el amor por el Metro: lo siente como suyo y dice que todos los días le permite conseguir sus sueños porque la lleva a su lugar de trabajo.



Hernán Ramírez se desplaza siempre en Metro para su trabajo porque está a poca distancia de la estación San Antonio; así que tiene más tiempo para hacer otras cosas que le gustan.



Lorena López

Dice que su mejor opción de transporte es el Metro porque se siente segura, ahorra dinero y tiempo. Trabaja por la estación Niquía.



Alcanzamos a **Yumary Cossio** antes de abordar el Metro con Danger para ir a la estación Caribe. Van felices porque salen de paseo con la familia.



Para **Andrés Rodríguez** el Metro representa facilidad. Él vive en San Javier y llega muy rápido a su lugar de destino por la estación Hospital. "Dios bendiga al Metro", dice.



Jhon William Manrique

con frecuencia toma el Metro en San Antonio y va hasta Niquía; luego aborda el integrado que lo deja en el cementerio para visitar a su mamá.



La facilidad con que llega a su lugar de trabajo y a los almacenes donde compra insumos y joyas para comercializar hace que el Metro sea el transporte elegido todos los días por

Yeiner Galeano.




Jésica Montes estudia Psicología y siempre que tiene pico y placa se transporta en el Sistema. Con el Metro podrá cumplir su sueño de ser profesional para ayudar a las personas afectadas por desplazamientos forzosos.



Cultura Metro: innovación y sostenibilidad para construir futuro





Con el primer Metro del país se inició un recorrido de movilidad sostenible e innovación que ha mejorado la calidad de vida de millones de personas en el Valle de Aburrá, que ha generado desarrollo y tejido social, y que ha despertado y movilizado una cultura ciudadana potente. Esta historia llena de matices, logros y retos, no se detiene. Treinta años muestran que este es solo el comienzo de una gran construcción de posibilidades de ciudad-región-país.

El 30 de noviembre de 1995 se inició la operación comercial del Metro, entre la admiración, los aplausos y la alegría de los habitantes de una ciudad-región que, al disfrutar de tanta tecnología y comodidad, sintieron que este nuevo modo de transportarse les adelantó la llegada del nuevo siglo y les entregó un renovado símbolo de pujanza y progreso, uno que puso a Medellín en los titulares de las noticias positivas.

Más allá de sentir orgullo por tener una megaobra sin igual en el país y de la comodidad que esta traería al momento de viajar, **desde su concepción la importancia del Metro radicó en su capacidad para transformar la ciudad mediante una planeación urbana que procurara el bienestar humano, la inclusión social y el acceso a mejores oportunidades** y, por todo esto, se estableció que, en su manera de actuar, el pensamiento de largo plazo, sería un elemento determinante.

Al imprimirle este sentido de permanencia en el tiempo, se reafirmó la importancia del Metro como eje estructurante de desarrollo y se buscó que innovara permanentemente para evitarle el lánguido final que tuvieron el Ferrocarril de Antioquia, el tranvía de “sangre” que se movió en Medellín con mulas entre 1887 y 1897, y el tranvía eléctrico que operó entre 1921 y 1951.

El Metro cumple 30 años de servicio sobre rieles y cables. En esta historia ha crecido con nuevos modos de transporte que le han permitido conectar al Valle de Aburrá y a las laderas de Medellín de manera eficiente, económica y ordenada; transformar el paisaje urbano y crear plazoletas, parques infantiles, canchas, seis Bliibliometro y salas de alfabetización digital para el encuentro ciudadano y disfrutar de manifestaciones culturales que nos

llenar de sentido y mejoran la convivencia. Así que como dice su identidad de marca, **el Metro es calidad de vida.**

Además de ser coherente con esa premisa, en estas tres décadas ha cumplido con todos los otros compromisos que ha adquirido con la ciudadanía para ofrecerle **un servicio confiable, ágil y cómodo**: opera todos los días en un amplio horario de 4:30 a. m. a 11:00 p. m. (domingos y festivos de 5:00 a. m. a 10:00 p. m.), con un servicio continuo que se agiliza en las horas pico, las instalaciones y vehículos siempre están limpios y en cada estación hay personal dispuesto a orientar y ayudar a los usuarios.

Estos elementos de la cotidianidad del sistema y sus pasajeros, así como posibilitar la integración de la ciudad con un mejor servicio de transporte e infraestructura para todos, hacen que uno de los logros más importantes del Sistema sea la credibilidad. **Por varios años consecutivos el Metro ha sido la entidad pública con la imagen más favorable en la Encuesta de Percepción Ciudadana Medellín Cómo Vamos.** En 2024 el porcentaje de favorabilidad fue de 92%, seguida por EPM con el 84%.



La llegada de los Metrocables representó la posibilidad de conectar a los habitantes de las laderas de Medellín con el resto de la ciudad y la facilidad de acceso a nuevas oportunidades.

A los sentimientos de orgullo y confianza por parte de los usuarios y habitantes, se suma el cariño que se expresa en su cuidado. Han pasado muchos años y el Metro de Medellín se ve muy bien. Sin duda, otro gran hito de este tiempo de viajes e historias en movimiento es la **Cultura Metro**, esa que se relaciona con el comportamiento ordenado y respetuoso que los usuarios tienen dentro del Sistema y que la Empresa ha definido como

la construcción de modos de relación positivos con nosotros mismos, con los otros y con el entorno, conceptos que son transversales a la gestión que realiza con enfoque sostenible.

En este sentido, **la Cultura Metro es inherente al Propósito Superior del Metro de Medellín: Generar calidad de vida para las personas, al igual que integrar y transformar territorios, aportando así a la sostenibilidad.**

ASÍ NOS VEN



“El Metro ha transformado mi vida porque me ha generado bienestar al sentirme útil como indígena trans, y satisfacción al servir a mi comunidad, quienes encuentran en mí una amiga que puede orientarles en su lengua materna para hacer un buen uso de este medio de transporte en su paso por Medellín.

En este espacio me siento aceptada, respetada y me visibilizo como inspiración y ejemplo porque con mi labor ayudo a que el servicio sea cada vez más cálido, humano e incluyente”.

Sara Domico
Guía educativa trans del Metro para la comunidad Emberá.

Así nació una Cultura Metro que sigue vigente

La puesta en marcha de esta obra cambió la región y a sus habitantes, demostró que con planeación y el compromiso decidido del sector público, el privado y los ciudadanos es posible sacar adelante los grandes proyectos de ciudad.

Su comienzo fue muy retador y el viaje por esta historia ha tenido sus complejidades. En este proceso y luego de que por fin se pasara de la fase de planeación a la de construcción, en 1988 se paralizaron las obras por falta de recursos. Pero esto exigió pensar y actuar distinto, y se logró.

Mientras el presidente Virgilio Barco buscaba los recursos para poder reiniciar la obra, en la ciudad **las directivas de la Empresa se unieron con el sector privado para mantener vivo el sueño del Metro en la ciudadanía**, ellos sabían que para hacer realidad un proyecto primero era necesario creer que era posible.

Fue así como, con el apoyo del Banco Industrial Colombiano (BIC), entre 1988 y 1992 **se realizaron las campañas *Quiere el Metro, nuestra gran obra*, y *Quiere al Metro desde ya***. Al reanudarse las obras en 1992 y hasta 1993, el lema de campaña fue ***Para el Metro faltan unos centímetros***. Todas estas iniciativas publicitarias se consideran como la génesis de lo que hoy se conoce como Cultura Metro.

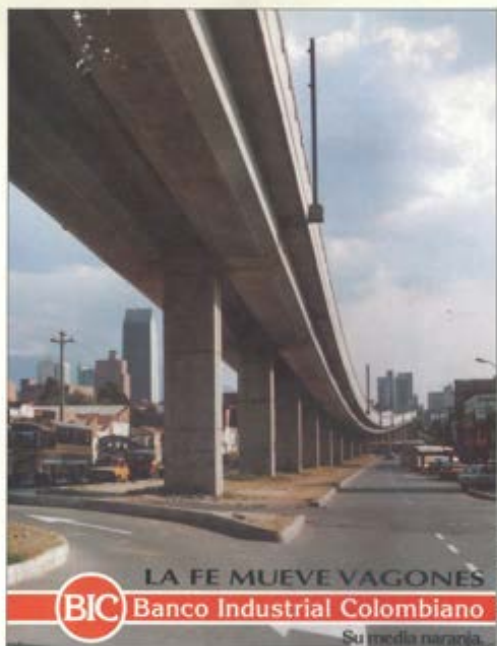
Conscientes de que el nuevo sistema de transporte tenía unas dinámicas muy diferentes a las que conocíamos gracias al uso de los buses, **las directivas del Metro de Medellín determinaron la importancia de generar actividades educativas e informativas para que los habitantes conocieran cómo iba a funcionar**, cómo comprar un tiquete y dónde insertarlo, además de dar a conocer pautas de comportamiento que permitieran agilizar el ingreso y la salida de los vagones, evitar accidentes, velar por el cuidado de las instalaciones y recuperar actitudes de cortesía y sana convivencia.

Como resultado de investigaciones sobre cómo operaban otros metros del mundo y cómo se comportaban las personas en el transporte público de la ciudad, **en 1994 se dio origen al proceso de formación de usuarios** con la creación del programa *Conozcamos nuestro Metro*.

Con la premisa de que solo puede quererse lo que se conoce, **antes de la operación comercial se organizaron visitas a las obras**, eran recorridos en bus por el viaducto que terminaban en el vagón escuela, un espacio real que se ubicó en el Palacio de Exposiciones y Convenciones de Medellín para que las personas pudieran conocerlo. Luego se contó con la Estación Escuela, ubicada en la estación Alpujarra. Además, se realizaron visitas a empresas y se crearon programas para los niños y jóvenes de instituciones educativas, inicialmente solo para aquellas ubicadas a 1,5 kilómetros a lado y lado de las estaciones, pero que luego se ampliaron a otros espacios de la ciudad.

Este enfoque educativo se complementó con **el relacionamiento social mediante el trabajo con las comunidades a través de encuentros barriales y reuniones con líderes**. Desde entonces, en el Metro la gestión social se entiende como “un proceso de doble vía, donde los aprendizajes alcanzados repercuten simultáneamente, en el crecimiento de la Empresa y la comunidad que la alberga”¹.

1 **Metro de Medellín.** (2005.). *La Cultura Metro: un modelo de gestión social y educativo para la ciudad* (2ª ed. P.76).



12

CONOZCAMOS NUESTRO METRO

CONOZCAMOS NUESTRO METRO

Categoría:	Didáctico
Público:	Niños de escuela y colegio
Cantidad:	300.000
Tamaño:	Carte
Año:	1995
Dependencia:	Marketing y Ventas

METRO
CIUDAD DE VIDA

BIC
Banco Industrial Colombiano

SUBETE AL METRO DESDE YA!

METRO
CIUDAD DE VIDA

El METRO y el Banco Industrial Colombiano te invitan a que conozcas el Vagón Escuela, ubicado en el Palacio de Exposiciones, donde aprenderás a utilizar nuestro METRO, el servicio de transporte masivo más moderno del mundo.

El programa de Formación de Usuarios es una iniciativa de tu METRO, pero sólo será efectivo con tu colaboración.

Gracias por visitarnos.
METRO, CIUDAD DE VIDA.

BIC
Banco Industrial Colombiano
Su media naranja

Como es natural en tres décadas de operación comercial, los cambios de la sociedad y la integración al Sistema de nuevos modos de transporte y líneas, hicieron necesaria la actualización del **modelo de gestión social y sus respectivas estrategias**, hoy este incluye **cinco líneas: Relación con la Comunidad, Gestión Educativa, Entorno Cuidado, Gestión Social de Proyectos y Gestión Cultural**, tejidas de manera transversal por un enfoque diferencial de diversidad, equidad e inclusión. Estas acciones son realizadas por profesionales en trabajo social, psicología, sociología, antropología, comunicadores, licenciados en educación, así como por gestores sociales y culturales.

Teniendo en cuenta que el contexto es un determinante del comportamiento, **la estrategia de Entorno Cuidado promueve ambientes de sana convivencia mediante intervenciones de aseo, ornato y mantenimiento** en inmediaciones de estaciones, paradas y zonas de proximidad, que se realizan en coordinación con las alcaldías, el Área Metropolitana (AMVA) y otras entidades.

Entre las actividades de gestión educativa está la Escuela de Líderes, creada en 1998 para “formar gestores sociales en temas de convivencia, democracia y productividad”. En un comienzo, beneficiaba a los líderes comunitarios, pero en 2016 cambió su enfoque para acercarse a los jóvenes con herramientas de liderazgo que les permitieran mejorar sus vidas y promover en sus territorios los **mensajes clave asociados a la Cultura Metro como relacionamiento positivo con ellos mismos, los otros y su entorno**.

Otro programa que se destaca porque comenzó, aunque con otro nombre, antes del inicio de operación del Sistema, es **Amigos Metro, que mediante el arte, la cultura y el deporte, permite a niños, jóvenes y adultos vecinos del Sistema, fortalecer sus competencias cívicas** y sus habilidades de relacionamiento. Este incluye semilleros infantiles y juveniles, la Escuela de Familia y jornadas pedagógicas en instituciones educativas.

Todas las actividades de gestión social han permitido **empoderar a las personas en su cotidianidad, sean o no usuarios del Metro, para que vivan mejor** en sus comunidades tengan mejores relaciones, cuiden su

169 personas
se formaron
en la Escuela
de Líderes
en 2024.

entorno y actúen de manera responsable con el medio ambiente. Los habitantes han comprendido que el sistema es para ellos y de ellos y por eso lo cuidan, lo cual se traduce en ahorros en mantenimiento de la infraestructura.

Hay temas que en nuestra sociedad han ganado relevancia en los últimos años y que por tanto, ya se abordan en el Metro de Medellín: el acoso sexual y la salud mental. En el primer caso, se ha adelantado la estrategia *Puedes expresarlo* y de manera innovadora en sistemas de transporte, en los trenes del Metro el botón de emergencia puede activarse para alertar sobre situaciones de este tipo para que se ponga en marcha el procedimiento de atención que incluye



El respeto de la línea amarilla en el Metro y de la verde o GLO (Gálbo Libre de Obstáculos) en el tranvía es una muestra de cómo la Cultura Metro contribuye al autocuidado en las inmediaciones del Sistema.

la articulación con la Secretaría de la Mujer y las autoridades.

En 2019 la Empresa comenzó a abordar **el tema de la salud mental** y la prevención del suicidio con la campaña *¿Cómo va la Vida?* para invitar a las personas a expresar sus sentimientos. En 2020, en alianza con el distrito de Medellín **se instalaron los Escuchaderos, espacios atendidos por profesionales de psicología** que permiten a las personas una atención oportuna para gestionar sus emociones o superar una crisis de ansiedad y están en capacidad de activar el Código Dorado que inicia la ruta de atención del Distrito para atender situaciones severas o urgentes de salud mental. En la actualidad operan seis de ellos en las estaciones San Javier, San Antonio, Acevedo, La Aurora, Oriente y Envigado.

Con la problemática de salud mental ahondada a raíz de la pandemia, en 2022 **el Metro lideró la creación de la Mesa Metropolitana de Salud Mental** para trabajar de manera articulada este tema con las secretarías de salud de Medellín, Caldas, Girardota, Bello, Envigado, Itagüí, Barbosa, Sabaneta, la Gobernación de Antioquia y el Área Metropolitana. Entre las actividades se destacan el Encuentro Académico de la Salud Mental y la Prevención del Suicidio y el Festival de Salud Mental en el Metro, actividades que se se realizan anualmente.

Gracias a la sensibilización para la búsqueda de ayuda y a la normalización de la atención psicológica, estas acciones contribuyen al cuidado de la salud mental de las personas y salvan vidas.

Por su parte, con la estrategia de gestión cultural, **el Metro busca incorporar el arte a la vida cotidiana de los usuarios y de las comunidades vecinas del Sistema mediante una amplia agenda cultural** y espacios para exposiciones como los que se encuentran en las estaciones Suramericana, Poblado y Acevedo; las intervenciones de arte urbano en estaciones, plazoletas

y columnas del viaducto para promover la apropiación del espacio público y el talento joven; así como el proyecto Museo Metro (MUME) para preservar y presentar objetos históricos, documentos patrimoniales y las 62 obras de arte que ha adquirido la Empresa.

Contamos con 62 obras de arte y entre estas están 22 imágenes de vírgenes ubicadas en igual número de estaciones. El motivo de esta colección se eligió en los años 90 para que el respeto que genera la figura materna en la cultura popular antioqueña, ayudara a preservar la seguridad del Metro.

En alianza con Comfama, los programas de promoción de lectura y escritura también tienen su lugar en el Sistema Metro. **En 2006 se creó el primer espacio Bibliometro** en la estación San Antonio y hoy, también es posible prestar libros de manera gratuita, acceder a cursos de alfabetización digital o hacer una pausa para leer o disfrutar de programación literaria en las estaciones San Antonio, Niquía, Acevedo, Santo Domingo, Itagüí y El Pinal. Un año más tarde comenzó la edición

de *Palabras Rodantes*, una colección de libros de bolsillo que se entregan de manera gratuita en las estaciones para promover la lectura. Cada año se editan en promedio 10 títulos y de cada uno se distribuyen 12.000 libros.

En 2010 se abrió la primera sala de alfabetización digital en la estación Vallejuelos y en 2019, una segunda en la estación Trece de Noviembre. En ellas, los vecinos encuentran computadores y espacios para conectarse con las posibilidades que ofrece internet.

Para que los logros que se obtienen con el modelo de gestión social y que se evidencian con el buen uso del Sistema y el respeto por su equipamiento, es indispensable que



Los Trenes de la Cultura exaltan a destacados personajes de las artes y la historia, como los pintores Fernando Botero y Débora Arango, la pianista Teresita Gómez y el general José María Córdova.



Con actividades lúdicas y culturales, así como talleres guiados por psicólogos, cada año se realiza el Encuentro Académico de la Salud Mental y la Prevención del Suicidio.

las acciones que se derivan de las diferentes estrategias se mantengan en el tiempo, por eso es fundamental obtener los recursos para lograrlo.

Tan importante como estas estrategias para un relacionamiento positivo que permita el buen desempeño y su sostenibilidad, es **la cultura organizacional de la Empresa que, por supuesto, también se basa en la Cultura Metro**, entendida como el cuidado a uno mismo, a los otros, y en sus preceptos de que *nadie da de lo que no tiene y como es adentro es afuera*. Por eso, se busca brindar a la Gente Metro la información, el conocimiento y las herramientas necesarias para desempeñar sus funciones **con un foco en la excelencia en el servicio, procurarle el bienestar laboral y el equilibrio con la vida familiar**.

Gracias a la comunicación y a las capacitaciones constantes, cada Servidor del Sistema sabe la importancia que su rol tiene para brindar una experiencia de usuario óptima con el fin de que cada vez que esa persona piense en movilizarse, decida hacerlo en uno de los medios del Metro porque encuentra comodidad, agilidad y acceso a servicios asociados que facilitan su día a día.

Para esto resulta esencial la capacitación constante y el reentrenamiento, por eso se realiza de diversas maneras, entre ellas, el Plan Padrino que pone en contacto a personas con varios años en la empresa con los más jóvenes para compartir su experiencia, programas con diferentes instituciones académicas y la Universidad Corporativa, mediante la cual se gestiona el conocimiento para convertirlo en un activo importante y empoderar a los Servidores.

En línea con los desafíos globales

La estrategia de sostenibilidad del Metro está alineada con 11 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) planteados por la ONU con meta al 2030 para cuidar el planeta.



ASÍ NOS VEN



"Todavía recuerdo cuando todos hablaban de que se estaba construyendo un Metro para Medellín y que en mi barrio estaría una estación llamada Acevedo. Como era de esperarse, esto trajo consigo desarrollo para la comunidad, agilidad en el sistema de transporte, transformación económica, sostenibilidad ambiental y calidad de vida.

Además, nos han hecho partícipes del desarrollo integral del barrio y todo el territorio de la comuna 2, en especial vinculándonos con los niños, aportándoles aprendizajes con sus diferentes programas".

**Dora De Jesús
Hoyos Acevedo**
Presidenta JAC Andalucía.

Responsabilidad e innovación para avanzar

La sostenibilidad económica y financiera del Sistema es indispensable para la continuidad del servicio en condiciones óptimas, lo cual es desafiante teniendo en cuenta que en el país la operación del transporte masivo depende casi en su totalidad del ingreso tarifario y la implementación de nuevos medios o la ampliación de coberturas, lo cual implica la cofinanciación de los entes territoriales y el Gobierno Nacional.

El departamento de Antioquia y el distrito de Medellín, socios de la Empresa, también aportan recursos económicos provenientes de las rentas de tabaco y gasolina que se destinan para el pago de la deuda.

Gracias al manejo eficiente y responsable que se ha hecho del dinero que pagan los usuarios desde que el Metro inició su operación comercial hace 30 años, **el Sistema estableció en 2003 el Fondo de Reposición y Repotenciación** con el objetivo de adquirir nuevos trenes, buses o cabinas de Metrocable cuando llegara el momento, convirtiéndose en la única empresa de transporte público masivo del país en tener un ahorro de este tipo.

Esta decisión resultó ser valiosa cuando en 2020, a causa de las medidas de aislamiento social para enfrentar la pandemia por Covid-19, el flujo de usuarios cayó hasta un 87% y fue necesario emplear el dinero del fondo para prestar el servicio. Mientras que para 2019 las utilidades operacionales de la Empresa fueron de 50.158 millones de pesos, en 2020 tenía un saldo negativo de 144.312 millones de pesos y en 2022 de 522.000 millones de pesos. Una vez levantadas las medidas, el número de usuarios no se recuperó de inmediato, mientras que 2019 se movilizaron 318.447.000 pasajeros, en el 2023 lo hicieron 311.822.615 personas.

Pero tal como sucedió cuando la Empresa tuvo que conseguir recursos para reiniciar las obras de la línea A en los años 90, la entidad dio muestra de su carácter resiliente y del talento de sus servidores para sacar adelante proyectos e iniciativas para mejorar el balan-



Gracias a que los usuarios cuidan las estaciones y los vehículos de los diferentes modos de transporte del Sistema, la Empresa pudo modernizar los 42 trenes MAN en lugar de comprar unos nuevos. La Cultura Metro lo hizo posible.

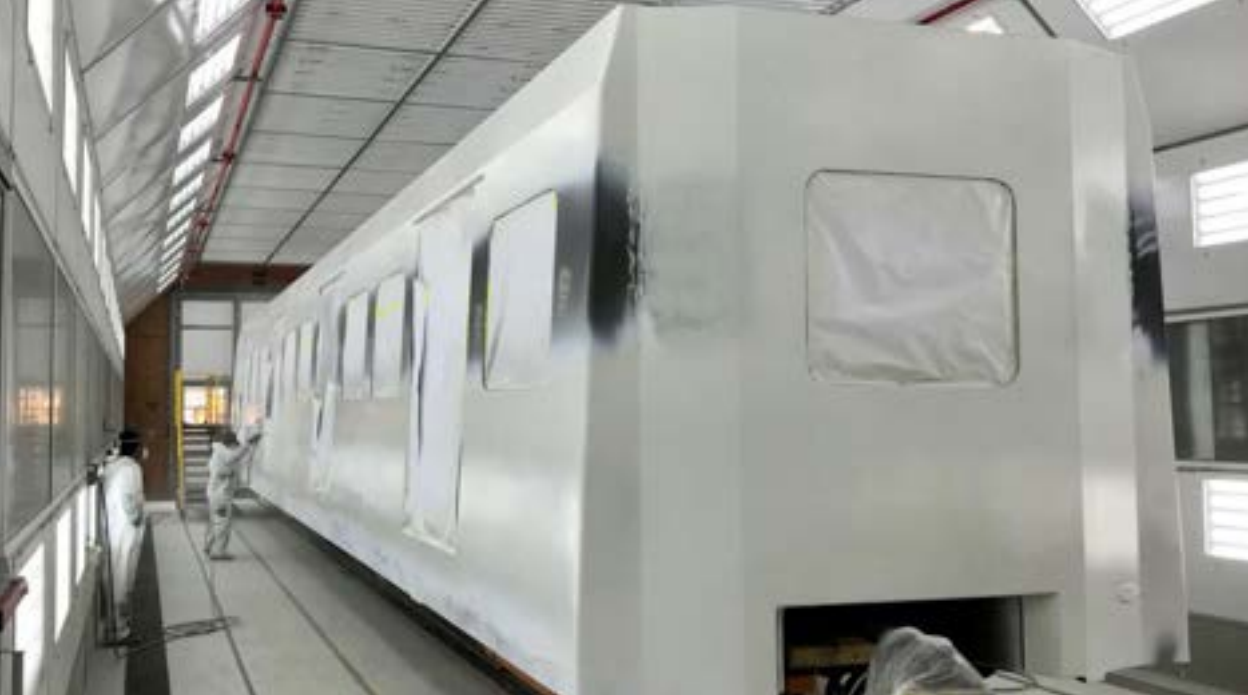
ce económico, entre ellas: gestionar el acceso a los recursos que ordena la Resolución 2246 de 2023 del Ministerio de Hacienda y Crédito Público para financiar los déficits operacionales de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo a causa de la pandemia. Con esto se han obtenido 479.575 millones de pesos, aumentando los ingresos no tarifarios y repotenciando los 42 trenes con los que inició la operación en 1995 en lugar de adquirir unos nuevos.

Desde el punto de vista financiero **la modernización de esta flota de trenes es un hito importante para la Empresa porque representó ahorros por más de 420.000 millones de pesos y es, ante todo, un hito de innovación porque le permitió desa-**

rollar materiales, métodos y sistemas para darles 25 años más de vida y obtener 9 patentes de invención. Esto fue posible gracias al conocimiento y experiencia que la Gente Metro ha adquirido en tecnología ferroviaria y al trabajo conjunto con universidades, proveedores locales e internacionales y el Gobierno.

Por ejemplo, la patente de la metodología para la reparación de la estructura de aluminio de los trenes, mediante el cambio de la viga pivote de los coches motores, se obtuvo con el apoyo económico de Colciencias (actual Minciencias) y de la participación de las universidades de Antioquia, Nacional de Colombia, Eafit y Politécnica de Cracovia (Polonia), además de Constelium, fabricante internacional de vigas para trenes y aviones.

Para la modernización de los 126 coches que conforman la flota de 42 trenes fue necesario crecer las instalaciones del taller de Bello con una nueva nave multifuncional de ensamble y ampliar la nave de pintura.



La modernización de trenes significó un gran impulso para la industria local que se ha beneficiado gracias a su trabajo con el Metro.

Esta última debía importarse de Austria, pero las restricciones logísticas a causa de la pandemia retrasarían bastante el proyecto, así que se decidió hacerlo de manera local. Industrias V8, con sede en Sabaneta, se unió a la Gente Metro y juntos lograron montar una nave de pintura para vehículos ferroviarios, que cumple con los estándares requeridos para el control de proceso, temperatura, iluminación y hermetismo a las partículas contaminantes y permitió reducir el tiempo de pintura y secado de 10 a 1,5 horas.

Luego de cuatro años, el trabajo de más de 600 personas y la vinculación de 60 empresas nacionales con sus productos y servicios, **en 2023 ya rodaban los 42 trenes que como resultado de la modernización consumen ahora 15% menos energía.** Otro logro ambiental del proyecto fue el reemplazo del piso de madera de los coches por uno de fibra sintética, lo que permitió **evitar la tala de 1.100 árboles.**

La innovación abierta, la investigación y el desarrollo de soluciones en conjunto con universidades y empresas es una práctica que se inició desde el momento mismo de la construcción del Metro en los años 90, tanto para temas técnicos como administrativos y operativos y para los otros modos de transporte de la red Metro.

En el caso del tranvía, como resultado de una investigación de la universidad Eafit se implementaron membranas de nanofibras en el sistema de climatización de los tranvías para mejorar la calidad del aire. Esta sinergia con los científicos universitarios fue muy importante en 2018 para reparar los daños en la catenaria entre las estaciones Poblado y Aguacatala, que afectó el servicio tres días.

El profesor e investigador de la Universidad Pontificia Bolivariana, Andrés Emiro Díez Restrepo, quien participó en este proceso, relata que el “apoyo que brindó la Universidad fue comprobar las teorías que habían generado los propios ingenieros de la Empresa. **Con el Metro de Medellín es muy bueno trabajar porque su personal tiene un alto nivel técnico y científico, y una política de trabajo de datos abiertos** de alta transparencia que hace que sea fácil apoyar sus procesos y sea muy enriquecedor”.

“Medellín está volando”

El Metro fue la primera entidad pública de Colombia en certificar su Sistema de Gestión de Investigación, Desarrollo e Innovación.

Asimismo, **el trabajo que durante años ha desarrollado el Metro con empresas locales** para los proyectos de expansión y la homologación y sustitución de materiales y componentes, **ha permitido impulsar su crecimiento a la par de la red Metro y crear en el Valle de Aburrá las capacidades para que este territorio pueda llegar a convertirse en un *hub* para la industria ferroviaria en Latinoamérica.**

Gracias a esto, en 2023 el 73% de las compras realizadas por el Metro se hizo a proveedores nacionales y solo el 27% a internacionales, contrario a lo que sucedía en los primeros años de operación. Además, **51% del gasto total anual en facturación corresponde a proveedores locales**, es decir, que tienen como sede a Medellín o los municipios de su Área Metropolitana.

En la gestión de proveedores, la Empresa también evalúa permanentemente quienes cumplen con los requisitos de Seguridad y Salud en el Trabajo e impulsa la transferencia de buenas prácticas en temas que resultan clave para el cumplimiento de su propia estrategia de sostenibilidad, como producción más limpia, transparencia y gobernanza.

Esta frase pronunciada durante la inauguración del primer Metrocable, línea K entre Acevedo y Santo Domingo, en agosto de 2004 por Ramiro Márquez Ramírez, gerente general de la Empresa entre 2001 y 2015, exalta el logro de sumar un nuevo modo transporte a la ciudad y tal vez, la innovación más importante del Metro hasta hoy.

Hasta ese momento las telecabinas solo se habían empleado en el mundo para movilizar turistas, pero los ingenieros y expertos de planeación del Metro vieron en el sistema de cable aéreo una alternativa viable y eficiente para sortear por el aire las barreras físicas creadas por el crecimiento no planeado de Medellín en las laderas, como la falta de vías o su estrechez, e integrar a sus habitantes con el resto de la ciudad-región y sus oportunidades.

Por esto, Andrés Emiro Díez Restrepo, profesor e investigador de la Universidad Pontificia Bolivariana, no duda en afirmar que “esta es una generación de conocimiento del Metro para el mundo”.

Con el Metrocable se inició una nueva era en el transporte urbano de Medellín, que ya tiene seis líneas que han mejorado la calidad de vida de los ciudadanos de su área de influencia y les ha permitido a visitantes de otros sectores de la ciudad y del mundo, acercarse a esos barrios antes marginados para conocer sus historias, disfrutar de su arte y de sus sabores, generando nuevas dinámicas económicas y comunitarias.

Más ingresos para un sistema sostenible

Aumentar las fuentes de ingresos ha sido un punto clave en el Plan Maestro de la Empresa *Confianza en el futuro 2006-2030*, esto ha implicado reestructurar los negocios de venta de espacios publicitarios y alquiler de locales comerciales y crear unos nuevos que le permiten **capitalizar su experticia en operación, planificación y gestión de sistemas de transporte**, así como en procesos de gestión social y desarrollo de los territorios donde tiene presencia.

En 2016 se establecieron **tres líneas de negocio: ecosistemas de pago, consultorías y formaciones y desarrollo urbano e inmobiliario** en proyectos nacionales e internacionales. Desde entonces los ingresos tarifarios crecieron del 3,5% al 12,7% en 2023 y suman casi medio billón de pesos que se han empleado en mejorar el sistema y la experiencia del servicio para los usuarios. **La meta es que a 2030 el porcentaje de estos recursos aumente a 18,5%**, alrededor de 200.000 millones de pesos al año.

En 2007 se implementó el sistema de recaudo con la tarjeta Cívica, una alternativa de pago segura, recargable, sin contacto y amigable con el ambiente, pues reemplazó a los tiquetes de papel. Esta permite almacenar dinero para pagar los desplazamientos en el Metro, los cables, el tranvía, los buses de las líneas O, 1 y 2, así como en las rutas alimentadoras de las cuencas 3 y 6 y en las rutas integradas al Sistema Metro porque este les presta el servicio de recaudo a las 35 empresas que ofrecen el transporte. En los últimos años, el recaudo electrónico se ha extendido a más territorios en la ciudad - región como Combuses, que viaja al Aeropuerto Internacional José María Córdova de Rionegro y Transunidos, que cubre la ruta La Ceja-Medellín. Desde 2024, es el medio de pago en las rutas no integradas de las empresas Cootransvi y Transportes Aranjuez.

Para recargar la tarjeta, los usuarios cuentan con más de 130 máquinas autoservicio en estaciones, cerca de 1.200 puntos de recarga en el Valle de Aburrá mediante la red Gana y las aplicaciones móviles Cívica, Nequi y Bancolombia a la mano. Otra de las ventajas de la tarjeta Cívica,

Más de 2.300 buses del transporte colectivo, integrado e intermunicipal utilizan la tarjeta Cívica.

ca, es que quienes la personalizan con su nombre, los mayores de 60 años y los estudiantes acceden a descuentos diferenciales en sus viajes dentro del Sistema Metro.

Por su parte, con el servicio de gestión de recaudo, los transportadores reciben por parte de la Empresa los equipos tecnológicos, acceso a datos y estadísticas para mejorar el servicio y una gestión transparente de los recursos porque cada pago que se recibe ingresa directamente a una fiducia. **En 2024, el sistema Cívica recaudó 1,18 billones de pesos en total.**

La Unidad Estratégica de Negocios de Cívica también se enfoca en operar sistemas y tecnologías de información con énfasis en la gestión del transporte, el acceso a servicios de ciudad de base tecnológica y la comercialización de la tarjeta y la App Cívica, una billetera digital lanzada en asocio con Davivienda que le permite a los usuarios ingresar al siste-



Se han expedido cerca de 15.327.354 tarjetas Cívica, algunas con diseños especiales relacionados con conciertos y eventos de ciudad, o conmemorativas como la creada en homenaje al prócer José María Córdova.

ma con un código QR en lugar de la tarjeta física, realizar transferencias y pagos de compras y servicios.

Los negocios de captura de valor del suelo incluyen la venta de espacios publicitarios y el alquiler de más de 500 locales comerciales en las inmediaciones del Sistema, actividades de planificación urbana y desarrollo inmobiliario, lo cual llevó a la Empresa a actualizar sus estatutos en 2018 para ampliar su marco de acción como operador urbano.

Esta unidad de negocios se encarga de aprovechar la infraestructura y los predios que posee actualmente y en los corredores de movilidad proyectados –como el Metro de la 80– con estaciones que integren en sus inmediaciones nuevos servicios, proyectos comerciales, habitacionales y de esparcimiento.

Uno de sus mayores objetivos, por tanto, es **maximizar mediante proyectos urbanísticos e inmobiliarios la captura del valor que genera en una zona el desarrollo del sistema de transporte**. Esto incluye el diseño e implementación de programas, proyectos, obras y mecanismos de gestión alineados con los planes de ordenamiento territorial y normas complementarias, mediante figuras como Plan Parcial, Operación Urbana Especial o Área de Preservación de Infraestructura, tanto para predios propios como de privados. “Estas figuras determinan los usos del suelo autorizados para vivienda, comercio, servicio o su integración, así como las cargas de densidad específicas”, según explica Carlos Ortiz Espinosa, gerente de Desarrollo de Negocios del Metro.

En este sentido, se destacan el **Plan Parcial Peldar** en inmediaciones de la estación Envigado, donde el valor del suelo aumentó un 58% y se proyecta la construcción de 2.700 viviendas en asocio con el sector privado y 16.900 metros cuadrados de espacio público; el **Plan Maestro de la estación intermodal La Estrella** (ubicada en el municipio de Sabaneta) con 38.000 metros cuadrados de aprovechamiento y el **Plan Parcial de Renovación Urbana El Progreso** (sector Everfit) que

Hay planes para desarrollar proyectos inmobiliarios en las estaciones Parque Berrío, Hospital, Alpujarra, Exposiciones, Acevedo, San Germán del Metro de la 80 y el Patio Taller, en Bello.

contempla la ubicación del patio taller del Metro de la 80, tiene un potencial para desarrollar 3.540 unidades de vivienda y habilita cerca de 57.000 metros cuadrados de espacio público.

En 2019, la Alcaldía de Medellín le delegó a la empresa Metro el desarrollo del Área de Intervención de los Corredores del Sistema de Transporte Masivo del Metro de Medellín. Como resultado, se creó la *Metodología para planificación de corredores de transporte* que se aplicó al Metro de la 80 y se formularon instrumentos de planificación, intervención y financiación para la gestión del suelo.

El objetivo es seguir desarrollando los territorios de manera articulada y sostenible, a la vez que se generan ingresos recurrentes para la salud financiera del Sistema. “Con desarrollos urbanos alrededor de las estaciones densificamos áreas que permiten a las personas tener mejor calidad de vida porque tienen acceso a transporte, servicios y espacio público. Como resultado, ahorran tiempo y reducen la huella de carbono de sus desplazamientos”, agrega Ortiz.

El fortalecimiento de esta unidad de negocio ha demostrado la capacidad de adaptación de la cultura organizacional de la empresa para enfrentar nuevos retos, generar más capacidades, aprovechar la experiencia y el conocimiento capitalizado en tres décadas de gestión y generar soluciones con base en la inteligencia de negocios para contribuir a la sostenibilidad financiera de la Empresa y seguir creciendo con la ciudad-región.

Imagen de referencia del proyecto inmobiliario en la estación La Estrella.



Avances por el ambiente

Como parte de su manera de actuar y de la planeación estratégica para seguir aportando soluciones de movilidad, la adaptación y mitigación del cambio climático son un aspecto determinante para la toma de decisiones en el Metro. Por eso, al planificar sus proyectos incluye zonas verdes, con un manual de construcción sostenible y entre sus acciones de gestión con la comunidad, incluye capacitaciones ambientales.

Desde el año 2007, la Empresa cuenta con la certificación ISO 14001 que le permite mejorar y controlar el uso de los recursos y el desempeño ambiental. Se ha avanzado en la optimización del consumo de agua en el lavado de buses reduciendo su frecuencia sin afectar la calidad del servicio y se instaló en 2023 una planta de tratamiento de aguas residuales en el patio de buses Aeropuerto, logrando una reducción del consumo promedio de 60 metros cúbicos y reutilizar el 79,5% del agua.

En cuanto a la energía, el Sistema aporta a la descarbonización del transporte porque se mueve en su mayoría con energía eléctrica, evitando la emisión de sustancias nocivas para el ambiente y la salud de las personas. Para reducir el consumo de electricidad en otras partes de la operación, **el Metro ha reemplazado lu-**

minarias tradicionales por tecnología LED, lo cual representa un ahorro de 66,9% de energía, e instaló paneles solares en las estaciones Trece de Noviembre y El Pinal en la línea M, Villa Sierra y Las Torres en la línea H, y en la sede administrativa.

Adicionalmente, en el paisajismo asociado a cada proyecto, la Empresa ha sembrado y cuidado miles de árboles. En un año se intervienen cerca de 12.000 árboles mediante el Plan de Mantenimiento para el Manejo del Componente Arbóreo. Mientras que en las zonas verdes de todo el Sistema y la sede administrativa hace mantenimiento a más de 5.800 árboles. Y estas cifras verdes crecerán mucho más con el proyecto del Metro de la 80.

En el ámbito de la sostenibilidad ambiental también es importante la gestión de los riesgos asociados al cambio climático, por esto, el Metro intervino puntos críticos de la ribera del río Medellín, a un costado de la vía férrea entre las estaciones Poblado y Ayurá, que fueron afectados por la fuerza del agua a raíz del incremento en el afluente por las fuertes lluvias. De esta manera, se protege la infraestructura y el río.

ASÍ NOS VEN



“Gracias a la bonita labor que realizo todos los días como conductora de trenes he adquirido nuevos conocimientos, habilidades, relaciones personales y he crecido tanto económica como profesionalmente.

El Metro de Medellín es símbolo de transformación, seguridad, cultura, modernidad y eficiencia. Para mí es muy gratificante poder contribuir a la ciudad, conectando a miles de pasajeros diariamente con sus destinos y con nuevas oportunidades. Ser parte de este proceso me llena de orgullo y responsabilidad”.

**Johana Tapias
García**
Conductora Metro

El Metro, pionero y líder en movilidad eléctrica



Gracias a la red Metro, los habitantes del Valle de Aburrá cuentan con alternativas de transporte ecoeficientes e integradas que, además de ahorrarles tiempo y dinero, les permiten respirar un mejor aire. El Metro es un referente de movilidad sostenible para otras ciudades del mundo.

En 1995, cuando poco se hablaba de la descarbonización de la economía y el cambio climático comenzaba a ocupar titulares en los medios de comunicación masiva que llamaban la atención sobre los riesgos inminentes del calentamiento global, Medellín puso en marcha el primer metro del país, un sistema masivo que transporta a miles de personas al día y que opera con energía eléctrica.

30 años después, el **Metro de Medellín ha logrado consolidar un sistema de transporte urbano multimodal, eficiente y amigable con el medioambiente** conformado por el tranvía, 6 cables aéreos y 3 líneas de buses de tránsito rápido con 65 vehículos que operan con electricidad y 77 con gas natural. Actualmente avanza la construcción del Metro de la 80, o Línea E.

En este recorrido institucional que incluye sumar líneas y transitar entre estaciones, los habitantes de la región metropolitana se benefician con la articulación territorial, ahorran dinero gracias a la integración de tarifas, se movilizan con mayor agilidad porque lo hacen sin padecer los atascos vehiculares (tiempo que equivaldría a 37 minutos en cada viaje en promedio, según el cálculo de externalidades hecho por la Empresa), disfrutan una ciudad con menos ruido y respiran un aire más limpio porque, al operar con energía eléctrica y gas, el Sistema genera menos contaminación auditiva y atmosférica. Esto es más salud y bienestar para las personas.

En 2023 el Metro evitó la emisión de 25.188 toneladas de material particulado PM 2,5 y gases nocivos, y, así,



En 2021 la Empresa adquirió energía con certificación verde, es decir, de origen 100% renovable, para operar todo el Sistema hasta 2036.

evitó a su vez que 8.549 personas sufrieran afectaciones en su salud.

Sobre otras ventajas del transporte eléctrico en comparación con el que emplea diésel, el experto en este tipo de movilidad y exgerente de Operaciones del Metro Jaime Rueda, señala: “Los vehículos eléctricos no emiten gases de efecto invernadero ni partículas contaminantes, requieren menor mantenimiento y al no haber combustión sus componentes pueden reciclarse. Además, un motor eléctrico alcanza eficiencias energéticas de más del 90%, mientras que uno diésel llega solo al 35%”.

Una gestión por el planeta

Según la Asociación Internacional de Transporte Público (UITP), la transición hacia sistemas de movilidad eléctrica puede reducir significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero, que actualmente representan el 25% de las emisiones globales. Por esto, **con sus compromisos en materia de sostenibilidad ambiental, el uso de energía eléctrica de fuentes renovables en la operación y la planeación estratégica para ampliar el Sistema, el Metro aporta a la mitigación y adaptación al cambio climático, en concordancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), el Acuerdo de París y las políticas nacionales para impulsar la movilidad sostenible y la descarbonización de la economía.**

El próximo paso, después de poner en marcha el Metro de la 80, será el Tren del Río, con el que se pretende ampliar la capacidad para movilizar pasajeros de norte a sur en el Área Metropolitana e incursionar en el transporte de carga, que a la fecha es el rubro que más contamina el aire.

Además de su decisión por la movilidad eléctrica, la Empresa se ha consolidado como un referente de movilidad amigable con el planeta por su compromiso con la eficiencia energética. Entre sus estrategias de innovación y desarrollo para optimizar el consumo de

En los últimos
10 años el
Metro ha
evitado la
emisión de
4,36 millones
de toneladas
de CO₂

energía están la modernización de 42 trenes del Metro, con 3 coches cada uno (que permitió incrementar su eficiencia energética hasta en un 15%), y la implementación del sistema de frenado regenerativo para recuperar hasta un 30% de la energía generada al frenar y reutilizarla en el arranque del tren. De esta innovación se obtuvo una patente en Chile y en Colombia.

La Empresa también ha fortalecido sus prácticas de mantenimiento preventivo y predictivo en los trenes y sistemas eléctricos, lo que garantiza un alto nivel de seguridad y calidad del servicio, al igual que una operación más eficiente desde el punto de vista energético. Con estos avances el Metro de Medellín reafirma su liderazgo en la transición hacia un sistema de transporte más eficiente y sostenible.



Estrategias como la modernización de los trenes MAN han contribuido a una operación más eficiente.



En una hora
movilizará
14.000
pasajeros en
cada sentido.

El trazado de 13,25 kilómetros comienza en la estación Caribe y termina en Aguacatala: 32 minutos de recorrido.

El Metro de la 80

La futura Línea E es un proyecto estratégico de movilidad sostenible y de transformación urbana **sopordado con energía eléctrica, y generador de la llamada Cultura Metro**. El Metro de la 80 beneficiará a toda la región al ofrecer un modo más de transporte. Los principales receptores de este impacto positivo serán los más de un millón de ciudadanos que habitan la zona centro occidental de Medellín, es decir, el 38% de sus habitantes.

El Metro de la 80 fue estructurado para articular el transporte al desarrollo urbano presente y futuro de la zona. Debido a los retos que implica introducir un nuevo sistema de transporte en una zona consolidada, con la avenida 80 y zonas de uso residencial y comercial, **un metro ligero resulta ser la mejor alternativa porque ofrece la flexibilidad**

suficiente para escalarlo si aumenta la demanda de pasajeros a futuro, y porque su trazado facilita la integración de peatones, biciusuarios y otros modos de transporte público. A todo esto se le suma la creación de proyectos de transformación urbana que mejoren el paisaje y promuevan el desarrollo inmobiliario, pensando siempre en disminuir los tiempos de viaje.

Esta nueva línea tendrá 14 paradas a ras de piso, como las del tranvía, para facilitar la movilidad, y se integrará con las estaciones: Caribe y Aguacatala, en la línea A, y Floresta, en la línea B y la estación del sistema de buses La Palma. El proyecto incluye, además, ciclorrutas, andenes y la siembra de 5.800 árboles en las zonas de influencia y en el ecoparque de la quebrada La Mina, así como pasos de fauna.

El rosa es el color que identificará a la nueva Línea E, de Ecociudad, en el gran mapa que representa las diferentes líneas y estaciones del Sistema Metro. Un trazado multicolor que, además de guiar a los viajeros, demuestra que es posible integrar a la ciudad y a sus habitantes con un servicio de calidad, basado en el respeto por las diferencias, en la cultura y en el cuidado del medioambiente.

30 años de GRANDES logros

1 Una gran red para moverse

Comenzó con un metro y ahora la red tiene 62 kilómetros de trazado e incluye 2 líneas férreas, 6 cables aéreos, 2 líneas de buses, 1 tranvía y rutas integradas. Adicionalmente, se conecta con el sistema público de bicicleta En Cicla y ciclorrutas.

La red Metro puede movilizar **86.078** personas hora/sentido. En 2024 se movilizaron 308,3 millones de viajeros.

36% de las personas que participaron en la Encuesta de Percepción Ciudadana de Medellín Cómo Vamos 2024 se movilizan en los diferentes modos de transporte de la red Metro.

2 Integración, inclusión y desarrollo urbano

La red Metro conecta la ciudad-región en los cuatro puntos cardinales, acercando a las personas con oportunidades de educación, empleo, recreación y servicios como el de salud. Su infraestructura incluye espacios para el encuentro ciudadano, el aprendizaje y la cultura.

86% de los usuarios de la red Metro pertenecen a los estratos 1, 2 y 3. Como parte de la infraestructura Metro contamos con seis Bibliometro, seis Escuchaderos en alianza con otras entidades y dos salas de alfabetización digital.

3 Ahorro seguro

Gracias a la integración tarifaria de la red Metro, los viajeros disfrutan de un servicio ágil, seguro y económico.

Un usuario que viaja de lunes a viernes en el Metro ahorra en un año el equivalente a un salario mínimo.

Transporte más limpio y eficiente

Con el uso de energía eléctrica y vehículos a gas se reducen emisiones de sustancias nocivas. Se cuenta con una estrategia para la gestión de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero, con la cual se obtuvo la certificación de carbono neutro del Icontec. El CO₂ que se emite como resultado de las actividades es neutralizado con acciones de compensación reconocidas y aprobadas.

Gracias a la planta de tratamiento de aguas residuales en el patio de lavado de buses, el 80% de este recurso se reutiliza en este proceso.

Servicio y espacio seguros

El Metro emplea tecnología avanzada y tiene un estricto plan de mantenimiento predictivo de los rieles, la estructura física de las estaciones y los vehículos. Las instalaciones están protegidas por personal de la Empresa, policías y personal de seguridad privada. Además, la Gente Metro está capacitada para atender emergencias en coordinación con organismos especializados.

2.500

cámaras
de seguridad.

400

hombres y
mujeres de la
Policía Metro
protegen el
Sistema.

25

operadores
de medios
tecnológicos
que
monitorean
las cámaras.

40

Servidores y
Servidoras
Metro
hacen parte
del área
de Riesgo
Público y
Convivencia
Ciudadana.

Cultura y ciudadanía activa y responsable

Con programas de educación y cultura, el fomento del liderazgo en las zonas de influencia y actividades que involucran a usuarios y vecinos del sistema en el cuidado del ambiente y la recuperación de la memoria local, entre otras, el Metro fomenta su cuidado, la convivencia pacífica y la construcción colectiva de una mejor ciudad-región.

En el área de influencia del proyecto metro ligero de la **80** se han realizado desde 2020 y hasta finales de abril de 2025, **2.106 actividades con la comunidad, en las que participaron 71.440 personas.**

Transparencia y credibilidad

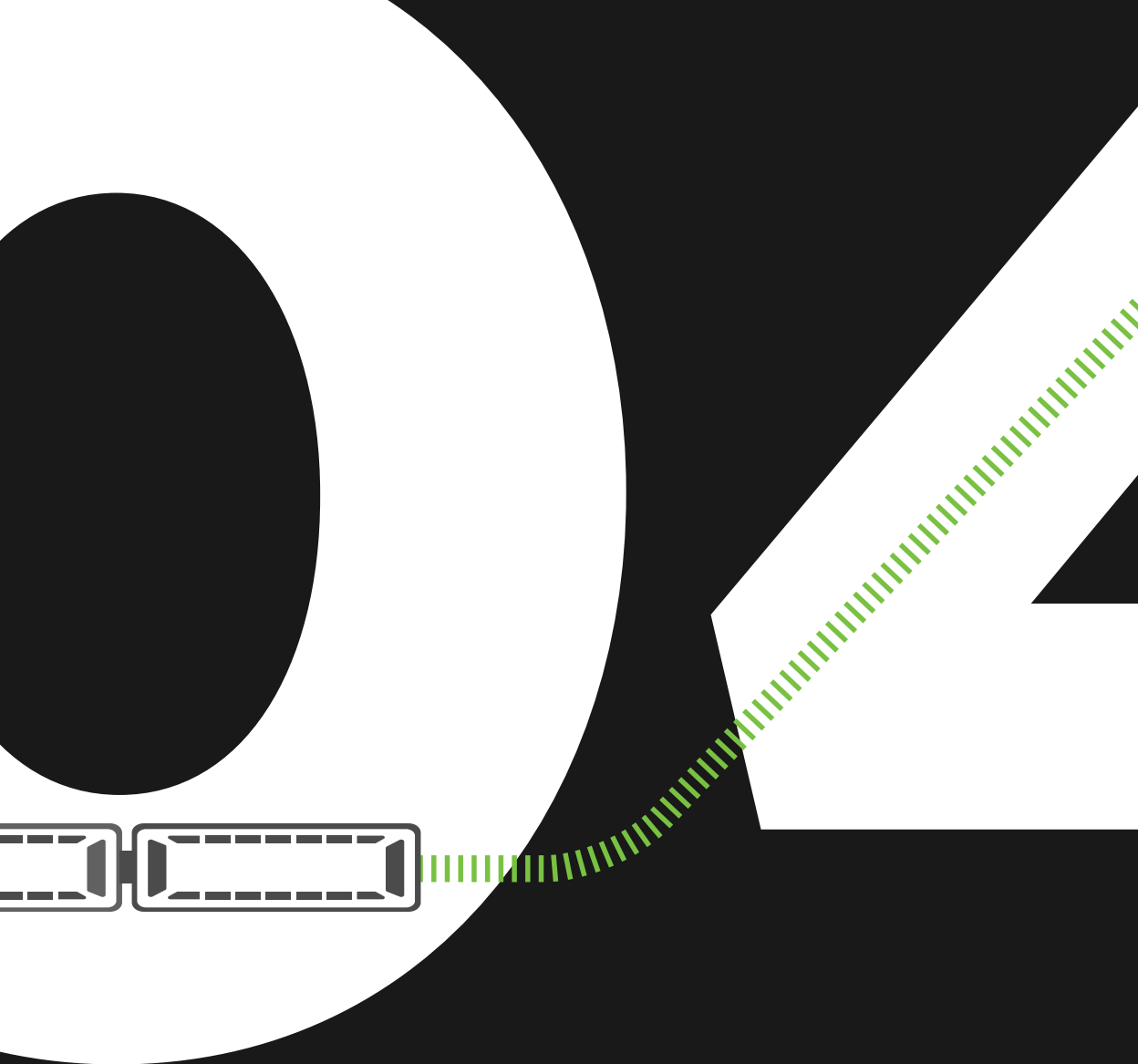
El Metro se gestiona bajo principios de transparencia y buenas prácticas de gobernanza que le permiten actuar con rectitud, en el marco de la legalidad, con criterios técnicos y la búsqueda del bien colectivo. Es una empresa de capital público que cumple lo que promete: prestar un servicio que brinda calidad de vida.

El Metro de Medellín es una de las empresas con mejor reputación del país, en 2024 ocupó el lugar **24** en el ranking Merco Empresas Colombia, siendo la única de transporte público en el listado.

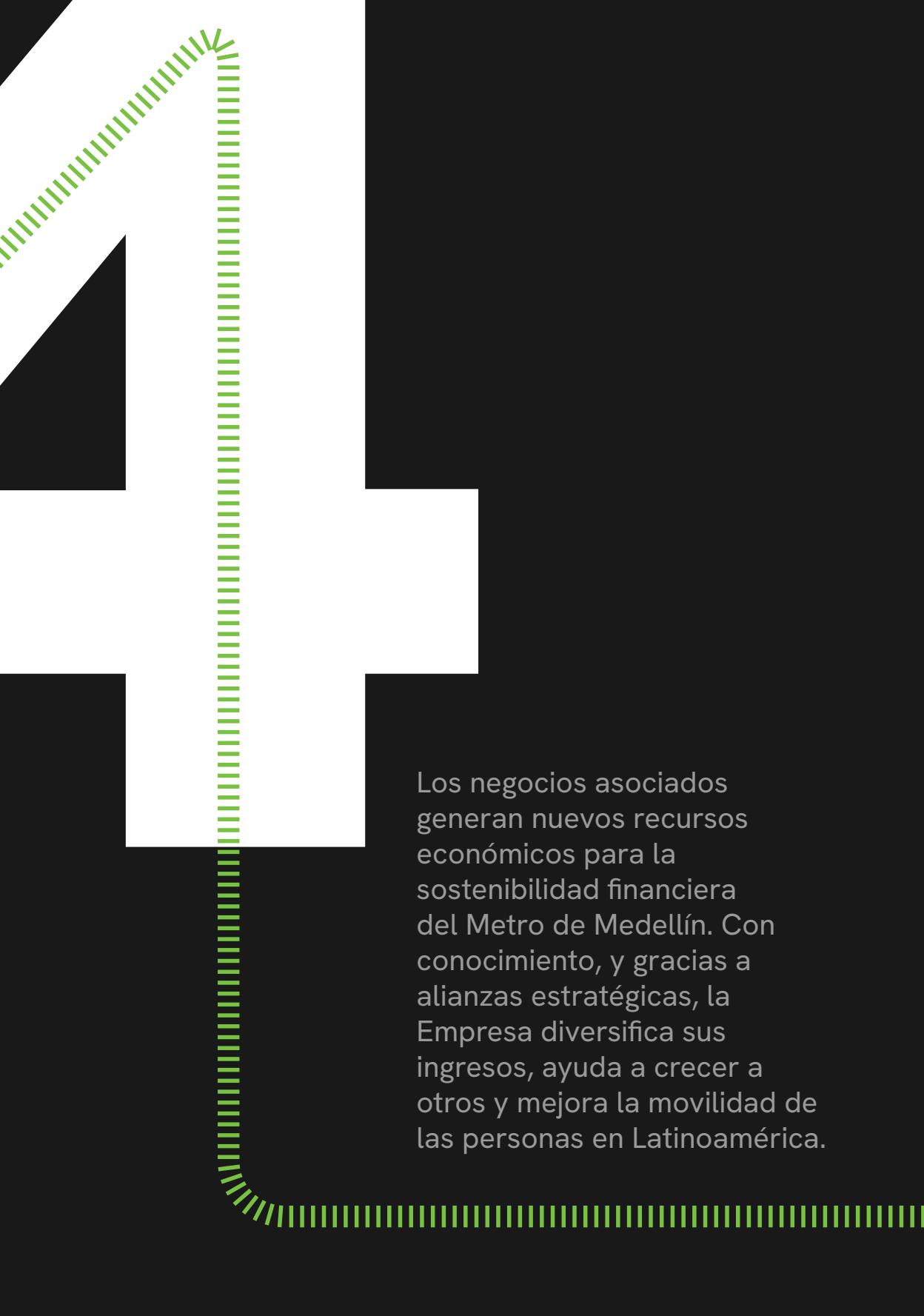
Profesionalismo y gestión

La Gente Metro está comprometida con su labor de servicio, trabaja con enfoque en la mejora continua, la gestión del conocimiento, la innovación y el uso eficiente de los recursos, así como el desarrollo de nuevos ingresos, para garantizar una operación eficiente, el crecimiento del sistema y su sostenibilidad en el tiempo.

96% de los cerca de 2.000 servidores del Metro, considera que su tarea tiene un propósito.



**Negocios Metro:
conocimiento
sin fronteras**



Los negocios asociados generan nuevos recursos económicos para la sostenibilidad financiera del Metro de Medellín. Con conocimiento, y gracias a alianzas estratégicas, la Empresa diversifica sus ingresos, ayuda a crecer a otros y mejora la movilidad de las personas en Latinoamérica.

El Metro de Medellín capitaliza, comparte y multiplica el conocimiento adquirido durante 30 años de operaciones en otras ciudades de Colombia y países de la región. Desde el Valle de Aburrá, en Antioquia, hasta Santo Domingo, en República Dominicana, el talento local ha desarrollado y entregado soluciones innovadoras, tecnológicas, sostenibles y seguras que contribuyen a la movilidad y cuidado de las personas en Latinoamérica y el Caribe.

El portafolio de servicios, que es el resultado de la experiencia del Área de Negocios, reúne la articulación de equipos, la comprensión y aplicación de normas técnicas y de calidad, y la persistencia para alcanzar los resultados esperados. Asimismo, la capacidad de seguir aprendiendo sobre la estructuración y desarrollo de más de 30 iniciativas entre consultorías, capacitaciones, operaciones, ecosistemas de pago y mantenimiento de la infraestructura.

Además de las 12 líneas en operación con energías limpias, que incluyen Metro, 6 cables aéreos, buses y tranvía, hay un aspecto diferencial que pone al Metro de Medellín ante los ojos del mundo: su cultura, la misma que ha ocupado titulares en los medios de comunicación más relevantes del mundo y que se entiende como el relacionamiento positivo consigo mismo, con los otros y con el entorno; es decir, es una manera de vivir que se expresa en comportamientos que hacen más amable, seguro y ágil el tránsito por el Área Metropolitana, y que aportan a la calidad de vida y al cuidado del planeta.

“

El futuro del Metro de Medellín es muy prometedor porque tenemos el apoyo de la Gerencia y de la Junta Directiva en la búsqueda de nuevos negocios, y contamos con el conocimiento y el talento para brindar soluciones. Nuestro reto es lograr negocios recurrentes, obtener más operaciones y ejecutar proyectos por más tiempo. Juntos seguiremos trabajando para aportar a la sostenibilidad financiera de la Empresa y para aportar a una mejor movilidad en el Valle de Aburrá, en Colombia y en otros países”.

María Victoria Giraldo

Jefe de Negocios del Metro de Medellín





Un Área Metropolitana conformada por 10 municipios que abarcan 1.165 kilómetros cuadrados con 4 modos de movilidad articulados que facilitan la cotidianidad de la gente, genera ahorros y reduce las emisiones de gases contaminantes. Un “laboratorio de movilidad”, lo llama María Victoria Giraldo, jefe de Negocios del Metro de Medellín, porque innova en el servicio, en el recaudo, en la comunicación, en la infraestructura y en soluciones urbanas, como los cables aéreos, que hace 2 décadas solo eran pensados para el turismo y no como un medio de transporte que tiene la capacidad de movilizar hasta 160.000 pasajeros por día.

Negocios Metro de Medellín es un área comprometida con el desarrollo sostenible y el crecimiento responsable de la ciudad - región. Un ejemplo de esto es el Plan Maestro de la Estación Intermodal La Estrella, formulado por la Empresa.

ASÍ NOS VEN



“Como profesor, ingeniero e investigador, he tenido la oportunidad durante 20 años, desde el programa de Ingeniería de Materiales de la Universidad de Antioquia, de desarrollar proyectos muy importantes con la empresa Metro de Medellín, participando en retos de ciudad, que le han aportado mucho a mi vida personal y profesional. He podido formar a aproximadamente 45 profesionales en sus etapas de práctica o como auxiliares de proyectos con el Metro.

La Empresa es abierta para recibir y apoyar ideas que considera apropiadas para la misión que cumple; su actitud innovadora inspira y motiva; y, además, nos desafía a pensar colectivamente y repensarnos continuamente en el ámbito profesional como filosofía corporativa”.

Diego Giraldo
Profesor Universidad
de Antioquia.



Un sistema, diversos caminos para crecer

Los negocios asociados son una alternativa estratégica y competitiva para generar recursos adicionales a la tarifa, tema que cobró aún más relevancia después de la pandemia de Covid-19. La meta al cierre del quinquenio 2021-2025 es que estos negocios representen el 15% del total de ingresos del Metro de Medellín.

Para lograrlo, además del conocimiento, la gestión de proyectos y la consolidación del talento, la Empresa cuenta con certificaciones que respaldan la calidad técnica y operativa del Sistema, entre ellas la ISO 9001, la ISO 14001 y la NTC 5581 para los programas de formación para el trabajo. El propósito de estos negocios es satis-





Negocios Metro de Medellín tiene el desafío constante de encontrar fuentes de financiamiento sostenibles que impulsen nuestras operaciones.

facier las necesidades de diversos grupos de interés y generar ingresos alternos que contribuyan al equilibrio financiero del Sistema.

Dos de las iniciativas orientadas al usuario que también generan ingresos no tarifarios son la marca MetroGo y la Tienda Metro, concebidas para facilitar la adquisición de productos y servicios asociados al Sistema y para fortalecer el vínculo emocional con la ciudadanía.

Tienda Metro tiene como fin exaltar y comercializar el trabajo local en pro de la ciudadanía. Allí se expone, enaltece y comercializa el trabajo de artesanos y artistas locales en la estación San Antonio, Si bien estas iniciativas forman parte del portafolio, su mayor valor radica en ampliar la experiencia del viajero y diversificar las alternati-

Gracias a la combinación de tecnología, gestión territorial, capacidad humana e innovación continua, el Metro ha logrado abrir nuevos caminos para el crecimiento.

vas de relacionamiento con la comunidad.

Asimismo, se destacan otros proyectos desarrollados, como la revisión, sustitución y reparación de repuestos y la gestión de almacén e inventario en el Tren Urbano de San Juan, en Puerto Rico; la estrategia, las comunicaciones y la gestión social en la construcción del Metro de Panamá; la conducción de vehículos tranviarios en la ciudad de Cochabamba, en Bolivia; y la auditoría de cables aéreos en Guayaquil, en Ecuador.

En Colombia sobresale el apoyo técnico a los sistemas de buses de rápido tránsito en Bucaramanga, Montería y Santa Marta, así como la pasantía con la Línea 1 del Metro de Bogotá, donde se transfirió conocimiento en temas administrativos y operativos del futuro sistema de transporte más importante de la capital del país.

Así, los negocios asociados añaden un nuevo capítulo a la historia del Metro de Medellín por su aporte a la sostenibilidad financiera de la Empresa y por convertir el conocimiento adquirido en una capacidad para crecer, aportar al mejoramiento de otros sistemas de movilidad en el mundo y contribuir a una mejor calidad de vida para las personas.

La cultura en el Metro de Medellín

P. Hernando Uribe Carvajal, ocd.¹

La noción unívoca de cultura como “modo de relación”² le abre al Metro un horizonte ilimitado por su fundamentación filosófico-teológica. Esta noción unívoca de cultura consiste en construir relación de amor consigo mismo, con los demás, con el cosmos y con Dios. Entendida así, la cultura humaniza la interacción en la cotidianidad, y del Metro con todos los habitantes del territorio metropolitano.

La relación y el modo son importantísimos. Relación es la corriente secreta que une las partes con el todo. Todo existe en relación y sin relación no existe nada, porque la relación es el fundamento de todo. La relación tiene cuatro polos: el yo, los demás, el cosmos y Dios. La relación de amor conmigo mismo, la autoestima; la relación de amor con los demás, la comunidad mediante el servicio con el talento, y la política; la relación de amor con el cosmos, la ecología, la economía y la ciencia; y la relación de amor con Dios, la religión, la espiritualidad y la mística.

Modo es estilo, sello, talante, idiosincrasia, personalidad. Todo tiene su modo, el hombre en especial. Y el modo de los modos es el amor, unidad de dos. Si mantengo limpia, ordenada y acogedora mi casa, hago unidad con ella, la amo. Si soy comprensivo, generoso, solidario y acogedor con las personas, hago unidad con ellas, las amo.



San Juan Pablo II afirmó: “la cultura caracteriza al ser humano [...], no menos que la razón, la libertad y el lenguaje (Universidad de Coímbra, 15 de mayo de 1982). Y también: “*Cultura no hay sino una, la humana, la del hombre y para el hombre*” (Ex corde Ecclesiae, n.3, 1990). Entonces, cada hombre es un modo de hombre, y cada Metro es un modo de Metro.

Había pasado una década de la Cultura Metro, cuando en 2006 María Elena Restrepo, directora de Planeación del Metro, y yo iniciamos sobre esas bases de cultura unas conversaciones con el fin de darle una fundamentación filosófico-teológica: entender la cultura en su noción

1 Doctor en Filosofía. Universidad Santo Tomás-Roma. Especialización en Psicolingüística. Centro AMAUTA Bogotá. Especialización en Teología Mística. Centro Internacional Teresiano-Sanjuanista, Ávila - España. Especialización en cultura francesa. La Sorbona, París. Docente e investigador del Instituto de Espiritualidad. Asesor de Evangelización de la cultura, Universidad Pontificia Bolivariana.

2 En 1984 la Orden de Carmelitas Descalzas aprobó ‘la cultura como ‘tema oficial de la Orden en el mundo’ para el sexenio 1985-1991. Con tal motivo hicimos un estudio exhaustivo sobre la cultura y llegamos a la conclusión de que existe una noción unívoca: cultura es modo de relación.

3 K. Gibran. Le Prophète. Paris: Gallimard, 1992, 45-46.

unívoca. Conversaciones que fueron evolucionando con la participación de la Universidad Pontificia Bolivariana, donde yo trabajaba como director del Instituto de Espiritualidad. Invitamos a un grupo de doctores y magísteres y a representantes del Metro para diseñar los contenidos.

El producto de estas reflexiones consistió en afianzar la Cultura Metro en su noción unívoca. Cultivando una relación adecuada con los equipos de trabajo, la comunidad, los proveedores, los usuarios, el Estado, el medio ambiente mediante la arborización y el paisajismo. Con el desafío de la relación mediada por el amor, presente en la construcción en el tejido social del territorio metropolitano.

Reconocer la vulnerabilidad de la Cultura Metro da cuenta de que la Empresa es su gente, y despierta mucho interés por el cultivo de cada uno como criatura de amor, de modo que cada gesto suyo tenga el sello del amor. Todo ser humano tiene un talento y una manera única de expresarlo, y la Empresa debe interesarse en ubicar a cada empleado según su talento, pues el talento es para servir, y así, cuanto más se cultiva el talento, más calidad tiene el servicio. El hombre es social por naturaleza. Depende de los demás en la satisfacción de las necesidades, en su madurez, y en la construcción de la comunidad.

El servicio es el corazón del evangelio y ocupa un puesto privilegiado en el mundo actual, en que se habla de la calidad del servicio como el mejor modo de competir y dar valor a la persona, a la empresa, a la comunidad. Los medios de comunicación hacen el mundo cada día más intercomunicado, con las ventajas y desventajas de la globalización. La Cultura Metro, modo de relación, depende de la calidad de sus empleados, de los usuarios, de los proveedores, del Estado, de la sociedad en general.

“Cuando trabajas, eres como una flauta a través de cuyo corazón el susurro de las horas se convierte en música... ¿Y qué es trabajar con amor? Es tejer una tela con hilos sacados de tu corazón, como si tu amado fuese a vestirse con ella”.³ Atmósfera de bienestar y felicidad que la Cultura Metro se propone crear y recrear.

ASÍ NOS VEN



“Yo soy de Vigía del Fuerte y cuando era pequeño no tenía juguetes. En medio de la necesidad y para divertirme, aprendí a hacer manualidades con hojas de balso. Después, cuando me gradué del colegio, llegué a Medellín y conocí el Metrocable a Santo Domingo, este me inspiró a comenzar con el arte que hoy ya me da un segundo ingreso: las réplicas miniaturas oficiales del Metro de Medellín y su Sistema, que son suvenires especiales y que están disponibles en la Tienda Metro.

El relacionamiento en el Metro siempre ha sido muy bonito. Me hacen sentir en casa y le dan un valor muy increíble a mi arte. El calor humano es enorme. Para mí, realmente, sí es calidad de vida”.

Ruperto Murillo Palacio
Vigilante y artista de las réplicas miniaturas del Metro de Medellín.

Experiencias destacadas

Quito, la línea 13 del Metro de Medellín

Con mensajes como “Quito renace” y “40 millones de historias que nos mueven juntos por Quito”, este metro subterráneo comprende 15 estaciones desde El Labrador a Quitumbe, 18 trenes, un recorrido de 34 minutos y una movilización por día, en promedio, de 400.000 personas.

Desde 2022 el Metro de Medellín, con la transnacional francesa Transdev, constituyeron en Ecuador la Empresa Operadora Metro de Medellín Transdev, en la que la organización antioqueña tiene una participación accionaria del 49%.

Este negocio no tarifario es la primera iniciativa internacional de su tipo del Metro de Medellín y comprende la operación de la línea, el recaudo, la formación en cultura y el mantenimiento de la infraestructura de todas las estaciones, uno de los logros más importantes en tres décadas y un paso significativo hacia la sostenibilidad, la superación de fronteras y la consolidación de la Empresa en la región.



El Metro de Quito inició operación en diciembre de 2022.





Imagen del grupo Siwa

Rescate en alturas, experiencia que salva vidas

Entre 2018 y 2019, el Metro de Medellín formó a un equipo de rescate en alturas en República Dominicana, una iniciativa que, además de proteger la vida, convierte a la Empresa en un referente de conocimiento en la materia. Esta incluyó pruebas de ascenso y descenso por cuerdas, el acceso a las telecabinas a través de las pilonas, una fase práctica en el Cable Arví y una capacitación posterior a 36 personas, entre militares y bomberos.

Los conocimientos transmitidos por el grupo Siwa de rescate en alturas del Metro de Medellín pudo ser aplicado en 2021, a 300 metros de altura, cuando 17 personas fueron evacuadas en un incidente ocurrido en el teleférico de Puerto Plata, municipio del norte del país caribeño. Este medio de transporte, que está en operación desde 1975, es uno de los principales atractivos turísticos de República Dominicana.

Gracias a este hecho, los rescatistas fueron calificados como héroes nacionales y homenajeados por el Gobierno Nacional.

La Cultura Metro recorre el primer tren de cercanías de Colombia

A lo largo de 39,6 kilómetros, RegioTram de Occidente conectará a Bogotá con los municipios de Facatativá, Madrid, Mosquera y Funza, y facilitará más de 730.000 viajes diarios.

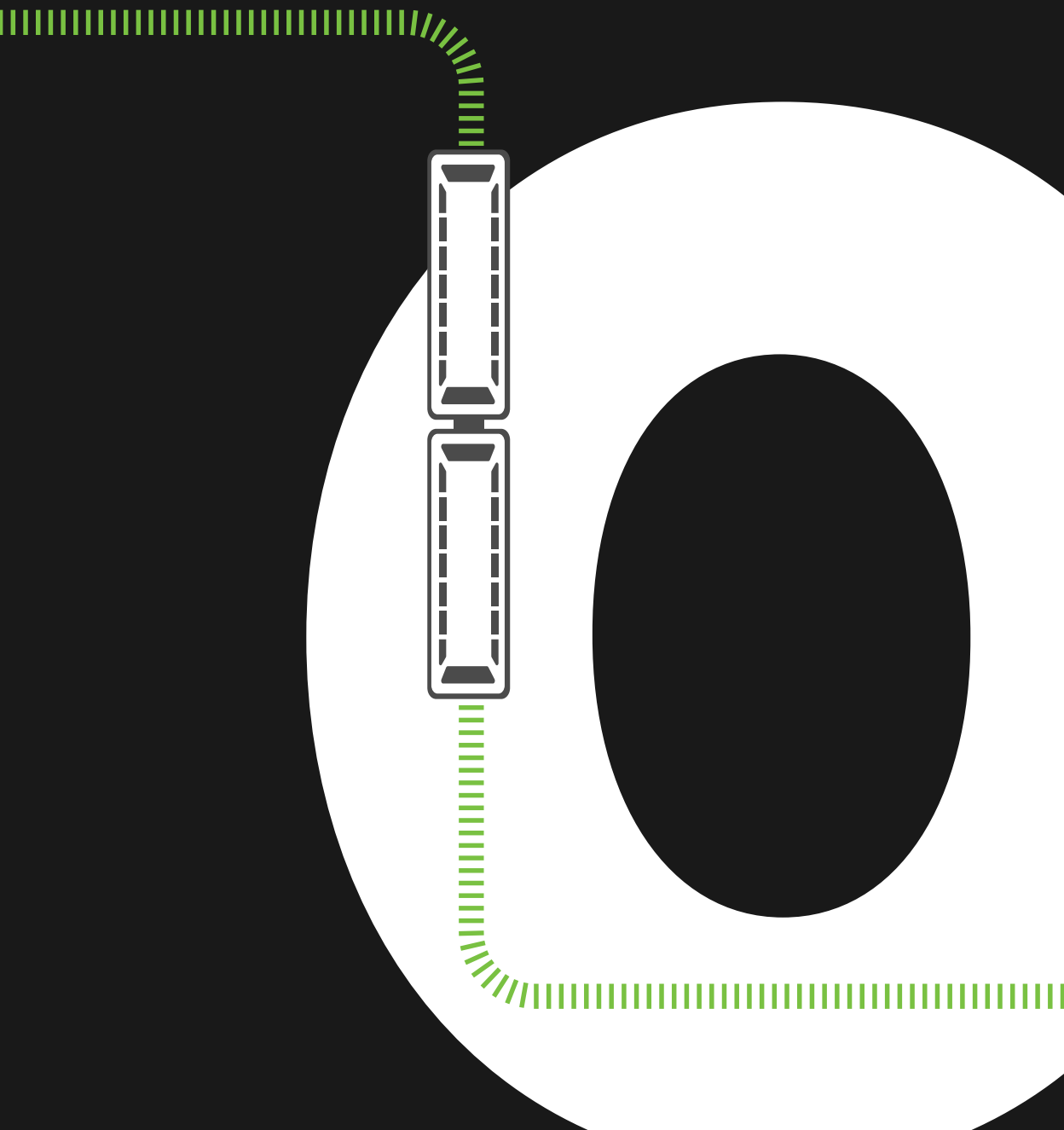
En este proyecto, uno de los desarrollos de infraestructura más importantes de Cundinamarca, el Metro de Medellín aportó pasantías sobre manejo de

residuos sólidos, temas ferroviarios y telemáticos, la caracterización de los aspectos culturales más relevantes de los municipios impactados y la asesoría para crear un modelo de cultura que genere apropiación y cuidado de este medio de transporte.



Imagen de los equipos de RegioTram y Metro que participaron de la asesoría.

Próxima estación



El Metro de Medellín trabaja por territorios más viables, seguros, saludables y con equidad. La planeación urbana responsable y calidad de vida son sus propuestas.



En sus 30 años de recorrido, el Metro de Medellín, además de ser una empresa de transporte, se destaca como un actor que promueve la calidad de vida por medio de la transformación de los territorios con soluciones de movilidad, planeación y desarrollo urbano para las personas y las ciudades.

Respecto a la movilidad, es un sistema integrado, eficiente, eficaz, confiable, económico y seguro que contribuye a la superación de la pobreza, al acceso a las oportunidades y a la reducción de los tiempos de desplazamiento. Respecto al desarrollo urbano, es hoy un protagonista de la reactivación férrea y de la reindustrialización del país para impulsar la competitividad sostenible y generar valor, con equilibrio y equidad.

En Colombia y en la región, el Metro ha encontrado en el desarrollo orientado al transporte (DOT) una inspiración y una oportunidad con las políticas públicas nacionales y locales para gestionar componentes

En 2019, el Metro de Medellín se convirtió en el primer y único operador urbano como empresa de transporte en Colombia, un modelo de planificación que entrelaza el ordenamiento territorial, la planeación del transporte y la captura de valor del suelo que este genera.

urbanos alrededor del uso y la ocupación del suelo.

Bajo esta mirada puesta en el futuro, el Metro de Medellín deja de entenderse solo como un medio de transporte para impulsar espacios habitables, accesibles y sostenibles que estimulan la actividad económica y social, el incremento en el valor de los bienes inmuebles, el cuidado del medioambiente y la regeneración urbana cerca de los corredores viales y de las estaciones.

El DOT promueve el desarrollo compacto de las ciudades y genera impactos en los costos de la infraestructura pública, la protección de tierras ambientalmente sensibles, la oferta de opciones de transporte y la protección de la economía de las familias.





Mecánica Sistematizada S.A.S inició la relación comercial con el Metro de Medellín en abril de 2018. Hemos participado en la fabricación de repuestos que han contribuido al desarrollo de la actividad de transporte, además de adquirir nuevos conocimientos e implementar procesos para la reparación y fabricación de piezas mecánicas para ese sector, alineados con las especificaciones de la ingeniería mecánica moderna.

Destacamos el trabajo del Metro por conectar todos los sectores de la ciudad - región para que las personas tengan a su disposición un servicio de transporte que les brinda la posibilidad de interactuar y de satisfacer sus necesidades de movilidad.

Gracias por contribuir con la movilidad y promover la cultura Metro.

Juan Sebastián Vásquez
Asesor comercial Mecánica Sistematizada S.A.S

5 orientaciones estratégicas al 2030

1

Sostenibilidad económica, social y ambiental.

4

Fortalecimiento organizacional.

2

Generación de nuevos productos y servicios.

5

Aplicación de nuevas tecnologías con responsabilidad social.

3

Diferenciación con otros medios de transporte.



“El Metro fue mi mejor escuela; más de la mitad de mi vida laboral transcurrió allí. Cuando entré logré conseguir estabilidad laboral, pues era muy joven y mi objetivo era poder construir un patrimonio que me diera tranquilidad cuando llegara a la vejez, y felizmente lo conseguí, además de unos amigos entrañables que se convirtieron en hermanos de vida.

Esta Empresa crece y mejora constantemente para beneficiar a la comunidad y, a su vez, va formando al individuo para que sea buen ciudadano”.

**Gloria
Álvarez Alvear**
Pensionada como secretaria de la Gerencia General del Metro.



Un tejido urbano sostenible

Para comprender el desarrollo orientado al transporte basta con pensar en una zona de Medellín en la que hace 30 años no había una estación del Metro. La construcción, por ejemplo, de las estaciones Niquía, en el norte, o Poblado, en el sur, promovió el surgimiento de nuevos locales comerciales y de servicios, como farmacias, supermercados y centros de formación; asimismo, aumentó el valor de las propiedades al tener cerca un medio de transporte rápido y seguro, e impulsó la mezcla de áreas residenciales, comerciales y de ocio, y la creación de senderos y vías para desplazarse en bicicleta o caminando.

Gracias a la experiencia sumada en tres décadas de operaciones, el Metro es una Empresa que sabe hacer y generar este tipo de propuestas que integran la planeación a largo plazo, la articulación con diversos sectores públicos y privados, y la experiencia de transformación territorial con resultados tangibles que jalonan el desarrollo de ciudades amigables con las personas y el medioambiente.



3 apuestas por una ciudad-región conectada



Metro de la 80

Este corredor vial, denominado línea E, será la nueva línea rosada del Metro de Medellín, un color que invita al respeto y a la convivencia, y a extender la Cultura Metro a más lugares de la ciudad-región. Esta obra, que comprende un tren ligero con tecnologías limpias, será una realidad desde el año 2028 y movilizará 179.000 pasajeros al día con velocidades promedio de 25 km/h.

En él podrán recorrer la ciudad desde Caribe hasta Aguacatala, o viceversa, a través de la Avenida 80, en alrededor de 32 minutos. Comprende 14 paradas y 3 estaciones (Aguacatala, Floresta y Caribe), que permitirán la integración con la red Metro y con toda la red de movilidad.

Con la línea E, el Metro garantizará un espacio público para encontrarse, caminar, moverse en bicicleta, disfrutar de los establecimientos comerciales y de servicio, con dos vías vehiculares a ambos costados o sentidos de la Avenida 80. El valor total del proyecto está estimado en \$3,5 billones, cofinanciados por la Nación y la Administración Distrital.

El Plan Maestro Confianza en el Futuro 2006-2050, del Metro, es la hoja de ruta de desarrollo y crecimiento sostenible que contiene los proyectos clave que llevará a cabo la Empresa en el corto, mediano y largo plazo. En 2025, con 30 años cumplidos, sostuvo un diálogo amplio, con voces de todos los sectores, para enfrentar nuevos retos, vivir nuevas oportunidades y aprender de las experiencias.



“Llevo una década trabajando en el Metro, siempre me he sentido muy contento porque he crecido en todos los aspectos humanos y profesionales. Comencé en el programa de conductores para pagar mis estudios en Ingeniería Electromecánica. Hoy, gracias al recorrido que he tenido con retos y logros, soy profesional y me desempeño como tal en el área de Mantenimiento. Estos 10 años han dejado huella en mí y han transformado mi vida”.

**John Fredy
Muñoz Salcedo**
Profesional 1 Manteni-
miento

Tren del Río

Es la obra de movilidad sostenible y de desarrollo urbano más importante del Valle de Aburrá, que unirá a los 10 municipios metropolitanos, descongestionará la línea A del Metro y las vías paralelas al río, y reducirá la contaminación del aire y los tiempos de viaje. Además, la Empresa proyecta a largo plazo la movilización de carga y de transporte de residuos sólidos.

Tendrá 63 kilómetros de extensión y 17 estaciones, 8 de ellas con conexión multimodal para facilitar el acceso al Metro, Metro de la 80, Metroplús y buses municipales e intermunicipales.

La construcción del Tren del Río comprende 2 etapas: la primera entre Aguacatala (en Medellín) y Barbosa, con un recorrido de 40 minutos; y la segunda entre Aguacatala y Caldas.

En el proyecto, gestionado por la Gobernación de Antioquia y la Sociedad Promotora Ferrocarril de Antioquia, el Metro aporta todo su conocimiento y experiencia en la construcción y operación de sistemas ferroviarios. Tiene un costo total estimado de \$6,9 billones.



Cortesía Promotora Ferrocarril de Antioquia.



“

“Cuando gestionamos los corredores viales, estamos llevando al máximo el desarrollo orientado al transporte, a través de la conexión de los territorios, la generación de oportunidades para nuevos usos de vivienda y de desarrollos inmobiliarios, y la prestación de servicios asociados al transporte”.

Claudia García

Loboguerrero

Jefe de Planeación Estratégica

Macroproyecto Centralidad del Sur

Dynamia, ubicado en Sabaneta, al sur del Valle de Aburrá, es un desarrollo urbano gestionado entre Negocios Metro de Medellín e Inversiones FerBienes S. A. que comprende usos mixtos de bienes inmuebles con una oferta comercial, hospitalaria y de turismo.

Con esta propuesta proyectan construir un centro comercial con más de 28.000 metros cuadrados, un centro hospitalario de cuarto nivel, un centro de educación formal y no formal y opciones de alojamiento de corta, mediana y larga estancia, que estarán conectados con el Tren del Río.

Dynamia es la primera etapa del Plan Maestro de la estación intermodal de La Estrella, adoptado mediante el Decreto Municipal 095 de 2019 por la Administración Municipal, y que brinda lineamientos sobre los usos del suelo y la gestión de los procesos de desarrollo urbanístico.

Esta iniciativa busca mejorar la calidad ambiental y urbanística del sur del Valle de Aburrá, ocupar de manera racional los suelos próximos al río Medellín y a los sistemas de movilidad instalados, promover un modelo de ciudad compacta con oferta de espacios públicos, mezcla de usos y continuidad urbana, y potenciar la oferta de usos comerciales, de servicios y de vivienda a través de la renovación urbana.

El Metro de Medellín quiere agradecer muy especialmente a todas las personas que con generosidad y amor nos contaron sus historias y aportaron en la realización de este libro conmemorativo.

Igualmente, extiende su agradecimiento a todos sus grupos de interés, los cuales nos han acompañado a lo largo de este viaje, y especialmente a los Servidores y Servidoras que durante.

Y a los millones de viajeros y viajeras que, a lo largo de tres décadas, han confiado en el Metro para conectarlos con sus sueños y oportunidades.





30
años

