



Abril de 2026



ACERCA DE LA RED LINE DE BALTIMORE

Más conexión entre comunidades, más oportunidades para todos



¿Qué es la Red Line de Baltimore?

La Red Line de Baltimore (Línea Roja) será una línea de transporte público de alta frecuencia y gran capacidad que atravesará el centro de Baltimore y cubrirá una carencia fundamental en el servicio de transporte este-oeste entre Woodlawn y Bayview. Para obtener más información sobre los antecedentes del proyecto, visite esta sección del sitio web: [Antecedentes: Red Line \(redlinemaryland.com\)](https://www.redlinemaryland.com).

Actualización del proyecto

Debido a la incertidumbre con respecto a la financiación federal, la Administración de Transporte Público de Maryland (MTA), dependiente del Departamento de Transporte de Maryland, debe definir un camino fiscalmente responsable para la Red Line de Baltimore. Se deben evaluar estrategias alternativas de ejecución, como la división del proyecto en fases y la reconsideración del modo de transporte, para garantizar que el esperado enlace este-oeste siga avanzando hacia su construcción. Los recientes cambios a nivel federal han generado una mayor incertidumbre en los proyectos de transporte de las comunidades de todo el país con respecto a la disponibilidad de financiación, la evolución de los requisitos de alcance y la prolongación de los plazos de aprobación. Además, en los últimos años, el aumento de los costos de los materiales, la escasez de mano de obra y las interrupciones en la cadena de suministro han incrementado considerablemente la incertidumbre acerca de los grandes presupuestos de infraestructura en todo el país. Dada la limitada flexibilidad financiera, que exige una planificación cuidadosa y fiscalmente disciplinada para las nuevas inversiones de envergadura, es fundamental encontrar vías de futuro financieramente sostenibles para la Red Line.

¿Por qué la Red Line?

Según una encuesta del Área de Baltimore de Johns Hopkins de 2024, el 42% de los residentes a lo largo del corredor de la Red Line pierden actualmente oportunidades de empleo, asistencia sanitaria y ocio debido a desafíos de transporte.

La Red Line:

- mejorará la confiabilidad del transporte;
- aumentará la cantidad de pasajeros;
- conectará con el transporte regional;
- mejorará el acceso a lugares de empleo;
- reducirá las emisiones y mejorará la calidad del aire;
- ampliará el acceso a la asistencia sanitaria;
- fomentará el desarrollo orientado al transporte (TOD).

Las grandes mejoras en el transporte, como la Red Line, aportan beneficios económicos más amplios, que incluyen el desarrollo de nuevos destinos residenciales, comerciales y de tiendas minoristas. Según un estudio de 2024 realizado por la Greater Washington Partnership (GWP) y el Greater Baltimore Committee (GBC), se prevé que la Red Line genere entre \$10,000 y \$19,000 millones en actividad económica, con 16,000 puestos de trabajo temporales y 1,650 permanentes, lo que se traducirá en unos ingresos laborales de entre \$6,000 y \$11,000 millones.

Novedades en ingeniería

Desde noviembre de 2024, se han realizado avances en los trabajos preliminares de ingeniería y diseño de la Red Line de Baltimore. Se están comparando tres alternativas entre sí, evaluando factores como los tiempos de viaje y la cantidad de pasajeros, la seguridad, el impacto en la comunidad, así como el costo y el calendario de construcción. Se han realizado recuentos de tráfico en las carreteras y cruces, incluyendo recuentos de peatones, a lo largo de los trazados propuestos para la Red Line, con el fin de preparar un análisis de impacto en el tráfico a medida que avanza el proyecto. Se han estudiado las condiciones de la superficie y del subsuelo en lo que respecta a la composición del suelo, la profundidad de las aguas subterráneas, la presencia y los tipos de redes de servicios públicos, los obstáculos subterráneos y otras informaciones fundamentales necesarias para la ejecución de la Red Line. Los próximos



pasos del proyecto incluyen la selección del trazado completo y la finalización del proceso de la NEPA, lo que permitirá al proyecto optar a subvenciones federales para avanzar a la siguiente fase.

Financiación de la Red Line: Desafíos y oportunidades

Por lo general, la financiación del proyecto surge de una asociación a nivel federal, estatal y local. Aún se está identificando la financiación estatal y local para la construcción y debe estar asegurada antes de que finalice el diseño. El Fondo Fiduciario de Transporte de Maryland (TTF) cuenta con recursos limitados y las prioridades federales han cambiado considerablemente desde que se relanzó el proyecto en 2023.

El programa discrecional de Subvenciones para Inversiones de Capital (CIG) de la Administración Federal de Transporte (FTA) financia las inversiones de capital en transporte, lo que incluye trenes pesados, trenes interurbanos, trenes ligeros, tranvías y autobuses de tránsito rápido. La legislación federal sobre transporte exige que los organismos de transporte que soliciten la financiación del programa de CIG completen una serie de pasos durante varios años. La financiación es sumamente competitiva, sin un resultado garantizado, implica una carga administrativa pesada y está sujeta a la aprobación por parte del Congreso. Actualmente, 33 de los 48 proyectos del programa de CIG son proyectos de autobús de tránsito rápido (BRT).

Posibles enfoques para avanzar con la Red Line

Sistema de tren ligero (LRT) completo: Diseñar y construir la Red Line según lo planificado actualmente: una línea de LRT de 14 millas, que es la opción más costosa y la que llevaría mayor tiempo de construcción. Los túneles en Cooks Lane y en el centro de la ciudad no son viables desde el punto de vista financiero. Las alternativas restantes comparadas son opciones de LRT a nivel de la superficie.



Un sistema de LRT de 14 millas ofrecería lo siguiente:

- ✓ Opción con mayor cantidad de pasajeros
- ✓ Costo anual más bajo por viaje
- ✓ Tiempos de viaje ligeramente más rápidos que el BRT
- ✗ Opción de costo más alto; recursos limitados a nivel estatal y federal para financiar el proyecto.
- ✗ Al menos 9 años hasta la finalización; los megaproyectos más largos son más propensos a riesgos, como la inflación y los cambios políticos o de políticas.
- ✗ Dado que los túneles tienen un costo prohibitivo, los trazados restantes a nivel de la superficie tienen impactos sustanciales en el estacionamiento, las propiedades y la operación.

Construcción por fases del tren ligero (LRT): Un tramo inicial de Edmondson Village a Market Place podría diseñarse y construirse con un menor costo de capital, y las fases futuras podrían diseñarse, financiarse y construirse de manera independiente. Sin embargo, no hay garantías de si se agregarán fases futuras ni de cuándo pasará.



En comparación con el sistema de LRT de 14 millas, esta estrategia ofrecería:

- ✓ Potencial de reurbanización similar durante el tramo de la Fase 1
- ✓ El tramo con mayor cantidad de pasajeros de todo el corredor
- ✓ Mantiene la misma capacidad por vehículo en comparación con el sistema de LRT de 14 millas
- ✓ Tiempos de viaje ligeramente más rápidos que los del BRT. No hay una estrategia clara para desarrollar el resto del corredor.
- ✗ Conlleva un mayor nivel de riesgo en comparación con el BRT
- ✗ Mayor costo de implementación en todas las fases debido a la inflación
- ✗ Incluye el costo de la instalación de operaciones completa
- ✗ Menos eficiente de operar debido al personal requerido y a la capacidad de mantenimiento

Autobús de tránsito rápido (BRT): Diseñar y construir una línea de BRT de alta calidad con características similares a las del sistema de LRT.



En comparación con el sistema de LRT de 14 millas, esta estrategia ofrecería:

- ✓ Menor costo de construcción
- ✓ Menor costo de operación y mantenimiento anual
- ✓ Menor duración de la construcción
- ✓ Menor adquisición de derecho de vía
- ✓ Menor impacto en el estacionamiento y el tráfico
- ✓ Oportunidad de tener 4 estaciones adicionales
- ✓ Podría compartir las instalaciones de mantenimiento construidas para la iniciativa BMORE Bus
- ✗ Menor cantidad de pasajeros y capacidad del vehículo
- ✗ Mayor tiempo de viaje debido a tramos de tráfico mixto
- ✗ Costo anual proyectado más alto por usuario

Costo del retraso

Cada año que el proyecto se retrasa, más caro se vuelve. La opción de LRT menos costosa para la Red Line costaría \$4,700 millones. Si el inicio de la construcción se retrasara 5 años, la inflación sumaría \$882 millones en costos.

Red Line + transporte público regional: Conexión con las comunidades. Oportunidades en crecimiento.

Debido a las restricciones fiscales, ahora es el momento de reconsiderar el proyecto de la Red Line de Baltimore y volver a comprometernos con el fortalecimiento de la región de Baltimore de manera que podamos generar impactos más positivos e inmediatos.

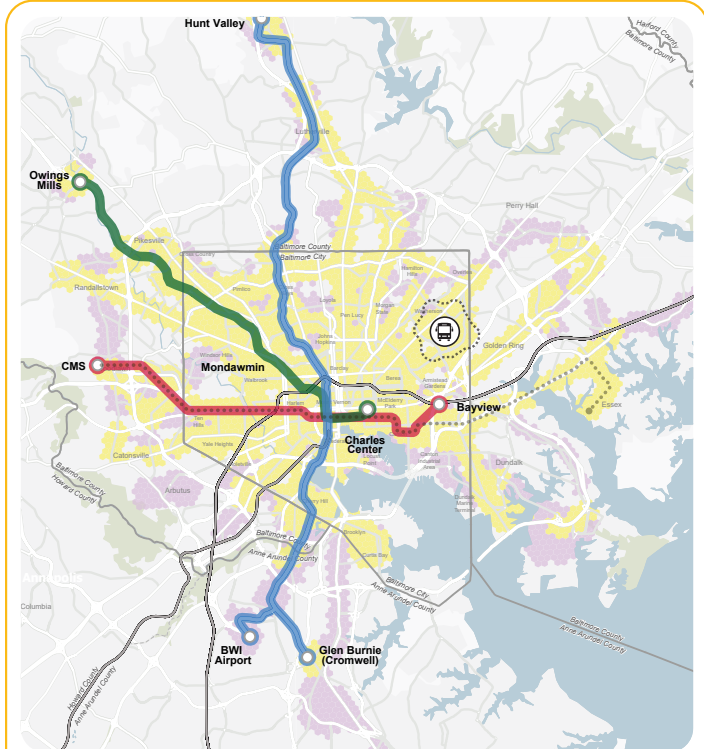
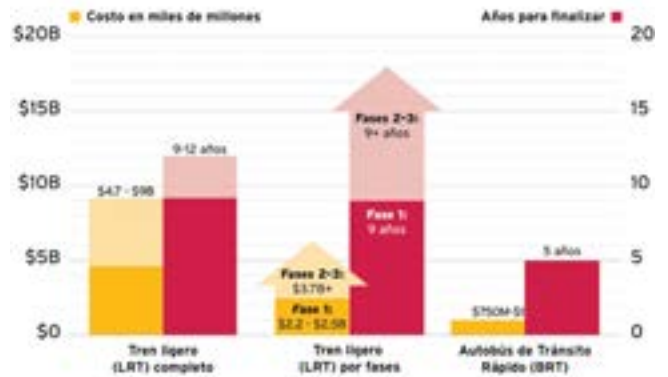
El transporte público es un impulsor clave del desarrollo económico en la región de Baltimore. El Plan Regional de Transporte 2025 para el Centro de Maryland identifica cinco Corredores de Proyectos Principales del RTP con un fuerte potencial de cantidad de pasajeros y necesidades de movilidad no satisfechas, y la Red Line es la primera que está lista para avanzar. El proyecto podría impulsar hasta \$12,000 millones en desarrollo orientado al transporte público y fortalecer las conexiones con áreas importantes de reurbanización. De manera conjunta, estos esfuerzos impulsan los avances iniciales hacia objetivos a largo plazo del RTP y ayudan a consolidar más de \$1,500 millones en desarrollo regional planificado.

La propuesta de un programa sólido de inversiones en transporte durante los próximos 10 años modernizará la infraestructura existente, expandirá la red de transporte de primera calidad y conectará directamente múltiples sitios de desarrollo orientado al transporte (TOD) en toda la región de Baltimore, lo que facilitará a los residentes y los trabajadores el acceso a viviendas, escuelas, trabajos y servicios de forma eficiente.

Para obtener más detalles sobre la información aquí presentada, incluyendo una comparación de las tres opciones en cada tramo del corredor de la Red Line, consulte el conjunto completo de paneles informativos que se expusieron en los eventos abiertos al público del 2 al 9 de mayo de 2026:

<https://bit.ly/RL-open-house-bards-ES>

Costo y años para finalizar por enfoque



Proyectos financiados:

- Reemplazo de la flota de vagones de Metro (\$400 millones)
- Programa de Modernización del Tren Ligero (\$1,400 millones)
- Subvención RAISE para el corredor este-oeste (\$50 millones)

Proyectos propuestos:

- Sistema de LRT de la Red Line (\$4,700 a \$9,000 millones) o BRT (\$750 a \$1,000 millones)

Propuesta de implementación del plan BMORE Bus (\$1,100 millones):

- BMORE BUS: Alta frecuencia (10 min o menos)
- BMORE BUS: Frecuente (15 min o menos)

Formas de mantenerse involucrado

@redlinemaryland

redlinemaryland.com/resources

outreach@redlinemaryland.com