

INFORME SOBRE EL EFECTO FISCAL DEL PROYECTO DEL SENADO 786

Ordena el desarrollo de la *Ruta de Transporte no Motorizado* en las vías del antiguo ferrocarril de circunvalación.

PREPARADO POR LA OFICINA DE PRESUPUESTO DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA

EFECTO FISCAL ESTIMADO:

El efecto de establecer una *ruta de transporte no motorizado* para el turismo histórico, cultural y ecológico, en las vías del antiguo ferrocarril:

**No se Puede
Precisar (NPP)**

*En el resto de este Informe se podrá encontrar un análisis detallado acerca del efecto fiscal del P. del S. 786.

CONTENIDOS

I. Resumen Ejecutivo	2
II. Introducción	2
III. Descripción del Proyecto	3
IV. Datos	6
V. Resultados	9

I. Resumen Ejecutivo

La Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico (OPAL) evaluó el efecto fiscal del Proyecto del Senado 786 (P. del S. 786)¹, el cual propone desarrollar la *ruta de transporte no motorizado* para actividades recreativas, culturales y de turismo ecológico en los tramos del antiguo ferrocarril de circunvalación.

Evaluado el Proyecto, la OPAL concluye que su efecto fiscal sobre el Fondo General no es precisable.

II. Introducción

El Informe 2026-574 de la Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa (OPAL) presenta una evaluación sobre el Proyecto del Senado 786 (P. del S. 786)². Mediante la adopción de una política pública de preservación sobre los restos del Ferrocarril de Circunvalación, esta medida busca desarrollar una *ruta de transporte no motorizado* en las antiguas

vías recorridas. Puntualmente, dispone las siguientes gestiones:

- i. Identificación y establecimiento de la ruta de transporte no motorizado, lo cual deberá coordinarse entre el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), el Instituto de Cultura Puertorriqueña (ICP), la Oficina de Turismo del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio (DDEC), los Municipios y organizaciones comunitarias de las zonas por donde transcurren las vías del ferrocarril.
- ii. Preparación y ejecución de planes de mercadeo y publicidad, correspondiente a la Oficina de Turismo del DDEC en colaboración con el DTOP, ICP y el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA).
- iii. Rotulación de las inmediaciones seleccionadas, delegado en el DTOP.

¹ La Ley Núm. 1-2023, Ley de Investigación, Análisis y Fiscalización Presupuestaria de Puerto Rico, crea la Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa (OPAL) adscrita a la Rama Legislativa. Su función primordial es medir el impacto fiscal de cada propuesta legislativa ante la consideración de la Asamblea Legislativa. En virtud del Artículo 2 de la Ley Núm. 1-2023, la OPAL desempeña un rol consultivo para la Asamblea Legislativa. La OPAL no participa de los procesos deliberativos ni de la toma de decisiones sobre los proyectos de ley, resoluciones y demás medidas ante la consideración de ambos cuerpos. La emisión de este Informe no implica un endoso o rechazo a la pieza legislativa aquí evaluada.

² Este documento puede ser citado como – Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa. (2026). Informe sobre el Proyecto del Senado 786, el cual busca desarrollar una ruta de transporte no motorizado en las inmediaciones de las antiguas vías ferroviarias. Disponible en: www.opal.pr.gov

- iv. Trabajos de limpieza sobre las rutas establecidas, encomendados a las agencias con jurisdicción, posesión o control sobre propiedades o servidumbres que coincidan con las vías.

En este Informe se describen las principales disposiciones del Proyecto, sus datos y un análisis de por qué su efecto fiscal sobre el Fondo General no es precisable.

III. Descripción del Proyecto³

El decretase del P. del S. 786 establece lo siguiente:

Artículo 1.– Política Pública.

Es la Política Pública del Gobierno de Puerto Rico preservar el patrimonio asociado a las rutas de las antiguas vías del ferrocarril desarrolladas entre 1891 y 1957, con el propósito de promover una red de transporte no motorizado y un espacio seguro y accesible para actividades recreativas, culturales y de turismo ecológico.

Artículo 2.– Definiciones.

Para propósitos de esta Ley, los siguientes términos tendrán el significado que a continuación se indica:

- a) *Antiguas vías del ferrocarril – Se refiere a los tramos ferroviarios y la infraestructura física construida y operada en Puerto Rico entre los años 1891 y 1957, incluyendo, pero sin limitarse a, rieles, servidumbres, túneles, puentes, estaciones, tajeas y demás componentes del sistema ferroviario histórico.*
- b) *Ruta de transporte no motorizado – Corredor designado para el uso de peatones, ciclistas y otros medios de movilidad personal no motorizados, con propósitos de transporte, recreación, turismo o actividad física, excluyendo el uso de vehículos propulsados por motores de combustión o eléctricos (con excepción de los vehículos de asistencia para personas con diversidad funcional).*
- c) *Red multimodal y ecológica – Sistema integrado de rutas no motorizadas que promueven la movilidad sostenible, accesible y respetuosa con el medioambiente; y que conecta comunidades, destinos históricos, espacios naturales y centros de actividad ciudadana.*
- d) *Patrimonio edificado ferroviario – Toda infraestructura física construida para el funcionamiento del antiguo sistema ferroviario, incluyendo estaciones, casetas,*

³ Véase la medida del P. del S. 786, a través de: <https://sutra.oslpr.org/medidas/159087>.

talleres, depósitos, puentes, túneles, tajeas y otros elementos arquitectónicos y de ingeniería que tengan valor histórico, cultural o patrimonial.

- e) Turismo histórico, cultural y ecológico – Modalidad de turismo que promueve la apreciación y vivencia del patrimonio histórico, cultural y natural de una región, integrando actividades recreativas que respetan la memoria colectiva, los saberes locales y la sostenibilidad ambiental.

Artículo 3.– El Departamento de Transportación y Obras Públicas, en colaboración con el Instituto de Cultura Puertorriqueña, el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales, la Oficina de Turismo del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, los municipios y organizaciones sin fines de lucro y comunitarias de las zonas por donde transcurren las vías, identificará y establecerá las rutas de las antiguas vías del ferrocarril, sin exclusión de las atracciones turísticas, iniciativas comunitarias y monumentos históricos del antiguo ferrocarril en un término no mayor de doce (12) meses a partir de la aprobación de esta Ley.

Una vez identificadas y establecidas las rutas, el Departamento de Transportación y Obras Públicas deberá enviar un informe a la Asamblea Legislativa en el que se detallen las rutas y el plan para su desarrollo.

Las organizaciones sin fines de lucro y comunitarias de las zonas por donde transcurren las vías deberán considerarse colaboradoras clave en el proceso de diseño, planificación, mantenimiento y vigilancia de las rutas, justipreciando sus propuestas, insumo y conocimiento local.

Artículo 4.– La Oficina de Turismo del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, en colaboración con el Departamento de Transportación y Obras Públicas, el Instituto de Cultura Puertorriqueña, el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales y los municipios, preparará e implementará los planes de mercadeo y publicidad necesarios para promover el uso y disfrute público de las rutas de las antiguas vías de ferrocarriles. Además, se les faculta para promulgar la reglamentación necesaria para la implementación de esta Ley.

Artículo 5.– A fin de lograr la rotulación de las rutas aquí designadas, se dispone lo siguiente:

- (a) *Se autoriza al Departamento de Transportación y Obras Públicas, en conjunto con los municipios donde haya vías del antiguo ferrocarril, a peticionar, aceptar, recibir, preparar y someter propuestas para la realización de aportaciones y donativos de recursos de fondos públicos y privados; parear cualquier fondo disponible con aportaciones*

federales, estatales, municipales o del sector privado; así como a entrar en acuerdos colaborativos con cualquier ente, público o privado, dispuesto a participar en el financiamiento de esta rotulación de las carreteras y tramos.

(b) Los nombres, rótulos y elementos de señalización de dichas rutas deberán reflejar y honrar el legado histórico del antiguo sistema ferroviario de Puerto Rico. Esto incluirá, pero no se limitará a, la designación de tramos, estaciones, paradas y espacios aledaños con nombres alusivos a comunidades vinculadas al trazado original, personajes históricos relacionados al ferrocarril, trabajadores y trabajadoras ferroviarias, así como estaciones, talleres u otros elementos significativos del patrimonio edificado ferroviario.

(c) La rotulación deberá realizarse en consulta con las comunidades e historiadores locales, garantizando la inclusión de la memoria colectiva, los saberes locales y la diversidad regional en el proceso de denominación.

Artículo 6.— La Oficina de Turismo del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio integrará la ruta descrita en esta Ley dentro de su plan de trabajo y atemperará sus publicaciones futuras en reconocimiento de su creación y como alternativa para el turismo local.

Artículo 7.— El Departamento de Transportación y Obras Públicas de Puerto Rico tomará las medidas necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Ley, en colaboración con los organismos gubernamentales incluidos en ella, organizaciones comunitarias, entidades sin fines de lucro y municipios por donde transcurren las rutas de las antiguas vías del ferrocarril.

Artículo 8.— Esta Ley autoriza la utilización de servidumbres de utilidades tales como energía eléctrica y acueductos y alcantarillados para el desarrollo de caminos patrimoniales por donde, además, se autorizará el acceso a las agencias pertinentes para realizar labores de mantenimiento. Para estos fines, se reconoce que las siguientes entidades públicas mantienen jurisdicción, posesión o control sobre propiedades o servidumbres que coinciden con las rutas del antiguo ferrocarril, según el Catastro Digital (2022), incluyendo terrenos sin dueño registrado, pero bajo manejo gubernamental:

a) Administración de Terrenos

b) Administración de Vivienda Rural

c) Autoridad de Acueductos y Alcantarillados

d) Autoridad de Carreteras y Transportación

- e) *Autoridad de Energía Eléctrica o cualquier operador contratado*
- f) *Autoridad de Financiamiento de Vivienda*
- g) *Compañía de Fomento Industrial*
- h) *Compañía de Turismo de Puerto Rico*
- i) *Corporación de Desarrollo Agrícola de Puerto Rico*
- j) *Departamento de la Vivienda*
- k) *Departamento de Recursos Naturales y Ambientales*
- l) *Departamento de Transportación y Obras Públicas*
- m) *Cualquier otra agencia gubernamental o gobierno municipal que, de alguna manera, tenga injerencia sobre los terrenos o edificaciones afectados por esta Ley.*

Artículo 9.– Cláusula de separabilidad.

Si alguna de las disposiciones de esta Ley o su aplicación fuere declarada inconstitucional o nula, tal dictamen de invalidez o nulidad no afectará la ejecutabilidad y vigor de las restantes disposiciones que no hayan sido objeto de dictamen adverso.

Artículo 10.– Cláusula de vigencia.

Esta Ley comenzará a regir inmediatamente luego de su aprobación.

En síntesis, el Proyecto del Senado 786 ordenaría la habilitación de una ruta de transporte no motorizado y turismo histórico en las inmediaciones de las antiguas vías de ferrocarriles.

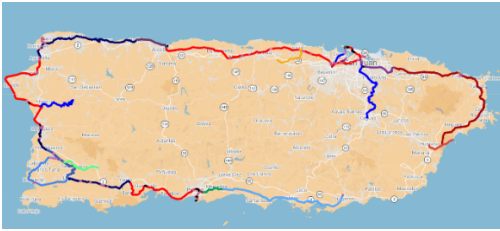
IV. Datos

El P. del S. 786 propone habilitar un corredor para el uso de peatones, ciclistas y otros medios de movilidad personal no motorizados, con propósitos de transporte, recreación y turismo, en las áreas que comprendían al sistema de Ferrocarriles de Circunvalación en Puerto Rico.

Según la exposición de motivos, el trayecto ferroviario alcanzó una extensión aproximada de 686 kilómetros y operó durante más de seis décadas (1891-1957). Además de servir como medio de transporte para la población, este sistema desempeñó un rol crítico en el desarrollo de la industria azucarera, ya que facilitó el traslado para el procesamiento y refinamiento del producto.

Favor continuar en la página 7.

Imagen 1: Ruta del antiguo Sistema Ferroviario



Fuente: Recuperado por la OPAL basado en el Inventario del Ferrocarril de Circunvalación⁴.

En base a ello, la OPAL recuperó el Contrato Núm. 2026-000766⁵ de la Oficina de la Contralora, suscrito entre un ente privado sin fines de lucro y el Municipio de San Juan (MSJ), en el que se acordó la construcción de nuevas aceras, repavimentación segmentada, escarificación y construcción general en dicho pueblo. Entre las tarifas fijadas, se incluyen:

- \$150 por tonelada de brea líquida suplida por el MSJ para su acarreo, regado y compactación.
- \$170 por tonelada de brea líquida suplida por el ente privado para su acarreo, regado y compactación.

Adicionalmente, se estableció la siguiente estructura de costos:

Tabla 1: Gestiones de construcción

Descripción	Costo (incluye hormigón)	Costo (sin hormigón)	Unidad
Demolición y disposición de aceras (3,000 PSI)	\$169	\$169	m ²
Demolición y disposición de "curb and gutter" (3,000 PSI)	\$124	\$124	LnM
Colocación de aceras en concreto (3,000 PSI)	\$344	\$200	m ²
Colocación de "curb and gutter" en concreto (3,000 PSI)	\$173	\$107	LnM
Colocación y compactación de relleno	\$43	\$43	m ³
Colocación "wire mesh" en concreto	\$43	\$43	m ²
Construcción de rampas en concreto (3,000 PSI)	\$1,064	\$1,064	.
Remoción y disposición de arboles	\$2,358	\$2,358	.

Fuente: Elaborado por la OPAL basándose en el Contrato Núm. 2026-000766.

⁴ Redescubriendo Puerto Rico. (2014). Contexto Histórico e inventario del ferrocarril en Puerto Rico, 1850-1953 – Tercera Parte: Inventario del ferrocarril de circunvalación. Disponible a través de: <https://redescubriendopuertorico.blogspot.com/2014/01/contexto-historico-del-ferrocarril-en-puerto-rico-tercera-parte.html>.

⁵ Oficina de la Contralora. (2026). Consulta del Registro de Contratos. Disponible a través de: <https://consultacontratos.ocpr.gov.pr/>.

Validado hasta junio del año fiscal corriente, el costo del acuerdo asciende a \$700,000.

Por otro lado, del Contrato Núm. 2026-000130 entre el DTOP y una compañía especializada en trabajos de difusión informática y administración de redes sociales, se desprende que el ente gubernamental, entre otros servicios, acordó:

- i. La documentación y promoción de avances en infraestructura vial y transporte público
- ii. Creación de materiales gráficos sobre proyectos, campañas y mensajes institucionales
- iii. Optimización en la administración de redes sociales
- iv. Producción de artes digitales para campañas informativas y de concienciación

Con una jornada mensual de noventa y cinco (95) horas, el costo total del contrato se pactó en \$114,000 a razón de \$100 la hora.

Con relación a los servicios de mantenimiento, se recupera que, a través de la Subasta Formal 23J-17240 ⁶ “Selección Múltiple para el Servicio de Limpieza y Mantenimiento de Áreas Verdes, Carreteras, Vías de Rodaje,

Parques, Canchas, Playas y Áreas Recreativas para las Entidades Gubernamentales, Exentas y Municipios del Gobierno de Puerto Rico”, la Administración de Servicios Generales (ASG) identificó varios proveedores para la ejecución de las órdenes de compra resultantes. Según la Subasta, el costo de los servicios variará de acuerdo con la tarifa fijada, el espacio a limpiar y la región en la que se localice el mismo. Con nueve (9) regiones establecidas, el costo por hora oscilará entre:

Tabla 2: Rango tarifario por región

Región	Rango unitario
1	\$20.3 - \$27.1
2	\$20.3 - \$26.3
3	\$19.2 - \$25.2
4	\$20.3 - \$25.2
5	\$20.3 - \$27.1
6	\$20.3 - \$27.1
7	\$20.3 - \$27.1
8	\$20.3 - \$27.1
9	\$21.6 - \$29.8

Fuente: Elaborado por la OPAL basándose en la Subasta Formal 23J-17240.

Favor continuar en la página 9.

⁶ Administración de Servicios Generales. (2026). Ventana de Transparencia. Disponible a través de: <https://asg.pr.gov/transparencia>.

V. Resultados⁷

De aprobarse, el efecto fiscal del P. del S. 786 no se puede precisar. Ello se fundamenta en que los costos asociados al establecimiento de la ruta de transporte no motorizado estarán sujetos a la extensión de la ruta desarrollada, las condiciones de las vías identificadas, los recursos presupuestarios de las agencias involucradas, la disponibilidad de personal capacitado y demás costos relacionados a la habilitación de los terrenos.

Ante dicha incertidumbre, este informe constó en el análisis de varios contratos gubernamentales por servicios similares, con el fin de ofrecer un referente sobre los gastos que pudiesen acarrear las gestiones encomendadas.

Por todo lo expuesto, la OPAL concluye que el impacto fiscal del Proyecto del Senado 786 sobre el Fondo General no se puede precisar.



Lcdo. Hecrian D. Martínez Martínez
Director Ejecutivo
Oficina de Presupuesto de la Asamblea
Legislativa

⁷ Los estimados de costo preparados por la OPAL se basan en la información y los datos disponibles al momento de emitir el Informe. La OPAL evalúa la razonabilidad de los datos e información obtenida de agencias gubernamentales y otras fuentes, pero no asume responsabilidad por cambios o variaciones que puedan tener los mismos.

Los estimados son cálculos aproximados y descansan en supuestos que pueden variar a través del tiempo. Dichos estimados son preparados en función del deber ministerial de la OPAL, según lo establece la Ley 1 del 3 de enero de 2023 y su única intención es proveer a la Asamblea Legislativa un estimado del costo de las medidas bajo su consideración. Por lo tanto, la OPAL no asume ninguna responsabilidad por un uso no adecuado de la información provista.