

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

**LEY DEROGATORIA QUE DECLARA E INCORPORA AL PATRIMONIO
HISTÓRICO-ARQUITECTÓNICO DE COSTA RICA EL PUENTE REAL
DE LIBERIA Y DECLARASE DE INTERÉS PÚBLICO LA CALLE
REAL SITUADA EN EL CANTÓN DE LIBERIA
DE LA PROVINCIA DE GUANACASTE**

**RODOLFO RODRIGO PEÑA FLORES
DIPUTADO**

EXPEDIENTE N.º 21.761

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES**

NOTA: A solicitud del proponente, este Departamento no realizó la revisión de errores formales, materiales e idiomáticos que pueda tener este proyecto de ley.

PROYECTO DE LEY

LEY DEROGATORIA QUE DECLARA E INCORPORA AL PATRIMONIO HISTÓRICO-ARQUITECTÓNICO DE COSTA RICA EL PUENTE REAL DE LIBERIA Y DECLARASE DE INTERÉS PÚBLICO LA CALLE REAL SITUADA EN EL CANTÓN DE LIBERIA DE LA PROVINCIA DE GUANACASTE

Expediente N.º 21.761

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Conforme al último censo realizado por el INEC, el cantón de Liberia cuenta con una extensión geográfica de 1436,47 km² y una población estimada de 63.543 habitantes por lo que constituye el cantón más poblado de la provincia. El distrito primero de ese cantón (Liberia), tiene una población estimada de 53.381 habitantes (2010) y una extensión de 561,57 km². De esos habitantes, alrededor de 45,000 viven en el área metropolitana de esa localidad siendo una de las aglomeraciones urbanas más grandes del país fuera del valle central.

Este crecimiento urbano conlleva a transformaciones de la ciudad de Liberia que requiere de nuevas exigencias con el fin de maximizar la movilidad de esta ciudad y cumplir con las exigencias que la urbe demanda, entre ellas, el congestionamiento vehicular, el acortar distancias y especialmente la conservación vial sea articulada en forma de salvaguardar la vida humana en todos sus extremos.

Un caso especial ha tomado por este legislador es pretender e incentivar a los legisladores y legisladoras de la importancia de derogar la declaratoria del puente real a fin de adecuarlo a los nuevos requerimientos estructurales en materia de construcción de puentes con el objeto principal de salvaguarda de la vida humana.

El puente Real de Liberia en Guanacaste fue declarado patrimonio histórico arquitectónico de Costa Rica mediante Decreto Ejecutivo N.º 36819-C sobre la premisa que es parte de la cultura inmaterial la ubicación de ese puente y que la estructura de dicho puente es metálica y su construcción data de 1907.

Este puente si bien posee un decreto ejecutivo que le otorga un valor patrimonial sobre una premisa del uso de la tecnología en un momento de la historia de Costa Rica, su estado actual refleja que ha quedado en el olvido y su importancia también ha perdido importancia entre su gente y ha quedado más en el olvido la importancia de la integración de Guanacaste (Liberia) a la provincia de Guanacaste, aspecto de relevancia para la toma de decisiones de todos los guanacastecos pues la realidad

de la situación del puente a hoy es otra y podría poner en peligro la vida de muchas personas que transitan por esa zona.

Hoy, la realidad es otra, la ciudad de Liberia ha crecido en forma exponencial, la nueva carretera Cañas-Liberia dificulta el acceso a la ciudad e intercambio entre este y oeste de la ciudad, los actuales accesos son restringidos por lo que la comunicación hacia la ruta nacional y traslados han promovido congestión vehicular, de hecho, la legislación internacional señala que un aeropuerto internacional como el Daniel Oduber Quirós, debe contar con ruta alterna en caso de emergencia (sector oeste) situación que se está habilitando, sin embargo, para el sector este las facilidades de crear accesos se dificulta.

Una de las opciones es habilitar la ruta municipal que comunica Calle Real con las comunidades es con la intención de brindar la opción de reducir tiempos, mejorar la transitividad de la ciudad e incluso en caso de emergencia este sector puede comunicarse de manera más ágil y eficiente, por otro lado, el artículo 21 de la Constitución Política indica que la vida humana es inviolable; y en ese sentido la Sala Constitucional ha asociado este principio fundamental con el derecho a la vida y a la salud de todos los ciudadanos, pero también se asocia con los derechos fundamentales de cada persona deben coexistir con todos y con cada uno de los derechos fundamentales de los demás, por lo que el Estado debe asumir su papel en la búsqueda de un balance entre la integridad humana, el desarrollo social económico y el valor cultural del objeto a preservar deben ir en forma concatenada.

El encontrar un balance que no sólo considerando el rescate el valor patrimonial sino también que permita mantener el principio de la preservación de la vida es crucial, y este “orden público” es la verdadera obligación del Estado, deberá balancear los factores justificantes para promover la desregulación de un bien patrimonial declarado para su conservación aunque no muy bien motivada y mantener la memoria viva de la importancia que el patrimonio cultural es tan importante como el Patrimonio Natural del Estado. Cabe destacar que, el Ministerio de Cultura y Juventud elaboró en dos ocasiones el trámite para la incorporación de este bien inmueble como parte del patrimonio cultural e histórico y en ambos expedientes administrativos la razonabilidad del por tanto fue que no debería ser declarado e incorporado al Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica.

Según consta el Órgano Director del Procedimiento llevado bajo el expediente administrativo No. 018-2009 de las nueve horas del día 22 de febrero de 2010 la cual emite recomendación final sobre el procedimiento de declaratoria e incorporación al Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica bajo la calificación del bien inmueble conocido como “Puente Real” ubicado sobre el río Liberia, específicamente 500 metros sur del Parque Central de Liberia, Guanacaste, calle 0 (también conocida como Calle Real) indica en el inciso tercero del “Por Tanto” lo siguiente:

[...]

Tercero: Con fundamento en el artículo 30 del Reglamento de la Ley N.º 7555, recomendar a la señora Ministra de Cultura y Juventud, recomendar que el inmueble conocido como “Puente Real” localizado en la ciudad de Liberia, **no sea declarado ni incorporado** al Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica, en vista de que la instrucción del procedimiento administrativo correspondiente, lanzó elementos técnicos firmes para considerar que dicha Declaratoria no resulta conveniente a los intereses del Estado y de la comunidad; al encontrarse en peligro el derecho fundamental de la vida humana, al salud y la integridad de las personas.

Por resolución No, 022-10 del Despacho de la señora Ministra de Cultura y Juventud acoge la no declaratoria y archiva el expediente administrativo y se notifica la resolución a los interesados con fecha 26 de febrero del 2010.

El 28 de julio del 2010 se abre un nuevo expediente administrativo N.º 031-2010 de las nueve horas del día 10 de enero de 2011 para emitir recomendación final sobre el procedimiento de declaratoria e incorporación al Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica bajo la calificación del bien inmueble conocido como “Puente Real” ubicado sobre el río Liberia, específicamente 500 metros sur del Parque Central de Liberia, Guanacaste, calle 0.

El resultado fue recomendar la no declaratoria nuevamente dado que en el segundo análisis contiene una serie de elementos cruciales, entre ellos, el testimonio del Ingeniero Municipal de ese entonces, Renán Alonso Zamora Álvarez y de Marcial Tinoco Gutiérrez en demostrar que el inmueble no posee las condiciones de “autenticidad” que debería tener, ya que las intervenciones y modificaciones han alterado de manera importante que en la actualidad dicho puente cuenta con una estructura total muy diferente a la que originalmente se instaló en el área. Por otro lado, la Dirección de Puentes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes concluye que el puente implica un alto riesgo contra la vida humana, por lo que recomienda su sustitución al no existir posibilidad de reparar la estructura (por la edad y la gravedad de los daños) con base en el informe técnico No. 043-10 del 12 de enero del 2010.

En el Por Tanto, el Órgano Director del Procedimiento elaborado por las funcionarias Marianela Baltodano Pasos y Rosa Vargas Sandí, manifiesta:

“PRIMERO.- Por las razones expuestas con fundamento en el artículo 30 del Reglamento a la Ley N.º 7555 recomendar al señor Ministro de Cultura y Juventud, que el inmueble conocido como **“Puente Real”** localizado en la ciudad de Liberia, **no sea declarado ni incorporado** al Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica, en vista de que la instrucción del procedimiento administrativo correspondiente, contiene suficientes elementos técnicos para considerar que dicha Declaratoria no resulta procedente al requerirse un reemplazo total del bien objeto a declarar que resulta contradictorio a los intereses del Estado y de la comunidad del lugar; al encontrarse en peligro el derecho fundamental de la vida humana, la salud y la integridad de las personas.

SEGUNDO: No procedente la declaratoria al existir cosa juzgada administrativa sobre el mismo asunto y por lo tanto resolución definitiva e inmutable del acto administrativo anterior. Sea la Resolución No. DM-022-2010 de las 7:30 horas del 25 de febrero del 2010.

TERCERA: Trasladar al Despacho del Señor Ministro de Cultura y Juventud la presente recomendación y el expediente administrativo instruido al efecto; para la adopción del acto final del procedimiento, conforme al artículo 31 del Reglamento de cita.”

Como hechos probados en la resolución del Órgano Director antes citado, en el folio 11 señala los motivos por el cual sustentan la decisión de recomendación:

- “1) Que de conformidad con el criterio técnico del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural el Puente Real de Liberia posee elementos constructivos e Históricos que ameritan la Declaratoria como Patrimonio Histórico.
- 2) Que el Puente Real se encuentra en estado de deterioro y con problemas estructurales que ponen en riesgo la vida humana e imposibilitan su reparación, requiriéndose el reemplazo de la totalidad de sus componentes.
- 3) Que la Municipalidad de Liberia en acatamiento a órdenes sanitarias del Ministerio de Salud y cumpliendo con su fin público tramitó una licitación abreviada para proceder con la demolición del citado Puente y así poder construir uno nuevo en el mismo sitio, de conformidad con la normativa sísmica, la Ley 7600 y requerimientos estructurales ajustados a la realidad vial actual.
- 4) Que mediante acto final emitido en la Resolución No. DM-022-2210 de las siete horas treinta minutos del 25 de febrero de 2010, la señora Ministra de Cultura y Juventud en ese momento resolvió la no declaratoria del Puente Real de Liberia como Patrimonio Histórico Arquitectónico de Costa Rica, con motivo del procedimiento de Declaratoria sobre este mismo inmueble, objeto, partes y causa que se tramitó en Expediente No. 018-2009.
- 5) Constan gestiones de los vecinos del lugar ante las diferentes instancias pública, tendientes a buscar que el puente sea sustituido, dado las múltiples molestias y peligros que el deterioro de este puente les genera, al ser sólo de una vía, lo que dificulta su tránsito con fluidez y seguridad.”

Los puntos antes citados toman relevancia porque el mismo Órgano Director al considerar que la obligación de todas las partes, incluyendo el Ministerio de Cultura y Juventud, deben respetar criterios de razonabilidad y proporcionalidad que salvaguarden el interés público; adicionalmente, procurar la atención de las finalidades por las cuales fueron emitidas las leyes. En razón de lo anterior, es obligación del Estado considerar otros valores jurídicos alegados en los procedimientos administrativos respectivos, que se vinculan a la decisión de

declarar e incorporar un bien inmueble al patrimonio histórico –arquitectónico del país, entre algunos, está el valor y quizás el más relevante es el derecho fundamental a la vida, la indispensable tutela y la protección absoluta por parte de todas las instancias estatales.

Esta acción de tutelar este derecho queda manifiesta en el Informe que emitió la Dirección de Puentes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (No. 043-10 del 12 de enero de 2010) en el cual se plasman las siguientes recomendaciones:

- 1) Que la estructura tiene 102 años de existir por lo que ha superado ampliamente su vida útil, que en el caso de puentes es de 50 años.
- 2) Que, debido a su obsolescencia en cuanto a la capacidad de carga y requerimientos de vialidad, se recomienda su sustitución.
- 3) Que el altísimo grado de corrosión con pérdida de material de algunas de sus conexiones representa un peligro latente de colapso de la cercha principal, peligro que se traslada al paso peatonal que está adherido a esta cercha.
- 4) Que desde el punto de vista sísmico es una estructura que no cumple con los actuales requerimientos de diseño estructural para este tipo de puentes.
- 5) Que de su condición hidráulica se concluye que es inadecuada.
- 6) Que este puente representa un alto riesgo contra la vida humana, por lo tanto, se recomienda su sustitución.

Por parte del Ministerio de Salud se emitió la orden sanitaria No. 056-2010 del 4 de marzo de 2010 señalo “el plazo indicado debe proceder a clausurar de forma total el paso por el Puente Real (personas, bicicletas, motos, carros entre otras) con el único fin de proteger la salud y la vida de las personas y que la finalidad de este acto administrativo por parte de esta autoridad se debe al avanzado deterioro del puente Real en Liberia y lo que se busca es la protección de la salud y seguridad de las personas, por lo que concluye que si bien el Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural indica que Puente Real poseen elementos constructivos e históricos dignos de una declaratoria como bien patrimonial, no desvirtúa lo enunciado por los diferentes criterios técnicos del MOPT la estructura ha perdido funcionalidad, por lo que recomienda es el reemplazo en su totalidad de la estructura con lo cual desvanece el valor auténtico del mismo.

Tal como se indicó al principio, este Legislador desea dejar plasmado la necesidad de asegurarse la salva guarda de la vida humana por ese motivo puso a la corriente legislativa un proyecto de ley denominado “Anulación del Acto de declaratoria de Patrimonio Cultural e Histórico del Puente Real de Liberia en el cantón de Liberia, provincia de Guanacaste” bajo el expediente No. 21.205, sobre este aspecto desea recalcar:

a) **El Informe AL-DEST-IJU-088-2019** elaborado por Marylen Ulate Mora, asesora parlamentaria del Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos de fecha 10 de abril de 2019 recomendó al seno de la Comisión que la nulidad de los actos administrativo solo puede ser declarada por el superior jerárquico, propio o impropio del órgano que lo dictó, o en su caso, en la jurisdicción contenciosa-administrativa y en ese sentido indica que la Asamblea Legislativa no tiene potestades de anular un acto administrativo lo máximo que podría hacer conforme a sus competencias es aprobar una desafectación del Patrimonio Histórico-Arquitectónico con un fundamento técnico por lo que recomienda presentar un nuevo proyecto de ley dado el principio de conexidad en las normas.

Por otro lado, señala dicho Informe, que esa asesoría no puede omitir el que debe prevalecer ante todo el principio de razonabilidad, en el sentido de que la desafectación del puente no debe circunscribirse únicamente a criterios meramente arquitectónicos e históricos, sino que deben valorarse principios constitucionales superiores como lo son la seguridad y la vida de las personas.

b) **Oficio CNE-UGPR-OF-0840-19 de fecha 9 de mayo de 2019** de la Comisión Nacional de Prevención y de Riesgos y Atención de Emergencias, propiamente de la Unidad de Gestión de Procesos de Reconstrucción, suscrito por el señor Aurie Arturo Herrera Barquero, Ingeniero Fiscalizador de Gestión de Procesos de Reconstrucción menciona como antecedentes que la intervención en el puente Real en el año 2013 fue la rehabilitación de barandas con elementos oxidados, madera transversal de la superficie de rodamiento, fisuras en los bastiones del puente, tensores de varillas, cerchas en mal estado y vigas con daños severos (deterioro profundo), e indica que aledañamente se le construyó un paso peatonal conformado por una estructura de acero y una superficie de ruedo en láminas de punta de diamante.

Las recomendaciones que indica el Ingeniero Fiscalizador es que la CNE no puede hacer una valoración estructural del puente, ni determinar la capacidad que soporta, debido a que no está dentro de sus competencias, y no cuenta con la capacidad técnica requerida, por lo que recomienda al Centro de Conservación y Patrimonio Cultural remitir este oficio al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Dirección de Puentes para su valoración y recomendaciones.

c) **Oficio DVOP-DP-2019-189** emitido por la Ingeniera María Carmelita Ramírez en calidad de Dirección de Puentes de la División de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes del 10 de mayo de 2019, **emitió un Estudio Técnico** sobre la condición actual del Puente Real de Liberia (MOPT-02-10-01-2019) en el cual hace un estudio relevante sobre la condición original e indica que en el sitio se construyó un puente de 32m de longitud por 3.82m de ancho, diseñado para una carga viva de 488kg/m² (100lb/pie²).

Señala el Estudio Técnico que la superestructura de 31.08m entre líneas centro de apoyo (102 pies) es una cercha de una vía inferior sin arrastramiento superior, de

acero ASTM A-7 Grado 30 (resistencia del acero $F_y = 30\text{Ksi}$ equivalente a 2100kg/cm^2), fabricada por la American Bridge Company de New York en 1907, con calzada de 3m y sin acera, compuesta por 2 armaduras laterales con cuerdas, verticales y diagonales conformados con perfiles de acero tipo angulares y platinas conectados mediante remaches. El sistema de piso actual mantiene las 7 vigas transversales originales espaciadas a cada 5.18m (17pies) que dan soporte a 5 viguetas longitudinales espaciadas a 0.65m sobre las que descansa la superficie de tabloncillos de madera. La subestructura está conformada por dos bastiones tipo Pared de concreto masivo.

Por otro lado, el estudio indica que, dada la insuficiencia de la sección hidráulica del cauce, el puente original se modificó para convertirlo en una estructura de 3 tramos con longitud total de 52m que corresponde al puente actual por lo que al convertir los bastiones en pilas se aumentó el espesor de muros tanto en el cuerpo principal como en los aletones.

Los 2 tramos adicionales de 10m y de 9.75m de longitud en las márgenes derecha e izquierda respectivamente, se resolvieron con 5 vigas de acero longitudinales espaciadas a 0.85m, tipo "I" de 24cm de altura x 11cm de ancho y espesor de 0.64cm, reforzadas con angulares mediante pernos estructurales, cuyo uso se extendió al finalizar la segunda guerra mundial, por lo que la ampliación ocurrió después de 1945.

Posteriormente, el puente fue nuevamente modificado en la Administración 1990-1994, cuando la Municipalidad de Liberia agregó el paso peatonal de $1.50\text{m} \times 57\text{m}$ que es una estructura híbrida suspendida tanto del puente existente como de una serie de nuevos apoyos. En el caso del tramo central se instalaron ménsulas de angulares conectadas tanto a las vigas transversales como a la cuerda inferior (entre vigas) que coinciden con los soportes de la tubería y que generan 13 apoyos a cada 2.59m aumentando excéntricamente (asimétricamente) en un 50% la carga que debe soportar la Armadura aguas abajo, debido a que recibe una superficie de ancho de $2.25\text{m} = 1.50\text{m}$ ($\frac{1}{2}$ calzada vehicular) + 0.75m ($\frac{1}{2}$ acera), la otra mitad de la carga de la acera se apoya en un seudo-colgante con 25 péndolas a cada 1.295m suspendidas del cable soportado por las 2 Torres de angulares y sus respectivos anclajes. En los tramos externos se apoya lateralmente tanto en las vigas de 10m y 9.75m como en postes independientes de perfiles de acero laminado en Frío "RT" espaciados de forma irregular aproximadamente a 5m.

Por otro lado, el Estudio Técnico indica en lo concerniente a la carga viva del diseño original equivale actualmente a la carga viva peatonal de las especificaciones de diseño de puentes AASHTO LRFD vigentes.

Lo anterior se debe que en el año 1907 aún no se normaba la carga viva en puentes, la práctica usual era considerar una carga uniformemente distribuida de $100\text{lb/pie}^2 = 488\text{kg/m}^2$ como carga viva total, actualmente acorde con las Especificaciones AASHTO LRFD VIGENTES, en las aceras de los puentes se aplica una carga

peatonal de $75\text{Lbs/pie}^2 = 366\text{kg/m}^2$ actuando simultáneamente con la carga vehicular HL-93, pero si la calzada es exclusivamente de USO PEATONAL se incrementa la carga uniformemente distribuida a $90\text{Lbs/pie}^2 = 439\text{kg/m}^2$.

Las cargas vivas asociadas a un camión de diseño REAL fueron establecidas en las especificaciones de Diseño AASHTO desde el año 1944 como cargas H (2 ejes) y cargas HS (3 ejes), considerando que el desarrollo de la industria automotriz producía camiones más potentes y por ende más pesados las normas de Diseño AASHTO mantuvieron los camiones de diseño pero introdujeron factores para incrementar la carga viva a partir de 1977, posteriormente en las especificaciones de diseño AASHTO LRFD se estableció la Carga Viva HL-93 que ya no corresponde a un camión real y que es la ÚNICA CARGA VIGENTE desde el año 2007, sin variar el camión de diseño se incrementó la carga viva en el diseño, de esta manera, la demanda requerida para un diseño actual que debe considerar la Carga Viva Total de 70.21 toneladas (carga vehicular de calzada de 3m + carga viva peatonal de la mitad de la pasarela).

El Estudio Técnico señala claramente que la carga viva de 1907 se asemeja a la carga viva peatonal actual, no obstante, debido a que la cercha principal está en operación desde 1907, excede en más del doble la vida útil de 50 años del puente, dicha capacidad se debe reducir al 50% por la fatiga del acero acumulada durante los 112 años de servicio, por lo que concluye que la cercha principal de 31.08m y 112 años de servicio con los factores de seguridad mínimos debe estar sometida a una carga viva de 22.76ton, que representa el 20% y el 50% respectivamente de la carga vehicular y peatonal requerida por la normativa de Diseño AASHTO LRFD vigente.

Otro aspecto a considerar, según es la insuficiente capacidad de diseño ante sismos, pues antes de 1977, la carga por sismo nunca regía el diseño porque era considerada como un 2%-6% del peso de la estructura, que es equivalente a multiplicar la masa de la estructura por 0.02-0.06g (g: aceleración de la gravedad: $g = 9.81\text{m/seg}^2$), pero después del terremoto de San Fernando en California el diseño por sismo cambió sustancialmente cuando en la 12ª Edición de las Especificaciones AASHTO 1977 se introdujo el Coeficiente de Respuesta asociado a la aceleración máxima del sitio con valores de 0.09-0.5g. Desde el punto de vista operacional, el Puente Real se clasifica como un puente convencional que no cumple con los requisitos de puentes críticos y esenciales.

En el caso de mantener el Puente Real para uso peatonal indica dicho estudio que la inversión para la rehabilitación estructural para incrementar la carga viva peatonal y resolver el problema de la vulnerabilidad sísmica ronda los US\$234.000,00 también señala que en el caso de mantener dicho puente se requiere la construcción de un nuevo puente vehicular sobre el río Liberia en calle 6°, pero requiere de la autorización del MINAE para la adquisición de los derechos de vía por cuanto esta área es parte del Parque Ecológico lo cual requiere de una ley especial para ello.

d) **Oficio MS-DM-CB-1621-2019 suscrito por el Doctor Daniel Salas Peraza** Ministro de Salud, remite a la Comisión criterio preciso al indicar que tal como lo enuncia el mismo Proyecto de Ley, que el Puente Real se encuentra en estado de deterioro y con problemas estructurales que ponen en peligro la vida humana y se imposibilita su reparación, además se han emitido una serie de Órdenes Sanitarias y siendo el único fin del Ministerio de Salud, la protección de la salud y la seguridad de la vida de las personas, no encuentra ningún tipo de objeción a la propuesta planteada ya que la misma lo que busca es el reemplazo de la totalidad de los componentes del puente Real en Liberia, debido a su gran deterioro, siendo que de permanecer la situación del puente podría poner en peligro la vida humana de muchas personas que transitan por esta zona.

e) **Oficio CICPC-DI-0126-2019** de 2 de abril de 2019 suscrito por el señor Diego Meléndez Dobles hace referencia sobre la no necesidad de la desafectación abordando aspectos sólo de tránsito vehicular no del riesgo hacia para con las personas debido a las condiciones estructurales y sísmicas del puente concluyendo que el Puente Real no es el causante de los problemas de tráfico de Liberia y que su eliminación no solo no solucionaría los problemas actuales de tránsito sino que además pondría en riesgo a las edificaciones del Centro Histórico sin aportar criterios técnicos que respalden esa situación, tal y como se ha venido aclarando deja de lado la protección hacia la vida humana que prevalece sobre todo sobre aspectos de infraestructura vial.

f) **Oficio CICPC-DI-0268-2019** de 14 de agosto de 2019 suscrito por el señor Diego Meléndez Dobles da respuesta al oficio AL-FPUSC-47-OF.RPF 106-2018 en la cual solicita certificación de las condiciones estructurales y de sismicidad conforme revela los Estudio Técnicos elaborados en el tiempo por el Departamento de Puentes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes con el fin de dar entonces apertura del puente y ante un eventual siniestro y quien será el funcionario responsable. Al respecto, señala el señor Meléndez que el propietario del bien inmueble es en este caso la Municipalidad de Liberia por lo que será este ente el responsable ante cualquier eventualidad. Señala adicionalmente que los informes elaborados por el MOPT prevalecen sobre el comportamiento estructural y sísmico del Puente Real.

En ese sentido los estudios técnicos elaborados por el Departamento de Puentes del MOPT y dado que la Comisión Nacional de Emergencias señaló que es este ente técnico el que podría indicar las condiciones estructurales del puente es posible tomar decisiones sobre lo que se debería hacer con el Puente Real, y el Ministerio de Salud también señaló que es necesario en todo momento el resguardo de la vida humana.

Por las razones expuestas, como legislador comprometido no sólo con mi provincia, sino en el resguardo de la vida humana, someto a conocimiento y aprobación de los señores diputados y las señoras diputadas el presente proyecto de ley, con el fin de

brindar un espacio jurídico a la Municipalidad de Liberia a actuar con la celeridad requerida en aras de la protección de la vida humana:

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY DEROGATORIA QUE DECLARA E INCORPORA AL PATRIMONIO
HISTÓRICO-ARQUITECTÓNICO DE COSTA RICA EL PUENTE REAL
DE LIBERIA Y DECLARASE DE INTERÉS PÚBLICO LA CALLE
REAL SITUADA EN EL CANTÓN DE LIBERIA DE LA
PROVINCIA DE GUANACASTE**

ARTÍCULO 1- Deróguese la declaratoria de patrimonio cultural e histórico del Puente Real de Liberia y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta Ley.

Las barandas del actual puente real dado deberán ser incorporadas en la nueva infraestructura del puente real con el fin de conservar el momento histórico de la colocación de puentes de metal en Costa Rica.

ARTÍCULO 2- Se declara de interés cultural la calle 0 conocida como “Calle Real” por lo que se instruye al Ministerio de Cultura y Juventud para que incorpore esta infraestructura dentro del patrimonio cultural e histórico del país pro cuanto la Calle Real su fundación data de 1790 siendo la construcción de esta vía fue hecha a base de tierra y cascajo que consolidó a Liberia como “Ciudad Blanca”, la cual representa la marca de la ciudad.

Rodolfo Rodrigo Peña Flores
Diputado

15 de enero de 2020

NOTAS: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Ordinaria de Gobierno y Administración.

El Departamento de Servicios Parlamentarios ajustó el texto de este proyecto a los requerimientos de estructura.