

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

**DESAFECTACIÓN DEL RÉGIMEN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO Y
ARQUITECTÓNICO DEL PUENTE REAL DE LIBERIA**

**NAYURIBE GUADAMUZ ROSALES
DIPUTADA**

EXPEDIENTE N.º

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

PROYECTO DE LEY

**DESAFECTACIÓN DEL RÉGIMEN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO Y
ARQUITECTÓNICO DEL PUENTE REAL DE LIBERIA**

El Puente Real de Liberia constituye una de las obras de infraestructura que acompañaron el crecimiento y desarrollo de la ciudad de Liberia, provincia de Guanacaste. Su construcción, en el año 1907, representó un avance importante para las comunicaciones terrestres de la época, al permitir el tránsito entre sectores de la población que anteriormente dependían de las condiciones del río Liberia para moverse.

Antes de su construcción, las carretas, los jinetes y los peatones debían atravesar el cauce del río durante los períodos de menor caudal, situación que dificultaba el transporte de mercancías y el desplazamiento de los habitantes, particularmente durante la época lluviosa. La instalación del puente permitió superar estas limitaciones y facilitó el desarrollo de las actividades comerciales y productivas de una ciudad que comenzaba a consolidarse como uno de los principales centros económicos y administrativos de Guanacaste.

La estructura fue construida utilizando acero importado de la empresa American Bridge Company, de Nueva York, mediante sistemas de ingeniería característicos de principios del siglo XX. Durante décadas cumplió una función esencial para la comunicación terrestre de Liberia, convirtiéndose posteriormente en un elemento representativo de su historia y desarrollo urbano.

Su importancia histórica motivó que, mediante Decreto Ejecutivo N.º 36819-C, de 26 de agosto de 2011, publicado en La Gaceta N.º 203 del 24 de octubre de ese mismo año, fuera declarado e incorporado al Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica. La declaratoria reconoció los valores históricos, tecnológicos, urbanos y culturales de la estructura y estableció un régimen especial de protección para garantizar su conservación.

Sin embargo, la situación que enfrenta actualmente el Puente Real es considerablemente distinta de aquella que motivó su construcción y posterior declaratoria patrimonial. Liberia ha experimentado un importante crecimiento urbano,

comercial y poblacional, acompañado de nuevas necesidades de movilidad, seguridad vial y conectividad. La infraestructura que a principios del siglo pasado permitió resolver una dificultad de comunicación enfrenta ahora condiciones de tránsito y exigencias de funcionamiento para las cuales originalmente no fue diseñada.

Esta realidad adquiere especial relevancia al considerar que las dificultades relacionadas con el estado de conservación del puente no son recientes ni surgieron después de su declaratoria patrimonial. Desde años anteriores existían antecedentes técnicos y administrativos que advertían sobre las condiciones de deterioro de la estructura y las limitaciones que podían comprometer su utilización.

En el expediente administrativo N.º 018-2009, el órgano director emitió, en febrero de 2010, una recomendación contraria a la declaratoria patrimonial, tomando en consideración los elementos técnicos relacionados con las condiciones estructurales del inmueble. Posteriormente, mediante resolución N.º 022-10, se acogió aquella recomendación y se ordenó el archivo del expediente.

Con posterioridad se tramitó el expediente administrativo N.º 031-2010, relacionado con la tramitación de la declaratoria patrimonial del Puente Real. Estos antecedentes permiten establecer que, incluso antes de su incorporación al régimen de protección histórico-arquitectónica, existían preocupaciones institucionales sobre su estado de conservación y las condiciones necesarias para garantizar la seguridad de quienes lo utilizaban.

Según el estudio técnico MOPT-02-10-01-2019 el Puente Real posee una longitud aproximada de treinta y dos metros y un ancho de tres metros con ochenta y dos centímetros. Su estructura principal está conformada por elementos metálicos, mientras que su superficie de rodamiento incorpora componentes de madera, características que corresponden a los sistemas constructivos empleados durante la época de su instalación.

Las dimensiones y características de esta infraestructura deben analizarse considerando las condiciones actuales de circulación en Liberia, donde el tránsito vehicular, las necesidades de desplazamiento peatonal y las exigencias de seguridad

son sustancialmente diferentes de las existentes hace más de un siglo. A ello se suman los antecedentes de deterioro y las intervenciones que han debido realizarse para procurar su conservación.

FOTOGRAFÍA N.º 1



Fuente: Comité Cívico por el Libre Tránsito sobre Puente Real, registro fotográfico facilitado para esta iniciativa (12 de octubre 2026).

La problemática estructural del Puente Real ha requerido distintas actuaciones e inversiones públicas destinadas a mantenerlo en condiciones de funcionamiento. Durante el período comprendido entre los años 2012 y 2013 se ejecutaron trabajos de restauración por un monto aproximado de noventa y seis millones de colones, que incluyeron intervenciones en los bastiones, tratamiento de elementos metálicos, sustitución de piezas deterioradas y otras labores de conservación.

Las necesidades de mantenimiento y las limitaciones funcionales del Puente Real fueron identificadas incluso antes de su declaratoria patrimonial. El estudio técnico elaborado en agosto de 2009 por el Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural del Ministerio de Cultura y Juventud documentó el deterioro de componentes de madera y acero, así como condiciones estructurales que requerían atención. Asimismo, recogió antecedentes técnicos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes relacionados con las restricciones de capacidad de carga y las

necesidades de reforzamiento estructural. El propio estudio reconoció que la conservación del inmueble demandaría intervenciones adicionales para mejorar sus condiciones de resistencia y seguridad, circunstancia que adquiere especial relevancia al examinar las restauraciones ejecutadas durante los años posteriores y las dificultades que han persistido en su funcionamiento.¹

Estas obras respondieron a la necesidad de atender el deterioro acumulado durante décadas de utilización. No obstante, las intervenciones realizadas no representaron una solución definitiva a las dificultades que posteriormente continuaron presentándose en la infraestructura.

En el año 2022, la Municipalidad de Liberia promovió una nueva restauración del Puente Real, para la cual se reportó una inversión aproximada de ciento noventa y seis millones de colones. Los trabajos comprendieron reforzamientos estructurales, sustitución de piezas de acero deterioradas, limpieza y tratamiento de componentes metálicos, así como la colocación de una nueva superficie de rodamiento mediante tabloncillos de madera.

Esta segunda intervención representó un esfuerzo económico considerable para la conservación del inmueble. Las inversiones reportadas para ambos períodos suman aproximadamente doscientos noventa y dos millones de colones, sin incluir eventuales gastos adicionales de mantenimiento, inspección y actuaciones administrativas. Esta cifra corresponde a las restauraciones descritas y no constituye, por sí misma, una estimación del costo total de conservación ni de las futuras necesidades de intervención.

A pesar de estas inversiones, el funcionamiento del puente continuó enfrentando dificultades, luego de la restauración de 2022 se esperaba que la estructura estuviera habilitada durante las celebraciones de la Anexión del Partido de Nicoya; sin embargo, su apertura se vio afectada por una orden sanitaria relacionada con condiciones de

¹ Carlos Manuel Zamora Hernández y Verónica Solórzano Rojas, Estudio técnico para la declaratoria del Puente sobre la Calle Real de Liberia (San José, Costa Rica: Ministerio de Cultura y Juventud, Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural, agosto de 2009)

seguridad y contaminación sónica. Finalmente, el paso fue habilitado hasta febrero de 2023.

Lo ocurrido demuestra que las obras ejecutadas no lograron resolver de manera permanente todas las dificultades asociadas con la utilización de la estructura. El problema, por tanto, no se limita a la necesidad de sustituir piezas deterioradas o ejecutar trabajos periódicos de mantenimiento, sino que comprende las condiciones generales de funcionamiento de una infraestructura que ha requerido importantes intervenciones para continuar prestando servicio.

La experiencia acumulada plantea también la necesidad de evaluar el mantenimiento desde una perspectiva de sostenibilidad. Cada intervención debe apreciarse no solo por el costo de ejecución, sino por su capacidad para conservar condiciones de seguridad, garantizar la continuidad del tránsito y reducir la necesidad de nuevas restricciones. En el caso del Puente Real, la reiteración de trabajos de restauración y las dificultades posteriores justifican examinar soluciones de infraestructura de mayor alcance, con base en las valoraciones técnicas que correspondan.

FOTOGRAFÍA N.º 2



Fuente: Comité Cívico por el Libre Tránsito sobre Puente Real, registro fotográfico facilitado para esta iniciativa (12 de octubre 2026).

La situación adquirió nuevamente relevancia durante el año 2026, cuando se reportaron restricciones de circulación relacionadas con la orden sanitaria N.º MS-DRRSCH-DARL-OS-003-2026. Este nuevo antecedente evidencia que, pese a las restauraciones ejecutadas y a los recursos públicos invertidos, persisten circunstancias que afectan la utilización del Puente Real como vía de comunicación.

Las restricciones posteriores a las intervenciones ponen de manifiesto la necesidad de valorar alternativas de infraestructura que ofrezcan mayor estabilidad operativa y respondan a las condiciones actuales de circulación en Liberia.

Durante más de un siglo, el Puente Real ha cumplido una función vinculada con la movilidad de la ciudad. Sin embargo, su ubicación dentro del entorno urbano de Liberia hace que las limitaciones de tránsito no afecten exclusivamente a la estructura, sino también a quienes necesitan desplazarse diariamente entre los distintos sectores comunicados por esta vía.

Las restricciones de circulación obligan a modificar recorridos habituales y trasladan parte del flujo vehicular hacia otras calles de la ciudad. Esta situación puede incrementar los tiempos de desplazamiento, generar una mayor concentración de vehículos en rutas alternas y dificultar las actividades cotidianas de trabajadores, estudiantes, comerciantes y vecinos.

Las consecuencias también deben considerarse en relación con el acceso a servicios públicos, establecimientos comerciales, centros educativos y servicios de atención de emergencias. Una vía de comunicación urbana cumple una función que trasciende el simple paso de vehículos, pues forma parte de las condiciones necesarias para el funcionamiento de la ciudad y el desarrollo de sus actividades económicas y sociales. Esta dimensión social también se recoge en el informe preparado por los ciudadanos liberianos Feliciano Betancourth Corea y Rafael Abarca Contreras para el Comité Cívico por el Libre Tránsito sobre Puente Real, que reúne antecedentes sobre la

infraestructura y plantea la necesidad de una respuesta institucional a los problemas de conectividad de Liberia.²

La relevancia de esta conexión vial también debe examinarse desde su dimensión territorial. El Puente Real comunica los sectores del sur de Liberia con el centro de la ciudad, mientras que la Calle Real ha estado vinculada históricamente con el desarrollo de los barrios Condega, La Victoria, El Peloncito, La Arena, Los Cerros, Santa Lucía, San Miguel, La Carreta, Barrio Alaska, Daniel Oduber y Los Camarenos. Su funcionamiento, por tanto, forma parte de una red de desplazamientos que sirve a las comunidades y a las actividades que se desarrollan en ambos márgenes del río Liberia.

En el entorno de Calle Real se localizan centros educativos públicos y privados. La existencia de estos servicios refuerza la necesidad de valorar la conectividad de la zona no solo desde el tránsito automotor, sino también desde los recorridos de estudiantes y sus familias, la circulación peatonal y las condiciones de acceso seguro. Las restricciones de paso pueden exigir desvíos y recorridos alternativos, cuyos efectos concretos deberán determinarse mediante los estudios de movilidad correspondientes.

Asimismo, la disponibilidad de una conexión funcional entre los sectores de la ciudad resulta relevante para la actividad comercial, el transporte de personas y mercancías y el acceso oportuno de los servicios de emergencia. Una solución permanente debe atender estas necesidades de forma integral, con criterios de seguridad vial, accesibilidad y continuidad del servicio público, evitando que las limitaciones de la estructura existente sigan condicionando la movilidad de la población.

² Feliciano Betancourth Corea y Rafael Abarca Contreras, Desafectación del Puente Real de Liberia del régimen de patrimonio histórico arquitectónico. Declaratoria de interés público para la modernización de la conectividad vial y preservación de la memoria histórica del Puente Real (Comité Cívico por el Libre Tránsito sobre Puente Real, 3 de octubre de 2026).

FOTOGRAFÍA N.º 3



Fuente: Comité Cívico por el Libre Tránsito sobre Puente Real, registro fotográfico facilitado para esta iniciativa (12 de octubre 2026).

La condición de Liberia como centro urbano, comercial e institucional de Guanacaste exige prestar especial atención a las conexiones que articulan sus distintos sectores. En ese contexto, la funcionalidad del Puente Real incide en la capacidad de la red vial para absorber los desplazamientos cotidianos.

La declaratoria patrimonial protege los valores históricos de la estructura, pero no resuelve por sí misma las dificultades de operación de esta conexión urbana. Corresponde, por tanto, examinar conjuntamente el interés en conservar la memoria histórica y las necesidades de seguridad y movilidad de la población.

En ese sentido, la presente iniciativa plantea la necesidad de superar las limitaciones jurídicas derivadas del régimen especial de protección patrimonial, mediante la desafectación del Puente Real de Liberia. La finalidad es permitir que las autoridades competentes puedan desarrollar una solución de infraestructura de mayor alcance, acorde con las necesidades actuales de la población, sin que subsistan las restricciones propias de la declaratoria que actualmente recae sobre el inmueble.

El reconocimiento de la trayectoria histórica del Puente Real es compatible con la búsqueda de una solución vial para Liberia. La propuesta parte de esa doble responsabilidad pública y plantea examinar el régimen jurídico vigente a la luz de los antecedentes técnicos correspondientes.

La desafectación propuesta tampoco debe confundirse con una autorización automática para ejecutar obras o disponer de la estructura sin cumplir los procedimientos correspondientes. Su objeto consiste en modificar la condición jurídica del inmueble, de manera que las decisiones posteriores sobre la infraestructura puedan adoptarse conforme a las competencias institucionales y a las disposiciones legales aplicables.

En materia de patrimonio histórico-arquitectónico, la Sala Constitucional ha establecido criterios específicos sobre la desafectación de los bienes incorporados a este régimen. Mediante voto N.º 3656-2003, de 7 de mayo de 2003, determinó que la desafectación debe realizarse mediante una ley de la República, con estudio técnico y objetivo que permita constatar la pérdida del valor cultural que justificó la declaratoria original.

La Asamblea Legislativa cuenta con un antecedente legislativo específico en esta materia: el expediente N.º 24.186, relativo a la desafectación del régimen de patrimonio histórico-arquitectónico del Puente de Guardia de Liberia, que dio lugar a la Ley N.º 10.464. Este antecedente refleja que las necesidades de conectividad y el aprovechamiento funcional de infraestructura vial pueden motivar una respuesta legislativa, sin que ello implique equiparar las condiciones técnicas o patrimoniales de ambas estructuras.

La exposición de motivos de aquel expediente examinó la importancia de disponer de rutas alternativas, el estado de conservación de los puentes y las intervenciones de mantenimiento y rehabilitación necesarias para asegurar su utilización. Para el Puente Real, la valoración debe partir de sus propios antecedentes: las restauraciones realizadas, las restricciones de circulación y la necesidad de garantizar una conexión urbana segura y continua.

En el caso del Puente Real, la iniciativa se circunscribe a disponer su desafectación y dejar sin efecto el Decreto Ejecutivo N.º 36819-C, de 26 de agosto de 2011, mediante el cual fue incorporado al Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica.

FOTOGRAFÍA N.º 4



Fuente: Comité Cívico por el Libre Tránsito sobre Puente Real, registro fotográfico facilitado para esta iniciativa (12 de octubre 2026).

En definitiva, la iniciativa busca abrir una vía jurídica para atender las necesidades de conectividad y seguridad de Liberia, con observancia de los requisitos técnicos y legales aplicables y sin desconocer la memoria histórica asociada al Puente Real.

Por las razones expuestas, someto a consideración de las señoras diputadas y los señores diputados el siguiente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

**DESAFECTACIÓN DEL RÉGIMEN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO Y
ARQUITECTÓNICO DEL PUENTE REAL DE LIBERIA**

ARTÍCULO 1- Desaféctese el Puente Real, ubicado sobre el río Liberia, en calle Real, distrito de Liberia, cantón de Liberia, provincia de Guanacaste, declarado Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica mediante Decreto Ejecutivo N.º 36819-C, de 26 de agosto de 2011.

ARTÍCULO 2- Declárase sin efecto el Decreto Ejecutivo N.º 36819-C, de 26 de agosto de 2011.

Rige a partir de su publicación.

Nayuribe Guadamuz Rosales

Diputada