

Condición jurídica de las afectaciones viales: Análisis de una potencial expropiación anticipada¹

The roadway affectations legal condition: Analysis of a potential anticipated expropriation

Jorge Reátegui Pilco²

Resumen. En este artículo, el autor analiza las afectaciones viales, estableciendo las principales diferencias con la cesión por caminos y los procedimientos de expropiación promovidos por el Estado. En ese sentido, los procedimientos de desarrollo urbano no representan un obstáculo para la subsecuente iniciación de un procedimiento de expropiación, aún cuando estos se ejecuten en el mediano o largo plazo. Adicionalmente, se aborda la importancia de tomar en cuenta dichas afectaciones viales con miras al ejercicio del derecho de propiedad por parte de los propietarios o poseedores de inmuebles incluidos en dicha afectación

Abstract. *In this article, the author analyzes the roadway affectations, establishing the main differences with the cession for roads and with the expropriation procedures promoted by the State. In this sense, urban development procedures do not represent an obstacle for the subsequent initiation of an expropriation procedure, even though they may be executed in the medium or long term. In addition, the importance of taking into account such road affectations with a view to the exercise of the right of ownership by the owners or possessors of the real estate included in such affectation is also considered.*

Palabras clave. Afectaciones viales, cesión de caminos, procedimientos de desarrollo urbano, expropiación, propiedad.

Keywords. *Roadway affectations, cession for roads, urban development procedures, expropriation, property.*

Sumario: 1. Introducción. 2. ¿Qué son las afectaciones viales? 3. La afectación vial como paso previo al procedimiento expropiatorio. 4. La afectación vial como límite al ejercicio del derecho de propiedad. 5. Conclusiones.

1. Introducción

A medida que el crecimiento demográfico aumenta, lo hace consigo el espacio geográfico en el que las personas desarrollan sus actividades económicas. Las grandes ciudades, los centros urbanos, e incluso las áreas consideradas aún rústicas, se encuentran en constante movimiento, haciendo indispensable la toma de acciones concretas para lograr su desarrollo y crecimiento. En el marco de ello, es importante el rol del Estado y la empresa privada en dotar de la infraestructura necesaria que asegure el crecimiento ordenado

¹ Agradecimiento especial a Vicente Portugal Romani por el apoyo en la elaboración del presente trabajo.

² Abogado por la Pontificia Universidad Católica del Perú, y Magíster en Derecho por la Universidad de Minnesota (Estados Unidos de América). Profesor de Derechos Reales en la Maestría de Derecho Civil de la Escuela de Posgrado de la PUCP. Profesor de Derechos Reales y Derechos de Garantías en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Socio del estudio Hernández & Cía. Abogados

de todos los espacios urbanos en vías de desarrollo. Así, la proyección de calles y avenidas y su implementación paulatina y constante, es uno de los aspectos principales que determinan el desarrollo local. En este punto, es importante notar que las grandes obras de infraestructura (tanto vial como no vial) vienen necesariamente acompañadas de procedimientos de expropiación en los que el Estado debe adquirir de manera consensuada o forzosa (y con el pago del justiprecio correspondiente) las áreas de propiedad privada que se encuentren comprendidas en las áreas sobre las que dicha infraestructura debe ser ejecutada. Queda claro que esta facultad constitucional del Estado, y que configura sin duda una limitación al derecho de propiedad y excepción a la inviolabilidad de la propiedad privada, siempre debe hacerse en función del bien común y por causas de necesidad pública o seguridad nacional. Es en este extremo que analizamos la figura de las llamadas “afectaciones viales” y los efectos jurídicos sobre los inmuebles afectados por aquellas. El presente artículo tiene como propósito realizar una breve explicación del concepto legal de las afectaciones viales, su relación con los procedimientos de expropiación para el desarrollo de infraestructura vial y la problemática concreta asociada a su implementación.

El presente trabajo tiene como objetivo analizar la condición jurídica de las afectaciones viales, su vinculación con otros conceptos técnicos municipales como el “retiro municipal” y cómo esto está relacionado a las limitaciones al derecho de propiedad de cara a un futuro procedimiento expropiatorio. En las siguientes líneas se explicará brevemente los conceptos jurídicos aplicables a las definiciones legales antes citadas, se vinculará con la actuación municipal y se concluirá si existe una real limitación al derecho de propiedad, si la hubiere, por la existencia de una afectación vial. Por último, se dejará claramente establecido sobre si dicha afectación constituye o no, al menos des-

de un punto de vista práctico-formal, el inicio de un procedimiento expropiatorio.

2. Qué son las afectaciones viales?

El término “afectación vial” tiene una definición normativa específica. La Ordenanza 296-MML (la “Ordenanza”), que regula el régimen de constitución y administración de bienes de uso público en la provincia de Lima, establece lo siguiente:

Artículo 2.- Definiciones. - Para los efectos de la presente Ordenanza, entiéndase por:

a) Bienes de uso público: Todos los utilizados por la población para la satisfacción de sus necesidades cotidianas calles, veredas, parques, puentes, carreteras, playas, ríos, entre otros.

b) **Afectación Vial Metropolitana** [el énfasis y subrayado es nuestro]: La determinación del Derecho de Vía aprobado en el Plan de Desarrollo Metropolitano, los Planes Urbanos o Estudios Urbanos a favor de la Municipalidad Metropolitana de Lima.).

Según dicha definición, las afectaciones viales se encuentran determinadas en los planes locales y constituyen, a la larga, bienes de uso público como parte del dominio público del Estado.

En ese sentido, debemos indicar que las afectaciones viales constituyen, a nuestro criterio, una carga legal sobre una extensión determinada de una propiedad y respecto de la cual se proyecta una vía. Esta carga se impone a efectos de reservar una determinada área para la ejecución de una vía futura o del ensanchamiento de una ya existente.

Así, la Norma Técnica G.040, del Reglamento Nacional de Edificaciones; específicamente en las

definiciones de “Retiro” y de “Retiro para ensanche de vías”, de acuerdo a lo siguiente:

Retiro: Distancia que existe entre el límite de propiedad y el límite de edificación que se establece de manera paralela al lindero que le sirve de referencia. El área entre el lindero y el límite de edificación forma parte del área libre que se exige en los parámetros urbanísticos y edificatorios”;

Retiro para ensanche de vías: Distancia que existe entre el límite de propiedad y el límite de edificación **con restricciones de uso debido a la afectación del predio para la ejecución futura de obras para el ensanche de las vías, cuya exigencia debe estar considerada en el Plan de Desarrollo Urbano**, respectivamente.

Para mayor referencia, utilizaremos un gráfico de la citada norma:

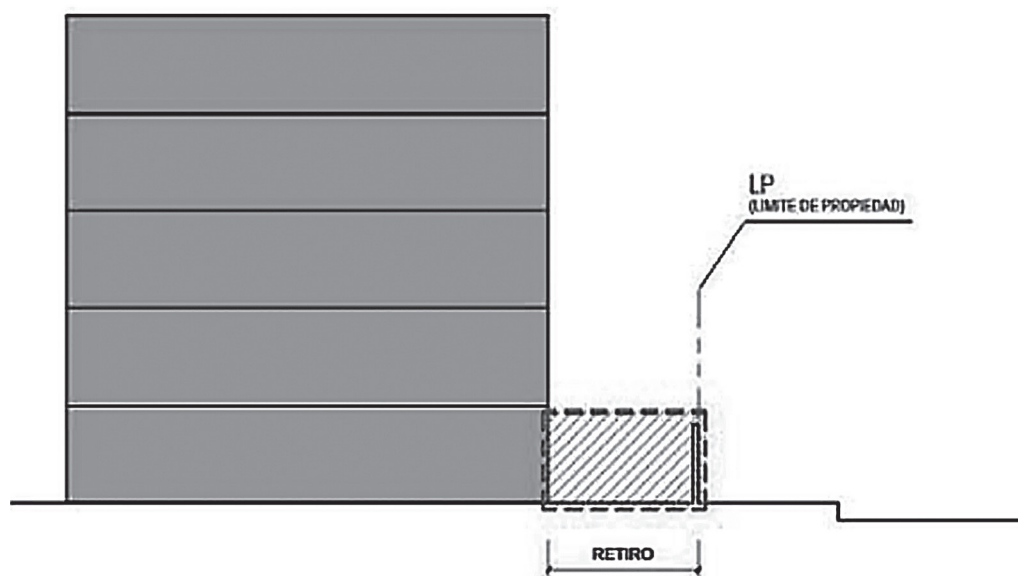
Como advertimos, la definición del retiro para ensanche de vías hace referencia expresa al ensanchamiento futuro de las vías colindantes a la propiedad

y, asimismo, a un futuro procedimiento expropiatorio. Al respecto, debemos entender como vías a las extensiones de uso público, libre e irrestricto que conforman el sistema vial primario de las ciudades, cuyas características se definen en los planes de desarrollo urbano (PDU) de las mismas. Estas son: (i) vías expresas; (ii) vías arteriales; y (iii) vías colectoras³; y se planifican y ejecutan a lo largo de todas las ciudades conforme a los procedimientos de habilitación urbana que se vayan desarrollando.

Es pertinente hacer una distinción entre el retiro para futuro ensanchamiento de la vía, de las denominadas “cesiones para vías”. La cesión para vías está definida por la Norma G.040 del RNE como:

Área de terreno rústico destinado a vías que es **cedida a título gratuito** por el propietario de un terreno rústico **como consecuencia del proceso de habilitación urbana** [énfasis agregado].

Dicha definición comprende a la cesión de vías como parte de un procedimiento de habilitación urbana que se otorga a título gratuito en favor del



(imagen obtenida de la Norma G.040 del RNE – Definiciones)

3 Norma técnica GH.050 – Componentes de Diseño Urbano del Reglamento Nacional de Edificaciones.

Estado. Es decir, la cesión para vías no recae sobre aquellos predios urbanos que ya pasaron por un procedimiento formal de habilitación urbana y que, como consecuencia de ello, no serán considerados más como predios rústicos. Sin embargo, son justamente los predios urbanos aquellos que, en su mayoría, cuentan con afectaciones viales, básicamente por estar recogidos en los planes urbanos de los gobiernos locales.

En efecto, la Ordenanza señala que las afectaciones a los distintos usos públicos se establecen por Ley, ordenanza que apruebe los planes urbanos o acto administrativo y en cuyo caso necesariamente deberá individualizarse dicha afectación⁴.

Si entendiéramos una afectación vial como una cesión para vías, ¿ello implicaría que las afectaciones viales que recaen sobre predios urbanos no podrán efectuarse a futuro, justamente por haber cedido ya una parte del predio para vías en el marco de un procedimiento de habilitación urbana concluido? La respuesta es no. Si se entendiera a tales afectaciones como una “cesión para vías”, la ejecución de dicha afectación no podría darse en la medida que el momento para hacerla efectiva (la habilitación urbana) ya habría concluido. Recordemos que el sentido de la existencia de la afectación vial es justamente garantizar la continuidad del crecimiento de las ciudades. Si se limitara dicha afectación únicamente a la oportunidad de ceder vías en el marco de una habilitación urbana, se estaría negando la posibilidad de fomentar el crecimiento futuro de la ciudad y, por ende, se crearía una traba considerable para el desarrollo urbano.

Queda claro entonces que las afectaciones viales no son asimilables al concepto de cesión para vías, por lo que el hecho de que algún inmueble ya haya pasado por un procedimiento de habilitación urbana no elimina la posibilidad de que tales

afectaciones se efectúen en el futuro. Así, las posibles afectaciones a los predios de propiedad privada para la ejecución de vías no es algo propio de los procesos de habilitación urbana, sino más bien algo que puede darse al margen de ellos (creemos, sin embargo, que el momento idóneo para que el propietario tome conocimiento de la afectación existente sería en la etapa previa a la habilitación urbana, para que de este modo pueda reservar las áreas afectadas tal como lo dispone el RNE).

Ahora bien, la manera de ejecutar tales afectaciones supondrá una posterior adquisición de parte del Estado de las áreas afectadas, lo cual tendría que darse a través de una negociación directa con transferencia de propiedad o como parte de un procedimiento expropiatorio con las garantías que la Constitución Política reconoce, dentro de las cuales se encuentra el pago del correspondiente justiprecio, en atención a una causa de necesidad pública, declarada por Ley. En ese sentido, consideramos que la ejecución de una vía (sea una vía nueva o la ampliación de una existente) sí se sostiene dentro del concepto de necesidad pública. Y es que esta última, precisamente, está orientada a beneficiar al colectivo, mediante la ejecución de una obra de infraestructura vial.

3. La afectación vial como paso previo al procedimiento expropiatorio

Existe una relación intrínseca entre la afectación vial y la figura de la expropiación. De acuerdo a la Ordenanza:

En el caso de proyectos viales, intercambios viales y vías públicas, las afectaciones de propiedades privadas podrán tener una duración de 15 años, pudiendo ser éstas renovadas a condición que se aprueben en los respectivos planes urbanos. Las afectaciones con fines de

⁴ Artículo 15 de la Ordenanza.

protección ambiental u otras obras públicas de interés metropolitano tendrán una duración igual a las de las vías públicas.⁵

Asimismo, la misma norma establece que “las afectaciones de predios o inmuebles conllevan la obligación y responsabilidad de programación y ejecución de los respectivos proyectos por las entidades y/o organismos competentes en la materia y, en su caso, las empresas concesionarias correspondientes”⁶.

Esto quiere decir que la vigencia de las afectaciones viales puede depender muchas veces de la aprobación de los planes urbanos (o su renovación) a cargo de las municipalidades provinciales. Si bien hay una obligación de ejecutar las obras de infraestructura vial en tanto se mantenga la afectación, en la práctica existen afectaciones, sólo en Lima, que datan de más de 50 años. Sin embargo, en tanto se prevea la ejecución de las obras de infraestructura vial, aplicará lo regulado en el Decreto Legislativo N° 1192 y su Texto Único Ordenado, aprobado por Decreto Supremo N° 015-2020-VIVIENDA, que aprueba la Ley Marco de Adquisición y Expropiación de inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del Estado, liberación de Interferencias y dicta otras medidas para la ejecución de obras de infraestructura.

El procedimiento expropiatorio está orientado en base a los principios de: (i) armonización de intereses; (ii) celeridad y eficacia; y (iii) transparencia. Estos principios se encuentran definidos en la norma conforme al siguiente detalle:

Son principios orientadores del presente Decreto Legislativo:

Armonización de intereses: En el desarrollo de los procesos regulados en el presente Decreto Legislativo, las entidades públicas deberán armonizar los intereses del Estado que requieren procesos ágiles y expeditivos para desarrollar las Obras de Infraestructura necesarias para el desarrollo del país con los derechos de los Sujetos Pasivos.

Celeridad y eficacia: Quienes participan en los procesos regulados en el presente Decreto Legislativo deben ajustar su actuación a fin de lograr la obtención oportuna de los inmuebles, evitando actuaciones que constituyan meros formalismos, sin que ello releve a las autoridades del respeto al debido proceso o vulnere el ordenamiento jurídico.

Transparencia: Toda la información que se utilice para los procesos regulados en el presente Decreto Legislativo deberá ser de conocimiento ciudadano, bajo el principio de publicidad establecido en el artículo 3 del Texto Único Ordenado de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2003-PCM o norma que lo sustituya.

Asimismo, la expropiación es definida como:

La transferencia forzosa del derecho de propiedad privada sustentada en causa de seguridad nacional o necesidad pública, autorizada únicamente por ley expresa del Congreso de la República a favor del Estado, a iniciativa del Gobierno Nacional, Gobiernos Regionales o Gobiernos Locales y previo pago en efectivo de la indemnización justipreciada que incluya compensación por el eventual perjuicio, conforme al artículo 70 de la Constitución

5 Artículo 21.

6 Artículo 22.

Política del Perú y las reglas establecidas en el Decreto Legislativo N° 1192.⁷

En adición, la citada norma contiene una descripción más específica en su numeral 24.2, que establece que:

La expropiación consiste en la transferencia forzosa del derecho de propiedad privada, autorizada únicamente por ley en favor del Estado, a iniciativa del Poder Ejecutivo, Gobiernos Regionales o Gobiernos Locales, **de inmuebles que se requieren para la ejecución de Obras de Infraestructura** [énfasis agregado] o por otras razones de necesidad pública o seguridad nacional declaradas por ley; y previo pago de la indemnización justipreciada que incluye compensación por el eventual perjuicio al Sujeto Pasivo.

Entiéndase a sujeto pasivo (en adelante, “Sujeto Pasivo”) como el propietario o poseedor del predio sujeto al procedimiento expropiatorio.

En todos los procedimientos expropiatorios, debe previamente expedirse una ley autoritativa, emitida por el Congreso, en la que se señale la razón de necesidad pública o seguridad nacional que justifique dicha expropiación. Ahora bien, la manera en que se inicia operativamente el procedimiento de expropiación, previa identificación de los inmuebles a adquirir, se da: (i) transcurridos quince (15) días hábiles tras el rechazo de una oferta de adquisición que el Estado le extiende al Sujeto Pasivo a través de una carta oferta en base a la tasación comercial realizada al predio materia de expropiación, ofreciendo un monto adicional equivalente al 20% de dicho valor comercial; o (ii) al vencimiento del plazo de diez (10) días hábiles sin que el Sujeto Pasivo haya aceptado la carta oferta remitida por el Estado.

Una vez verificada cualquiera de las situaciones arriba indicadas, el Estado emitirá una norma que apruebe la ejecución de la expropiación, sea a través de la Resolución Ministerial; Acuerdo de Concejo Regional en el caso de Gobiernos Regionales; o mediante Acuerdo de Concejo en caso de los Gobiernos Locales. Dicha norma debe contener la identificación del Estado (o sujeto activo que conduce la expropiación); del Sujeto Pasivo; la identificación precisa del predio; la aprobación del valor de tasación; la orden de la inscripción del bien inmueble a favor del Estado; y la orden de notificar al Sujeto Pasivo de la expropiación en curso.

Ahora bien, cada una de las etapas del procedimiento de expropiación antes señaladas nos permitirá establecer la relación de este procedimiento con el nacimiento previo de las afectaciones viales. Es necesario entonces, hacer referencia a uno de los principales requisitos de la expropiación; es decir, a la expedición de una ley autoritativa emitida por el Congreso de la República. Qué duda cabe que la norma no da lugar a interpretación cuando hace referencia al instrumento legal que da origen a la expropiación. Sin embargo, consideramos que el procedimiento expropiatorio podría (al menos en la práctica) iniciar incluso mucho antes de la emisión de la Ley autoritativa de la expropiación; esto es, con el acto mismo de afectación vial, aunque este no forme parte de aquel.

Así, no debe entenderse que la sola existencia de una afectación vial, acreditada como tal en los respectivos planes locales de las Municipalidades Provinciales, constituye un inicio formal de un futuro procedimiento expropiatorio. En cambio, dada la imposición de la carga que esta genera, lo que se crea es una estimación cierta de un hecho futuro que, mientras siga vigente, concluirá

⁷ Numeral 4.5, artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1192.

predeciblemente en una pérdida de la propiedad privada.

4. La afectación vial como límite al ejercicio del derecho de propiedad

Lo indicado en el punto 3 precedente no es otra cosa que una restricción legal al ejercicio del derecho de propiedad, tal y como lo establece el artículo 925 del Código Civil peruano⁸. Dicha restricción se mantendrá como tal durante un tiempo determinado hasta que el Estado decida, producto de la necesidad del crecimiento de la ciudad, iniciar el procedimiento de negociación directa o, en el extremo, el procedimiento expropiatorio en los términos descritos anteriormente. La existencia de una norma que impone la afectación vial no implica la anticipación fáctica de una expropiación, pero sí genera restricciones legales cuyo objetivo es sentar predictibilidad de una futura pérdida de la propiedad. Estas restricciones, si bien no necesariamente cuentan, en todos los ca-

sos, con inscripción registral que genere oponibilidad frente a terceros, sí son perfectamente conocibles a través de la tramitación de los certificados de zonificación y vías que otorgan las municipalidades provinciales. Sobre este último punto, consideramos que es un deber de diligencia estándar contar con dicho documento, sea que lo solicite el propietario de los predios afectados, o como parte fundamental en un estudio de títulos de cara a adquirir derechos de propiedad o posesión sobre inmuebles. A modo de ejemplo, presentamos la referencia de aquello que expresamente señala un

certificado de zonificación y vías sobre afectaciones viales:

Es importante tener en cuenta que, para el caso en concreto, nos estamos refiriendo exclusivamente a la relación afectación-expropiación en función del desarrollo de obras de infraestructura vial. No existe pues, a nuestro entender, algún tipo de afectación o “reserva” para

el desarrollo de obras de infraestructura no vial. A modo de ejemplo, recurriremos a la doctrina comparada para diferenciar la afectación de la vía de una posterior expropiación. Según Busta-



8 Ver también artículo 25 de la Ordenanza: El Derecho de Vía, por necesidad pública, limita el uso de los inmuebles afectados a la ejecución de la respectiva obra de infraestructura vial. Las áreas que forman parte del Derecho de Vía son de uso público irrestricto.

mante Navarro y Gómez Rojas: “la reserva vial no se genera exclusivamente para afectar los predios que se van a adquirir. Como se aprecia en la redacción, los predios pueden ser reservados y no afectados, para posteriormente ser adquiridos” (Bustamante y Gómez, 2012, p. 61). Claramente, la diferencia de términos (debido a la legislación colombiana sobre la cual produce su trabajo) nos indica que existe también una reserva previa a una afectación, pero que ésta última requiere de la existencia de la primera. Al respecto indica: “el procedimiento para la adquisición no exige que los predios requeridos para la obra sean afectados previamente, pero sí que sean reservados, pues esta última delimita el área de intervención general del proyecto vial. Así las cosas, la reserva vial no tiene los mismos efectos que la afectación, como equivocadamente ha entendido la opinión pública” (Bustamante y Gómez, 2012, p. 61).

Por otro lado, el hecho de que la afectación vial constituya una restricción legal al ejercicio del derecho de propiedad no limita totalmente la facultad de ejercer actos posesorios y/o propios del derecho de propiedad sobre la extensión afectada. Tanto es así que la Norma Técnica A.010. - Condiciones Generales de Diseño del Reglamento Nacional de Edificaciones dispone en su artículo 11° que los retiros frontales (recordemos las definiciones contenidas en la sección 2 del presente artículo) pueden ser empleados para lo siguiente:

- a) La construcción de gradas para subir o bajar, como máximo 1.50 m del nivel de vereda.
- b) La construcción de cisternas para agua y sus respectivos cuartos de bombas.
- c) La construcción de casetas de guardianía y su respectivo baño.
- d) Estacionamientos vehiculares con techos ligeros o sin techar.

- e) Estacionamientos en semisótano, cuyo nivel superior del techo no sobrepase 1.50 m por encima del nivel de la vereda frente al lote.
- f) Cercos delanteros opacos.
- g) Muretes para medidores de energía eléctrica.
- h) Reguladores y medidores de gas natural y GLP.
- i) Almacenamiento enterrado de GLP y líquidos combustibles.
- j) Dispositivos de descarga (tomas de piso) y retorno (GLP. Líquidos combustibles).
- k) Techos de protección para el acceso de personas.
- l) Escaleras de protección para el acceso de personas.
- m) Escaleras abiertas a pisos superiores independientes, cuando estos constituyan ampliaciones de la edificación original.
- n) Piscinas.
- o) Sub-estaciones eléctricas y ventilación de las mismas.
- p) Instalaciones de equipos y accesorios contra incendio.
- q) Descargas a nivel de piso de los sistemas de ventilación de humos en caso de incendio.
- r) Otros debidamente sustentados por el proyectista.

Finalmente, es importante tener en cuenta que la existencia de la afectación vial para el ensanche de vía no deja de ser una carga orientada a una futura pérdida del derecho de propiedad vía una expro-

piación; y que, dada su condición de retiro para tal fin, solo podrán realizarse las obras antes citadas sobre la extensión afectada. La obtención de cualquier autorización y/o licencia de edificación en contravención a lo antes indicado acarrearía un vicio de nulidad del referido acto. Esto concuerda con lo también indicado por Bustamante Navarro: “Así las cosas, debemos concluir que, a diferencia de las afectaciones, la delimitación de las zonas de reserva por sí sola, no limita o impide la obtención de las licencias de urbanismo y construcción” (Bustamante y Gómez, 2012, p. 62).

5. Conclusiones

El término “afectación vial” se entiende como una carga legal sobre una extensión determinada de una propiedad y respecto de la cual se proyecta una vía. Esta carga se impone a efectos de reservar una determinada área para la ejecución de una vía futura o del ensanchamiento de una ya existente. Esta definición encuentra concordancia con las definiciones señaladas tanto en la Ordenanza como en el RNE.

Las afectaciones viales no se corresponden con la cesión para vías, por lo que el hecho de que algún predio haya pasado por un procedimiento de habilitación urbana no elimina la posibilidad de que tales afectaciones se ejecuten en el futuro. Así, las posibles afectaciones a los predios privados producto de la ejecución de vías (nuevas, ampliaciones o ensanchamientos), no es algo propio de los procesos de habilitación urbana, sino más bien algo que puede darse al margen de ellos.

La sola existencia de una afectación vial, acreditada como tal en los respectivos planes locales aprobados por las Municipalidades Provinciales, no constituye un inicio formal (al menos como instrumento normativo) de un procedimiento expropiatorio. Dada la imposición de la carga que

esta genera, lo que se crea más bien es una estimación cierta de un hecho que concluirá, predeciblemente, en una pérdida de la propiedad privada.

La afectación vial no es otra cosa que una restricción legal al ejercicio del derecho de propiedad, tal y como lo establece el artículo 925 del Código Civil Peruano. Dicha restricción se mantendrá como tal hasta que el Estado decida, producto de la necesidad del crecimiento de la ciudad, iniciar el procedimiento de negociación directa o, en el extremo, el procedimiento expropiatorio en los términos descritos en este artículo.

i bien la afectación vial se publicita a través de un certificado de zonificación y vías, consideramos un deber de diligencia estándar contar con dicho documento, sea que lo solicite el propietario de los predios afectados, o como parte fundamental en un estudio de títulos de cara a adquirir derechos de propiedad o posesión sobre inmuebles.

El hecho de que una afectación vial para el ensanche de la vía constituya una restricción legal al ejercicio del derecho de propiedad no limita totalmente la facultad de ejercer actos posesorios y/o propios del derecho de propiedad sobre la extensión afectada. Sin embargo, no deja de ser una carga orientada a una futura pérdida del derecho de propiedad vía una expropiación; y que, dada su condición de retiro para tal fin, sólo podrán realizarse las obras antes citadas sobre la extensión afectada.

Bibliografía

Bustamante Navarro, C. y Gómez Rojas, O. (2012). Implicaciones de las figuras de reserva y afectación en el marco de la consolidación del subsistema vial como elemento integrante del Sistema de Movilidad en la ciudad de Bogotá. [Trabajo para optar

por la especialización en Derecho Urbanístico]. Pontificia Universidad Javeriana.

Decreto Legislativo N° 295 de 1984. Código Civil. 24 de julio de 1984.

Decreto Legislativo N° 1192 de 2015. Decreto Legislativo que aprueba la Ley Marco de Adquisición y Expropiación de inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del Estado, liberación de interferencias y dicta otras medidas para la ejecución de obras de infraestructuras. 23 de agosto de 2015.

Decreto Supremo 016-2006-VIVIENDA de 2006. Reglamento Nacional de Edificaciones. 23 de mayo de 2006.

Decreto Supremo 015-2020-VIVIENDA de 2020. Decreto que aprueba el Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1192.

Ordenanza N° 296-MML. Ordenanza que regula el régimen de constitución y administración de bienes de uso público en la provincia de Lima. 23 de diciembre de 2000.

Resolución Ministerial N° 029-2021 de 2021. Modificación de la Norma Técnica G.040, Definiciones del Reglamento Nacional de Edificaciones. 29 de enero de 2021.

Resolución Ministerial N° 191-2021 de 2021. Norma Técnica A.010 - Condiciones Generales de Diseño del Reglamento Nacional de Edificaciones. 8 de julio de 2021