

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTENOR ORREGO
ESCUELA DE POSTGRADO



**Conservación vial para su recuperación, evaluación y
uso del derecho de vía de la carretera Huarmey –
Aija – Recuay del km 000+000 AL km 041+00.**

Mechanism for the identification, recovery, preservation and its conditions of use of the right of way of the highway Huarmey – Aija – Recuay del km 000+000 – km 041+00.

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRO EN TRANSPORTES Y CONSERVACION VIAL**

AUTOR:

Bach. GONZALO EDUARDO FRANCE CERNA

ASESOR:

Dr. DIOMEDES MARCOS MARTIN OYOLA ZAPATA

TRUJILLO - PERÚ
2016

DEDICATORIA

A la memoria de mi padre, por haberme
Apoyado en mis estudios superiores y seguir
Por el camino del bien, superación y honestidad
Gracias por protegerme cuidarme y guiarme desde
Tu eterno descanso.

A mi madre y hermanos por haberme
Apoyado en todo momento con su comprensión
Y preocupación, dándome fortaleza para seguir
Por la senda de la superación y ver
Cristalizado mis estudios de maestría.

Dedico esta modesta tesis a mis amigas y
Colegas Flor y Giovana por su valioso apoyo
Para la realización y terminación de este trabajo,
Rogando siempre al divino les de salud y
Derramen sus bendiciones por siempre.

AGRADECIMIENTOS

A Dios, por darme salud, guiarme y encaminarme en este proyecto, el cual ejecuté para obtener el Grado de Magister en Transportes y Conservación Vial.

Al Ms. Diomedes Marcos Martin Oyola Zapata, por brindarme su tiempo, paciencia y comprensión siendo mi asesor durante todo el proceso de elaboración para poder culminar y presentar esta tesis para optar el Grado de Magister en Transportes y Conservación Vial.

Permítame resaltar su calidad profesional y humana.

RESUMEN

En la presente tesis se determinan los mecanismos para identificar, recuperar y preservar el Derecho de Vía, así como sus condiciones de Uso de propiedad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms; con el fin de evitar las futuras invasiones, empleándose para ello el método de la entrevista con los posesionarios, propietarios y funcionarios públicos de las entidades involucradas con las invasiones, considerándose una muestra significativa de 06 predios (viviendas) y 06 interferencias de servicios públicos (postes de energía eléctrica), por ser un peligro de alto riesgo para los usuarios de la vía, procediéndose a la toma de medidas de los predios e interferencias que se encuentra dentro de la faja de dominio de la carretera, obteniéndose como resultado el empadronamiento de los predios mediante un registro de fichas de identificación en donde el 67% son posesionarios y el 33% son propietarios, las cuales facilitarían al estado para proceder con el saneamiento físico legal a fin de recuperar las áreas invadidas para luego proceder a preservarlo mediante labores de conservación vial.

PALABRAS CLAVES: Invasión, Franja, Conservación, Derecho, Uso

ABSTRACT

in this thesis the mechanisms to identify, retrieve and preserve the right of way, and the conditions of use of property of the Ministry of Transport and Communications in the Huarmey – Aija – Recuay determined; in order to prevent future invasions, using for this the method of the interview with the landholders, owners and officials of the entities involved with the invasions, considering a significant sample of 06 properties (houses) and 06 utility interference (power poles), as a high-risk hazard for road users, proceeding to take measures and survey of the premises and interference that is within the domain strip of the road, resulting in the registration of land registry records by ID where landholders are 67% and 33% are owners, which would facilitate the state to proceed with the legal physical healing to recover invaded areas and then proceeded to preserve by road maintenance work.

KEY WORDS: Invasion, Gaza, Conservation, Law, Use

ÍNDICE

DEDICATORIA	<i>i</i>
AGRADECIMIENTOS	<i>ii</i>
RESUMEN.....	<i>iii</i>
ABSTRACT.....	<i>iv</i>
INDICE DE FIGURAS.....	vii
INDICE DE TABLAS	ix
I. INTRODUCCIÓN.....	1
1. Formulación del Problema.....	5
2. Hipótesis de Investigación.....	5
3. Objetivos de Investigación.....	5
4.1 Objetivo General.....	5
4.1 Objetivo Especifico	5
II. DISEÑO METODOLÓGICO	6
1. Material de Estudio	6
1.1 Tipo de investigación	6
1.2 Área de estudio	6
1.3 Definición de la Población Muestral.....	9
2. Metodos Procedimiento e Instrumentos de recolección de datos	31
2.1 Método	31
2.2 Descripción del Procedimiento	32
2.3 Instrumento de recoleccion de datos	35
3. Variables	35
4. Análisis estadístico de la información	36
III. RESULTADOS	39
IV. DISCUSIÓN	48
V. CONCLUSIONES	49

VI. RECOMENDACIONES	50
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	51
ANEXOS	53

INDICE DE FIGURAS

Figura 01. Franja de Derecho de Vía y la Propiedad Restringida.....	1.
Figura 02. Invasión al Derecho de Vía de Viviendas e Instalación de Interferencias Postes Energía Eléctrica.....	2.
Figura 03. Invasión al Derecho de Vía con la Instalación de Servicios Básicos	3.
Figura 04. Plano de Ubicación donde se desarrolla el proyecto	7.
Figura 05. Sección Transversal de una Carretera de 02 carriles a media ladera y partes que conforman el Derecho de Vía	16.
Figura 06. Demarcación y Señalización del Derecho de Vía en proximidad de centros poblados.....	19.
Figura 07. Demarcación y Señalización del Derecho de Vía en zonas rurales.....	20.
Figura 08. Modelo Señal Informativa	21.
Figura 09. Modelo Murete	22.
Figura 2-10. Diagrama de Barras de los predios Rural y Urbano.....	37.
Figura 2-11. Diagrama de Barras de los predios en Posesión y Propietario	37.
Figura 2-12. Diagrama de Barras de las Postes de Madera y Concreto.....	38.
Figura 2-13. Diagrama de Barras de los Postes de Baja y Media Tensión	38.
Figura 3-14. Ficha de Identificación de Predios en el Derecho de Vía Km. 794+324 – Km. 794`364	41.

Figura 3-15. Diagrama de Barras de los predios Rural y Urbano	42.
Figura 3-16. Diagrama de Barras de los predios en Posesión y Propietario	42.
Figura 3-17. Vista Fotográfica inicial de Vivienda Urbana Km. 794+297.....	43.
Figura 3-18. Vista Fotográfica final de Vivienda Urbana Km. 794+358	44.
Figura 3-19. Vista Fotográfica de Poste Eléctrico Km. 783+977	45.
Figura 3-20. Diagrama de Barras de las Postes de Madera y Concreto	45.
Figura 3-21. Diagrama de Barras de las Postes de Baja y Media Tensión.	46.

INDICE DE TABLAS

1-1. Anchos mínimos del Derecho de Vía para Carreteras de la Red Vial Nacional.....	8.
1-2. Anchos mínimos absolutos del Derecho de Vía, para Carreteras de Bajo Volumen de Transito.....	9.
1I-3. Tramos y Progresivas del corredor vial Puente Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms..30.
1I-4. Tramos y Progresivas de los predios afectados por el Derecho de Vía.....	39.
1I-5. Tramos y Progresivas de las interferencias de obras básicas afectados por el Derecho de Vía	40.

I. INTRODUCCIÓN

El Derecho de Vía se constituye como un derecho a favor del Estado, con la obra de infraestructura vial de transporte público. Asimismo, el Derecho de Vía, se configura como un bien destinado al servicio público, por tanto forma parte del dominio público del Estado, compartiendo las características de inalienable, imprescriptible e inembargable, establecido en el art 35° del (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2008).



Figura N° 01: franja de Derecho de Vía y la Propiedad Restringida.

El problema muy frecuente al construir, mejorar o rehabilitar una carretera; o construir una variante, es que las áreas de terrenos que corresponden al Derecho de Vía se encuentran ocupados por pobladores de la zona, por comerciantes o invadidos por elementos y dispositivos no relacionados con el tránsito o la infraestructura vial, lo que constituye un problema para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ya que esto no solamente afecta la viabilidad de las obras de infraestructura vial, sino que también la

operación del tránsito, la seguridad vial y la vida de los ocupantes del Derecho de Vía, por los riesgos que corre con esta ocupación ilegal.

En la carretera en mención existen invasiones en el Derecho de Vía, las mismas que algunos cuentan con título de propiedad y en otros son posesionarios; así mismo también existe instalación de postes de energía eléctrica, redes de agua y desagüe y entre otros, generándose un problema para el estado, ya que a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, tendrá que realizar los procedimientos técnicos y administrativos necesarios para liberar las áreas invadidas mediante trato directo y/o expropiación significando para ello hacer un resarcimiento económico a los propietarios y/o posesionarios de las áreas requeridas para el Derecho de Vía.



Figura N° 02: Invasión al Derecho de Vía de Viviendas e Instalación de Interferencias Postes Energía Eléctrica.



Figura N° 03: Invasión al Derecho de Vía con la Instalación de Servicios Básicos

El Estado a través de las diversas instancias del ejecutivo, entre ellas el sector transportes, en coordinación con las autoridades locales y regionales, conforme a sus competencias, es el encargado de aplicar todas las medidas preventivas, de conservación y protección del Derecho de Vía, siendo una de estas medidas la inscripción del área que conforma el Derecho de Vía a favor del Estado – Sector Transportes, el mismo que resulta de suma importancia por cuanto, el Derecho de Vía está estrechamente vinculado con la obra de infraestructura de transporte, por tanto, estos terrenos requieren de los estudios y análisis de la situación física y legal de cada uno de aquellos ubicados dentro de la faja de dominio e influencia del Derecho de Vía; establecidas en los art 33° y art 34° del (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2008)

Si bien corresponde al Sector Transporte y Comunicaciones las competencias y facultades con relación a la identificación, recuperación, preservación y sus condiciones de uso del Derecho de Vía, sin embargo irrumpen en este campo otros sectores del Estado, en virtud de los diversos servicios que prestan y que constituyen soporte accesorio o secundario.

En tal sentido se propone buscar los mecanismos para evitar futuras invasiones en el Derecho de Vía, para lo cual se empleara metodologías para identificar, recuperar, preservar y sus condiciones de uso, del Derecho de Vía, para que en el momento en que se decida ejecutar la ampliación de la carretera en mención, esta se encuentre libre de invasión la faja del Derecho de Vía.

1. Formulación del Problema

¿Cuáles son los mecanismos para la Identificación, Recuperación, Preservación y sus Condiciones de Uso del Derecho de Vía en la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms?

2. Hipótesis de Investigación

Con la identificación de los procedimientos y mecanismos se podrán realizar la Identificación, Recuperación, Preservación y sus Condiciones de Uso de la Vía, que permita evitar la invasión del Derecho de Vía de la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms.

3. Objetivos de Investigación

3.1. Objetivo General

Elaborar los mecanismos para la identificación, recuperación, preservación y sus Condiciones de Uso del Derecho de Vía la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms en el Derecho de Vía para ejercer las ampliaciones y/o mejoramiento de la carretera existente.

3.2. Objetivos Específicos

- Identificar los predios afectados por la franja de Derecho de Vía de la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms.
- Proponer un mecanismo para la Recuperación y Preservación del Derecho de Vía, Así como de su Custodia de la carretera en mención.

- Evaluar las Condiciones para el Uso del Derecho de Vida, ante una Invasión sin la debida autorización.

II. DISEÑO METODOLOGICO

1. Material de Estudio

Las invasiones de (06) seis predios (Viviendas) y la instalación de (06) seis Interferencias de Obras Básicas de Servicios Públicos (Postes de Energía Eléctrica, redes de agua y desagüe) dentro del Derecho de Vía, Huarmey – Aija – Recuay; comprendido entre las progresivas Km. 000+000 – Km. 041+000

1.1. Tipo de Investigación

La investigación realizada en la presente tesis es descriptiva en forma longitudinal a lo largo de la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms

1.2. Área de Estudio

El área en estudio es el área de Derecho de Vía de la carretera Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms

Esta carretera forma parte de la vía de penetración a la sierra este de Ancash y se desarrolla dentro del departamento de Ancash, iniciando en la provincia de Huarmey y termina en la provincia de Recuay, esta carretera pertenece a una carretera de segundo orden, en los que se describen los centros poblados más significativas: la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms; de acuerdo a lo establecido en (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2013).

Tabla N° 03: Tramos y Progresivas de la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms.

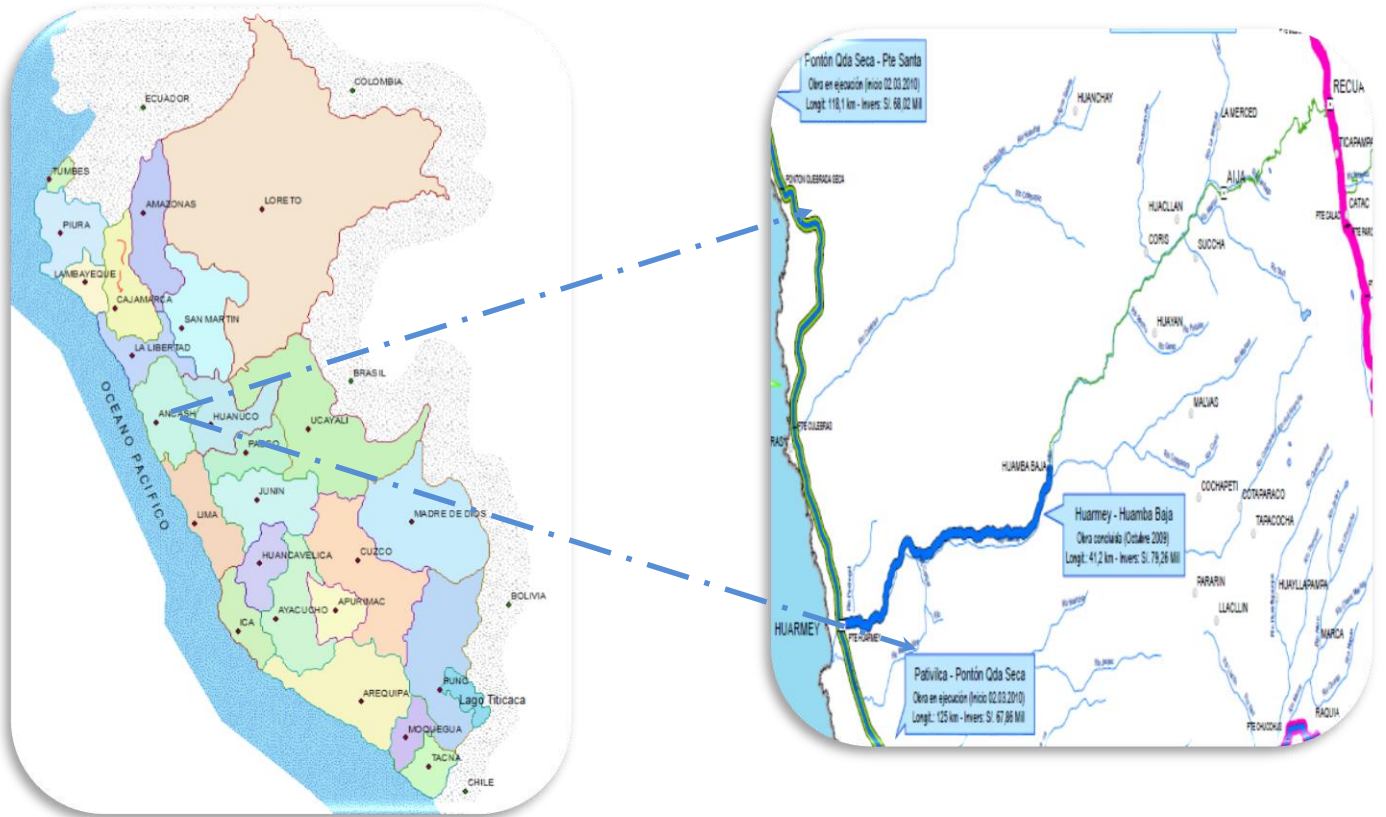


Figura N° 04: Plano de Ubicación donde se desarrolla el proyecto

Fuente: (PROVIAS NACIONAL Programa de Gestión Vial - 2014).

Altitud

- Siendo su puntos más bajo a 5 msnm. En la provincia de Huarmey del departamento de Ancash y su punto más alto a 4,188 msnm. en el sector de la laguna de Aija perteneciente a la Comunidad de Huaraz del Departamento de Ancash.
- En la región Ancash, la vía en estudio discurre por la región natural de sierra andina, que presenta a partir de los 2,000 msnm.

Clima.

- El clima de Ancash es variado, en las cotas más bajas y occidentales, el clima es desértico, con lluvias muy escasas y mal distribuidas, que se incrementan a medida que se avanza en altitud.
- En las partes altas el clima es frígido, llegando en alguna época a la congelación del agua.

1.3. Definición de la Poblacion Muestral

1.3.1. Población:

La población se desarrolla en el Departamentos de Ancash, en la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms; la carretera está comprendido entre las progresivas Km. 000+000 - Km. 041+000, las mismas que forman parte de la carretera de penetración a la sierra de Ancash, que en la actualidad es administrada por el gobierno regional de Ancash, Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Provias Nacionales.

Se han identificado mediante la observación y conteo aproximadamente 573 terrenos (agrícolas y eriazos) y 204 viviendas (urbanas y rurales) que estarían siendo afectados por el Derecho de Vía; de igual manera se han identificado 485 interferencias de servicio público (postes de energía eléctrica de baja y mediana tensión, redes de agua y desagüe, viviendas y centros educativos) a lo largo de la carretera conformada por 02 tramos las mismas que se mencionan en la tabla N° 03.

1.3.2. Muestra:

Para el desarrollo de la presente tesis se ha tomado como muestra representativa seis (06) casos de invasiones de predios (viviendas) y seis (06) casos de invasiones de interferencias de servicios públicos (postes de energía eléctrica), siendo estas las más significativas por expuestas a la integridad física de los ocupantes y poner en riesgo la transitabilidad de los usuarios de la vía.

- ✓ Al iniciar la investigación se deberá contar con todos los instrumentos correspondientes para la evaluación.
- ✓ No se debe permitir que los resultados obtenidos en campo lo puedan darse a otras personas que no les corresponda.

Derecho de Vía

- Faja de dominio que comprende el área de terreno en que se encuentra la carretera y sus obras complementarias, los servicios y zona de seguridad para los usuarios y las provisiones para futuras obras de ensanche y mejoramiento, establecidas en el art 3° del Decreto Ley N° 20081 (Presidente de la Republica, 1973).

- Faja de terreno de ancho variable dentro del cual se encuentra comprendida la carretera, sus obras complementarias, servicios, áreas previstas para futuras obras de ensanche o mejoramiento, y zonas de seguridad para el usuario. Su ancho se establece mediante resolución del titular de la autoridad competente respectiva; de acuerdo a lo mencionado en (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2013).

- Es la superficie de terreno de anchura variable, cuyas dimensiones fija la secretaria de Comunicaciones y Transportes, que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía de comunicación sus servicios auxiliares y que tal es un bien de dominio público de la Federación; este se delimita con postes, alambres de púas o mallas ciclónicas; de acuerdo a lo mencionado (Nidia, 2000).

- La faja de terreno que conforma el Derecho de Vía es un bien de dominio público inalienable e imprescriptible, cuyas definiciones y condiciones de uso se encuentran establecidos en el (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2008). y sus modificatorias, bajo los siguientes conceptos:

Del ancho y aprobación del Derecho de Vía (artº 32).

De la libre disponibilidad del Derecho de Vía (artº 33).

Del registro del Derecho de Vía (artº 34).

De la propiedad del Derecho de Vía (artº 35).

De la propiedad restringida (artº 36).

De las condiciones para el Uso de Derecho de Vía (artº 37).

Autoridades Competentes

- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, a través de la Dirección de General de Caminos y Ferrocarriles, es la autoridad competente para dictar normas correspondientes a la gestión de infraestructura vial, fiscalizar su cumplimiento e implementar las normas técnicas contenidas en (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2008).

- La autoridad competente para la aplicación del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, de conformidad con los niveles de gobierno que corresponden a la organización del estado son las siguientes:
 - * El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a cargo de la gestión de la Infraestructura de la Red Vial Nacional.

 - * Los Gobiernos Regionales a cargo de la gestión de la Infraestructura de la Red Vial Departamental o Regional.

 - * Los Gobiernos Locales a través de las municipalidades provinciales a cargo de la gestión de la Infraestructura de la Red Vial Vecinal o Rural.

Faja de Propiedad Restringida

A cada lado del Derecho de vía habrá una faja de terreno denominado propiedad restringida, donde está prohibido ejecutar construcciones permanentes que puedan afectar la seguridad vial a la visibilidad o dificulten posibles ensanches; según lo establecido en el art. 36° del (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2008)

EL ancho de la faja será de 5.00 m. a cada lado del Derecho de Vía, el cual será establecido por resolución del titular de la entidad competente; sin embargo el establecimiento de dicha faja no tiene carácter obligatorio sino dependerá de las necesidades del proyecto, además no será aplicable a tramos de carreteras que atraviesan zonas urbanas; establecido en el (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2013).

Ancho y Aprobación del Derecho de Vía

Cada autoridad competente establece y aprueba mediante resolución del titular, el Derecho de Vía de las Carreteras de su competencia con las normas aprobadas por el Ministerio de Transportes; establecida en el art. 4° del (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2008).

Para la determinación del Derecho de Vía, además de la sección transversal del proyecto, deberá tenerse en consideración la instalación de los dispositivos auxiliares y obras básicas requeridas para el funcionamiento de la vía.

Tabla N° 01: Anchos mínimos del Derecho de Vía para Carreteras de la Red Vial Nacional.

Clasificación	Anchos mínimos (m)
Autopista Primera Clase	40
Autopista Segunda Clase	30
Carretera Primera Clase	25
Carretera Segunda Clase	20

Carretera Tercera Clase	16
-------------------------	----

Fuente: (Manual de Diseño Geométrico – DG – 2013)

En general los anchos de faja de dominio o Derecho de Vía, fijados por la autoridad competente se incrementaran en 5.00 m. en los siguientes casos:

- Del borde superior de los taludes de corte más alejados.
- Del pie de los terraplenes más altos.
- Del borde más alejado de las obras de drenaje
- Del borde exterior de los caminos de servicios.

Para los tramos de carreteras que atraviesan zonas urbanas, la autoridad competente fijara el Derecho de Vía, en función al ancho requerido por la sección transversal del proyecto, debiendo efectuarse el saneamiento físico legal, para cumplir con los anchos mínimos fijados en la Tabla N° 01; excepcionalmente podrá fijarse anchos mínimos inferiores, en función a las construcciones e instalaciones permanentes adyacentes a la carretera; establecido en el (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2013).

Para Carretera Pavimentadas de Bajo Volumen de Transito el ancho mínimo debe considerar la clasificación funcional de la carretera, en concordancia con las especificaciones establecidas en el (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2008).

Tabla N° 02: Anchos mínimos absolutos del Derecho de Vía, para Carreteras de Bajo Volumen de Transito.

Descripción	Ancho Mínimo Absoluto
Carreteras de la Red Vial Nacional	16.00 m. (*)

(*) 7.5 m. a cada lado del eje de la vía

Carreteras de la Red Vial Departamental o Regional	16.00 m. (*)
Carreteras de la Red Vial Vecinal o Rural	16.00 m. (*)

Fuente: (Manual de Diseño de Carreteras No Pavimentadas de Bajo Volumen de Transito).

Libre Disponibilidad del Derecho de Vía

La ejecución de las obras viales debe contar con la libre disponibilidad del Derecho de Vía, para cuyo fin la autoridad competente establecida en el art 4° del presente Reglamento, realizara las acciones de saneamiento físico legal correspondiente, en concordancia con los dispositivos legales vigentes sobre la materia; establecida en el art. 33° del (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2008).

Registro del Derecho de Vía

Corresponde a la autoridad competente que ejecuta las obras en la vía a gestionar y obtener la inscripción del Derecho de Vía, en el Registro Nacional de Carreteras (RENAC), a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establecida en el art. 34° del (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2008).

Propiedad del Derecho de Vía

La faja de terreno que conforma el Derecho de Vía, es un bien de dominio público, inalienable e imprescriptible, establecida en el art. 35° del (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2008).

Uso del Derecho de Vía

El establecimiento de accesos, paraderos, cruzamientos, instalaciones marginales y adosamiento así como la colocación de anuncios y señales informativas en las carreteras, que solicitan los particulares, empresas o dependencias oficiales, constituye el uso de derecho de vía de las carreteras, establecido en (Nidia, 2000).

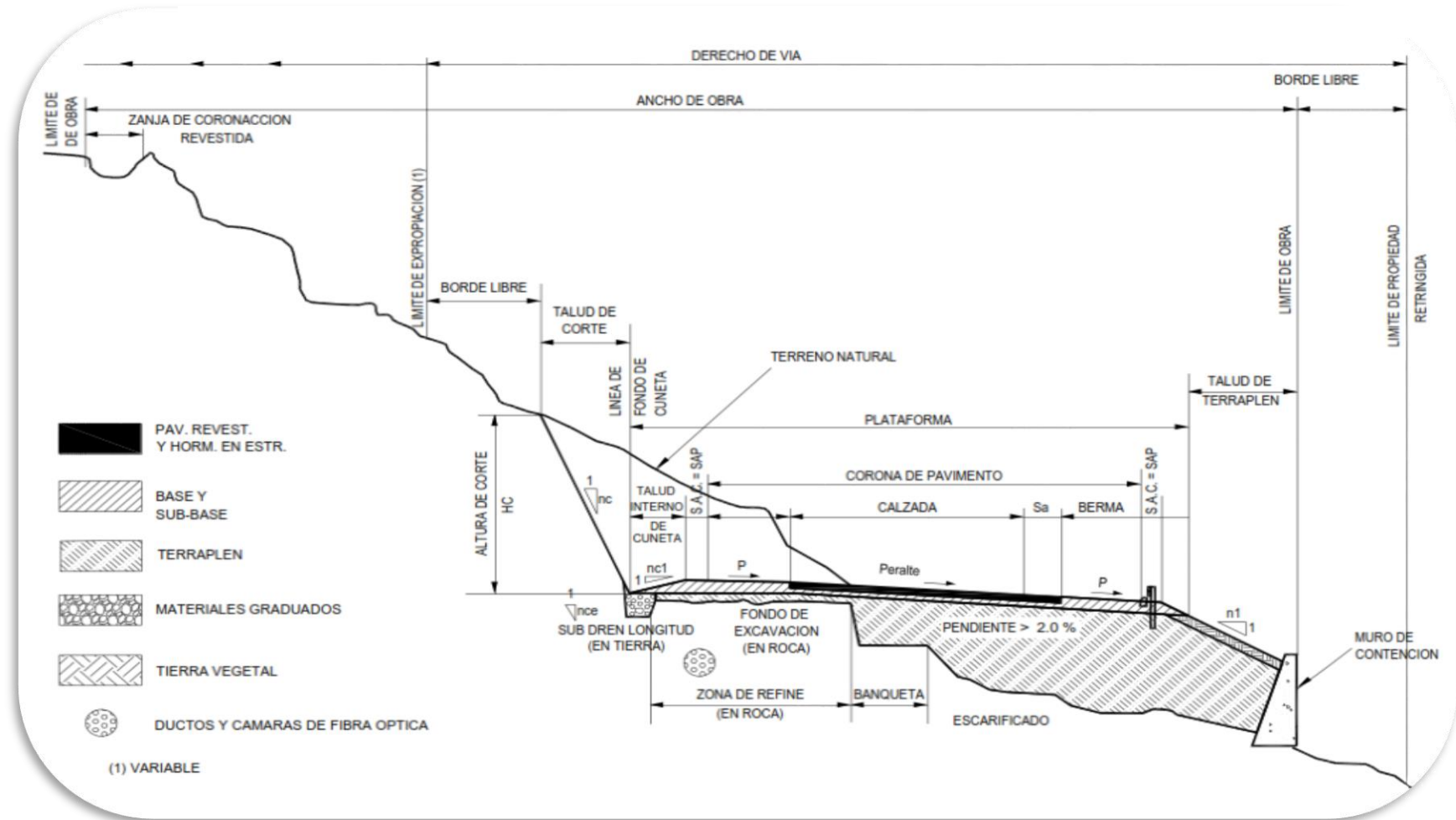


Figura N° 05: Sección Transversal de una Carretera de 02 carriles a media ladera y las partes que conforman el Derecho de Vía.

Fuente: (Manual de Diseño Geométrico – DG-2013)

Sus Condiciones de Uso

- Queda prohibido colocar avisos publicitarios en el Derecho de Vía, en el dispositivo de señalización y/o en su soporte. Las autoridades competentes, podrán retirar o hacer retirar sin previo aviso cualquier rotulo, señal o marca de publicidad, sin lugar a reclamo o resarcimiento alguno, la colocación fuera el Derecho de Vía, de los avisos publicitarios, se efectuara en concordancia a las normas de seguridad vial que para
- efecto establezca el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su condición de ente rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, de acuerdo a lo establecido en el art 37.1° (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2008)

- Las autoridades competentes establecidas en el art 4° del presente Reglamento podrán autorizar el uso de derecho de vía para: art 37.2° del (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2008)

- La instalación de dispositivos y obras básicas de infraestructura para el funcionamiento de los servicios públicos.

- Obras de Infraestructura Vial.

- Obras de Infraestructura gestionada por particulares que resulten necesarias para el desarrollo de sus actividades económicas y/o beneficio de la comunidad o colectividad, o que tengan impacto o relevancia económica y social.

En todos ellos, la autorización será otorgada contando con estudios técnicos específicos, acordes a las normas técnicas aprobadas por Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que demuestren que las instalaciones no afectaran las características físicas, estructurales y seguridad de la vía; según lo establecido en el art 37.2° del (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2011).

- Las autoridades competentes, establecidas en el art 4° del presente Reglamento, establecerán las normas y requisitos para otorgar autorizaciones de las instalaciones del inciso que antecede, art 37.3° del (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2008).

Corresponden a las autoridades competentes, disponer la paralización inmediata y retiro en caso se realicen instalaciones que no cuenten con la autorización correspondiente y adoptar las acciones legales pertinentes; de acuerdo a lo mencionado en el art 37.4° del (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2008)

Demarcación y Señalización del Derecho de Vía por la Autoridad Competente

La faja de terreno que constituye el Derecho de Vía de las Carreteras del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, será demarcada y señalizada por la autoridad competente durante la etapa de ejecución de los proyectos de rehabilitación, mejoramiento y construcción de carreteras delimitando y haciendo visible su fijación a cada lado de la vía, con la finalidad de contribuir a su preservación, establecidas en el art. 1° del (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2011).

Demarcación del Derecho de Vía

La demarcación del Derecho de Vía, consistirá en cercos vivos (plantaciones de árboles o arbustos), pircas hileras de roca y otros que sean visibles, sin embargo, no deben constituir instalaciones o barreras infranqueables que limiten la libre circulación o que el costo de las mismas afecte la viabilidad de un proyecto vial, establecidas en el art. 2° del (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2011).

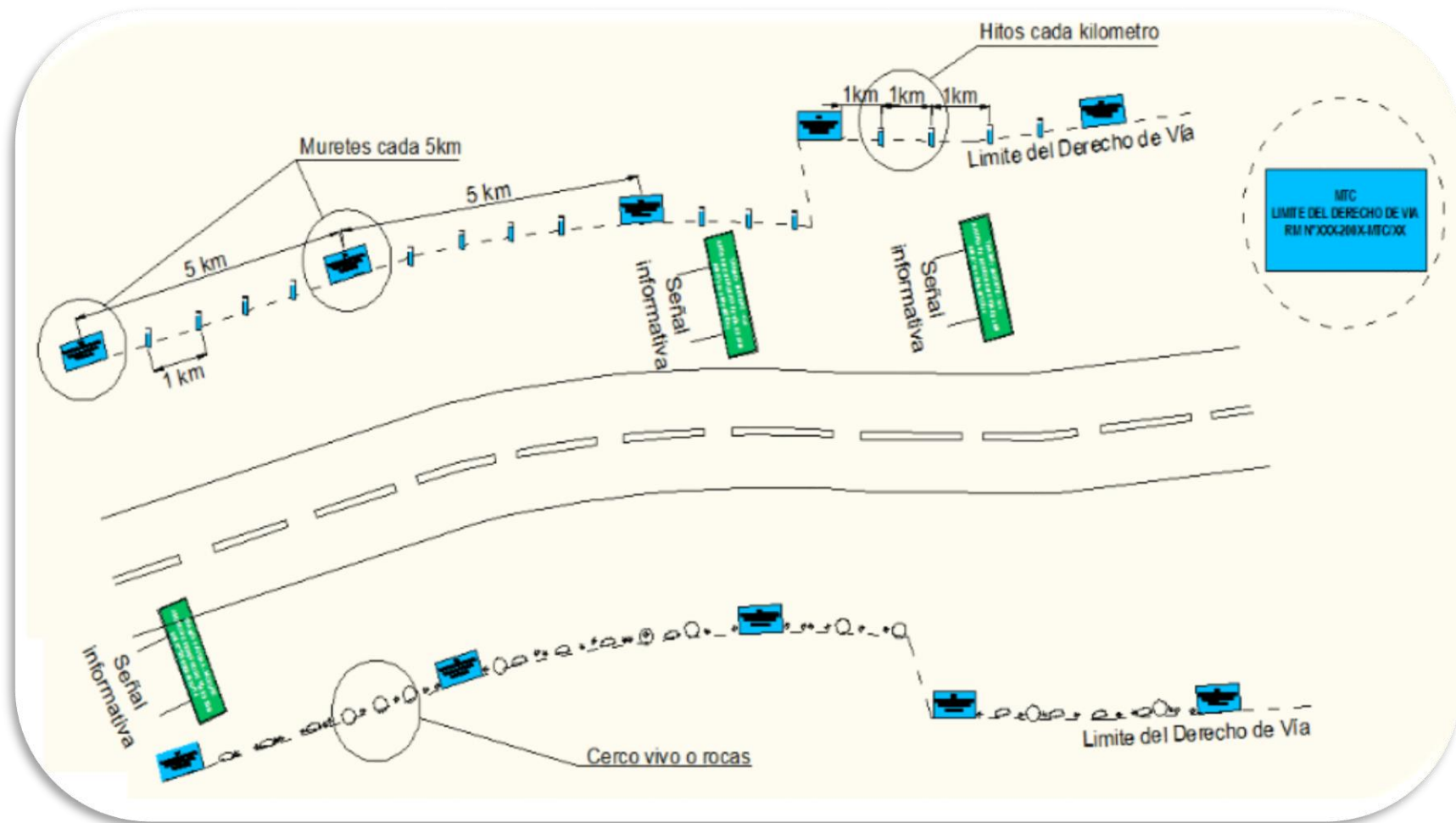


Figura N° 06: Demarcación y Señalización del Derecho de Vía en proximidad de centros poblados

Fuente: (Taller de Gestión y Custodia del Derecho de Vía – PROVIAS NACIONAL 2011).

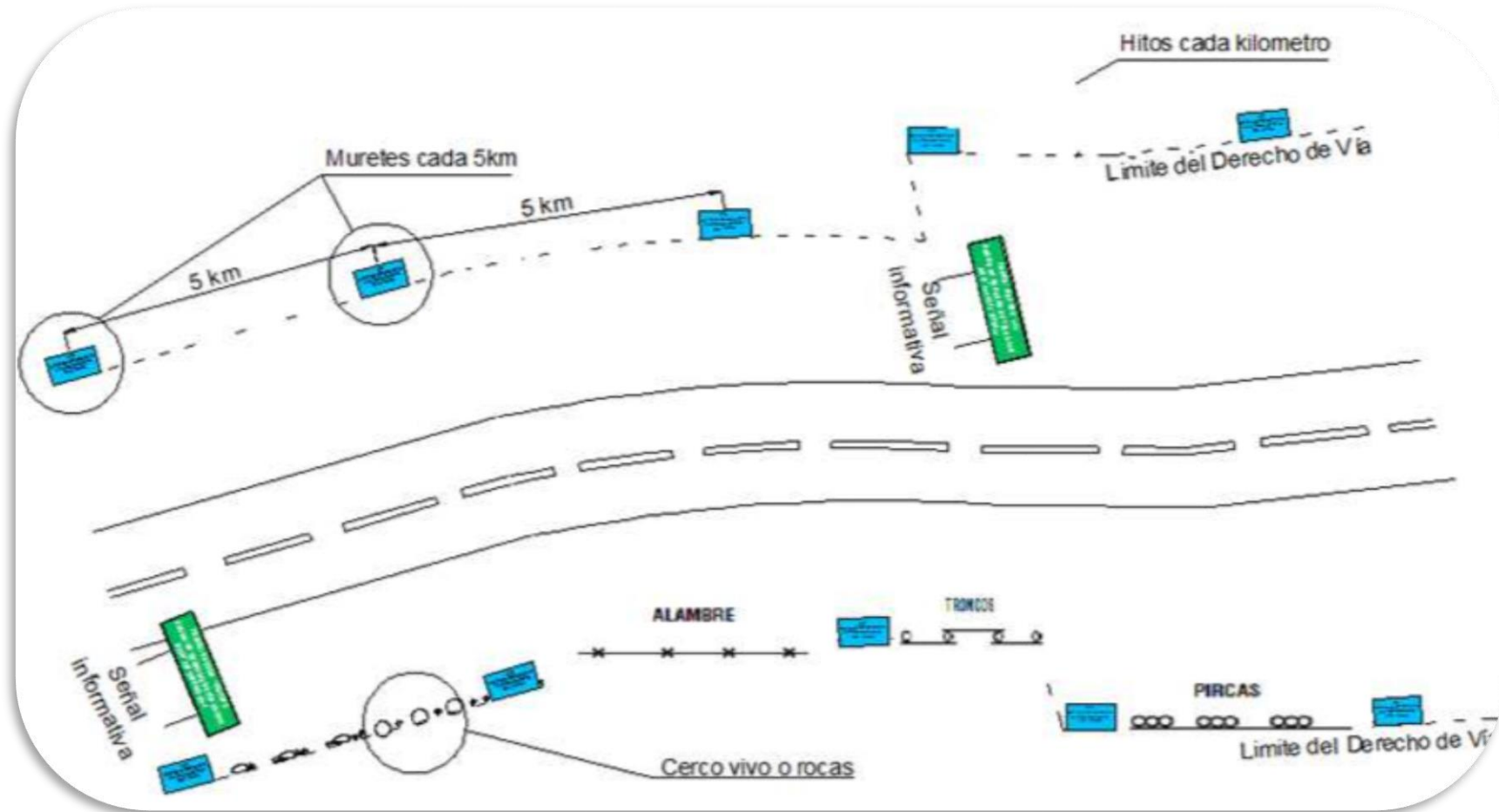


Figura N° 07: Demarcación y Señalización del Derecho de Vía en zonas rurales

Fuente: (Taller de Gestión y Custodia del Derecho de Vía – PROVIAS NACIONAL 2011).

Señalización del Derecho de Vía

La señalización del Derecho de Vía, consistirá en la colocación de señales informativas y muretes que indiquen su límite, establecidas en el art 3° del (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2011).

Las dimensiones serán establecidas de acuerdo con el Manual de Control de Tránsito.



Figura N° 08: Modelo Señal Informativa

Fuente: (Taller de Gestión y Custodia del Derecho de Vía – PROVIAS NACIONAL 2011).

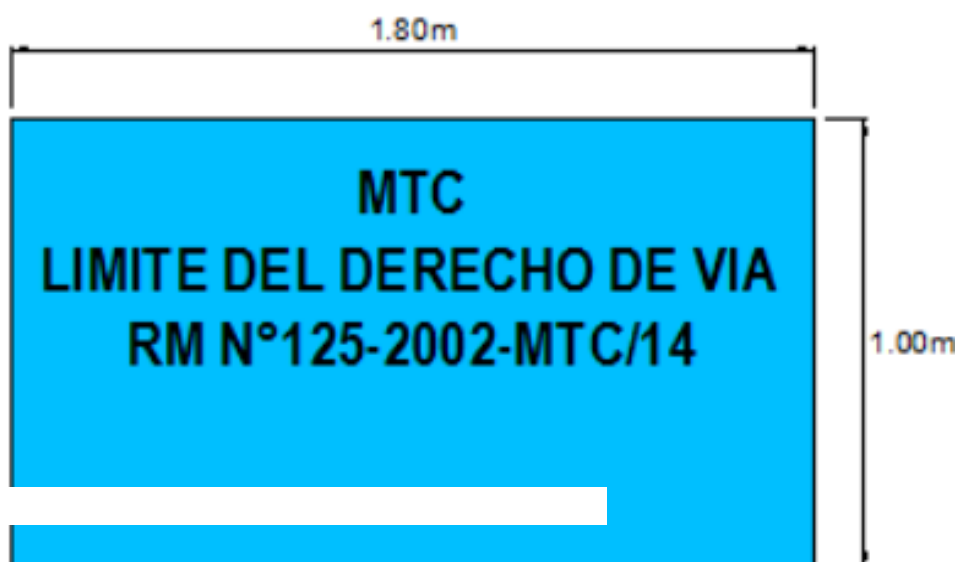


Figura N° 09: Modelo Murete

Fuente: (Taller de Gestión y Custodia del Derecho de Vía – PROVIAS NACIONAL 2011).

Preservación de la Demarcación y Señalización del Derecho de Vía

Los responsables del mantenimiento o conservación de las carreteras del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC se encargaran de la preservación de la demarcación y señalización del Derecho de Vía. Así mismo, las acciones de demarcación y señalización deben constituir una labor permanente por parte de las autoridades competente, hasta alcanzar la totalidad de las vías del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, establecidas en el art. 5° del (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2011).

Preservación

Proteger y resguardar las áreas que comprenden el Derecho de Vía, para mantenerlas libres de ocupación informal o no adecuada; establecidos en el (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2013).

Recuperación

Acción realizada por la autoridad competente, para recobrar la posesión o la propiedad y administración de las áreas que comprenden el Derecho de Vía; establecidos en el (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2013).

Trato Directo

Procede el trato directo sólo cuando, de acuerdo al informe registral correspondiente, no existan duplicidades registrales o proceso judicial en que se

discuta la propiedad del inmueble; establecido en el (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2013)

Expropiación

la expropiación consiste en la transferencia forzosa del derecho de propiedad, autorizada únicamente por ley expresa del Congreso a favor del Estado, a iniciativa del Poder Ejecutivo, Regiones o Gobiernos Locales; previo pago a en efectivo de la indemnización justipreciada que incluya compensación por el eventual perjuicio, establecido en el art 2º (Presidente de la Republica, 1999).

Requisitos para autorización de Uso de Derecho de Vía

Mediante Resolución Directoral N° 05 – 2014 – MTC/14; se aprueban los requisitos para autorización de uso del derecho de vía de las carreteras de la Red Vial Nacional de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

Requisitos Generales

A) Solicitud dirigida a PROVIAS NACIONAL (Sede principal o Unidad Zonal competente).

Identificación del solicitante: nombre o razón social, domicilio legal, correo electrónico, N° de RUC, DNI, del solicitante y/o del representante legal (en caso de personas jurídicas), credencial del Jurado Nacional de Elecciones (en caso de Municipalidades o Gobiernos Regionales), copia literal de la partida de constitución de la empresa y copia simple de la partida electrónica del poder del representante legal (en caso de personas jurídicas), con una antigüedad no mayor a seis meses.

- Especificar, progresiva, tramo y carretera en la cual se ejecutara los trabajos solicitados.
- Identificación clara y expresa del nombre del proyecto cuyos trabajos se ejecutaran en el Derecho de Vía de la carretera.
- **Documentos relacionado con el Expediente Técnico de uso de Derecho de Vía:**
- Memoria Descriptiva, en la cual se indicara los trabajos generales del proyecto y trabajos a ejecutar en el Derecho de Vía, tramo de carretera y progresivas georeferenciadas.
- Plano de Ubicación, planos generales y topografía (en coordenadas UTM y sistema WGS 84).
- Documento de aprobación del Expediente Técnico y/o proyecto, por la entidad competente.
- Plano de Señalización, informe de seguridad vial.
- Especificaciones técnicas de uso y reposición de la infraestructura vial.
- Cronograma de ejecución de obra (señalando etapas ejecución y reposición).
- Panel fotográfico.
- Declaración de Impacto Ambiental (DIA).
- Certificados de Inexistencia de Restos Arqueológicos (CIRA).
- Documento de Compromiso suscrito por el solicitante de la autorización del Derecho de Vía, con firma certificada por Notario, en la cual se estipula

compromisos, obligaciones y responsabilidades que asume el administrador como consecuencia de la autorización.

Requisitos Específicos

Los mismos que deberán cumplirse solo si la naturaleza de la obra a ejecutar así lo exigiera:

- Si el proyecto contempla accesos, intersecciones a nivel y desnivel respecto a la carretera adjuntar:

- Diseño de empalme a nivel o desnivel, entre acceso y la carretera.

- Diseño de acceso a la Red Vial Nacional, el cual esta formulado en estricta sujeción a las disposiciones del Manual de Diseño Geométrico de Carreteras – DG vigente y el Manual de Carreteras – Especificaciones Técnicas Generales para Construcción EG – 2013 (o normas que los modifiquen o reemplacen) emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

- Diseño de la estructura del pavimento del acceso y una óptima señalización vial, de acuerdo a los manuales de carretera emitidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Manual de Carreteras – “Suelos, Geología, Geotecnia y Pavimentos – Sección: Suelos y Pavimentos y Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras).

- Plano general de ingreso al acceso de los vehículos que van de sentido contrario, por seguridad vial.

- Si el proyecto contempla ejecutar cruces con perforación subterránea: (instalaciones de redes eléctricas, redes de agua potable y alcantarillado redes de fibra óptica, redes de gaseoducto).
- Indicar los procedimientos generales y tipo de equipo a utilizar.
- Adjuntar estudios de suelos.
- Si el proyecto contempla instalar tuberías de servicios públicos por debajo de los elementos no estructurales del puente (veredas), solo se permitirá si $\Phi \leq 3''$; pero si $\Phi > 3''$, el solicitante debe construir su propia estructura a ≥ 20 m. paralelo al puente existente, obviando en este último caso la autorización de esta entidad.

Recomendaciones Técnicas

Para la elaboración del Expediente Técnico el solicitante deberá considerar las siguientes recomendaciones según corresponda.

• Alineación de Redes

El alineamiento de lateral de las redes de los servicios básicos y de comunicaciones deberá contemplar lo siguiente:

• Instalaciones aéreas

- La distancia mínima del borde exterior de la berma a los postes (de distribución de redes de comunicación o redes de energía eléctrica) no deben ser menor a 8.00 m.

- En el caso de postes de media y alta tensión la distancia mínima del borde exterior de la berma a los postes, no debe ser menor de 14 m.
- En zonas que se presentan curvas horizontales con un radio menor de 400 m. no se colocaran postes salvo situaciones con prevención de máxima seguridad.
- En los casos de zonas urbanas, estas serán tratadas previa inspección del lugar y verificación de servicios básicos instalados y con soluciones particulares cuyo análisis deberá ser realizado según el Manual de Diseño Geométrico – DG – 2013, la norma que modifique o reemplace.

• **Instalaciones subterráneas.**

- La alineación de las redes de comunicación subterránea deberán estar a no menos de 5.00 m. del borde exterior de la calzada y a no menos de 2.00 m. del pie del talud o terraplén.
- La alineación de redes de agua y alcantarillado, deberán estar a 6.00 m. del borde exterior de la calzada y a 3.00 m. del talud del relleno del terraplén.
- Cuando exista redes de agua y desagüe, la separación entre ambas no debe ser menor 1.00 m.
- En los casos de zonas urbanas, estas serán tratadas previa inspección del lugar y verificación de servicios básicos instalados y con soluciones particulares.

B Seguridad Vial

Seguridad durante la ejecución de los trabajos autorizados.

La seguridad durante los trabajos que el administrador debe realizar, deberá estar detallado en el informe de seguridad vial tomando como base lo establecido en el Manual de Dispositivo de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, Vigente.

Seguridad de la instalación de los servicios básicos

Las redes eléctricas se sujetaran a lo establecido en el Código Nacional de Electricidad.

Las redes subterráneas de comunicación, deberán estar protegidas a 1.20 m. de profundidad como mínimo de la rasante de la carretera, y en el caso que estén fuera del pavimento y bermas a 1.20 m. como mínimo de la cota del terreno natural adicionadas en ductos o cable que garantice su buen funcionamiento y la seguridad ante una descarga energética en un accidente o ante una emergencia natural, y las redes aéreas tendrán las alturas convenientes para evitar perturbaciones de vibración de la conducción de ondas de comunicación.

Para redes de agua y alcantarillado, las instalaciones deberán efectuarse con materiales que garanticen su durabilidad y seguridad y, deberán estar a una profundidad de 1.20 m. como mínimo de la rasante.

A. Cruce de instalaciones para redes de servicio público y de comunicaciones de con la carreteras

En lo posible se deberá evitar cruces con la carretera, para no alterar de las condiciones de trabajo del prisma vial; sin embargo de ser inevitable, los cruces de redes de servicios públicos y de comunicaciones deberán contemplar lo siguiente:

- El cruce subterráneo de la carretera con redes, la obturación o el perforado se efectuara de preferencia con equipo especializado, colocándose simultáneamente una funda de PVC carbonatado o de acero de alta resistencia, desde los extremos de la vía.
 - En caso de ser necesario, cortar la vía utilizando una zanja, la excavación de esta deberá ser hecha utilizando la maquinaria conveniente, siguiendo las normas técnicas previstas.
 - En caso de cruce aéreo de redes, éstas tendrán una altura mínima de 7.00 m., respecto a la superficie de rodadura (cota de rasante) para comunicación y/o redes eléctricas.
 - Los cruces de canales de riego mediante sifones invertidos, deberán estar por lo menos a 6.00 m. del borde exterior de la calzada y a 3.00 m. del talud de relleno de terraplén.
-
- **Reposición del área afectada en el Derecho de Vía.**
 - **Reposición de la Infraestructura Vial.**
-
- Cuando se efectuó la perforación del prisma estructural de carretera se recomienda que sus extremos sean compactados y sellados.

- Las capas de reposición (del material alterado) en la zanja abiertas y/o excavaciones se efectuara de acuerdo a las Especificación Técnicas Generales para Construcción de Carreteras, vigente con excepción en los controles de compactación, en los cuales se encuentre a lo largo de la plataforma se ejecutaran 03 cada 250 m² en cruces mínimo uno (01) para las capas de la estructura afectada.
- Las redes de servicio público no quedara al descubierto, estarán blindadas estructuralmente y enterrados de manera que no originen algún tipo de riesgo personal o al equipo mecánico, en las operaciones propias del mantenimiento y que pudiera afectar a los usuarios de la vía.
- Se requiere un expediente técnico de reposición de las zonas afectadas por los trabajos realizados, que debe contener: los planos de detalle, ingreso y salida de las redes, cruce con la plataforma, etc. indicando el dimensionamiento, proceso y calidad del material de acuerdo a lo establecido en las Especificaciones Técnicas Generales para Construcción de Carreteras Vigente.
- La reposición de la carpeta asfáltica, se efectuara dentro del plazo máximo de 48 horas, después de haber concluidos los trabajos de compactación.
- Una vez concluido los trabajos de reposición se deben colocar señales visibles de advertencia, que indiquen la existencia de tendido subterráneo de cables y/o tuberías.
- La profundidad mínima de enterramiento será de 1.20 m. por debajo de la superficie de rodadura y por lo menos a 0.30 m. debajo del sistema del sub drenaje.

- **Reposición fuera de la Infraestructura Vial**

- Se debe realizar en base a lo dispuesto en las Especificaciones Técnicas Generales de Carreteras – vigente referentes a los controles de compactación.

Las redes no quedaran al descubierto, estarán blindadas estructuralmente y enterrados de manera que no originaran algún tipo de riesgo personal o al equipo mecánico, en las operaciones propias del mantenimiento y que pudiera afectar a los usuarios de la vía.

Forma de Presentación

- El expediente deberá ser presentado por el solicitante, debidamente foliado, sellado y firmado por el ingeniero colegiado de la especialidad o afines.
- En el caso de carreteras concesionadas, el expediente deberá presentar un (01) original y tres (03) copias, y en versión digital.
- En el caso de carreteras no concesionadas, el expediente deberá presentarse en un (01) original y dos (02) copias, y en versión digital.

2. Metodos Procedimiento e Instrumentos de recoleccion de datos

2.1. Metodo

El método empleado es la recolección de datos mediante la entrevista con los propietarios y/o poseionarios, así como también con los funcionarios de entidades públicas y privadas involucradas con las invasiones como son: Cofopri; Municipalidades y Ministerio de Transportes y Comunicaciones; Hidrandina S.A. de los predios establecidos en el presente estudio; así mismo también se realizó las verificación y medidas In-Situ de los predios y las interferencias de obras

básicas como son los postes de energía eléctrica que se encuentran invadiendo el Derecho de Vía.

2.2. Descripción del Procedimiento

La descripción secuencial de las acciones y actividades efectuadas durante las fases de campo y gabinete para la elaboración de la identificación de predios y servicios contenidos en el Derecho de Vía, así como también los mecanismos para preservar y recuperar el Derecho de Vía y sus Condiciones de Uso que son las siguientes:

2.2.1. Recopilación de Información

Se recabo información catastral y documentaria disponible de los predios y servicios públicos en estudio en las entidades públicas como Municipalidades, Cofopri y Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Privadas como Hidrandina S.A. con el propósito de verificar que la franja de dominio del derecho de vía, no se encuentre superpuesta dentro de las áreas consignadas y estén registradas en sus padrones de dichas entidades.

2.2.2 Trabajos de Campo

- Se procedió a realizar el recorrido a lo largo de toda la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms con una movilidad de camioneta 4 x 4, observándose diferentes tipos de invasiones como son predios rurales y urbanos como son terrenos agrícolas, eriazos, viviendas rusticas y nobles así como también las interferencias de servicios públicos como son la instalación de postes de energía eléctrica, redes de alcantarillado de agua y desagüe que se encuentran dentro de franja del derecho de vía.

- Se procedió a entrevistar a los propietarios y/o poseionarios de los predios rurales, viviendas, preguntándoles si cuentan con título de propiedad y/o están registrados formalmente la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms, el estado para instalarse dentro del Derecho de Vía.
- Se procedió a entrevistar con las autoridades y funcionarios de la zona como son los Sres. Alcaldes de las Municipalidades, Cofopri y a los Gobernadores en relación a instalación de obras básicas como son la instalación de agua, desagüe y energía eléctrica dentro del Derecho de Vía, las mismas que a su vez no cuentan con la autorización de la autoridad competente, respondiendo que son obras en beneficio social de la servidumbre y/o población de la zona, desconociendo el Uso del Derecho de Vía de propiedad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Se procedió a entrevistar a los funcionarios de Provias Nacional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en relación a las áreas invadidas a lo largo de la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms, mencionando que dichas invasiones tienen varios años atrás instalados e incluso cuando la carretera era trocha y conforme se viene incrementando el tránsito se viene cambiando la categoría de la carretera, ampliando el ancho de la carretera para lo cual existe el área de PACRIS de Provias Nacional la que se encarga de liberar el área necesaria para el funcionamiento de la carretera, así mismo menciona que Provias Nacional tiene una Unidad Gerencial de Derecho de Vía que están implementando medidas de custodia del Derecho de Vía a través de las Unidades Zonales y Contratistas Conservador del Corredor Vial.
- Se procedió a realizar toma de mediciones de las invasiones de predios (viviendas) e instalaciones de servicios públicos (postes de energía

eléctrica), con instrumentos de Ingeniería (Winchas, Prismas y GPS); medidos desde el eje de la vía hasta el inicio y final de la invasión en forma perpendicular y paralela a la carretera; estacándose el área invadida; para lo cual se llenaron fichas técnicas, a fin de enumerar y codificar cada uno de los predios cual sea su condición legal (propietario, posesionario o arrendatario).

- Se procedió a Georeferenciar aproximadamente de los predios afectados atreves de la utilización de GPS.
- Se observa que existen terrenos eriazos adyacentes a lo largo del Corredor Vial en mención dentro del Derecho de Vía que se encuentran libres, lo que se presume que no cuentan con ningún posesionario ni propietario.

2.2.3. Trabajos de Gabinete

- Se procedió a determinar el tipo de ruta a la que pertenece la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms
- Se procedió a determinar el ancho de la franja de dominio del Derecho de Vía con la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms
- Se procedió a contrastar la información proporcionada por las Municipalidades, Cofopri, Comunidad y Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Se procedió a elaborar fichas de identificación de los predios (viviendas) y obras básicas de servicios públicos (postes de energía eléctrica), en el Derecho de Vía.

- Se procedió a elaborar paneles fotográficos de las invasiones en el Derecho de Vía, dando fe de la realidad y estado situacional en la que se encuentra la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms,
- Se procedió a plantear los mecanismos para recuperar y preservar el Derecho de Vía, de las futuras invasiones de la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms,
- Se procedió a plantear los mecanismos de soluciones para determinar las condiciones del uso del derecho de vía en relación a las obras básicas de los servicios público dentro de la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms.

2.2.4. Instrumento de Recoleccion de Datos

Instrumentos empleados son el GPS, Laptop; Winchas de Lona de 50 m. y de 5 m. Jalones, Estacas y Cámara Fotográfica; para realizar las tomas fotográficas, geo referenciando y el fichaje de cada predio para obtener un registro de datos.

III. Variables

En la evaluación de la identificación, recuperación, preservación y sus condiciones de uso se debe de tener en cuenta lo siguiente:

3.2 Variables Independiente

La preservación de la demarcación y señalización del derecho de Vía.

3.3 Variable Dependiente

Invasión en el Derecho de Vía de propiedad del Ministerio de Transportes y Comunicación en el Corredor Vial la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms.

IV. Análisis Estadístico de la Información

- Para el presente estudio se han identificado **06 viviendas** que están afectados por el Derecho de Vía del Corredor Vial (ver en el anexo: Cuadro de Identificación del Derecho de Vía – IDVV, Panel fotográfico, Planos en Planta) cuyo detalle por tramos es el siguiente:

Tabla N° 04: Tramos y Progresivas de los predios afectados por el Derecho de Vía.

TRAMOS	PROGRESIVAS KM.		AREA AFECTADA M2.	VIVIENDAS AFECTADAS
	Inicio	Fin		
Tramo 1: Huarmey – San Isidro	00+00	12+00	12	6
Tramo 2: San Isidro - Barbacay	12+00	20+00	9.90	
Tramo 3: Barbacay - Garlero	20+00	24+00	53.74	20
Tramo 4: Garlero – María Cristina	24+00	31+00	47.40	
Tramo 5: María Cristina - Huambabaja	31+00	41+00	80.22	
Tramo 6: Huambabaja - Aija	41+00	96+00	11.50	30
Tramo 7: Aija - Recuay	96+00	131+00		10
TOTAL				66

- Por Tipo de Terreno: la totalidad de Viviendas afectados son 6 que equivale al 100%, 5 se encuentran localizados en zonas rurales que representa el 83% de la totalidad y 1 se encuentra localizado en zona urbana que representa el 17% de la totalidad.

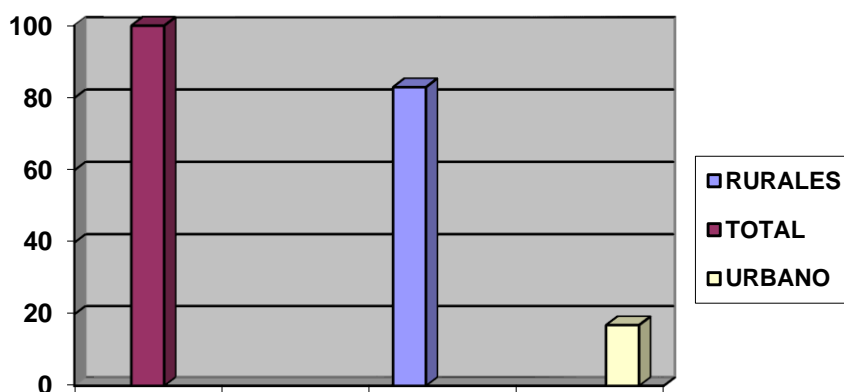


Figura N° 10: Diagrama de Barras de los predios Rural y Urbano

- Por situación de la tenencia: la totalidad de Viviendas afectados son 6 que equivale al 100

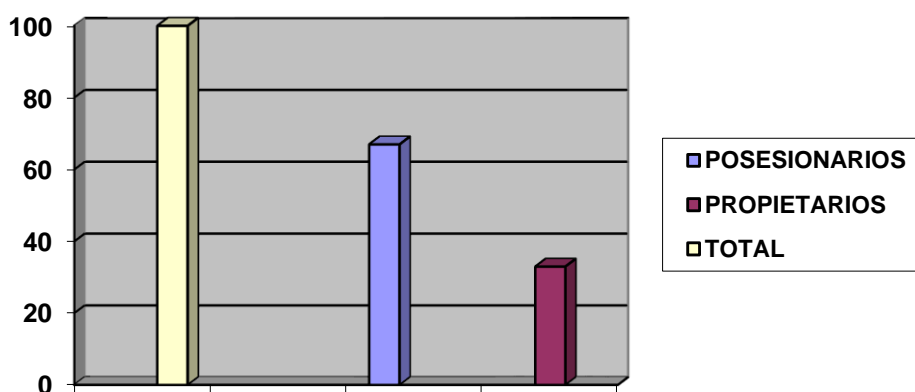


Figura N° 11: Diagrama de Barras de los predios en posesión y propietario

- %, 4 son posesionarios que representa el 67% (incluidos cuyos
- trámites están pendientes de regularización) y sólo 2 son propietarios que representa el 33%.
- Para el presente estudio se han identificado **06 Interferencias de Obras Básicos de servicio público (Postes de Energía Eléctrica)** que están afectados por el

Derecho de Vía (ver en el anexo: Cuadro de Identificación Interferencias del Derecho de Vía – Panel fotográfico) cuyo detalle por tramos es el siguiente:

- Por Tipo de Material: la totalidad de Postes de Energía Eléctrica afectados son 6 que equivale al 100%, 4 son de madera que representa el 67% de la totalidad y 2 son de concreto armado que representa el 33% de la totalidad.

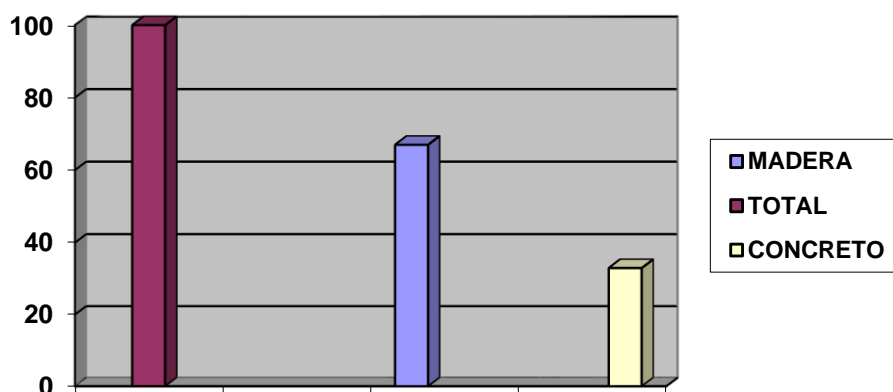


Figura N° 12: Diagrama de Barras de las Postes de Madera y Concreto

- Por la Capacidad de Voltaje: la totalidad de Postes de Energía Eléctrica afectados son 6 que equivale al 100%, 3 son Baja Tensión que representa el 50% y 3 son Media Tensión que representa el 50%.

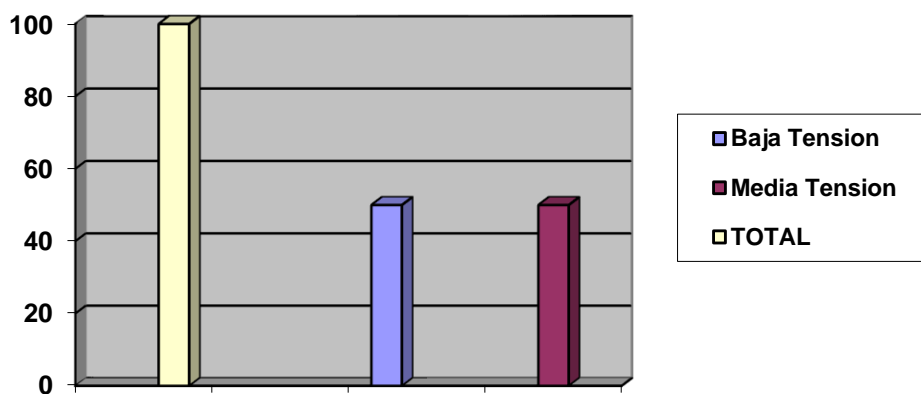


Figura N° 13: Diagrama de Barras de los Postes de Baja y Media Tensión

III. RESULTADOS

- Se determinó el tipo de ruta a la que pertenece a la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms y quien es la autoridad competente dicha carretera está administrada actualmente por el Gobierno Regional d Ancash.
 - Por ser una carretera departamental la autoridad competente es el Gobierno Regional de Ancash, a través de la gerencia de transportes y comunicaciones y también tiene competencia el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de Provias Nacional.

- Se determinó el ancho de la faja de dominio del Derecho de la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms.
 - Para el tramo: la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, en una longitud de 41 Kms; aprobado mediante Resolución Ministerial N° 826 – 2009 – MTC/02.
 - Para el tramo: la carretera departamental Huarmey – Aija – Recuay, el ancho del Derecho de Vía, se considerara de 16 m. (8 m. a cada lado del eje de la vía), teniendo en cuenta las características geométricas de la vía en función a la clasificación de la carretera por demanda y orografía, siendo esta una carretera de segunda clase y de acuerdo a lo establecido en el Manual de Diseño Geométrico DG- 2013 y el Manual de Diseño de Carreteras No Pavimentadas de Bajo Volumen de Transito.
 - Se elaboró un registro de fichas de identificación de predios en la invasión del Derecho de Vía. donde se registra el código de identificación del predio, progresiva de ubicación, lado de la vía, nombre del propietario y/o poseedor, tipo de material de predio y la condición de la tenencia expuesta por el ocupante del predio.

- Se determinó que de las muestras analizadas en el caso de viviendas que invaden el Derecho de Vía el 83% se encuentran en zonas rurales y el 17% en zonas urbanas; así mismo de estas viviendas el 67% son poseionarios y el 33% son propietarios.
- Se determinó que de las muestras analizadas en el caso de interferencias de servicio público el 67% son postes de material de madera y el 33% son de material de concreto armado; así mismo el 50% son de baja tensión y el otro 50% son de media tensión y el 100% de los postes analizados no cumplen con las distancias mínimas que establece las recomendaciones técnicas para uso de Derecho de Vía de los servicios públicos.
- Se determinó que también existen instalaciones de redes de agua y desagüe en la mayoría de los pueblos por donde pasa la carretera, sin haber solicitado ningún permiso para estas instalaciones.
- Se encontró que las viviendas también están construidas al borde de la carretera sin haber considerado la franja de derecho de vía, generando un peligro eminente para los pobladores.

Se encuentran instalaciones de redes de agua y desagüe que pasan y cruzan

Proyecto	CORREDOR LA CARRETERA DEPARTAMENTAL HUARMEY – AIJA – RECUAY, EN UNA LONGITUD DE 41 KMS					
Código	TR02-VA-066					
Lado de la Vía	IZQUIERDA	Inicio		Fin		
Inscrip. Registral:	NO TIENE	794+324	Km	794+364	Km	
Área (m2):	80,22		Km.		Km.	
Situac. Tenencia:	PROPIETARIO	Sector:		ANCOS		
Titular:	ELMER ZAPATA CADILLO					
I. MEMORIA DESCRIPTIVA EDIFICACION						
ESTADO ACTUAL	OCUPADO					
TIPO	URBANO					
USO ACTUAL	VIVIENDA					
ZONA						
ANTIGÜEDAD CONSTRUCCION (años)	ENTRE 10 A 15 AÑOS					


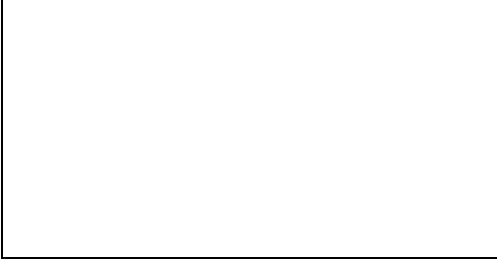

ESTADO DE CONSERVACION	BUENO				
Nº DE PISOS	1 PISO				
MATERIAL PREDOMINANTE		SERVICIOS			
MUROS	ADOBE	AGUA	SI	DESAGUE	NO
TECHO	CALAMINA	ENERGIA ELECTRICA	SI	TELEFONO	NO
OTROS					
II. MEMORIA DESCRIPTIVA TERRENO					
TIPO DE TERRENO					
USO ACTUAL					
TIPO DE PLANTACION					
SIST. ABASTECIMIENTO DE AGUA					
TIPO DE RELIEVE					
DESCRIP. DE LAS PLANTACIONES					
III. MEMORIA DESCRIP. OBRAS COMPLEMENTARIAS					
TIPO					
MATERIAL PREDOMINANTE					
LONGITUD					
AREA					
DESCRIPCIÓN					

Figura N° 14: Ficha de Identificación de Predios en el Derecho de Vía Km. 794+324 – Km. 794'364

- Se determinó que el 85% de las Viviendas están en zonas rurales y 17% en zona urbana.

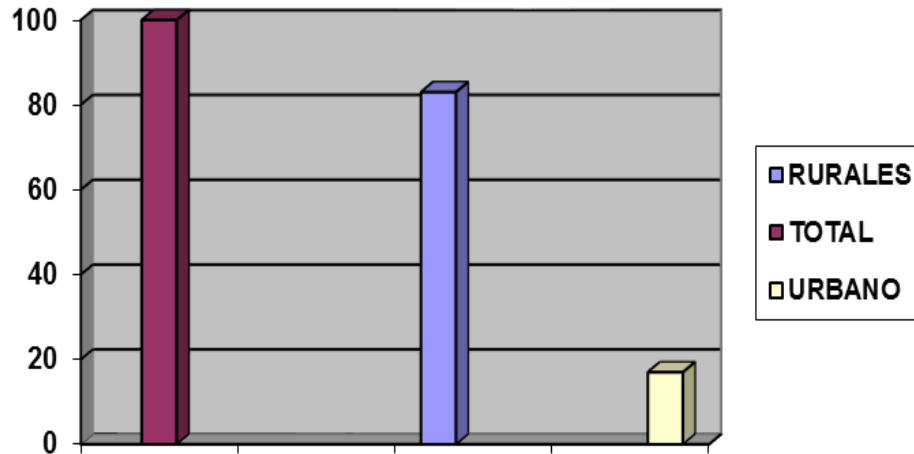


Figura N° 15: Diagrama de Barras de los predios Rural y Urbano

- así mismo se determinó que el 67% son posesionarios y el 33% son propietarios, el material predominante es el adobe.

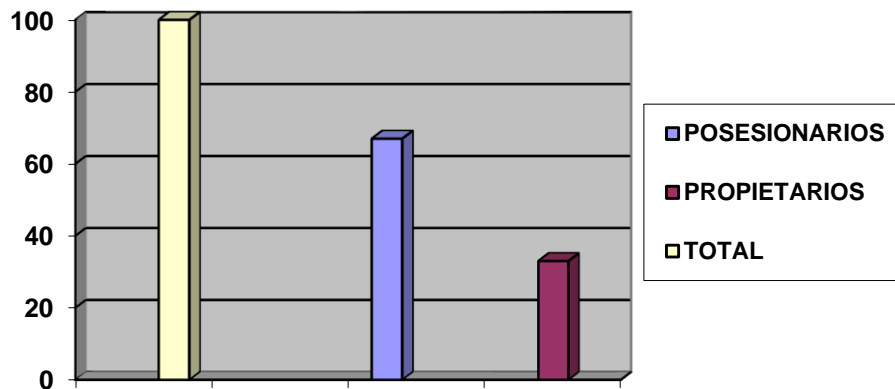


Figura N° 16: Diagrama de Barras de los predios en Posesión y Propietario

- Se elaboró un registro de panel fotográfico; identificado el predio de la invasión con vista en ambas direcciones de la carretera con progresivas de inicio y fin del predio observándose la situación actual del predio.



Figura N° 17: Vista Fotográfica inicial de Vivienda Urbana Km. 794+297



Figura N° 18: Vista Fotográfica final de Vivienda Urbana Km. 794+358

- Se elaboró un registro de fichas de identificación de las interferencias de obras básicas en el Derecho de Vía. donde se registra el código de identificación de la interferencia, progresiva de ubicación, lado de la vía, nombre del propietario, tipo de material del poste, la capacidad de voltaje que conduce y las distancia del borde exterior de la berma al eje de los postes.
- Se elaboró un registro de panel fotográfico; identificado las interferencias de los servicios básicos como son los postes de energía eléctrica a un costado de la carretera con sus respectivas progresivas.



Figura N° 19: Vista Fotográfica de Poste Eléctrico Km. 783+977

- Se determinó que de la muestra analizada el 67% de los Postes de Energía Eléctrica son de madera y 33% de los Postes Eléctricos son de concreto armado

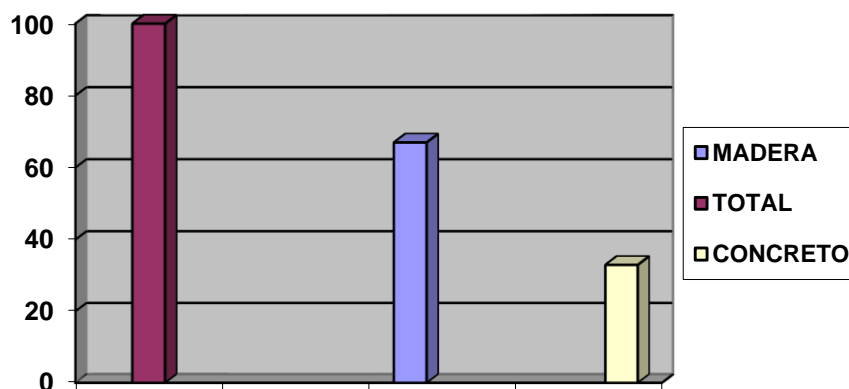


Figura N° 20: Diagrama de Barras de las Postes de Madera y Concreto

- así mismo se determinó que el 50% de los Postes de Energía Eléctrica son de baja tensión y el otro 50% de Postes son de media tensión.

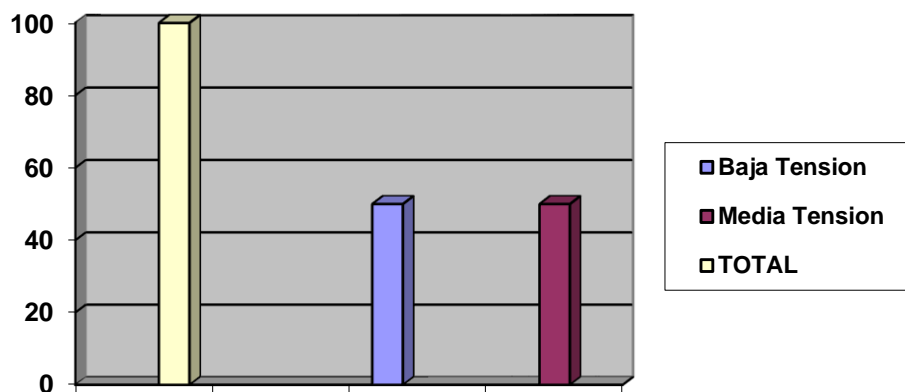


Figura N° 21: Diagrama de Barras de las Postes de Baja y Media Tensión.

- Se determinó que todos los Postes de Energía Eléctrica se ubican a una distancias con respecto a la berma exterior menor a 8.00 m.; en los postes de baja tensión y los postes de media tensión menor a 14.00 m, todos ellos no cumplen con las recomendaciones técnicas generales para el alineamiento de redes eléctricas según lo establecido (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2014).
- Se determinó los mecanismos para Recuperar y Preservar el Derecho de Vía.
- Para áreas de mayor extensión en el Corredor Vial en mención, que se ubican en el Derecho de Vía, siendo del dominio del Estado, la entidad competente no lo ha procedido a registrar el área destinada para el Derecho de Vía.
 - Para áreas de propiedad de terceros, en los cuales se ubica el Derecho de Vía de obras viales en funcionamiento desde hace varios años y que no han sido regularizadas.

- Para áreas de propiedad de terceros, sobre los cuales los proyectos a ejecutarse afectarían parte de dichas áreas, encontrándose en este grupo propietarios, posesionarios.
 - Para la Recuperación del Derecho de Vía, mediante el trato directo y/o la expropiación del área invadida.
 - Para la preservación del Derecho de Vía, mediante labores de Conservación Vial; así como también involucrar a las autoridades competentes para la ejecución de acciones ante la preservación de la vía.
- Se determinó los mecanismos para las condiciones del uso del Derecho de Vía sin la debida autorización de las obras básicas de servicio público.
- Paralizando las obras básicas por no contar con la debida autorización.
 - Notificando al infractor para el inicio de los tramites de autorización siguiendo los requisitos para uso de Derecho de Vía.
 - En caso de hacer omiso los mecanismos antes mencionado se deberá tomar las acciones legales correspondientes y la aplicación de las sanciones establecidas en el (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2008).

IV. DISCUSION

- Existen tres (03) sistema de red vial estas son: la Red Vial Nacional, la Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal; siendo necesario determinar a qué tipo de red vial pertenece la carretera Huarmey – Aija – Recuay en estudio, así como la autoridad competente en cada sistema de red vial.
- El ancho de la faja de dominio en todo el sistema de la Red Vial Nacional no son los mismos ya que el titular de la entidad y/o autoridad competente precisa el ancho del derecho de vía en función a la Clasificación del tipo de Carretera por demanda y orografía, siendo necesario determinar el ancho de Derecho de Vía de la carretera Huarmey – Aija – Recuay.
- La Identificación de los predios de viviendas, proporcionara información del estado en que se encuentra la invasión, para ser formalizada o registrada a fin de establecer su situación jurídica de la misma para el inicio de la recuperación del área invadida.
- Los mecanismos para recuperar y preservar el Derecho de Vía, facilitara el desarrollo de un proceso sostenido de mejoramiento de las practicas actuales en la recuperación de la vía, comprendida dentro de la carretera Huarmey – Aija – Recuay.

V. CONCLUSIONES

- La Identificación de las invasiones del derecho de vía, servirán para realizar un Inventario de la cantidad de la vía afectada, siendo la fuente indispensable para la toma de decisiones en materia legislativa (faja de dominio), ya que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones podrá realizar los procesos necesarios para el saneamiento físico legal de las áreas invadidas a Liberar a fin de salvaguardar los derechos de intangibilidad del área que corresponde al derecho de vía, así mismo esta fuente servirá para conocer las limitaciones que se tiene en el mantenimiento de los elementos que integran la Carretera.

- Con el empadronamiento de los predios identificados en la carretera Huarmey – Aija – Recuay, mediante las fichas técnicas en el Derecho de Vía se podrá tener un registro de dichos predios que se encuentran registrados en los registros públicos a fin de recuperar el área invadida mediante el trato directo o caso contrario se realizara la expropiación a favor del Estado en este caso al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para su inscripción en los registros públicos, de tal manera se pueda ejecutar libremente los trabajos de construcción rehabilitación y conservación de la carretera.

- La Preservación del Derecho de Vía de la carretera Huarmey – Aija – Recuay, por ser una carretera departamental, es competencia del gobierno regional a través de gerencia de transportes y comunicaciones, el cual realiza las labores de Conservación Vial como es la Instalación de Señales Informativas dando a conocer el ancho del Derecho de Vía, demarcando el Derecho de Vía; instalando cercos vivos (plantas) o rocas; así mismo en el Derecho de la carretera en mención también se debe de realizar otras Labores de Conservación Vial como es Limpieza de la Zona de Derecho de Vía, Roce de la Vegetación Menor en la zona de Derecho de Vía, Desquinche manual de talud, perfilado de taludes, estabilización de taludes, protección de taludes contra la erosión, remoción de derrumbes, de tal manera que se debe hacer notar la presencia del

propietario de la franja de dominio en este caso el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

VI. RECOMENDACIONES

- Se recomienda evaluar el Derecho de Vía en caso de una Carretera que no tiene ancho suficiente encontrándose en un lado taludes rocosos altos y el otro lado presencia de ríos, canales de irrigación, terrenos de cultivo, viviendas, postes de energía eléctrica y redes de agua y desagüe el cual se requiere realizar el uso de Derecho de Vía, para la instalación de obras básicas.
- Se recomienda evaluar el justiprecio de los predios invadidos en el Derecho de Vía en zonas rurales y zonas urbanas de la carretera en estudio, determinando el costo total que el estado emplearía para recuperar el Derecho de Vía.
- Se recomienda evaluar el Derecho de Vía en el caso de esta carretera de carácter regional.
- Se recomienda evaluar el Derecho de Vía desde el punto de vista social.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Garcia, P. E. (Marzo de 2009). Necesidad de Actualizar el Reglamento de Derecho de Vía y su Relación con los Predios que Atraviesa. Guatemala, Guatemala.
- Ministerio de Fomento. (1947). Normas, Especificaciones y Recomendaciones para el estudio, construcción y conservación de carreteras. Lima.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2007). Reglamento de Jerarquización Vial. Lima: Normas Legales Peruanas.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2008). Manual para Diseño de Carreteras No Pavimentadas de Bajo Volumen de Tránsito. Lima: Normas Legales Peruanas.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2008). Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial. Lima: Normas Legales del Perú.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2011). Disposiciones para la Demarcación y Señalización del Derecho de Vía de las Carreteras del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC. Lima: Normas Legales Peruanas.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2011). Disposiciones para la Demarcación y Señalización del Derecho de Vía de las Carreteras del Sistema Nacional de Carreteras SINAC. Lima: Normas Legales Peruanas.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2011). Modificación al Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial. Lima: Normas Legales Peruanas.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2013). Actualización del Clasificador de Rutas del SINAC. Lima: Normas Legales Peruanas.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2013). Glosario de Términos de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial. Lima.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2014). Requisitos para Autorización de Uso de Vía de las Carreteras de la Red Vial Nacional. Lima.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2015). [http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/caminos_ferro/NGIV - MANUALES.html](http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/caminos_ferro/NGIV_MANUALES.html). Obtenido de

[http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/caminos_ferro/NGIV - MANUALES.html](http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/caminos_ferro/NGIV_MANUALES.html).

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2013). Manual de Diseño Geométrico. Lima.

Morales, A. G. (Julio de 2003). Análisis para la Mejora de Procesos Técnico - Administrativo, en la Adquisición del Derecho de Vía para la Construcción de una Carretera. Xalapa, Veracruz, México.

Nidia, G. G. (01 de Enero de 2000). Tramite de Permiso para la Construcción de Obras e Instalaciones dentro del Derecho de Vía y Zonas Aledañas a las Carreteras Federales Libres. México, México, México. Obtenido de www.bidi.uson.mx/TesisIndice.aspx?tesis=9944: www.remeri.org.mx

Presidente de la Republica. (17 de Julio de 1973). Dictan Disposiciones sobre inmuebles afectados por trazos en vías públicas. Lima, Lima, Lima.

Presidente de la Republica. (15 de Mayo de 1999). Ley General de Expropiaciones. Lima, Lima, Lima.

Provias Nacional. (2015). <http://www.proviasnac.gob.pe/frmoOperaciones.aspx?idmenu=904>. Obtenido de <http://www.proviasnac.gob.pe/frmoOperaciones.aspx?idmenu=904>.

Provias Nacional. (2011). Taller de Gestión y Custodia del Derecho de Vía. Lima.

ANEXOS

ANEXO N° 01
FICHAS DE IDENTIFICACION DE PREDIO EN DEL DERECHO
DE VIA

FICHA DE IDENTIFICACION DE PREDIO EN EL DERECHO DE VIA

Proyecto	CARRETERA DEPARTAMENTAL HUARMEY – AIJA – RECUAY, EN UNA LONGITUD DE 41 KMS				
Código	TR 01-VA-003				
Lado de la Vía	DERECHA	Inicio		Fin	
Inscrip. Registral:		020+000	Km	020+0100	Km
Área (m2):	105,00		Km		Km
Situac. Tenencia:	PROPIETARIA	Sector:		NARANJAL	
Titular:	RUFINA CONTRERAS RAFAILE				
<p>I. MEMORIA DESCRIPTIVA EDIFICACION</p>					
ESTADO ACTUAL	OCUPADO				
TIPO	RURAL				
USO ACTUAL	VIVIENDA				
ZONA					
ANTIGÜEDAD CONSTRUCCION (años)	ENTRE 5 A 10 AÑOS				
ESTADO DE CONSERVACION	BUENA				
Nº DE PISOS	1 PISO				
MATERIAL PREDOMINANTE		SERVICIOS			
MUROS	ADOBE	AGUA	NO	DESAGUE	NO
TECHO	CALAMINA	ENERGIA ELECTRICA	NO	TELEFONO	NO
OTROS					
<p>II. MEMORIA DESCRIPTIVA TERRENO</p>					
TIPO DE TERRENO	RURAL				
USO ACTUAL					
TIPO DE PLANTACION					
SIST. ABASTECIMIENTO DE AGUA					
TIPO DE RELIEVE					
DESCRIP. DE LAS PLANTACIONES					
<p>III. MEMORIA DESCRIP. OBRAS COMPLEMENTARIAS</p>					
TIPO					
MATERIAL PREDOMINANTE					

LONGITUD		
AREA		
DESCRIPCIÓN		

Ficha de Identificación de Predios en el Derecho de Vía Km. 020+000 – Km. 020+0100

FICHA DE IDENTIFICACION DE PREDIOS EN EL DERECHO DE VIA

Proyecto	CARRETERA DEPARTAMENTAL HUARMEY – AIJA – RECUAY, EN UNA LONGITUD DE 41 KMS					
Codigo	TR01-VA-005					
Lado de la Vía	IZQUIERDA	Inicio		Fin		
Inscrip. Registral:		015+000	Km	015+050	Km	
Área (m2):	9,90		Km		Km	
Situac. Tenencia:	POSESIONARIA	Sector:		BARBACAY		
Titular:	JUAN CHAUCA PAREDES					
I. MEMORIA DESCRIPTIVA EDIFICACION						
ESTADO ACTUAL	OCUPADO					
TIPO	RURAL					
USO ACTUAL	DEPOSITO					
ZONA						
ANTIGÜEDAD CONSTRUCCION (años)	MENOR A 5 AÑOS					
ESTADO DE CONSERVACION	REGULAR					
Nº DE PISOS	1 PISO					
MATERIAL PREDOMINANTE			SERVICIOS			
MUROS	ADOBE		AGUA	NO	DESAGUE	NO
TECHO	NO TIENE		ENERGIA ELECTRICA	NO	TELEFONO	NO
OTROS						
II. MEMORIA DESCRIPTIVA TERRENO						
TIPO DE TERRENO	RURAL					
USO ACTUAL						
TIPO DE PLANTACION						




SIST. ABASTECIMIENTO DE AGUA		
TIPO DE RELIEVE		
DESCRIP. DE LAS PLANTACIONES		

III. MEMORIA DESCRIP. OBRAS COMPLEMENTARIAS		
TIPO		
MATERIAL PREDOMINANTE		
LONGITUD		
AREA		
DESCRIPCIÓN		

Ficha de Identificación de Predios en el Derecho de Vía Km. 015+000 – Km. 015+050

FICHA DE IDENTIFICACION DE PREDIOS EN EL DERECHO DE VIA


Proyecto	CARRETERA DEPARTAMENTAL HUARMEY – AIJA – RECUAY, EN UNA LONGITUD DE 41 KMS					
Codigo	TR02-VA-002					
Lado de la Vía	IZQUIERDA					
Inscrip. Registral:						
Área (m2):	53,74					
Situac. Tenencia:	POSESIONARIO					
Titular:	LORENZO BERNUY					
I. MEMORIA DESCRIPTIVA EDIFICACION						
ESTADO ACTUAL	OCUPADO					
TIPO	RURAL					
USO ACTUAL	VIVIENDA					
ZONA						
ANTIGÜEDAD CONSTRUCCION (años)	MAS DE 15 AÑOS					
ESTADO DE CONSERVACION	REGULAR					
Nº DE PISOS	1 PISO					

MATERIAL PREDOMINANTE		SERVICIOS			
MUROS	ADOBE	AGUA	NO	DESAGUE	NO
TECHO	CALAMINA	ENERGIA ELECTRICA	SI	TELEFONO	NO
OTROS					
II. MEMORIA DESCRIPTIVA TERRENO					
TIPO DE TERRENO	RURAL				
USO ACTUAL					
TIPO DE PLANTACION					
SIST. ABASTECIMIENTO DE AGUA					
TIPO DE RELIEVE					
DESCRIP. DE LAS PLANTACIONES					

III. MEMORIA DESCRIP. OBRAS COMPLEMENTARIAS		
TIPO		
MATERIAL PREDOMINANTE		
LONGITUD		
AREA		
DESCRIPCIÓN		

Ficha de Identificación de Predios en el Derecho de Vía Km. 002+000 – Km. 002+020

FICHA DE IDENTIFICACION DE PREDIOS EN EL DERECHO DE VIA

Proyecto	CORREDOR LA CARRETERA DEPARTAMENTAL HUARMEY – AIJA – RECUAY, EN UNA LONGITUD DE 41 KMS			
Codigo	TR02 - VA-008			
Lado de la Vía	DERECHA	Inicio		Fin
Inscrip. Registral:		030+000	Km	030+200
Área (m2):	47,40		Km	Km
Situac. Tenencia:	POSESIONARIA	Sector:		GARLERO
Titular:	HILDA MORILLO			
ESTADO ACTUAL	DESOCUPADO			
TIPO	RURAL			
USO ACTUAL	VIVIENDA			
ZONA				
ANTIGÜEDAD CONSTRUCCION (años)	MAS DE 15 AÑOS			
ESTADO DE CONSERVACION	MALO			
Nº DE PISOS	1 PISO			


MATERIAL PREDOMINANTE		SERVICIOS			
MUROS	ADOBE	AGUA	NO	DESAGUE	NO
TECHO	ETERNIT	ENERGIA ELECTRICA	NO	TELEFONO	NO
OTROS					
II. MEMORIA DESCRIPTIVA TERRENO					
TIPO DE TERRENO	RURAL				
USO ACTUAL					
TIPO DE PLANTACION					
SIST. ABASTECIMIENTO DE AGUA					
TIPO DE RELIEVE					
DESCRIP. DE LAS PLANTACIONES					

III. MEMORIA DESCRIP. OBRAS COMPLEMENTARIAS		
TIPO		
MATERIAL PREDOMINANTE		
LONGITUD		
AREA		
DESCRIPCIÓN		

Ficha de Identificación de Predios en el Derecho de Vía Km. 030+000 – Km. 030+0200

FICHA DE IDENTIFICACION DE PREDIOS EN EL DERECHO DE VIA


Proyecto	CORREDOR LA CARRETERA DEPARTAMENTAL HUARMEY – AIJA – RECUAY, EN UNA LONGITUD DE 41 KMS			
Código	TR02-VA-066			
Lado de la Vía	IZQUIERDA	Inicio		Fin
Inscrip. Registral:		039+0500	Km	041+000
Área (m2):	80,22		Km	Km
Situac. Tenencia:	PROPIETARIO	Sector:		HUAMBA BAJA
Titular:	ELMER ZAPATA CADILLO			
I. MEMORIA DESCRIPTIVA EDIFICACION				
ESTADO ACTUAL	OCUPADO			
TIPO	URBANO			
USO ACTUAL	VIVIENDA			
ZONA				
ANTIGÜEDAD CONSTRUCCION (años)	ENTRE 10 A 15 AÑOS			
ESTADO DE CONSERVACION	BUENO			

					
MATERIAL PREDOMINANTE		SERVICIOS			
MUROS	ADOBE	AGUA	SI	DESAGUE	NO
TECHO	CALAMINA	ENERGIA ELECTRICA	SI	TELEFONO	NO
OTROS					
II. MEMORIA DESCRIPTIVA TERRENO					
TIPO DE TERRENO	RURAL				
USO ACTUAL					
TIPO DE PLANTACION					
SIST. ABASTECIMIENTO DE AGUA					
TIPO DE RELIEVE					
DESCRIP. DE LAS PLANTACIONES					
III. MEMORIA DESCRIP. OBRAS COMPLEMENTARIAS					
TIPO					
MATERIAL PREDOMINANTE					
LONGITUD					
AREA					
DESCRIPCIÓN					

Ficha de Identificación de Predios en el Derecho de Vía Km. 039+0500 – Km. 041+000

FICHA DE IDENTIFICACION DE PREDIOS EN EL DERECHO DE VIA

Proyecto	CORREDOR LA CARRETERA DEPARTAMENTAL HUARMEY – AIJA – RECUAY, EN UNA LONGITUD DE 41 KMS			
Codigo	TR03-VA-001			
Lado de la Vía	DERECHA	Inicio		Fin
Inscrip. Registral:		039+000	Km	039+020 Km

Área (m2):	11,50		Km		Km							
Situac. Tenencia:	POSESIONARIO	Sector:		HUAMBA BAJA								
Titular:	LUIS SANCHEZ ORTEGA											
I. MEMORIA DESCRIPTIVA EDIFICACION												
ESTADO ACTUAL	OCUPADO											
TIPO	RURAL											
USO ACTUAL	VIVIENDA											
ZONA												
ANTIGÜEDAD CONSTRUCCION (años)	MAS DE 15 AÑOS											
ESTADO DE CONSERVACION	REGULAR											
Nº DE PISOS	2 PISO											
												
						MATERIAL PREDOMINANTE			SERVICIOS			
						MUROS	ADOBE		AGUA	NO	DESAGUE	NO
						TECHO	TEJA		ENERGIA ELECTRICA	NO	TELEFONO	NO
OTROS												
II. MEMORIA DESCRIPTIVA TERRENO												
TIPO DE TERRENO	RURAL											
USO ACTUAL												
TIPO DE PLANTACION												
SIST. ABASTECIMIENTO DE AGUA												
TIPO DE RELIEVE												
DESCRIP. DE LAS PLANTACIONES												
III. MEMORIA DESCRIP. OBRAS COMPLEMENTARIAS												
TIPO												
MATERIAL PREDOMINANTE												
LONGITUD												
AREA												
DESCRIPCIÓN												

Ficha de Identificación de Predios en el Derecho de Vía Km. 039+000 – Km. 039+020

ANEXO N° 02

**PANEL FOTOGRAFICO DE IDENTIFICACION DE PREDIOS EN
DEL DERECHO DE VIA**



DERECHO DE VIA

Vista Fotográfica inicial de Vivienda Rural



Vista Fotográfica final de Vivienda Rural

DERECHO DE VIA



Vista Fotográfica de muro publicitario que se encuentra cerca al derecho De vía



Vista Fotográfica de vivienda y vereda invadiendo el derecho de vía

DERECHO DE VIA



Vista Fotográfica de poste de media tensión eléctrica invadiendo el derecho de vía



Vista Fotográfica viviendas y veredas invadiendo el derecho de vía

DERECHO DE VIA



Vista Fotográfica de vivienda rural dentro el derecho de vía



Vista Fotográfica de viviendas y veredas dentro el derecho de vía

DERECHO DE VIA



Acceso a vivienda invadiendo el derecho de vía



Vista Fotográfica final de Vivienda Urbana Km. 794+358

ANEXO N° 03

PANEL FOTOGRAFICO DE IDENTIFICACION DE

INTERFERENCIAS DE OBRAS BASICAS DE SERVICIO

PUBLICO EN DEL DERECHO DE VIA

DERECHO DE VIA

Vista Fotográfica de Poste Eléctrico invadiendo el derecho de vía

MARCO LEGAL

Marco Legal

1. Constitución Política del Perú

La Constitución protege el derecho de propiedad y así lo garantiza el Estado, pues a nadie puede privarse de su propiedad (Art. 70). Sin embargo, cuando se requiere desarrollar proyectos de interés nacional, declarados por Ley, estos podrán expropiar propiedades para su ejecución, para lo cual, se deberá indemnizar previamente a las personas y/o familias que resulten afectadas.

2. Ley N. 27117 – Ley General de Expropiaciones

Esta Ley en su Ar. 2 menciona que la expropiación consiste en la transferencia forzosa del derecho de propiedad, autorizada únicamente por ley expresa del Congreso a favor del Estado, a iniciativa del Poder Ejecutivo, Regiones o Gobiernos Locales; previo pago a en efectivo de la indemnización justipreciada que incluya compensación por el eventual perjuicio.

El Art. 15 se refiere a la indemnización justipreciada, la misma que por un lado, compren el valor de la tasación comercial debidamente actualizado del bien que se expropia y por otro lado, la compensación que el sujeto activo de la expropiación debe abonar en caso de acreditarse fehacientemente daños y perjuicios para el sujeto pasivo originados inmediata, directa y exclusivamente por la naturaleza forzosa de la transferencia.

El Art. 16 establece que el valor del bien se determinará mediante tasación comercial actualizada que será realizada exclusivamente por la Dirección Nacional de Construcción (Ex Conata).

3. Ley N. 30025 - Ley que facilita la adquisición, expropiación y posesión de bienes inmuebles para obras de infraestructura y declara de necesidad pública la adquisición o expropiación de bienes inmuebles

La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que faciliten la adquisición, expropiación y posesión de bienes inmuebles que se requieren para la ejecución de obras de infraestructura declaradas de necesidad pública, interés nacional, seguridad nacional y/o de gran envergadura; así como de las obras de infraestructura concesionadas o entregadas al sector privado a través de cualquier otra modalidad de asociación público – privado.

La expropiación de los bienes inmuebles que se requieren para la ejecución de obras de infraestructura señaladas en el párrafo precedente, por causas de seguridad nacional o necesidad pública, es autorizada por Ley, de conformidad con lo establecido en el artículo 70° de la Constitución Política del Perú y en la Ley N° 27117, Ley General de Expropiaciones. Cuando en la presente Ley se haga referencia a obras de infraestructura se entiende que comprenden proyectos de inversión, contratos de concesión o cualquier otra modalidad de asociación público- privada.

En su art.4 se señala que la expropiación de bienes inmuebles para la ejecución de obras de infraestructura, tiene dos etapas: trato directo y proceso de expropiación vía arbitral y judicial, según corresponda de acuerdo al Art. 25 de la Ley N° 27117.

4. Tercera Disposición Complementaria de la Ley N. 30025 que modifica Art. 2, 3 y 4 de la Ley N. 27628 – Ley que facilita la ejecución de Obra Públicas Viales

En su Art. 1 del procedimiento de adquisición menciona que la adquisición de inmuebles afectados por trazos en vías públicas se realizará por trato directo entre la entidad ejecutora y los propietarios, o conforme al procedimiento establecido en la Ley General de Expropiaciones.

En su Art.2 del valor de la tasación para la adquisición de inmuebles por trazos en vías públicas será fijado por la Dirección Nacional de Construcción y Saneamiento, considerando lo siguiente:

- El valor comercial del predio y mejoras, de corresponder.
- Una indemnización por el perjuicio causado que incluya, en caso de corresponda, el daño emergente y lucro cesante. El monto de la indemnización deberá considerar entre otros, el resarcimiento de los gastos tributarios, incluyendo el impuesto a la renta, en que deberá incurrir el sujeto pasivo como consecuencia de la expropiación.

El valor de la tasación es aprobado mediante una resolución ministerial del Ministerio de Transportes, la norma correspondiente de acuerdo a la legislación de la materia en el caso de gobiernos regionales, o mediante decreto de alcaldía para gobiernos locales, según corresponda. El valor de tasación deberá tener una antigüedad no mayor de dos años al momento de su aprobación.

En su Art. 3 del porcentaje adicional de pago, la aprobación del valor total de tasación, a que se refiere el art. 2, se hace considerando el monto fijado por la Dirección Nacional de Construcción y agregando un porcentaje adicional del 10% del valor comercial del predio y mejoras, de corresponder. El valor total de la tasación constituye el precio a pagarse por todo concepto a los afectados por trazos en vías públicas a que se refiere el art. 1 de la presente ley, durante el trato directo.

En su Art. 4 adquisición a cargo del concesionario, para los casos de adquisición de infraestructura vial facúltese al concesionario a efectuar la implementación, gestión y culminación del procedimiento de adquisición por trato directo, de los bienes inmuebles afectados por el derecho de vía, conforme a lo previsto en la presente ley. En dicho caso, el concesionario se obliga a obtener la propiedad del inmueble, a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del gobierno regional o local, según corresponda mediante la adquisición vía trato directo.

Siempre que el contrato de concesión no establezca algo en contrario, la entidad correspondiente realiza el reembolso a favor del concesionario. El reembolso comprende únicamente el valor de adquisición del inmueble, con el límite del monto establecido, por la entidad en convenio previo con el concesionario para cada caso.

Una vez que el concesionario informe el agotamiento de las gestiones para adquirir el inmueble por trato directo, la entidad correspondiente inicia el proceso de expropiación por vial arbitral o judicial. Para tales efectos el concesionario presenta un informe sustentado a la entidad, incluyendo los documentos que incluya el trato directo.

5. Decreto Ley N° 20081 – Dictan Disposiciones sobre inmuebles afectados por trazos en vías públicas.

Que, conforme a lo establecido en la precitada Ley, los propietarios afectados por el trazo de una obra pública vial, no podrán transferir el dominio, convertir gravámenes, efectuar construcciones o plantaciones de especies arbóreas que incluyan o interesen a la parte de sus predios definida como necesaria para ubicar la faja de dominio o derecho de vía, una vez que sean notificados notarialmente por la entidad ejecutora.

La entidad ejecutora efectuará la notificación, siempre que cuente con estudios definitivos completos, a nivel de construcción, formalmente aprobados por la autoridad competente.

Asimismo, indica que las limitaciones establecidas en el artículo anterior quedaran sin efecto, transcurrido dos años a partir de la fecha en que la entidad ejecutora efectuó la notificación, sin que se hayan iniciado cualquiera de los procedimientos de adquisición.

6. Ley Orgánica de Municipalidades

Esta Ley norma la organización, autonomía, competencia, funciones y recursos de las municipalidades. Estas instituciones públicas, son los órganos de gobierno local, que emanan en la voluntad popular y representan al vecindario, promueven la adecuada prestación de los servicios públicos locales, fomentan el bienestar de los vecinos y el desarrollo integral y armónico de sus jurisdicciones. Asimismo en su artículo 81° se norma el tema de tránsito, viabilidad y transporte público: Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales: normas, regular y planificar el transporte, fluvial y lacustre a nivel provincial, entre otras funciones.

7. Decreto Supremo N° 004-2011-VIVIENDA- Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano

Cuyo objeto constituye el marco normativo para los procedimientos técnicos y administrativos que deben seguir las municipalidades a nivel nacional, en el ejercicio de sus competencias en materia de planeamiento y gestión del suelo, acondicionamiento territorial y desarrollo urbano y rural.

8. Decreto Supremo N° 011-2013-VIVIENDA, Decreto Supremo que reglamenta los procedimientos especiales de saneamiento físico legal y reglas para la inscripción de transferencias y modificaciones físicas de predios sujetos a trato directo o expropiación y aprueba otras disposiciones. (COFOPRI) 23.09.2013

Esta directiva aprueba el Reglamento de procedimientos especiales de Saneamiento Físico Legal y Reglas para la inscripción de transferencias y modificaciones físicas de predios sujetos a trato directo o expropiación. El reglamento tiene por objeto establecer los procedimientos especiales para el saneamiento físico legal, así como las reglas aplicables para la inscripción de transferencias y modificaciones físicas de predios sujetos a la adquisición por trato directo o expropiación en el marco de las Leyes Nos. 30025 y 27117.

9. Resolución Ministerial N° 182-2013-VIVIENDA aprueba Directiva N° 01-2013-VIVIENDA/VMCS/DNC – Directiva que regula un procedimiento simplificado de valuaciones a ser aplicado en el caso de expropiaciones de bienes inmuebles afectados por la ejecución de obras de infraestructura sobre proyectos de necesidad pública, seguridad nacional, interés nacional y/o de gran envergadura declarados por Ley, así como las obras de infraestructura concesionadas o entregadas al sector privado a través de cualquier otra modalidad de Asociación Público – Privada.

Que, con Resolución Ministerial N° 010-2007/VIVIENDA, se dispuso que la Dirección Nacional de Construcción del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, sea el órgano responsable de llevar a cabo las tasaciones de inmuebles que le soliciten las entidades y empresas públicas, que por su naturaleza no pueden ser ejecutados por privados; asimismo, la Dirección Nacional de Construcción tiene a su cargo el Registro de Peritos y Supervisores adscritos a la DNC, elaborando las tasaciones de conformidad a lo señalado en el Reglamento Nacional de Tasaciones del Perú.

Que, atendiendo a lo expuesto, la Dirección Nacional de Construcción del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, propone un procedimiento simplificado de valuaciones, aplicables al caso de expropiación de bienes inmuebles afectados para la ejecución de obras de infraestructura sobre proyectos de necesidad pública, seguridad nacional, interés nacional, y/o de gran envergadura, declarados por Ley, así como de las obras de infraestructura concesionadas o entregadas al sector privado a través de cualquier otra modalidad de asociación público-privada, por lo que corresponde su aprobación mediante el presente acto resolutivo.

Es una norma que permita la obtención precisa y celeridad del valor de tasación de los inmuebles que resulten afectados en la ejecución de obras de infraestructura regulados en el marco de la Ley N° 30025 “Ley que facilita la adquisición, expropiación y posesión de bienes inmuebles para obras de infraestructura y declara de necesidad pública la adquisición o expropiación de bienes inmuebles afectados para la ejecución de diversas obras de infraestructura”.

El(los) expediente(s) compatibilizado(s), deberán contener la siguiente documentación, asimismo, se precisa que toda la documentación técnica deberá ser suscrita por el profesional de la especialidad:

a) Documentos del inmueble:

- Memoria Descriptiva
- Plano de afectación, en el que se detalle: cuadro técnico de linderos y medidas
- Perimétricas del área matriz y área afectada, la ubicación y/o localización del predio, detalle de afectación debidamente georeferenciados en coordenadas UTM.
- Plano de distribución (si hubieran edificaciones)
- Copia simple de la partida registral con una antigüedad no mayor a 06 meses.
- Declaratoria de Fábrica (en caso de edificaciones), cuando lo hubiere.
- Última Declaración Jurada de Auto avalúo (Hoja PU) para edificaciones, cuando la hubiere.
- Relación cuantificada de cultivos permanentes y/o transitorios (no permanentes) indicando sus características.
- Relación cuantificada de obras complementarias e instalaciones fijas y
- Permanentes, si las hubiera.
- En caso de construcciones especiales se acompañará la siguiente documentación.
- Planos, memoria descriptiva y especificaciones técnicas relativas a las mismas.

b) Documentos del afectado:

- DNI del titular afectado o certificación de identidad emitida por RENIEC.
- Constancia de posesionario y/o comunero hábil en caso de no ser propietario.

c) Requisitos para fijar la Indemnización por el Perjuicio Económico

- Documentación sustentatoria que acredite el lucro cesante (contratos vigentes, acuerdos, entre otros) y el daño emergente.
- Documentación cuantificada que estime el resarcimiento de los gastos tributarios, notariales, registrales, entre otros, en los que pudiera incurrir como consecuencia de la expropiación.

d) Mecánica Operativa del Procedimiento de Valuación Simplificada.-

- La solicitante presentará el expediente técnico de cada inmueble, con el íntegro de la documentación indicada en los numerales 5.3 y 5.4 de esta Directiva, con la certificación del funcionario responsable de la solicitante y la cancelación del 50% del monto de la factura que previamente remitió la DNC.
- La DNC recibe los expedientes por cada inmueble y dentro de los 02 días hábiles siguientes, designa al Perito y Supervisor a cargo de la valuación.
- El Perito realizará la inspección ocular correspondiente, dentro de los 08 días hábiles posteriores a su designación.

En caso de no poder efectuar la inspección ocular, por los siguientes motivos:

- Causas fortuitas o de fuerza mayor: En este supuesto el procedimiento es suspendido por un plazo máximo de 45 días hábiles, dentro del cual la solicitante deberá comunicar a la DNC que ha cesado la causa fortuita o fuerza mayor, para que esta última proceda a la reprogramación de la inspección ocular; caso contrario, vencido el plazo de 45 días hábiles procederá a la devolución de los expedientes a la solicitante, extornándose conjuntamente el pago efectuado, previa liquidación de los gastos debidamente sustentados, culminando con ello el trámite administrativo.
- Cuando la documentación contenida en el expediente técnico sea incompatible con la realidad física, el perito elaborará el respectivo informe, procediéndose a devolver el expediente a la solicitante.

- De no presentarse los supuestos antes señalados, el Perito elaborará el Informe Técnico de Valuación, dentro del plazo de 05 días hábiles luego de efectuada la inspección ocular; entregándolo posteriormente a la DNC para su revisión final.
- Una vez recibido el Informe Técnico de Valuación, por la DNC, el mismo será examinado por el supervisor responsable y visado por el área de valuaciones, dentro de los 04 días hábiles posteriores.
- La DNC remitirá el Informe Técnico de Valuación a la solicitante conjuntamente con la factura de cancelación, dentro de un (01) día hábil.

10. Resolución Directoral N. 007.2004-MTC/16

Documento que contiene las directrices para la elaboración y aplicación de Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario – PACRI, para proyectos de infraestructura vial.

11. Decreto Supremo N° 017-2007 - Reglamento de Jerarquización Vial

La referida norma tiene como base establece los criterios de clasificación de vías destinadas a orientar las decisiones de inversión y operación de ésta en función de los roles que establece. Dicho reglamento rige en todo el territorio de la República del Perú y es de aplicación por los tres niveles de gobierno. Su alcance está referido a las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), así como las áreas o vías de acceso restringido.

ANEXO N° 06
MARCO INSTITUCIONAL

MARCO INSTITUCIONAL

1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Es el órgano rector del sector transportes y comunicaciones creado por Ley N. 27779 del 23.07.2002, que forma parte del Poder Ejecutivo y que constituye un pliego presupuestal con autonomía administrativa y económica, e acuerdo a Ley.

2. Dirección General de Asuntos Socio Ambientales

El Decreto Supremo N. 041-2002-MTC del 22.08.2012, Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones crea la Dirección de Asuntos Socio Ambientales. En su Art. 73 establece que la DGASA se encargará de velar por el cumplimiento de las normas de conservación del medio ambiente del sub sector, con el fin de garantizar el adecuado manejo de los recursos naturales durante el desarrollo de las obras de infraestructura de transportes, así como conducir los procesos de expropiación y reubicación que la misma requiera. Esta dirección está a cargo de un Director General quien depende del Viceministerio de Transportes.

3. COFOPRI – Comisión de Formalización de la Propiedad Informal

Entidad encargada de la formación de la propiedad informal de los predios urbanos, con la finalidad de mejorar la calidad de vida de la población

4. Dirección Nacional de Construcción – DNC

La Dirección Nacional de Construcción es el órgano encargado de proponer los lineamientos de política, normas y procedimientos referidos a la construcción de infraestructura, así como promover el desarrollo, evaluar su aplicación y estimular la iniciativa privada a fin de mejorar las condiciones de infraestructura y, por ende, el nivel de vida de la población. Dentro de sus funciones se encuentran la valuación de

inmuebles solicitadas por las autoridades y empresas públicas que lo requieran (R.M. 010'2007/VIVIENDA).

5. Identificación de Interferencias de Servicios Públicos

En cuanto a las afectaciones de servicios públicos a lo largo del Derecho de Vía del Corredor Vial: Puente Chuquicara - Cabana - Pallasca - Santiago de Chuco - Shorey y Tauca - Bambas - Dv. Sihuas, se ha identificado únicamente dos (02) tipos de servicios afectados, que son: energía eléctrica en baja y media tensión y Agua y desagüe.

a. Energía Eléctrica en Baja y Media Tensión

Cabe indicar que para efectos de reubicación y/o reposición de infraestructura de servicios eléctricos, esta deberá ser efectuada únicamente por el concesionario a cargo, previa aprobación del presupuesto solicitado por la entidad solicitante, sobre el inventario físico.

Dicha afirmación se sustenta en el artículo 98 de la Ley de Concesiones Eléctricas aprobada por Decreto Ley N 25844 y sus modificatorias, que precisa: Los gastos derivados de la remoción, traslado y reposición de instalaciones eléctricas que sea necesario ejecutar como consecuencia de obras de ornato, pavimentación y en general, por razones de cualquier orden serán sufragadas por los interesados y/o quienes lo originen. Asimismo, en concordancia con lo señalado en el párrafo anterior, el artículo 190 del Reglamento de la Ley de Concesiones Eléctricas aprobado por Decreto Supremo N. 009-93-EM y sus modificatorias, señala que los trabajos a que se refiere el artículo 98 de la Ley, serán ejecutados por el concesionario, para tal efecto se presenta el presupuesto respectivo(...).

b. Reubicación de Interferencias dentro del Derecho de Vía

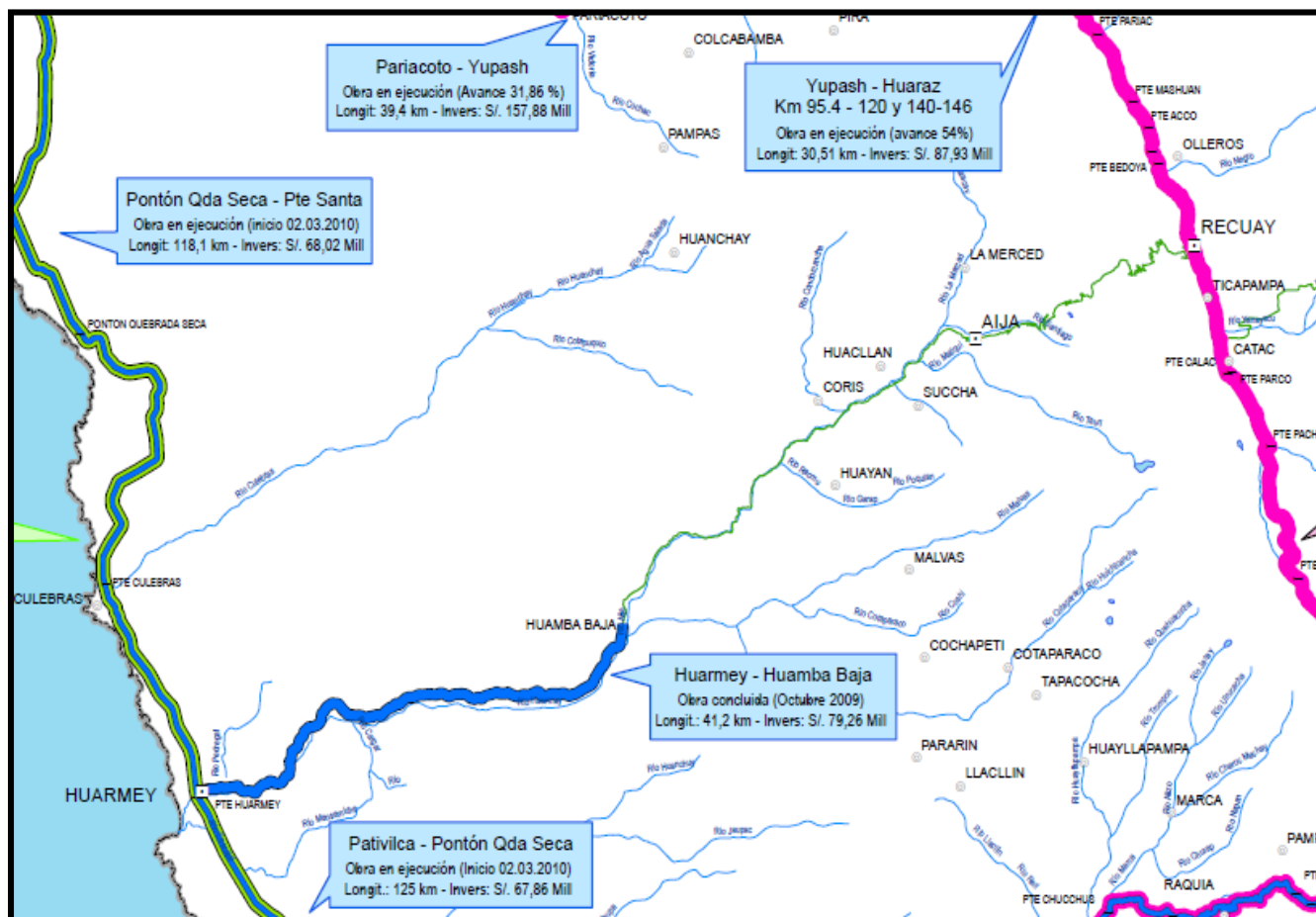
Que, el artículo 18° del Decreto Supremo N° 013-13-TCC, se aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley de Comunicaciones, en el cual se establece: "... la prestación de los servicios portadores o de los teleservicios, cuando éstos sean de

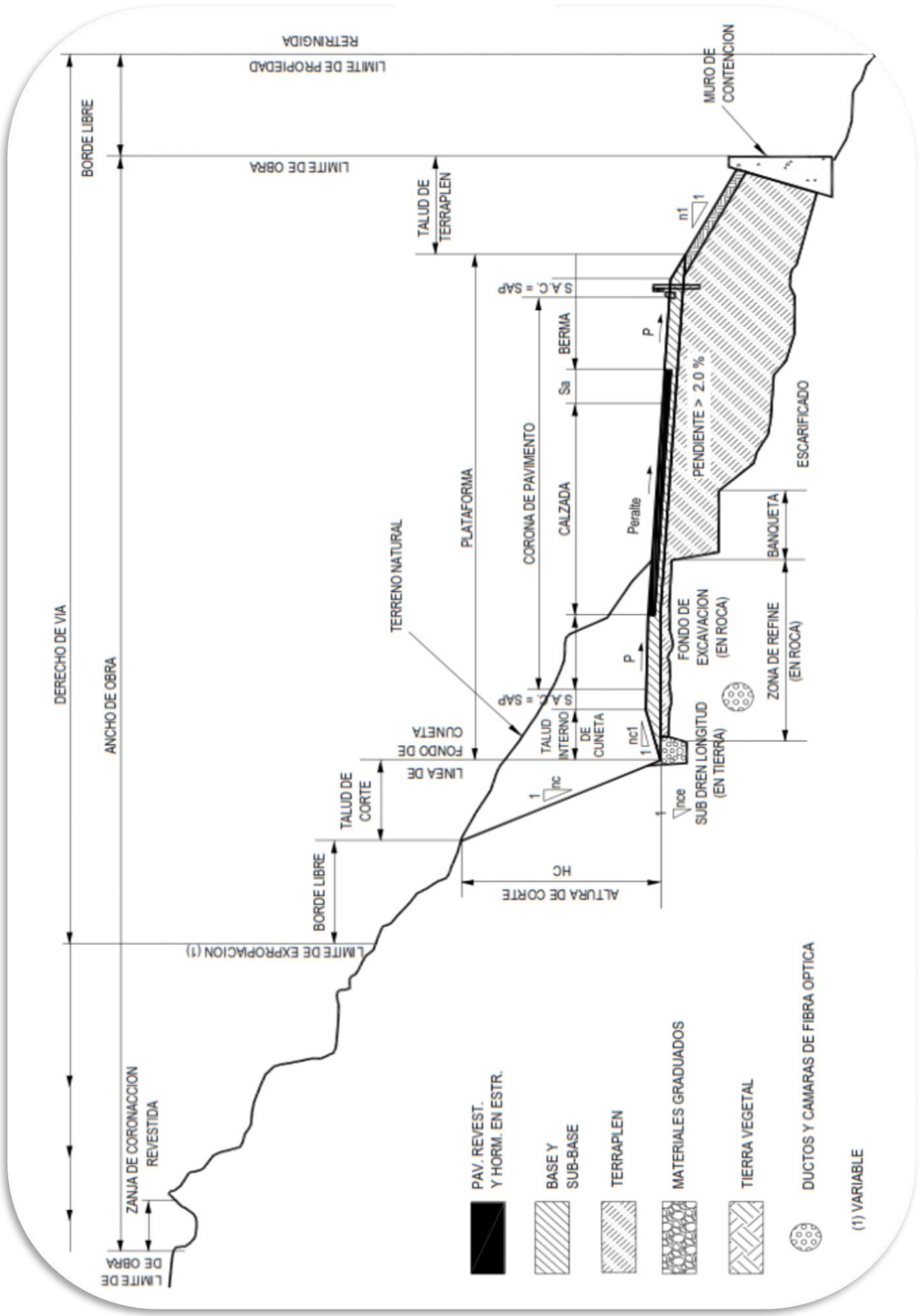
carácter público, llevan implícita la facultad de ocupar o utilizar los bienes de dominio público. Asimismo, por causa de necesidad y utilidad pública o de interés social, el estado, para sí o para el concesionario que los solicite, puede imponer servidumbres forzosas o realizar expropiaciones para llevar a cabo efecto la instalación de los servicios, de acuerdo a las leyes de la materia...”

Que, el artículo 24° del Decreto Ley N° 25844 – Ley de Concesiones Eléctricas establece: “la concesión definitiva permite utilizar bienes de uso público y el derecho de obtener la imposición de servidumbre para la construcción y operación de centrales de generación y obras conexas, subestaciones y líneas de transmisión así como también de redes y subestaciones de distribución para Servicio Público de Electricidad. Asimismo, en su artículo 109 numeral b) indica que los concesionarios están facultados a usar a título gratuito el suelo, subsuelo y aires de caminos públicos, calles, plazas y demás bienes de propiedad del estado o municipal, así como para cruzar ríos, puentes, vías férreas, líneas eléctricas y de comunicaciones.

ANEXO N° 07

PLANOS

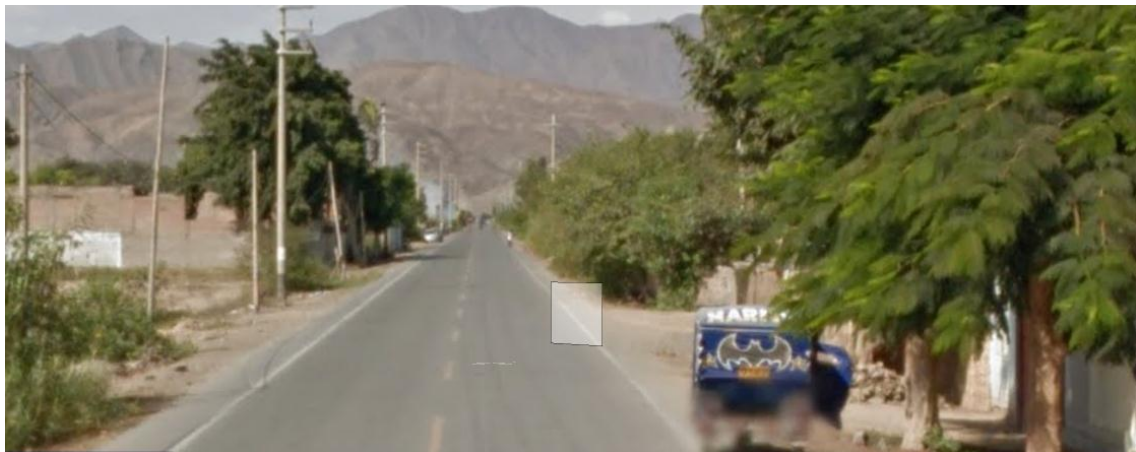








CARRETERA HUARMEY – HUAMBABAJA – AIJA - RECUAY



KM N° 1.00 +00 HUARMEY – AIJA



KM N° 3.00 +00 HUARMEY – AIJA



KM N° 15.00 +00 HUARMEY – AIJA (CASERIO TAYCA)