PRESENTACION

El Siglo XXI es una nueva época de Renacimiento, período en el cual el ser humano vuelve a ser el centro de todo: el pensamiento, la política, la cultura, el arte, la ciencia, el urbanismo y las ciudades. En el Siglo de las Ciudades los conceptos se renuevan y se reordenan, la participación y la acción de los vecinos es decisiva. Las ciudades son las protagonistas del cambio. En ellas se generan la mayoría de los procesos económicos, comerciales, culturales e industriales. En las nuevas urbes se empieza a investigar y desarrollar la agricultura urbana y, simultáneamente, se consolida una forma democrática de gobierno.

Lima (callao) va camino a su bicentenario de fundación española con casi 10 millones de habitantes. Sigue creciendo a una tasa de 1.9% anual según el IMP, lo cual significa un incremento de aproximadamente 150 000 limeños al año, cuyas demandas se suman a los déficits existentes.

La capital tiene una hoja de ruta aprobada en el 2013 que es el Plan Regional de Desarrollo Concertado, que orienta el crecimiento de una urbe poli-céntrica, desconcentrada, compacta, con 2 ciudades auto-sostenibles al norte y sur complementadas con otras de crecimiento compensatorio como Huacho y Cañete integradas con trenes de cercanía. Urbe con 3 ríos y un borde costero protegido e incorporado a la estructura de la metrópoli; con patrimonio recuperado tanto hispánico como precolombino.

A partir de estas grandes orientaciones el Municipio Provincial y los Municipios Distritales deben cumplir un rol que permita precisamente construir el modelamiento de la ciudad y en tal sentido, Miraflores convocó la elaboración de un Plan Urbano Distrital 2016-2026.

El distrito con sus casi 80 mil habitantes empezará a dejar atrás tendencias de decrecimiento poblacional y posiblemente vea en los próximos años más bien aumentar la población residente, flotante; que labora en el distrito y visitante; con más turistas que Machu Picchu, constituyendo estos factores uno de los más grandes desafíos a enfrentar en el Plan, sumado al rol de “bisagra” del distrito entre el norte y el sur de la metrópoli.

Miraflores va camino a ser el segundo centro financiero del país, y el primer centro turístico y gastronómico. Estas condiciones no deben atentar contra la calidad residencial.

El marco legal para hacer un Plan Urbano está constituido por el D.S Nº 004-2011-VIVIENDA la ORD. 1862 MML - 2014. Adicionalmente a ese marco legal se han incorporado criterios procedentes de la visión de desarrollo del gobierno Municipal. Finalmente se ha llegado a una estructura básica del Plan urbano que se puede sintetizar en los siguientes grandes temas:

a) Diagnostico. FODA
b) Tendencias: Hacia dónde va Miraflores
c) El Miraflores que queremos: Objetivos
d) Como Lograrlo: Metas
e) Identificación de actores
f) Planes Específicos
g) Gobernabilidad

Tratándose de una estructura urbana consolidada el concepto rector que se ha utilizado para intervenir es el de “reinventar la ciudad”, humanizándola y dándole un carácter preferente a la calidad residencial, la movilidad sostenible, usos mixtos que desalienten cualquier forma de tugurización, privilegiar al peatón y sectores vulnerables, incrementar áreas verdes y una relación virtuosa con el borde marino. Este quehacer urbano es

imposible de implementar solo con inversión Municipal. Por lo tanto, el Plan ha puesto espacial interés en identificar alianzas público-publico con el gobierno provincial y/o gobierno central y alianzas público-privadas.

El Plan ha tomado casi 1 año en su proceso de elaboración. Ha puesto especial atención en escuchar a los vecinos, regidores, inversionistas acompañados de un permanente intercambio de ideas con los funcionarios especialmente de Desarrollo Urbano y el alcalde.

Un Plan no es nunca una propuesta cerrada e inmodificable. Por el contrario, reinventar Miraflores como se ha señalado implica estar atentos a la opinión ciudadana del quehacer metropolitano y fortalecer cada vez más un gobierno municipal transparente, moderno y democrático.

RESUMEN EJECUTIVO

1. CONSIDERACIONES GENERALES DEL PLAN

a. Objetivos Generales

- Redefinir Miraflores orientando las presiones de crecimiento y de inversión hacia un nuevo modelo de desarrollo urbano, sostenible, amigable con el vecino y usuario reconciliando el distrito con su condición de ciudad costera.
- Contribuir a mejorar la calidad de vida de los residentes y de los que habitualmente o temporalmente llegan a Miraflores.
- Dotar a la Municipalidad de Miraflores de un instrumento técnico y normativo para orientar su desarrollo hacia el año 2026, de acuerdo las expectativas de sus habitantes y autoridades.

b. Objetivos Específicos

- Identificar, a través de un diagnóstico actualizado, la situación del distrito en los ámbitos territoriales, económicos y sociales.
- Redefinir el rol de Miraflores como parte del eje centro – sur de la ciudad, así como sus relaciones funcionales con los distritos circundantes.
- Proponer para el Distrito de una Visión de Ciudad, a través del cual todos sus habitantes se sientan identificados.
- Rescatar la Costa Verde como un gran espacio integrado al Distrito para el uso intensivo de la recreación y el deporte.
- Identificar las políticas de desarrollo urbano a ser implementadas orientadas a lograr la Visión de Ciudad a definir.
- Revisar la zonificación actual, principalmente de la zona central y los ejes de mayor actividad económica y reorientarla de acuerdo a las potencialidades y limitaciones con que cuentan.
- Proponer un nuevo modelo de movilidad sostenible, promoviendo la creación de nuevos espacios peatonales y el uso intensivo de medios de transporte no motorizados.
- Desalentar el uso del medio de transporte privado y promover el uso del transporte público seguro, ordenado, económico y ambientalmente sostenible.
- Definir los programas y proyectos estructurantes a fin de alcanzar el logro de la Visión y las políticas de desarrollo urbano.

c. Ámbito de intervención

El distrito de Miraflores es uno de los 43 distritos de la provincia de Lima. Se halla ubicado a orillas del mar en la parte sur de Lima a unos 8.5 Kilómetros de la Plaza de Armas y a 79 metros sobre el nivel de mar.

Para efectos de Diagnóstico y Propuesta, se considera como territorio de trabajo el distrito de Miraflores y como referencia su ámbito de inter relación directa con los distritos de San Isidro, Surquillo y Barranco.

Así mismo, Miraflores será analizado como parte de Lima metropolitana identificando los roles asignados en las propuestas del gobierno metropolitano.

En términos específicos, Miraflores se estudiara bajo la caracterización de 4 grandes Sectores en los cuales tendrá lugar las nociones de diagnóstico y aplicación de las propuestas

d. Metodología de elaboración :

FASE 1: Diagnostico

FASE 2: Tendencias: Hacia dónde va Miraflores

FASE 3: El Miraflores que queremos: Objetivos

FASE 4: Como Lograrlo: Metas

FASE 5: Identificación de actores

FASE 6: Planes Específicos

FASE 7: Gobernabilidad

e. Aspecto legal:

El Plan de Desarrollo Urbano de Miraflores deberá enmarcarse dentro de lo estipulado en el Decreto Supremo N° 04-2011- VIVIENDA que define los alcances y contenidos de los Planes de desarrollo Urbano orientado a las ciudades con poblaciones entre 20,001 y 500,000 habitantes así y particularmente a lo señalado respecto a los Planes de Desarrollo Distritales.

Igualmente se deberá considerar lo estipulado en la Ordenanza Municipal N° 1862-2014 que define los contenidos del Plan Urbano Distrital.

f. Mecanismos de participación ciudadana

La participación ciudadana se dará en diferentes etapas del proceso de elaboración del plan: al inicio del proceso, en la etapa de diagnóstico, de diseño de las propuestas y en la presentación del plan concluido. Para ello se recurre a diferentes formas de participación:

- Audiencias públicas: se darán a inicios del proceso de elaboración del plan para captar las problemáticas que preocupan a los ciudadanos y ciudadanas sobre la vida urbana y las expectativas que se tejen en torno a la gestión urbana. Involucran a todos los actores sociales.
- Talleres de trabajo: se celebrarán en dos momentos del plan, uno en la etapa de diagnóstico para su validación y otro durante el diseño de las propuestas para la validación de estas. Involucran a todos los actores sociales.
- Mesas de trabajo: se celebrarán en cualquier momento de desarrollo del plan para recoger y difundir información del plan por sectores y actores clave.
- Seminarios, conferencias, coloquios u otros, que puedan celebrarse tanto en el ámbito académico como profesional que permitan que permitan presentar el estado de la cuestión y ayudar a difundir y mejorar el proceso de elaboración del plan.
- Exhibición pública: mecanismo normado que supone la exhibición pública del contenido total del plan durante un plazo de 30 días, período en el que los diferentes actores sociales pueden alcanzar observaciones, comentarios y contribuciones al plan.

g. Sistema de información Geográfica

Contar con una base de datos geo referenciada actualizada de acuerdo al plan de desarrollo que se proponga, que se complemente y fortalezca con el Sistema de Información Geográfica del distrito; y que a futuro ayude a ejecutar una mejor gestión del territorio y también a elaborar los planes de desarrollo del distrito de Miraflores.

2. CONTENIDO DEL PLAN

CAPITULO I: ACTIVIDADES PREVIAS
CAPITULO II: DIAGNOTICO URBANO
- Ii.1 Determinación de la Imagen Objetivo
- Ii.2 Caracterización Urbana
- Ii.3 Movilidad Urbana
- Ii.4 Aspectos Socio-Económicos y Demográficos
- Ii. 5 Aspectos Ambientales y de Gestión de Riesgos
- Ii.6 Aspectos Institucionales y de Gestión Local
- Ii.7 Talleres Participativos de Validación del Diagnostico

CAPITULO III – PROPUESTAS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLES
- Iii.1 Escenarios de Desarrollo Urbano: Escenario Deseado; Escenario Tendencial; Escenario Posible
- Iii.2 Visión de Desarrollo al 2026
- Iii.3 Análisis Estratégico – Foda
- Iii.4 Modelo de Desarrollo Urbano
- Iii.5 Objetivos Estratégicos y Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible
- Iii.6 Políticas Generales de Desarrollo Urbano:
- Iii.6.1 De Acondicionamiento Urbanístico
- Iii.6.2 De Gestión Local
- Iii.6.3 De Gestión Urbano Ambiental Y Riesgos
- Iii.7 Talleres Participativos de Validación de la Propuesta General de Desarrollo Urbano Sostenible

CAPITULO IV – PROPUESTAS ESPECÍFICAS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE
- Iv. 1 Acondicionamiento Territorial y Usos del Suelo Urbano
- Iv.2 Movilidad Urbana
- Iv.3 Sostenibilidad Ambiental y Gestión de Riesgos
- Iv. 4 Desarrollo Humano y Gestión Local

CAPITULO V – PROGRAMA DE INVERSIONES URBANAS
- V. 1 Concepción del Programa, Objetivos y Alcance.
- V.2 Mecanismos y Fuentes de Financiamiento de los Proyectos de Inversión Urbana
- V.3 Clasificación de Proyectos
- V.4 Programa Priorizado de Inversiones y Banco de Proyectos

3. COMPONENTES DEL PLAN URBANO DISTRITAL

3.1 CARACTERIZACION URBANA

El distrito de Miraflores se ha desarrollado urbanísticamente en varias etapas, siendo las últimas (1989, sector A) con mayores atributos urbanísticos como es el área de parques locales.

La ubicación estratégica del distrito de Miraflores dentro de Lima Metropolitana ha generado que se constituya como uno de los centros comerciales, financieros y turísticos más importantes de Lima Metropolitana.

Para efectuar el análisis de sectores, se ha subsectorizado el Sector A (Subsectores A1, A2 y A3) y el Sector B (Subsectores B1, B2, B3 y B4). Se advierte que el Subsector B1, es el que tiene mayores problemas de conexión vial y peatonal con los demás subsectores, debido a la presencia de la Av. Paseo de la República y la Bajada Balta y la Bajada de Armendáriz, el único lugar de contacto a nivel es el Ovalo de Miraflores, ya que por sus otros límites se comunica a través de 8 puentes vehiculares y de 4 puentes peatonales, repercutiendo en tráfico vehicular en el centro comercial del distrito de Miraflores.

Se identifica al subsector A3, con mayor porcentaje de vivienda, aproximadamente con el 56.72% y de áreas de recreación pública (12% del total), seguido por el sector A1 que tiene 45.22% y área de recreación pública de (9% del total) y el sector A2 con 35.30%. El subsector B1, presenta el mayor porcentaje de comercio con el 46.93%, seguido por el sector C que tiene 27.40% y el sector B2 con 22.45%.

Uno de los sectores menos atendido urbanísticamente parte del Sector C, careciendo de áreas verdes y la ubicación de equipamientos básicos. Sin embargo, es en este sector que se desarrollará en el área del Ex Cuartel San Martín una Zona de Reglamentación Especial Centro Empresarial Cultural y de Convenciones - ZRECECC, considerado como un proyecto estratégico, que modificará en el eje Av. Del Ejército, a un uso de comercio de nivel metropolitano y en todo el Sector C, se generaría cambios de uso del suelo a comercio zonal y a uso residencial de alta densidad, en este sentido se requiere una normativa especial que oriente y ordene el desarrollo urbano de parte del Sector.

Existe un control urbano adecuado en cuanto a la conservación de sus espacios públicos, sin embargo, las vías están ocupadas como estacionamiento vehicular.

Por otro lado, la altura de las edificaciones mayores al ancho de la vía, generan cerramientos del espacio público, generando sombras e inadecuada ventilación e iluminación a nivel urbano.

Existe una zona definida por la Av. Ricardo Palma, Av. Paseo de la República, Ca. Diez Canseco y la Av. Larco, que requiere una normatividad especial, con el fin de dinamizar el uso del suelo, pues su uso tiene menor calificación a los usos metropolitanos. Además re requiere mejorar su ambiente urbano,

priorizando el paso del peatón, por lo que esta zona podría ampliarse hasta el Parque Miranda, integrando las zonas turísticas.

Se evidencia el desarrollo del uso mixto, tanto en la zona comercial como, en las zonas residenciales, ambas con la presencia de oficinas. En algunos casos, el uso de oficina está desplazando o compartiendo espacios construidos con el uso residencial, principalmente a nivel de ejes distritales Av. Reducto, Av. Ricardo Palma, Av. C. Ulloa, parte de la Av. La paz, Av. Pardo.

En el eje Arequipa, en el tramo del Ovalo Miraflores -Angamos tendría la tendencia de uso comercio, institucional y oficinas, predominando el uso de comercio y en el tramo de la Av. Angamos - Aramburu, uso de vivienda multifamiliar y uso de oficinas, predominando el uso de oficinas. Además, la Av. Arequipa desde el Ovalo Miraflores a Av. Aramburu, por su importancia en la historia urbana de la ciudad y debido a que se ha identificado diversos inmuebles con valor arquitectónico e inmuebles con valor monumental, debería permitirse usos específicos que permitan conservar los inmuebles con sus características primigenias.

Los ejes o parte de los ejes Roosevelt, Espinar, Arequipa (ovalo Miraflores –Angamos), La Paz (Palma-Benavides), Benavides (República-Ovalo Higuereta), Santa Cruz (Aramburu-calles Larco y Vanderghan), Benavides (Malecón 28 de Julio-Paseo de la República), Angamos (Paseo la República – Espinar) y O.R. Benavides, predomina el uso de comercio, seguido por el uso de oficinas. Larco, se desarrolla diversos usos entre los cuales se identifican comercio, oficinas, institucional y turismo. Eje Angamos (Paseo la República – Espinar), predomina el uso comercio y salud. Eje O.R. Benavides, Pardo – Ricardo Palma (Paseo de la República-Espinar), La Paz (Benavides-Armendáriz), Arequipa (Angamos – Aramburu) se identifican con los usos de comercio, oficinas y turismo. Los ejes Paseo de la República, Santa Cruz (calles Larco y Vanderghan – Ovalo Plaza Centro América), Reducto, Manuel Villarán, Ramírez Gastón, La Merced, Ricardo Palma, Pardo (Ricardo Palma Espinar-Ovalo), predomina el uso de vivienda multifamiliar y oficinas.

El uso del espacio púbico como estacionamiento privado permanente ocupando vías locales, se ha evidenciado, principalmente en el Sector B, debido a la dinámica económica, financiera y turística que se desarrolla en este sector, generando problemas en el flujo vial y peatonal.

La Costa Verde, calificada como ZRE, requiere integración de la parte superior hacia la playa, con rutas peatonales seguras, aprovechando la pendiente existente.

El Complejo Arqueológico Huaca Pucllana, por su nivel turístico y su actividad, requiere se controle el uso del espacio público en su entorno inmediato, priorizando al peatón, eliminado el estacionamiento

en la vía pública e integrándose armoniosamente con los usos de salud y oficinas, en su entorno inmediato.

Zona Monumental Histórica calificada como ZRE y las Microzonas de valor urbanístico, deben ser conservadas por su valor monumental o arquitectónico, priorizando al peatón, con vías peatonales y usos comerciales compatibles, dinamizando actividades turísticas.

En la conservación de Microzonas de Valor Urbanístico e inmuebles con calificación de Patrimonio Histórico a través del Aprovechamiento del Potencial de Desarrollo Urbano en el distrito de Miraflores, se identifica que la aplicación de la Ordenanza N° 387-MM, genera zonas receptoras en ejes viales, identificados con una alta densidad, siendo necesario determinar nuevos ejes y zonas receptoras, que atraiga al inversionista privado inmobiliario.

En cuanto al equipamiento urbano de educación y salud, se encuentra muy concentrado y un nivel de servicio son mayores a su capacidad de infraestructura generando conflictos en su funcionamiento y uso del espacio público circundante. Se evidencia una carencia de una norma específica para la ubicación de los referidos equipamientos.

Se identifica que en el distrito podría llegar con densidades superiores a las máximas normadas, principalmente el eje Pardo, Larco, seguido de la Av. Arequipa y un tramo de la Av. Benavides. Por otro lado, el uso de oficinas se desarrolla superponiéndose al uso de vivienda, por lo que se estaría reduciendo la densidad. En este sentido se requiere proponer normas urbanísticas, buscando una mejor convivencia entre el uso de vivienda y de oficinas, para mantener o mejorar la calidad de vida actual.

El distrito de Miraflores tiene servicio completo de energía eléctrica, agua y alcantarillado, sin embargo en el Sector C, no se ha renovado las redes existes. Todo el distrito carece de gas natural.

En el aspecto urbano ambiental, se identifican dos zonas. Una zona con equipamiento urbano con radios de influencia que cubre otras zonas carentes del mismo, generando equilibrio para una buena calidad de vida. Sin embargo, por desarrollarse la mayoría de los equipamientos sobre áreas de terreno menores a lo normativo, generan problemas en el espacio público de su entorno. Además, la carencia de espacio público en los sectores B y C, requieren de normas innovadoras para la creación de espacio público en zonas consolidadas.

3.2 MOVILIDAD URBANA

Diagnóstico

Previamente al diagnóstico se ha realizado una visión de los antecedentes o proceso del transporte en Lima Metropolitana, que incluye, naturalmente, a Miraflores dentro de esta problemática.

Antecedentes

El problema que afronta hoy Lima Metropolitana, y Miraflores en particular, no son recientes, ni siquiera de las últimas décadas. Se puede afirmar que el deterioro del sistema que hoy experimenta Lima se da por etapas o periodos que acompañan a procesos sociales, económicos, poblacionales y políticos que enmarcan el crecimiento de la ciudad en el último siglo. Decisiones de diferente orden, sin una perspectiva de futuro, han ido paulatinamente agravando el problema hasta tener el caótico sistema que ahora requiere resolverse.

En estos tres o cuatro últimos años se vislumbra recién una visión de futuro para afrontar el problema del transporte: la Red de Metro esbozada por el Gobierno Central, la primera y segunda Líneas de Metro, el BRT Metropolitano, los Corredores Complementarios, en proceso de implementación, son las bases sobre las cuales se apoyará un sistema integrado, jerarquizado, ordenado, seguro, ambientalmente sostenible y económico que es cómo debe funcionar un sistema para Lima.

Las etapas por las que atraviesa el transporte en Lima no son fijos cronológicamente, ni se desarrollan secuencialmente, son procesos y sistemas que se entrelazan en el tiempo. En esta parte del documento se tratará de caracterizar más o menos secuencialmente las etapas por las que atraviesa este proceso histórico.

En el diagnóstico se han realizado un conjunto de actividades, entre las cuales podemos indicar:

Relevamiento de la infraestructura vial, señalización y semaforización, al respecto se han detallado todas las secciones de las vías levantadas.

Asimismo el levantamiento de todas las rutas que pasan por Miraflores que totalizan más de 100, número a todas luces exagerado a partir de lo cual no puede establecerse un adecuado sistema de transporte, de allí es que se recomienda su reducción a fin que queden como máximo una tercera parte.

Estudios Realizados

Para la formulación del diagnóstico se han realizado un conjunto de trabajos de campo y de gabinete, entre los cuales podemos anotar:

A. Identificación de las rutas que pasan por el distrito.

Se han confrontado los datos de la Gerencia de Transporte Urbano, con los trabajos de campo, habiéndose identificado un total de 94 rutas de transporte, de las cuales, 22 son autorizadas por la Municipalidad Provincial del Callao, y 72 por la Municipalidad Metropolitana de Lima. Este número es a todas luces excesivo para las necesidades reales del distrito. De allí la conveniencia de reducir drásticamente este número y que queden únicamente las necesarias técnicamente, de acuerdo a los deseos de viaje de la población.

B. Conteos Vehiculares

Se han realizado igualmente conteos vehiculares durante 8 horas al día tanto en horas punta, como valle, identificándose el gran volumen de vehículos que circulan por el Distrito, muchos de ellos lo hacen de paso. Se ha identificado que unas 250,000 personas pasan por Miraflores, de las cuales 150,000 se quedan en el distrito, constituyendo este número la denominada población flotante que prácticamente es dos veces mayor a la población residente.

Se determinó que las vías con mayor carga vehicular corresponden a Tomás Marsano, Paseo de la República, Av. Del Ejército, Aramburú, entre otras.

C. Niveles de servicio.

Con los datos de los conteos se establecieron los diferentes niveles de servicio de las vías, encontrándose que de los 34 puntos estudiados, doce se encuentran en un nivel H (máxima saturación), 5 con muy alta saturación (G) y 10 saturados, con nivel F, quedando el resto de las intersecciones igualmente con problemas de congestión.

D. Origen- Destino

En base a los datos de la Matriz de Viajes (2012) se ha realizado una modelación respecto a los orígenes y destinos de Miraflores al resto de la Metrópoli, encontrándose que los mayores deseos de viaje se producen a los distritos colindantes (Barranco, Chorrillos, Surquillo, San Isidro). Igualmente a San Miguel, Magdalena y el Callao, configurándose un patrón de viajes predominante en la franja ribereña y en menor medida al resto de la ciudad.

Propuestas Generales

Los objetivos estratégicos y las estrategias de movilidad han sido consensuados en lo pertinente con lo contemplado en el Plan de Desarrollo vigente (Plan de Desarrollo Metropolitano de LIMA- Callao 1990-2010) y particularmente en el Plan de Desarrollo de Lima- Callao 2035, aún sin aprobar.

Dentro de la Visión de “Reinventar Miraflores” logrando una convivencia virtuosa de las diferentes áreas de su territorio y su desarrollo urbano, en el aspecto de Movilidad se plantean los siguientes Objetivos Estratégicos:

- Construir un nuevo modelo de movilidad urbana, dentro de un enfoque de movilidad sostenible, lo que implica:
- Mejorar la integración física y funcional de Miraflores con sus distritos colindantes y dentro del propio distrito.
- Priorizar la circulación peatonal y el transporte en bicicletas, como modos alternativos de transporte.
- Priorizar el transporte colectivo, a través de un Sistema Integrado de Transporte que incorpore la red de Metro, buses convencionales en superficie, un sistema “Urbanito” y ciclovías a fin que el transporte privado adquiera paulatinamente menor importancia.

- Promover el cambio de la matriz energética para los servicios de transporte colectivo.

Propuestas Específicas

Se han contemplado un conjunto de propuestas relacionadas a la vialidad, transporte, tránsito e infraestructura, siendo las más relevantes las siguientes:

A. Creación de Corredores Verdes en los Ejes Emblemáticos.

Dentro de la concepción de movilidad y de las políticas respectivas, se plantea restringir o penalizar el transporte privado, la racionalización del transporte público y priorizar las facilidades para la circulación peatonal y los ciclistas.

Dentro del concepto del Plan de "Refundar Miraflores", en términos viales se propone la creación de Corredores Verdes, priorizando el medio ambiente sobre el diseño vial que siempre ha estado proyectado en función del automóvil privado, en detrimento de la movilidad peatonal.

Se han analizado las vías emblemáticas del Distrito y se ha encontrado que los anchos de las veredas son muy limitados y angostos.

Se ha tomado como prioridad la reformulación de la sección vial de las avenidas Benavides, Pardo, Ricardo Palma y Comandante Espinar.

Estas vías, además, permitirán integrar con franjas de veredas y paseos peatonales, cómodos y seguros el Centro de Miraflores con sus diferentes sub-centros que en los últimos años han tenido crecimientos importantes, absorbiendo comercio y servicios no sólo para la población de Miraflores sino también para los distritos colindantes de la capital.

B. Puentes de Integración

Dentro de la concepción de la movilidad del distrito de Miraflores, se ha contemplado la necesidad de articular de manera más eficiente la interrelación de Miraflores con las circunscripciones colindantes, especialmente con los distritos de Surquillo y Barranco; asimismo se busca priorizar la conectividad dentro del propio distrito.

Para ello se propone la construcción de nuevos puentes orientados a este fin específico. Dentro de ellos tenemos puentes vehiculares, peatonales y de ciclovías.

Del total de puentes posibles, en coordinación con la Municipalidad de Miraflores se han priorizado únicamente los puentes que "salen" de Miraflores, más no los que "entran".

C. El Sistema de Transporte

Se propone para Miraflores, en conjunto con la Metrópoli, el establecimiento de un nuevo Sistema, en el que participen de manera coordinada todos los medios de transporte, integrados funcional y tarifariamente: El Metro, los BRTs, el transporte interdistrital, el transporte distrital y las bicicletas.

D. El Metro por Miraflores.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha determinado que por Miraflores pasarán las Líneas 3 y 6. La primera ya cuenta con estudios avanzados de factibilidad y recorrerá en subterráneo por las Avs. Arequipa y Benavides, con estaciones en el Parque Kennedy y Parque Reducto. La Línea 6 vendrá de Los Olivos y pasará por las Avs. Ejército y Angamos.

Es indudable que estos sistemas serán de un beneficio determinante para el distrito de Miraflores.

E. Los Corredores de Integración.

La Municipalidad de Lima, a través de PROTRANSPORTE ha definido los denominados Corredores de Integración, los que funcionarán como apoyo a los Corredores Complementarios, de los cuales ya se encuentra en operación el Corredor Azul, por la Av. Arequipa.

El caso de los Corredores de Integración, se trata de un sistema de ejes troncales y alimentadores que vendrán de los distritos de Comas y Los Olivos, pasando por las avenidas Angamos y Benavides.

La flota para este nuevo sistema serán buses de alta capacidad, a gas, en un número que reduce practicamente a la tercera parte los más de cien rutas que pasan por Miraflores innecesariamente y que son razón importante del congestionamiento vial. La Municipalidad de Miraflores precisamente viene getionando un Convenio con la MML para iniciar un Plan Piloto que materialice todas las propuestas de ordenamiento vial y de transporte.

F. El Sistema Urbanito.

Habiéndose planteado, dentro del Sistema Integral de Movilidad de Miraflores la operación de un transporte interdistrital, con buses de gran capacidad y una reducción significativa de sus rutas, complementariamente se propone la creación de un sistema propio del Distrito, que le

denominaremos transitoriamente el “Urbanito de Miraflores”, el cual operará dentro de parámetros y características específicas y cuya gestión deberá estar a cargo de la propia Municipalidad.

Ámbito del servicio.

A nivel exclusivamente distrital. Posteriormente se podría ampliar hacia Surquillo, Barranco o San Isidro, dentro de un acuerdo específico de sus autoridades.

Criterios para su Diseño.

Históricamente en Lima Metropolitana los habitantes de zonas residenciales con niveles sociales y económicamente altos siempre se han opuesto al ingreso de transporte público hacia sus espacios de vida.

Ejemplos los podemos observar en diferentes distritos y zonas; el motivo aparentemente es que en Lima, el transporte público siempre se ha asociado a caos, delincuencia, informalidad, etc., este es un criterio que consideramos puede cambiarse con un nuevo tipo de transporte gestionado por la autoridad municipal y aprobación de los vecinos.

En gran parte de las ciudades del mundo con un alto nivel de sus servicios de transporte, estos sirven a las áreas residenciales, acercándolas a sus centros de destino, de manera de evitar el uso innecesario del automóvil que congestiona el tránsito y contamina el medio ambiente.

Por ello los criterios para definir su uso es que sirvan a las zonas residenciales que no cuentan con el transporte convencional y acerquen a los usuarios a sus centros de compras, entretenimiento y otros con altos niveles de servicio, puntualidad, seguridad y aseo.

Las rutas de urbanito buscan unir zonas residenciales ubicadas a los extremos del distrito, y por donde se registran viajes considerables, pasando por las zonas comerciales del distrito.

Para Miraflores hemos propuesto la implementación de dos rutas de urbanito que se pueden observar en el gráfico adjunto.

G. El sistema de Transporte No Motorizado - Ciclovías.

Se plantea complementar la red actual de ciclovías, ampliándola, a modo de crear una red integrada al transporte público.

Las nuevas rutas de ciclovías proponen unificar todo su sistema, de tal forma que podamos unir o viajar por todo el distrito usando este medio.

Complementario a las vías, se implementaran Ciclomódulos y Paraderos exclusivos para bicicletas.

Al respecto del trazo de las ciclovías se ha revisado el estudio “Estructuración de un Sistema Público de Bicicletas entre los Distritos de Miraflores, San Isidro y San Borja” de diciembre del 2015, elaborado para la CAF por la Fundación Ciudad Humana de Colombia1.

Dicho estudio propone un sistema de estructuración de ciclovías entre los distritos indicados.

Respecto a Miraflores, no existe incompatibilidad entre las propuestas, ya que la integración se dará a través de la Ciclovía del eje Larco – Arequipa.

H. El Sistema de Bicitaxis

Dentro de la óptica de que Miraflores debe tener una movilidad sostenible, el inicio de un programa de BICITAXIS, tal como ya lo tienen muchas ciudades del mundo, tal es el caso de Hamburgo, Londres, Bogotá, New York, México, San Francisco, Barcelona, etc.

Estos vehículos tendrían un servicio únicamente distrital y turístico, sobre rutas preestablecidas y fiscalizadas por la Municipalidad. Se propone que la operación de este sistema empiece con 05 rutas, y un solo terminal que estaría ubicado en la Oscar R. Benavides (diagonal), frente al Parque Kennedy. Las rutas son:

- Línea A: Parque Kennedy – Larco Mar
- Línea B: Malecón de Miraflores
- Línea C: Eje José Pardo – Parque Ricardo Palma
- Línea D: Malecón Cisneros – Huaca Pucllana

I. Integración con la Costa Verde.

Si bien todo el distrito de Miraflores es ribereño, es decir cuenta con una amplia costa para su recreación, el acantilado es un limitante físico para una mayor y mejor integración.

Si bien es cierto que parcialmente se están haciendo algunas iniciativas de integración a través de escaleras y puentes hacia la Costa Verde, consideramos que no son soluciones integrales ya que limitan el acceso a importantes sectores de población como son los ancianos, niños y minusválidos.

Por tal motivo proponemos la identificación de ejes de integración de la parte superior con la Costa Verde a través de sistemas electromecánicos que habría que definir: teleférico, funicular o escaleras mecánicas, solo así, consideramos se le daría una real integración entre la parte superior del distrito y su Costa Verde.

3.3 COMPONENTE AMBIENTAL

PRINCIPALES HALLAZGOS DEL DIAGNÓSTICO

Miraflores dispone de 1’116.720,14 m2 de áreas verdes, que en promedio constituyen 13.6 m2/habitante de área verde pública. Atendiendo a los árboles censados el indicador de 0.3 árboles por persona. Su distribución interna acusa fuertes contrastes con menor número de áreas verdes entre la zona central hasta el límite con San Isidro. Estos datos hay que dimensionarlos también en el rol metropolitano de Miraflores y la población flotante que diariamente llega a duplicar la población residente y cuya tendencia sigue incrementándose. Por tanto, los indicadores de áreas verdes por habitante quedan sensiblemente reducidos cuando se toma en consideración la población real, residente y flotante, de los espacios públicos y servicios distritales.

El riego de las áreas verdes se sustenta en el agua potable. Aproximadamente el 74% de las necesidades de riego se cubren con agua potable. La municipalidad, a la fecha, sólo tiene en funcionamiento la planta de tratamiento María Reiche. Esta planta resulta claramente insuficiente, pues atendería un 1.2% del total de las áreas verdes y el 28.2% del total de área de parques.

Los sistemas de riego utilizados en los parques son la manguera, el regadío, el camión cisterna y la aspersión. De utilizar el riego por aspersión (o incluir adicional el riego por goteo) se economizaría en promedio un 40% del agua para riego empleado actualmente.

De las áreas verdes y espacio público de la Costa Verde

El acantilado aún no se ha explorado en sus mayores posibilidades de conectividad entre la parte alta y baja del acantilado, respetando su caracterización como espacio de una gran riqueza e identidad paisajística. La articulación en la parte inferior del acantilado es también muy limitada, constreñida por una vía rápida que dificulta las posibilidades de integración de espacios recreativos en esta área. La vinculación entre dos funciones, en principio, poco compatibles, como es una vía rápida de conexión interdistrital y el uso recreativo-ambiental de playas y post playas, no está bien resuelto en detrimento del uso recreativo-ambiental y con impactos paisajísticos que intensifican la problemática.

La contaminación sonora y del aire está altamente condicionada por el tránsito vehicular. Tomando en cuenta los puntos de mayor congestión vehicular del distrito, según los registros realizados por el equipo de movilidad urbana del PUD Miraflores 2016-2026, así como las quejas de los vecinos, los EIA de diferentes obras en el distrito y los usos comerciales causantes de emisión de humos y malos olores, se observa que las zonas críticas son la intersección de las avenidas Tomás Marsano con Manuel Villarán, la intersección de las avenidas José Pardo con Santa Cruz y la intersección de las avenidas Comandante Espinar con Santa Cruz así como el espacio emblemático del distrito como es la intersección de la av. José Pardo, av. Larco y av. Arequipa.

Objetivo ambiental 1

Promover una revalorización del espacio público distrital en el contexto del cambio climático.

Las políticas a implementar para el logro de este objetivo ambiental van orientadas a diseñar la Red Verde de Miraflores y a facilitar la conectividad del acantilado y la plataforma inferior con el resto de la red.

Objetivo ambiental 2

Fortalecer el manejo sostenible y saludable del paisaje urbano distrital, en un marco de acción metropolitana.

Las políticas a implementar para la consecución de este objetivo ambiental deben darse en varios frentes: el de mejoras de la calidad ambiental (desde el manejo de las áreas verdes, la gestión de los residuos y el monitoreo y fiscalización de las afectaciones a la calidad ambiental), de ecoeficiencia (para reducir el consumo de energía, hídrico y de reducción de residuos), de seguridad física y gestión de riesgos (con medidas de prevención y de manejo post desastre) y de cultura y gobernanza ambiental (donde la educación y la capacitación en materia ambiental juegan un rol fundamental).

El diseño de la Red Verde de Miraflores (RVM)

La Red Verde de Miraflores busca la articulación de las áreas verdes distritales garantizando la conectividad en dos niveles: el del ciudadano que tendrá condiciones de proximidad al área verde y el de la biodiversidad que se enriquecerá a partir de los ejes que estructuran el funcionamiento del conjunto de las áreas verdes. Por ello la RVM se organiza en nodos (parques) y conectores (vías que según su jerarquía van ejerciendo una función de parques lineales).

La gestión de los residuos

Se considera que la opción más adecuada es la recogida puerta a puerta con contenedores domiciliarios. El municipio dotará a las viviendas contenedores con volúmenes variados en función de la tipología de vivienda: multifamiliares, con variaciones según número de departamentos, quintas y casas individuales.

Bajo el sistema puerta a puerta con contenedores domiciliarios permitirá afinar mejor la recogida segregada y su posterior reutilización. Para ello se establecerán contenedores domiciliarios para recogidas segregadas. Se diferenciará la recogida de residuos domiciliarios de la recogida de residuos comerciales

La gestión de riesgos

Las medidas de prevención para sismos y tsunami:

- Establecer protocolos de alarma, prevención y evacuación especialmente para zonas de gran afluencia tanto por población local como por turistas: Costa Verde, el área central de Miraflores y las vías principales del distrito donde se concentra el comercio metropolitano y actividades terciarias y cuaternarias, con gran mezcla de usos urbanos.
- Preparar las vías de evacuación de la Costa Verde:
    - Sistema de aterrazamientos y andenerías en las vertientes de todos los accesos, tanto los vehiculares y peatonales como sólo los peatonales.
    - Señalizar las vías de evacuación, incluyendo paneles informativos sobre aspectos base de los protocolos de evacuación.
- Ajustar la zonificación de los espacios de la plataforma superior del acantilado acorde a estudios técnicos específicos de la calidad del suelo, el movimiento de tierras y las condiciones estructurales del acantilado.
- Las intervenciones en la plataforma inferior deberán tener un estudio de impacto de la dinámica del espacio marino costero en su perdurabilidad y la posible afectación a la seguridad de los usuarios, la variación de las condiciones de vulnerabilidad y el impacto paisajístico.
- Diseñar e implementar protocolos de seguridad del personal funcionarial y su articulación con los cuerpos especiales de la policía, los hospitales, los bomberos y, para el caso de ocurrencia de tsunamis, con la Marina de Guerra del Perú.

3.4 COMPONENTE GESTION LOCAL

Aspectos Socioeconómicos Y Demográficos

A. Demografía y tendencias de crecimiento vegetativo de la población

Para la proyección de la población al año 2021, se realizará el análisis para dos escenarios posibles:

- *1° Escenario: Decremento de la población*, es que la tasa de crecimiento de la población vegetativa se mantiene constante a la baja.
- *2° Escenario: Incremento de la población*, implica una mejora en las condiciones económicas de la industria de la construcción, la cual haría que se desarrollen importantes proyectos inmobiliarios y por ende ingresaría un importante número de nuevos habitantes a ocupar los nuevos departamentos.

B. Actividades económicas urbanas y población flotante en el distrito

Mercado de viviendas (Tendencia basada en el Segundo Escenario: Incremento de la población)

Mercado de oficinas: (Tendencias según cifras proyectadas por CAPECO)

Turismo

Miraflores es el rostro de las ciudades modernas del Perú. Miraflores cumple, en casi todos los aspectos, un papel metropolitano. Es el rostro del presente pero también puede ser el rostro del futuro.

¿Tiene nuevas posibilidades de desarrollarse el turismo en Miraflores? Miraflores se define como un distrito residencial, turístico y cultural. Pero es, también, milenario, gastronómico, cultural, artístico, de deportes de aventura como la Tabla, el Parapente, ciclismo, etc.

Ingresos y Gastos Municipales

Según el Registro Nacional de Municipalidades (RENAMU) del año 2014, se observa que el distrito de Miraflores en comparación con los otros Empleo y mercado laboral

En el Distrito de Miraflores la mayor proporción se encuentra laborando en el sector de “actividades inmobiliarias, empresariales y alquileres” con 23.76%, en segundo lugar el sector “comercio”, con un 11.78% y en tercer lugar se encuentra “otras actividades

C. Perfil socio – económico y cultural de la población del distrito

La población de Miraflores pertenece al estrato socioeconómico medio alto (A/B), con estudios universitarios completos, mantiene un empleo y sueldo fijo, posee vivienda propia totalmente pagada con todos los servicios cubiertos.

El nuevo Miraflorino tiene un estilo de vida proactivo, es optimista, innovador, trabajador, el dinero es importante para él y valoran mucho el ahorro, son compradores racionales, les importa mucho la calidad del producto, y son muy sociables pues son los ciudadanos que más asisten a actividades recreativas y/o culturales. (Arellano Marketing)

El miraflorino tradicional percibe que ha perdido parte de su identidad local producto de la transformación urbanística y mayor densificación desligados de otros servicios públicos complementarios, frente a los cuales sentiría que han perdido su barrio.

D. Ubicación en el territorio; mapa de conflictos
E. Participación ciudadana en la Gestión Local

El distrito cuenta en la actualidad con los siguientes programas para promover la participación ciudadana:

- Audiencias vecinales "Gobernando con el vecino"
- Sistema de Atención Vecinal (SAVE)
- Apoyo al proceso de formulación del presupuesto participativo
- Elecciones de delegados vecinales
- Campañas de difusión a través de correos electrónicos
- "UN DÍA CON EL ALCALDE"
- "EL ALCALDE EN MI COLEGIO"
- Portal web "Datos Abiertos" de Miraflores

Propuesta General De Desarrollo Urbano Sostenible

a) Salud

Objetivo del Plan: Miraflores busca fortalecer la promoción de la salud entre los vecinos, llevando a cabo actividades preventivas y curativas de enfermedades físicas y mentales. Asimismo se intensifica el control de la calidad sanitaria de los productos y servicios ofrecidos dentro del distrito, fortaleciendo convenios con instituciones gubernamentales e instituciones privadas.

b) Educación

Objetivo del Plan: Miraflores fortalece la calidad educativa del distrito mediante el fortalecimiento de una cultura de valores y uso de nuevas tecnologías que permite el desarrollo de una convivencia pacífica y solidaria y una eficiente difusión de conocimientos, en donde tanto las instituciones educativas, el municipio y la ciudadanía participen en forma conjunta.

c) Recreación y Deporte

Objetivo del Plan: En el distrito se amplia y mejora el acceso a los espacios deportivos y recreativos existentes en la costa verde y otros espacios públicos y privados, dando así mayores opciones de ocio y mejorando la calidad de vida del distrito.

d) Desarrollo de capacidades e inclusión social

Objetivos del Plan: Consolidar la integración de todos los vecinos sin distinción alguna, fortaleciendo el desarrollo de sus capacidades a través una cultura de valores, respeto y compromisos de todos ellos por el distrito.

SEGURIDAD CIUDADANA Y CONTROL DE CONFLICTOS

Objetivo del Plan: El distrito fortalece las acciones de seguridad ciudadana y prevención de conflictos para mejorar los niveles de los mismos a través del desarrollo de mejores estrategias de control, la coordinación interinstitucional y la participación vecinal.

Promoción De Inversiones Urbanas

Objetivo del Plan:

- Promover el desarrollo urbano e inmobiliario sostenible,
- Potenciar la Inversión inmobiliaria en el distrito de Miraflores a través de Ejes o Zonas con conceptos inmobiliarios que potencien usos y densidades. Identificados en el PUD
- Consolidar la zona centrar de Miraflores con Usos Mixtos y una propuesta de zonificación que la potencie.

INDICE

CAPITULO III – PROPUESTAS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLES

III.1 ESCENARIOS DE DESARROLLO URBANO: ESCENARIO DESEADO; ESCENARIO TENDENCIAL; ESCENARIO POSIBLE

III.2 VISION DE DESARROLLO AL 2026

III.3 ANALISIS ESTRATEGICO – FODA

III.4 MODELO DE DESARROLLO URBANO

III.5 OBJETIVOS ESTRATEGICOS Y ESTRATEGIAS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

III.6 POLITICAS GENERALES DE DESARROLLO URBANO:

III.6.1 DE ACONDICIONAMIENTO URBANISTICO

III.6.1.1 Ocupación de Suelo y Edificación

III.6.1.2 Movilidad Urbana

III.6.1.3 Regeneración Urbana

III.6.1.4 Conservación y Puesta en Valor del Patrimonio Cultural Inmobiliario

III.6.1.5 Equipamiento Urbano

III.6.1.6 Infraestrutura Urbana

III.6.1.7 Seguridad Física y Prevención de Riesgos

III.6.2 DE GESTION LOCAL

III.6.2.1 Desarrollo Humano y Bienestar Social; Salud, Cultura, Recreación y Deporte, Desarrollo de Capacidades e Inclusión Social.

III.6.2.3 Seguridad Ciudadana Y Control De Conflictos

III.6.2.4 Promoción de Inversiones Urbanas

III.6.2.5 Gobernanza, Gobernabilidad, Participación Ciudadana y Prevención de Conflictos en Miraflores

III.6.2.6 Identidad, Cultura y Desarrollo Turístico en Miraflores

III.6.3 DE GESTION URBANO AMBIENTAL Y RIESGOS

III.7 TALLERES PARTICIPATIVOS DE VALIDACION DE LA PROPUESTA GENERAL DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

CAPITULO IV – PROPUESTAS ESPECÍFICAS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

IV. 1 ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL Y USOS DEL SUELO URBANO

IV.1.1 Ordenamiento de actividades urbanas y calificación normativa de suelo

IV.1.2 Sectorización Urbana y patrones de ocupación del suelo

IV.1.3 Zonificación Urbana y criterios normativos: Densidad y Perfiles Urbanos

IV.1.4 Promoción del Desarrollo de Edificaciones sostenibles. Techos Verdes y Certificación LEED.

IV.1.5 Equipamiento Urbano y criterios para su localización.

IV.1.6 Tratamiento de los espacios públicos y Mobiliario Urbano

IV. 1.7 La Costa Verde y su articulación al espacio Distrital

IV.2 MOVILIDAD URBANA

IV.2.1 Plan Vial Distrital

IV.2.2 Ordenamiento del Transporte Publico

IV.2.3 Promoción de Transporte no Motorizado

IV.2.4 Estacionamientos Vehiculares

IV.2.5 Gestión de Transito

IV.3 SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y GESTION DE RIESGOS

IV.3.1 Ecosistema Urbano, Cambio Climático Y Mejoramiento De Áreas Verdes

IV.3.2 Recolección Segregada de Residuos Solidos

IV.3.3 Plan de gestión de Riesgos Y Localización de refugios Temporales

IV. 4 DESARROLLO HUMANO Y GESTION LOCAL

IV.4.1 Identidad cultural y Desarrollo Turístico

IV.4.2 Propuestas de mejoramiento de accesibilidad integral e inclusión social

IV.4.3 Infraestructura municipal para la atención del vecino

IV.4.4 Seguridad ciudadana y protección integral del vecino

IV.4.5 Gobernabilidad y participación ciudadana

III.1 ESCENARIOS DEDESARROLLO URBANO: Escenario Deseado; Escenario Tendencial; Escenario Posible.

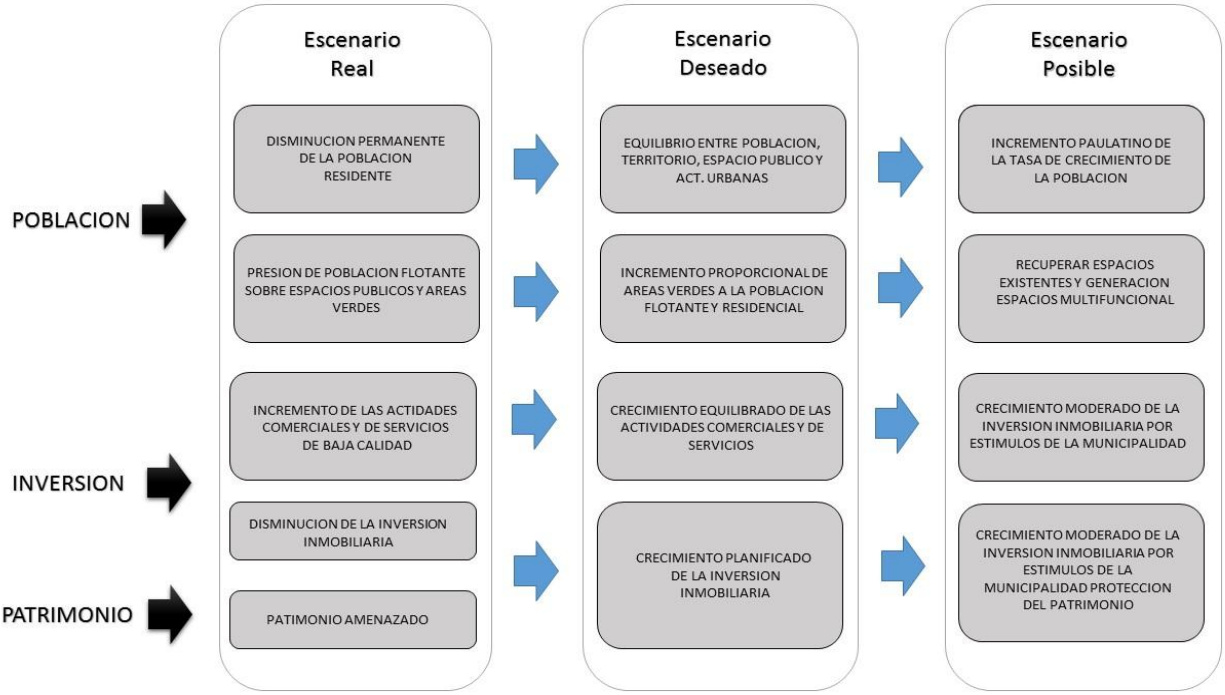


Imagen 01 Elaboracion: Equipo Consultor PUD

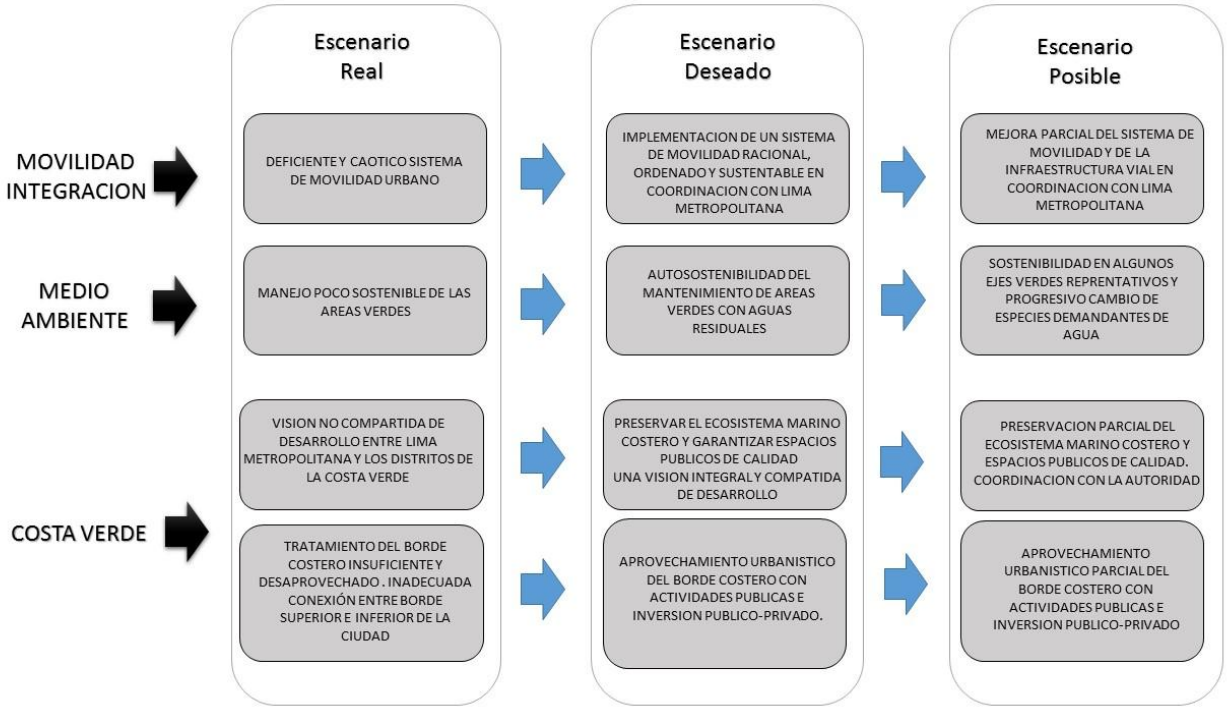


Imagen 02 Elaboracion: Equipo Consultor PUD

III. 2 VISION DE DESARROLLO URBANO AL 2026

Miraflores se ha reinventado logrando una convivencia virtuosa entre los diferentes usos que tiene lugar en su territorio. Ha logrado un equilibrio entre la calidad residencial y las actividades comerciales, empresariales y turísticas, consolidando la potencialidad de sus diferentes sub-centros tanto aquellos de alcance metropolitano como los locales.

Imagen 03 Elaboracion: Equipo Consultor PUD

Ha recreado un modelo de relación con el mar definiendo una nueva ciudad marina y costera de calidad, turísticamente competitiva que además se reconcilia con su patrimonio, ofreciendo una experiencia de vida con un nuevo modelo de movilidad urbana, no contaminante que privilegia al peatón y aporta a la sostenibilidad urbana y ambiental

III.2.1 EL MIRAFLORES QUE QUEREMOS

- Aporta a la calidad de Lima como metrópoli como distrito innovador en soluciones urbanísticas.
- Miraflores se reinventa logrando una convivencia virtuosa entre los diferentes usos que tienen lugar en su territorio. Se estabilizan y orientan las diferentes presiones inmobiliarias.
- Distrito Seguro
- Ha logrado un equilibrio entre la calidad residencial y las actividades comerciales, empresariales y turísticas. Atrae selectivamente inversión privada.
- Consolida la potencialidad de sus diferentes sub-centros tanto aquellos de alcance metropolitano como los locales sin perder la calidad residencial.
- Ha recreado un modelo de relación con el mar definiendo una nueva ciudad marina y costera de calidad, turísticamente competitiva.
- Se reconcilia con su patrimonio y promueve un intenso desarrollo cultural.
- Ofrece una experiencia de vida con un nuevo modelo de movilidad urbana, no contaminante que privilegia al peatón y aporta a la sostenibilidad urbana y ambiental.

Tiene un gobierno municipal líder que cautela la calidad de vida.

III. 3 ANALISIS ESTRATEGICO FODA

Estratégico de Miraflores, definirá como la mayor fortaleza del distrito, a la mayoría de vecinos miraflorinos. El vecino o ciudadano miraflorino es la mayor fortaleza del distrito. Es el vecino el que ha logrado, con su grado de educación y cultura, posicionar a Miraflores como un referente en Lima, en el país y en el plano internacional.

Conceptuar de esta manera la mayor fortaleza de Miraflores, implica extraer consecuencias de esta premisa sobre todo cuando a partir de los años 80 del siglo pasado como consecuencia un pésimo gobierno del 85 al 90 y a la acción terrorista que se extendió del 80 hasta el año 2000, un importante grupo de miraflorinos emigró a otros países del mundo y a otros distritos de la capital. Esta salida de capital humano afectó al distrito. Sin embargo, es cierto que durante los años 90, Miraflores eligió buenos alcaldes que lograron restituir la vocación de vecinos educados y cultos y proyectar una imagen de distrito modelo, líder en recuperación de las calles y los espacios públicos, lucha contra el desorden y el caos; destacado en la recuperación del patrimonio histórico; ejemplar en el uso de los recursos públicos, invertidos en la Costa Verde, los acantilados, la recuperación de los parques, las avenidas y calles e impulsor de la participación ciudadana así como la de los adultos mayores. Pero, la inversión principal fue en el capital humano: seguridad ciudadana, espacios públicos recuperados, promoción de la participación ciudadana y de los adultos mayores expresado en la creación del PROCOPAD – Programa de Adultos Mayores en Acción; apoyo a la educación primaria y secundaria; apoyo a los programas de niños abandonados y la lucha contra las drogas a través de CEDRO y otras instituciones.

El Presupuesto Municipal, entonces, se estructuró sobre la base de tres tercios: un tercio en gastos corrientes; un tercio invertido en infraestructura y renovación urbana; y, el último tercio, en servicios a la comunidad. Esta distribución del gasto y la inversión permitió un cierto orden en la ejecución presupuestal y en la proyección de la inversión pública en Miraflores. Esta decisión tuvo un sentido estratégico para la proyección de Miraflores tanto en el distrito, en Lima como en el país.

Componente fundamental en los años 90 en la gestión municipal fue la promoción de la inversión privada. LarcoMar, fue la más importante inversión privada en la Costa Verde, realizada dentro de la ley y con total transparencia, ya que fue investigada por el Congreso de la República y auditada por la Contraloría General de la República. Sin duda, la más importante inversión privada de carácter turístico y cultural se realizó en Miraflores. Alberto Andrade llevó a cabo el concurso, firmó el contrato en diciembre de 1995, que luego fue ejecutado entre 1996 y 1998, habiendo vivido reformas y modernizaciones por la gran acogida pese a los detractores motivados por intereses políticos. Esta obra, como han señalado los organismos supervisores y los especializados en turismo, es más visitada que Macchu Picchu en el Cusco: recibió 6 millones de turistas el año 2009.

FORTALEZAS DEL DISTRITO

- TRADICION / HISTORIA / IDENTIDAD
- MARCA MIRAFLORES – ASPIRACIONAL
- GOBIERNO MUNICIPAL COMPROMETIDO: Buenos prácticas Municipales y continuidad
- INFRAESTRUCTURA HOTELERA DE CALIDAD
- VECINO INSTRUIDO Y PARTICIPATIVO PREOCUPADO POR SU DISTRITO
- ESTRUCTURA URBANA DE ESCALA HUMANA, AMIGABLE Y PEATONAL.
- POLO GASTRONOMICO
- BORDE COSTERO CON POSIBILIDADES MULTIPLES DE DESARROLLO

Imagen 04 Fuente: Imágenes de Google

En cuanto a las oportunidades, Miraflores es un espacio urbano fundamental tanto para la inversión privada como para la inversión pública. Las playas de Miraflores, la práctica de la tabla que se ha transformado en un deporte popular de carácter nacional; los acantilados que son un espacio atractivo desde el punto de vista ambiental, deportivo y turístico; los nuevos espacios urbanos como el ex Cuartel San Martín en los que se construirán viviendas, un centro financiero, espacios comerciales además de inversiones para la cultura, el arte, la recreación y el ocio, entre otros. De la misma forma como la inversión en el ex Cuartel San Martín existen iniciativas privadas en otros espacios urbanos de Miraflores tal como se señala en otros documentos de este estudio.

OPORTUNIDADES DEL DISTRITO

- PRIVILEGIADA UBICACION EN LA ESTRUCTURA METROPOLITANA Según el PRDC al 2025 el PLAM al 2035 Miraflores será el ámbito más importante de recreación, turismo y gastronomía, bajo el modelo de ciudad compacta
- VENTAJAS COMPETITIVAS FRENTE A OTROS ESCENARIOS DE INVERSION : Segunda plaza de inversión en Oficinas en Lima
- FUTURA LINEA 3 Y 6 DEL METRO

- CORREDORES DE INTREGRACION (av. Benavides –av. Angamos)
- EL MEJOR BORDE COSTERO DE LIMA CON TRES CONEXIONES ENTRE MALECON SUPERIOR E INFERIOR (Cuartel San Martin, Balta y Armendáriz) Y LAS MEJORES PLAYAS PARA EL DEPORTE
- ESCENARIO DE INTERES METROPOLITANO EN INVERSION RESIDENCIAL Y EMPRESARIAL : Primer distrito de inversión hotelera de categoría 3 a 5 estrellas; MIRAFLORES RECIBE MAS VISITANTES QUE MACHU PICCHU

Imagen 05 Fuente: Imágenes de Google

Las debilidades, están relacionadas con la estructura interna del distrito y de la Municipalidad. La presencia de personas de fuera impacta en un distrito que en el pasado fue residencial y que hoy es de servicios y turístico. La población visitante y flotante es cada vez mayor y la infraestructura de servicios y vial, no es suficiente. Los parques del distrito cumplen cada vez más un rol metropolitano sin que existan transferencias, tanto del Gobierno Nacional como del municipal provincial, que ayuden a realizar inversiones que garanticen que los espacios públicos no se deterioren y no se incremente el gasto en servicios.

DEBILIDADES DEL DISTRITO

- INEXISTENCIA DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO RACIONAL Y ORDENADO.
- ZONIFICACION QUE PROMUEVE ALTA DENSIDAD EN EJES METROPOLITANOS
- RECURSOS ECONOMICOS LIMITADOS
- INSUFICIENTES ESPACIOS PUBLICOS PEATONALES: SOLO EL 5% DEL AREA DEL DISTRITO
- DISEÑO VIAL QUE PRIVILEGIA AL AUTOMOVIL Y NO AL PEATON
- AGUA POTABLE UTILIZADA PARA REGADIO DE PARQUES. EL 70% DE PARQUES Y JARDINES PUBLICOS Y PRIVADOS SE RIEGAN CON AGUA POTABLE
- SEGÚN EL INEI: REDUCCIÓN PAULATINA DE POBLACION. MIRAFLORES HA DISMINUIDO DE 88 500 EN EL AÑO 2007 A 81 900 EN EL AÑO 2016 Y SE CALCULA QUE PARA EL AÑO 2021 LA CIFRA DESCENDERIA A 77 300.

Imagen 06 Fuente: Imágenes de Google

La Municipalidad de Miraflores, de otro lado, cuenta con una estructura organizativa que requiere un incremento de gastos en seguridad ciudadana, tanto en personal como en equipos, todo lo cual afecta el presupuesto, incrementa el gasto corriente en desmedro de la inversión en infraestructura urbana de calidad. Se requerirán mayores ingresos para financiar el gasto que demanda mayores servicios.

Los ingresos de Miraflores dependen de los impuestos que pagan las empresas constructoras. Si esta actividad disminuyera, impactaría en los ingresos. Igualmente, la dependencia a este tipo de ingresos, generará una política destinada a incrementar la inversión. Estructuralmente, se requiere aumentar los ingresos generados por otro tipo de actividades lo que permitirá ofrecer mejores servicios.

Se debilita el distrito, igualmente, cuando se van del distrito los vecinos que habitaron tradicionalmente. La salida de los miraflorinos implica una descapitalización del distrito, una pérdida de masa crítica, de capital social y capital humano. El distrito se desliza hacia una pérdida de su identidad social, cultural y política. Las consecuencias se perciben en la vida cotidiana como en la participación ciudadana.

Estructuralmente, la población de Miraflores tiene a ser de adultos, adultos mayores y ancianos. El peso demográfico de los niños, adolescentes y jóvenes es cada vez menor. Esto implica una debilidad profunda porque con el paso del tiempo será un distrito de personas mayores lo que tendrá un impacto definitivo en los grupos etarios. Los adultos, adultos mayores y los ancianos demandan programas de apoyo social con mayor gasto. Pero, además, las personas mayores, en algunos casos, están exceptuadas de algunas contribuciones. Por ende, el incremento o predominancia de los grupos etarios mayores tendrá un impacto estructuralmente en el distrito.

En rigor, las oportunidades tienen, también, otro aspecto o la otra cara de la medalla. Se pueden convertir en amenazas, en tanto y en cuanto no se aprueben las normas que ordenen las inversiones que impidan que el distrito pierda su identidad histórica, cultural, artística, urbana, patrimonial, etc. Las amenazas a Miraflores son cada vez mayores porque en una economía de mercado los inversionistas buscan la rentabilidad y la encuentran en el distrito. Miraflores, tal como señala el estudio ha perdido capital humano por la emigración y existen nuevos miraflorinos que no cuentan con el mismo nivel educativo y cultural. En estas nueva realidad, el distrito ha idea perdiendo no sólo vecinos sino identidad y patrimonio.

Imagen 07 Fuente: Imágenes de Google

Las amenazas, se perciben también, en los asuntos inherentes a la seguridad ciudadana. El distrito es amenazado por la venta de drogas, la prostitución femenina y masculina, el robo, el asalto y otras actividades delictivas. Miraflores ha sido y es un espacio amenazado por la delincuencia tanto por la que actúa en los límites del distrito como la que ubica aquí su teatro de operaciones, especialmente la venta de drogas y la prostitución.

En tanto Miraflores es un distrito con vocación pública metropolitana, es atractivo, también para el comercio informal y la presencia masiva de visitantes de Lima y todo el país. El turismo, cuando no es de alta calidad, se convierte en un amenaza porque se usan los espacios urbanos públicos destinados para una determinada población interna que es desbordada por la población flotante y la de visitantes extranjeros y nacionales.

Imagen 08 Fuente: Imágenes de Google

Esta amenaza se ha convertido en un problema real en el sistema de transporte. Así, tal como se da cuenta en el informe sobre movilidad urbana, Miraflores se ha convertido en un espacio urbano por el que pretenden pasar todas las rutas de transporte público, desde las que van hacia el sur como las que van al Este, al Norte y al Oeste – Callao. No hay línea de transporte que no pretenda transitar por las avenidas principales de Miraflores. Esta es una amenaza cotidiana. Avenidas como Diagonal y las primeras cuadras de Benavides, además de Angamos para mencionar a las principales, están totalmente saturadas en todo momento. En realidad, todas las horas son "hora-punta".

Igualmente, las vías arriba señaladas, se han convertido en grandes paraderos en las que esperan miles de personas y punto de embarque y desembarque de pasajeros para subir a otra unidad. Esto ha tenido una consecuencia inmediata: el cierre de antiguos restaurantes de alta calidad y muy concurridos por restaurantes de comida rápida. Este tipo de restaurantes crea simultáneamente, una mayor demanda con lo que se crea un círculo que logra ir disminuyendo, cada vez más, la calidad de todo el espacio urbano.

AMENAZAS DEL DISTRITO

- ALTA POBLACION FLOTANTE: 150 000 PERSONAS
- DELINCUENCIA FORANEA
- ALTA CONGESTION VEHICULAR. DE LAS 34 INTERSECCIONES ESTUDIADAS, 31 REGISTRAN ALTOS NIVELES DE CONGESTION
- EXCESO DE RUTAS METROPOLITANAS QUE ATRAVIESAN MIRAFLORES: 93 RUTAS PASAN POR EL DISTRITO
- EXCESIVO NUMERO DE TAXIS
- PRESION INMOBILIARIA NO ORIENTADA
- POSIBLE PERDIDA DEL PATRIMONIO
- COORDINACIONES INSUFICIENTES CON LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA

El análisis FODA permite ver un distrito con enormes posibilidades tanto de carácter estructural como social, cultural y político. El potencial de Miraflores es importante. Sin embargo, será necesario que los futuros gobiernos del distrito tomen decisiones para que el distrito siga progresando. Se trata, entonces, de actuar con una visión estratégica en temas como los grupos etarios, el carácter residencial, el patrimonio inmobiliario, histórico y cultural que han sido menoscabados por la ausencia de regulación de las inversiones inmobiliarias.

III.3.1 TENDENCIAS - HACIA DONDE VA MIRAFLORES?

III.3.1.1 USOS DE SUELO

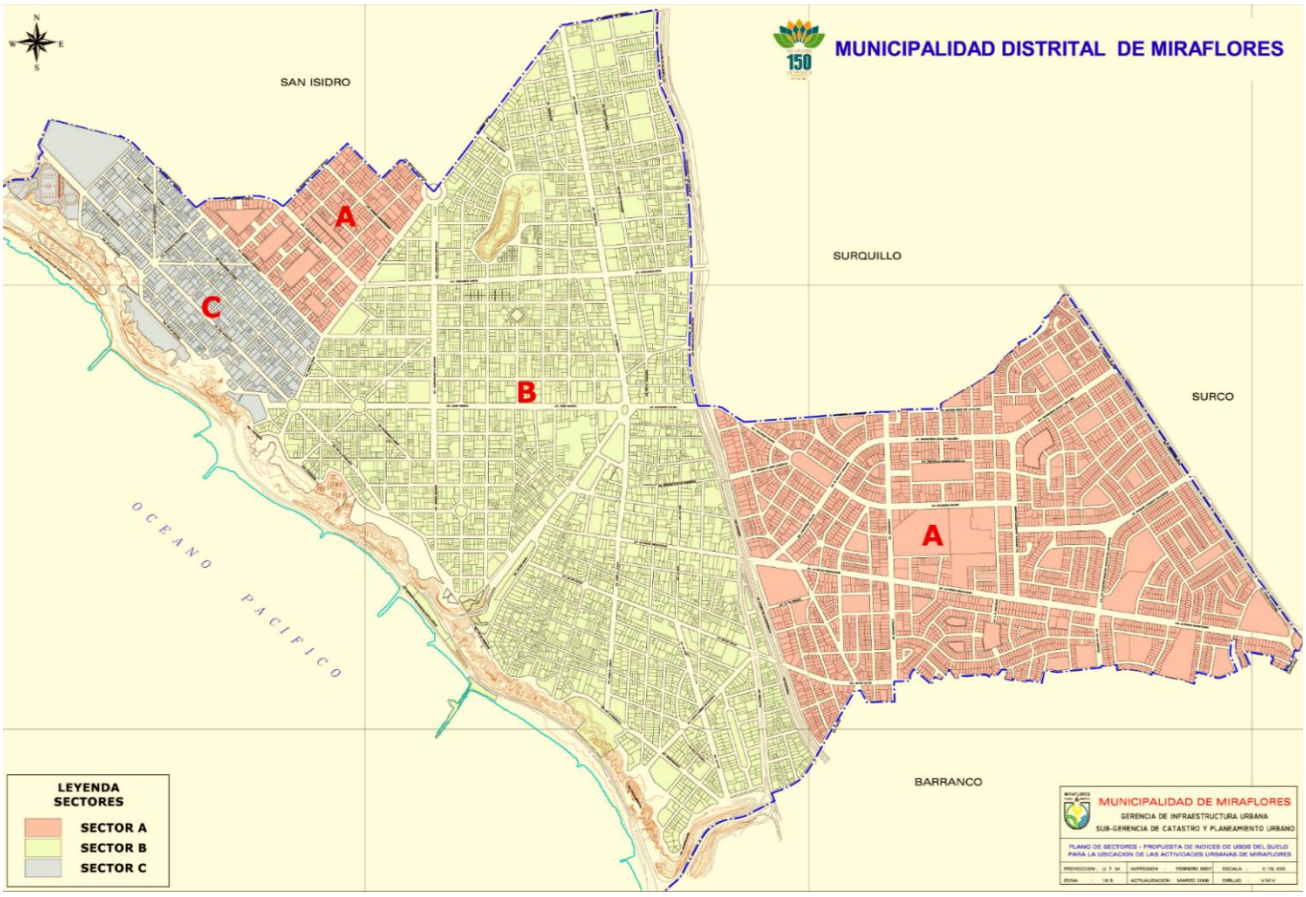


Imagen 09 Fuente: GDUMA

SECTOR A

- Suelo urbano desaprovechado por mantener el uso de vivienda con densidad baja.
- Cambio de uso residencial a uso de oficinas y servicios.
- Mantener la residencialidad con densidad baja con equipamiento urbano y preservar el paisaje urbano existente.

SECTOR B

- Cambio de uso de vivienda a oficinas.
- Predominio de comercio y oficinas
- Uso mixto de suelo, vivienda, turismo, salud y oficinas.
- Pérdida paulatina de los bienes inmuebles calificados como Monumentos.

SECTOR C

- La influencia del proyecto Ex cuartel San Martín, en el Sector C, generará un cambio de uso de vivienda unifamiliar a uso mixto, comercio, oficinas y vivienda multifamiliar.

III.3.1.2 VIVIENDA

- El mercado de viviendas de Miraflores colocara desde este año hasta el 2017 un aproximado de 4,200 unidades, incorporando un potencial de 16,800 personas más al distrito. (CAPECO)
- A partir del 2017 comienza la recuperación del mercado inmobiliario. A partir del 2018 al 2021 se podría colocar 9,750 viviendas más llegando 39,000 personas.
- Al 2021 se podría tener 20 mil unidades de vivienda y 55 mil personas más que actualmente, impactando en el transporte, áreas verdes y equipamiento urbano.

La incorporación al 2021 podría presentar 7 mil unidades más de transporte privado

Imagen 10 Fuente: Imágenes de Google

III.3.1.3 OFICINAS

- Miraflores se consolidara como el distrito de mediana densidad de oficinas de nivel A no corporativo. Esto significa el rango de oficinas de 80m2 hasta 400m2.
- Se colocarán hasta el 2017 unos 150 mil m2 de oficinas en el Segmento Prime y más de 200 mil m2 de Segmento B+.
- Al finales del 2017 se tendría un aproximado de 350 mil m2 de oficinas y generando una población flotante de casi 15 mil personas.
- Entre 2018 hasta el 2021 incorporando el proyecto del Cuartel San Martin se colocarán más de 600 mil m2 de oficinas.
- Habrá una población flotante de 25 mil personas.

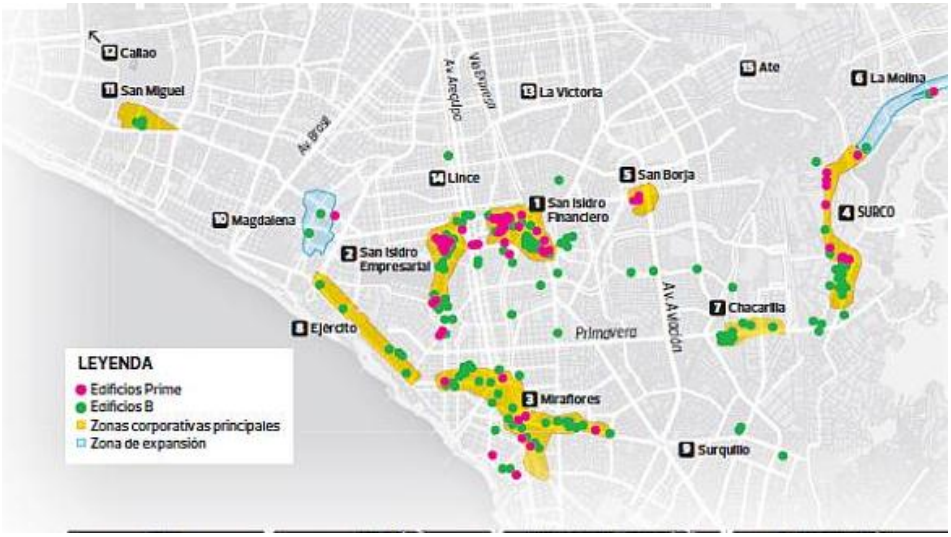


Imagen 11 Fuente: Diario DIA 1

III.3.1.4 TURISMO

- Miraflores seguirá siendo el primer distrito de interés para el 75% de los turistas que llegan a Lima, tanto por ocio y negocios.
- Concentrará la tasa más alta de hoteles de 3 a 5 estrellas de Lima.
- Después de San Isidro será el segundo distrito de hoteles corporativos debido a su cercanía a los dos centros financieros más importantes del Lima y su conexión a la Costa Verde y LarcoMar.
- Miraflores se posiciona como primer centro gastronómico y de ocio de Lima Metropolitana.

III.3.1.5 MOVILIDAD URBANA

- Incremento de la demanda de transporte por la multiplicidad de equipamientos, servicios y comercios diversos, La población flotante irá creciendo progresivamente producto de los cambios de uso en detrimento de las actividades residenciales.
- Concentración de viajes principalmente en sus interrelaciones funcionales con sus distritos colindantes, principalmente con el eje Magdalena, San Miguel y Callao, y en menor medida con el centro de Lima. Esta tendencia se irá incrementando al ser un distrito de una gran centralidad de Lima Metropolitana.
- Al incrementarse los volúmenes de tránsito prácticamente todas las vías del distrito estarán colapsadas a corto o mediano plazo. Los ejes de mayor congestión- nivel F- son: Tomás Marsáno, República de Panamá, Benavides, José Pardo, Comandante Espinar, Santa Cruz y Angamos.
- De seguirse privilegiando el transporte privado y el transporte público no racionalizado la vialidad del distrito colapsará.

III.3.1.6 MEDIO AMBIENTE

- Incremento de población residente y flotante presiona sobre el uso de las áreas verdes y arbolado urbano, especialmente en la recreación.
- Mantenimiento de áreas verdes de calidad incrementa consumo de agua potable, cada vez más exiguo en el ámbito metropolitano y acentúa las condiciones de estrés hídrico
- La intensificación de actividades comerciales, de servicios y de ocio también intensifica los niveles de ruido por encima de ECA permitidos, la contaminación ambiental ante una mayor afluencia de movilidad privada y transporte público y la contaminación visual con carteles anunciadores.
- El incremento de actividades y población genera mayor volumen de basura que presiona sobre la limpieza de las calles, la recogida en espacios comerciales y de servicios. Los servicios de recolección segregada de basura no cubren una demanda sostenida.
- Incremento del riesgo por las condiciones de vulnerabilidad mayores, al aumentar las inversiones y la afluencia de población flotante y turistas.
- Se mantiene la desarticulación entre la parte alta y baja del acantilado y a lo largo de la parte baja, continuando la sucesión de espacios privados y de acceso público marginal. Las condiciones de riesgo se mantienen ante el limitado manejo de los acantilados y las vías de evacuación.

III.3.1.7 POBLACION

- Existe según el INEI, una tendencia decreciente de la población de Miraflores (81,932 hab.) debido a factores globales de disminución de la fecundidad y a la migración de los miraflorinos tradicionales.
- Se observa una proporción de la población adulta y adulta mayor cada vez más significativa, y a su vez una disminución de la población de niños, adolescentes y jóvenes.
- Presencia importante de población flotante en Miraflores (150,000 hab. al 2015), los cuales hacen uso de servicios, generando perdida de bienestar social de los residentes.

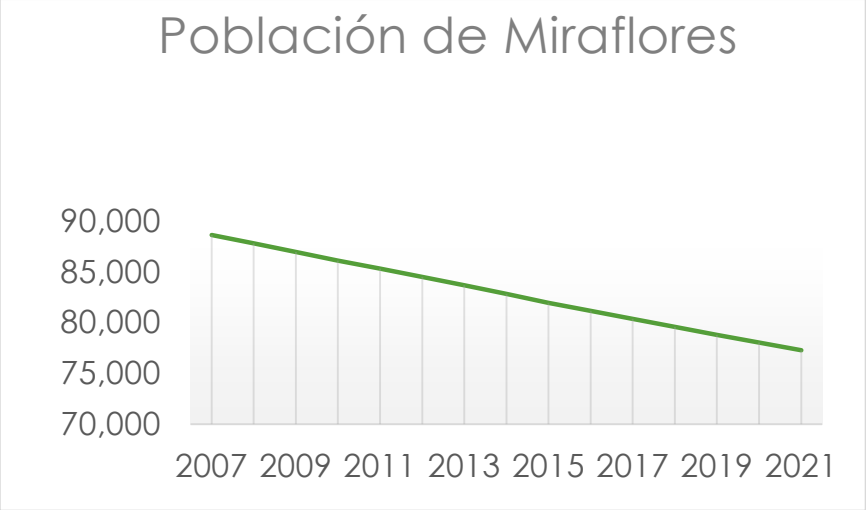


Imagen 12 Elaboración: Equipo consultor PUD

- Sin embargo, según el estudio del PUD para el 2021 se podría tener más de 130 000 personas en Miraflores, impactando en el transporte, áreas verdes y equipamiento urbano. (fuente CAPECO y Subgerencia de comercialización)

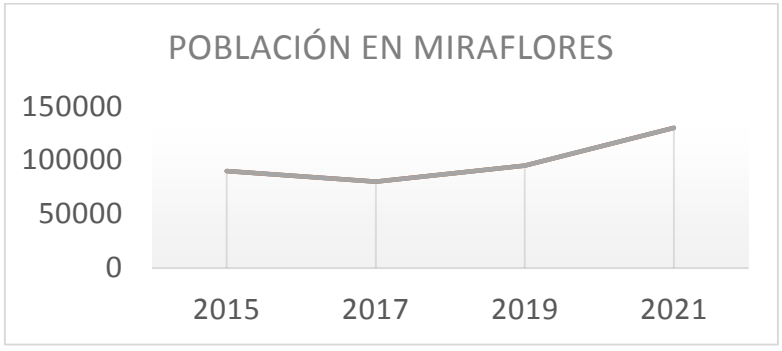


Imagen 13 Elaboración: Equipo consultor PUD

III.3.1.8 ASPECTOS ECONOMICOS

- Los municipios con mayor presupuesto per cápita son San Isidro y Miraflores con montos de 3,890 y 2,272 soles, respectivamente.
- Los ingresos del distrito se han incrementado 8% en promedio con respecto al año anterior.
- El 57% de los ingresos están representado por los impuestos municipales.
- Durante los últimos cinco años tanto los impuestos municipales como los directamente recaudados han sido crecientes, esto debido a una eficiencia en la recaudación tributaria.
- Según el Plan Estratégico Institucional (PEI 2011 – 2015), el crecimiento productivo de Miraflores está influenciado por una mayor concentración de actividades comerciales y de servicios, alcanzando un total acumulado de 9,076 establecimientos a los cuales se les ha otorgado licencia de funcionamiento. El presupuesto del 2015 es S/. 193 129 622.

III.3.1.9 TENDENCIAS SOCIALES

- El miraflorino tradicional percibe que ha perdido parte de su identidad local producto de la transformación urbanística y mayor densificación desligados de otros servicios públicos complementarios, frente a los cuales sentiría que ha perdido su barrio.

- La población de Miraflores pertenece al estrato socioeconómico medio alto (A/B), con estudios universitarios completos, mantiene un empleo y sueldo fijo, posee vivienda propia totalmente pagada con todos los servicios cubiertos.

- El nuevo Miraflorino tendría un estilo de vida proactivo, optimista, innovador, trabajador, el dinero sería importante para él y valorando mucho el ahorro, serian compradores racionales, son muy sociables pues son los ciudadanos que más asisten a actividades recreativas y/o culturales. (Arellano Marketing) Sin embargo, valores como la solidaridad, respeto al vecino y al distrito tienen opiniones controvertidas.

Imagen 14 –Fuente: Imagen Google

COMO LOGRARLO: IMAGEN OBJETIVO
Reinventar Miraflores"
LINEAS DE METRO 3 Y 6
ALTA POTENCIALIDAD SUB-CENTRO NACIONALES
REPOTENCIAR SUB CENTROS
RUTA CULTURAL
CONSOLIDAR ZONAS MIXTAS.
CONSOLIDAR EJES VERDES
LA MEJOR CONEXIÓN CON EL MAR
L-6
L-3
AURORA
AV. BENAVIDES
VIA EXPRESA
AV. ANGAMOS
AV. AREQUIPA
AV. R. PALMA
MERCADO
Miraflores
HUACA PUCLLANA
AV. C. ESPINAR
AV. JOSE PARDO
GASTRONOMICO
AV. EL EJERCITO
EJE SAN MARTIN
EJE PARDO
EJE BALTA
EJE ILARCO
EJE ARMENDARIZ
Image © 2016 DigitalGlobe
POTENCIAR GRANDES CENTROS
CONSOLIDAR EJE GASTRONOMICO
RECUPERAR LA RESIDENCIALIDAD
CONECTAR LA CIUDAD CON EL MAR
CONSOLIDACION COMO DISTRITO ECOLOGICO
NUEVO MODELO DE TRANSPORTE
CONSOLIDAR ZONAS MIXTAS
RECUPERAR HISTORIA

IV. 4 MODELO DE DESARROLLO URBANO

Enfoque metropolitano

Miraflores como un distrito policéntrico, con subcentros que contiene funciones distritales, interdistritales y metropolitanas.

Es predominantemente residencial con usos mixtos sin alterar la calidad de vida, para lo cual aplica una regulación y control de la densidad en base al uso del suelo, al modelo de movilidad urbana sostenible y la protección medio ambiental.

Enfoque de especialidades urbanas

Desarrollo del borde costero superior e inferior como un gran espacio público, ejes y zonas dentro del distrito, con ofertas de recreación, turismo y cultura y de uso permanente y sostenible, consolidando el distrito como destino turístico nacional e internacional, gastronómico, marino, cultural y de negocios. Icono de la marca Lima.

Enfoque de movilidad

Un sistema de movilidad autosostenible, con prioridad del transporte, publico peatonal, y no motorizado, reduciendo al mínimo las líneas de transporte público, que pasan por el distrito e integrando los subcentros, a través de ejes verdes, y un "urbanito" y mientras en el área central se privilegia el desplazamiento peatonal, en bicitaxis.

Imagen 14 Fuente: Imágenes de Google

Enfoque de inversiones

Promoción de las alianzas público-público y público-privado en actividades compatibles con el modelo urbano, fijando nuevos parámetros para la inversión inmobiliaria que promuevan un sentido de responsabilidad social y aporten a la sostenibilidad del distrito.

Imagen 15 Fuente: Imágenes de Google

Enfoque de Patrimonio

Miraflores aún conserva inmuebles que representan sus orígenes, muchos de los cuales no están consideradas como patrimonio cultural a pesar de serlos. El modelo de desarrollo urbano, privilegia el rescate de la memoria fortaleciendo la normatividad ad-hoc para ese fin y coordinando con la MML y el Ministerio de Cultura y destacando los ámbitos urbanos que contienen inmuebles de valor patrimonial, así como, plantear nuevos usos en inmuebles calificados con el concepto de valor local, con la finalidad de mantener en la historia los inmuebles con arquitectura representativa del distrito.

III. 5 OBJETIVOS ESTRATEGICOS Y ESTRATEGIAS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

III.5.1 USO DE SUELO

Consolidar el distrito de Miraflores como centro de servicios metropolitanos orientados al turismo y la cultura, convirtiéndose en elemento principal del desarrollo e implementación de un sistema integral de calidad para la oferta de turismo sostenible a nivel nacional e internacional.

Imagen 16 elaboración: Equipo consultor PUD

Imagen 17 Elaboración: Equipo consultor PUD

2 Alcanzar una convivencia virtuosa entre el uso residencial y un turismo regulado, con el fin de permitir el desarrollo de servicios turísticos de alto nivel de calidad.

Imagen 18 Fuente: Imágenes de Google

1. Potenciar Subcentros Urbanos locales y Nacionales, como ÁREAS URBANAS COMPACTAS1, generando un sistema a través de ejes principales, definiendo una costura urbana todo en el distrito de Miraflores y promoviendo usos mixtos.

Imagen 18 Fuente: Imágenes de Google

2. Garantizar armonía entre el espacio público y las alturas de las edificaciones (crecimiento vertical) respetando anchos de vías con el fin de mejorar la calidad del ambiente urbano.

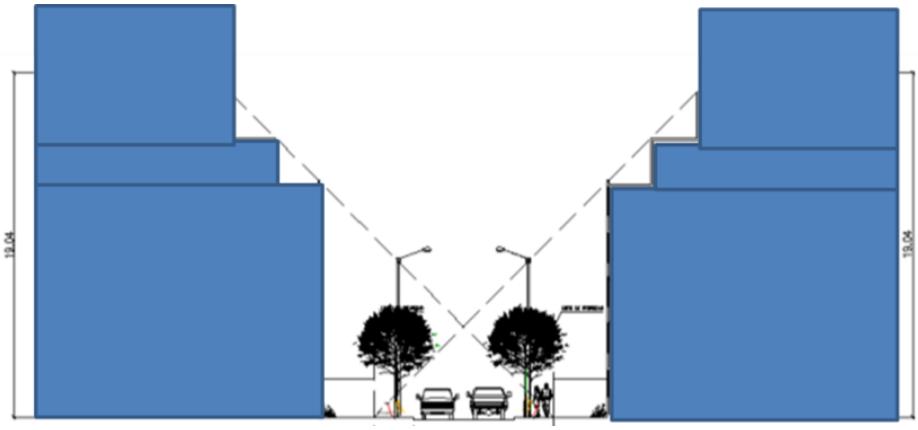
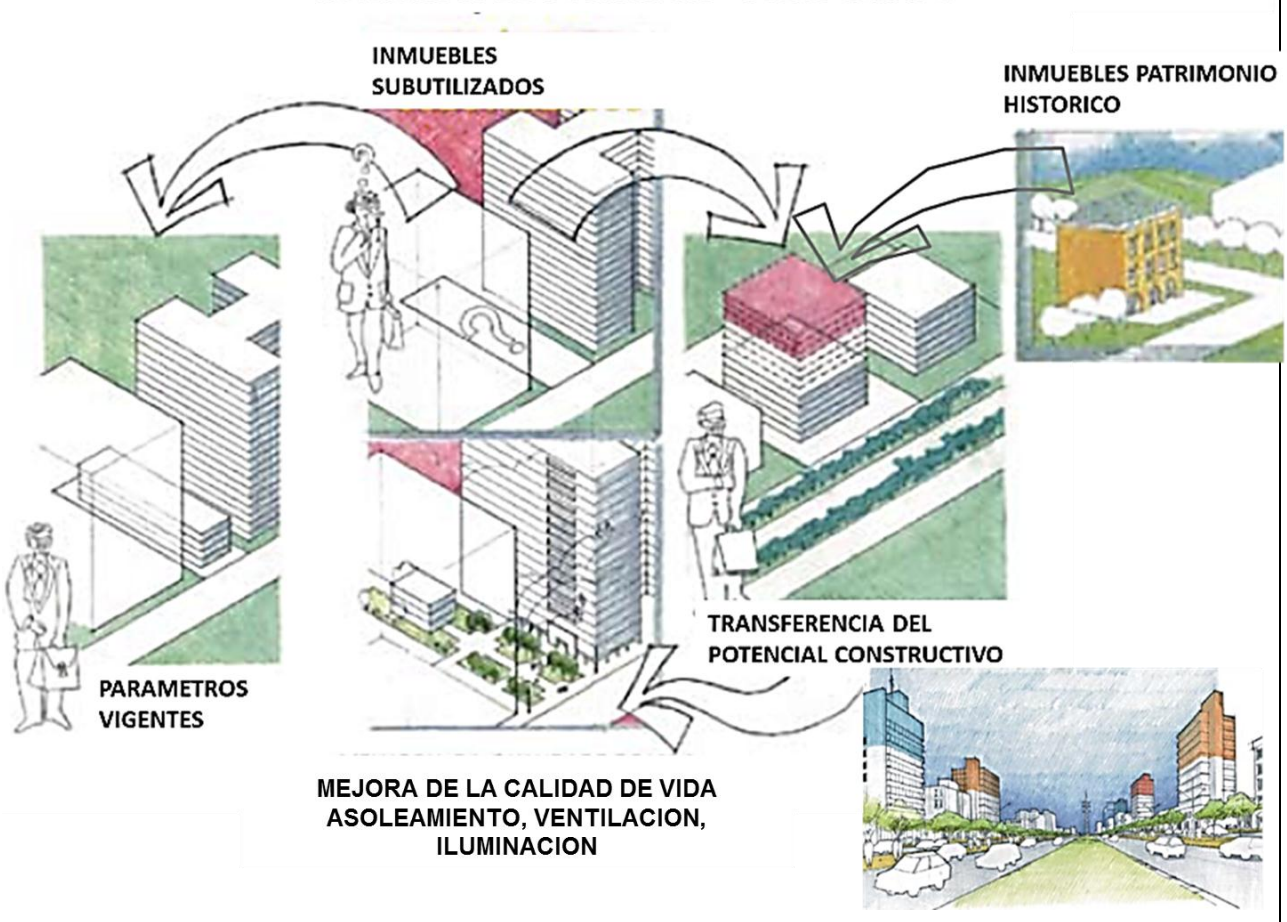


Imagen 19 Elaboracion: Equipo consultor PUD

[1] Multiplicidad de funciones alrededor de un mismo espacio público.

REGENERACIÓN URBANA

1. Determinar zonas de reglamentación especial y ejes dinamizadores orientados a mejorar la calidad de vida de la población, generando nuevos espacios públicos y equipamientos urbanos.
2. Revisar y modificar el marco normativo vigente, para priorizar y normar zonas de reglamentación especial orientadas a mejorar su entorno urbano y preservar el valor monumental, como zonas generadora o receptora del potencial constructivo subutilizado por limitaciones urbanísticas a través de la transferencia de derechos de edificabilidad, con el fin de proteger y preservar el patrimonio cultural de inmuebles, así como, plantear nuevos usos en inmuebles calificados con el concepto de valor local, con la finalidad de dar la importancia requerida a los inmuebles con arquitectura representativa del distrito.



INCENTIVOS DE OCUPACION DEL SUELO CREADO

Imagen 20

Fuente: http://migrandtour.blogspot.pe/2010/04/curitiba-todo-para-el-pueblo-pero-con.html

CONSERVACIÓN Y PUESTA EN VALOR DE PATRIMONIO CULTURAL INMOBILIARIO

1. Objetivo Estratégico: Proteger y preservar el patrimonio cultural de inmuebles
2. Generar ejes turísticos y culturales peatonales, integrando patrimonio cultural inmobiliario y espacios públicos.
3. Permitir la compatibilidad de ciertos usos para que generen rentabilidad atractiva para el inversionista, revalorado el sector manteniendo la edificación con valor monumental y local.

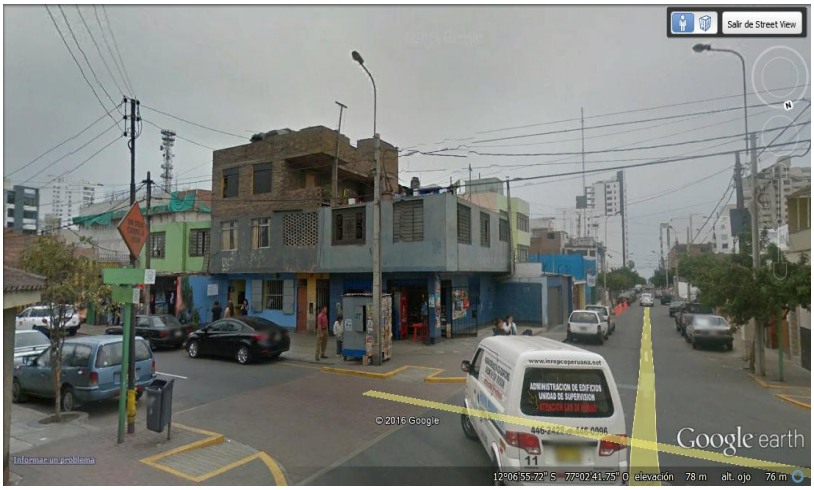
Imagen 21 Elaboración: Equipo consultor PUD

EQUIPAMIENTO URBANO

1. Priorizar la creación de áreas verdes, equipamiento urbano y generación de espacio público, en los sectores B y C, para cubrir las necesidades de la población actual y futura, con el fin de mantener o mejorar la calidad de vida de la población.
2. Controlar el desarrollo de los equipamientos urbanos de educación y salud, articulado eficientemente en el territorio distrital y mitigando los efectos negativos del funcionamiento de estos equipamientos, la creación de áreas verdes y generación de espacios públicos.

Generación de espacio público e incremento de altura.

Situación Actual



Con la Reglamentación vigente

Con la Reglamentación Propuesta

Generación de espacios públicos

INFRAESTRUCTURA URBANA

1. Renovar la infraestructura urbana y soterramiento de redes de eléctricas y telefónicas en todo el distrito, priorizando los sectores C y B del distrito de Miraflores.

Imagen 23 Elaboración: Equipo consultor PUD

ESTRATEGIAS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

1. Fortalecer los mecanismos de coordinación interinstitucional entre la Municipalidad de Miraflores, la Municipalidad Metropolitana de Lima y el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, para que el distrito de Miraflores sea parte principal del desarrollo e implementación de un sistema integral de calidad para la oferta de turismo sostenible a nivel nacional e internacional.
2. La aplicación del desarrollo del Plan Urbano, permitirá que la Municipalidad de Miraflores, la población y el inversionista privado, se encuentren en permanentemente conciliación, definiendo zonas residenciales donde se conviva con la actividad turística con edificaciones y espacios públicos de calidad, cumpliendo con altos niveles operacionales y estándares de calidad.
3. Definir la prioridad del desarrollo de un sistema de proyecto a través de ejes principales y subcentros que definen una costura urbana todo en el distrito de Miraflores, con un desarrollo dinamizador, en coordinación entre la Municipalidad de Miraflores, la población y el inversionista privado.
4. La Municipalidad de Miraflores a través de la Gerencia de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, deberá aprobar normativas que establezcan la obligatoriedad de retranques en edificaciones nuevas y el incremento de alturas de edificación únicamente con la generación de espacio público, atrayendo a la inversión privada, mostrando el beneficio a los inversionistas y a la ciudad.
5. Coordinar con la Municipalidad Metropolitana de Lima la vialidad de las normas vigentes sobre transferencia de derechos de edificabilidad, apoyando la elaboración del reglamento respectivo y si fuera el caso, la modificaciones normativas, con la intervención del Ministerio de Cultura, Ministerio de Vivienda, construcción y saneamiento, la Municipalidad de Miraflores, propietarios de inmuebles e inversionistas.
6. Coordinación y alianzas estratégicas entre la Municipalidad de Miraflores, el Ministerio de Cultura, Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, el inversionista privado y organismos internacionales, creando circuitos que integran la recreación y la cultura, diversificando la oferta y haciendo duradera la experiencia turística en el distrito.
7. La Municipalidad de Miraflores deberá promocional el cambio de paradigmas urbanos al inversionista privado y a la población, con el fin de demostrar los beneficios que generan la creación de áreas verdes y equipamiento urbano, como procesos de regeneración urbana.
8. En la aplicación del desarrollo del Plan Urbano La Municipalidad de Miraflores, el Ministerio de Salud, Ministerio de Educación, el inversionista privado, permanentemente deberá determinar el Sistema de Equipamientos urbanos, accesible, de primera calidad, respondiendo necesidades de una sociedad moderna, con un rol integrador y catalizador de dinámicas socio-espaciales.
9. La Municipalidad de Miraflores deberá coordinar con SEDAPAL y Luz Del Sur y el inversionista privado, deberá determinar un plan de ejecución de proyectos para la mejora de los servicios básicos, dirigidas principalmente a las zonas propensas a cambios urbanos.

III.5.2 MOVILIDAD URBANA

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE MOVILIDAD Y ESTRATEGIAS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE.

Objetivos Estratégicos de Movilidad.

Dentro de la Visión de "Reinventar Miraflores" logrando una convivencia virtuosa de las diferentes áreas de su territorio y su desarrollo urbano, en el aspecto de Movilidad se plantean los siguientes Objetivos Estratégicos:

- Construir un nuevo modelo de movilidad urbana, dentro de un enfoque de movilidad sostenible, lo que implica:
- Mejorar la integración física y funcional de Miraflores con sus distritos colindantes y dentro del propio distrito.
- Priorizar la circulación peatonal y el transporte en bicicletas, como modos alternativos de transporte.
- Priorizar el transporte colectivo, a través de un Sistema Integrado de Transporte que incorpore la red de Metro, buses convencionales en superficie, un sistema "Urbanito" y ciclovías a fin que el transporte privado adquiera paulatinamente menor importancia.
- Promover el cambio de la matriz energética para los servicios de transporte colectivo.

Para el logro de dichos objetivos, se plantean las siguientes estrategias de Movilidad:

Estrategias de Movilidad.

- Sensibilizar y motivar a las autoridades y vecinos a fin de que identifiquen y apoyen la nueva Visión de Movilidad Sustentable que se propone para Miraflores.
- La elaboración de un Plan de Movilidad Urbana a nivel distrital.
- Coordinar con la Municipalidad Metropolitana de Lima respecto a la plena implementación del Corredor Azul de la Av. Arequipa, así como de los Corredores de Integración que recorrerán los ejes de las avenidas Angamos y Benavides y el retiro paulatino de las unidades "combis" que aún circulan por la Av. Primavera y de las rutas que pasan innecesariamente por el Distrito.
- En paralelo o como complemento a lo indicado anteriormente se deberá establecer una alianza estratégica a través de convenio o acuerdo con las autoridades de la Municipalidad Metropolitana de Lima – PROTRANSPORTE y la Gerencia de Transporte Urbano, GTU- a fin de establecer un Plan Piloto de Ordenamiento del Transporte, ya que son ellos quienes tienen la responsabilidad de la gestión y fiscalización del transporte en la provincia de Lima.
- Gestionar ante la Municipalidad Metropolitana de Lima la necesidad de mejorar la infraestructura del Distrito, como son los nuevos puentes de integración y otros mejoramientos que se dan principalmente en vías arteriales y colectoras que están en el ámbito de gestión del Municipio Metropolitano.

- Establecer una alianza estratégica con los Municipios de Surquillo y Barranco para coordinar y programar los proyectos estratégicos que incumben a los tres distritos y que corresponden a la gestión de la Municipalidad Metropolitana.
- Establecer coordinaciones con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para la pronta implantación de las rutas del Sistema de Metro que pasarán por Miraflores, es decir las rutas 3 y 6 de dicho sistema.
- Elevar al rango de Gerencia a la actual Subgerencia de Movilidad del Municipio de Miraflores a fin de dotarla de mayores medios para una gestión más protagónica para la gestión e implementación de las propuestas del Plan.

III.5.3 MEDIO AMBIENTE

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS AMBIENTALES Y DE RIESGOS Y ESTRATEGIAS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE.

Se aborda el tema ambiental desde una perspectiva holística, a partir de tres grandes ejes:

1. Los retos ambientales clave: enfrentar el cambio climático y el estrés hídrico y hacer del municipio un espacio más democrático y de mejor calidad de vida a partir del manejo de las áreas verdes.
2. La estructura municipal adecuada a las exigencias y retos ambientales.
3. El soporte ciudadano desde el involucramiento de los diferentes actores públicos y privados: ciudadanía, empresas, asociaciones, municipio, juntas vecinales y otras formas de expresión ciudadana.

Bajo estos grandes ejes se construye una propuesta ambiental, cuyos objetivos se definen a partir de los conflictos identificados en el diagnóstico, en un escenario tendencial sin intervenciones. Para ejecutar estos objetivos, se trazan una serie de estrategias que acotan y orientan el concepto de intervención y organizan las políticas ambientales que se implementarán para alcanzar los objetivos propuestos.

En cada política ambiental se especifica el nivel de intervención para su adecuada concepción y ejecución con tres niveles de intervención, interrelacionados:

1. Metropolitano y/o interdistrital; implica las acciones de coordinación y ejecución, en consenso con la Municipalidad Metropolitana de Lima y/o con los distritos limítrofes de San Isidro, Surquillo, Surco y Barranco.
2. Sector privado; implica pautas, regulaciones y orientaciones a las acciones que en materia ambiental se desarrollen en el ámbito privado.
3. Sector distrital; implica estructura, acciones, normas y proyectos de responsabilidad de la municipalidad distrital en pos de las mejoras de las condiciones ambientales y, por ende, de la calidad de vida del distrito.

Finalmente, las políticas ambientales se materializarán a partir de una serie de acciones y/proyectos de inversión, que se abordarán en la siguiente etapa de propuestas específicas.

<u>Objetivos estratégicos ambientales</u>

Objetivo 1

- Promover una revalorización y generación del espacio público distrital en el contexto del cambio climático.

Objetivo 2

- Fortalecer el manejo sostenible y saludable del paisaje urbano distrital, en un marco de acción metropolitana.

Estrategias de desarrollo urbano sostenible

- Impulsar el incremento de las áreas verdes públicas acorde a parámetros de calidad de vida.
- Proteger el paisaje del ecosistema marino-costero por su valor ambiental y de identidad miraflorino y metropolitano.
- Promover una ciudad saludable minimizando las fuentes de contaminación de la calidad ambiental.
- Impulsar medidas de ecoeficiencia para el ahorro de agua, energía y materiales en el funcionamiento de los espacios públicos y privados distritales.
- Promover una cultura de prevención ante eventos de desastre que minimice los efectos del riesgo y fortalezca la capacidad de recuperación.
- Promover una cultura ambiental desde el ejercicio de derechos y deberes ambientales de la gestión pública y la ciudadanía.
- Fortalecer la gobernanza ambiental
- Impulsar la elaboración de un Plan de Espacios Públicos en el marco del cambio climático

III.5.4 PROMOCION DE LA INVERSION

Objetivos estratégicos sobre la Inversión Privada en Miraflores.

1. Alcanzar un crecimiento sostenible de la economía y del empleo, así como una progresión del nivel de la calidad de vida de los vecinos de Miraflores.
2. Contribuir al crecimiento económico, social y de calidad de vida del distrito de Miraflores.
3. Promover la inversión privada en todos los sectores económicos compatibilizados con los objetivos sociales, ambientales y vecinales.
4. Promover alianzas con el Gobierno Metropolitano y el Gobierno Central

Estrategias

1. Fortalecer la CEPRI como órgano autónomo Municipal, potenciando el área legal y el área contacto inversionistas. Conectarla con la Gerencia de Desarrollo Urbano y medio ambiente, tramites y licencias y presidido por el alcalde.
2. El plan urbano como instancia permanente de generación de stock de proyectos de desarrollo urbano para la Iniciativa Privada, el gobierno metropolitano y el Gobierno Central, en el marco de áreas preferentes para la inversión privada.

III.6 POLITICAS GENERAES DE DESARROLLO URBANO

III.6.1 DE ACONDICIONAMIENTO URBANISTICO

III.6.1.1 OCUPACION DEL SUELO Y EDIFICACION

a. Priorizar el uso residencial, en los sectores A, B y C del distrito de Miraflores, ubicando las actividades compatibles con usos comerciales, administrativos, turísticos y de servicios, en subcentros, como el Centro Comercial Aurora, Ovalo Gutiérrez, Huaca Pucllana – Clínica Delgado, Larco Mar, Ex Cuartel San Martín y Av. Arequipa, Av. Diagonal, Av. Larco, Av. Benavides, Av. Pardo, Av. Paseo de la República, Av. La Mar, Av. La Paz, Av. Santa Cruz, Av. Del Ejército, Av. Angamos, Av. Petit Thouars, Av. Ricardo Palma, las Av. Comandante Espinar, República de Panamá.

b. Promover el Turismo en el distrito de Miraflores, destinado a hospedajes, gastronomía, comercio, cultura (historia) y a negocios, todos conformando un sistema integrador.

c. Promocionar la inversión privada en actividades compatibles con las políticas de desarrollo urbano, interviniendo principalmente en proyecto estratégicos.

d. Regular las alturas de edificaciones nuevas, con normas de retranques a partir de la altura de edificación igual al ancho de la vía frente al predio e incentivar el retiro lateral.

e. Promover una mayor flexibilidad de usos en el espacio público de superficie, aéreo y de subsuelo, con el fin de incentivar a la inversión privada en la participación de proyectos con fines recreativos, con actividades de ocio y turismo. (techado de la vía expresa, estacionamientos y áreas verdes).

f. Garantizar una densidad urbana equilibrada en Miraflores, otorgando mayor densidad y mayor altura, con usos mixtos del suelo (comercio, oficinas y vivienda) en predios frente a Subcentros y/o ejes viales de nivel metropolitano, donde transcurra el transporte público masivo y el urbanito.

g. Orientar los usos del suelo de los entornos inmediatos de los Subcentros orientando y controlando las actividades urbanas compatibles.
   - Sub centro Comercial Aurora.
   - Sub centro Ovalo Gutiérrez.
   - Sub centro Huaca Pucllana – Clínica Delgado.
   - Sub centro Larco Mar.
   - Sub centro Ex Cuartel San Martín.

h. Consolidar el eje especializados identificados con una actividad principal como cultural, oficinas, comercial, salud y gastronómico.
   - Eje residencial y cultural-comercial (Av. Arequipa)
   - Ejes culturales (Av. Diagonal, Av. Larco, Av. Malecón Balta)
   - Ejes empresarial (Av. Benavides, Av. 28 de Julio y Av. Ricardo Palma) Av. El ejercito
   - Ejes comerciales (Av. Larco, Av. Pardo, Av. Paseo de la República) Av. Santa cruz, Av. Roosvelt.
   - Ejes gastronómicos (Av. La Mar, Av. Larco)
   - Ejes salud (Av. Angamos – Clínica Delgado – Hospital Angamos)
   - Ejes turísticos (Pq. Miranda, Av. Petit Thouars – Av. Paseo de la República – Mercado Surquillo)

i. Potenciar los entornos inmediatos de los nodos definidos por los paraderos de transporte público (Metropolitano y el Metro), con concentración masiva de población, orientando los usos de actividades urbanas como comercio, oficinas, servicios.
   - Nodo Av. Benavides – Av. Paseo de la República.
   - Nodo Av. Angamos – Av. Paseo de la República.
   - Nodo Av. 28 de Julio – Av. Paseo de la República
   - Nodo Av. Ricardo Palma – Av. Paseo de la República

j. Mejorar la conexión del distrito con el mar, desarrollando el borde costero como gran espacio público distrital, la accesibilidad vertical (tecnología electromecánico escalera mecánica, teleférico, funicular, ascensores) y vialmente, a través de las bajadas San Martín, Balta, Armendáriz, Del Ejército, integrándose con la Costa Verde.

III.6.1.2 MOVILIDAD URBANA

III.6.1.2.1 MARCO DE REFERENCIA

Entre los términos *tránsito*, *transporte* y *movilidad* no sólo hay una diferencia sino también una evolución en su uso en el urbanismo y las ciencias sociales.[2]

Hace algunos años, cuando se aplicaba el término *tránsito*, el objeto de estudio era fundamentalmente relacionado con el automóvil privado. Luego, el interés se amplió a otros medios para movilizarse, y apareció entonces la noción de transporte, por ejemplo transporte motorizado y no motorizado, o transporte público y privado. En ambas concepciones el objeto de estudio es el vehículo que permite el movimiento, más no las personas. Es recién con la incorporación de las personas como objeto de estudio es que aparece la noción de *movilidad*.

En Lima Metropolitana la cuarta parte de los viajes se realizan a pie, sin embargo la ciudad no está pensada ni preparada para andar, hay suma estrechez de las veredas y en general de los senderos peatonales. Ello a que históricamente se ha ido consolidando el término de "cultura del automóvil".

El automóvil se ha convertido en un instrumento que facilita el ejercicio de la "libertad en movimiento" (Vega Centeno 2004)[3], debido a que permite al chofer su apropiación de la red vial, lo que produce que cada uno construya sus propias redes de relaciones e itinerarios dentro del flujo vehicular intenso característico de la ciudad. El automóvil permite la movilización en un espacio más grande que el barrio, ahora se interactúa en una urbe.

Pero no por ello las vías deben ser independientes o no tener mayor relación con la dinámica y funcionamiento de la ciudad. El territorio del transporte debe ser parte del espacio público. Dice Jordi Borja (2003) que "el espacio público supone reservar este suelo libre de construcción permanente para el uso comunitario o destinado a equipamientos colectivos de interés general (equipamientos sociales y culturales) o infraestructuras de movilidad" (Borja 2003: 122)[4]. La infraestructura de la movilidad debe ser entendida como parte del espacio público, pensado como "espacio funcional que relacione todo con todo, que ordene las relaciones entre los elementos construidos y las múltiples formas de movilidad y de permanencia de las personas" (Borja 2003: 29). Tanto los parques y plazas como las calles y avenidas son parte del espacio público.

Los lugares de paseo peatonal no son exclusivos del espacio público, también debe considerarse como parte de él a las avenidas, calles y, en general, a la infraestructura del transporte.

[2] Avellaneda Pau, 2007. Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima. Tesis Doctoral. Barcelona. Universidad Autónoma de Barcelona. Incluido en La Guerra del Centavo. Una mirada al transporte público de Lima Metropolitana, 2009, IEP. Citado en la publicación "La Guerra del Centavo" de Claudia Bielich Salazar IEP.
[3] Vega Centeno, Pablo 2004 "La movilidad urbana como encrucijada. Dinámicas de la vida cotidiana popular en Chosica y desafíos del urbanismo" Tesis doctoral. Louvain-La Neuve, Université Catholique de louvain.

[4] La Ciudad Conquistada. Madrid, Alianza Editorial, Jordi Borja, 2003. Ambos citados en "La Guerra del Centavo" de Claudia Bielich Salazar, IEP, 2009

En la gráfica siguiente se puede observar el proceso conceptual de los diferentes elementos del transporte y la movilidad.

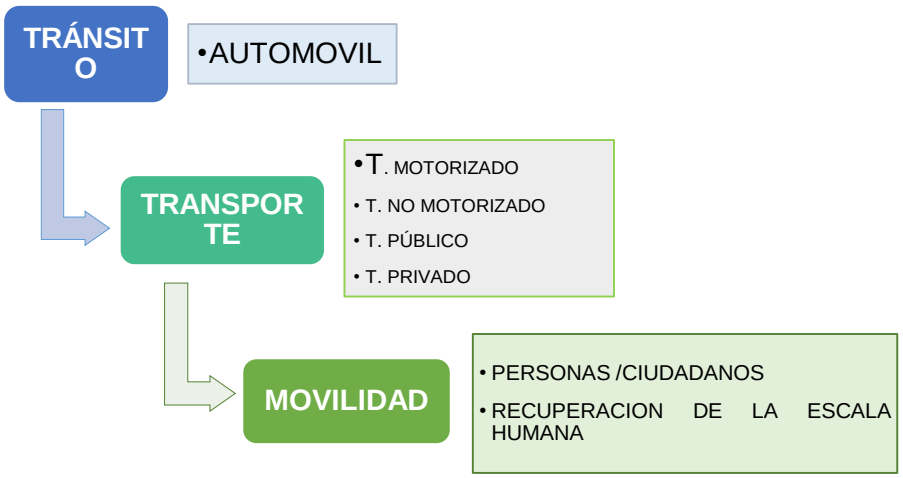


Imagen 24 Elaboración: Equipo consultor PUD

III.6.1.2.2 LA MOVILIDAD SOSTENIBLE[5].

La movilidad urbana sostenible es la forma de desplazarse eficientemente en la ciudad, que tiene un profundo respeto por los usuarios de las calles y el medio ambiente. Lo importante es el desplazamiento de las personas, minimizando el gasto energético, la contaminación y las fatalidades humanas producto de los accidentes de tránsito.

Imagen 25 Elaboración: Equipo consultor PUD

[5] Wikipedia.org/wiki/Movilidad Sustentable

Movilidad sostenible es un concepto nacido de la preocupación por los problemas medioambientales y sociales ocasionados, durante la segunda mitad del siglo XX, de un modelo de transporte urbano basado en el vehículo particular. Los inconvenientes de este modelo, entre los que destacan la contaminación del aire, el consumo excesivo de energía, los efectos sobre la salud de la población o la saturación de las vías de circulación, han provocado una voluntad colectiva por encontrar alternativas que ayuden a paliar los efectos negativos de este modelo y a idear un nuevo modelo de ciudad sostenible.

Se entiende por actuaciones de movilidad sostenible aquellas que ayudan a reducir dichos efectos negativos, ya sean prácticas de movilidad responsable por parte de poblaciones sensibilizadas con estos problemas (desplazarse a pie, en bicicleta o en transporte público en lugar de en automóvil siempre que sea posible, compartirlo entre varios compañeros para acudir al trabajo, etc.), desarrollo de tecnologías que amplíen las opciones de movilidad sostenible por parte de empresas o decisiones de las administraciones u otros agentes sociales para sensibilizar a la población o promover dichas prácticas.

El empleo del concepto de movilidad sostenible debe llevar aparejado un cambio de rumbo en el modelo de desplazamientos vigente, de manera que cambie el papel de cada medio de transporte, pues el transporte, la movilidad de personas y mercancías, no es un fin en sí mismo, sino un medio para satisfacer necesidades.

La interpretación que se propone dentro del Plan de Desarrollo Urbano de Miraflores consiste, por tanto, en generar una ***nueva cultura de la movilidad***, en todos los planos y esferas, una nueva aproximación al modo en que realizamos, valoramos y percibimos tanto los desplazamientos como sus consecuencias ambientales y sociales. En este sentido, hay que recalcar que las consecuencias ambientales y sociales de nuestro modelo de movilidad no se reflejan exclusivamente en el ámbito local (contaminación, ruido, accidentes, ocupación del suelo, pérdida de autonomía de niños y personas mayores, etc.), sino también en el global, con afecciones como el cambio climático, la disminución de las reservas de energía fósil o de materiales no renovables y la desigualdad entre las personas dentro de la ciudad.

En el caso de la movilidad urbana de Lima Metropolitana y de Miraflores en particular, esta nueva cultura requiere reformular las políticas no sólo directamente vinculadas a la movilidad, sino también las que establecen los patrones de desplazamiento, como pueden ser las urbanísticas, las infraestructurales y las económicas/fiscales.

En la nueva cultura de la movilidad el peatón debe tener un tratamiento preferente, siendo la bicicleta y el transporte colectivo medios de transporte complementarios con los que debe formar una alianza. El automóvil tendría así un nuevo papel, de mucho menor protagonismo e impacto.

La Red de Movilidad está compuesta por los diferentes modos de transporte que se desplazan sobre el Sistema de Movilidad que es el soporte físico de dicha Red.

El conjunto de redes están integrados sobre el concepto del Sistema Integrado de Transporte, según los detalles que iremos desarrollando.

A fin de lograr la consecución de los objetivos que persigue el Plan de Desarrollo Urbano de Miraflores dentro de la imagen objetivo y la Visión de Desarrollo al año 2026, la movilidad de Miraflores deberá

desarrollarse dentro de una visión de Sistema Integrado de Transporte (SIT) en el que cada uno de sus elementos constitutivos cumplen una función específica dentro del sistema, es decir dentro de una visión integral, dentro de políticas preferenciales a los peatones, ciclistas, transporte público y transporte privado.

En la imagen siguiente se muestra el cambio de concepción de la movilidad urbana para Miraflores.

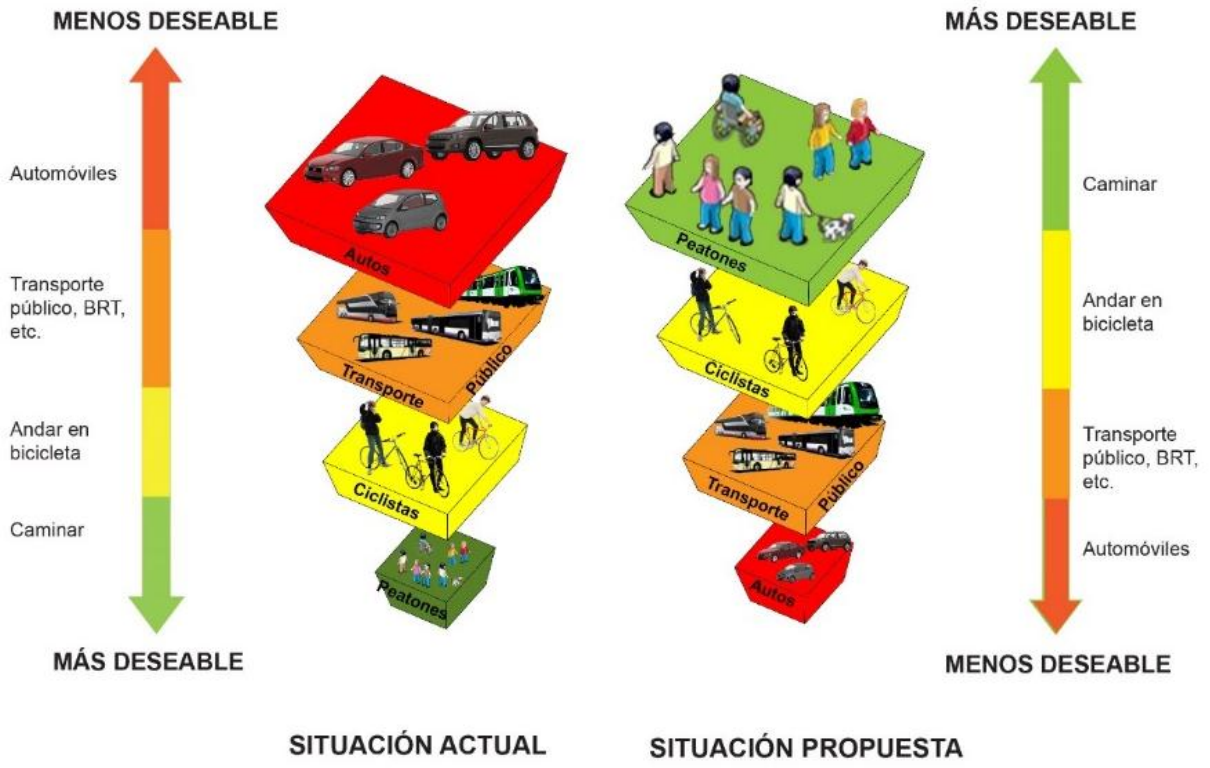


Imagen N° 26 – Prioridades de la movilidad urbana
Fuente: PLAM 2035.

El Sistema Integrado de Transporte (SIT) se implementará dentro del concepto de Movilidad Sostenible, donde se priorice jerárquicamente los siguientes modos de transporte: peatonal, bicicletas, transporte Público Masivo, y privado. Si bien es cierto que este objetivo se logrará dentro de un largo plazo, es necesario que este sea la guía o referencia para priorizar los proyectos de movilidad a futuro.

III.6.1.2.3 POLÍTICAS DE MOVILIDAD EN MIRAFLORES PEATONAL.

- Otorgar preferencia a los espacios de circulación de peatones, ampliando significativamente las veredas de avenidas y calles del distrito para una mayor comodidad. Priorizando las avenidas José Pardo, Ricardo Palma, Benavides y Comandante Espinar.
- Promover con alta prioridad los beneficios de la caminata para la sostenibilidad ambiental, económica y social.
- Facilitar mediante infraestructura y equipamiento la accesibilidad a todos los espacios públicos, desarrollando circuitos peatonales funcionales y recreativos.
- Garantizar itinerarios continuos (disminuir la presencia de barreras urbanas), seguros (iluminación) y cómodos.
- Desarrollar circuitos peatonales en los espacios públicos recreativos, veredas y senderos, parques, puentes y cruces peatonales.

Imagen 26 Elaboración: Equipo consultor PUD

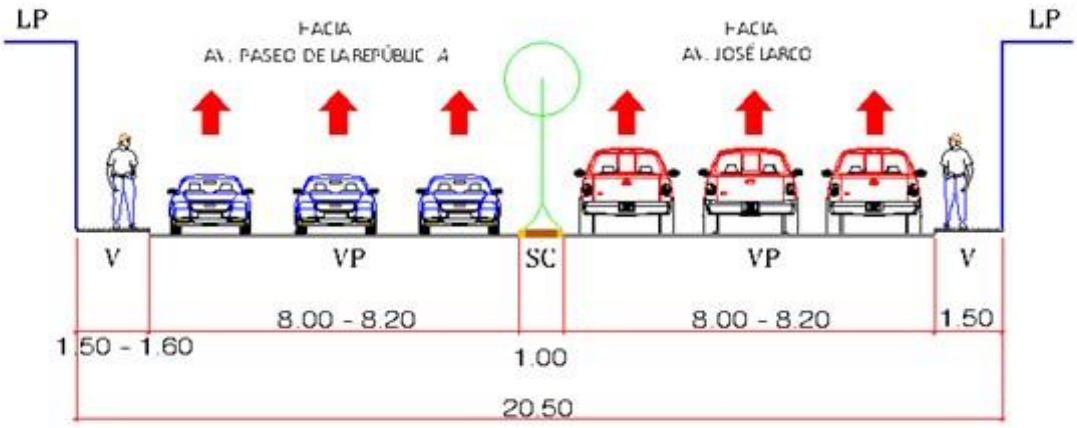
Imagen 26. Elaboración: Equipo consultor PUD

Imagen 27 Elaboración: Equipo consultor PUD

A continuación, se analizarán cada uno de los Ejes Verdes:

CORREDOR VERDE – AV. ALFREDO BENAVIDES
TRAMO: Av. Paseo de la Republica – José Larco

Situación Actual:



Situación Propuesta:

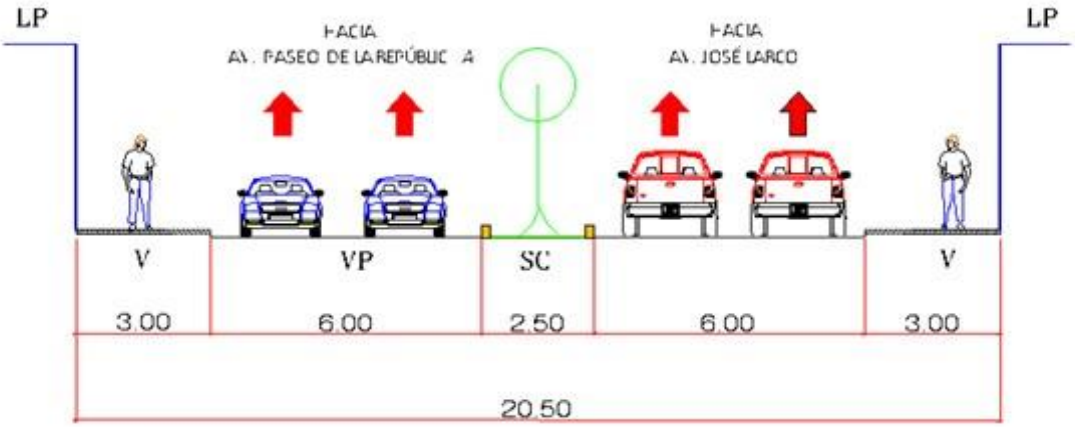


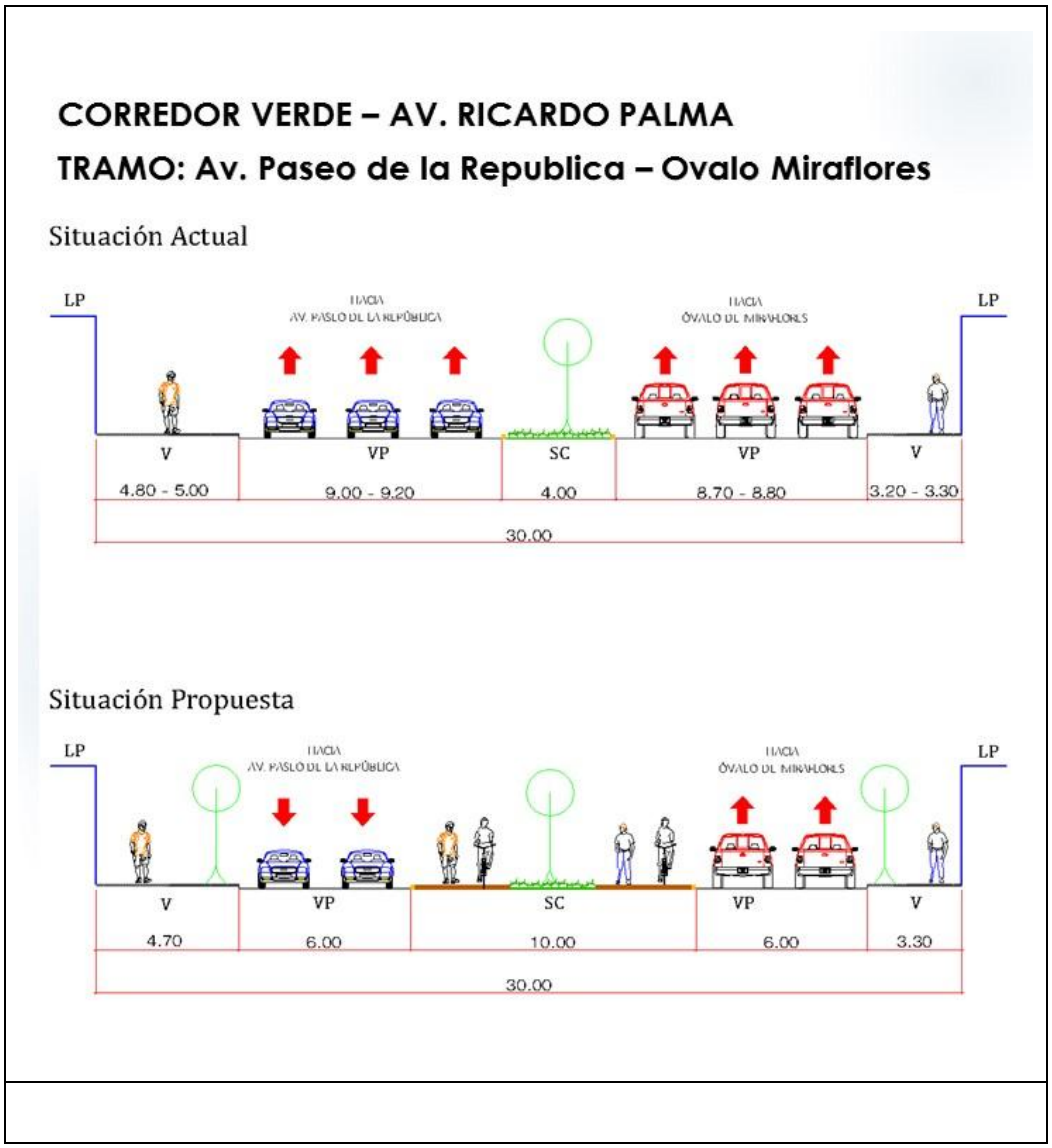
Imagen 28 Elaboración: Equipo consultor PUD

Se propone:

- **Reducir de 03 a 02 los carriles de circulación en ambos sentidos.**
- **Ampliar aceras de 1.50m a 3.00m.**
- **Ampliar el separador central de 1.00m a 2.50m.**

Vista Peatonal – Situación Actual Av. Benavides

Imagen 29 Elaboración: Equipo consultor PUD



Vista Peatonal – PROPUESTA Ricardo Palma

Imagen 31 Elaboración: Equipo consultor PUD

Se propone:

- **Reducir de 03 a 02 los carriles de circulación en ambos sentidos.**
- **Leve reducción en el ancho de aceras (máximo 30 centímetros de una acera de 4.80m).**
- **Sembrar árboles sobre las aceras, en los bordes próximos a la calzada.**
- **Ampliar el separador central de 4.00m a 10.00m.**
- **En el separador central se implementara una alameda para el tránsito a pie y con bicicletas.**

Vista Peatonal – PROPUESTA Ricardo Palma

Imagen 32 Elaboración: Equipo consultor PUD

Vista Propuesta – Ricardo Palma

Imagen 33 Elaboración: Equipo consultor PUD

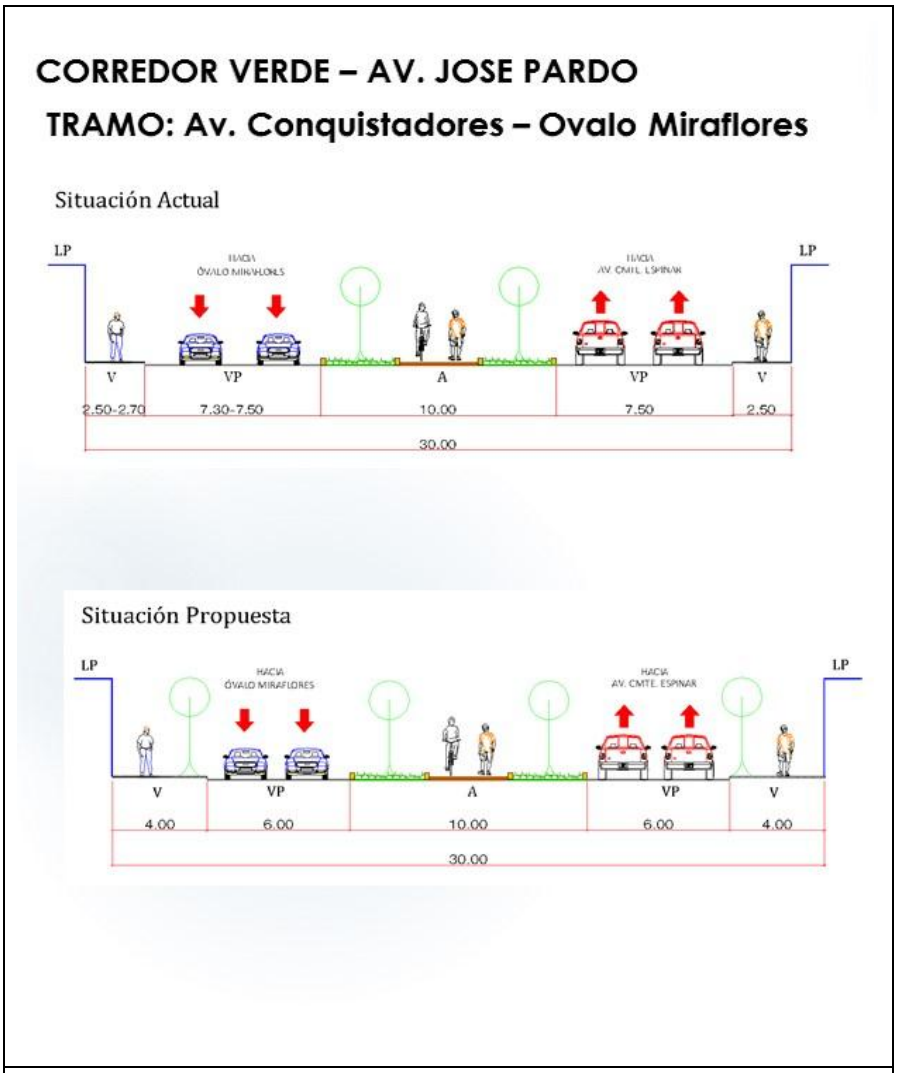


Imagen 34

Elaboración: Equipo consultor PUD

Se propone:

- **Reducir calzadas, de 7.30 – 7.50m a 6.00m para cada sentido de la vía.**
- **Ampliar aceras de 2.50m a 4.00m de ancho.**
- **Sembrar árboles sobre las aceras, en los bordes próximos a la calzada.**

Imagen 35 Vista de situación actual

Elaboración: Equipo consultor PUD

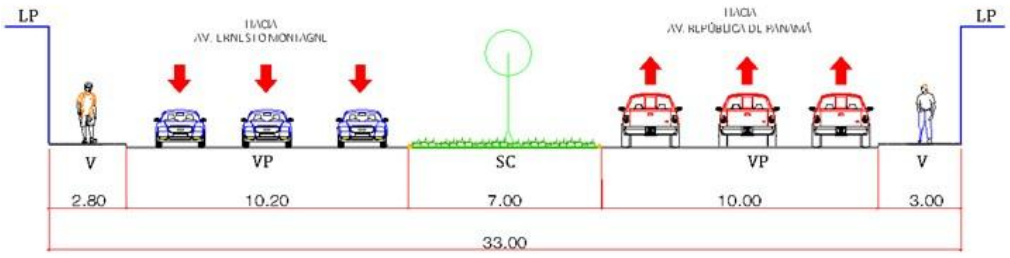
Imagen 36 Vista de PROPUESTA

Elaboración: Equipo consultor PUD

CORREDOR VERDE – AV. JOSE PARDO

TRAMO OVALO - CONQUISTADORES

Situación Actual



Situación Propuesta

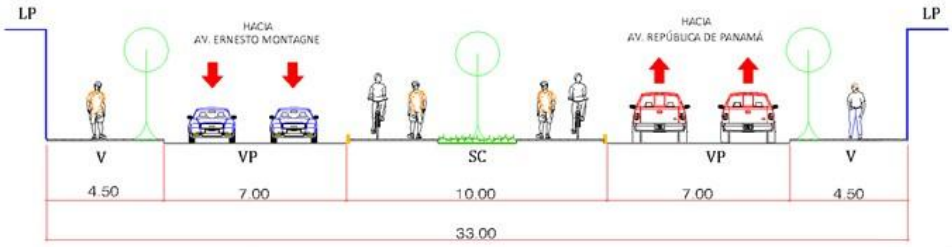


Imagen 37

Elaboración: Equipo consultor PUD

Se propone:

- Reducir de 03 a 02 los carriles de circulación en ambos sentidos.
- Incremento de veredas de 2.50–3.00m a 4.50m de ancho.
- Ampliar el separador central de 7.00m a 10.00m.
- En el separador central se implementara una alameda para el tránsito a pie y en bicicleta.
- Sembrar árboles sobre las aceras, en los bordes próximos a la calzada.

Imagen 38 Vista situación actual

Elaboración: Equipo consultor PUD

Imagen 39 Vista PROPUESTA

Elaboración: Equipo consultor PUD

DE TRANSPORTE URBANO.

- Apoyar y respaldar a la autoridad competente para el establecimiento del Sistema Metro para Miraflores a través de las líneas 3 y 6 del Sistema Básico de la Red.
- Promover el establecimiento de un Sistema Integrado de Transporte – SIT – a través de todos los modos de movilidad de Miraflores. Esta integración debe ser funcional y tarifaria.[6]
- Apoyar como máxima prioridad la Reforma del Transporte y la implementación sostenida de los Corredores Complementarios y de Integración que deben servir al Distrito.
- Propiciar el cambio de matriz energética de los vehículos orientando a tecnologías no contaminantes.
- Coordinar con la Municipalidad Metropolitana de Lima para el retiro significativo de rutas de transporte que operan en Miraflores de acuerdo a las necesidades de origen – destino.
- Promover y coordinar con la Municipalidad Metropolitana de Lima el retiro de las "combis" y reemplazarlas con buses de mayor capacidad para una mayor eficiencia del sistema de movilidad.
- Implementar un sistema a denominarse "Urbanito de Miraflores", bajo la responsabilidad de la Municipalidad Distrital, para la movilidad distrital que cubra el retiro paulatino del servicio de las actuales rutas, utilizando alternativas de energía limpia.

[6] Ordenanza N° 1613-2012 que crea el Sistema Integrado de Transporte- SIT. Ordenanza N° 1769-2013 que aprueba el Sistema de Corredores Complementarios dentro del SIT.
El Sistema Integrado de Transporte es la Propuesta de la Municipalidad Metropolitana para reordenar el transporte en Lima Metropolitana. En el caso de las rutas contempla la implementación de los Corredores Complementarios, los Corredores de Integración y las Rutas de Aproximación. Esta red contempla las rutas que pasarán por el distrito de Miraflores, de los cuales el Corredor Azul, que actualmente está operando en la Av. Arequipa es parte de esta nueva red.

fig.24

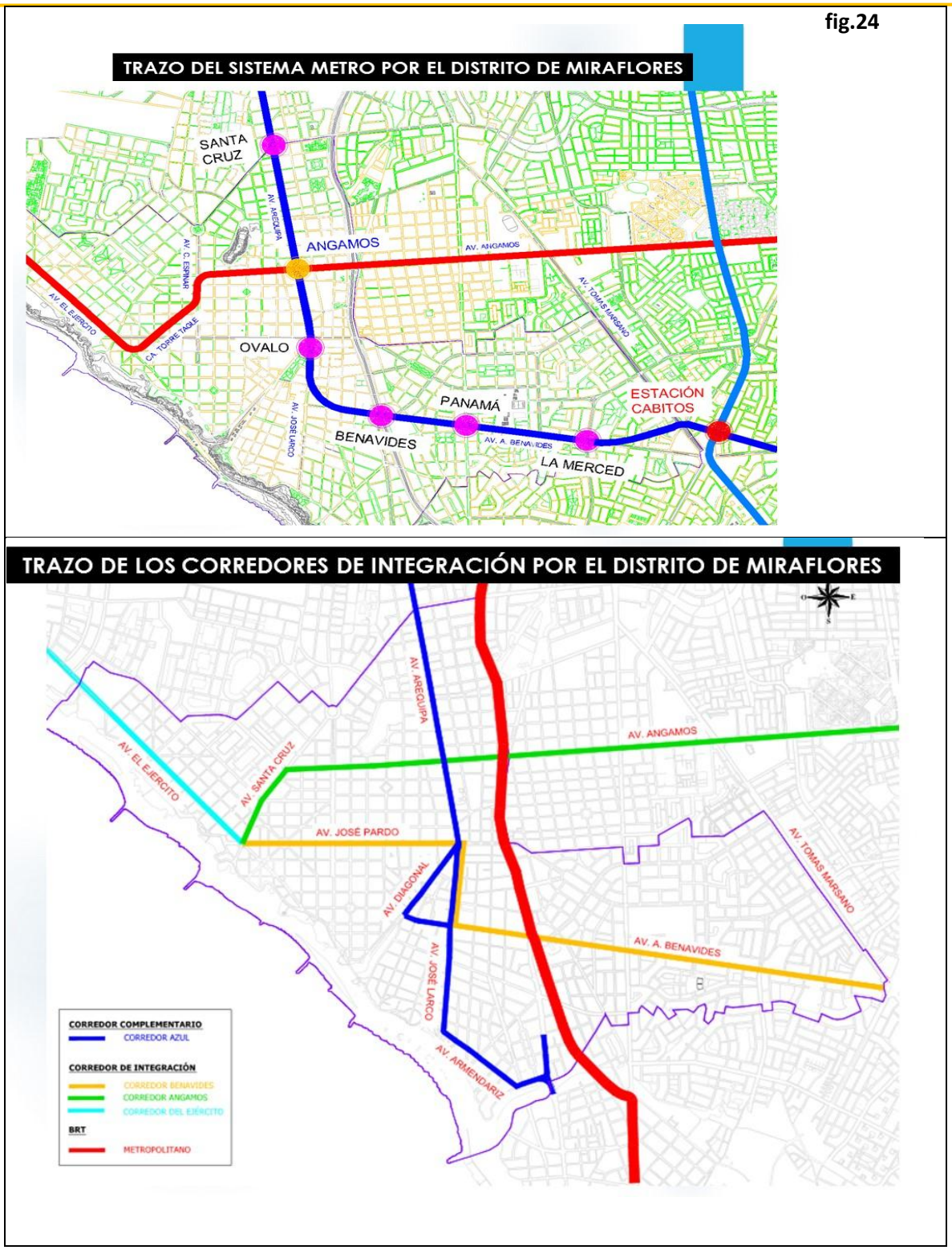


Imagen 40

Elaboración: Equipo consultor PUD

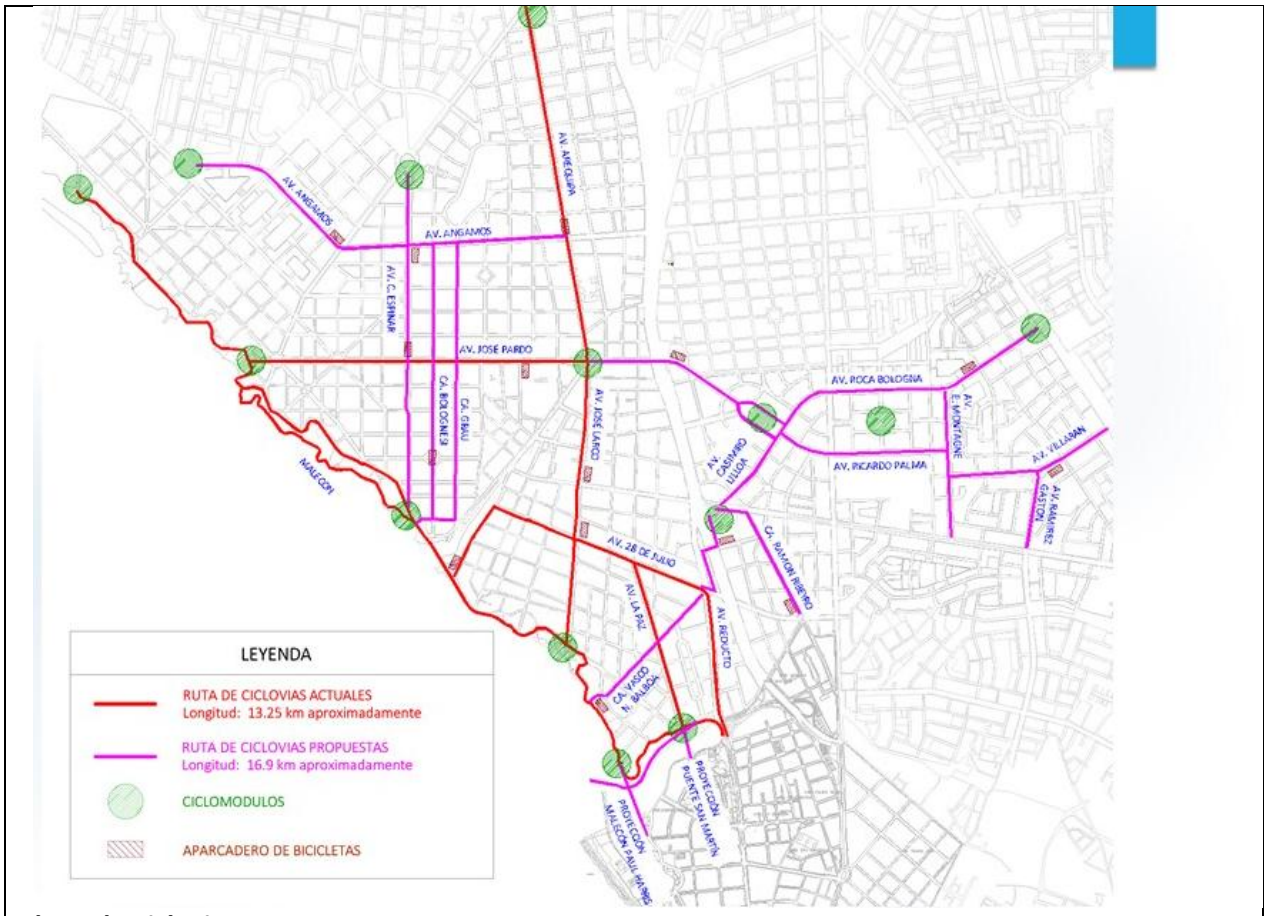
Propuesta de URBANITO en Miraflores

Imagen 41

Elaboración: Equipo consultor PUD

DE TRANSPORTE NO MOTORIZADO.

- Promover con alta prioridad el uso de la bicicleta como un modo alternativo de movilidad de la población de Miraflores.
- Estructurar un sistema de ciclovías de uso exclusivo para las bicicletas, de acuerdo a los estándares técnicos y de seguridad, alentando este modo de movilidad.
- Integrar la red de ciclovías al Sistema Integrado de Transporte, mediante ciclomódulos y parqueaderos en los principales puntos de interconexión modal a fin de hacer más atractivo su uso.
- Promover entre los colegios ubicados en el Distrito el uso de la bicicleta por parte de los alumnos residentes en Miraflores.
- Dotar a las ciclovías actuales y futuras de iluminación y condiciones de seguridad para hacer más aceptado por la población este modo de transporte.



Plano de Ciclovia

Imagen 42

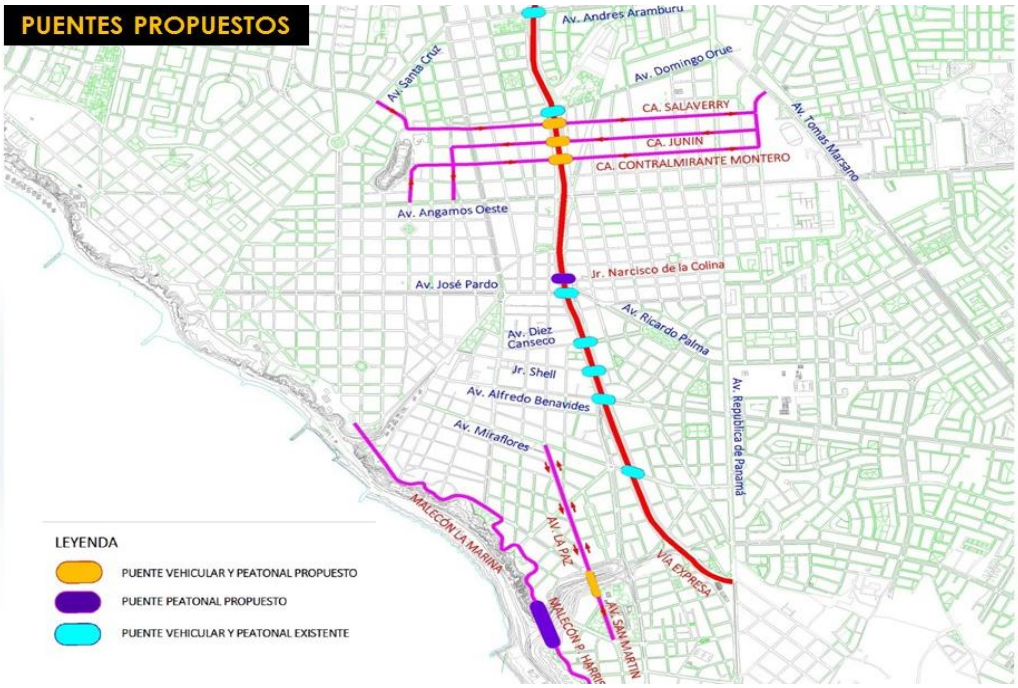
Elaboración: Equipo consultor PUD

DE VIALIDAD.

- Estructurar un Sistema Vial de Miraflores, de acuerdo a las necesidades propias del Distrito.
- Priorizar las veredas y senderos peatonales dentro de las secciones viales, dotándoles a los vehículos motorizados de las dimensiones mínimas necesarias, principalmente en sus principales avenidas: Benavides, Pardo, Ricardo Palma y Comandante Espinar.
- Promover la creación de nuevos puentes vehiculares y peatonales para facilitar la integración con los distritos colindantes, en especial en la Vía Expresa.

Imagen 43

Elaboración: Equipo consultor PUD



PROPUESTA DE PUENTES

Imagen 44

Elaboración: Equipo consultor PUD

Situación actual

Imagen 45 SITUACION ACTUAL

Elaboración: Equipo consultor PUD

Imagen 46 PROPUESTA

Elaboración: Equipo consultor PUD

DE TAXIS.

- Coordinar con la autoridad competente la renovación del parque vehicular a una antigüedad no mayor de diez años.
- Propiciar la reducción del número de taxis en el área del distrito de Miraflores, de manera que responda a un equilibrio real entre oferta y demanda, según estándares internacionales.
- Promover la organización de los taxistas en asociaciones o cooperativas para que sean interlocutores válidos ante la población y la autoridad.
- Propiciar la creación de bicitaxis para el servicio del distrito.

Imagen 47 PROPUESTA Elaboración: Equipo consultor PUD

DE ACCESO A LA COSTA VERDE.

- Facilitar el acceso a la Costa Verde, a través de sistemas electromecánicos (funiculares, escaleras mecánicas o teleféricos) que integren los Corredores Verdes del Distrito, desde la parte alta de los acantilados con las playas: Bajada San Martín, Parque María Reich, Parque Miguel Grau, Parque El Faro y Larco Mar.

Imagen 48 PROPUESTA Elaboración: Equipo consultor PUD

III.6.1.3 REGENERACION URBANA

Regeneración Urbana

a. Identificar la zona central comercial del distrito de Miraflores como Zona de Reglamentación Especial - ZRE, con el fin de otorgar mayor densidad con usos mixtos del suelo (comercio, oficinas y vivienda), priorizando al peatón y la sostenibilidad ambiental incrementando áreas verdes e incentivando el uso del espacio público en forma permanente, promoviendo edificios de estacionamiento en la periferia de la zona. Identificar esta zona como zona generadora y receptora del potencial constructivo subutilizado por limitaciones urbanísticas a través de la transferencia de derechos de edificabilidad, como propuestas atractivas para la inversión privada.

b. Reglamentar y promover el incremento de espacios públicos, de áreas verdes, de equipamiento urbano y de la construcción edificios de estacionamiento, en el Sectores B, con potencial constructivo subutilizado por limitaciones urbanísticas a través de la transferencia de derechos de edificabilidad, como propuestas atractivas para la inversión privada.

c. Identificar el área del entorno de la Huaca Pucllana, priorizando inmuebles de valor local con el fin de potencializar su entorno, priorizando al peatón y generando áreas verdes, usos turísticos, comerciales y recreativos, conformantes de rutas turísticas.

d. Incentivar la trasformación urbana en el sector C, sector considerado como área de influencia del proyecto del Ex Cuartel San Martín, identificándolo como Zona de Reglamentación Especial – ZRE, con el fin de otorgar mayor densidad y mayor altura, con usos mixtos del suelo de vivienda, comercio y oficinas, potenciando las actividades de ocio y turismo, acompañado de una sostenibilidad ambiental incrementando áreas verdes. Identificar esta zona como zona receptora del potencial constructivo subutilizado por limitaciones urbanísticas a través de la transferencia de derechos de edificabilidad, como propuestas atractivas para la inversión privada.

III.6.1.4 CONSERVACION Y PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO CULTURAL INMOBILIARIO

a. Aprovechar el potencial constructivo subutilizado por limitaciones urbanísticas de la Zona con Valor Monumental e inmuebles con valor histórico, a través de la transferencia de los derechos edificatorios, compatibilizando con las normas metropolitanas, determinando como receptor al Sector C.

b. Dinamizar la presencia de la Huaca Pucllana, Parque Miranda y su relación con el mar, con un eje turístico de la Memoria.

c. Generando rutas turísticas a través de circuitos peatonales que conecten espacios públicos recreativos y equipamientos urbanos, zonas monumentales e inmuebles con valora patrimonial.

d. Identificar inmuebles con arquitectura de valor local, proponiendo usos de actividades urbanas permitiendo preservarlos con el fin de ser integrados a las rutas turísticas, beneficiando al propietario.

Imagen 49 PROPUESTA Elaboración: Equipo consultor PUD

III.6.1.5 EQUIPAMIENTO URBANO

a. Crear suelo destinado al uso de áreas verdes para las zonas residenciales en los Sectores B y C, interviniendo a nivel de manzana, generando espacios públicos en esquina, compensando dicha área con incremento de alturas dentro de la misma manzana.

b. Proyectar el desarrollo del equipamiento de salud y educación, necesario para la atención de la población futura en los sectores B y C, mitigando los problemas viales y ambientales que genere su funcionamiento.

III.6.1.6 INRAESTRUCTURA URBANA

a. Planificar y ordenar, la renovación de las redes del servicio de agua, alcantarillado, energía eléctrica y telefonía, priorizando el Sector C, Centro de Miraflores y Subsector B2.

b. Modificar los módulos de las secciones viales de vías locales del Sector B y C, priorizando al peatón, ampliando las veredas y reduciendo la calzada, permitiendo el transito diario y la accesibilidad para todos en los espacios públicos.

c. Planificar conjuntamente con las empresas de Luz del Sur, Telefónicas y de Gas Natural, la conversión de cableado aéreo por cableado subterráneo en todo el distrito de Miraflores, iniciando por las zonas críticas.

III.6.1.7 SEGURIDAD FISICA Y PREVENCION DE RIESGOS

El contenido de este capítulo se encuentra en el “C. GESTION AMBIENTAL”

III.6.2 DE GESTION LOCAL

III.2.1 DESARROLLO HUMANO Y BIENESTAR SOCIAL: SALUD, CUELTURAL, RECREACION Y DEPORTE DESARROLLO DE CAPACIDADES E INCLUSION SOCIAL

III.6.2.1.1 DESARROLLO HUMANO Y BIENESTAR SOCIAL

El Desarrollo Humano es un concepto que supera la visión economicista del desarrollo que lo reducía al ingreso per cápita de los ciudadanos; éste fue desarrollado por teóricos como Amartya Sen, ganador del Nobel de Economía y otros economistas, filósofos y sociólogos que enfatizan en los aspectos de la vida integral de la persona humana para medir el progreso y el bienestar.

El concepto de Desarrollo Humano fue adoptado por el PNUD – Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y se ha ido perfeccionando año tras año, enriqueciendo el concepto inicial con tesis como la defensa del medio ambiente y su impacto en el desarrollo; el concepto de ciudades saludables, acceso al agua, derechos humanos, libertad, nutrición, entre otros.

Asimismo, el Desarrollo Humano tiene como punto de partida la idea de la libertad, la democracia, el mercado, los derechos de la mujer, de los niños, entre otros. A ello se suma la capacidad intrínseca de las personas para el despliegue de su propio desarrollo, lo cual es frenado por la ausencia de libertad dada por la cultura y los poderes fácticos. La existencia de una sociedad de castas, que discrimina a las personas porque se encuentran ubicadas socialmente en una determinada casta, impide la movilidad social y el progreso.

Cabe resaltar que dentro del concepto de desarrollo humano se encuentra salud, educación, desarrollo de capacidades e inclusión social.

III.6.9.2 SALUD Y EDUCACION

a) Salud

Objetivo del Plan: Miraflores busca fortalecer la promoción de la salud entre los vecinos, llevando a cabo actividades preventivas y curativas de enfermedades físicas y mentales. Asimismo se intensifica el control de la calidad sanitaria de los productos y servicios ofrecidos dentro del distrito, fortaleciendo convenios con instituciones gubernamentales e instituciones privadas.

Estrategias del Plan – Salud

- Promoción de la salud tanto preventiva como curativa que minimicen el riesgo de dolencias y/o enfermedades en la comuna miraflorina. (promover y gestionar la atención en salud física y mental).

- Fortalecer la capacidad de decisión saludable, hábitos de vida y consumo, en el desarrollo de las actividades cotidianas y que permitan elevar la calidad de vida de los ciudadanos miraflorinos.

- Promover la prevención del consumo de drogas a través de programas orientados a adolescentes y jóvenes en situación de riesgo.

- Prevención y mejoramiento de la calidad sanitaria de los productos y servicios que se ofrecen en el distrito a través de la acción interinstitucional.

b) Educación

Objetivo del Plan: Miraflores fortalece la calidad educativa del distrito mediante el fortalecimiento de una cultura de valores y uso de nuevas tecnologías que permite el desarrollo de una convivencia pacífica y solidaria y una eficiente difusión de conocimientos, en donde tanto las instituciones educativas, el municipio y la ciudadanía participen en forma conjunta.

Estrategias del Plan – Educación

- Implementar nueva estrategia de educación cívica, moral en los centros educativos.
- Impulsar la educación vial en los centros educativos y se deberán realizar campañas educativas en todo el distrito
- Realizar campañas de educación en escuelas primarias y secundarias además de en los centros de estudios de educación superior del distrito
- Promover un programa de educación, hábitos y conductas para los nuevos miraflorinos y los visitantes de otros distritos y de otras regiones del país en tanto afectan el ornato, el orden, la limpieza del distrito.
- Promover el uso de tecnologías a información de materia cultural y educativa.

III.6.9.3 CULTURA y TURISMO

a) Cultura

Desde el punto de vista sociológico –ver Anthony Giddens, Sociología, Alianza Editorial), define la cultura no solamente como la expresión de actividades artísticas populares o de élite, sino como el conjunto de valores "que comparten los miembros de un grupo dado", las "normas que acatan y los bienes materiales que producen". Añade Giddens "que los valores son ideales abstractos, mientras que las normas son principios definidos o reglas que las personas deben cumplir".

El concepto de cultura, en consecuencia, no trata solamente del arte y su difusión, sino de la forma como se producen los bienes simbólicos, los bienes materiales y los servicios en una sociedad. Esto implica usos y costumbres que dan cuenta de una sociedad determinada y de cómo se relacionan las personas y los grupos humanos en la sociedad.

La idea que cultura es el arte ya sean las artes plásticas, las visuales o las dramáticas, es reduccionista y no permite establecer políticas de cambio en la sociedad. Por ejemplo, en la limpieza. Si un pueblo no tiene una cultura en la que se valora la limpieza, será necesario desarrollar, desde el gobierno, campañas de comunicación política y social con el fin de cambiar conductas reñidas con la higiene y la limpieza. Igual, por ejemplo, con respecto a los árboles, el medio ambiente, el ruido y la contaminación sonora, entre otros fenómenos.

La ausencia de una definición adecuada del concepto de cultura conduce a la elaboración de normas que están desligadas de las costumbres. Por ejemplo, una norma que pretenda luchar contra la contaminación sonora, requiere una acentuada actividad de comunicación en los medios, el hogar, los centros educativos y los barrios con el fin de cambiar costumbres y valores reñidos que el respeto al otro, el silencio, la tranquilidad, etc.

Igualmente, la ausencia de un concepto claramente definido de cultura, impide entender que ésta es un factor fundamental de desarrollo social, político y económico de la sociedad. Es decir, un factor de

cambio, modernización y progreso de la sociedad. O de cambio de conductas existentes. En países cercanos como Colombia, se han establecido sostenidos programas culturales construidos sobre un concepto moderno de cultura que les ha permitido recuperar en breve tiempo, ciudades que parecían irremisiblemente perdidas por la violencia, el narcotráfico y otros factores deletéreos de la sociedad.

Miraflores es uno de los distritos más avanzados de Lima pero se requiere definir mejor los conceptos con el in de que siga manteniéndose a la vanguardia en el país. Así, es preciso entender que Miraflores debe apuntar al cambio de la cultura política en el país y de otro lado, al fortalecimiento de la cultura ciudadana.

b) Turismo

Miraflores es el principal destino turístico en Lima. La gran mayoría de turistas tanto nacionales como extranjeros se alojan en éste distrito. Las páginas WEB especializadas tienen a Miraflores como el principal espacio urbano para el alojamiento, diversión y disfrute de actividades culturales y artísticas. El vuelo en parapente, las playas, el surf y otras prácticas deportivas son parte del atractivo turístico de Miraflores. LarcoMar es el centro comercial y cultural visitado por millones de personas de Lima, el país y el extranjero (6 millones de turistas peruanos y extranjeros al año aproximadamente).

De otro lado, hay componente que dan identidad al distrito y fomentan la actividad turística, tales como:

- El carácter milenario del distrito expresado en la Huaca Puccllana, que ha sido rescatada y puesta en valor desde la década del 80 del siglo pasado.
- Las construcciones y el trazo urbano republicano y las grandes casonas que prácticamente han desaparecido.
- Las playas y el deporte de la tabla.
- Los acantilados.
- LarcoMar.
- Los grandes, bien cuidados y extensos parques públicos que son usados por vecinos de todos los distritos de Lima.
- Los espacios modernos, hoteles y edificios dedicados al sector financiero.
- Los cines y teatros.
- Los cada vez mayores espacios gastronómicos.
- Los eventos, actividades y actos artísticos y culturales

La identidad de Miraflores está marcado por la impronta de estos espacios urbanos que se proyectan cada vez en el plano nacional e internacional pues son parte del circuito turístico de los visitantes extranjeros. Todos son parte de la historia, el sentimiento colectivo de pertenencia y de una cultura viva que tiene milenios y que se mantiene, se recrea, se proyecta y crece en forma pausada pero indetenible. Se trata de un distrito cosmopolita en el que se han unido tradición y modernidad.

¿Tiene nuevas posibilidades de desarrollarse el turismo en Miraflores? Miraflores se define como un distrito residencial, turístico y cultural. Pero es, también, milenario, gastronómico, cultural, artístico, de deportes de aventura como la Tabla, el Parapente, ciclismo, etc.

El potencial turístico de Miraflores es enorme. Posee anclas como LarcoMar, la Huaca Pucllana, playas dedicadas a la Tabla, espacio dedicado al parapente y los barrios gastronómicos para mencionar algunos. El potencial de todos ellos es muy grande. Es preciso afirmar que este camino permitirá generar ingresos para todos.

Objetivo del Plan: Miraflores amplía la oferta cultural y turística, desarrollando en espacios o bienes públicos y privados, los cuales proyecten y modernicen los aspectos que den identidad al distrito.

Estrategias del Plan - Cultura:

- Preservar las casonas monumentales y de creativo diseño arquitectónico, como contribución a la identidad del distrito.
- Promover el carácter milenario del distrito expresado en la Huaca Pucllana, que ha sido rescatada y puesta en valor desde los años 80 del siglo pasado.
- Relanzar nuevos espacios como el artesanal andino y el artesanal de oferta de ebanistas y anticuarios. Así como, el espacio artístico del Circo de la Tarumba, sus escuelas para niños y el Teatro de Oswaldo Cattone (proponer convenios para realizar espectáculos al aire libre, en dichas calles)

Estrategias del Plan - Turismo:

- Promover la inversión privada en las playas de acuerdo al Plan de Desarrollo de la Costa Verde.
- Promover la inversión en hoteles de calidad.
- Dotar de calidad urbana al espacio ocupado por los restaurantes que se han establecido en Santa Cruz y otros barrios del distrito. (promover los circuitos gastronómicos)
- Mejorar las vías de la Costa Verde.
- Invertir en la creación de infraestructura y mobiliario urbano de calidad.
- Invertir en la mejora de la iluminación.

III.6.9.4 RECREACION Y DEPORTE

Las playas de Miraflores son el principal espacio de deportes, recreación y ocio. Sin embargo, por múltiples razones se ha privilegiado construir estadios, usar las calles y parques del distrito en lugar de propiciar la inversión intensiva en la recuperación, puesta en valor y desarrollo del más importante espacio de recreación de Miraflores.

Resulta sorprendente que los distritos de la Costa Verde, la Autoridad de la Costa Verde, la Municipalidad de Lima y el Gobierno Nacional no hayan tomado consciencia de la importancia de las playas de la Costa Verde como ese espacio que los ciudadanos buscan. Tanto “Lima Cómo Vamos” como otras entidades privadas han señalado la importancia pues la mayor parte de los limeños (53%) considera a las playas como su principal espacio de recreación. Sin embargo, no existe un sistema de transporte que permita a los limeños llegar a esas playas que no cuentan, tampoco, con servicios básicos: agua, baños, mar descontaminado y arena limpia, infraestructura, mobiliario, seguridad y servicios en general que hagan placentera su presencia en este espacio al que, además, llegan los vecinos, mayoritariamente, sólo durante los meses de verano.

Por otro lado, la construcción e inauguración del Estadio y Coliseo “Niño Héroe Manuel Bonilla” en Miraflores destinado a los vecinos del distrito, cambió en los siguientes Gobiernos Municipales. Hoy este complejo deportivo que consideraba, además, una piscina semi-olímpica, está destinado a un uso metropolitano y nacional, y secundariamente en beneficio del distrito.

Asimismo, el protagonismo de Miraflores ha tenido consecuencias en las actividades masivas: las maratones, caminatas, bicicleteadas y toda actividad deportiva de carácter pedestre y masivo; lo que genera congestión vehicular, ruidos molestos, basura en las calles, etc., y las quejas de los vecinos.

Por ende, se deberían establecer nuevas políticas para las actividades recreativas y deportivas en el distrito que no afecten a los vecinos.

Objetivo del Plan: En el distrito se amplia y mejora el acceso a los espacios deportivos y recreativos existentes en la costa verde y otros espacios públicos y privados, dando así mayores opciones de ocio y mejorando la calidad de vida del distrito.

Estrategias del Plan – Recreación y deporte

- Implementar parques más amigables y atractivos para los niños de todas las edades, con mobiliario y señalización urbana adecuados.
- Fomentar programas en las que se hace uso del espacio público mediante la promoción del deporte y de los juegos orientados a vecinos de todas las edades.
- Escuchar la opinión de los niños y de la comunidad en general en la construcción y el diseño de los espacios públicos destinados para la recreación y el juego.
- Recuperar las playas perdidas y ganar nuevas; así como avanzar en recuperar los acantilados para el disfrute de las personas, convirtiéndolos y viéndolos como un espacio atractivo de recreación.
- Consolidar la red de parques como una función metropolitana
- Implementar mini gimnasios en parques estratégicos integrados al entorno urbano donde la población pueda realizar prácticas deportiva al aire libre
- Promover deportes de aventura como la tabla, el parapente y el ciclismo.

III.6.9.5 DESARROLLO DE CAPACIDADES E INCLUSION SOCIAL

Desarrollo de capacidades:

Según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el desarrollo de capacidades es un progreso mediante el cual las personas, organizaciones y sociedades obtienen, fortalecen y mantienen las aptitudes necesarias para establecer y alcanzar sus propios objetivos de desarrollo a lo largo del tiempo.

Asimismo, el PNUD ha identificado tres aspectos importantes a tomar en cuenta para el desarrollo de capacidades; tales como: un entorno favorable, las organizaciones y las personas.

Inclusión Social:

El concepto de inclusión social se encuentra inmerso dentro del concepto de Desarrollo Humano, tiene como objetivo integrar a la vida de la sociedad o de la comunidad, a todos los miembros independientemente de su origen, actividad que realizan, condición social, cultural, económica o de su forma de pensar.

Sin embargo, el concepto de inclusión social, igualmente, ha sido criticado por la academia por insuficiente en su capacidad de integrar a los supuestamente excluidos. Por lo cual se ha elaborado el concepto de integración social que implica que todos los ciudadanos forman parte de una comunidad humana. El concepto de inclusión social, se considera, en consecuencia, limitado para dar cuenta de un proceso democratizador de la propia democracia.

La crítica por el uso del concepto de inclusión social implica, además, comprender que este es un concepto asistencialista que no empodera a los ciudadanos supuestamente excluidos. El concepto de integración social los considera pares, es decir, ciudadanos con iguales derechos y deberes, con lo cual las políticas asistencialistas se reducen para fomentar políticas públicas republicanas o universales.

En el caso del distrito miraflorino se ha priorizado el tema del respeto por los derechos ciudadanos con la propuesta "Miraflores Inclusiva y Accesible", que lidera el alcalde junto a los vecinos, organizaciones públicas, empresas privadas, gobiernos locales y organismos de cooperación internacional, con ello busca:

- Construir una ciudad inclusiva, donde todos los ciudadanos sin distinción alguna, sienta que es acogido por la ciudad y le brinde aquello que necesita para el desarrollo de sus capacidades y el ejercicio de su ciudadanía.
- Construir una ciudad accesible, adecuando y transformando sus servicios públicos y privados para que sean utilizados por todos los ciudadanos.

Objetivos del Plan: Consolidar la integración de todos los vecinos sin distinción alguna, fortaleciendo el desarrollo de sus capacidades a través una cultura de valores, respeto y compromisos de todos ellos por el distrito.

Estrategias del Plan:

- Promover la participación ciudadana en las actividades culturales del distrito.
- Mejorar la accesibilidad de los ciudadanos hacia los servicios públicos y privados brindados en el distrito.
- Mejorar los servicios públicos y privados brindados en el distrito.

III.6.2.2 SEGURIDAD CIUDADANA Y CONTROL DE CONFLICTOS

III.6.2.2.1 SEGURIDAD CIUDADANA

En nuestro país, de acuerdo a la Ley N°27933 establecido en el Artículo 2 de la Constitución Política: se entiende por seguridad ciudadana a la acción integrada que desarrolla el Estado, con la colaboración de la ciudadanía, destinada a asegurar su convivencia pacífica, la erradicación de la violencia y la utilización libre de las vías y espacios públicos. Del mismo modo, contribuir a la prevención de delitos y faltas.

En Miraflores, el Comité Distrital de Seguridad Ciudadana (CODISEC – Miraflores), órgano ejecutivo componente del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, es el encargado de planear, organizar, ejecutar, coordinar y controlar los planes, programas y proyectos de seguridad ciudadana en el ámbito de su competencia territorial, en el marco de la política nacional. Mantiene relaciones de carácter vertical con el Comité Regional de Seguridad Ciudadana de Lima (CORASEC-Lima) y con el Consejo Nacional de Seguridad Ciudadana (Secretaría Técnica), ambos órganos técnicos normativos. Asimismo. mantiene relaciones horizontales con todos los Comités Distritales de Seguridad Ciudadana (CODISEC), especialmente los de los municipios limítrofes, a fin de mejorar el accionar operativo, incrementar los niveles de coordinación, aumentar la colaboración interdistrital, racionalizar el uso de recursos escasos y disminuir la sensación de impunidad entre los vecinos.

En los últimos cuatro años, el distrito de Miraflores haciendo un uso eficiente de sus recursos y desarrollando una serie de políticas y estrategias coordinadas entre la municipalidad, la Policía Nacional del Perú, los bomberos, hospitales, vecinos y empresas privadas, a diferencia de otros distritos de Lima, ha logrado reducir los índices de delincuencia hasta en 40%; tal es así que:

- El robo de vehículos en la vía pública se redujo en 46% aproximadamente; mientras que el robo de partes y accesorios de los mismos en 44%.

- El robo a transeúntes en la vía pública se redujo en 69% y a personas dentro de locales comerciales en 50%.
- El robo en viviendas unifamiliares disminuyó en 61% mientras que en multifamiliares en 53%.

Asimismo, dentro de las potencialidades descritas dentro del Plan Estratégico Institucional de Seguridad Ciudadana 2016 se tiene:

- Existe el Programa de Red de Voluntariado que busca integrar a la ciudadanía, residente o no del distrito, en un grupo participativo de la seguridad ciudadana, brindando los medios necesarios para dicho objetivo.
- Se cuenta con medios de interacción digital: Twitter, Whatsapp y Telegram exclusivos para la labor de seguridad ciudadana.

En este contexto, el distrito miraflorino busca fortalecer sus estrategias para seguir reduciendo el número de incidencias delictivas, y a su vez mejorar las tácticas preventivas empleadas para conservar el equilibrio entre seguridad ciudadana y convivencia social.

III.6.10.2 CONTROL DE CONFLICTOS

Existen un conjunto de problemas de carácter transversal los que bajo determinadas condiciones sociales y políticas podrían convertirse en conflictos potenciales. La prevención de conflictos pretende ubicar tales problemas los que si no son estudiados con la debida antelación y no se realizan las políticas adecuadas, pueden crecer y transformarse en conflictos tanto sociales, culturales y políticos.

De otro lado, una sociedad en proceso de modernización genera conflictos, inexorablemente. Lo fundamental es tener la capacidad de prevenirlos y tratarlos.

Se trata de conocer su origen, examinar sus antecedentes, el contexto y realizar un estudio prospectivo con el fin de actuar con afán de resolver los temas, asuntos o problemas antes que se conviertan en un conflicto abierto y con altos grados de antagonismo. El arte del buen gobierno consiste en convertir todo conflicto en una oportunidad de mejoría.

Miraflores es un distrito en un intenso proceso de cambios tanto por las grandes transformaciones ocurridas en el mundo como los ocurridos en al país. Desde los años 70, 80 y 90 hacia adelante.

La capacidad para prevenir conflictos estará siempre relacionada con la capacidad para escuchar, dialogar, establecer puentes y mecanismos de participación de los actores políticos, los sociales y los stakeholders. Todos ellos tienen voz y voto en la participación ciudadana.

La Municipalidad de Miraflores que se caracterizó por impulsar, promover y organizar la participación de los vecinos debe mantenerse a la vanguardia en esta actividad fundamental de la democracia moderna. Por ende, es preciso que este modelo de participación se adecúe a los nuevos tiempos en los que se afianza una participación virtual permanente con una participación real a través de los mecanismos organizados tradicionalmente.

En resumen, es importante redefinir el concepto de prevención de conflictos que debe partir del examen tanto de factores internos como externos a Miraflores. En lo que respecta a los factores internos, entender que es posible prevenir conflictos si se entiende que en Miraflores existe un gran capital humano que está interesado y dispuesto a participar. Esto implica, ampliar y no restringir los

mecanismos de participación ciudadana no sólo virtuales o en redes sociales sino en contacto directo con los vecinos.

Objetivo del Plan: El distrito fortalece las acciones de seguridad ciudadana y prevención de conflictos para mejorar los niveles de los mismos a través del desarrollo de mejores estrategias de control, la coordinación interinstitucional y la participación vecinal.

Estrategias del Plan – Seguridad ciudadana y Prevención de Conflictos

- Recuperación de los espacios públicos como calles, plazas, avenidas, evitando condiciones de inseguridad y delincuencia.
- Fortalecer la lucha contra las drogas, tanto a través de campañas de concientización, patrullaje, así como también de una efectiva coordinación mayor con la PNP.
- Promover y gestionar ante el Congreso de la República un sistema de judicial rápido y eficiente, que sancione las faltas y a los delitos menores.
- Desarrollar sistemas informáticos y de telecomunicaciones que permitan al Serenazgo y a la PNP contar con información sistemática y en tiempo real sobre las actividades de delincuencia, modalidades de robos, zonas de riesgo; trazando estrategias y acciones que permitan derrotar las amenazas contra la seguridad de los ciudadanos.
- Aumentar la presencia de un Serenazgo especializado con personal que domine por lo menos dos idiomas además del castellano.
- Promover la "Cultura ciudadana de la seguridad", para desarrollar acciones de prevención y denuncia de los delitos.
- Consolidar el proceso de participación y concertación interinstitucional pública, privada y de la sociedad civil, conformando redes de seguridad ciudadana

III.6.2.3 PROMOCION DE INVERSIONES URBANAS

1. Promover el desarrollo urbano e inmobiliario sostenible.
2. Potenciar la Inversión inmobiliaria en el distrito de Miraflores a través de Ejes o Zonas con conceptos inmobiliarios que potencien usos y densidades. Identificados en el PUD
3. Consolidar la zona central de Miraflores con Usos Mixtos y una propuesta de zonificación que la potencie.
4. Reorientar la Inversión Privada a través de los Siguientes Proyectos Estratégicos.

A. SECTOR CUARTEL SAN MARTIN Y ALREDEDORES.

Políticas

Desarrollar el Proyecto Estratégico Cuartel San Martin con una superficie aproximada de un millón de metros cuadrados de uso comercial y residencial, el cual creara un impacto urbano positivo y negativo al entorno. Las siguientes políticas van asociadas a potenciar y mitigar los impactos urbanos.

- Potenciar alrededor del Cuartel San Martin actividades de ocio y turismo.
- Implementar el Eje La Mar y El Ejercito con actividades a fin al proyecto y generar espacios públicos.
- Generar una costura urbana y de accesibilidad a través del nuevo proyecto del Cuartel San Martin.
- Revisar el Plan Vial Municipal Metropolitano.

Estrategia Específica

- Crear comité de gestión entre Promotora del Cuartel San Martin y CEPRI
- Generar cartera de proyectos complementarios donde la empresa promotora podría trabajar de manera conjunta con la Municipalidad de Miraflores, mediante asociaciones público privadas cofinanciadas.
- Incorporar al gremio de restaurantes del sector La Mar y alrededores a preparar el Proyecto Zona Gastronómica.
- Promover la las iniciativas Público – Privada en Proyecto Gastronómico.
- Involucrar a la Municipalidad de San Isidro y la Municipalidad de Lima en la iniciativa.

Vista Proyecto Cuartel San Martin
Imagen 51 Fuente: Imágenes de Google

B. SECTOR VÍA EXPRESA – PARQUE MIRANDA – AV. RICARDO PALMA

Políticas

Dicho sector se encuentra sub utilizado con usos urbanos dispersos que pueden incrementar el valor a la ciudad y su entorno.

Desarrollar el Proyecto Estratégico Mercado de Surquillo (Gourmet):

- Potenciar el uso existente del mercado con usos complementarios asociados, generando mayores áreas de circulación, y dar facilidades de llegada
- Reordenar los usos y alturas

Desarrollar el Proyecto Estratégico Mercado Artesanal y Cultural:

- Potenciar los usos turísticos de los mercados artesanales y mejorar la accesibilidad hasta el Mercado de Surquillo, generando una ruta de inter conectividad y espacios de ocio, restaurantes y cultura, teniendo como un primer motor el Teatro La Tarumba y los comercios de antigüedades.

Estrategia Específica Mercado Surquillo

- Incorporar a APEGA y restaurantes colindantes del Mercado de Surquillo en el Proyecto Gastronómico.
- Incorporar a la Municipalidad de Surquillo, Ministerio de Turismo y de la Producción en el Proyecto Gastronómico.
- Promover las iniciativas Público – Privada en Proyecto Gastronómico.

Vista Situación Actual de Mercado de Miraflores
Imagen 52 Fuente: Fotografía Equipo Consultor PUD

Vista Propuesta de Mercado de Miraflores
Imagen 53 Elaboración: Equipo Consultor PUD

Vista PROPUESTA de Mercado de Miraflores
Imagen 54 Elaboración: Equipo Consultor PUD

Creación de tres plataformas:

En la primera plataforma, un gran espacio público: destinado a la Gastronomía, Grandes y pequeños restaurantes conectados con un Mercado de Miraflores renovado, acompañado de un boulevard arborizado y un gran parque. En la segunda plataforma se plantea un moderno edificio mediano de estacionamientos con techos verdes acompañado de un gran parque con espacios recreativos. Y la tercera plataforma que plantea una torre empresarial que se encargaría de financiar todo el proyecto, acompañada de un gran

parque. Estas plataformas estarían conectadas entre ellas por medio de puentes, generando así, un espacio de calidad nuevo para la ciudad.

Estrategia Específica Mercado Artesanal

- Incorporar a la Municipalidad de Surquillo, Ministerio de Turismo, Ministerio de Cultura en el Proyecto Cultural.
- Crear Unidad de Gestión Público – Privada en Proyecto Cultural.
- Incorporar a La Tarumba y el Museo Casa Ricardo Palma como puntos de expansión cultural a través de un "Programa de Puertas Abiertas" y "Programa Cultura a la Calle".
- Incorporar al gremio de "Anticuarios" a generar un "Programa de Mercado de Pulgas" en la calle.
- Incorporar al gremio de mercados artesanales para un programa de "Danzas y festivales peruanos" en el espacio público.

Vista Situación actual de parque Miranda de Miraflores
Imagen 55 Fuente: Fotografía Equipo Consultor PUD

Imagen 56 - PROPUESTA DE CENTRO DE SERVICIOS – CULTURAL TURISICO GASTRONOMICO EMPRESARIAL Y AMBIENTAL Elaboración: Equipo consultor PUD

- Parque MIRANDA. - Creando un boulevard arborizado y espacios públicos cálidos, para el desempeño del arte. Dando inicio a la ruta cultural.

C. SECTOR OVALO GUTIÉRREZ – HUACA PUCLLANA.

Políticas

Dicho sector es de un alto polo comercial y cultural, el cual es importante unirlos para mejorar los recorridos peatonales y funcionales.

Desarrollar el Proyecto Estratégico Ovalo Gutiérrez:

- Generar una Costura Urbana a través de un anillo peatonal
- Unir la Huaca Pucllana con el Ovalo Gutiérrez.
- Unir la Huaca Pucllana con la Av. Pardo a través de un Eje Verde
- Aumentar área publica en zona de aparcamiento del Restaurante La Huaca

Desarrollar el Proyecto Estratégico Clínica Delgado y Clínica Americana (Hub Medico).

Las dos grandes clínicas han creado comercios sectoriales asociados al sistema hospitalario, así como también comercios menores y de servicios.

Vista Situación actual de parque Miranda de Miraflores
Imagen 57 Fuente: Fotografía Equipo Consultor PUD

Propuesta de Creación de boulevard deportivo arborizado en el perímetro de la Huaca Pucllana. Imagen 58 Elaboracion: Equipo Consultor PUD

D. SECTOR MALECÓN PUENTE BAJADA EL EJÉRCITO - BAJADA BALTA – BAJADA ARMENDÁRIZ.

Generar una sola visión del malecón superior con las bajadas y el malecón inferior.

Desarrollar el Proyecto Estratégico Malecón Costa Verde Zona Superior – Inferior (Recreativo),

- Generar obras de accesibilidad recreativa y funcionales a través de mejorar malecón existente
- Promover Iniciativas Privadas de bajada a las Costa Verde a través de funiculares y/o ascensores

Desarrollar el Proyecto Estratégico Balta (Cultural y Recreativo) y Armendáriz (Comercial – Restaurantes):

- Generar obras complementarias de mejora del acantilado frente al Club Terrazas

Promover Iniciativa Privada en el Estadio Bonilla:

- Potenciar usos comerciales y de ocio, en la parte inferior un nuevo estadio con mayores servicios.

EJE BAJADA ARMENDARIZ

PROYECTO DE CIRCUITO PEATONAL Y CICLOVIA QUEBRADA ARMENDARIZ

Conexión malecón superior y malecón de playa.

Imagen 78 Elaboracion; Equipo Consultor PUD

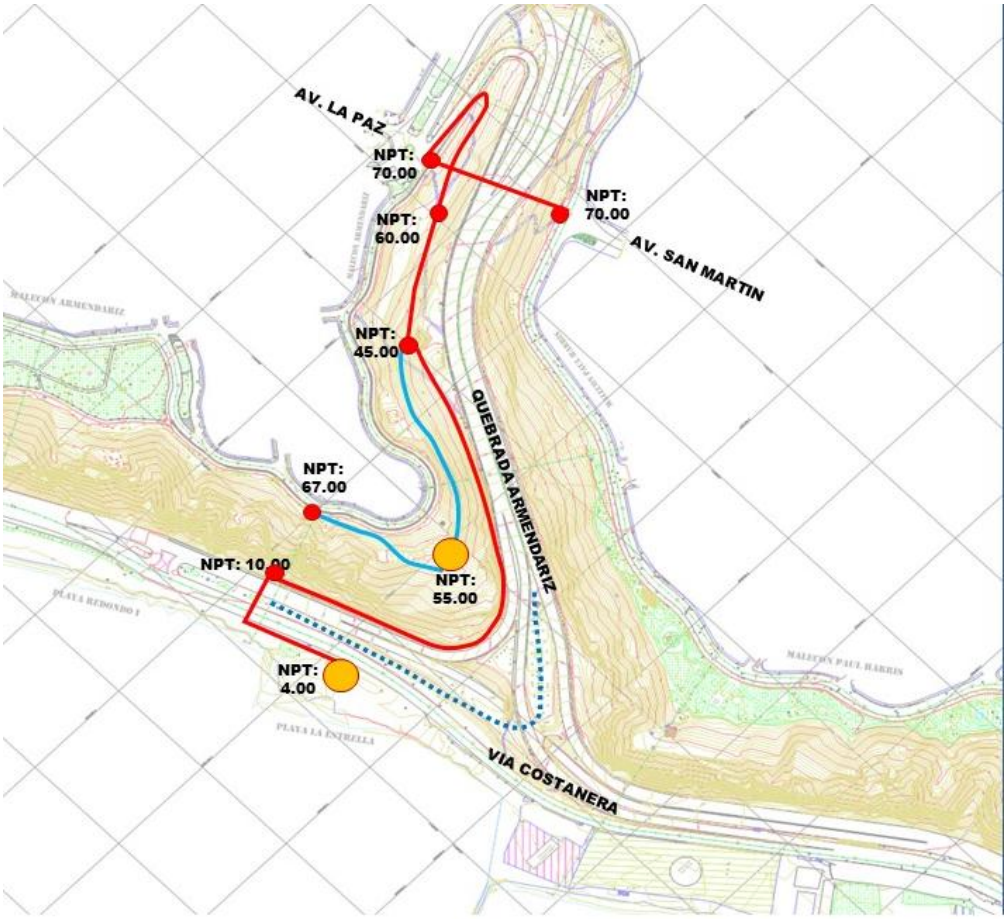


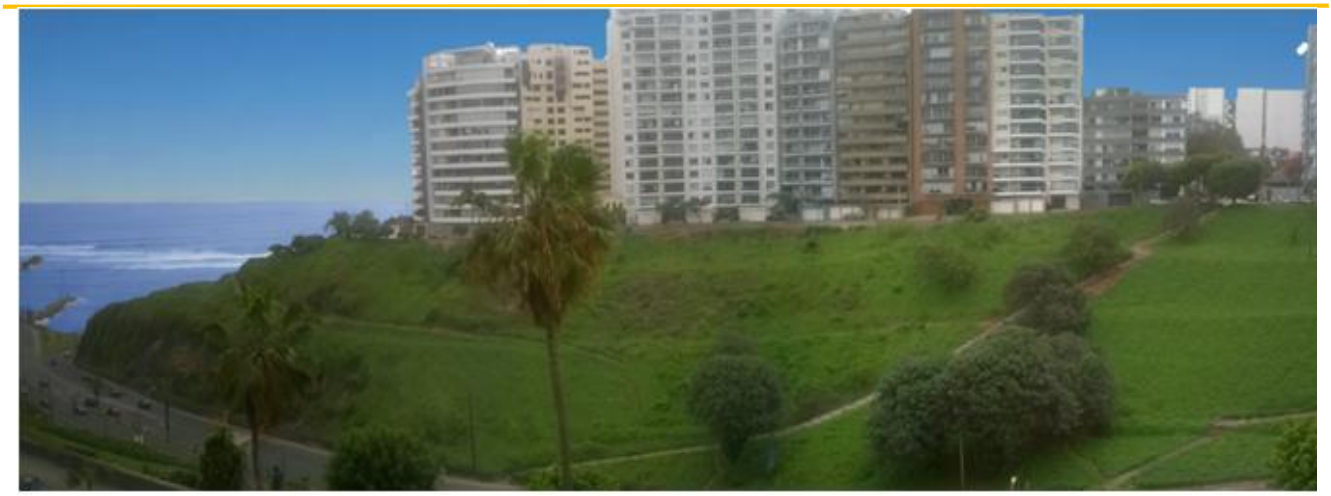
Imagen 59 Elaboración; Equipo Consultor PUD

Las siguientes imágenes hacen referencia al paseo peatonal y ciclovia.

VISTA PEATONAL DE ACANTILADO DE MIRAFLORES – Situación Actual
Imagen 60 – Fuente: Fotografía Equipo consultor PUD

VISTA PEATONAL DE ACANTILADO DE MIRAFLORES – Propuesta

Imagen 61 – Fuente: Fotografía Equipo consultor PUD



VISTA PANORAMICA DE ACANTILADO DE MIRAFLORES – situación Actual

Imagen 62 – Fuente: Fotografía Equipo consultor PUD

VISTA PANORAMICA DE ACANTILADO DE MIRAFLORES – PROPUESTA

Imagen 63 – Elaboración: Equipo consultor PUD

Dentro del circuito de paseo peatonal y ciclo vía, está contemplado un espacio público en el codo del acantilado. Se plantea un gran mirador y lugar de descanso, para los peatones y ciclistas.

VISTA PANORAMICA DE LA QUEBRADA DE ARMENDARIZ – Propuesta de Espacio publico

Imagen 64 – Elaboracion: Equipo consultor PUD

La seguridad del peatón y el ciclista es fundamental para el desarrollo de este nuevo circuito, es por eso que se plantea un puente peatona-ciclo vía que una el tramo del acantilado con el malecón de la playa, acabando en una rampa espiral conectada además a un gran espacio público.

VISTA PROPUESTA DE CONEXIÓN QUEBRADA ARMENDARIZ- HACIA LA PLAYA LA ESTRELLA
Imagen 65 Elaboracion Equipo consultor PUD

VISTA PROPUESTA – ESPACIO PUBLICO MALECON EN PLAYA LA ESTRELLA
Imagen 66 – Elaboración equipo consultor PUD

Dentro del espacio público propuesto en la Costa Verde como parte del circuito peatonal y ciclovia se propone además un Módulo de servicio, equipado con SS.HH, duchas , Posta de Salud, Caseta de Serenazgo, estacionamiento vehicular de bicicletas y un pequeño restaurante Mirador con salas de lectura al aire libre en la parte superior.

VISTA PEATONAL DE PROPUESTA DE MODULO DE SERVICIO – PLAYA LA ESTRELLA
Imagen 67 – elaboración: Equipo Consultor PUD

EJE BAJADA BALTA

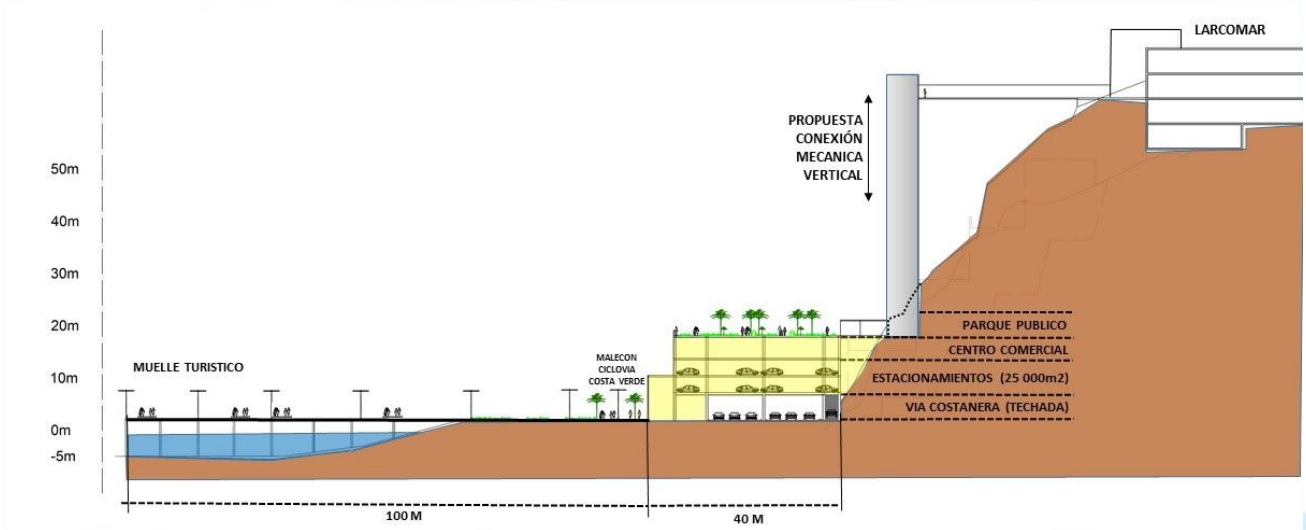
PROYECTO DE NUEVO ESPACIO PUBLICO- MODULO DE SERVICIO - Playa Makaha

VISTA PEATONAL SITUACION ACTUAL DE PLAYA MAKAHA
Imagen 68 – Elaboracion: Equipo Consultor PUD

En la Playa Makaha se propone un Módulo de servicios para bañistas y tablistas, equipado con SS.HH, duchas, posta de salud, serenazgo, snacks, Almacenes para las escuelas de tabla y mirador en parte superior. El Surf es uno de los deportes más importantes del país, teniendo en la playa Makaha las mejores academias de aprendizaje. El objetivo principal es proponer un gran ordenamiento de la zona, que proporcione los servicios necesarios para los usuarios

VISTA PEATONAL DE PROPUESTA DE MODULO DE SERVICIO – PLAYA MAKAHA
Imagen 69 – Elaboracion: Equipo Consultor PUD

Imagen Objetivo – Vista Peatonal
Imagen 70 – Elaboración: Equipo consultor PUD



Corte Referencial de Propuesta de intervención

Imagen 71 – Elaboración: Equipo consultor PUD

VISTA PEATONAL - COMPOSICIÓN URBANA EJE SAN MARTIN
Parque Zonal Marino - Paseo Malecón-Ciclovia - Creación de Playa

Imagen 72 – Elaboración Equipo consultor PUD

PROPUESTA ORGANIGRAMA CEPRI MUNICIPAL

Imagen 73 – elaboración Equipo Consultor PUD

III.6.2.4 GOBERNANZA, GOBERNABILIDAD, PARTICIPACION CIUDADANA Y PREVENCION DE CONFLICTOS EN MIRAFLORES

La Municipalidad de Miraflores debe adecuar su estructura gerencial y administrativa interna a los permanentes cambios en el distrito, en la ciudad y en el país, consecuencia de cambios en el poder político mundial, la economía global y la revolución del conocimiento que ha tenido extraordinarias consecuencias en el mundo: revolución científica y tecnológica permanente que tiene consecuencias decisivas en el mundo: la Tercer Revolución (revolución del conocimiento, Internet, computación, globalización, energía renovables, automóvil eléctrico a baterías, etc.) y la Cuarta Revolución Industrial en los países más avanzados (cyber industrias).

Las revoluciones industriales han tenido enormes consecuencias en el Gobierno del mundo. Los Gobiernos Nacionales, los Regionales y Locales en los países más avanzados del mundo usan la computación e Internet tanto para fortalecer la gobernanza interna como para fortalecer la gobernabilidad.

Los Gobiernos Electrónicos son una realidad en los países más avanzados del mundo.

En el Perú el avance hacia el Gobierno Electrónico es sumamente lento como consecuencia de la falta de voluntad política y conceptos anacrónicos de la gobernanza en la que los trámites y la burocracia se imponen sobre las enormes capacidades del sistema digital.

Todos los trámites, todas las actividades internas, los ingresos y egresos, los contratos, los concursos públicos y los servicios de los ciudadanos son facilitados con la revolución digital de la Tercera Revolución

Industrial. Asimismo, el impulso de vehículos inteligentes que, además, no usan combustibles fósiles se va convirtiendo en una realidad en los países más avanzados.

Lima y Miraflores se tendrán que proyectar a planificar un sistema de transporte, tránsito y vías en las que el uso de vehículos eléctricos será general en un período de tiempo cercano. En el año 2017, saldrá a la venta en automóvil de 300 kilómetros de autonomía y que usará solamente agua para recargar las baterías que serán la fuente de energía. La ministra del Medio Ambiente de Francia ha propuesto construir mil kilómetros de carretera formada por paneles solares o fotovoltaicos. Un kilómetro de carretera, se sostiene, podría producir energía suficiente para cinco mil hogares.

Estos cambios, resultado de la Tercera y Cuarta Revolución Industrial, sin duda tienen y tendrán un impacto extraordinario en la vida humana y en los gobiernos locales del Perú.

Pero, además, las nuevas revoluciones industriales liberan fuerza de trabajo, razón por la cual, el turismo aumenta significativamente en el mundo año tras año.

Miraflores, con el fin de mantenerse a la vanguardia como ciudad moderna, tiene que realizar los siguientes cambios significativos:

1. Avanzar en convertirse, realmente, en una Municipalidad digital.
2. Todos los procesos internos deben estar interconectados en tiempo real en INTERNET.
3. Todos los concursos públicos deben realizarse vía Internet tanto la presentación de documentos como la absolución de consultas, los pagos, etc. De esta forma se evitan los sobornos, los trámites se realizan en forma rápida, las absoluciones a las consultas dejan de ser personales y arbitrarias, etc.
4. La información sobre ingresos y egresos, recaudación y gastos puede verificarse en tiempo real. Esto generará confianza en la administración por parte de los ciudadanos.
5. La presentación de documentos y el pedido de documentos de carácter personal, en su totalidad, se podrá realizar, igualmente, por la vía digital e Internet.

En general la interconexión interna genera, además, rápidos impactos gerenciales y administrativos, es decir, fortalece la gobernanza e influye en la gobernabilidad del distrito.

De otro lado, la creación de una verdadera Ciudad Digital tendrá un enorme impacto entre los vecinos. La información sobre el uso de Internet en distritos como Miraflores indica que la cifra supera el 64 % de los hogares pero si a ello se suma el uso de Smartphone el porcentaje aumenta. Cada vez más los ciudadanos se comunican por Internet. Incluso la lectura de diarios, informes, el visionado de programas de televisión se realiza por medio de los Smartphone pues los programas son grabados y pueden ser reproducidos en cualquier momento en los que el usuario lo programe.

La Municipalidad de Miraflores ha logrado importantes avances en el uso de la tecnología digital pero es mucho más lo que aún puede hacer.

Sin embargo, estos avances no niegan la importancia de la participación en espacios reales o no virtuales con los vecinos.

El vecino de Miraflores se encuentra, en los más altos niveles en educación, en el país. Por ende, su deseo de participar en las actividades del gobierno del distrito tiene que ser canalizadas.

La capacidad para prevenir conflictos estará siempre relacionada con la capacidad para escuchar, dialogar, establecer puentes y mecanismos de participación de los actores políticos, los sociales y los stakeholders. Todos ellos tienen voz y voto en la participación ciudadana.

La Municipalidad de Miraflores que se caracterizó por impulsar, promover y organizar la participación de los vecinos debe mantenerse a la vanguardia en esta actividad fundamental de la democracia moderna

Miraflores ha sido y es un modelo de participación ciudadana. Por ende, es preciso que este modelo de participación de adecúe a los nuevos tiempos en los que se afianza una participación virtual permanente con una participación real a través de los mecanismos organizados tradicionalmente.

Es recomendable que Participación Ciudadana se complete en la organización interna con especialistas en Diálogo y Prevención de Conflictos. Dado que los problemas sociales son cada vez más complejos se precisa de una organización interna que esté en capacidad de investigar, dialogar, concertar, lograr acuerdos y evitar que los conflictos crezcan en desmedro de la gobernabilidad y el progreso del distrito.

iii.6.2.5 IDENTIDAD, CUELTURA Y DESARROLLO TURISTICO EN MIRAFLORES

En el año 2015, según la Organización Mundial de Turismo (OMT), el turismo aportó al PBI mundial el 9% de los ingresos con efectos directos, indirectos e inducidos. En el mundo el turismo generó 1 de cada 11 empleos. Se exportaron 1,5 billones de dólares en todo el mundo por esta actividad lo que significó el 6% de las exportaciones mundiales.

Las cifras son enormemente significativas: en el año 1950 hubo 25 millones de turistas mientras que en el año 2014 se movilizaron en el mundo 1,133 millones de turistas. El turismo interno en cada país significó la movilización de entre 5 mil a 6 mil millones de personas o turistas internos.

Los países que lideran el turismo mundial son Francia en primer lugar; los Estados Unidos de Norteamérica en segundo lugar; España en tercero y China en cuarto. El Perú ha crecido en el número de turistas pero las cifras son muy pequeñas. No llega a superar los 4 millones de personas mientras que Francia supera los 70 millones de turistas.

La OMT proyecta una cifra de 1800 millones de turistas movilizándose en el mundo en el año 2030.

Estas cifras reflejan el alto desarrollo del turismo en 65 años. Pasar de 15 millones de turistas en 1950 a 1800 millones de turistas en el año 2030, implica la realización de cambios colosales en el mundo. En ese período se vivió de manera intensa la Segunda Revolución Industrial y a partir de los años 80-90 del siglo pasado el inicio de la Tercera Revolución Industrial. Se ha iniciado en los países más avanzados la Cuarta Revolución Industrial que está cambiándole el rostro a las ciudades del mundo.

El Siglo XXI ha sido llamado el Siglo de las Ciudades. Al finalizar el presente siglo, se prevé que el 80% de la población mundial vivirá en ciudades. Este cambio decisivo en la humanidad tendrá grandes efectos en la organización de la vida social de la sociedad humana. Serán más de 8 mil millones de personas en el mundo habitando y viviendo en algún tipo de ciudad.

Todas las ciudades en el mundo tienen una identidad. Miraflores es el rostro de las ciudades modernas del Perú. Es el rostro del presente pero también puede ser el rostro del futuro.

¿Cómo se proyectará Miraflores en un mundo de grandes ciudades? ¿Qué es lo que puede seguir aportando el distrito al rostro de la capital del país?

Son Varios asuntos a destacar. En primer lugar la historia milenaria de Miraflores que se remonta a la llamada cultura Lima de hace más de mil años. La segunda etapa se refiera la presencia Huari en Lima y la tercera da cuenta de la cultura Ychma y la conquista Inca en el últimas décadas de su dominio. En 1533 se produce un cambio estratégico en el territorio andino por la conquista española que cambia el concepto de las ciudades e inserta al mundo de América Andina con Europa.

Miraflores desde la independencia hacia delante, es un espacio urbano que crece como un distrito balneario hasta convertirse a partir de las primeras décadas del siglo pasado en un distrito de clases medias y altas. Es importante destacar el papel de Miraflores durante la Guerra del Pacífico, la presencia de escritores y artistas desde entonces.

A partir de los años 50, 60 y 70 Miraflores empieza otro ciclo de cambios. La construcción de la Vía Expresa del Paseo de la República permite ganar playas en el distrito y se da impulso al deporte de la tabla que comienza, precisamente, en el Club Wikiki y al que se suman años más tarde nuevos aficionados aun cuando inicialmente fue un deporte de una minoría. En los 15 años del Siglo XXI, la Tabla se ha convertido en un deporte olímpico de los Juegos Panamericanos del 2019. La tabla se ha convertido en un deporte masivo y popular, especialmente en los balnearios del sur de Lima y en el norte del país que cuenta con muy buenas olas y una cada vez mayor práctica.

Miraflores, hasta entonces, era el distrito de una clase alta y una media educada y culta en la que vivieron escritores, intelectuales, profesores universitarios, cineastas y funcionarios públicos que tuvieron destacada participación política nacional e internacional.

Durante los años 90 de la década pasada, Miraflores inicia un acelerado proceso de democratización y modernización. Desde el año 1984 en adelante, pero, especialmente, a partir de los años 90, toma un gran impulso ese proceso que se consolida en la primera década del siglo XXI por el gran desarrollo económico que se inicia con el aumento de los precios de los commodities que impacta en el rubro inmobiliario durante más de una década. Pese a que la economía mundial se encuentra en medio de nuevas turbulencias, la economía peruana ha seguido creciendo y las inversiones inmobiliarias siguen teniendo enorme impacto en la economía de Lima y de Miraflores en particular (ver la parte específica de este tema en la parte económica del PUD).

A Larco Mar llegaron 6 millones de turistas peruanos y extranjeros. El promedio implica la presencia de 16438 turistas diariamente. En realidad, la cifra se concentra en los feriados programados en los que se movilizan visitantes de todo el país.

De otro lado, a fines del siglo XX la gastronomía peruana empieza a destacar y se organiza. En los tres primeros lustros del presente siglo la gastronomía ha logrado un reconocimiento de carácter internacional. Miraflores, es un espacio urbano protagonista en el boom gastronómico peruano. Se han ido creando barrios como el de Santa Cruz y otros que dan cuenta del auge de la gastronomía peruana.

¿Cuáles son los componentes que le dan identidad a Miraflores? Podemos señalar los siguientes:

- El carácter milenario del distrito expresado en la Huaca Pucllana, que ha sido rescatada y puesta en valor desde la década del 80 del siglo pasado.

- Las construcciones y el trazo urbano republicano y las grandes casonas que prácticamente han desaparecido.
- Las playas y el deporte de la tabla.
- Los acantilados.
- LarcoMar.
- Los grandes, bien cuidados y extensos parques públicos que son usados por vecinos de todos los distritos de Lima.
- Los espacios modernos, hoteles y edificios dedicados al sector financiero.
- Los cines y teatros que aún se mantienen pese a la cada vez mayor presencia de artistas en Barranco y espacios culturales en San Isidro y el gran espacio para la cultura creado alrededor del Museo de la Nación, el Teatro Nacional, la Biblioteca y el ministerio de Educación.
- Los cada vez mayores espacios gastronómicos.

La identidad de Miraflores está marcado por la impronta de estos espacios urbanos que se proyectan cada vez en el plano nacional e internacional pues son parte del circuito turístico de los visitantes extranjeros. Todos son parte de la historia, el sentimiento colectivo de pertenencia y de una cultura viva que tiene milenios y que se mantiene, se recrea, se proyecta y crece en forma pausada pero indetenible. Hay una identidad de Miraflores que tiene muchas identidades. Se trata de un distrito cosmopolita en el que se han unido tradición y modernidad.

A todo lo anterior se sumaron nuevos espacios como el artesanal andino y el artesanal de oferta de ebanistas y anticuarios. Todos, además, en contacto con el espacio artístico del Circo de la Tarumba, sus escuelas para niños y el teatro de Oswaldo Cattone.

¿Tiene nuevas posibilidades de desarrollarse el turismo en Miraflores? Miraflores se define como un distrito residencial, turístico y cultural. Pero es, también, milenario, gastronómico, cultural, artístico, de deportes de aventura como la Tabla, el Parapente, ciclismo, etc.

Todas estas actividades, en rigor, son aún embrionarias si consideramos el alto grado de desarrollo del turismo en el mundo y las enormes posibilidades del Perú, Lima y el país. Pero, con el fin de que Miraflores se desarrolle como un espacio turístico de nivel mundial se requiere:

- Mejorar el tránsito, el transporte y las vías.
- Mejorar la seguridad ciudadana.
- Avanzar en la consolidación de la red de parques que tienen una función metropolitana.
- Avanzar en recuperar los acantilados para el disfrute de las personas, convirtiéndolos y viéndolos como un espacio atractivo y no como un problema.
- Recuperar las playas perdidas y ganar nuevas playas.
- Mejorar las vías de la Costa Verde.
- Invertir en la creación de infraestructura y mobiliario urbano de calidad.
- Invertir en la mejora de la iluminación.
- Promover la inversión privada en las playas de acuerdo al Plan de Desarrollo de la Costa Verde.
- Promover la inversión en hoteles de calidad.
- Dotar de calidad urbana al espacio ocupado por los restaurantes que se han establecido en Santa Cruz y otros barrios del distrito.
- Preservar las casonas monumentales y de creativo diseño arquitectónico.
- Aumentar la presencia de un Serenazgo especializado con personal que domine por lo menos dos idiomas además del castellano.

- Promover la capacitación de los emprendedores que se han establecido en el distrito.

El potencial turístico de Miraflores es enorme. Posee anclas como LarcoMar, la Huaca Pucllana, playas dedicadas a la Tabla, espacio dedicado al parapente y los barrios gastronómicos para mencionar algunos. El potencial de todos ellos es muy grande. El potencial es enorme. Es preciso afirmar este camino que permitirá generar ingresos para todos.

III.6.3 DE GESTION URBANO AMBIENTAL Y RIESGOS

POLÍTICAS GENERALES DE DESARROLLO URBANO

Se aborda el tema ambiental desde una perspectiva holística, a partir de tres grandes ejes:

- Los retos ambientales clave: enfrentar el cambio climático y el estrés hídrico y hacer del municipio un espacio más democrático y de mejor calidad de vida a partir del manejo de las áreas verdes.
- La estructura municipal adecuada a las exigencias y retos ambientales.
- El soporte ciudadano desde el involucramiento de los diferentes actores públicos y privados: ciudadanía, empresas, asociaciones, municipio, juntas vecinales y otras formas de expresión ciudadana.

Bajo estos grandes ejes se construye una propuesta ambiental, cuyos objetivos se definen a partir de los conflictos identificados en el diagnóstico, en un escenario tendencial sin intervenciones. Para ejecutar estos objetivos, se trazan una serie de estrategias que acotan y orientan el concepto de intervención y organizan las políticas ambientales que se implementarán para alcanzar los objetivos propuestos.

En cada política ambiental se especifica el nivel de intervención para su adecuada concepción y ejecución con tres niveles de intervención, interrelacionados:

- Metropolitano y/o interdistrital; implica las acciones de coordinación y ejecución, en consenso con la Municipalidad Metropolitana de Lima y/o con los distritos limítrofes de San Isidro, Surquillo, Surco y Barranco.
- Sector privado; implica pautas, regulaciones y orientaciones a las acciones que en materia ambiental se desarrollen en el ámbito privado.
- Sector distrital; implica estructura, acciones, normas y proyectos de responsabilidad de la municipalidad distrital en pos de las mejoras de las condiciones ambientales y, por ende, de la calidad de vida del distrito.

Finalmente, las políticas ambientales se materializarán a partir de una serie de acciones y/proyectos de inversión, que se abordarán en la siguiente etapa de propuestas específicas.

Objetivos estratégicos ambientales

Objetivo 1

- Promover una revalorización del espacio público distrital en el contexto del cambio climático.

Objetivo 2

- Fortalecer el manejo sostenible y saludable del paisaje urbano distrital, en un marco de acción metropolitana.

Estrategias de desarrollo urbano sostenible

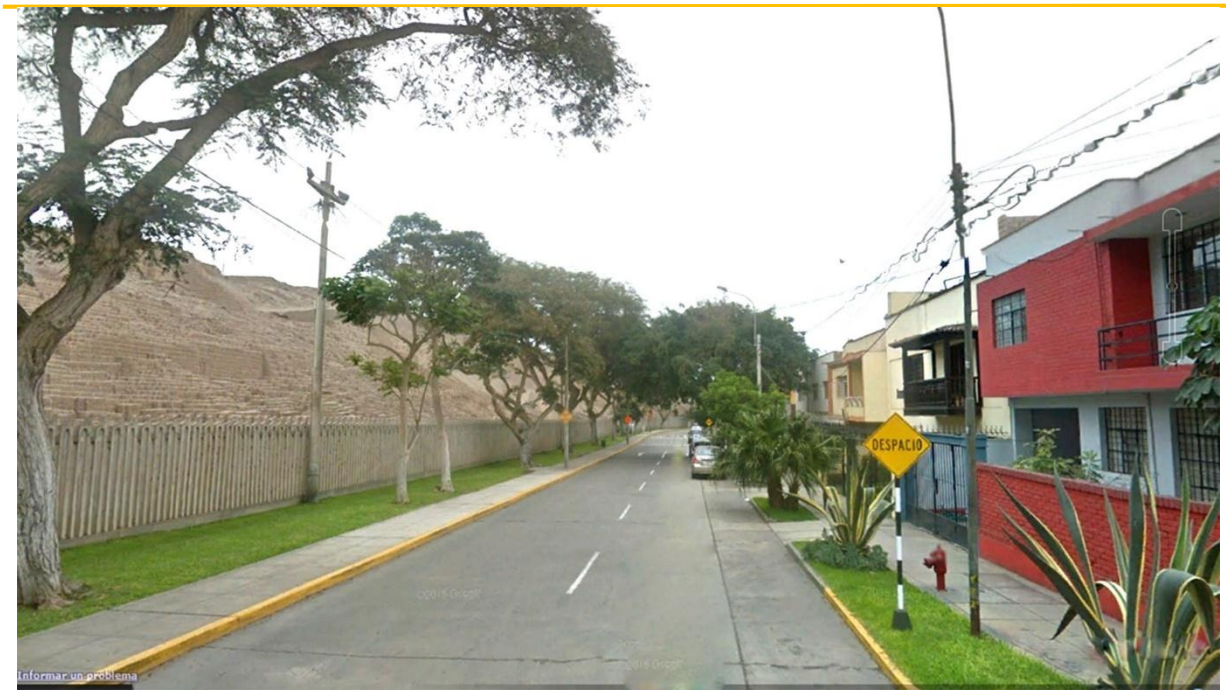
- Impulsar el incremento de las áreas verdes públicas acorde a parámetros de calidad de vida.
- Proteger el paisaje del ecosistema marino-costero por su valor ambiental y de identidad miraflorino y metropolitano.
- Gestionar de manera integral la biodiversidad de Miraflores desde la intensificación y diversificación de especies adecuadas en un contexto de mitigación y adaptación al cambio climático.
- Promover una ciudad saludable minimizando las fuentes de contaminación de la calidad ambiental.
- Impulsar medidas de ecoeficiencia para el ahorro de agua, energía y materiales en el funcionamiento de los espacios públicos y privados distritales.
- Promover una cultura de prevención ante eventos de desastre que minimice los efectos del riesgo y fortalezca la capacidad de recuperación.
- Promover una cultura ambiental desde el ejercicio de derechos y deberes ambientales de la gestión pública y la ciudadanía.
- Fortalecer la gobernanza ambiental

III.6.3.1 POLÍTICAS GENERALES DE DESARROLLO URBANO

Políticas ambientales del objetivo 1

- Diseñar la Red de Áreas Verdes de Miraflores, articulando los parques a partir de ejes verdes localizados en las vías metropolitanas, colectoras y locales.
- Esta red tiene facilita la accesibilidad a los espacios verdes de manera libre y gratuita y garantizar la proximidad de la población a un área verde en su cotidianeidad.
- La red tiene un carácter integral (incluye todos los espacios verdes distritales) e integrador (desde la conexión de espacios verdes por ejes verdes urbanos), proporcionando un mosaico verde con mejoras en la biodiversidad, el espacio público y el paisaje urbano.
- Se consolida un proceso de “verdificación” del distrito como medida de adaptación al cambio climático.

  Niveles de intervención:
  - Distrital: involucra el conjunto del distrito.
  - Interdistrital y metropolitano: Miraflores puede liderar esta propuesta para su expansión hacia los distritos limítrofes y a través de las vías metropolitanas, desde una visión escalar que trasciende el ámbito distrital y favorece la multiplicación de las sinergias de la red verde.

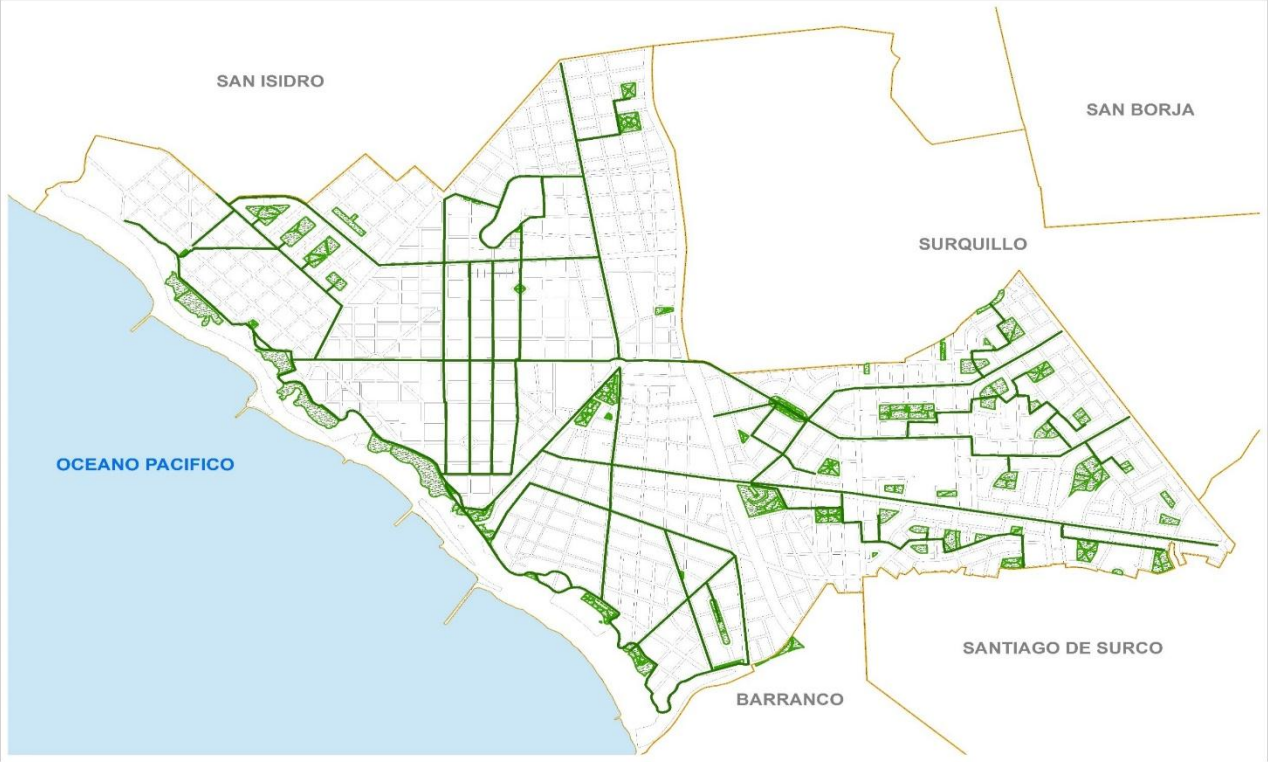


Vista peatonal – Situación actual Tramo de huaca Pucllana

Imagen 74 – Elaboracion Equipo consultor PUD

Vista peatonal – Propuesta de boulevard deportivo Hueca Pucllana

Imagen 75 – Elaboración Equipo consultor PUD



PLANO DE PARQUES Y EJES VERDES – INTERCONEXION URBANO-AMBIENTAL

Imagen 76 – Elaboración Equipo consultor PUD

- Reorientar los espacios infrautilizados de la plataforma inferior de la Costa Verde como potenciales parques y paseos marítimos.

  Se promueve aquí la ampliación de la Red de Áreas Verdes a los espacios de la Costa Verde, desde un concepto de generación de espacio público de calidad, acorde a las condiciones del ecosistema marino-costero (manejo de ámbitos, composición y multifuncionalidad de los parques marítimos).

- Proyectar el acantilado como un espacio de doble función, la de paisaje protegido y la de espacio de conectividad entre la plataforma inferior y superior del acantilado, así como su articulación a la Red de Áreas Verdes de Miraflores.

  En el acantilado se define la funcionalidad desde las condiciones de la topografía. Es decir, allí donde la topografía lo permita, se desarrollarán medios de conectividad (senderos peatonales, funiculares u otros) y en el resto se fortalecerá la protección paisajista y la prevención de desastres (derrumbes y deslizamientos) a partir del manejo del área verde.

  Niveles de intervención para las dos últimas políticas:
  - Metropolitano: el manejo de la Costa Verde debe generar una propuesta específica, distritalmente diferenciada, en el marco de un manejo metropolitano integral.

VISTA PEATONAL - SITUACION ACTUAL – ACANTILADO DE LA COSTA VERDE

Imagen 77 – Fuente Fotografía Equipo consultor PUD

VISTA PEATONAL - PROPUESTA DE ARBORIZACION – ACANTILADO DE LA COSTA VERDE

Imagen 78 – Elaboracion Equipo consultor PUD

Políticas ambientales del objetivo 2

De mejoras de la calidad ambiental

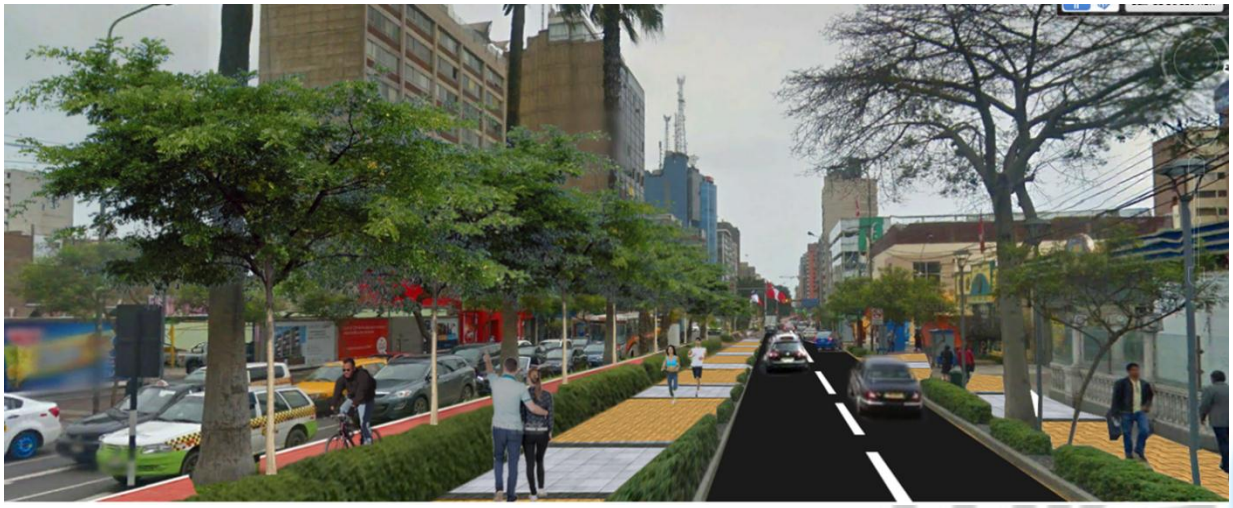
- Integrar el diseño de la Red de Áreas Verdes de Miraflores a la propuesta de transporte no motorizado (ciclovías y peatón).

  Las ciclovías y los espacios a peatonalizar de la propuesta de movilidad del presente Plan, están articuladas con la red de áreas verdes desde un concepto único de ciudad sostenible.

  Niveles de intervención:
  - Distrital: involucra el conjunto del distrito.
  - Interdistrital y metropolitano: se articula con las propuestas metropolitanas concernientes a una mayor y mejor sostenibilidad del transporte metropolitano.

VISTA PEATONAL - SITUACION ACTUAL AV. RICARDO PALMA

Imagen 79 – Elaboracion Equipo consultor PUD



VISTA PEATONAL - PROPUESTA DE EJE VERDE - AV RICARDO PALMA

Imagen 80 – elaboración Equipo consultor PUD

Nivel de intervención:

- Distrital: Miraflores lidera una gestión avocada a cuidar los aspectos visuales del paisaje urbano y la protección frente a los efectos que determinada cartelería pueden generar en el ciudadano (casinos, carteles de tamaño grande que puedan distraer al conductor, otros).

- Intensificar y modernizar la continuidad de la limpieza pública y el recojo de residuos urbanos acorde al incremento de la densificación residencial y de las actividades económicas del distrito.

  A través del sistema de monitoreo se irá adecuando la organización del sistema de limpieza pública a la evolución del uso del suelo y la generación de espacios verdes.

  Nivel de intervención:

  - Distrital: la limpieza pública es parte del sello de calidad de la gestión ambiental distrital.

- Ajustar la regulación normativa en predios privados y espacios comerciales para adecuar y crear techos verdes, jardines verticales y áreas libres con función socio ambiental.

  Es una política que permitirá incrementar las áreas verdes del distrito desde su función ambiental, pero también inicia un camino en las medidas de mejora de las condiciones ambientales (regulación de temperatura, humedad, promoción de la seguridad alimentaria a través de huertos urbanos en azoteas) en los predios privados y mejora los espacios comerciales desde intervenciones en los aparcamientos, creación de nuevos parklets, entre otros.

  Nivel de intervención:

  - Distrital: Miraflores encabeza proyectos de construcción que contempla medidas de adaptación al cambio climático.
  - Privado: se fomenta la adecuación de la construcción ya existente y se aplica a los nuevos proyectos privados.

Imagen 81 – Situación Actual – ev. Benavides

Imagen 82 - Propuesta de retranque y techos verdes

De ecoeficiencia

- Regular las funciones, organización y composición de las áreas verdes bajo criterios de eficacia hídrica.
  Adecuar las áreas verdes a los ecosistemas soporte del ecosistema urbano: el desierto y la franja marino-costera.

  Nivel de intervención:

  - Distrital: concerniente a las áreas verdes distritales.
  - Interdistrital y metropolitano: Miraflores lidera un manejo sostenible de las áreas verdes que puede extenderse a los espacios de borde interdistrital y a las vías metropolitanas.
  -

- Implementar de manera progresiva el riego de áreas verdes públicas con agua tratada.

  Ello supone la generación de un sistema articulado de plantas de tratamiento para llegar a lograr el riego del grueso de las áreas verdes con aguas tratadas.

  Nivel de intervención:

  - Distrital: concerniente a las áreas verdes distritales.

- Impulsar la implementación de sistemas de riego mejorado para las áreas verdes privadas y construcciones inteligentes.

  Supone, junto el avance progresivo de las construcciones inteligentes que permiten, la sostenibilidad en el riego de las áreas verdes privadas, mediante el tratamiento de las aguas grises.

Nivel de intervención:

- Distrital: Miraflores encabeza proyectos de construcción que contempla medidas de adaptación al cambio climático.
- Privado: se fomenta la adecuación de la construcción ya existente y se aplica a los nuevos proyectos privados.

- Modernizar y diversificar la recogida selectiva de residuos en el marco del programa Basura que no es Basura.

  Esta política implica intensificar la divulgación y la población usuaria del programa de recolección selectiva, pero también la diversificación acorde a las actividades desarrolladas.

  Nivel de intervención:

  - Distrital: ámbito distrital.
  - Privado: se establecen alianzas público privadas para el tratamiento selectivo de la basura (recicladores, empresas).

<u>De seguridad física y gestión de riesgos</u>

- Diseñar y alimentar un sistema de monitoreo territorial que permita manejar información actualizada de la evolución de los usos con mayor vulnerabilidad y de la evolución de la frecuentación de los espacios públicos.

  Esta política permitirá una actualización permanente del mapa de riesgos del distrito a partir de los ajustes que se vayan generando en las variables de vulnerabilidad.

  Nivel de intervención:
  - Distrital: afecta al conjunto del distrito.
  - Interdistrital y metropolitano: en los espacios de borde urbano Miraflores impulsa medidas de prevención y respuesta coordinadas con los distritos limítrofes. En el ámbito de la Costa Verde, el sistema de alerta y la evacuación ante tsunamis se inserta en medidas integrales del conjunto de la costa, al igual que las acciones preventivas para evitar derrumbes y deslizamientos.

- Controlar la densificación en altura de aquellos espacios de mayor susceptibilidad a los peligros, especialmente en el ámbito de la Costa Verde.

  Es una política preventiva que involucraría la plataforma superior del acantilado, el acantilado y la plataforma inferior, que se complementaría con el manejo de los espacios verdes.

  Nivel de intervención:
  - Metropolitano: el manejo de la Costa Verde debe generar una propuesta específica, distritalmente diferenciada, en el marco de un manejo metropolitano integral.

- Incrementar las infraestructuras, intensificar la información y la preparación de los funcionarios y la ciudadanía para la respuesta ante eventos de desastre en el tejido urbano y la Costa Verde.

Fortalecer las campañas de concientización, señalética, así como las acciones de alerta de tsunamis, simulacros y distribución equilibrada de almacenes soterrados.

Niveles de intervención:
- Distrital: en el conjunto del distrito.
- Interdistrital y metropolitano: coordinar las medidas en los espacios de borde distrital con los municipios colindantes y en el marco de estrategias de gestión de riesgos de carácter metropolitano.

De cultura ambiental

- Instaurar una cultura del espacio público que garantice la convivencia armónica y la necesidad de disfrute de la ciudadanía, especialmente de los niños y niñas.

  Esta política supondrá diseñar campañas de cultura ciudadana que vayan desde acuerdos municipalidad-ciudadanía para el uso democrático de parques (supresión o regulación rejas, uso del parque, etc.) como a medidas persuasivas y preventivas del uso inadecuado del parque por los ciudadanos (mascotas, generación de basura, ruidos u otros).

  Nivel de intervención:
  - Distrital: Miraflores lidera el fomento de prácticas ambientales sostenibles en la ciudadanía y los emprendimientos económicos.
  - Interdistrital: se generan espacios de concertación en el manejo del borde urbano en cuanto a campañas conjuntas de concientización sobre la necesidad de desarrollar una cultura ambiental del espacio público.

- Promover y reconocer las buenas prácticas ambientales y la participación activa de la ciudadanía en materia ambiental.

  Esta política impulsa desde promociones y reconocimientos simbólicos a medidas concretas de apoyo del municipio a aquellas personas o empresas o colectivos ciudadanos que desarrollen buenas prácticas ambientales.

  Nivel de intervención:
  - Distrital: Miraflores lidera el fomento de prácticas ambientales sostenibles en la ciudadanía y los emprendimientos económicos.
  - Privado: se fortalece la articulación de acciones públicas y privadas en las mejoras de la gestión ambiental.

- Continuar el fortalecimiento y la promoción del municipio ecoeficiente.

  Esta política se cimienta sobre la concepción del “municipio da ejemplo”: intensificar las campañas ya existentes de reducción de consumo de energía, reúso y reciclaje de papel, pero también reducir actos cotidianos del uso de embalajes y fomento de la comunicación oficial y cotidiana electrónica frente al documento (sustituir “papelito manda” por “comunicación web manda”).

  Nivel de intervención:

IV.2 MOVILIDAD URBANA

IV.2.1 PLAN VIAL DISTRITAL

Las calles, jirones y avenidas que conforman el sistema vial del distrito de Miraflores se encuentran en constante evolución, por lo que se hace imprescindible introducir un elemento regulador que se encargue de que este proceso se produzca adecuada y ordenadamente.

Surge así la necesidad de contar con un **PLAN VIAL DISTRITAL**, que puede definirse como el conjunto propuestas que tengan como objetivo ordenar el transporte y tránsito en un tiempo fijado, integrando los diferentes sectores del distrito

El plan vial está orientado o mejorar el sistema de movilidad del distrito.

Para ordenar la movilidad, debemos conocer sus componentes o soportes, las mismas que se muestran a continuación:

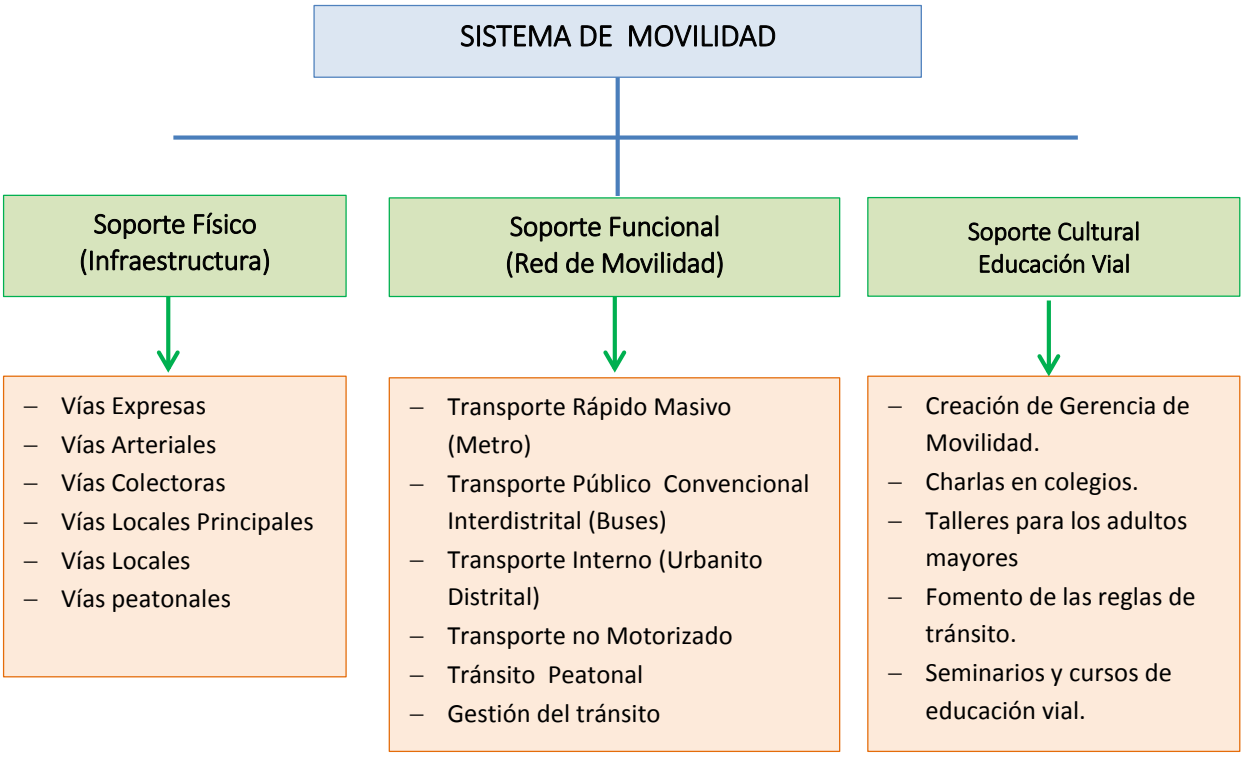


Imagen N° 01 – Esquema de movilidad
Elaboración: Equipo consultor PUD

El sistema de movilidad está compuesto de tres soportes, el FISICO que incluye todas las infraestructuras viales y sus complementos, el FUNCIONAL (comportamiento de los diferentes vehículos sobre la vía y su sistema de regulación) y CULTURAL, relacionado directamente con la Educación Vial.

En función a los problemas que experimenta actualmente el tránsito en sus diferentes modos dentro del distrito de Miraflores, se propone la siguiente estructura de programas de intervenciones.

CAPITULO IV

IV.1 ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL Y USOS DEL SUELO URBANO

PROPUESTA 1

En la clasificación de Áreas Urbanas, el distrito de Miraflores forma parte del Área de Tratamiento Normativo III – ATN III, considerada un área con densificación regulada, mayor compatibilidad con otras actividades.

El distrito de Miraflores estaría conformado por dos tipos de áreas: Área Urbana y Área de Protección (ver Lamina U-01).

1. Área Urbana

Constituida por áreas ocupadas con actividades urbanas como comercio, vivienda, salud, educación, con servicios de agua, alcantarillado, electrificación, vías de comunicación y transporte.

La categoría de Área Urbana, contempla una sub clasificación, usando criterios de prevención y reducción de riesgos:

- Área Urbana, apta para su consolidación, la que se puede densificar, conformada por la mayor área del distrito.
- Área urbana con restricciones para su consolidación, que por su naturaleza de ocupación (consolidado) debe ser sujeta a calificación como Zona de Reglamentación Especial – ZRE, como es parte del Sector C, parte del Subsector B.

2. Área de Protección

Áreas de régimen especial de protección incompatible con su transformación urbana de acuerdo a los Planes y de escala superior o planes y/o legislación sectorial pertinente, en razón de sus valores paisajísticos como Costa Verde, históricos como inmuebles Patrimonio Cultural, arqueológicos como la Huaca Pucllana y ambientales como parques, y otros.

Se propone el Plano de Identificación de Áreas Urbanas y Áreas de Protección, incrementando las Zonas de Reglamentación Especial y el Área de Protección, determinando lo siguiente:

- El 96% del área del suelo del distrito tiene la calificación de Área Urbana, conformada por el área urbana propiamente dicha con el 85%, el Área Ambiental con el 5% y las Zonas de Reglamentación Especial con 8%.
- El Área de Protección solo llega al 4% del total del suelo.

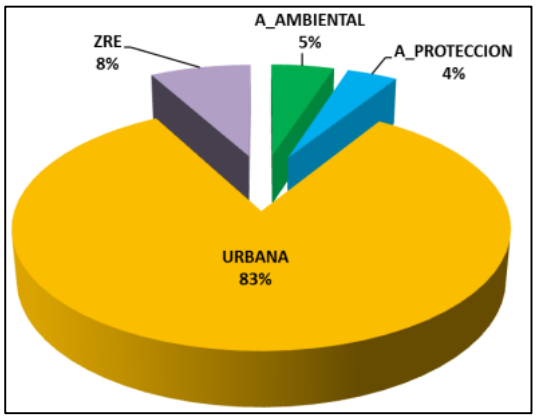


Imagen 1 - Propuesta de Porcentaje de Áreas Urbanas y Áreas de Protección
Elaboración: Equipo consultor PUD

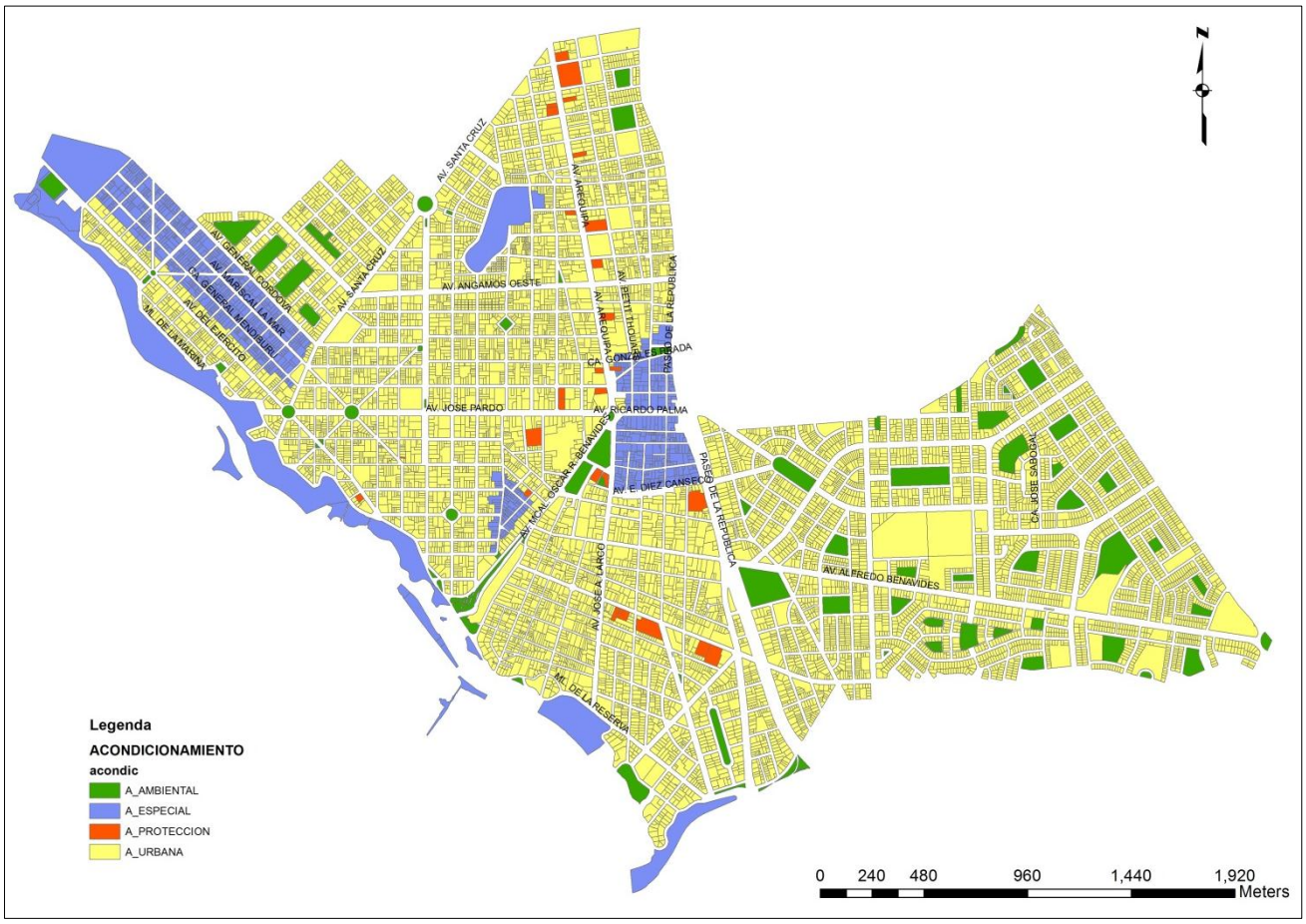


Imagen 2- Plano de Identificación de Áreas Urbanas y Áreas de Protección
Elaboración: Equipo consultor PUD

IV.1.1 ORDENAMIENTO DE ACTIVIDADES URBANA Y CLASIFICACION NORMATIVA DEL SUELO

ORDENAMIENTO DE ACTIVIDADES URBANAS

Para la presente propuesta se utilizará las definiciones siguientes:

Eje Urbano

Composición urbana desarrollada con usos predominantes según características de cada eje, y con desarrollo de mayores alturas a lo largo de una vía de nivel metropolitano, e integra a los nodos y subcentros.

Subcentros

Son centros secundarios, generadores de confluencias y al mismo tiempo concentraciones, convirtiéndose en focos intensivos de actividad o centro polarizador de nivel metropolitano o interdistrital o distrital.

Nodo Urbano

Los nodos son focos de intercambio y puntos estratégicos de confluencias de población generada por la presencia de paraderos o estaciones de transporte público, generando en su entorno inmediato, fuertes dinámicas urbanas.

Zonas de Reglamentación Especial

Son de dos tipos: Zonas Reglamentación Especial y Zonas de Reglamentación Especial - Monumental

- **Reglamentación Especial**

  Son áreas urbanas, con o sin construcción, que poseen características particulares de orden físico, ambiental, social o económico, en las que se pueden aplicar disposiciones reglamentarias especiales o desarrollar Planes Específicos para mantener o mejorar su proceso de desarrollo urbano-ambiental.

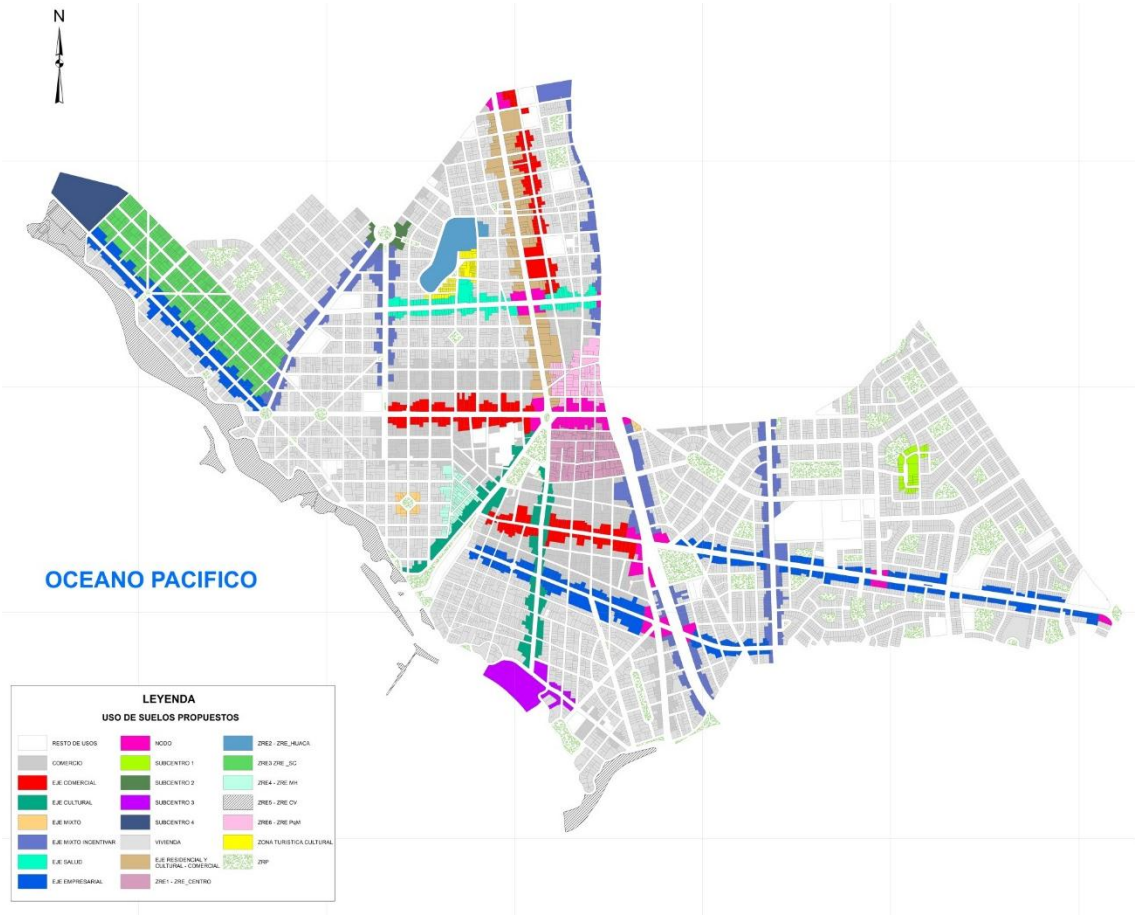
- **Reglamentación Especial – Monumental- Prehispánico**

  Constituyen un tipo específico de zona, en donde se localizan bienes inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación. Las intervenciones en este tipo de zonas se rigen según lo dispuesto en la Ley Nº 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación.

PROPUESTA 2

Se propone un sistema de usos urbanos interconectado, a través de los ejes urbanos, los subcentros, nodos y zonas de reglamentación especial, plasmados en el Plano Estructurador siguiente:

PLANO ESTRUCTURADOR



Descripción del Plano Estructurador (ver Lamina U-02).

El centro de gravedad del distrito es el área comercial de nivel metropolitano, identificado por el Ovalo de Miraflores y su entorno inmediato; sin embargo, se propone generar en parte de este centro, una zona de reglamentación especial denominados ZRE- Centro, zona delimitada por vías Avenidas Benavides, Larco y R. Benavides, vías pertenecientes al Sistema Vial Metropolitano, con el fin de desarrollar estrategias urbano ambientales, priorizando al peatón.

Zonas de Reglamentación Especial:

Se propone determinar una **Zona de Reglamentación Especial - ZRE- Centro**, delimitada por la Av. Ricardo Palma, Av. Larco, Calle Diez Canseco y Av. Paseo de la República, considerando:

- Mantener el uso comercial de nivel metropolitano
- Generar espacios públicos para el uso del peatón.
- Ubicación de edificios de estacionamientos en predios frente a la Av. Paseo de la República.
- Uso de retranque en edificaciones con alturas mayores al ancho de la vía.
- Acumulación de lotes, permitiendo un aprovechamiento de la altura normativa.
- Desarrollo de actividades urbanas con altos niveles operacionales y estándares de calidad.

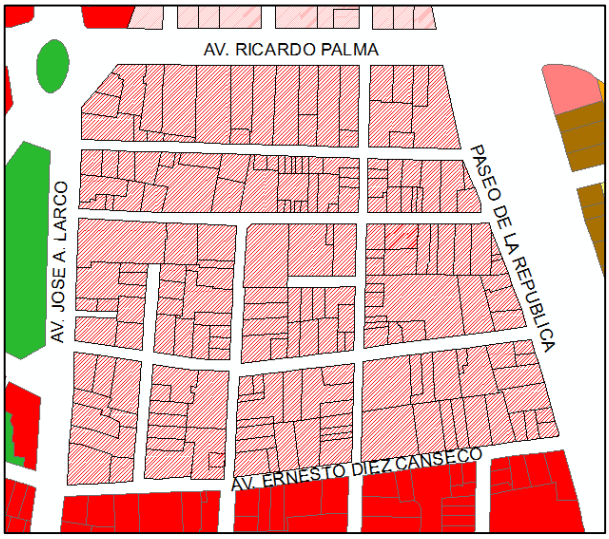


Imagen 4 Propuesta de Zona de Reglamentación Especial Centro – ZRE_C.
Elaboración: Equipo consultor PUD

Otra ZRE es la **Zona de Reglamentación Especial denominada ZRE - Marsano**, como un subcentro local, para este fin se define una zona de reglamentación especial, delimitada por los frentes del Parque Miranda, la calle Gonzales Prada, Av. Arequipa, Av. Ricardo Palma y Av. Paseo de la República, con el fin de revalorar la zona, potenciar la conexión del mercado de Miraflores con usos complementarios asociados con el Parque Miranda, generando espacios públicos y áreas de circulación, priorizando el acceso peatonal, desarrollando estrategias urbano ambientales, priorizando al peatón, siendo necesario además, el reordenar los usos de las actividades urbanas y alturas en la ZRE.

Imagen N° 5- Plano Propuesta de Zona de Reglamentación Especial Marsano – ZRE_Marsano
Elaboración: Equipo consultor PUD

La ZRE- Centro y ZRE-Marsano, se interconectan a través de la Av. Ricardo Palma, vía convertida en vía de mayor importancia, a mediano plazo, por la presencia de dos nodos de transporte público (El Metropolitano y Línea 3 del Metro) generando sinergias convirtiendo el subsuelo de esta vía en un nodo centro de intercambio y punto estratégico de confluencia de población.

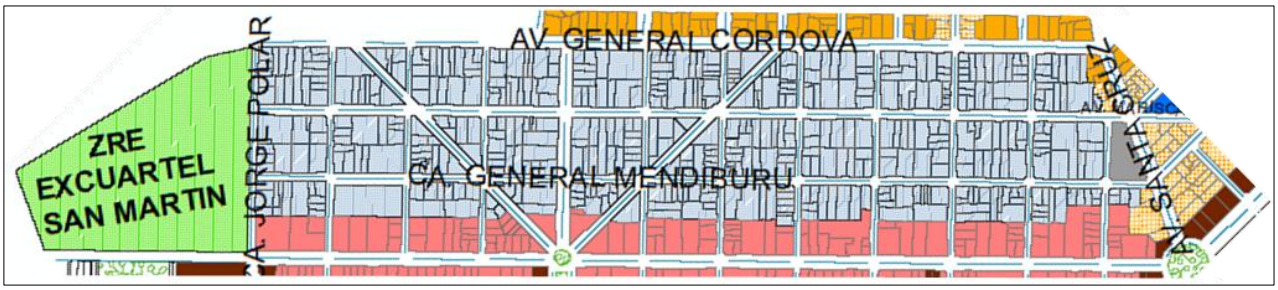
Se accede a estas ZREs desde el norte de la metrópoli, a través de la Av. Arequipa; Av. Paseo de la República, Av. Pardo y Av. Benavides.

Zona de Reglamentación Especial Centro Empresarial Cultural y de Convenciones – ZRECECC, subcentro de nivel interdistrital, tiene su normatividad propia.

Sin embargo, ZRECECC por ser un megaproyecto, al influenciar positivamente al Sector C, se requiere que parte este Sector, se determine una Zona de Reglamentación Especial – Santa Cruz – ZRE-SC.

Zona de Reglamentación Especial – Santa Cruz – ZRE-SC, delimitada por la Av. Gral. Córdova, Av. Santa Cruz, Av. Gral. Mendiburo (ambos frentes) y calle Jorge Polar, en la cual se permita:

- El desarrollo de uso mixto con comercio, oficinas y vivienda multifamiliar
- El ZRE-SC debe integrarse a través de una costura urbana al ZRECECC desarrollando usos de ocio y de turismo.
- Acumulación de lotes para llegar al lote mínimo de 800 m2 para el desarrollo de viviendas multifamiliares, permitiendo el incremento de altura, sobre la altura normativa, en respuesta a la generación de espacios públicos y área verdes.
- Generar espacios públicos y áreas verdes, proponiendo con mayor uso peatonal en el eje Av. La Mar y la Av. Mendiburo.
- Dinamizar la ZRE-SC como unos ejes de alto nivel con usos de diseño de modas y usos gastronómicos.
- Priorizar el acceso al ZRE-SC a través del eje la Av. La Mar-Parque Mora- Av. Angamos.



<u>Ejes Urbanos</u>:

La Av. Arequipa mantiene su rol metropolitano como eje integrador entre el centro de Miraflores con el centro de San Isidro y Lima Cercado, así como su importancia en la historia urbana de la ciudad con predominio de usos ***residenciales y culturales-comerciales***, por la presencia de diversos inmuebles con valor monumental y arquitectónico. Considerada como eje Arequipa, en el tramo del Ovalo Miraflores a la Av. Angamos se identifica con el uso de comercio y en el tramo de la Av. Angamos y Av. Aramburu, se identifica con el uso de vivienda multifamiliar. Tanto el uso comercial como el de oficinas, se permitirá desarrollar solo en los inmuebles con valor monumental, arquitectónico y valor local, en los edificios multifamiliares se permitirá el uso de oficinas o comercio compatible en los 2 primeros pisos, siempre y cuando cumplan con el requisito de estacionamiento para las referidas actividades en esta vía.

La Av. Paseo de la República, mantiene su rol metropolitano como eje integrador entre el centro y el sur de la ciudad, desarrollándose como un ***eje mixto a incentiva***. En el tramo entre la Ca. José Granda y la Av. Ricardo Palma, se identifica dos puentes viales y peatonales, y para el lado del distrito de Surquillo la presencia del Mercado de Miraflores, convirtiendo en una zona con predominio peatonal, reforzado por la presencia de la estación Ricardo Palma del Metropolitano, siendo necesario la creación de áreas para uso

peatonal, proponiendo el techado de área estratégica de la vía expresa, para el desarrollo de usos recreativos públicos, generando además, áreas verdes.

Se propone el uso mixto, con uso de vivienda multifamiliar en los pisos superiores mayor al 50% del área edificada y en los primeros pisos el uso de comercio y de oficinas, además, de edificios de estacionamientos con comercio en los primeros pisos. Los accesos a los estacionamientos deben de ubicarse frente a las vías locales perpendiculares a la avenida.

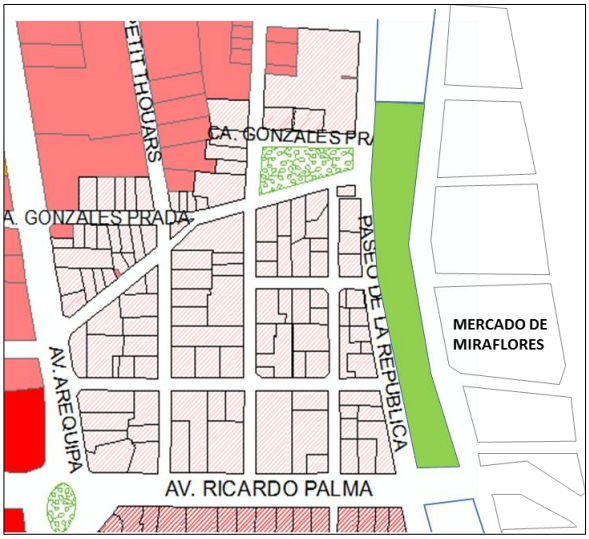


Imagen N° 6- Plano Propuesta de Zona de Reglamentación Especial – Marsano – ZRE Marsano y techado de vía expresa con área
Elaboración: Equipo consultor PUD

La Av. Pardo – Av. Ricardo Palma, en el tramo Av. Paseo de la República a Av. Comandante Espinar, desarrollará un ***rol comercial*** de nivel metropolitano.

La Av. Larco, cumplirá un su rol ***comercial de nivel metropolitano y turístico***, manteniendo además el uso institucional y oficinas, eje conector entre el Centro de Miraflores y el Parque Salazar.

La Av. Benavides, entre el tramo Mlc. 28 de Julio – Av. Paseo de la República, se mantendría y consolidaría el uso ***comercial de nivel metropolitano***; mientras que el en el tramo Paseo de la República-Ovalo Higuereta se incentivará el desarrollo de un ***eje empresarial.***

La Av. Roosevelt, se desarrollara como un ***eje mixto a incentivar***, con uso de vivienda en los pisos superiores mayor al 50% del área edificada y en los primeros pisos el uso de comercio y de oficinas.

La Av. Angamos, interconecta la Av. Paseo de la República, Av. Arequipa, Av. Espinar y Av. Santa Cruz; esta vía, en el tramo Av. Paseo la República – Av. Espinar desarrollaría actividades comerciales diversas, cumpliendo un ***rol principal de salud***.

La Av. Santa Cruz, se desarrollara como un ***eje mixto a incentivar,*** en el tramo Av. Aramburu, calle Larco y calle Vanderghan tendría la tendencia de uso comercio de nivel zonal y en el tramo calle Larco, Calle Vanderghan y Ovalo Plaza Centro América, uso mixto, con vivienda en los pisos superiores mayor al 50% del área edificada y en los primeros pisos el uso de comercio y de oficinas.

La Av. Comandante Espinar, se desarrollara como un ***eje mixto a incentivar***, con usos de comercio de nivel zonal, actividades de turismo y uso de oficinas, en los primeros pisos y en los pisos superiores el uso de vivienda.

El eje Av. Del Ejército, se interconecta con la Av. Santa Cruz y a través de Av. Aviación, a un uso de comercio de nivel zonal, el cual se mantendrá y se propone el desarrollo de esta vía como un ***eje empresarial,*** *con* actividades mixtas (vivienda-comercio).

En el eje Av. Petit Thouars, cumplirá un su ***rol comercial*** de nivel zonal, con usos mixtos, vivienda en los pisos superiores mayor al 50% del área edificada y en los primeros pisos el uso de comercio vecinal y de oficinas.

Subcentros:

Parque Salazar, subcentro de nivel interdistrital, mantiene su uso comercial y uso recreativo, con un área de influencia en parte de la Av. Armendáriz, en el tramo de Av. Larco – Av. Vasco Núñez de Balboa, se mantiene el uso comercial zonal.

Centro Comercial Aurora, se mantiene su calificación de subcentro de nivel local, controlando el desarrollo de las actividades comerciales que se vienen dando.

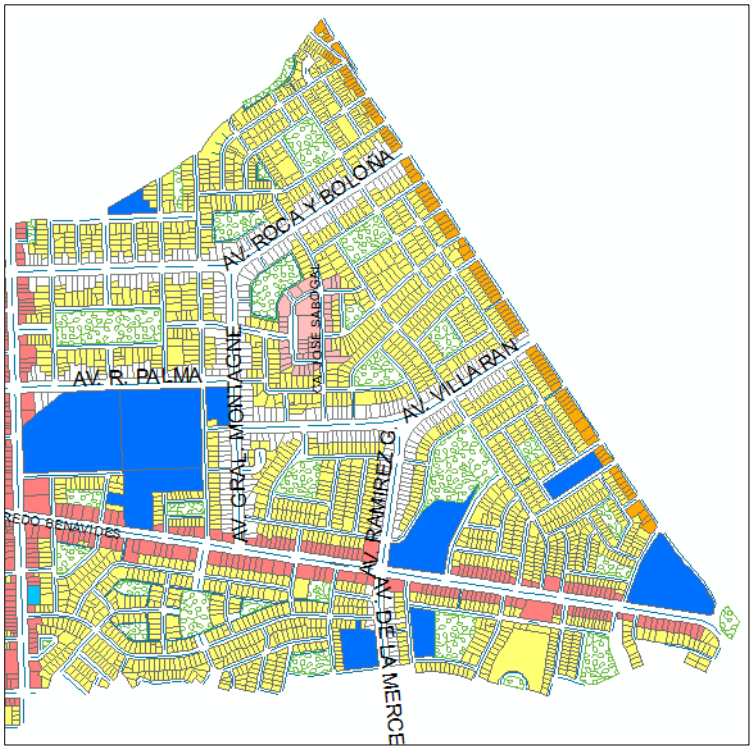


Imagen N° 7-Plano Propuesta de ejes de usos mixtos frente a vías del SVM y vías locales preferenciales Subsector A1.
Elaboración: Equipo consultor PUD

Ovalo Gutiérrez, se mantiene su calificación de subcentro de nivel interdistrital. Este óvalo es atravesado por la Av. Santa Cruz y se inicia la Av. Espinar. Se propone incentivar el uso de áreas públicas para el tránsito del peatón, y generar una Costura Urbana a través de un anillo peatonal y dinamizando el pasaje Juana Alarco de Dammert para unir la Huaca Pucllana con el Ovalo Gutiérrez, a través de vías peatonales.

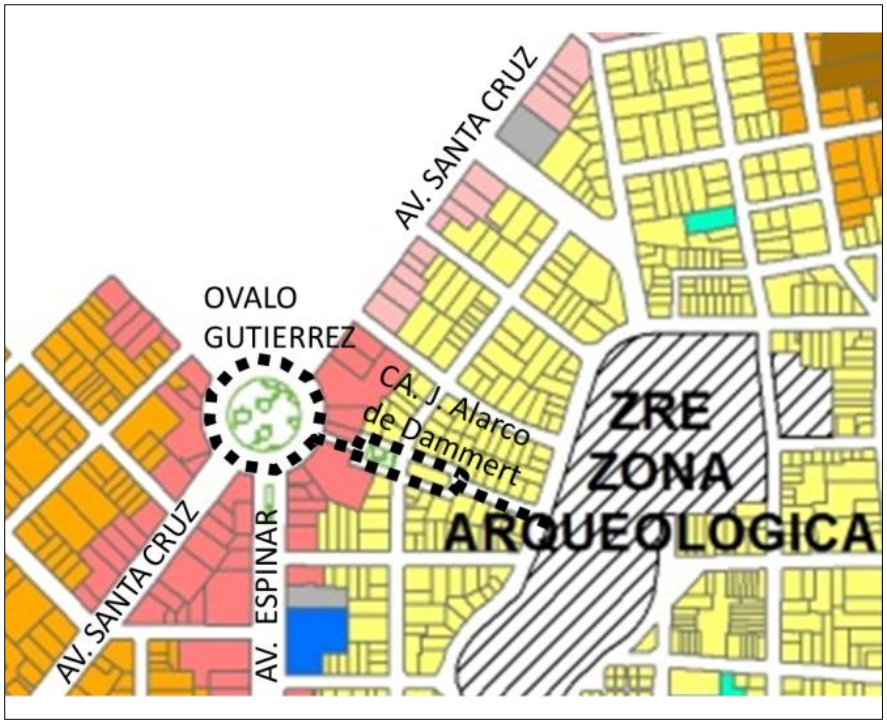


Imagen N° 8 – Plano Propuesta de Zona de Reglamentación Especial Huaca – ZRE_H
Elaboración: Equipo consultor PUD

Imagen N° 9 – Plano Propuesta de Zona de Reglamentación Especial Santa Cruz – ZRE_SC
Elaboración: Equipo consultor PUD

Vías locales preferenciales, en las zonas con zonificación residencial, se propone el desarrollo de uso de vivienda, se promueve mediante la acumulación de lotes para llegar al lote mínimo de 2,500 m2, para el desarrollo de Conjuntos Residenciales, permitiendo el crecimiento de altura, sobre la altura normativa, siempre y cuando se acoja a la generación de áreas verdes, espacios públicos y/o equipamiento en el mismo lote.

Nodos Urbanos

Servicios de Transporte Público

Debido a la concentración de nodos generados por el transporte público El Metropolitano y la Línea 3 del Metro, se propone estratégicamente densificar las áreas ubicadas alrededor de los nodos propiamente dichos.

Zona de Reglamentación Especial - Costa Verde

En esta Zona de Reglamentación Especial de la Costa Verde, se propone proyectos dinamizadores que permitan el uso intensivo del espacio público, proponiendo que la ciudad se proyecte al mar, creando un nuevo frente marítimo utilizando el acantilado como un parque intermedio, generando conexiones de la parte superior (malecones) a la inferior (playa) y viceversa.

Mantener el Sistema de Parques existentes en los malecones e incrementar los parques ubicándolos estratégicamente en el acantilado, generando accesibilidad a través de usos recreativos, mejorando los malecones existentes.

En la Bajada Balta, se propone el desarrollo de usos culturales y recreativos, generando además, obras complementarias de mejora del acantilado frente al Club Terrazas.

En la Bajada Armendáriz, se propone los usos comerciales, priorizando las actividades gastronómicas, generando además, tratamiento paisajístico y accesos verticales peatonales y circuito de bicicletas.

En el área del Estadio Municipal Niño Héroe Manuel Bonilla, requiere modernizarse con usos de servicios mayores, usos de ocio y usos comerciales complementarios.

CALIFICACIÓN DE NORMATIVA DEL SUELO

En base a las Zonas de Uso de Suelo, y según lo establecido en la Ordenanza N° 1862-MML[1], se determina la clasificación de normativa del suelo siguiente:

Residenciales (R); son las áreas urbanas destinadas fundamentalmente al uso de vivienda, pudiendo aceptar además otros usos compatibles. Los Esquemas o Planos de Zonificación sólo consignará la zonificación:

- Residencial de Densidad Muy Alta – RDMA
- Residencial de Densidad Alta – RDA
- Residencial de Densidad Media – RDM
- Residencial de Baja Densidad - RBD.

Comerciales (C); son las áreas urbanas destinadas fundamentalmente a la ubicación y funcionamiento de establecimientos de compra-venta de productos. Los Esquemas o Planos de Zonificación sólo consignará la zonificación:

- Comercio Metropolitano – CM
- Zonas de Comercio Zonal – CZ
- Zonas de Comercio Vecinal - CV.

Se complementa esta clasificación con lo establecido en el Decreto Supremo N° 004-2011-VIVIENDA[2], con la clasificación de normativa del suelo, siguiente:

Otros Usos (OU); son áreas urbanas destinadas fundamentalmente a la habilitación y funcionamiento de instalaciones de usos especiales no clasificados anteriormente, tales como: centros cívicos, dependencias administrativas del Estado, culturales, terminales terrestres, ferroviarios, marítimos, aéreos, establecimientos institucionales representativos del sector privado, nacional o extranjero, establecimientos religiosos, asilos, orfelinatos, grandes complejos deportivos y de espectáculos, estadios, coliseos, zoológicos, establecimientos de seguridad y de las fuerzas armadas; y Servicios Públicos como instalaciones de producción y/o almacenamiento de energía eléctrica, gas, telefonía, comunicaciones, agua potable y de tratamiento sanitario de aguas servidas. Estas zonas se regirán por los parámetros correspondientes a la zonificación residencial o comercial predominante en su entorno.

[1] Ordenanza
[2] Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano, publicado en el Diario El Peruano, el 17 junio 2011.

Reglamentación Especial (RE); son las áreas urbanas, con o sin construcciones, que poseen características particulares de orden físico, ambiental, social o económico, en las que se pueden aplicar disposiciones reglamentarias especiales para mantener o mejorar su proceso urbano.

Monumental (M); son las áreas urbanas o extra-urbanas, en donde se localizan construcciones o vestigios que poseen valor cultural, artístico, arquitectónico o histórico, que es preciso conservar y restaurar.

Recreación Pública: son áreas que se encuentran ubicadas en zonas urbanas, destinadas principalmente a la realización de actividades recreativas y/o pasivas, tales como plazas, parques, campos deportivos, juegos infantiles y similares.

Servicios Públicos Complementarios: son las áreas urbanas destinadas a la habilitación y funcionamiento de instalaciones destinadas a Educación (E) y Salud (H).

Para Educación los planos de zonificación consignan:

- Educación Básica (E1)
- Educación Superior Tecnológica (E2)
- Educación Superior Universitaria (E3)
- Educación Superior Post Grado (E4)

Para Salud los planos de zonificación consignan:

- Posta Médica (H1)
- Centro de Salud (H2)
- Hospital General (H3)
- Hospital Especializado (H4)

Estas zonas se regirán por los parámetros correspondientes a la zonificación residencial o comercial predominante en su entorno.

PROPUESTA 3

Propuesta de Usos de Suelo Urbano en el Distrito de Miraflores (ver Lamina U-03). Clasificación señalada líneas arriba, se ha identificado en el Plano de Propuesta de Usos del Suelo Urbano, los usos generales identificados como: vivienda, comercio, otros usos, educación, salud, recreación pública, usos especiales y usos de protección.

Además, se propone un nuevo uso denominado *uso mixto*, específicamente para predios con frente a vías del Sistema Vial Metropolitano, permitiendo usos comerciales y uso de oficinas, en los primeros pisos, predominando en los pisos superiores el uso de vivienda multifamiliar, con el objetivo de que los proyectos se desarrollen sobre un área de terreno de 800 m2, generando espacios públicos, áreas verdes y/o equipamiento y en compensación se otorga el incremento de altura. Esta área de uso público ocuparía aproximadamente en un 15% del área del lote.

Estas propuestas, mantienen el porcentaje del uso comercial y del uso de vivienda existente, pues son los usos predominantes, tanto en los usos mixtos como en las zonas de reglamentación especial.

También se mantiene los usos de suelo de Área de Protección, de Educación, de Otros Usos, de Recreación Pública y de Salud.

El incremento de nuevas zonas de reglamentación especial, llega a un total de un 8% del total de lotes con zonificación, en el distrito de Miraflores. Con respecto a las Zonas de Reglamentación Especial - ZRE, se mantiene la ZRE – Costa Verde, ZRE- Centro Empresarial Cultural y de Convenciones, la ZRE – Zona Monumental Histórica y ZRE – Zona Arqueológica de la Huaca Pucllana. Se propone tres nuevas ZREs, la ZRE- Centro, ZRE- Marsano y ZRE – Santa Cruz, con el fin de determinar normas respondiendo a las realidades urbanas-ambientales de las referidas zonas, que difiere del resto del distrito.

V.1.2 SECTORIZACIÓN URBANA Y PATRONES DE OCUPACIÓN DEL SUELO

V.1.2.1 SECTORIZACIÓN URBANA

PROPUESTA 4

SECTORES

El distrito de Miraflores está estructurado en tres (03) Sectores Urbanos A, B y C, delimitados por la Municipalidad Distrital en función de las características físicas y funcionales diferenciadas de los mismos, para la aplicación del Índice de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas.

Se propone que el Sector A y Sector B se subdivida en subsectores delimitados por sus características particulares, permitiendo una mayor precisión en la normativa urbana.

PLANO DE SECTORES Y SUBSECTORES (ver Laminas U-04 y U-05).

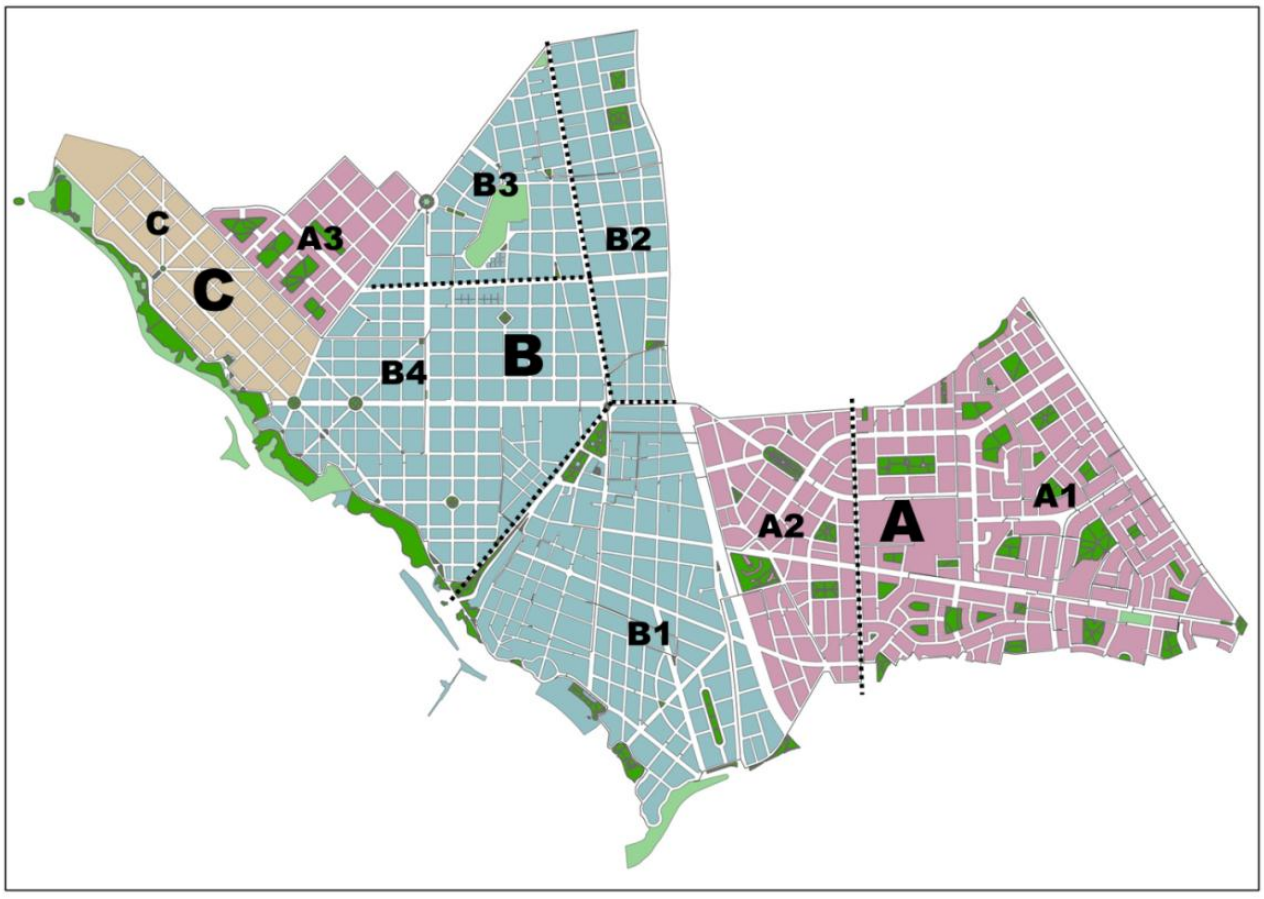


Imagen N° 12- Plano Propuesta de Subsectores en el distrito de Miraflores
Elaboración: Equipo consultor PUD

SECTOR A

Limita por el Norte con el distrito de Surquillo (vías que limitan parcialmente: Av. Ricardo Palma, Av. Andrés Cáceres y Av. Mayor Arce de la Oliva).

Limita por el Sur con el distrito de Santiago de Surco; limita por el Este con el distrito de Surquillo (Av. Tomás Marsano); limita por el Oeste con la Av. Paseo de la República – Vía Expresa.

Existe otra parte de este Sector A

Limita por el Norte con el distrito de San Isidro (vías que limitan parcialmente: Av. Angamos Oeste, Av. Francisco Tudela y Valera y Av. E. Cavenecia); limita por el Sur con la Av. General Córdova y Av. Santa Cruz, limita por el Este con la Av. Santa Cruz y limita por el Oeste con la Av. General Córdova.

- **Sub Sector A1**

Delimitada por la Av. Tomás Marsano, límite con Santiago de Surco, Av. República de Panamá y límite con el distrito de Surquillo.

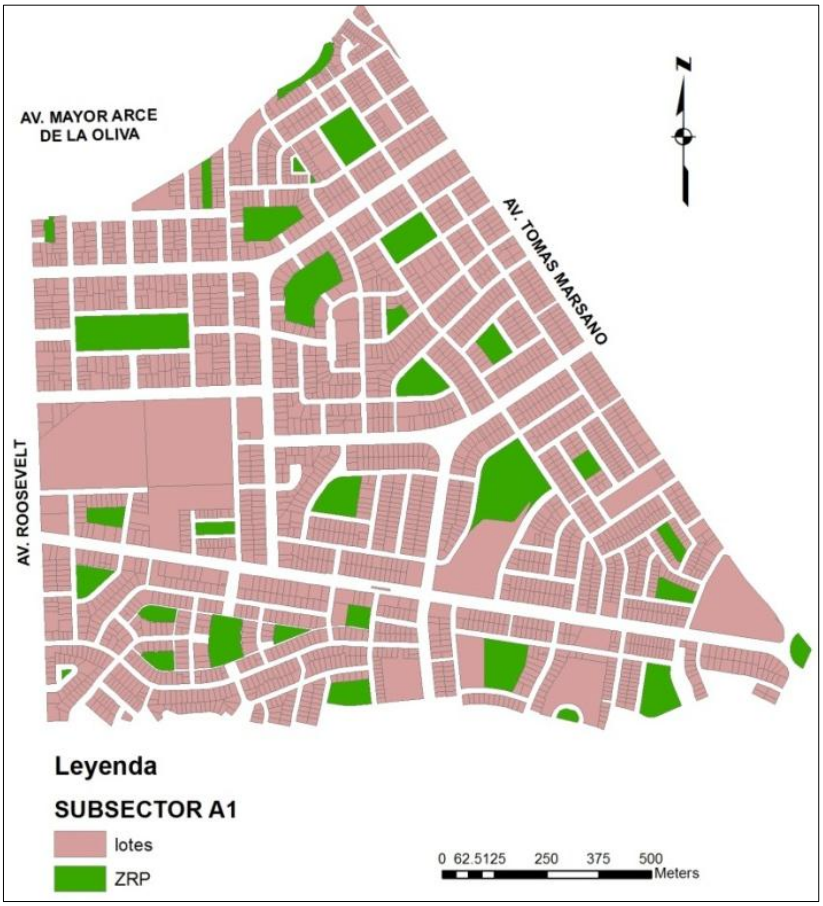


Imagen N° 13- Plano Propuesta del Subsector A1
Elaboración: Equipo consultor PUD

- **Sub Sector A2**

Delimitado por la Av. Paseo de la República, Límite con el distrito de Surquillo (Av. Ricardo Palma y Av. Andrés Cáceres), Av. República de Panamá y límite con el distrito de Santiago de Surco.

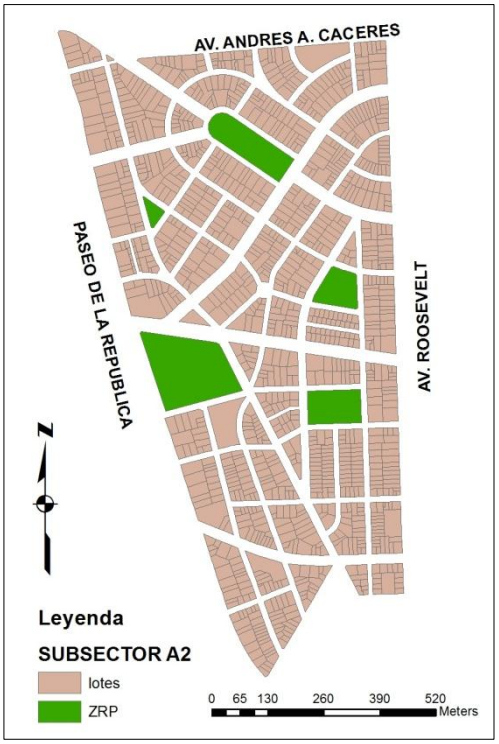


Imagen N° 14- Plano Propuesta del Subsector A2
Elaboración: Equipo consultor PUD

- **Sub Sector A3**

Delimitado por las Av. Santa Cruz, Av. General Córdoba y calles locales límite con el distrito de San Isidro.

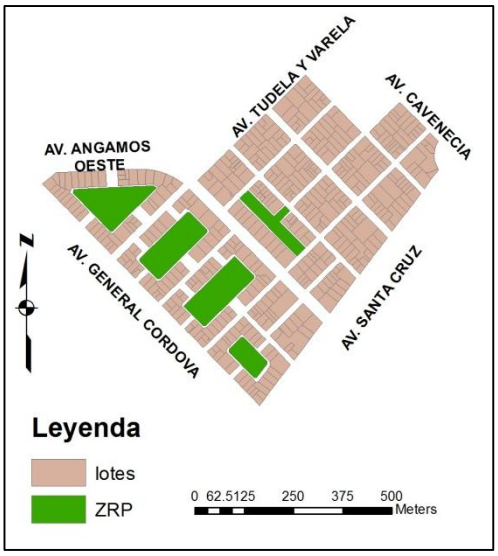


Imagen N° 15- Plano Propuesta del Subsector A3
Elaboración: Equipo consultor PUD

SECTOR B

Limita por:

El Norte con el distrito de San Isidro (Av. Andrés Aramburú)
El Sur con el Malecón Cisneros y Malecón de la Reserva - Av. Circuito de Playas - Costa Verde).
El Este con la Av. Paseo de la República – Vía Expresa
El Oeste con el distrito de San Isidro (vías que limitan parcialmente: Av. Santa Cruz, y Av. General Córdova) y con el Subsector A3 y Sector C.

- **Sub-Sector B1**

Desarrollada dentro del polígono delimitado por la Av. Ricardo Palma, parte del Ovalo de Miraflores, Av. Diagonal, Malecón de la Reserva, Malecón de la Reserva, Malecón Armendáriz, Bajada de Armendáriz y la Av. Paseo de la República – Vía Expresa.

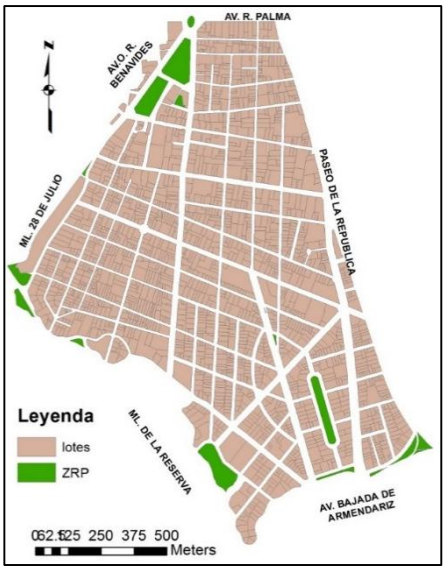


Imagen N° 16- Plano Propuesta del Subsector B1
Elaboración: Equipo consultor PUD

- **Sub-Sector B2**

Desarrollado dentro del polígono delimitado por la Av. Paseo de la República – Vía Expresa, Av. Ricardo Palma, Av. Arequipa y Av. Aramburú (límite con el distrito de San Isidro).

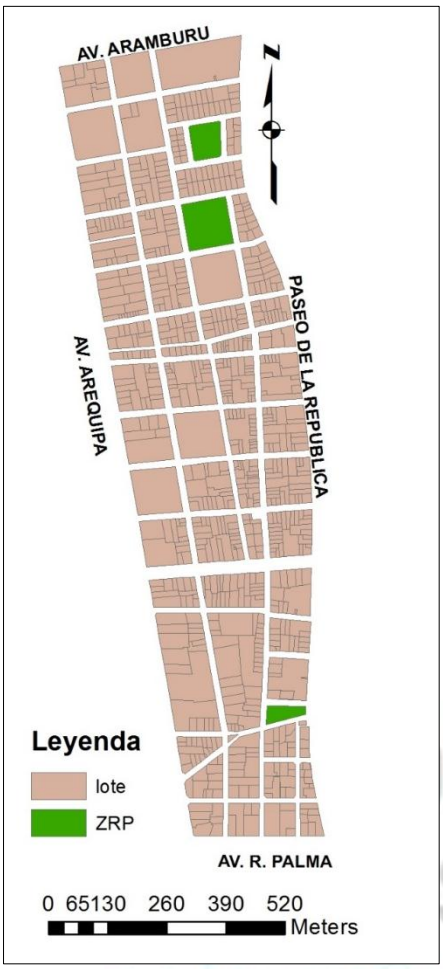


Imagen N° 17- Plano Propuesta del Subsector A2
Elaboración: Equipo consultor PUD

- **Sub-Sector B3**

Polígono triangular delimitado por la Av. Arequipa, Av. Angamos y Av. Santa Cruz.

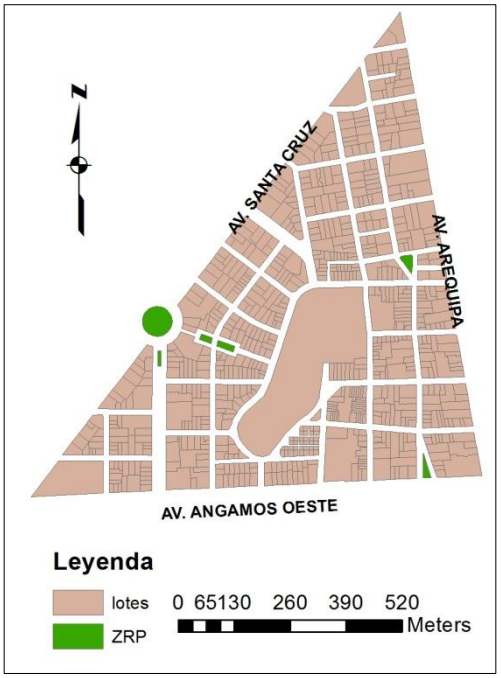


Imagen N° 18- Plano Propuesta del Subsector B3
Elaboración: Equipo consultor PUD

- **Sub-Sector B4**

Desarrollada dentro del polígono delimitado por la Av. Santa Cruz, Av. Angamos, Av. Arequipa, Av. Diagonal, Malecón Balta y Malecón Cisneros.

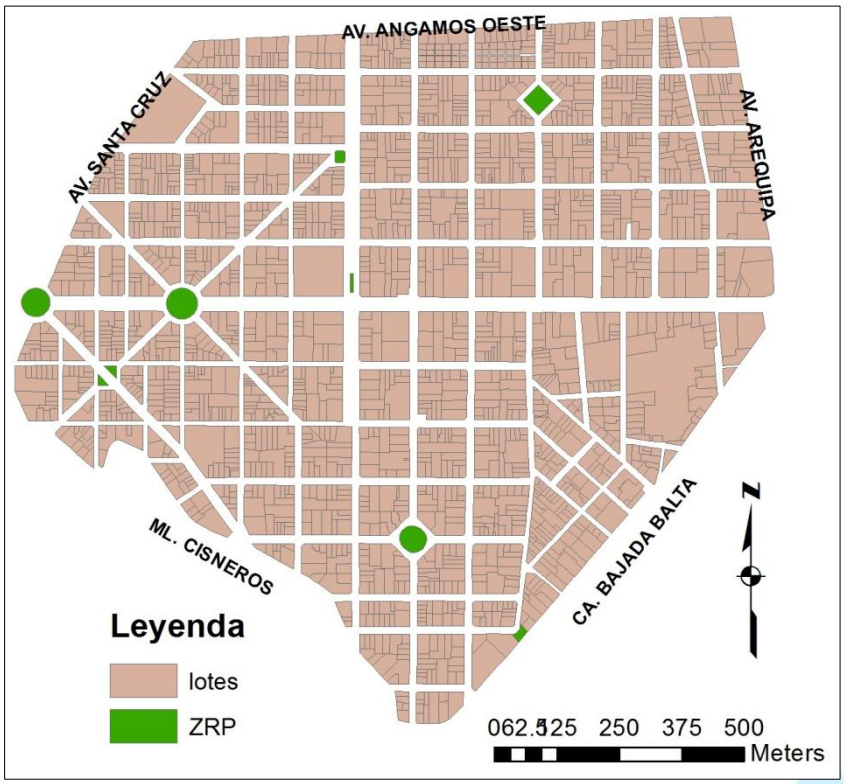


Imagen N° 19- Plano Propuesta del Subsector B4
Elaboración: Equipo consultor PUD

SECTOR C

Limita por el Norte con la Av. General Córdova y bajada al circuito de playas Costa Verde; limita por el Este con la Av. Santa Cruz; limita por el Sur y Oeste con el Malecón de la Marina - Av. Circuito de Playas - Costa Verde.

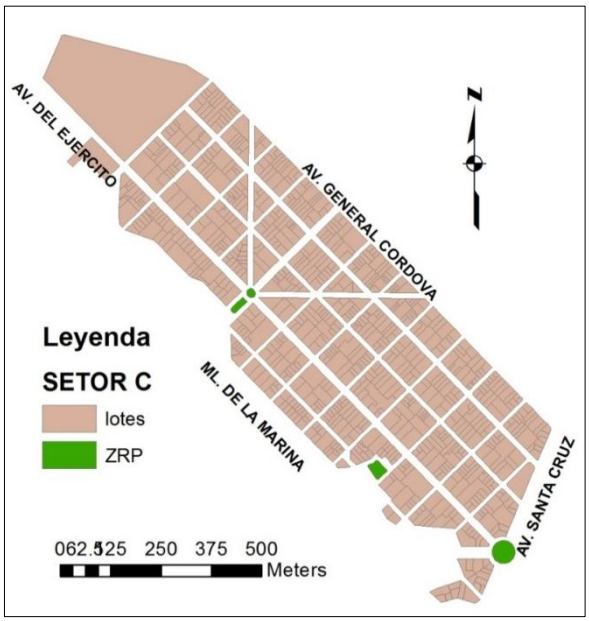


Imagen N° 20- Plano Propuesta del Sector C
Elaboración: Equipo consultor PUD

V.1.2.2 PATRONES DE OCUPACIÓN DEL SUELO

PROPUESTA 5

En el Plano de Patrones de Ocupación del Suelo, se propone los patrones de uso de suelo para cada subsector. (Ver Lamina U-06).

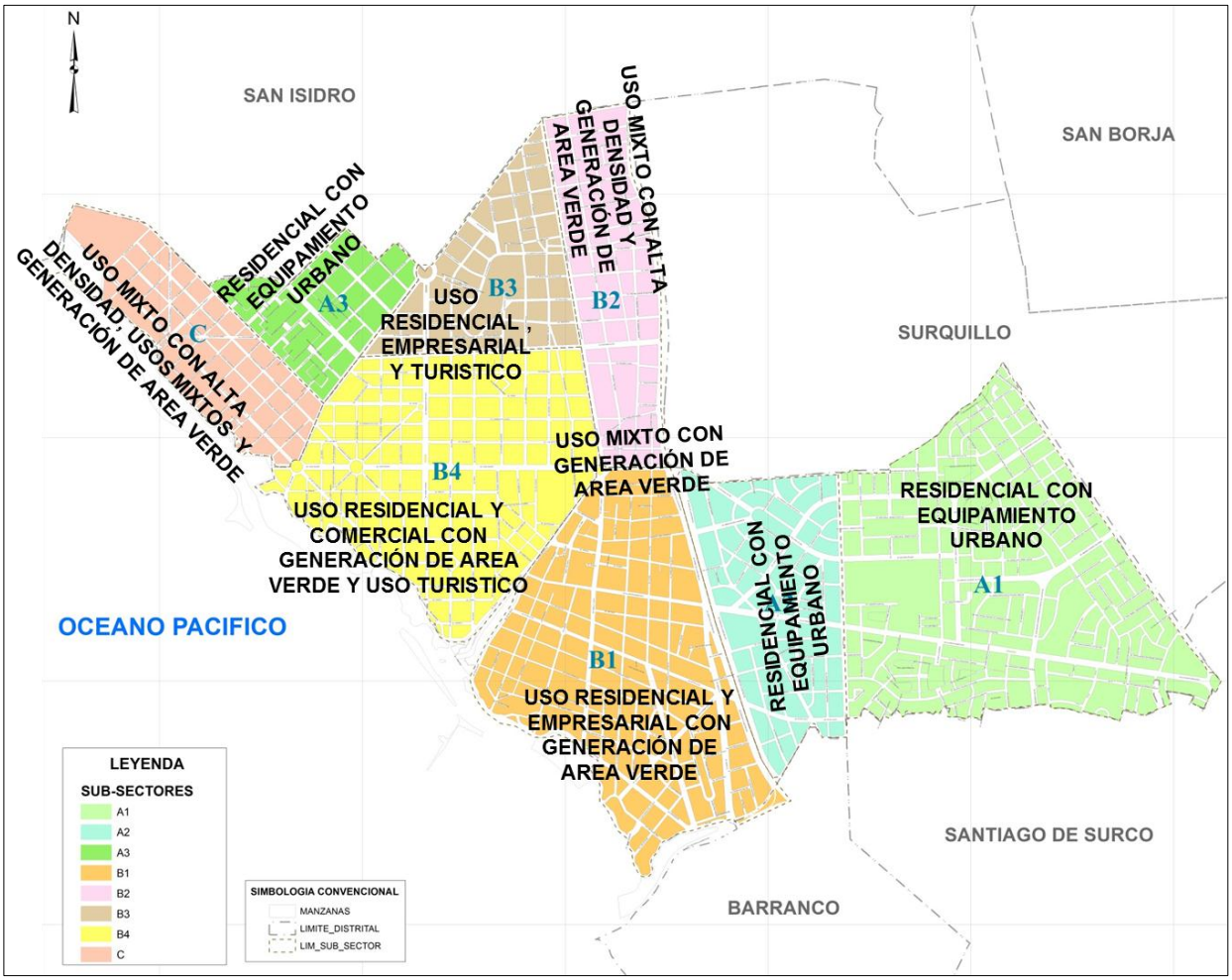


Imagen N° 21 - Plano de Patrones de Ocupación del Suelo
Elaboración: Equipo consultor PUD

A continuación se describen los Patrones de Ocupación del Suelo para el Sector A con sus subsectores A1, A2 y A3, el Sector B con sus subsectores B1, B2, B3 y B4 y el Sector C.

SECTOR A

SUBSECTOR A1, Residencial de Densidad Baja con equipamiento urbano compatible con la vivienda.

Sector con predominio de uso residencial de densidad baja y con áreas de recreación pública, equipamiento de educación, de salud y de otros usos, como usos complementarios del uso de vivienda.

Los ejes estructuradores del subsector, son el eje Av. Benavides, con el uso empresarial, en el eje Av. Roosevelt, se propone un uso dinámico de comercio de nivel zonal, priorizando actividades compatibles a las zonas de vivienda del entorno y en el Eje Av. Tomas Marsano, mantiene el uso de vivienda.

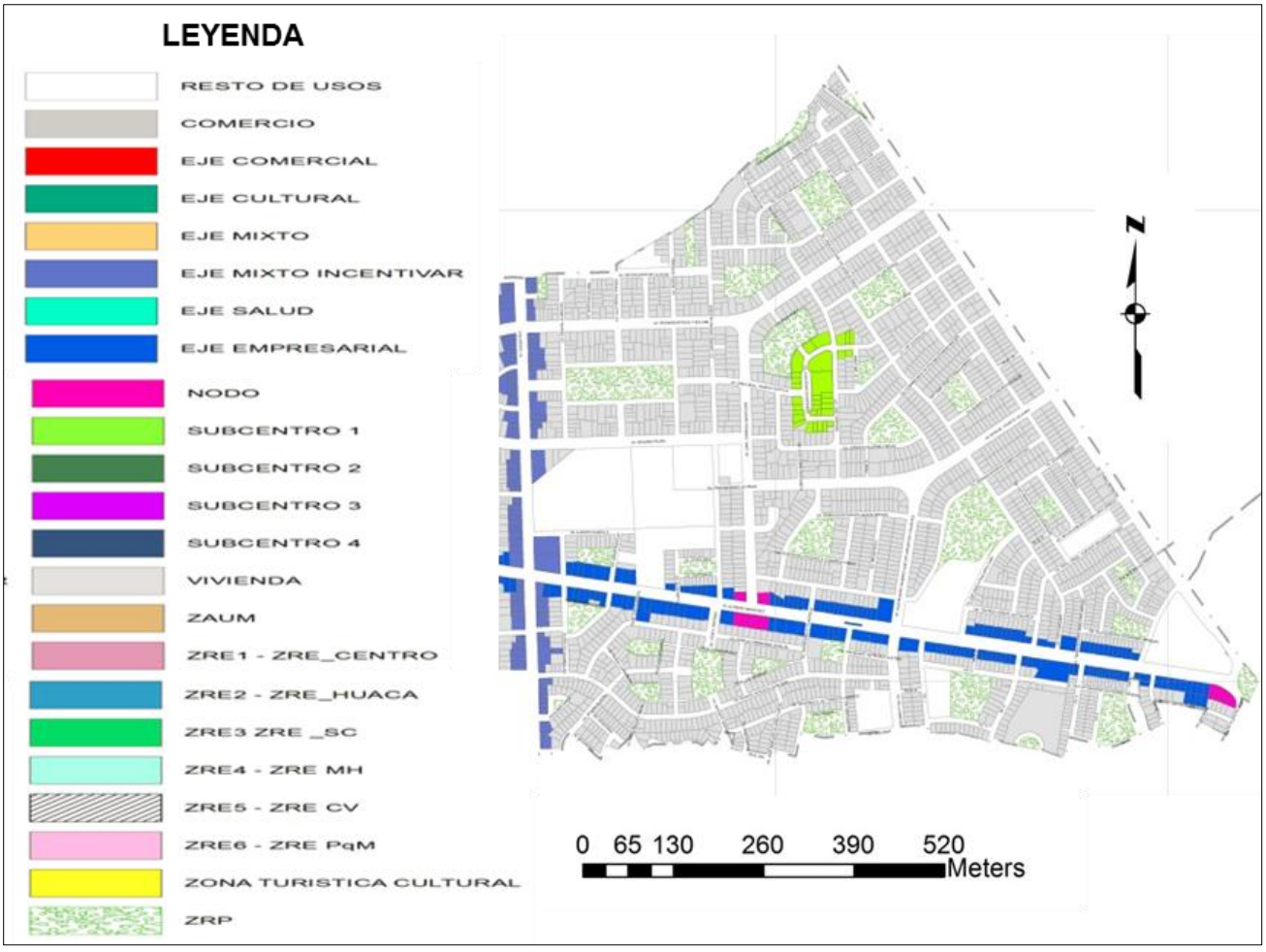


Imagen N° 22- Plano de Patrones de Ocupación del Suelo – Subsector A1
Elaboración: Equipo consultor PUD

SUBSECTOR A2, Residencial de Densidad Baja y Media, con equipamiento urbano, compatible con la vivienda.

Sector con predominio de uso residencial de densidad baja y media, con áreas de recreación pública, equipamiento de educación y de otros usos, como uso complementario para la vivienda.

Los ejes estructuradores del subsector, son el eje Av. Roosevelt, con uso dinámico de comercio de nivel zonal, priorizando actividades compatibles a las zonas de vivienda del entorno. El eje Av. Paseo de la Republica con uso residencial, a excepción de las intersecciones entre la Av. Benavides y Av. 28 de Julio, considerado como nodos comerciales dinamizadores.

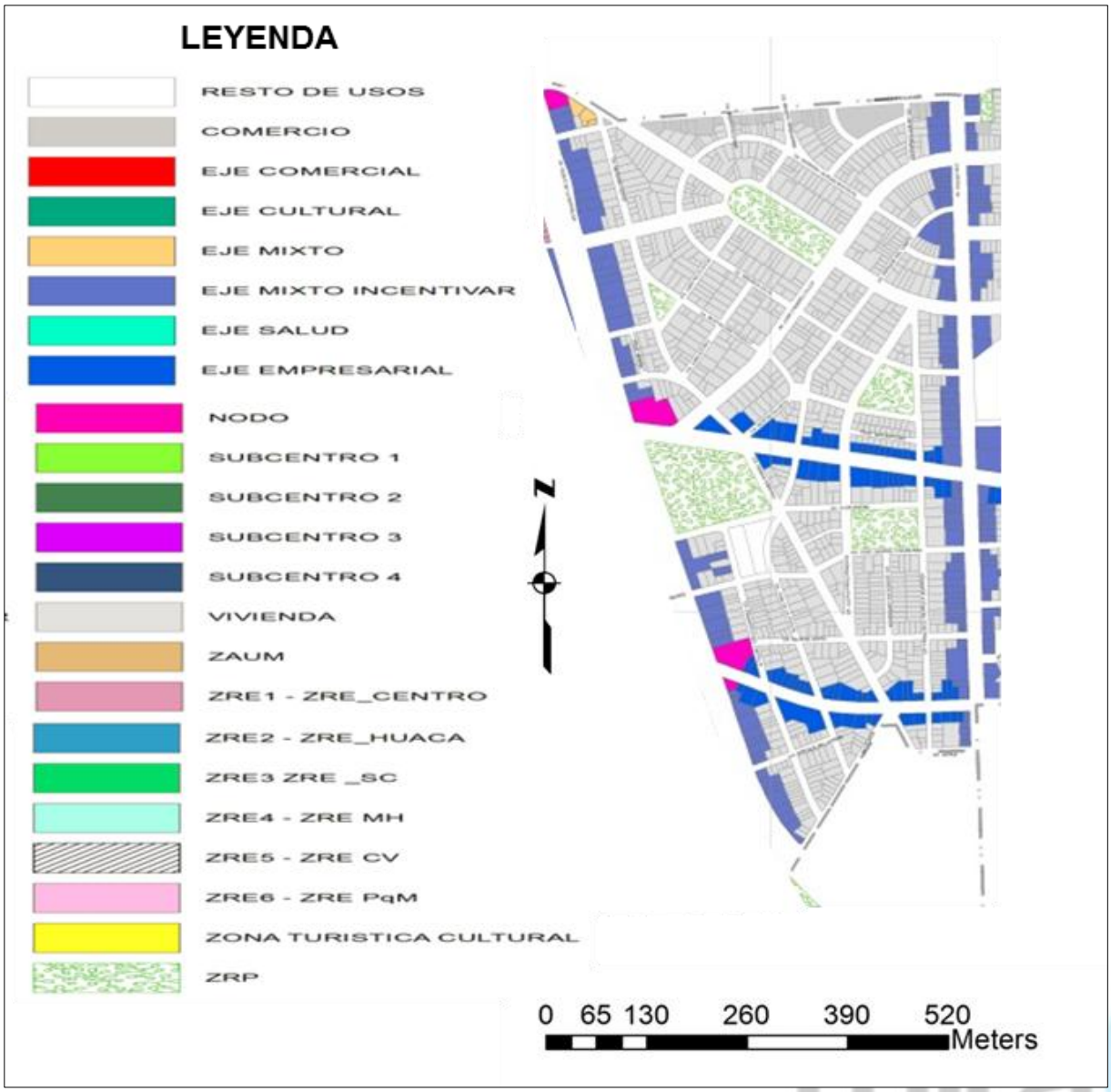


Imagen N° 23- Plano de Patrones de Ocupación del Suelo – Subsector A2
Elaboración: Equipo consultor PUD

SUBSECTOR A3, Residencial con equipamiento urbano.

Sector con predominio de uso residencial de densidad media y con áreas de recreación pública, como uso complementario para la vivienda.

En los predios de uso residencial con frente a la Av. Angamos en el tramo Av. Comandante Espinar – Ca. I. Merino se mantiene el uso mixto, es decir edificios de vivienda y edificios con comercio con altos niveles operacionales y estándares de calidad.

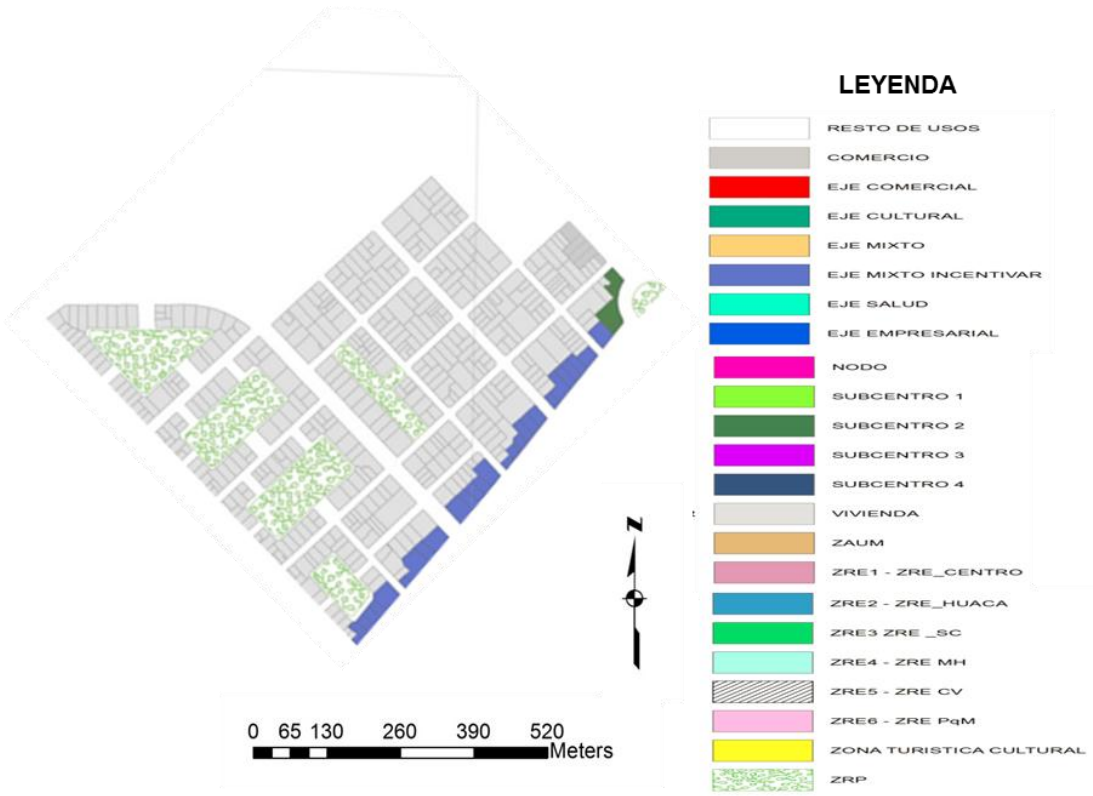


Imagen N° 24- Plano de Patrones de Ocupación del Suelo – Subsector A3
Elaboración: Equipo consultor PUD

SECTOR B

SUBSECTOR B1, Uso Residencial, Empresarial y Mixto, con generación de áreas verdes y espacios públicos.

Subsector con predominio de uso comercial de nivel metropolitano y zonal, seguido del uso de turismo con altos niveles operacionales y estándares de calidad.

Los ejes estructuradores del subsector, son el eje Av. Larco Mar con uso comercial, cultural y turístico, Av. Benavides con uso empresarial; zona de usos especial delimitada por la Av. Larco Mar, Av. R. Palma, Av. Paseo de la República y Av. Diez Canseco, priorizando el comercio metropolitano y empresarial en el eje Av. Ricardo Palma y el subcentro Larco Mar con uso recreacional y comercial e influencia comercial en todo el eje de la Av. Armendáriz.

En este subsector, se propone una Zona de Reglamentación Especial denominado Centro – ZRE CENTRO, debido que es la zona comercial más antigua del distrito de Miraflores, cuyas características urbanas, requieren una reglamentación especial con fin de mejorar el espacio urbano – ambiental de sus calles locales, dando prioridad al peatón y repotenciando las actividades urbanas.

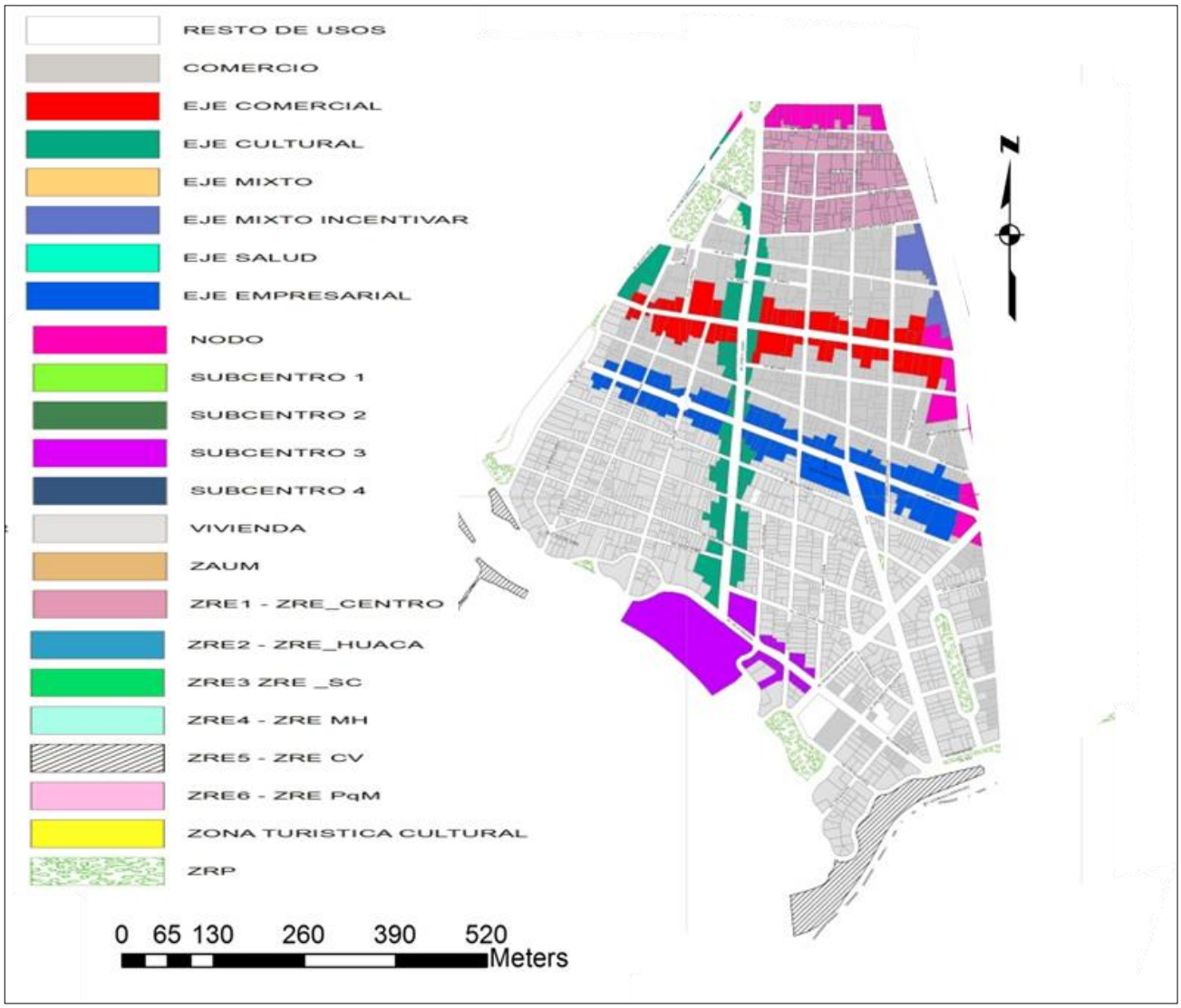


Imagen N° 25-Plano de Patrones de ocupación del Suelo Subsector B1
Elaboración: Equipo consultor PUD

SUBSECTOR B2, Uso Mixto con Alta densidad y generación de zonas de recreación pública.

Sector con predominio de uso de comercio zonal.

Los ejes estructuradores del subsector, son el eje Av. Arequipa de uso residencial - comerciales y cultural compatibles que permitan resaltar los inmuebles monumentales y de valor local; eje de la Av. Paseo de la República, con uso residencial, oficinas y edificios de estacionamiento; el eje Angamos se prioriza el uso de salud, Eje Orué, con uso residencial y el eje Aramburú, con uso de salud y comercio; zona de usos especial delimitada por la Av. Arequipa, Av. R. Palma, Av. Paseo de la República y Ca. José Granda, priorizando el comercio metropolitano en el eje Av. Ricardo Palma.

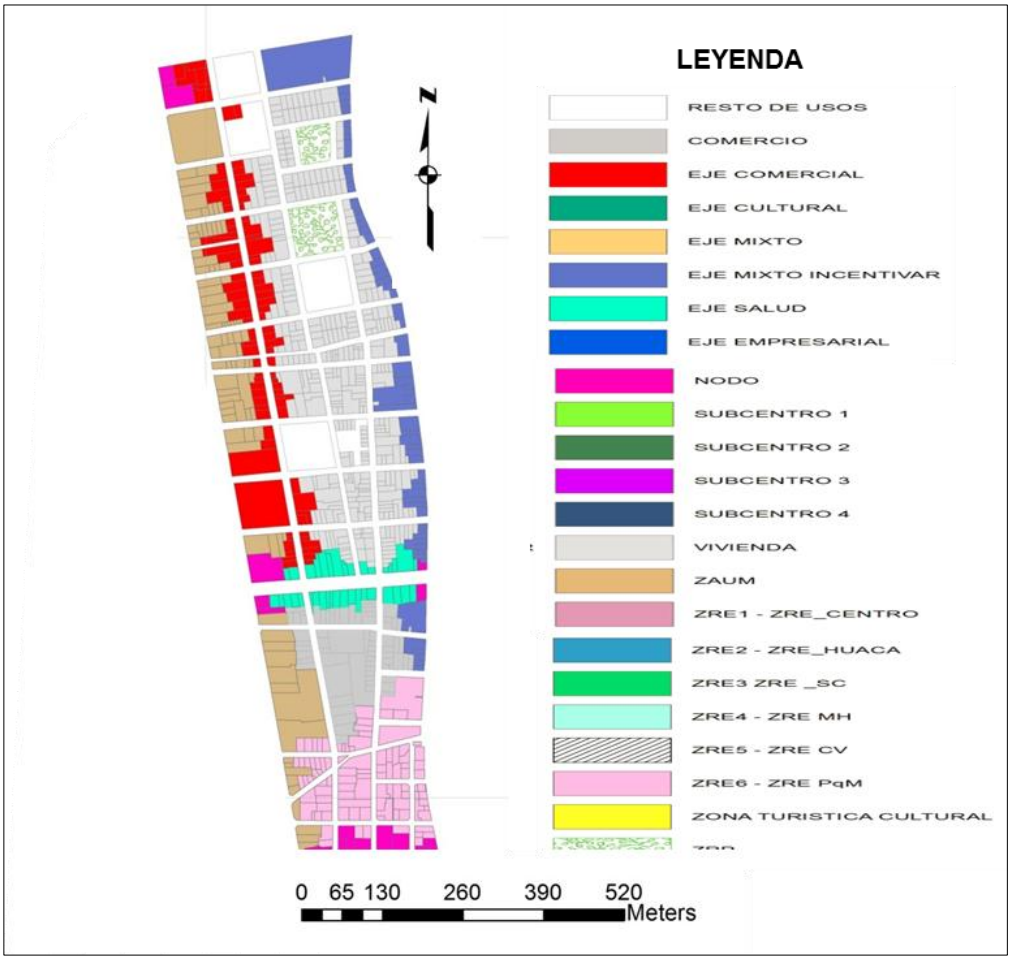


Imagen N° 26- Plano de Patrones de Ocupación del Suelo – Subsector B2
Elaboración: Equipo consultor PUD

SUBSECTOR B3, Uso Residencial, Empresarial, Turístico y generación de zonas de recreación pública.

Sector con predominio de uso residencial de densidad baja y media, uso turístico por la presencia de la Huaca Pucllana. El área de influencia a la Huaca Pucllana mantiene la densidad baja en la zona residencial.

Los ejes estructuradores del subsector, son el eje Av. Angamos se prioriza el uso de salud, en el eje Av. Arequipa de uso residencial - comerciales y cultural compatibles que permitan resaltar los inmuebles monumentales, el eje Av. Espinar con uso comercial incentivando mayores alturas con usos mixto de vivienda, Eje Santa Cruz con uso comercial gastronómico.

En este subsector se ubica una Zona de Reglamentación Especial Zona Arqueológica Huaca Pucllana – ZRE Z. Arqueológica, cuyo entorno inmediato debe mantenerse las alturas menores a la altura de la Huaca y un ordenamiento y control de las actividades urbanas, que permitan que las vías locales se encuentren libres de autos estacionados.

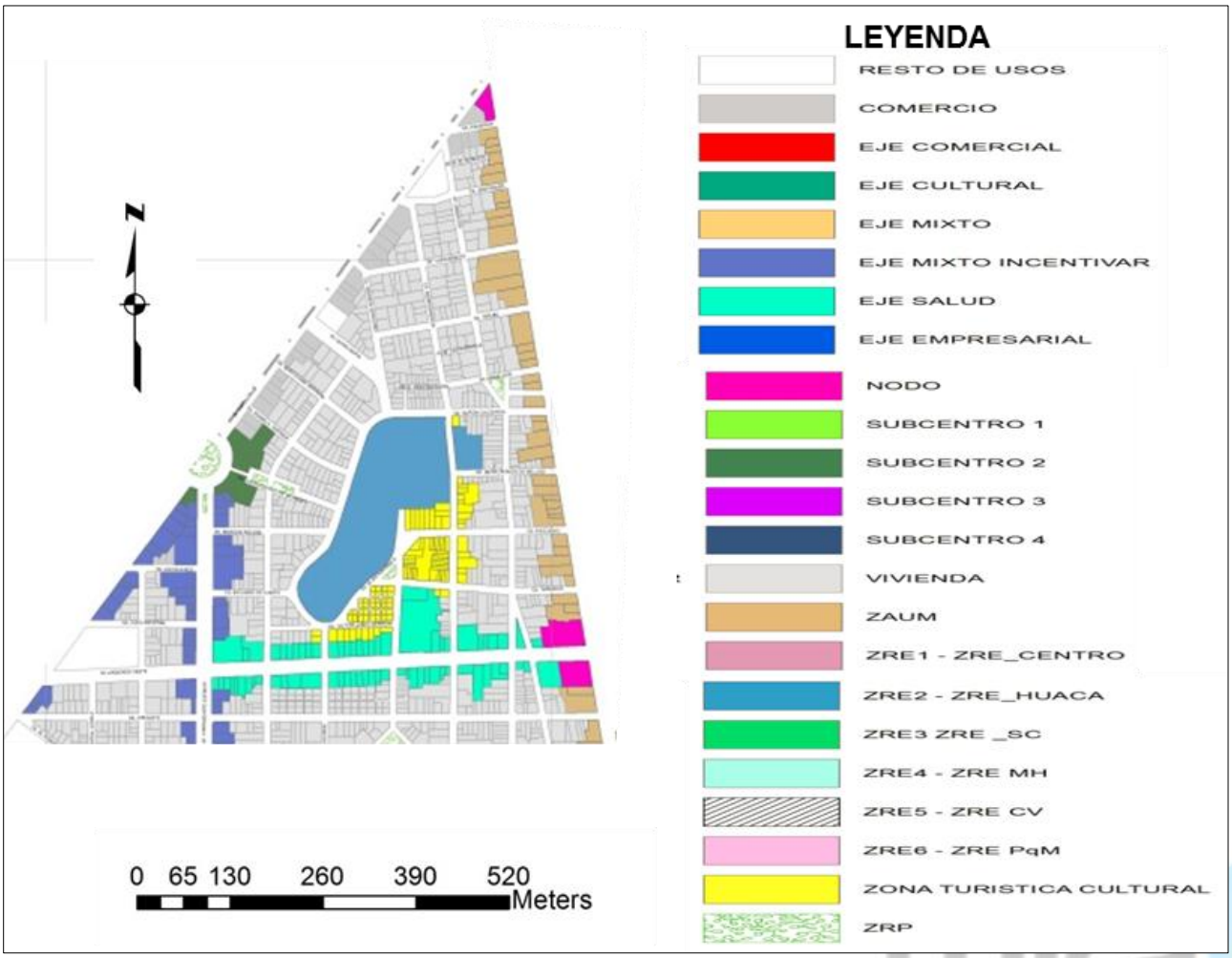


Imagen N° 27- Plano de Patrones de Ocupación del Suelo– Subsector B3
Elaboración: Equipo consultor PUD

SUBSECTOR B4, Uso Residencial, Comercial y Turístico, con generación de zonas de recreación pública.

Sector con predominio de uso residencial, uso comercial y uso turístico.

Los ejes estructuradores del subsector, son el eje Av. Angamos se prioriza el uso de salud, en el eje Av. Arequipa de uso residencial con usos comerciales compatibles que permitan resaltar los inmuebles monumentales, el eje Av. Espinar con uso comercial incentivando mayores alturas con usos mixto de vivienda, Eje Santa Cruz con uso comercial gastronómico, Eje Pardo con uso comercial y uso mixto con vivienda y Eje Balta, uso turístico. Subcentros comerciales entre la intersección de la Av. Pardo – Av. R. Palma y Av. Arequipa y entre la intersección de la Av. Arequipa y Av. Angamos.

En este sector se identifica una Zona de Reglamentación Especial de la Zona Monumental de Miraflores, para el cual se requiere desarrollar el reglamento respectivo.

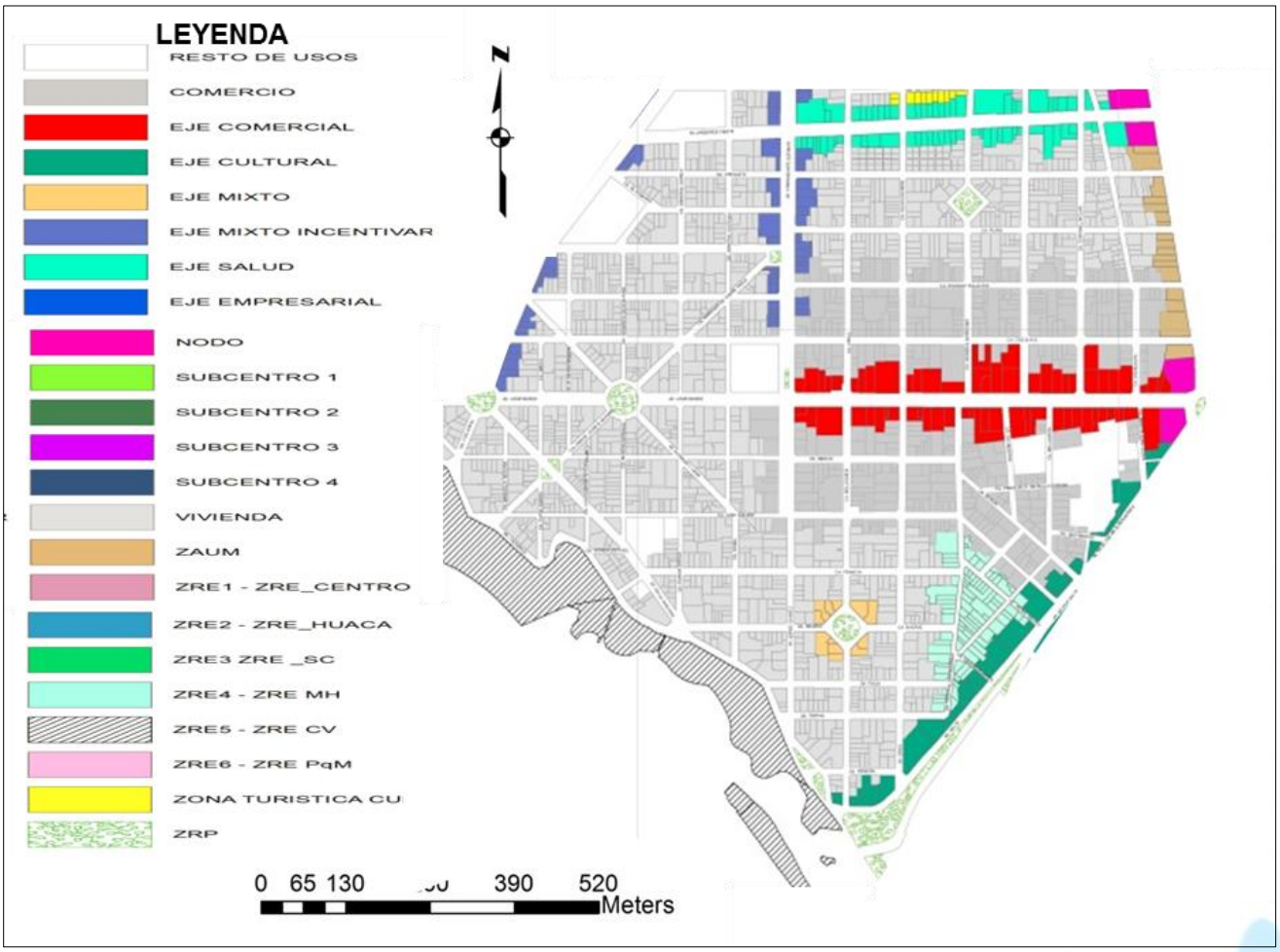


Imagen N° 28- Plano de Patrones de Ocupación del Suelo – Subsector B4
Elaboración: Equipo consultor PUD

SECTOR C, Uso Mixto (Residencial–Comercial- Turístico) y generación de zonas de recreación pública.

Los ejes estructuradores del subsector, son el eje Av. Santa Cruz y Av. Del Ejército; sector con uso predominante gastronómico.

Sector con predominio de uso comercial y uso turístico. En la mayor área de este sector, se propone una Zona de Reglamentación Especial denominado Zona de Reglamentación Especial ZRE- Santa Cruz, en la cual, se incentiva el uso mixto con acumulación de lotes, para el desarrollo de vivienda multifamiliar y en los primeros pisos el desarrollo uso de oficinas, comercial y turístico. Retranque de edificaciones con alturas mayores al ancho de la vía. Generación de espacio públicos, áreas verdes y equipamiento urbano y equipamiento urbano (salud y educación) a cambio de mayores alturas a las alturas normativas.

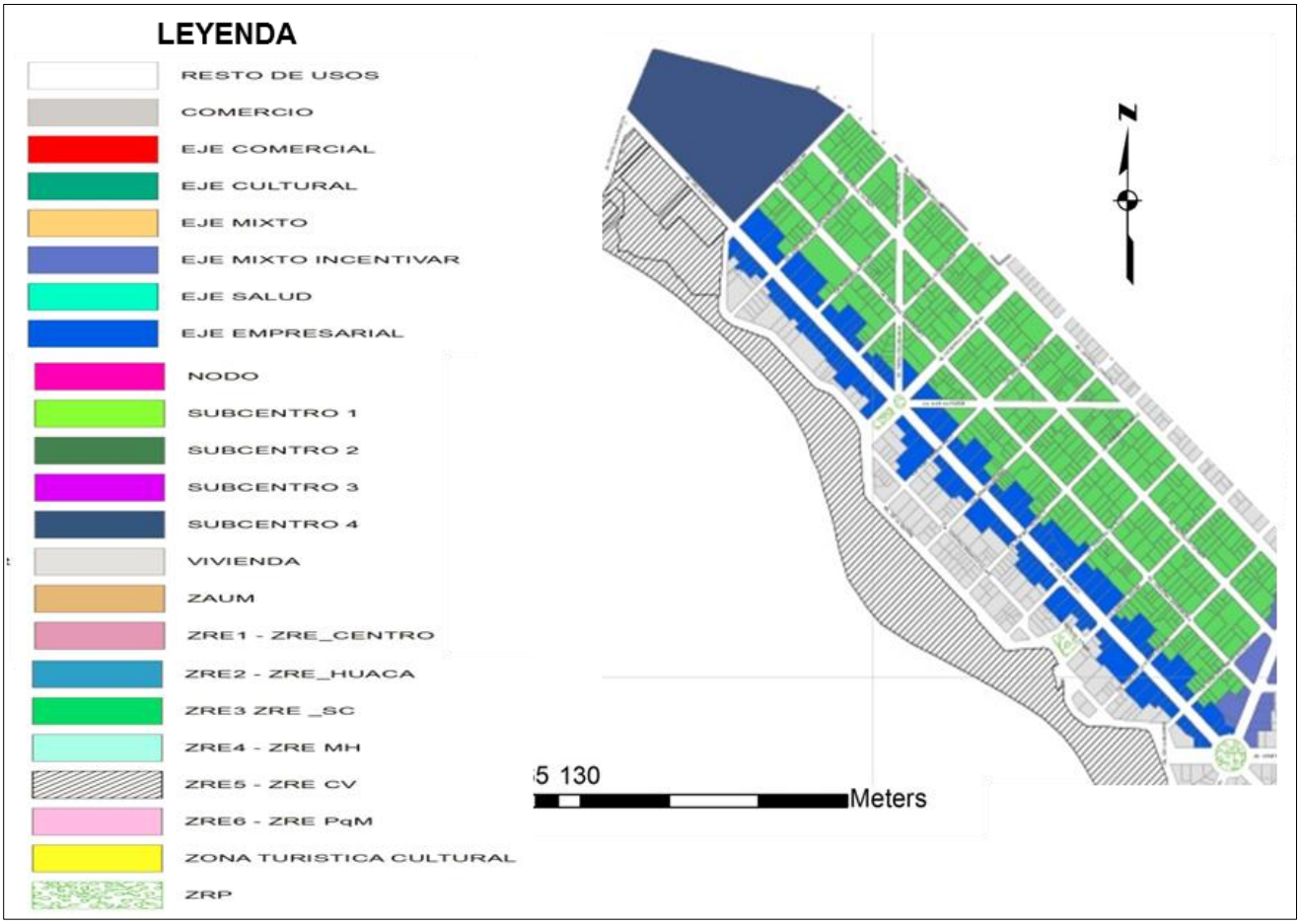


Imagen N° 29- Plano de Patrones de ocupación del suelo – Sector C
Elaboración: Equipo consultor PUD

V.1.3 ZONIFICACIÓN URBANA Y CRITERIOS NORMATIVOS: DENSIDAD Y PERFILES URBANOS

V.1.3.1 ZONIFICACIÓN URBANA

CONSIDERACIONES GENERALES

- Se propone una zonificación que permita localizar de modo armónico, equilibrado y compatible, actividades predominantes con fines de vivienda y sus actividades complementarias como recreación y equipamiento urbano, así como, las actividades de comercio, turismo, protección y desarrollo ambiental y cultural.
- La zonificación regula el uso del suelo urbano, respecto al ejercicio del derecho de propiedad predial público o privado en el distrito de Miraflores.
- Toda intervención urbanística y edificatoria debe promover el desarrollo integral de sus actores y/o beneficiarios en particular y de la población del distrito en general, primando el interés común sobre el interés individual.
- Promover el control de la densificación residencial en el distrito, a través del uso mixto, donde predomine el uso de vivienda, principalmente en los predios con frente a los ejes dinamizadores.
- Mantener e incrementar zonas con características específicas, con el fin que a través de una norma especial, permita la repotenciación de sus actividades urbanas, un mejoramiento urbano-ambiental y la priorización del peatón, en el espacio público.

PROPUESTA 6 (ver Lamina U-07).

Para el desarrollo de la Zonificación Urbana se propone lo siguiente:

1. **En el Plano de Zonificación de los Usos del Suelo**

a. La zonificación Residencial de Densidad Baja, de Densidad Media, de Densidad Alta y de Densidad Muy Alta;
b. La zonificación Comercial Vecinal, Zonal y Metropolitana, a excepción de las zonas convertidas en ZRE-Centro y ZRE-Marsano.
c. La zonificación de equipamiento urbano de Salud, Educación y las Zonas de Recreación Pública, así como, la zonificación de Otros Usos.
d. Las Zona de Reglamentación Especial – ZRE Zona Monumental Histórica, Zona Arqueológicas y Zona del Plan Maestro Costa Verde.
e. En el Plano de Zonificación de los Usos del Suelo, se efectúan modificaciones al incorporar tres zonas de reglamentación especial:
   - ZRE-Centro, Zona de Reglamentación Especial Centro – ZRE_CENTRO, delimitada por la Av. Ricardo Palma, Av. Larco, Calle Diez Canseco y Av. Paseo de la República
   - ZRE-Marsano, Zona de Reglamentación Especial Marsano – ZRE_MARSANO, delimitada por los frentes del Parque Miranda, la calle Gonzales Prada, Av. Arequipa, Av. Ricardo Palma y Av. Paseo de la República,
   - ZRE- Santa Cruz, delimitada por la Av. Gral. Córdova, Av. Santa Cruz, Av. Gral. Mendiburo (ambos frentes) y calle Jorge Polar.

Como parte complementaria al Plano de Zonificación, además del cuadro resumen de Zonificación residencial y comercial vigente, se propone un cuadro resumen de zonificación residencial y comercial, con el fin de definir un uso mixto en zonas comerciales, cuyos predios se encuentran ubicados con frente a las vías del sistema vial metropolitano; incentivando el uso mixto con acumulación de lotes, para el desarrollo de vivienda multifamiliar y en los primeros pisos el desarrollo de oficinas y comercio con retranque en las edificaciones e incremento de alturas a cambio de la generación de espacios públicos, áreas verdes y equipamiento urbano (salud y educación).

Reglamento de Zonificación de los Usos del Suelo

Reglamento donde se determinan los Parámetros Urbanísticos y Edificatorios, permitiendo definir los parámetros adecuados para cumplir con los objetivos del Plan de Desarrollo Urbano.

En este Reglamento de Parámetros Urbanísticos y Edificatorios - RPU, debe considerarse parámetros específicos, en base al principio general de zonificación, a las características, tendencias, necesidades sociales, físicas, económicas y ambientales de la realidad de cada subsector propuesto en el distrito.

En base a los aciertos y problemas que se han generado, debe de revisarse y si fuera el caso proponer un nuevo Reglamento de Zonificación de los Usos del Suelo, incorporando lo siguiente:

CUADRO RESUMEN DE ZONIFICACION

ANEXO Nº 02
CUADRO Nº 01: RESUMEN DE ZONIFICACIÓN RESIDENCIAL
DISTRITO DE MIRAFLORES

ZONA	USOS	LOTE MINIMO NORMATIVO (m2)	FRENTE MINIMO NORMATIVO (ml)	ALTURA DE EDIFICACION MÁXIMA (1) (pisos)	AREA LIBRE MINIMA	ESTACIONAMIENTO MINIMO	DENSIDAD NETA MAXIMA Hab./Ha.
Residencial de Densidad Baja - RDB	Unifamiliar	200	10	3	35%	1 cada vivienda	250
	Multifamiliar	600	10	4 (3)	45%	1 cada vivienda	500 (660)
	Cojunto Residencial	1400	10	5 (3)	60%	1 cada vivienda	660 (900)
Residencial de Densidad Media - RDM	Unifamiliar	200	10	5	35%	1 cada vivienda	400
	Multifamiliar	800	20	7 (2) (3)	50%	1 cada vivienda	1,000 (1,150)
	Conjunto Residencial	2500	30	7 (2) (3)	60%	1 cada vivienda	1,000 (1,300)
Residencial de Densidad Alta - RDA	Multifamiliar	600	10	10	40%	1 cada vivienda	900
	Multifamiliar	1600	15	12	50%	1 cada vivienda	1,300
Residencial de Densidad Muy Alta - RDMA	Multifamiliar	1200	18	17	50%	1 cada vivienda	1600

(1) Las alturas específicas de edificación que corresponden dentro del rango establecido, estarán definidas en el Plano de Alturas de Edificación.
(2) Edificios ubicados en ejes mixtos, ver especificaciones normativas.
(3) Se incrementa altura y densidad y se reduce área libre, si se genera área pública en el lote, ubicado en esquina, ver especificaciones normativas.
(Ver Especificaciones Normativas)

Complementario al Plano de Zonificación se propone los cuadros de Resumen de Zonificación

Modificaciones de los parámetros y la inclusión del parámetro de Densidad Neta Máxima de desarrolla en el Ítem V.1.5.2 CRITERIOS NORMATIVOS.

ANEXO Nº 02

CUADRO Nº 02: RESUMEN DE ZONIFICACIÓN COMERCIAL

DISTRITO DE MIRAFLORES
AREA DE TRATAMIENTO NORMATIVO III

ZONA		ALTURA EDIFICACIÓN (1)	USO RESIDENCIAL COMPATIBLE	TAMAÑO DE LOTE	AREA LIBRE	ESTACIONAMIENTO MINIMO (2)
CM	Comercio Metropolitano	7 pisos (3) 1.5 (a+r) (4)	RDA	Existente o Según Proyecto	minimo 20% uso comercial Los pisos destinados a vivienda dejarán el área libre que se requiere según el uso residencial compatible	1 cada 50 m2
CZ	Comercio Zonal	7 pisos (3) según entorno (4)	RDM	450 m2		1 cada 50 m2
CV	Comercio Vecinal	3 a 5 pisos según entorno (5)	RDM	300 m2		1 cada 50 m2

(1) Las alturas específicas de edificación que corresponden dentro del rango establecido, estarán definidas en el Plano de Alturas de Edificación

(2) Las Municipalidades Distritales podrán proponer requerimientos de estacionamiento mayores al señalado en el presente Cuadro.

(3) Frente a vías locales, se incrementa altura y densidad, si se genera área pública en el frente del lote o en esquina, ver especificaciones normativas.

(4) Unicamente frente a vías pertenecientes al Sistema Vial Metropolitano

(5) Frente a vías locales con sección vial igual o mayor a 20 m.

(Ver Especificaciones Normativas)

UBICACIÓN DE EDUCACION Y SALUD

- Incorporar parámetros de ubicación para equipamientos de Educación y Salud, lo propuesto en el ítem V.1.5 Equipamiento Urbano y criterios para su localización.

GENERACIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS Y AREAS VERDE

- Se propone la generación de espacio públicos, áreas verdes y equipamiento urbano, en proyectos a desarrollarse en un área mínima de 800 m2 y con frente de lote mínimo de 20 ml. para lo cual se incentiva la acumulación de lotes, debiendo entregar área pública en un porcentaje de 15% del área total de lote acumulado.

- En zonificación residencial, el uso a desarrollar sería de uso de vivienda multifamiliar y/o conjunto residencial y en zonificación comercial el uso a desarrollar sería 50% uso residencial y uso comercial.

VIVIENDAS MULTIFAMILIARES EN USO DE COMERCIO

- En todas la zonificaciones comerciales se permitirá el desarrollo de viviendas multifamiliares y Conjuntos Residenciales.

ZONAS DE REGLAMENTACIÓN ESPECIAL

Las Zonas de Reglamentación Especial – ZRE, deberán desarrollar sus propios Parámetros Urbanísticos y Edificatorios los que deben ser aprobados según las normas vigentes.

- Zona de Reglamentación Especial Centro – ZRE-Centro
  - Delimitada por la Av. Ricardo Palma, Av. Larco, Calle Diez Canseco y Av. Paseo de la República.
  - Mantener el uso comercial de nivel metropolitano a nivel turístico.
  - Incentivar la ubicación de edificios de estacionamiento en los predios con frente a la avenida Paseo de la República.
  - Generar espacios públicos, priorizando zonas peatonales.
  - Ubicación de edificios de estacionamientos en predios frente a la Av. Paseo de la República.
  - Uso de retranque en edificaciones con alturas mayores al ancho de la vía.
  - Acumulación de lotes, permitiendo un aprovechamiento de la altura normativa.
  - Aplicación de la creación de Zonas de Recreación Pública.
  - Desarrollo de actividades urbanas con altos niveles operacionales y estándares de calidad.
- Zona de Reglamentación Especial denominada ZRE – Marsano
  - Delimitada por los frentes del Parque Miranda, la calle Gonzales Prada, Av. Arequipa, Av. Ricardo Palma y Av. Paseo de la República.
  - Mantener el uso comercial de nivel sectorial en la ZRE, con excepción de los inmuebles con frente a la Av. Ricardo Palma que debe mantenerse con el uso comercial de nivel metropolitano.
  - Predominar las actividades urbanas de nivel turístico.
  - Potenciar la conexión del mercado de Miraflores con usos complementarios asociados con el Parque Miranda.
  - Generar espacios públicos, priorizando zonas peatonales.
  - Reordenar los usos de las actividades urbanas y alturas en la ZRE.
  - Incentivar la ubicación de edificios de estacionamiento en los predios con frente a la avenida Paseo de la República.
  - Uso de retranque en edificaciones con alturas mayores al ancho de la vía.
  - Acumulación de lotes, permitiendo un aprovechamiento mayor altura.
  - Aplicación de la creación de Zonas de Recreación Pública.
  - Desarrollo de actividades urbanas con altos niveles operacionales y estándares de calidad.

- Zona de Reglamentación Especial – Santa Cruz – ZRE-SC.

    - Delimitada por la Av. Gral. Córdova, Av. Santa Cruz, Av. Gral. Mendiburo (ambos frentes) y calle Jorge Polar.
    - El desarrollo de uso mixto con comercio, oficinas y vivienda multifamiliar
    - Dinamizar la ZRE-SC como unos ejes de alto nivel con usos de diseño de modas y usos gastronómicos.
    - El ZRE-SC debe integrarse a través de una costura urbana al ZRECECC desarrollando usos de ocio y de turismo.
    - Acumulación de lotes, lotes para llegar al lote mínimo de 800 m2, para el desarrollo de viviendas multifamiliares, permitiendo el crecimiento de altura, sobre la altura normativa, en respuesta a la creación de área de recreación pública.
    - Generar espacios públicos y áreas verdes, proponiendo con mayor uso peatonal en el eje La Mar y en el eje del Ejército.
    - Uso de retranque en edificaciones con alturas mayores al ancho de la vía.
    - Priorizar el acceso al ZRE-SC a través del eje La Mar-Parque Mora- Angamos.
    - Incluir proyectos de vivienda nueva en la Línea de Base del subcomponente vivienda del NAMA, referida a la propuesta: "CONSTRUCCION SOSTENIBLE CON VISION DE CIUDAD", cuyo objetivo es implementar una serie de acciones para optimizar el uso del agua y la energía, promover la gestión eficiente de los residuos sólidos, fomentar la movilidad urbana estructurada así como la calidad ambiental, en zonas urbanas delimitadas (nuevas y existentes) a través de la construcción y operación de edificaciones y ciudades sostenibles con objeto de reducir emisiones asociadas de gases de efecto invernadero.

2. En el Índice de Usos para la ubicación de Actividades Urbanas

Este Índice se desarrollará a nivel de los Sectores A, B y C, permitiendo para cada subsector se determine las actividades urbanas compatibles según la tendencia y usos predominantes, mencionados en los patrones de ocupación del suelo.

Además se debe considerar dentro del Índice, en forma específica a los Ejes Av. Arequipa, Av. Larco, Av. Santa Cruz, Av. Comandante Espinar, Av. Roosevelt y Av. Paseo de la República.

<u>Sector A</u>

En el Sector A se mantendrá el Índice de Usos para la ubicación de Actividades Urbanas, iguales al aprobado mediante la Ordenanza N° 1012-MML y los usos incorporados a través de la Ordenanza N° 1924-MML., aplicación obligatoria de retranques.

Se propone una columna referida a Av. Roosevelt, permitiendo:

- Av. Roosevelt, usos mixtos con usos comerciales zonales y usos de Oficinas Administrativas, en los cuatro primeros pisos, resto de los pisos uso de vivienda, desarrollados en edificios sostenible y armónico, vista por sus cuatro frentes, lo que permite ambientes con mejor iluminación y ventilación natural, buscando reducir significativamente los costos de energía y las emisiones de carbono.

Sector B

En el Sector A se mantendrá el Índice de Usos para la ubicación de Actividades Urbanas, iguales al aprobado mediante la Ordenanza N° 1012-MML y los usos incorporados a través de la Ordenanza N° 1924-MML. Aplicación obligatoria de retranques.

Además se debe considerar dentro del Índice, en forma específica a los Ejes Av. Arequipa, Av. Larco, Av. Santa Cruz, Av. Comandante Espinar y Av. Paseo de la República, señalando lo siguiente:

- Av. Arequipa, se mantiene el uso residencial. En edificaciones declaradas como monumento histórico o como valor local, se incentiva el uso comercial en el 100% del inmueble, para los usos culturales y turísticos, manteniendo el estacionamiento existente. Se elimina el uso de playas de estacionamiento. Se mantiene la altura de 12 pisos.

- Av. Larco, en el primer nivel incentivo de usos de actividades como cafés, galerías de arte, museos sin exigencia del cumplimiento del parámetro de estacionamiento. Se permite la ubicación de Hoteles de 4 y 5 estrellas con el parámetro de estacionamiento para habitaciones del 10%. En todos los casos se exige el cumplimiento de niveles operacionales y estándares de calidad.

- Av. Santa Cruz, acumulación de lotes para usos mixtos con usos comerciales en los primeros pisos, resto de los pisos uso de vivienda, desarrollados en edificios sostenible y armónico, vista por sus cuatro frentes, lo que permite ambientes con mejor iluminación y ventilación natural, buscando reducir significativamente los costos de energía y las emisiones de carbono, incremento de altura dejando el 15% de área de terreno como espacio público, aplicación obligatoria de retranques.

- Av. Comandante Espinar, acumulación de lotes para usos mixtos con usos comerciales zonales y usos de Oficinas Administrativas, en los cuatro primeros pisos, resto de los pisos uso de vivienda, desarrollados en edificios sostenible y armónico, vista por sus cuatro frentes, lo que permite ambientes con mejor iluminación y ventilación natural, buscando reducir significativamente los costos de energía y las emisiones de carbono, incremento de altura dejando el 15% de área de terreno como espacio público, aplicación obligatoria de retranques.

- Av. Paseo de la República, en primer piso usos mixtos con usos comerciales como gimnasios o minimarket, resto de los pisos uso de estacionamiento, con vista por sus cuatro frentes.

En la zona residencial del Subsector B2, acumulación de lotes para el desarrollo de edificios de uso mixto, primero pisos comercio y oficinas y el resto de pisos uso de vivienda, incremento de altura dejando el 15% de área de terreno como espacio público, aplicación obligatoria de retranques.

En la zona del entorno de la Huaca Pucllana, se permitirá el desarrollo de hoteles boutique en inmuebles calificados como valor local y los predios cercanos al ingreso de la Huaca, se permitirá el uso de comercio de nivel turístico.

Sector C

Mantener el Índice de Usos para la ubicación de Actividades Urbanas aprobada mediante la Ordenanza N° 1012-MML y los usos incorporados a través de la Ordenanza N° 1924-MML, priorizando lo siguiente:

- Av. Del Ejército, acumulación de lotes para usos mixtos con usos comerciales zonales y usos de Oficinas Administrativas, en los cuatro primeros pisos, resto de los pisos uso de vivienda, desarrollados en edificios sostenible y armónico, vista por sus cuatro frentes, lo que permite ambientes con mejor iluminación y ventilación natural, buscando reducir significativamente los costos de energía y las emisiones de carbono, incremento de altura dejando el 15% de área de terreno como espacio público, aplicación obligatoria de retranques.
- Priorizar los usos de ocio, gastronómicos y de turismo, con altos niveles operacionales y estándares de calidad y cerca de la Zona de Reglamentación Especial Centro Empresarial Cultural y de Convenciones – ZRECECC. En el Eje Av. La Mar y Eje Av. Mendiburo con usos gastronómicos con altos niveles operacionales y estándares de calidad.

V.1.3.2 CRITERIOS NORMATIVOS

PROPUESTA 7

1. Criterios Normativos Generales

- Diseñar, Edificar y Habilitar Espacios Urbanos para el desarrollo sostenible, con alta calidad de vida para el ciudadano, seguridad, ambientales, económicos y de confort. Con este principio se pretende fomenta nuevos valores inmobiliarios, primando el interés común sobre el interés individual.
- Propiciar la creación de espacios públicos accesibles y dotados de servicios de confort y naturaleza.
- Incentivar la acumulación de lotes, para el desarrollo de proyectos armónicos, mejorando el espacio urbano – ambiental, con alta calidad de vida para el ciudadano.
- Desarrollar definiciones de parámetros urbanísticos y edificatorios que faciliten la aplicación de los mismos.
- Los criterios normativos a utilizar tienen el fin de ordenar la densificación actual del distrito, para lo cual se requiere acumulación de lotes, creación de área de recreación pública.

2. Criterios Normativos para las Zonas de Reglamentación Especial

a. La Zona de Reglamentación Especial Centro – ZRE_CENTRO, tiene los lineamientos siguientes:

- Mantener el uso comercial de nivel metropolitano
- Generar espacios públicos para el uso del peatón.
- Ubicación de edificios de estacionamientos en predios frente a la Av. Paseo de la República.
- Uso de retranque en edificaciones con alturas mayores al ancho de la vía.
- Acumulación de lotes, permitiendo un aprovechamiento de la altura normativa

- Desarrollo de actividades urbanas con altos niveles operacionales y estándares de calidad.
- Mantener el uso de comercio metropolitano en la Av. R. Palma.

b. La Zona de Reglamentación Especial Marsano – ZRE_MARSANO, tiene los lineamientos siguientes:

- Mantener el uso comercial de nivel zonal.
- Revalorizar la zona, reordenando los usos y alturas en la zona.
- Generar mayores áreas de circulación peatonal, reduciendo el tránsito vehicular, dentro del ZRE.
- Facilitar el desarrollando de estrategias urbano ambientales.
- Generar áreas de recreación públicas.
- Potenciar la conexión peatonal con el Mercado de Miraflores en Surquillo.
- Mantener el uso de comercio metropolitano en la Av. R. Palma.

c. La Zona de Reglamentación Especial Santa Cruz – ZRE_SANTA CRUZ, delimitada por la Av. Gral. Córdova, Av. Santa Cruz, Av. Gral. Mendiburo (ambos frentes) y calle Jorge Polar, tiene los lineamientos siguientes:

- El desarrollo de uso mixto con comercio, oficinas, y vivienda multifamiliar
- El ZRE-SC debe integrarse a través de una costura urbana al ZRECECC desarrollando usos de ocio y de turismo.
- Acumulación de lotes, lotes para llegar al lote mínimo de 2,500 m2, para el desarrollo de viviendas multifamiliares, permitiendo el crecimiento de altura, sobre la altura normativa, en respuesta a la creación de área de recreación pública.
- Generar espacios públicos y áreas verdes, proponiendo con mayor uso peatonal en el eje La Mar y en el eje del Ejército.
- Dinamizar la ZRE-SC como unos ejes de alto nivel con usos de actividades relacionadas al diseño de modas y usos gastronómicos.
- Priorizar el acceso al ZRE-SC a través del eje La Mar-Parque Mora- Angamos.

3. Criterios Normativos para el desarrollo de usos mixtos.

Se propone un nuevo uso denominado uso mixto, específicamente para predios con frente a vías del sistema vial Metropolitano, donde predomina el uso residencial, permitiendo usos comerciales de nivel vecinal y uso de oficinas, en los primeros pisos, predominando en los pisos superiores el uso de vivienda multifamiliar, con el objetivo de que los proyectos se desarrollen sobre un área de terreno de 800 m2, generando áreas de recreación pública y en compensación se otorga el incremento de altura.

a. **DENSIDAD**

En base al diagnóstico efectuado, se recomienda proponer en la normativa vigente, las densidades promedio del cuadro Densidad por Subsectores según zonificación.

ANEXO Nº 02
CUADRO Nº 01: RESUMEN DE ZONIFICACIÓN RESIDENCIAL
DISTRITO DE MIRAFLORES

ZONA	USOS	LOTE MINIMO NORMATIVO (m2)	FRENTE MINIMO NORMATIVO (ml)	ALTURA DE EDIFICACION MÁXIMA (1) (pisos)	AREA LIBRE MINIMA	ESTACIONAMIENTO MINIMO	DENSIDAD NETA MAXIMA Hab./Ha.
Residencial de Densidad Baja - RDB	Unifamiliar	200	10	3	35%	1 cada vivienda	250
	Multifamiliar	600	10	4 (3)	45%	1 cada vivienda	500 (660)
	Cojunto Residencial	1400	10	5 (3)	60%	1 cada vivienda	660 (900)
Residencial de Densidad Media - RDM	Unifamiliar	200	10	5	35%	1 cada vivienda	400
	Multifamiliar	800	20	7 (2) (3)	50%	1 cada vivienda	1,000 (1,150)
	Conjunto Residencial	2500	30	7 (2) (3)	60%	1 cada vivienda	1,000 (1,300)
Residencial de Densidad Alta - RDA	Multifamiliar	600	10	10	40%	1 cada vivienda	900
	Multifamiliar	1600	15	12	50%	1 cada vivienda	1,300
Residencial de Densidad Muy Alta - RDMA	Multifamiliar	1200	18	17	50%	1 cada vivienda	1600

(1) Las alturas específicas de edificación que corresponden dentro del rango establecido, estarán definidas en el Plano de Alturas de Edificación.
(2) Edificios ubicados en ejes mixtos, ver especificaciones normativas.
(3) Se incrementa altura y densidad y se reduce área libre, si se genera área pública en el lote, ubicado en esquina, ver especificaciones normativas.
(Ver Especificaciones Normativas)

Imagen N° 33 - Propuesta Cuadro Resumen de Zonificación Residencial
Fuente: Ordenanza N° 920-MML

Propuesta

Se propone el siguiente cuadro resumen de Zonificación Residencial:

- Se ha modificado el lote mínimo normativo para el uso multifamiliar y frente mínimo, mantiene los parámetros para el resto de la zonificación Residencial de Densidad Baja – RDB, ubicado en los subsectores A1, A2 y B3, y se ha incluido el parámetro de Densidad Neta (Hab. /Ha.).
- Se mantiene los parámetros de la zonificación Residencial de Densidad Alta – RDA, ubicado a lo largo de la Av. Arequipa, y se ha incluido el parámetro de Densidad Neta (Hab. /Ha.).
- Se mantiene los parámetros de la zonificación Residencial de Densidad Muy Alta – RDMA, ubicado a lo largo de los malecones con frente al mar y se ha incluido el parámetro de Densidad Neta (Hab. /Ha.).
- Se ha modificado el lote mínimo normativo para el uso multifamiliar y frente mínimo, se mantiene los parámetros de la zonificación Residencial de Densidad Media – RDM, ubicado en el Sector B y se ha incluido el parámetro de Densidad Neta (Hab. /Ha.),

Propuesta

En la Zonificación Comercial, se mantiene los parámetros a excepción del Uso Residencial compatible, proponiendo para el Comercio Metropolitano el uso compatible de Residencial de Densidad Media, para el Comercio Zonal el uso compatible de Residencial de Densidad Media y Residencial de Densidad Alta y para el Comercio Metropolitano el uso compatible de Residencial de Densidad Alta.

ANEXO Nº 02

CUADRO Nº 02: RESUMEN DE ZONIFICACIÓN COMERCIAL

DISTRITO DE MIRAFLORES
AREA DE TRATAMIENTO NORMATIVO III

ZONA		ALTURA EDIFICACIÓN (1)	USO RESIDENCIAL COMPATIBLE	TAMAÑO DE LOTE	AREA LIBRE	ESTACIONAMIENTO MINIMO (2)
CM	Comercio Metropolitano	7 pisos (3) 1.5 (a+r) (4)	RDA	Existente o Según Proyecto	minimo 20% uso comercial Los pisos destinados a vivienda dejarán el área libre que se requiere según el uso residencial compatible	1 cada 50 m2
CZ	Comercio Zonal	7 pisos (3) según entorno (4)	RDM	450 m2		1 cada 50 m2
CV	Comercio Vecinal	3 a 5 pisos según entorno (5)	RDM	300 m2		1 cada 50 m2

(1) Las alturas específicas de edificación que corresponden dentro del rango establecido, estarán definidas en el Plano de Alturas de Edificación

(2) Las Municipalidades Distritales podrán proponer requerimientos de estacionamiento mayores al señalado en el presente Cuadro.

(3) Frente a vías locales, se incrementa altura y densidad, si se genera área pública en el frente del lote o en esquina, ver especificaciones normativas.

(4) Unicamente frente a vías pertenecientes al Sistema Vial Metropolitano

(5) Frente a vías locales con sección vial igual o mayor a 20 m.

(Ver Especificaciones Normativas)

Imagen N° 34- Propuesta Cuadro Resumen de Zonificación Comercial

Elaboración: Equipo consultor PUD

PERFILES URBANOS

PROPUESTA 8

Altura de Edificación

- Se propone mantener las alturas normativas vigente para el todo el distrito, incrementándola únicamente cuando el proyecto a desarrollar entrega una parte del predio para ser utilizado como área pública.

Retranques

- Se proponer la obligatoriedad de la aplicación de retranques de edificación de 3.00 ml, para edificaciones nuevas o remodeladas ubicadas frente a vías con secciones menores a 12.00 ml, manteniendo las alturas normativas.

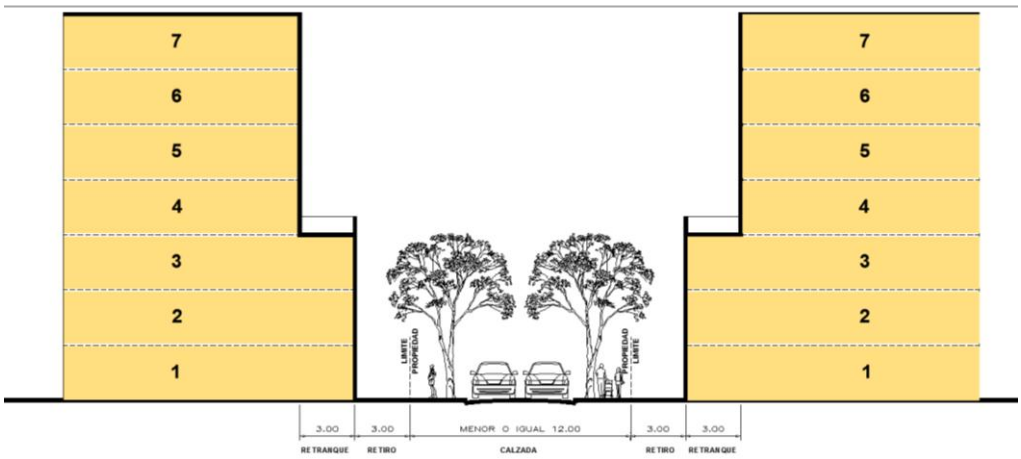


Imagen N° 35- Propuesta de retranques en edificaciones
Elaboración: Equipo consultor PUD

En la siguiente imagen, se aprecia la situación actual de la calle Berlín con viviendas unifamiliares y en el fondo edificaciones de 7 pisos. En la siguiente imagen con la aplicación de retranques, ampliando el espacio público.

ANTES

DESPUES

Imagen N° 36- Aplicación de retranques en edificaciones en Calle Berlín
Elaboración: Equipo consultor PUD

Aplicación de Retranques

Se incentivará con un piso más a los predios de uso mixto, que reduzcan los costos de energía y las emisiones de carbono, generando Edificios con vista por sus cuatro frentes, lo que permite ambientes con mejor iluminación y ventilación natural, cumpliendo con lo siguiente:

- Frente de lote mayor de 20 m.
- Retiros normativos.
- A partir del tercer piso al décimo piso, aplicar lo siguiente:
  - Retranque Frontal de 3 m.
  - Retranque Lado derecho de 3 m.
  - Retranque Lado izquierdo de 3 m.
  - Retranque Fondo de 3 m.
- En los pisos destinados a vivienda, el área libre será cero (0) porciento.

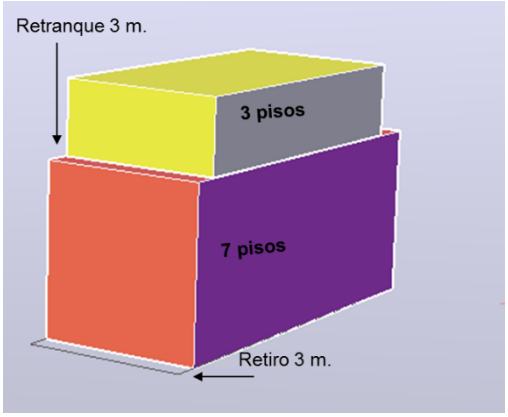


Imagen N° 37- Propuesta de retranques en edificaciones
Elaboración: Equipo consultor PUD

IV.1.5 EQUIPAMIENTO URBANO Y CRITERIOS PARA SU LOCALIZACIÓN

PROPUESTA 9

Se considera que el equipamiento de Educación y Salud, en base a los radios de influencia cubren la actual y futura demanda en el distrito de Miraflores; sin embargo con respecto a los predios calificados como E y H, estos no cumplen con el área mínima para desarrollar las actividades de educación y salud, siendo necesario presentar la propuesta siguiente:

EQUIPAMIENTO EDUCATIVO – E

Edificaciones de Institución de Educación Inicial - Nivel IEl

a. Se consideran en el Nivel Educativo IEI, las Instituciones de Educación Inicial como Cunas, Nidos o Jardines de la Infancia, con una población educativa de 0 a 5 años.

b. El área de lote, frente de lote y área de influencia para las nuevas Instituciones de Educación Inicial se establece en el Cuadro Nº 1 siguiente:

CUADRO Nº 1

Nivel	Ciclo	Área de terreno mínimo (m2)	N° de Pisos	Frente Mínimo (ml)	Area de influencia (m2)
Institución de Educación Inicial	Cuna Nido o Jardín	240	1	20	500
	Cuna + Jardín	480			

Imagen N° 38 – Propuesta parámetros mínimos para educación
Elaboración: Equipo consultor

c. Las edificaciones de uso educativo deben respetar los parámetros establecidos en las normas técnicas del Ministerio de Educación y las normas del Reglamento de Edificaciones, en lo que corresponda.

d. Para el uso de Instituciones de Educación Inicial IEI, es compatible con el uso residencial y podrá ubicarse en cualquier lote frente a vías locales (calle, jirón, alameda o avenida), con bajo flujo vehicular.

e. No está permitido el uso residencial en el lote destinado para Instituciones de Educación Inicial IEI.

f. La altura de edificación máxima con uso de IEI, será de 01 piso; sin embargo, podrán proponerse áreas administrativas en un segundo piso con acceso restringido al alumnado. Altura mínima de ambientes es de 3.00 ml.

g. Para determinar el área de estacionamiento, se considera 1 estacionamiento por cada 2 aulas. El estacionamiento debe situarse cercano a la entrada principal del local educativo. El acceso vehicular tendrá una ancho mínimo de 3.00 ml. para permitir el paso a vehículos de transporte pesado y de emergencia (ambulancia, bomberos).

h. Para la instalación de una nueva Institución de Educación Inicial previo a la Licencia de Funcionamiento, deberá contar con Licencia de Edificación, Conformidad de Obra y/o Declaratoria de Edificación para el uso antes indicado.

i. La instalación de una Institución de Educación Inicial en zona residencial, está sujeta a la aceptación mayoritaria de los vecinos, mediante consulta vecinal, la misma que deberá efectuar el interesado teniendo en cuenta la aceptación mayoritaria de los vecinos cuando en la consulta vecinal, el 75% o más de los propietarios de los lotes comprendidos en el ámbito de la consulta no manifiestan su oposición.

j. Los criterios de diseño para personas con discapacidad serán los establecidos en el Reglamento Nacional de Edificaciones -RNE y en las normas técnicas del Ministerio de Educación - MINEDU.

k. Se deberá presentar un estudio de impacto ambiental considerando las mitigaciones de ruido a ejecutar en el lote y en el entorno inmediato.

l. Se deberá presentar un estudio de impacto vial considerando las mitigaciones de la concentración de movilidades en el momento de dejar y recoger a los alumnos.

Edificaciones de Institución de Educación Básica - Nivel E1

a. Se consideran en el nivel educativo E1, las Instituciones de Educación Básica, están constituidos por los colegios de educación primaria y secundaria. La ubicación de estos locales está consignada en el Plano de Zonificación del distrito, con zonificación E1.

b. Solo se permitirá lotes menores a los normativos a aquellas edificaciones que cuenten con Licencias de Funcionamiento emitidas con anterioridad a la presente norma, el que una vez finalizado su uso se incorporarán a la zonificación del entorno inmediato.

c. Las Instituciones de Educación Primaria y los de Secundaria no deberán ser de más de tres plantas.

d. Se considerará los parámetros mínimos para las nuevas Instituciones de Educación Básica, Nivel Primaria y Nivel Secundaria, según el Cuadro N° 2 siguiente:

CUADRO N° 2

Ciclo	Alumnos por Turno	Área de terreno mínimo (m2)	Altura máxima (pisos)	Frente Mínimo (ml)	Area libre (%)	Radio de influencia maxima (m2)	Tiempo máximo de transporte (minutos)
Primaria	210	2,000	1	40	60%	1,500	30
	315	2,400	2	40	65%	1,500	30
	315	2,000	3	40	70%	1,500	30
Secundaria	175	2,200	1	50	65%	3,000	45
	175	2,000	2	50	60%	3,000	45
	245	2,300	3	50	60%	3,000	45
Primaria + Secundaria	350	3,900	1	50	65%	3,000	45
	350	3,200	2	50	60%	3,000	45
	350	2,800	3	50	60%	3,000	45

Fuente: Normas Técnicas para el diseño de locales Escolares de Primaria y Secundaria – documento de trabajo del Ministerio de Educación.

GRAFICO N° 3

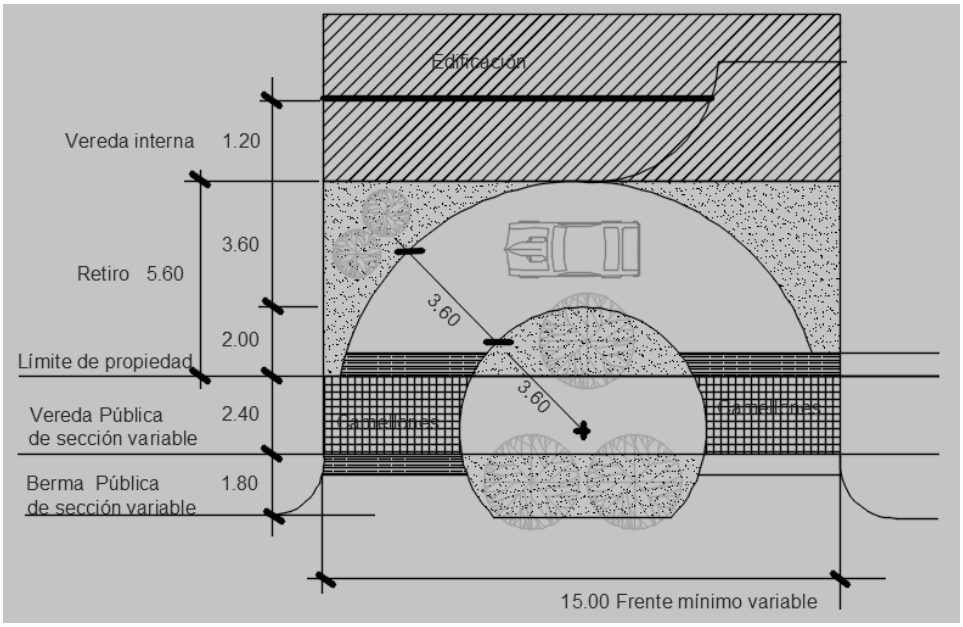


Imagen N° 40 – Propuesta de bahía o refugio vehicular
Fuente: D.A. N° 20-2011-MSS, inciso 9.11

a. Contar con bahía o refugio vehicular, las cuales serán de uso obligatorio para todas aquellas edificaciones nuevas de tipo educativo; servirán para la ubicación necesaria y obligatoria de los ingresos y salidas vehiculares y peatonales de estas edificaciones. Dicha área se ubicará en la parte frontal del lote y dentro de los límites de su propiedad, se computará como parte del retiro municipal correspondiente. El ancho mínimo de la bahía vehicular será de 15 m. Ver Gráfico N° 3.

b. Respecto a los accesos al Centro educativo, los accesos peatonales serán independientes a las de vehículos. Los E1 que tengan primaria y secundaria conjuntamente deberán contar con bahía o refugio vehicular, las cuales serán de uso obligatorio para todas aquellas edificaciones nuevas de tipo educativo y servirán para la ubicación necesaria y obligatoria de los ingresos y salidas vehiculares y peatonales de estas edificaciones. Dicha área se ubicará en la parte frontal del lote y dentro de los límites de su propiedad, se computará como parte del retiro municipal correspondiente. El ancho mínimo de la bahía vehicular será de 15 m.

c. No se permitirá la instalación de dos locales del mismo tipo a menor distancia de su radio de influencia. La distancia para este efecto se mide sobre la línea recta de que une los vértices más cercanos de sus terrenos.

d. Para determinar el área de estacionamiento se ubicará dentro del lote educativo, se considera 1 estacionamiento por cada aula. El estacionamiento dentro del lote debe situarse cercano a la entrada principal del local educativo. El acceso vehicular tendrá una ancho mínimo de 3.00 ml. para permitir el paso a vehículos de transporte pesado y de emergencia (ambulancia, bomberos).

e. Destinar como mínimo una plaza de estacionamiento para carga y descarga con un área de 45 m2. Considerar además, estacionamiento para bicicletas con el índice de 0.8 m2 por bicicleta y 1 bicicleta por cada 10 alumnos.

f. Solo en el caso de locales educativos que cuenten con Licencia de Edificación o Declaratoria de Edificación, será posible la provisión de estacionamientos fuera del lote.

g. Los criterios de diseño para personas con discapacidad serán los establecidos en el Reglamento Nacional de Edificación -RNE.

h. La instalación de una Institución de E1 en zona residencial, está sujeta a la aceptación mayoritaria de los vecinos, mediante consulta vecinal, la misma que deberá efectuar el interesado teniendo en cuenta la aceptación mayoritaria de los vecinos cuando en la consulta vecinal el 75% o más de los propietarios de los lotes comprendidos en el ámbito de la consulta no manifiestan su oposición en forma expresa.

i. Sobre las edificaciones existentes que no tengan la zonificación de E1, están impedidas en remodelar o reconstruir su infraestructura educativa existente, en ampliar el área techada ni sus instalaciones educativas o administrativas con el propósito de incrementar su capacidad máxima de alumnado.

j. No se permitirá la ubicación y/o funcionamiento de nuevas edificaciones con Nivel E1 en lotes y/o predios con zonificación diferente a la normada.

Edificaciones de Institutos o Escuelas Superiores de Educación Técnica o Profesional - Nivel -E2

a. Se consideran en el nivel educativo E2, los institutos de nivel superior técnico, escuelas o institutos de nivelación profesional o de enseñanza de idiomas y otros similares.

b. Las edificaciones de uso educativo deben respetar los parámetros establecidos la Normas Técnica de Infraestructura para locales de Educación Superior – NTIE 001-2015 específicas del Ministerio de Educación, las normas del Reglamento de Edificaciones y con la calificación para equipamiento educativo que corresponda (E2)

c. La instalación de una Institución de E2 en zona residencial, está sujeta a la aceptación mayoritaria de los vecinos, mediante consulta vecinal, la misma que deberá efectuar el interesado teniendo en cuenta la aceptación mayoritaria de los vecinos cuando en la consulta vecinal el 75% o más de los propietarios de los lotes comprendidos en el ámbito de la consulta no manifiestan su oposición en forma expresa.

d. Solo en el caso de locales educativos que cuenten con Licencia de Edificación o Declaratoria de Edificación, será posible la provisión de estacionamientos fuera del lote.

e. Contar con bahía o refugio vehicular, las cuales serán de uso obligatorio para todas aquellas edificaciones nuevas de tipo educativo; servirán para la ubicación necesaria y obligatoria de los ingresos y salidas vehiculares y peatonales de estas edificaciones. Dicha área se ubicará en la parte frontal del lote y dentro de los límites de su propiedad, se computará como parte del retiro municipal correspondiente. El ancho mínimo de la bahía vehicular será de 15 m.

f. Sobre las edificaciones existentes que no tengan la zonificación de E2, están impedidas en remodelar o reconstruir su infraestructura educativa existente, en ampliar el área techada ni sus instalaciones educativas o administrativas con el propósito de incrementar su capacidad máxima de alumnado.

Edificaciones de Instituciones de Educación Superior, Universidades o Facultades - Nivel E3

Se consideran en el nivel educativo E3, las Universidades, Escuelas Superiores Militar o Policial. Los locales existentes están identificados en el Plano de Zonificación del distrito con zonificación E3.

a. La remodelación de las edificaciones de Instituciones de Educación Superior, Universidades o Facultades - Nivel E3 existentes, deberán considerar las siguientes condiciones especiales, que serán exigibles para el otorgamiento de las licencias de edificación correspondientes o de las Licencias de Funcionamiento, son las siguientes:

- El local deberá tener acceso directo desde Ejes Viales Metropolitanos a nivel de vía Arterial o Expresa que cuenten con servicio de transporte público masivo.
- Contar con la opinión favorable de los vecinos propietarios de los predios ubicados en un área de influencia de 500 metros de distancia medidos desde el centro de gravedad del lote propuesto. Para considerar la opinión como favorable se deberá contar con la mayoría calificada de los vecinos (75%), los que deberán emitir su opinión expresa.

b. Las edificaciones nuevas y existentes deberán cumplir estrictamente con las normas establecidas por la Ordenanza N° 1119-MML hasta lo que disponga la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria (SUNEDU). Además de considerar los siguientes requisitos obligatorios:

- Contar con bahía o refugio vehicular, las cuales serán de uso obligatorio para todas aquellas edificaciones nuevas de tipo educativo; servirán para la ubicación necesaria y obligatoria de los ingresos y salidas vehiculares y peatonales de estas edificaciones. Dicha área se ubicará en la parte frontal del lote y dentro de los límites de su propiedad, se computará como parte del retiro municipal correspondiente. El ancho mínimo de la bahía vehicular será de 15 m. (ver gráfico 3).
- La ubicación del E3 deberá respetar todas las normas de seguridad previstas en las normas correspondientes.
- Sobre las edificaciones existentes que se ubiquen en predios sin zonificación E3, solo se permitirá lotes menores a los normativos a aquellas edificaciones que cuenten con Licencias de Funcionamiento emitidas con anterioridad a la presente norma, el que una vez finalizado su uso se incorporarán a la zonificación del entorno inmediato.
- Sobre las edificaciones existentes que se ubiquen en predios sin zonificación E3, por ningún motivo no podrán remodelar o reconstruir su infraestructura educativa existente, ampliar el área techada ni sus instalaciones educativas o administrativas con el propósito de incrementar su capacidad máxima de alumnado.
- No se permitirá la ubicación y/o funcionamiento de nuevas edificaciones con Nivel E3 en lotes y/o predios con zonificación diferente a la normada.

Edificaciones de Escuelas de Post-Grado - Nivel E4

a. Se consideran en el nivel educativo E4, los Centros de Educación Post-Universitaria. Los locales existentes están identificados en el Plano de Zonificación del distrito con la zonificación E4.

b. La remodelación de las edificaciones de Escuelas de Post-Grado - Nivel E4 existentes, deberán considerar las condiciones especiales, que serán exigibles para el otorgamiento de las licencias de edificación correspondientes o de las Licencias de Funcionamiento.

c. El local deberá tener acceso directo desde Ejes Viales Metropolitanos a nivel de vía Arterial o Expresa que cuenten con servicio de transporte público masivo.

d. Contar con la opinión favorable de los vecinos propietarios de los predios ubicados en un área de influencia de 500 metros de distancia medidos desde el centro de gravedad del lote propuesto. Para considerar la opinión como favorable se deberá contar con la mayoría calificada de los vecinos (75%), los que deberán emitir su opinión expresa.

e. Las edificaciones nuevas y existentes deberán cumplir estrictamente con las normas establecidas por la Ordenanza N° 1119-MML, hasta lo que disponga la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria (SUNEDU). Además de considerar los siguientes requisitos obligatorios:

- Contar con bahía o refugio vehicular, las cuales serán de uso obligatorio para todas aquellas edificaciones nuevas de tipo educativo; servirán para la ubicación necesaria y obligatoria de los

ingresos y salidas vehiculares y peatonales de estas edificaciones. Dicha área se ubicará en la parte frontal del lote y dentro de los límites de su propiedad, se computará como parte del retiro municipal correspondiente. El ancho mínimo de la bahía vehicular será de 15 m. (ver gráfico 3).

- La ubicación del E4 deberá respetar todas las normas de seguridad previstas en las normas correspondientes.
- Los ambientes destinados para aulas o salas de clase deberán cumplir con las características establecidas en las normas respectivas.
- Sobre las edificaciones existentes que se ubiquen en predios sin zonificación E4, por ningún motivo podrán remodelar, reconstruir su infraestructura educativa existente, ampliar el área techada ni sus instalaciones educativas o administrativas con el propósito de incrementar su capacidad máxima de alumnado.
- No se permitirá la ubicación y/o funcionamiento de nuevas edificaciones con Nivel E4 en lotes y/o predios con zonificación diferente a la normada.

EQUIPAMIENTO DE SALUD - H

a. El Plano de Zonificación Urbana del distrito de Miraflores, contempla los centros asistenciales en actual funcionamiento, tales como Centros de Salud o Policlínicas (H2), Hospitales Generales o Clínicas (H3) y Hospital Especializado (H4).

b. Además de considerar los siguientes requisitos obligatorios:

- Las edificaciones de equipamiento de salud, deberán cumplir con la cantidad de Estacionamientos determinados en el Cuadro N° 4 siguiente:
- Las edificaciones nuevas y existentes deberán cumplir estrictamente con las normas técnicas de Salud para infraestructura y equipamiento de Establecimientos de Salud aprobadas por los Ministerios de Salud.
- Las áreas zonificadas para uso de salud no podrán ser subdivididas, ni disminuir su área.
- No se permitirá la ubicación y/o funcionamiento de nuevas edificaciones H, H1, H2, H3 y H4 en lotes y/o predios con zonificación diferente a la normada.

CUADRO N° 4
REQUERIMIENTO DE ESTACIONAMIENTO VEHICULAR PARA SERVICIOS DE SALUD

SERVICIOS DE SALUD	UN (01) ESTACIONAMIENTO CADA	
Hospitales, Clínicas, Sanatorios, Centros Médicos, Policlínicos, Postas Sanitarias y Emergencias (Locales con Internamiento de Pacientes)	20 m²	del área techada Total
Centros Médicos, Policlínicos, (Locales con Internamiento de Pacientes) y Laboratorios.	40 m²	del área techada Total
Consultorios Individuales	40 m²	del área techada Total

Imagen N° 41 – Propuesta de requerimiento de estacionamiento para salud.
Elaboración: Equipo consultor PUD

USOS ESPECIALES – OU

CLUBES DEPARTAMENTALES, SOCIALES O DEPORTIVOS

a. En el Plano de Zonificación del distrito en la calificación de Otros Usos –OU, se considera también a los Clubes Departamentales, Sociales, o Deportivos, los que deberán cumplir con las condiciones en el cuadro N° 5 siguiente:

CUADRO N° 5

N° ESTACIONAMIENTOS	POR CADA …	DESCRIPCION
1	400 m2	Area techada del área administrativa de servicios
1	2o m2	Areas de comedores (+ bar y terrazas ligadas al comedor, sean estos al aire libre o con techos ligeros o sol y sombra
10	1unid	Una losa deportiva

Imagen N° 42 – Propuesta de requerimiento de estacionamiento para usos especiales
Elaboración: Equipo consultor PUD

De contar con instalaciones para espectadores de Cancha Deportivas, deberán considerar una plaza de estacionamiento por cada 8 espectadores.

b. Las Canchas Deportivas de concreto, deberán estar preparadas para el estacionamiento eventual en caso de realizar Eventos Sociales, que permiten en el local de conformidad con el Índice de Usos para la ubicación de actividades Urbanas del Distrito de Miraflores.

ZONAS RECREACION PÚBLICA

El Sector A, en sus subsectores A1, A2 y A3, tiene un adecuado porcentaje de áreas verdes.

Sin embargo, se requiere nuevas áreas verdes en el Sector B, en sus subsectores B1, B2, B3 y B4 y en el Sector C, motivo por el cual se propone la creación de zonas de recreación pública en los referidos sectores y subsectores, señalando lo siguiente:

PROPUESTA 10

Generación de áreas verdes y espacios públicos

Se propone la generación de espacio públicos, áreas verdes y equipamiento urbano, en los ejes dinamizadores y la Zonas de Reglamentación Especial, en proyectos a desarrollarse con áreas no menores a los 800 m2 con frente no menor de 20 m. y para los conjuntos residenciales tendrán un área y frente de lote mínimo de 2,500 m2 y 40 ml. para lo cual se incentiva la acumulación de lotes.

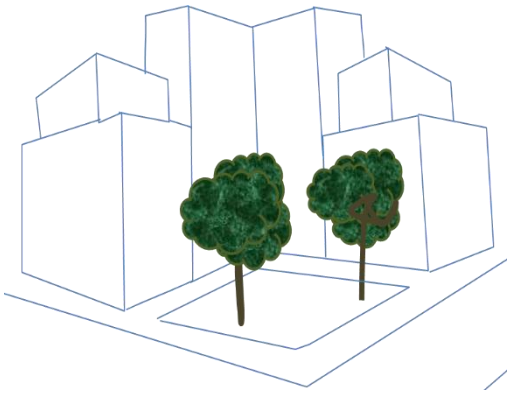


Imagen N° 43 – Propuesta de creación de Zona de Recreación Pública
Elaboración: Equipo consultor PUD

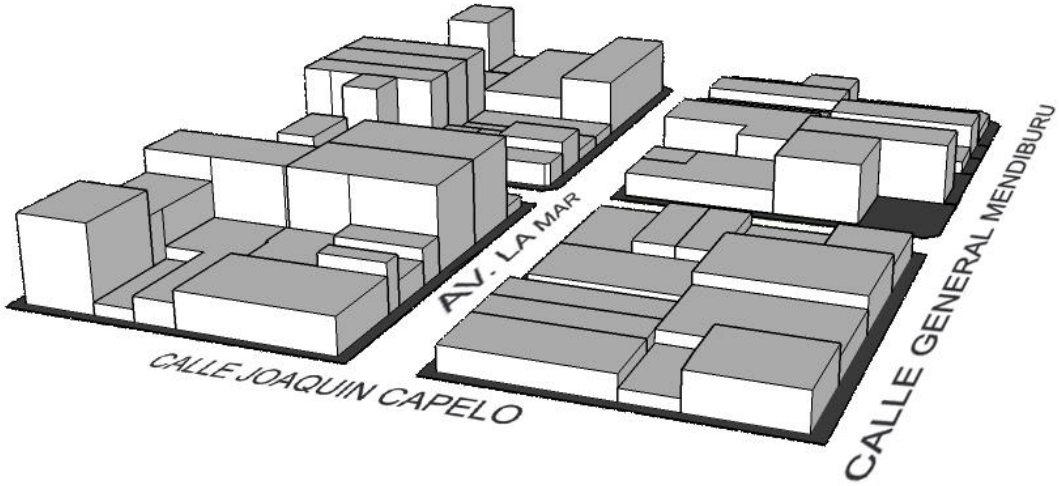
En zonificación residencial, el uso a desarrollar sería de uso de vivienda multifamiliar o conjunto residencial y en zonificación comercial el uso a desarrollar sería de uso mixto.

Para el caso los proyectos, se propone disponer el 15% del terreno para generar áreas verdes y espacios públicos a cambio de mayor altura de edificación.

COMPARACION SITUACION ACTUAL – NORMATIVA VIGENTE Y

PROPUESTA DE CREACION DE AREAS VERDES

SITUACION ACTUAL



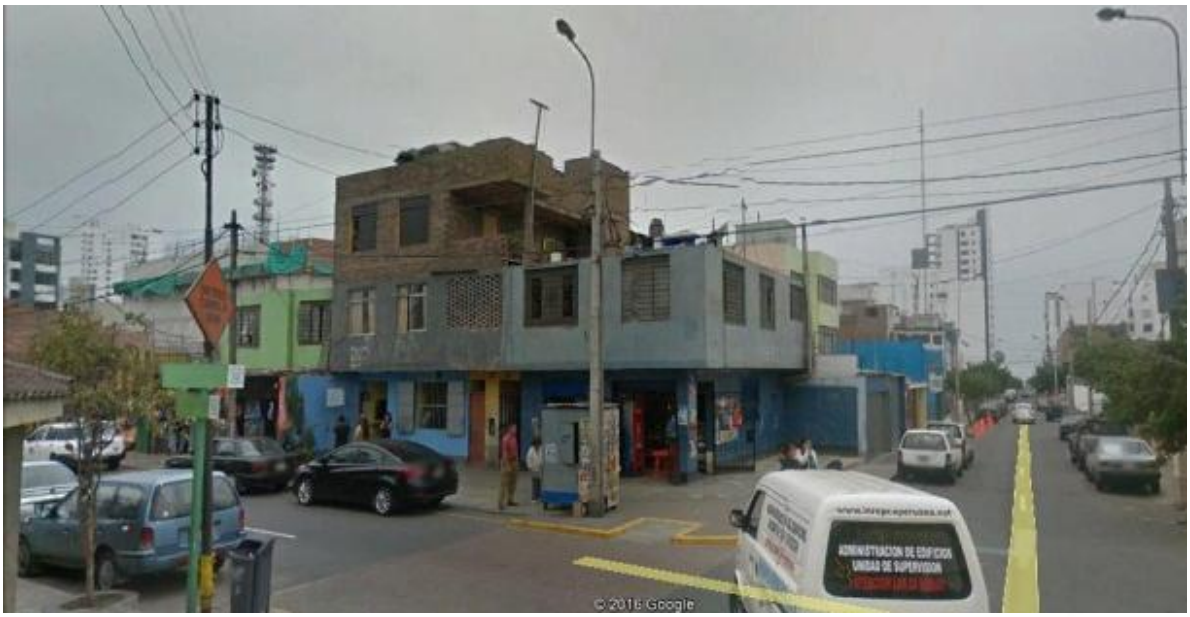


Imagen N° 44a – Propuesta Esquema de Creación de Zonas de Recreación Pública
Elaboración: Equipo consultor PUD

APLICACIÓN DE PARAMETROS VIGENES

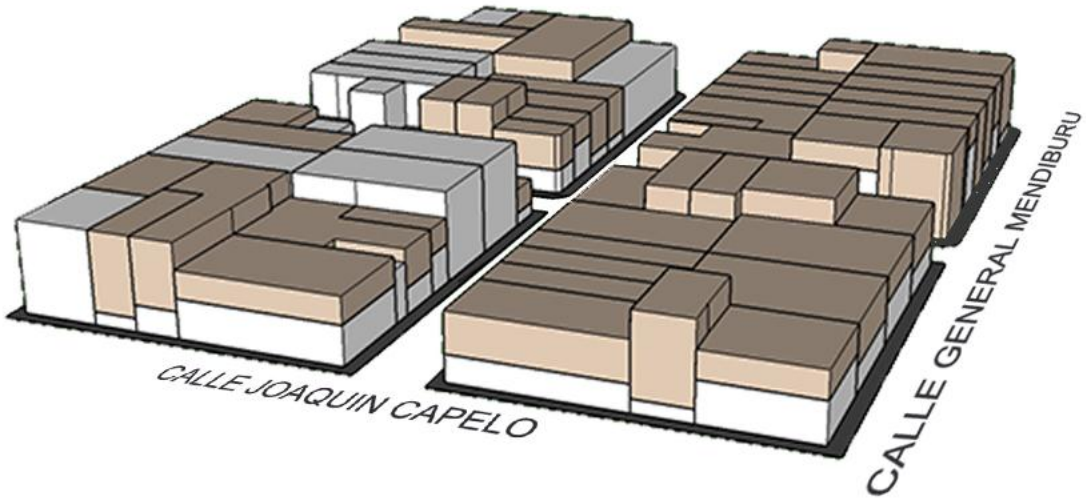


Imagen N° 44b – Propuesta Esquema de Creación de Zonas de Recreación Pública
Elaboración: Equipo consultor PUD

CREACION DE AREAS VERDES E INCREMENTO DE ALTURA

Imagen N° 44c – Propuesta Esquema de Creación de Zonas de Recreación Pública
Elaboración: Equipo consultor PUD

Se mantiene la altura normativa vigente para todo el distrito, incrementando solo cuando el predio entrega área para ser utilizada como área pública.

La nueva área destinada a recreación pública, en una manzana llegaría a 1,600 m2, lo que equivale a 1.20 m2 de área verde por habitante del proyecto desarrollado en un área de la manzana, Se calcula que se podría generar en forma progresiva aproximadamente 160,000 m2, de recreación pública.

Se sugiere que estos espacios públicos creados en esquina, por su tamaño tenga un usuario específicos para el uso de niños, o para adultos,

PROPUESTA 11

Promover la conversión suelo con zonificación de vivienda de densidad media a espacio de recreación pública correspondiente a los lotes pequeños ubicados en esquina o estratégicamente dentro de la manzana con áreas de terreno, entre un rango entre mayores de 100 m2 a menores de 200 m2 que permitan el desarrollo de edificación como máximo de tres (03) pisos. Para lo cual se debe de proponer al propietario compensación del valor del suelo con área de altura para ser aplicada en predios, permitiendo desarrollar edificaciones con mayor altura a la altura normativa, ubicados en la misma manzana o subsector correspondiente, en predios con zonificación RDM y con frente a vías locales.

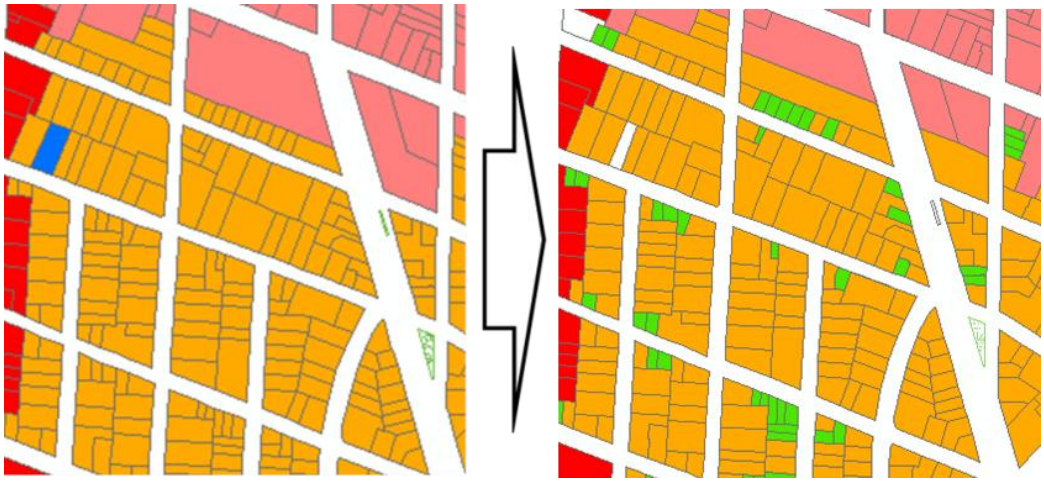


Imagen N° 45-Conversión de lotes pequeños a Zonas de Recreación Pública
Elaboración: Equipo consultor PUD

Con esta propuesta podría incrementar un máximo de 692 pequeños parques con un área total de 11,1007 m2, con un promedio de área de terreno de parque de 160 m2.

V.1.6 TRATAMIENTO DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS Y MOBILIARIO URBANO

a. Zonas de Recreación Pública

Zonas adecuadamente conservadas, tanto los espacios públicos como áreas verdes, así como su respectivo mobiliario urbano. El servicio de mantenimiento está concesionado.

Sin embargo, el tema áreas verdes se desarrolla ampliamente en el ítem IV.3. Sostenibilidad Ambiental y Gestión de Riesgos.

Imagen N° 46 – Parques locales existentes en Miraflores, con adecuado mantenimiento de sus áreas verdes y mobiliario e ideas a incorporar solicitadas por el Consejo de los Niños.
Elaboración: Equipo consultor PUD

Imagen N° 47 -Creación de áreas verdes Jr. Piura actual (antes) y Jr. Piura con la aplicación de creación de áreas verdes.
Elaboración: Equipo consultor PUD

Cabe señalar que con la propuesta de creación de áreas verdes, se calcula que se podría generar en forma progresiva aproximadamente 160,000 m2, de recreación pública, por lo tanto, debería preverse la ampliación del área de servicio del mantenimiento de dichas áreas.

Además, estas áreas requieren de mobiliario urbano como bancas, farolas, tachos de basura y señalética, entre otros.

Se debe considerar como equipamiento dentro de los parques, en base a lo solicitado por el Consejo de Niños lo siguiente:

- Espacios recreativos para niños:
  - Juegos con temática o historia y estén vinculados con la naturaleza.
  - Incorporar laberintos, Piletas para mojarse, zonas de arena, barcos con tobogán, tren,
  - Una mini ciudad donde los niños jueguen a prendan sobre seguridad vial.
  - Juegos diferenciados para diversas edades: bebés, hasta 5 años y de 6 años a más.
  - El parque debe tener seguridad permanente y contar con un horario para que no lo usen otras personas que no sean niños.
  - Tachos de reciclaje en forma de cofres de tesoro y tachos para perros.
- Tener más de un parque de los niños en otras partes del distrito.
- Incorporar video juegos o tecnologías del entretenimiento en los espacios públicos con acceso a WiFi.
- El parque debe contar con bebederos y baños para niños en buen estado

b. Vías Vehiculares y Vías peatonales

El tratamiento de las áreas verdes se desarrolla ampliamente en el ítem IV.2. Movilidad Urbana y en el ítem IV.3. Sostenibilidad Ambiental y Gestión de Riesgos, con la creación de ejes viales arborizados, vías peatonales, rutas de bicicletas y vías locales preferenciales.

V.1.7 LA COSTA VERDE Y SU ARTICULACION AL ESPACIO DISTRITAL

La Costa Verde es el gran espacio metropolitano de uso público, que amplía la oferta de actividades de carácter recreativo, residencial, deportivo de mar y tierra, cultural, comercial y turístico; formando parte del borde costero de Lima, desde Ancón a Pucusana.

Por sus características geográficas, se constituye como un espacio planificado natural y artificial, que respeta los ecosistemas de vida y los valores paisajistas y ambientales beneficiando a los habitantes de la Metrópoli y constituyéndose un factor fundamental de identidad de la capital y del país.

Urbanísticamente integra el desnivel de sus plataformas a través de polos estratégicos los que, además de facilitar la comunicación peatonal y vehicular, promueven su integración ofertando servicios metropolitanos.

Su implementación, mantenimiento y desarrollo, tiene un modelo de gestión que involucra y compromete a todos los actores públicos y representantes de la sociedad civil, dirigidos por el gobierno metropolitano.

Miraflores se convierte en uno de los principales protagonistas dentro del desarrollo de la ciudad y su conexión con el mar, ya que el distrito cuenta con importantes ejes urbanos como son; La bajada Armendáriz, el Eje Larco, La bajada Balta, el Eje Av. Pardo y la Bajada cuartel San Martin. No obstante, el distrito cuenta con un gran malecón-ciclo vía superior y una red de parques-mirador logrando un gran desarrollo paisajista en sus acantilados, a diferencia de los demás distritos.

Imagen N° 48. Los principales ejes de conexión hacia el Mar - La costa verde – Miraflores
Elaboración: Equipo consultor PUD

Miraflores se adecua dentro de una nueva visión de la Costa Verde, constituida por **nuevos paradigmas** estructuradores, que le dan el ordenamiento integral necesario a este gran espacio público marino.

1. **UN SISTEMA DE MOVILIDAD JERARQUIZADO CON TRANSPORTE PÚBLICO Y SERVICIOS, Y CONEXIÓN SUPERIOR – INFERIOR, TANTO VIAL COMO MECANICA.**

Imagen 49 – Imagen de zona de paradero y puentes de integración
Elaboración: Equipo consultor PUD

2. **EL ACANTILADO COMO PARQUE INTERMEDIO**

La plataforma superior, la plataforma inferior y la playa se integran a través de intervenciones urbanísticas de impacto metropolitano de carácter turísticos, cultural, y recreativo.

Las intervenciones en el acantilado no superarán el 10% de su longitud. La preservación paisajística será dominante en el 90% del acantilado de la Costa Verde, lo que supone casi 14 kilómetros entre San Miguel y Chorrillos.

PLATAFORMA URBANA
Sistema de parques
Malecón peatonal
Perfilado del terreno

LADERA
Nivel de seguridad y evacuación +/- 15m.
Recorridos peatonales paisajísticos, ciclo vías, áreas de parque mirador.

ZÓCALO
Zona de amortiguamiento
Plataforma de accesibilidad y seguridad
Servicios Públicos

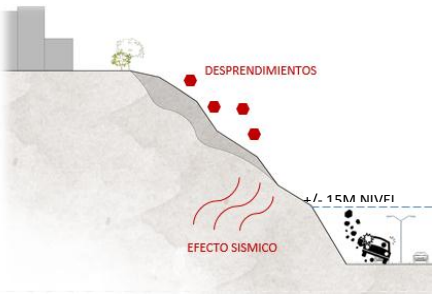


Imagen 49 – situación actual

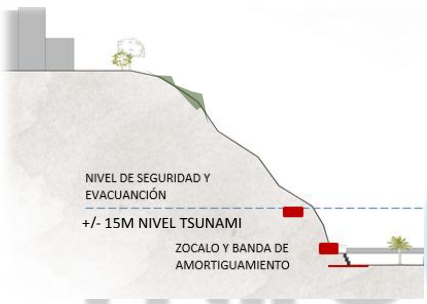


Imagen 50 – Propuesta

Imagen 51 – Tratamiento paisajista del acantilado – Circuito de paseo peatonal y ciclovías
Elaboración: Equipo consultor PUD

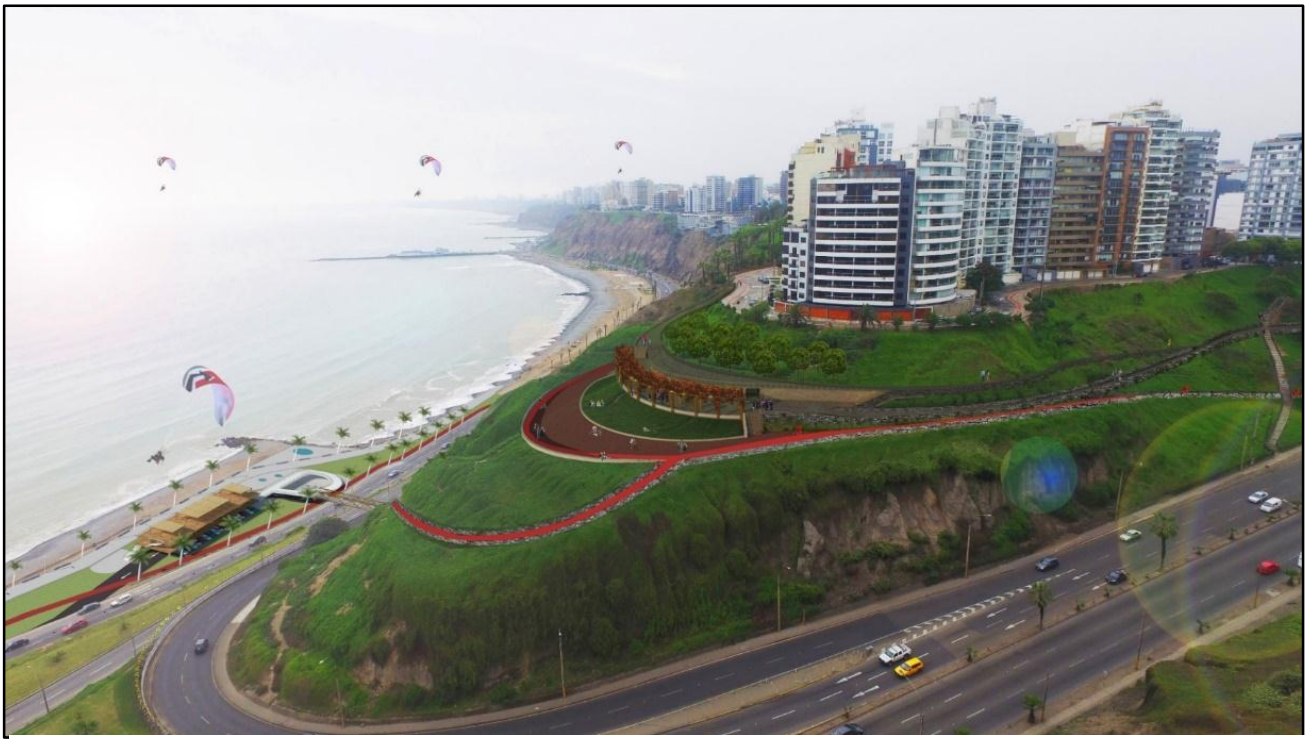


Imagen 52 – Tratamiento paisajista en el acantilado - Creación de espacio público.
Elaboración: Equipo consultor PUD

Imagen 53 - Tratamiento Paisajístico En Quebrada Armendáriz - Ciclovías Paseo Peatonal / Puente Y Modulo De Servicios
Elaboración: Equipo consultor PUD

Imagen 54 – Espacio público – Eje conector entre circuito de ciclovías que viene desde el acantilado y el Mar.
Elaboración: Equipo consultor PUD

3. **PLAYAS, PARQUES Y ESPACIOS PÚBLICOS PARA TODA LA CIUDAD: UN PASEO MARITIMO DESDE CHORRILLOS HASTA SAN MIGUEL COMO ORDENADOR.**

El Paseo Marítimo unifica la Costa Verde y permite todo su recorrido a través de ambientes, usos y actividades diversas.

- Construcción de un paseo marítimo urbanizado y continuo en el borde marino
- Integración ciclo vía (carril especializado)
- Conexión a accesos urbanos
- Servicios de playa
- Franja de separación y protección de la vía rodada

Imagen 55. Paseo Marítimo
Elaboración Equipo consultor PUD

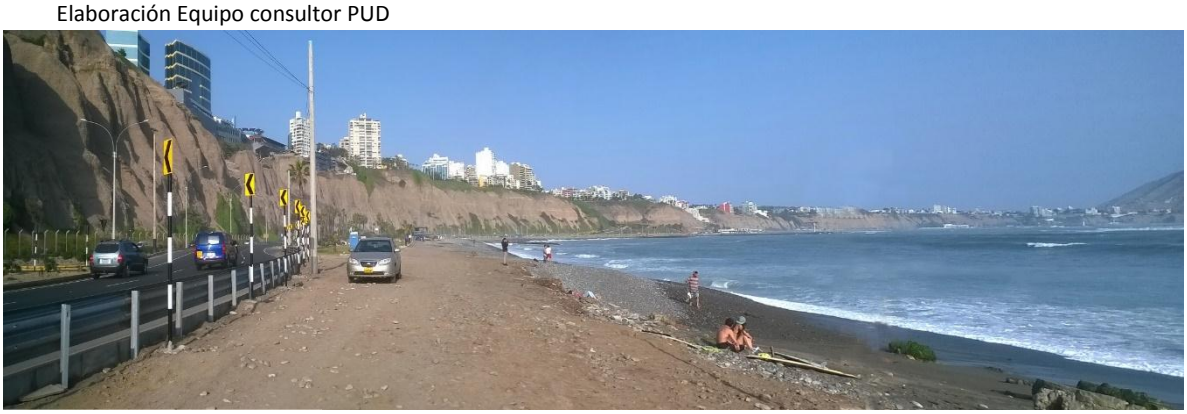


Imagen 56 Vista Situación actual de Playa Redondo – Miraflores
Elaboración: Equipo consultor PUD

Imagen 63 Vista Propuesta Malecón deportivo, Ciclovías y Playa ganada al Mar.
Elaboración: Equipo consultor PUD

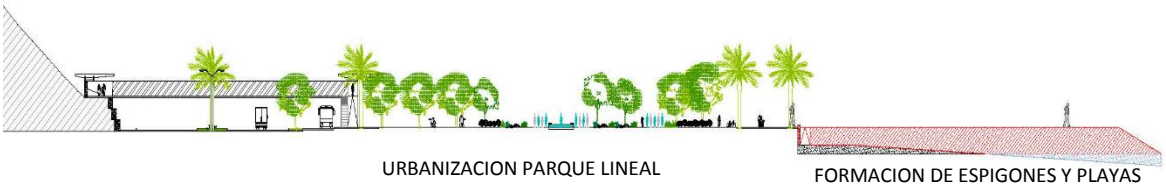


Imagen 64 – Corte Propuesta aprovechamiento del suelo
Elaboración: Equipo consultor PUD

4. **UN MAR PARA PESCADORES, DEPORTISTAS Y BAÑISTAS.**

- Protección de las áreas marítimas de surf.
- Obras de infraestructura marítima que no afecten la práctica del surf y eviten la erosión
- Ubicación de espacios especiales para las academias y servicios para el deporte y los bañistas.
- Ordenación del estacionamiento.
- Integración paseo marítimo.

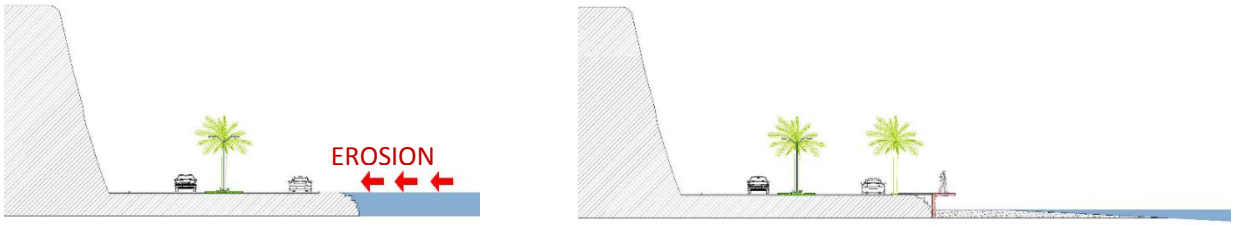


Imagen 65. Esquemas de borde marino
Elaboración: Equipo consultor PUD

Imagen 66 –Situación actual Playa Makaha – Academia de tabla.

Imagen 67. Propuesta de Modulo de servicio – SS.HH - Duchas Vista – Almacenes para academias
Elaboración: Equipo consultor PUD

Imagen 68. Propuesta de Ordenamiento Ciclovías y estacionamientos. Vista desde la vía
Elaboración: Equipo consultor PUD

5. FORMULA DE FINANCIAMIENTO PUBLICO-PRIVADO Y NUEVO ORGANO DE GESTION

Imagen 69. Imagen Objetivo de Espigón sobre le Mar con centro comercial- Turístico – gastronómico y Hotel
Elaboración: Equipo consultor PUD.

Financiamiento para nuevos espacio públicos: Playa ganada al mar, Paseo marítimo y ciclovías, Parque zonal Marino: zonas de recreación.

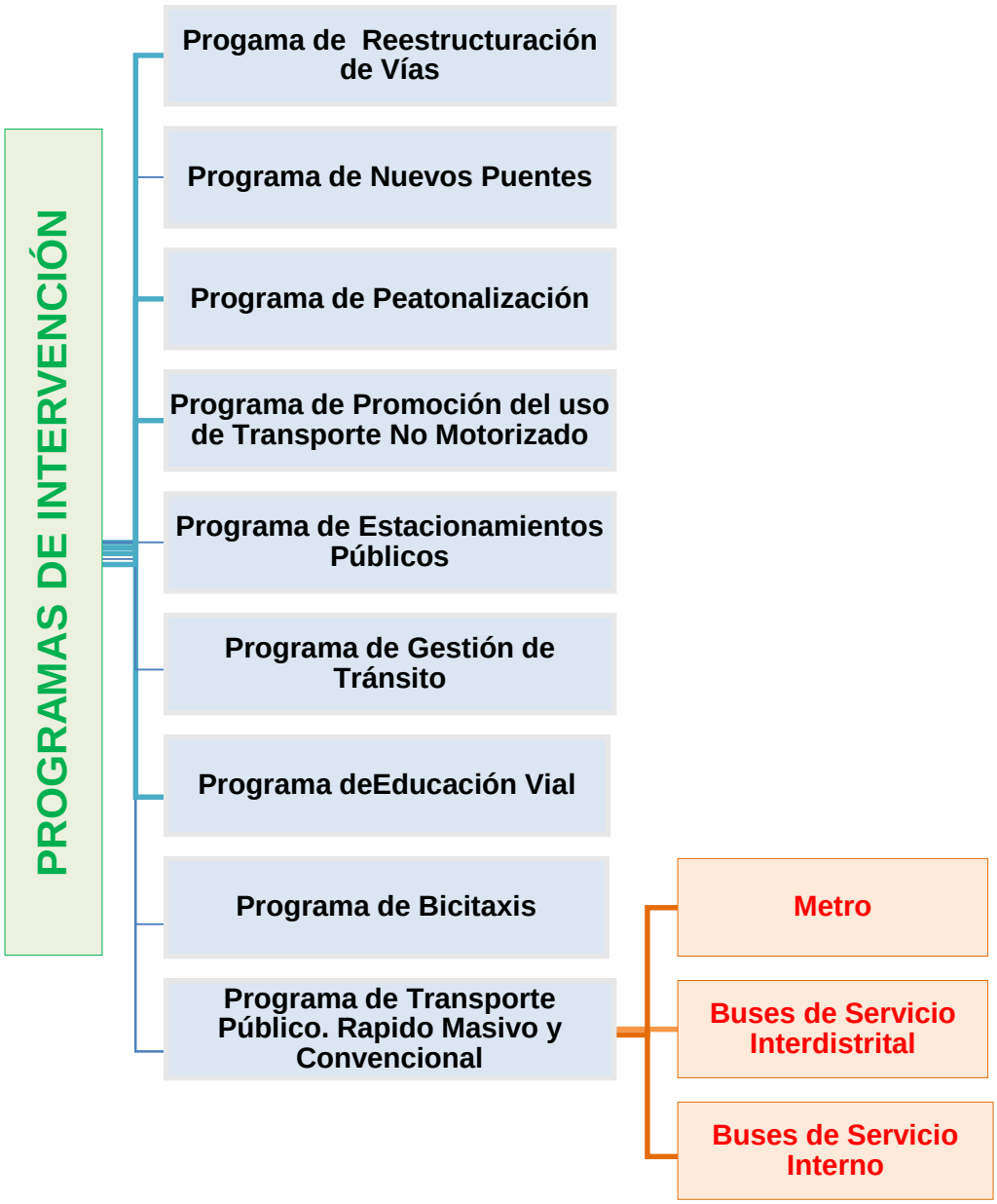


Imagen N° 02 – Programa de intervenciones
Elaboración: Equipo consultor PUD

El **PLAN VIAL DISTRITAL** del distrito de Miraflores está orientado a mejorar la calidad de la circulación vehicular y peatonal en las vías que conforman su sistema vial, mediante la ejecución de proyectos de infraestructura, gestión y fiscalización del tránsito de peatones y vehículos.

El sistema vial del distrito de Miraflores se clasifica en:

IV.1.1.1 Sistema Vial Distrital - Metropolitano[1]

Denominaremos Sistema Distrital - Metropolitano al conjunto de vías que forman parte del Sistema Vial Metropolitano (SVM), cuyo trazo se ubica dentro del distrito de Miraflores.

La red vial del distrito de Miraflores contempla vías Expresas, Arteriales y Colectoras, tal como se define a continuación:

A. <u>Vías Expresas.</u>

Son aquellas que soportan importantes volúmenes de vehículos de alta velocidad en condiciones de flujo libre. Unen zonas de importantes generación de tránsito, extensas zonas de vivienda, concentraciones comerciales e industriales. Asimismo integran la ciudad con el resto del país.

En estas vías el flujo es ininterrumpido; no existen cruces al mismo nivel con otras vías, sino a diferentes niveles o con intercambios especialmente diseñados. Las vías expresas sirven también a las propiedades vecinas mediante rampas y vías auxiliares de diseño especial.

Las vías expresas, de acuerdo al ámbito de su jurisdicción, pueden dividirse en:

- Nacionales/ Regionales.
- Subregionales.
- Metropolitanas, son las que sirven directamente al área urbana metropolitana.

En el caso de Miraflores, se cuentan con vías expresas metropolitanas, las que tienen una longitud total aproximada de 9.3 Kms.

N°	Vías Expresas	Tramo	Longitud Aproximada
1	Paseo de la República	Aramburú - Tejada	3.6 Kms
2	Bajada Armendáriz	Paseo de la República – Costa Verde	1.2 Kms
3	Costa Verde	Bajada San Martín - Armendáriz	4.5 Kms

Tabla N° 01 – Vías Expresas con trazo por el distrito de Miraflores
Elaboración: Equipo consultor PUD

[1] Ordenanza Municipal N° 341-99. Municipalidad Metropolitana de Lima que define el Sistema Vial Metropolitano.

A. Vías Arteriales.

Son aquellas que llevan también apreciables volúmenes de tránsito entre áreas principales de generación de tránsito a velocidades medias de circulación. A grandes distancias se requiere de la construcción de pasos a desnivel y/o intercambios que garanticen una mayor velocidad de circulación. Pueden desarrollarse intersecciones a nivel con otras vías arteriales y/o colectoras. El diseño de las intersecciones deberá considerar carriles adicionales para volteos que permitan aumentar la capacidad de la vía.

En las vías arteriales se permite el tránsito de los diferentes tipos de vehículos. El transporte público autorizado de pasajeros debe desarrollarse preferentemente por buses, debiendo realizarse por calzadas exclusivas cuando el derecho de vía así lo permita o carriles segregados y con paraderos debidamente diseñados para minimizar las interferencias con el tránsito directo.

Las vías arteriales deberán tener preferentemente vías de servicio laterales para el acceso a las propiedades. En las áreas centrales u otras sujetas a limitaciones de sección, podrán no tener vías de servicio.

Cuando los volúmenes de tránsito así lo justifiquen, se construirán pasos a desnivel entre la vía arterial y alguna de las vías que la interceptan, aumentando sensiblemente el régimen de capacidad y de velocidad.

El sistema de vías arteriales se diseña cubriendo un área de la ciudad por una red con vías espaciadas entre 1,000 a 2,000 metros entre sí.

En el caso de Miraflores, las vías consideradas como arteriales son:

N°	Vías Arteriales	Tramo	Longitud Aproximada
1	Tomás Marsano	Óvalo Higuereta - Casimiro Ulloa	1.67 Kms
2	Alfredo Benavides	Óvalo Higuereta - Paseo de la República	2.5 Kms
3	República de Panamá	Miraflores –Andrés A. Cáceres	1.23 Kms
4	Del Ejército	Santa Cruz – Bajada San Martín	0.9 Kms
5	Angamos Oeste	Paseo de la República – Fcdo. Tudela	2.85 Kms

Tabla N° 02 – Vías Arteriales con trazo por el distrito de Miraflores
Elaboración: Equipo consultor PUD

A. Vías Colectoras.

Son aquellas que tienen por función llevar el tránsito desde un sector urbano hacia las vías arteriales y/o vías expresas. Sirven por ello también a una buena proporción del tránsito de paso. Prestan además servicio a las propiedades adyacentes.

El flujo de tránsito es interrumpido frecuentemente por intersecciones semaforizadas en los cruces con las vías arteriales y otras vías colectoras.

En el caso que la vía sea autorizada para transporte público de pasajeros se debe establecer y diseñar paraderos especiales.

El sistema de vías colectoras se diseña cubriendo el área de la ciudad por una red con vías espaciadas entre 400 a 800 metros entre sí.

En el caso de Miraflores, se observan en la **Tabla N° 03.**

B. Vías Locales.

Son aquellas cuya función es proveer acceso a los predios o lotes adyacentes. Su definición y aprobación, cuando se trate de habilitaciones urbanas con fines de vivienda, corresponderá, de acuerdo a Ley, a las municipalidades distritales, y en los casos de habilitaciones, comerciales y otros usos, es competencia de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

N°	Vías Colectoras	Tramo	Long. Aprox.
1	Aramburú	Paseo de la República – Arequipa	0.47 Kms
2	Santa Cruz	Arequipa – José Pardo	2.1 Kms
3	Emilio Cavenecia	Santa Cruz – Eusebio del Llano Zapata	0.19 Km
4	Comandante Espinar	Santa Cruz – José Pardo	0.95 Kms
5	José Pardo	Arequipa – Santa Cruz	1.48 Kms
6	Arequipa	Santa Cruz – José Pardo	1.73 Kms
7	Pethit Thouars	Aramburú – Ricardo Palma	1.76 Kms
8	Diagonal	José Pardo - Berlín	1,1 Kms
9	Malecón 28 de Julio	Berlín –Costa verde	0.42 Kms
10	José Larco	Ricardo Palma - Armendáriz	1.37 Kms

11	Malecón de la Reserva	José Larco – Malecón Armendáriz	0.71 Kms
12	Reducto	Paseo de la República – Malecón Armendáriz	1.08 Kms
13	Alfredo Benavides	Paseo de la República – Diagonal	0.94 Kms
14	28 de Julio	Paseo de la República – Malecón de los Franceses	1.96 Kms
15	Ricardo Palma	Arequipa – Casimiro Ulloa	1.28 Kms
16	Casimiro Ulloa	Alfredo Benavides – Roosevelt	0.59 Kms
17	Roca y Boloña	Roosevelt – Tomás Marsano	1.32 Kms
18	General Ernesto Montagne	Roca y Boloña – Alfredo Benavides	0.74 Kms
19	Manuel Villarán	Tomás Marsano – José Ramírez Gastón	0.42 Kms
20	José Ramírez Gastón	Manuel Villarán – Alfredo Benavides	0.38 Kms
21	La Merced	Alfredo Benavides – Simón Salguero	0.27 Kms

Tabla N° 03 – Vías colectoras con trazo por el distrito de Miraflores
Elaboración: Equipo Consultor PUD

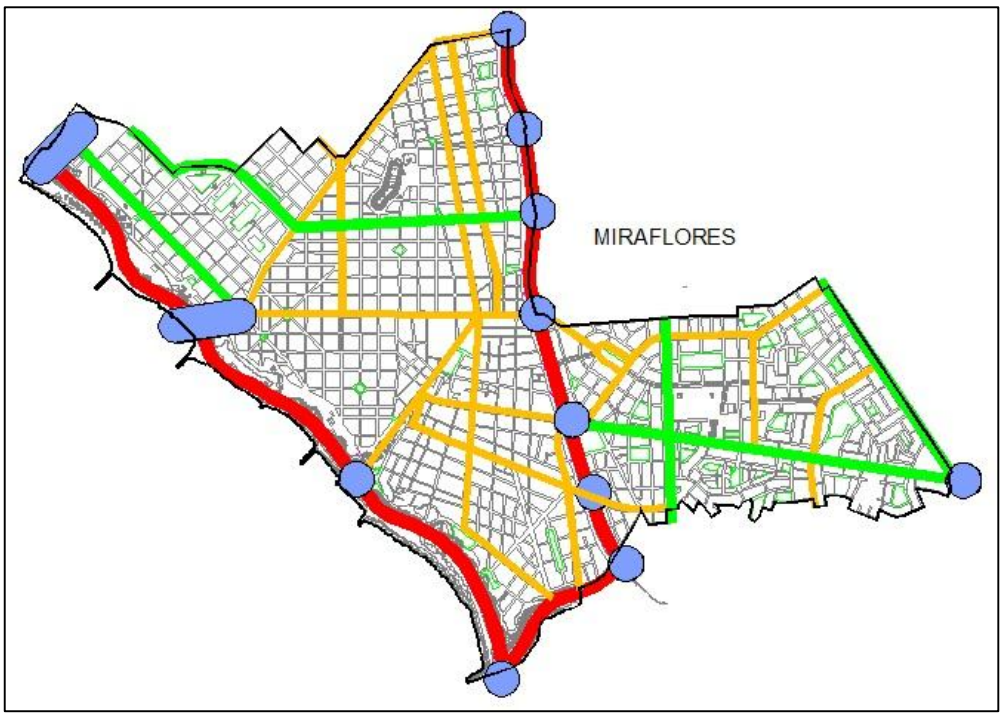


Imagen N° 03 – Sistema Vial Distrital - Metropolitano
Fuente: SVM

Según la Ordenanza 341 – MML, las vías metropolitanas se encuentran bajo la administración de la Municipalidad Metropolitana de Lima, por lo que el mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento es competencia de esta entidad edil.

IV.1.1.2 Sistema Vial Distrital – Local Primario

Todas las vías locales dentro del distrito de Miraflores no tienen el mismo uso y comportamiento, ya que en muchas de éstas sus predios laterales son de uso comercial, originando el incremento de viajes de paso por estas vías; en otros casos estas vías locales sirven de rutas de conexión entre vías metropolitanas.

Teniendo en cuenta el comportamiento particular de ciertas vías locales, se propone introducir el término **"Vías Locales Principales"** al Sistema Vial del distrito de Miraflores, ubicándose entre las vías colectoras y las vías locales secundarias (vías de conexión exclusiva a las residencias).

Las vías identificadas e incluidas en esta nueva tipología vial, permiten el traslado de vehículos de un punto a otro con una mayor prioridad respecto a las otras vías locales.

Por otro lado son vías que tienen una vocación urbanística donde se pueden establecer usos urbanos de mayor intensidad que las denominadas vías locales.

Sin bien estas vías no son vías metropolitanas, sino locales, de responsabilidad distrital, cumplen una función de estructurar la vialidad del distrito.

Por otro lado, en el Decreto Supremo N° 006-2011- VIVIENDA, que modifica la Norma Técnica GH.020, Componentes del Diseño Urbano, establece las características técnicas de las vías Locales Principales, definiéndose módulos de vereda de 0.60 m, módulos de estacionamiento de 2.40 m, 3.00 m, 5.40 m y 6.00 m, así como módulos de calzada de 2.70 m, 3.00 m, 3.30 m o 3.60 m, tratándose siempre de dos módulos de calzada.

Las vías seleccionadas son las siguientes:

Tabla N° 04 – Relación de vías locales principales

N°	Vías	Tramo
1	Av. Mariscal La Mar	Óvalo Julio Ramón Ribeyro - Ca. Jorge Polar
2	Calle 2 De Mayo	Av. Santa Cruz - Av. Arequipa
3	Calle Pershing	Av. Arequipa - Av. Petit Thouars
4	Calle Enrique Palacios	Av. Santa Cruz - Av. Arequipa
5	Calle Gonzales Prada	Av. Arequipa - Av. Paseo De La República
6	Calle Elías Aguirre	Jr. Gral. Borgoño - Av. José Pardo
7	Av. Grau	Av. José Pardo - Av. Malecón Balta
8	Av. Bolognesi	Malecón Balta - Av. José Pardo
9	Calle Arica	Av. José Pardo - Av. Angamos
10	Ca. Berlín	Av. Diagonal - Av. Alfredo León
11	Calle Salaverry	Av. Arequipa - Av. Paseo De La República
12	Calle García Calderón	Av. Arequipa - Ca. Independencia
13	Av. La Paz	Av. Ricardo Palma - Av. Armendáriz
14	Av. Vasco Núñez De Balboa	Av. Miraflores - Av. Malecón De La Reserva
15	Calle Schell	Av. Paseo De La República - Pasaje Los Pinos
16	Av. Félix Olcay	Av. Paseo De La República - Av. Ricardo Palma
17	Ca. Juan Nanning	Av. La Paz - Malecón Los Franceses
18	Calle Alfonso Ugarte	Av. Ricardo Palma - Ca. Gonzáles Prada
19	Calle Manuel Tovar	Malecón De La Marina - Av. Angamos
20	Calle Almirante Lord Nelson	Av. Angamos - Av. Emilio Cavenecia
21	Calle Alfredo León	Ca. Berlín - Óvalo José Pardo
22	Av. De La Aviación	Malecón Cisneros - Plaza Centroamérica
23	Av. Ernesto Diez Canseco	Ca. Lima - Av. Ricardo Palma
24	Av. Jorge Chávez	Av. José Pardo - Malecón Cisneros
25	Av. Ricardo Palma	Av. General Ernesto Montagne - Av. Paseo De La República
26	Calle Coronel Inclán	Ca. García Calderón - Av. José Pardo
27	Av. Prolongación Arenales	Av. García Calderón - Av. Santa Cruz
28	Calle Ramón Ribeyro	Av. 28 De Julio - Av. Alfredo Benavides
29	Calle Italia	Malecón Cisneros - Ca. Bolognesi
30	Av. Santa María - Ca. Gral. Borgoño	Av. Santa Cruz - Ca. Elías Aguirre

Elaboración: Equipo consultor PUD

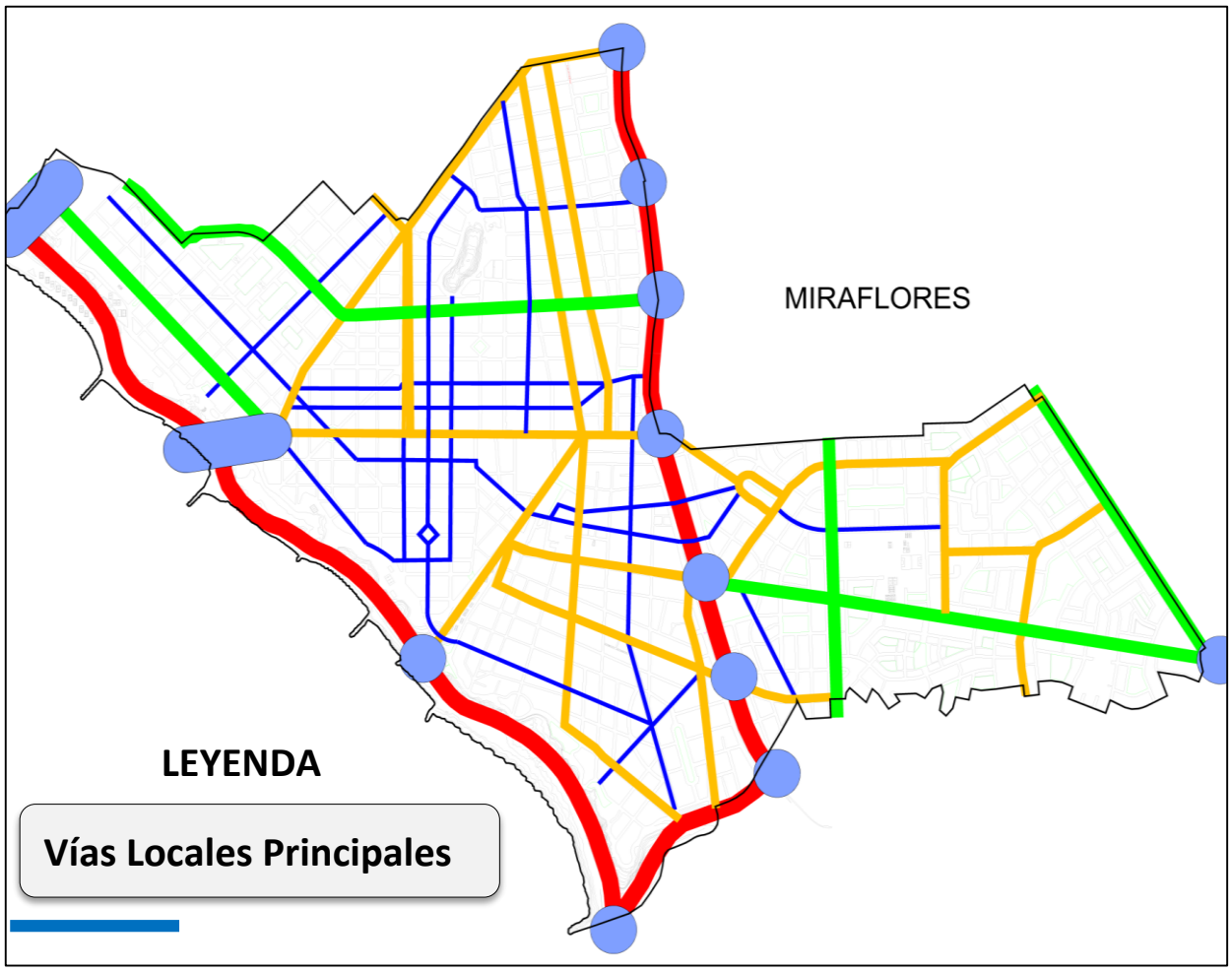


Imagen N° 04 – Sistema Vial Metropolitano con Vías Locales Principales
Elaboración: Equipo consultor PUD

IV.1.1.1 Sistema Vial Distrital – Local Secundario

Este sistema está compuesto por todas las vías restantes, no incluidas en el SISTEMA VIAL DISTRITAL – LOCAL PRIMARIO, cuya característica principal es que conecta exclusivamente con las zonas residenciales.

Tanto para las vías locales principales y secundarias, su mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento es competencia de la Municipalidad Distrital de Miraflores:

Las propuestas de mejoramiento vial dentro del Plan Vial Distrital intervendrá solo en las vías Metropolitanas y Locales Principales, debido a que las propuestas afectaran puntos críticos o tramos largos de vía.

No se incluye a las vías locales secundarias, ya que su mantenimiento y/o rehabilitación deberá forma parte de las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo de la misma Municipalidad.

IV.1.2 INFRAESTRUCTURA VIAL

En este ítem se abordan las propuestas que relacionan la modificación de los módulos viales, construcción de nuevas infraestructuras y otras recomendaciones relacionadas al SVM, que mejorar la calidad de la circulación del tránsito.

IV.1.2.1 Integración de Vías Colectoras

De las vías que conforman el **SVM** en el territorio del distrito de Miraflores, se observó que la Av. Manuel Villarán, tramo: Av. Ramírez Gastón - Av. General Ernesto Montagne, actualmente de carácter local, une dos vías colectoras, asimismo por esta porción de vía transitan relevantes cargas vehiculares, y cuenta con una sección vial bastante generosa.

De acuerdo a su ubicación, sección y carga vehicular, **RECOMENDAMOS** que se efectué las gestiones necesarias para que este tramo de vía cambie su jerarquía vial de **LOCAL** a **COLECTORA.**

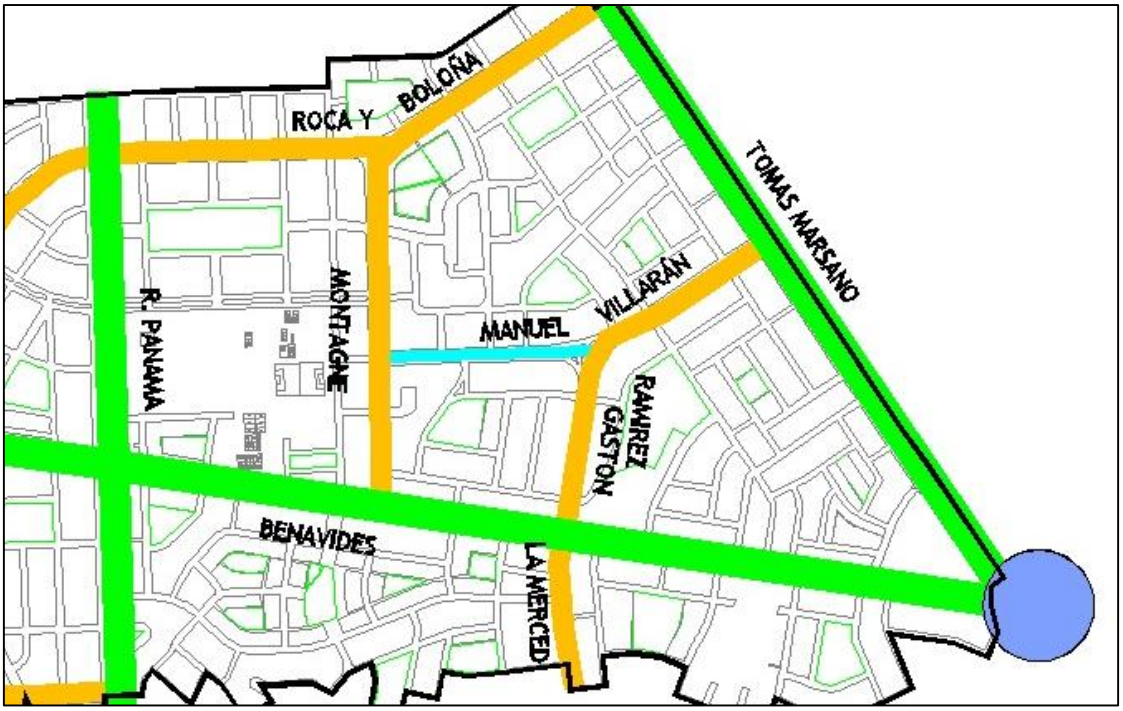


Imagen N° 05 – Vía propuesta como COLECTORA
Elaboración: Equipo consultor PUD

IV.1.1.3 Mejoramiento de Infraestructura en Vías Locales Principales

Para las denominadas "Vías Locales Principales", se propone:

- Reducción de ancho de carriles de circulación (donde éste exceda la dimensión normativa), priorizando ganar espacios para incrementar veredas.
- Se buscará acondicionar áreas de estacionamientos en paralelo, intercalando espacios verdes y siembra de árboles, donde la demanda lo requiera y la sección vial lo permita,
- Acondicionamiento de áreas verdes, mobiliario urbano y plantación de árboles, según la sección vial lo permita.
- Implementación y/o mejoramiento de ciclovías.

A continuación se muestra, a manera de ejemplo, las modificaciones en las secciones viales de las vías con mayor extensión y más representativas de las Locales Preferenciales. Como Anexo se presenta las variaciones de los módulos viales de todas las vías locales principales definidas.

A. AV. MARISCAL LA MAR

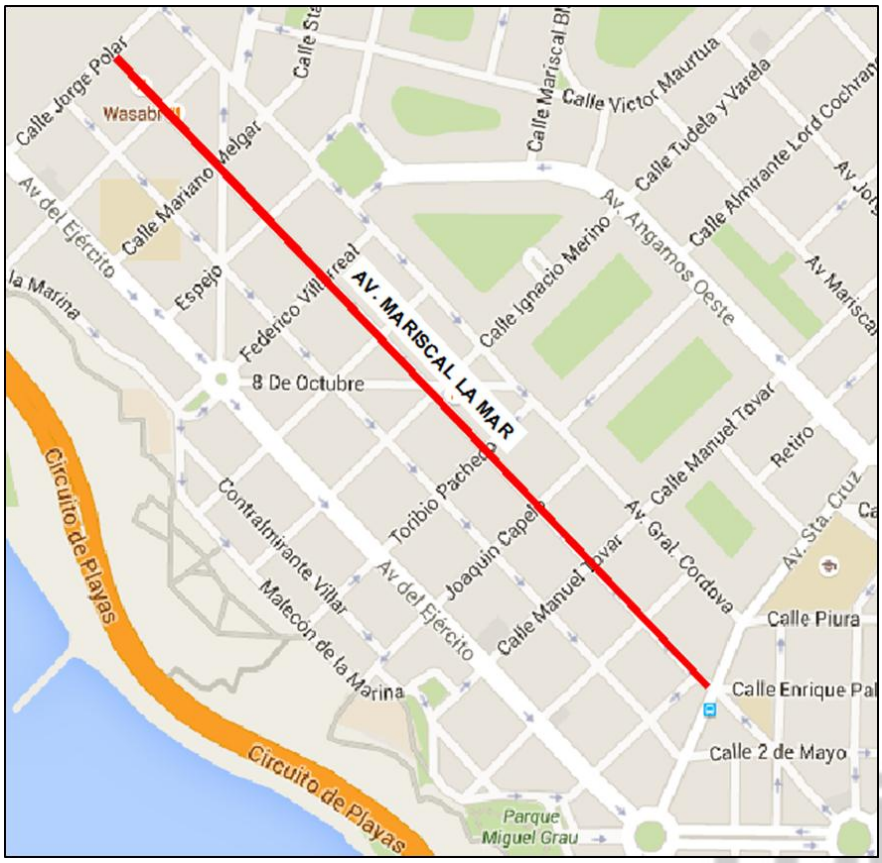
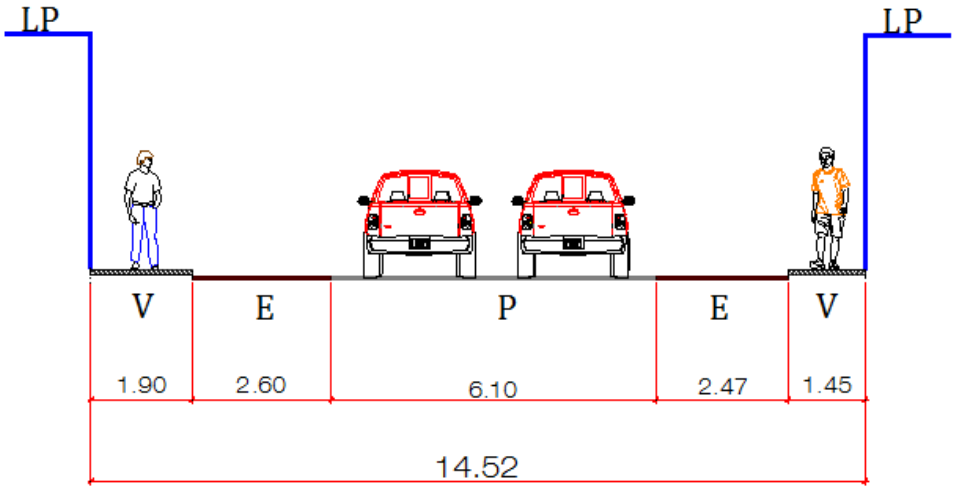
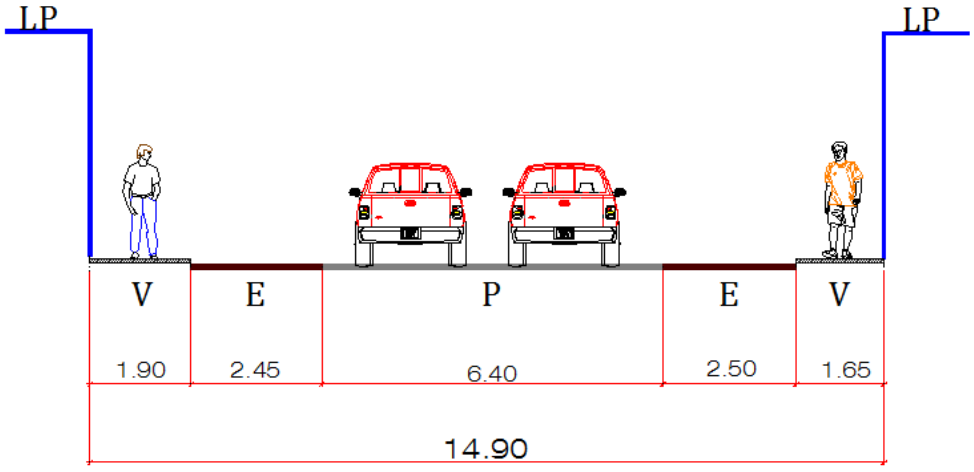


Imagen N° 06 – Av. La Mar y cortes viales
Elaboración: Equipo consultor PUD

Tramo: Ovalo Julio R. Ribeyro - Ca. 2 de Mayo

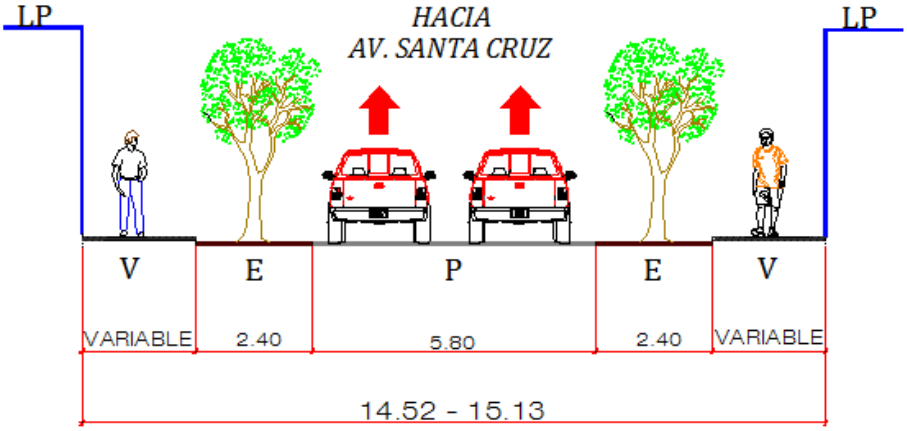


Tramo: Av. Santa Cruz - Ca. Jorge Polar

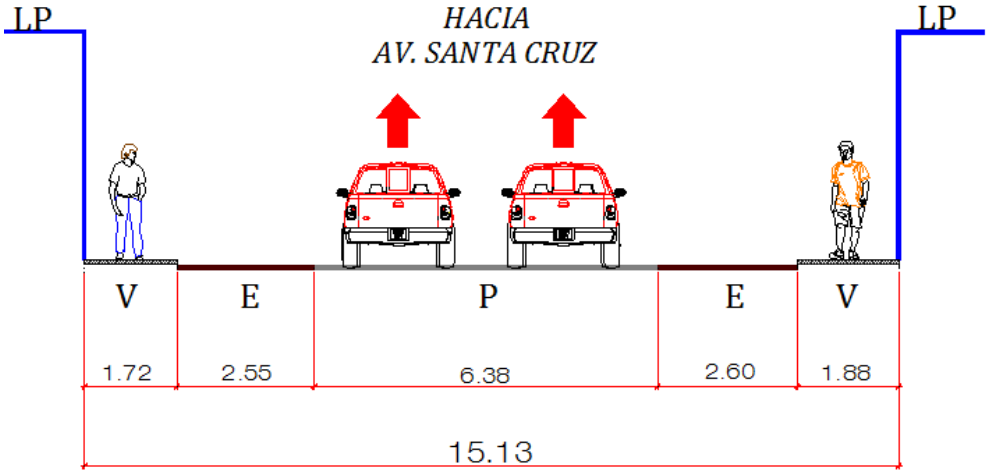


Sección Propuesta:

Tramo: Ovalo Julio R. Ribeyro - Ca. Jorge Polar



Tramo: Ca. 2 de Mayo - Av. Santa Cruz

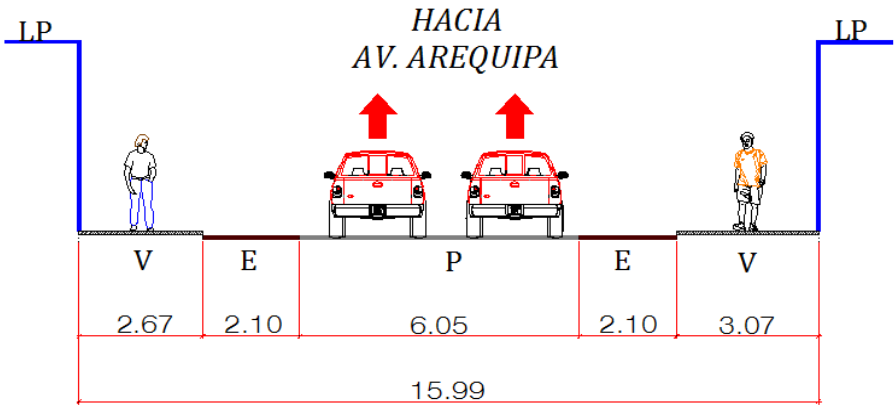


A. AV. 2 DE MAYO

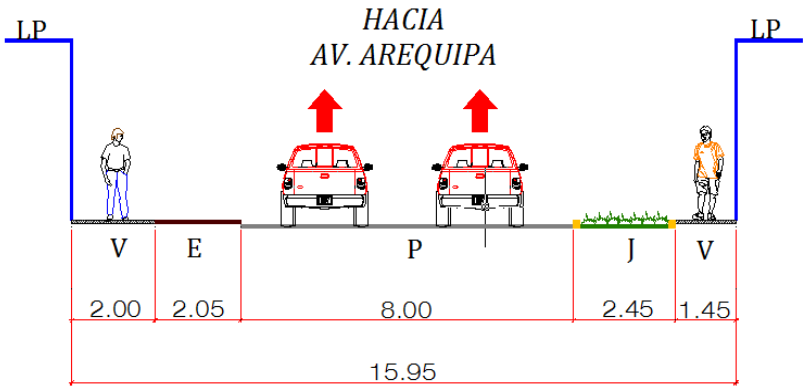
Imagen N° 07 – Av. 2 de Mayo
Elaboración: Equipo consultor PUD

Sección Actual:

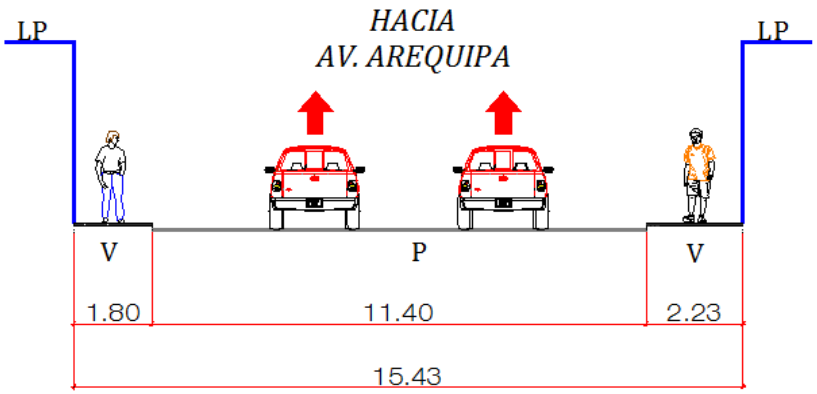
Tramo: Av. Santa Cruz - Ca. Gral. Iglesias



Tramo: Ca. Gral. Iglesias - Av. Comandante Espinar

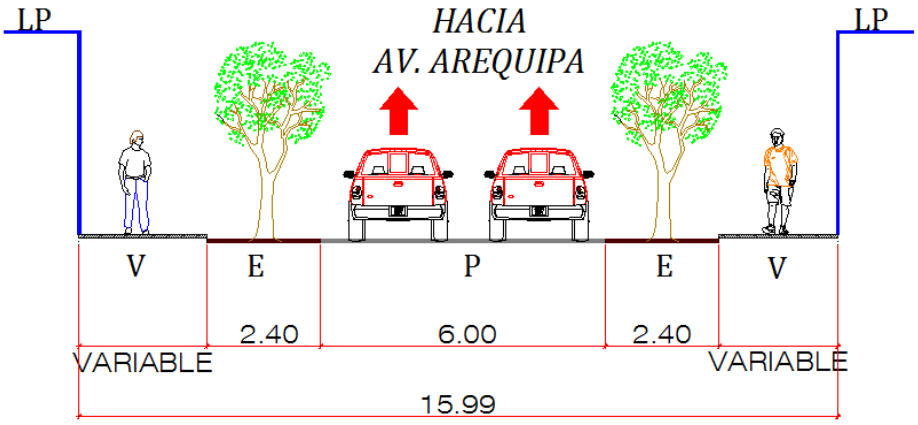


Tramo: Av. Comandante Espinar - Av. Arequipa

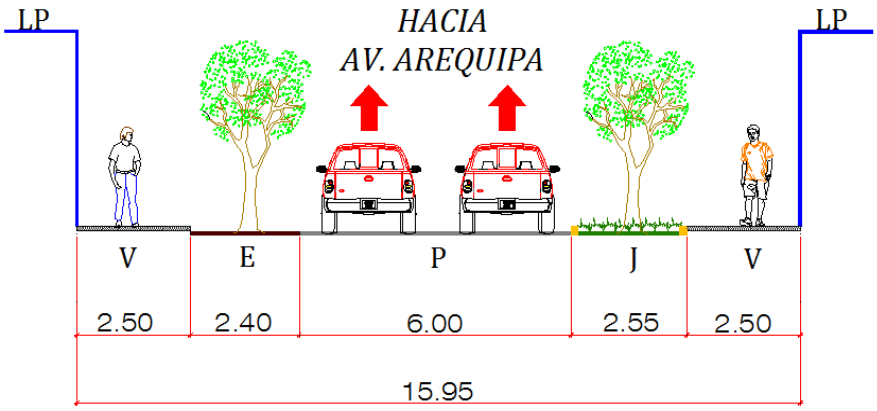


Sección Propuesta:

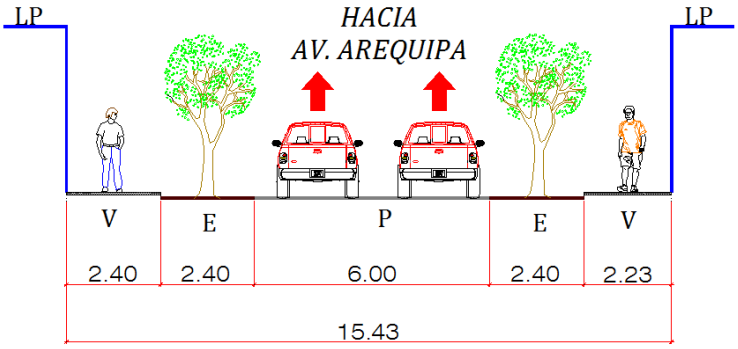
Tramo: Av. Santa Cruz - Ca. Gral. Iglesias



Tramo: Ca. Gral. Iglesias - Av. Comandante Espinar



Tramo: Av. Comandte Espinar - Av. Arequipa



A. CA. ENRIQUE PALACIOS

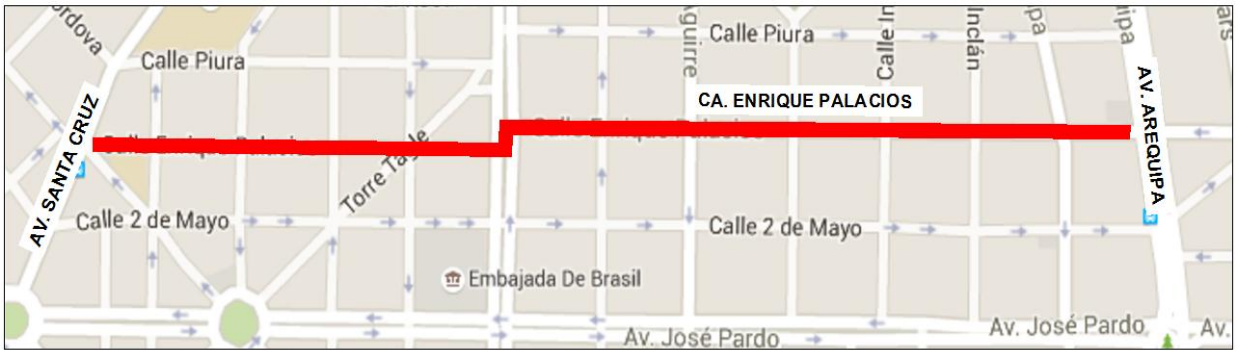
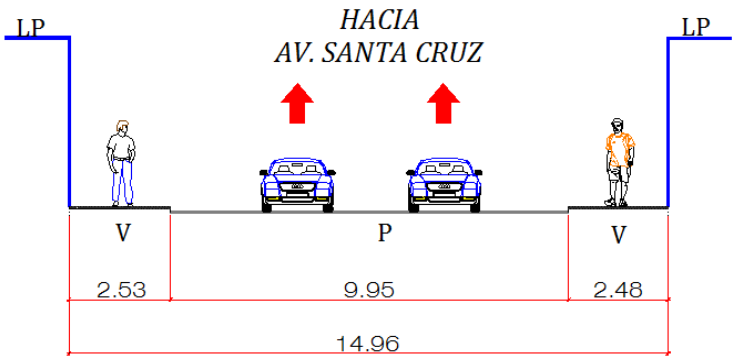
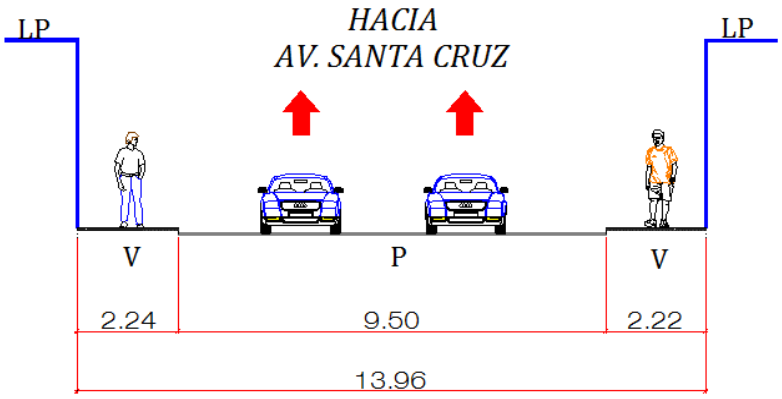


Imagen N° 08 – Ca. Enrique Palacios
Elaboración: Equipo consultor PUD

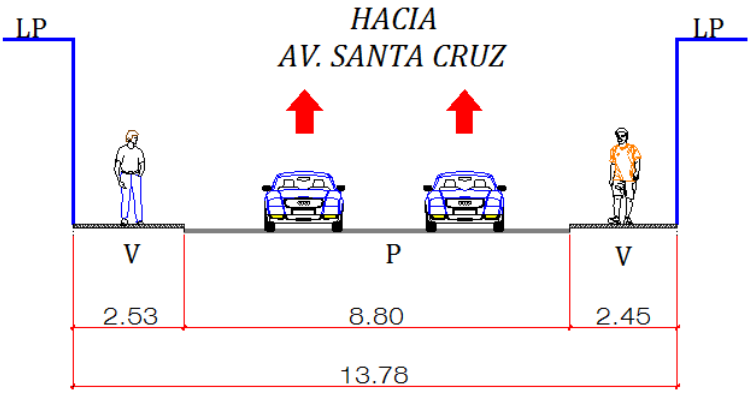
Tramo: Av. Santa Cruz - Av. Comandante Espinar



Tramo: Av. Comandante Espinar - Ca. Elías Aguirre

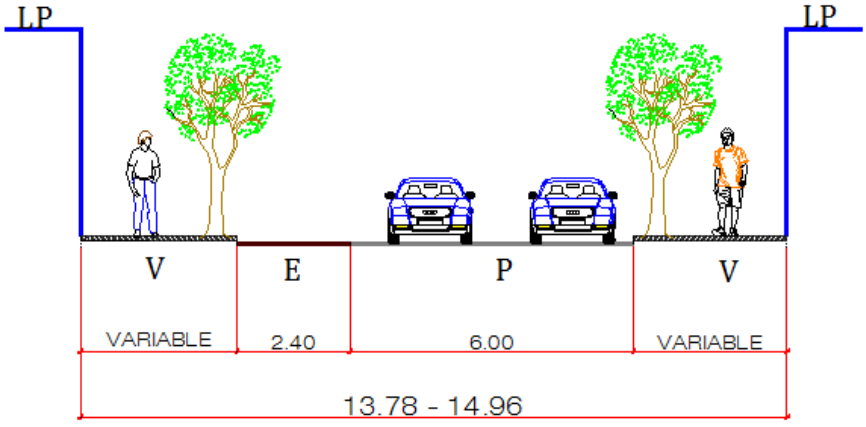


Tramo: Ca. Independencia - Av. Arequipa



Sección Propuesta:

Tramo: Av. Santa Cruz - Av. Arequipa



IV.1.1.1 Puentes de Integración

Dentro de la concepción de la movilidad del distrito de Miraflores, se ha contemplado la necesidad de articular de manera más eficiente la interrelación de Miraflores con las circunscripciones colindantes, especialmente con los distritos de Surquillo y Barranco; asimismo se busca priorizar la conectividad dentro del propio distrito.

Para ello se propone la construcción de nuevos puentes orientados a este fin específico. Dentro de ellos tenemos puentes vehiculares, peatonales y de ciclovías.

Del total de puentes recomendables, en coordinación con la Municipalidad de Miraflores se han priorizado los puentes que "salen" de Miraflores sobre los que "entran", de esta manera tenemos:

La ubicación general de los puentes se muestra en Imagen N° 09

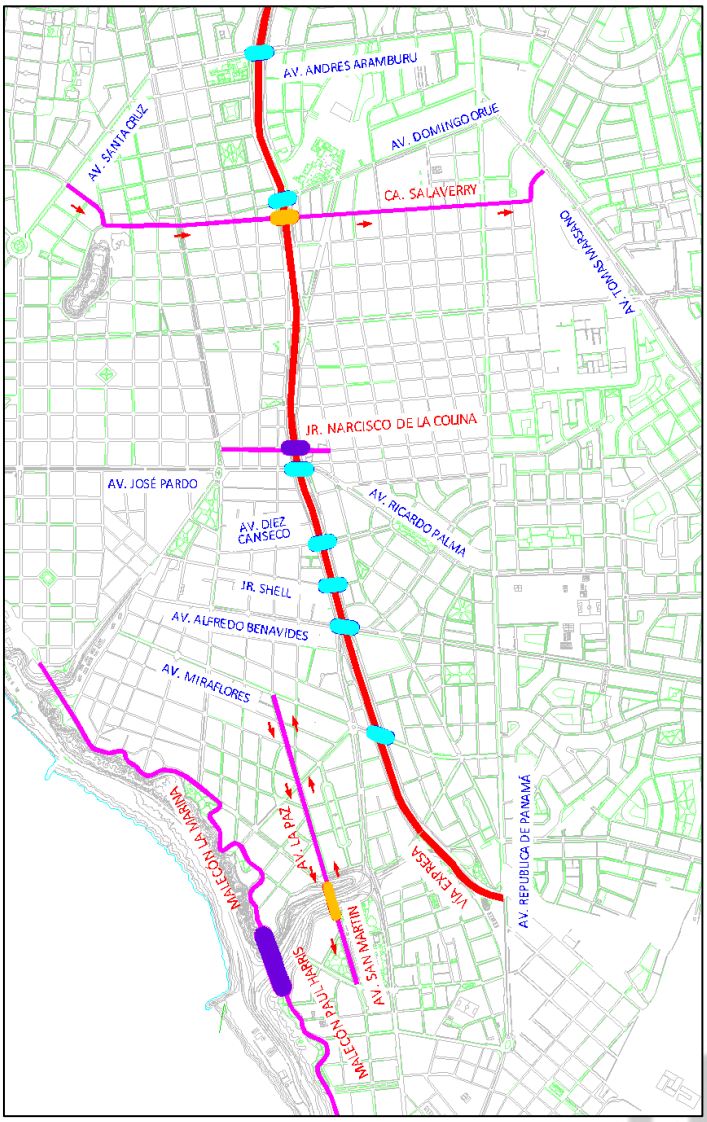


Imagen N° 09 – Ubicación de Puentes de Integración
Elaboración: Equipo consultor PUD

Los nuevos puentes integrarán a Miraflores con los distritos de Barranco y Surquillo serán los siguientes:

A. Puente Vehicular Salaverry.

Integrará Miraflores y Surquillo, permitiendo el paso vehicular, conformando un nuevo eje vial, que conectará las avenidas Santa Cruz y Tomás Marsano.

Actualmente, la Prolongación de Ca. Salaverry, en el distrito de Surquillo, presenta un sentido opuesto al de Miraflores; para cumplir con este objetivo, se debe modificar el sentido de circulación de Ca. Salaverry, tramo: Av. Paseo de la Republica – Jr. Domingo Martin Lujan, a Oeste – Este.

- Trazo: Sobre la Av. Paseo de la República (Vía Expresa).
- Función: Mejorar la integración entre Miraflores y Surquillo a través de un nuevo eje vial
- Uso: Vehicular y peatonal
- Luz estimada: 57 metros
- Carriles: Dos carriles más veredas peatonales.
- Ancho: 10.30 metros
- Responsable: Municipalidad Metropolitana de Lima, Municipalidades Distritales de Miraflores y Surquillo.

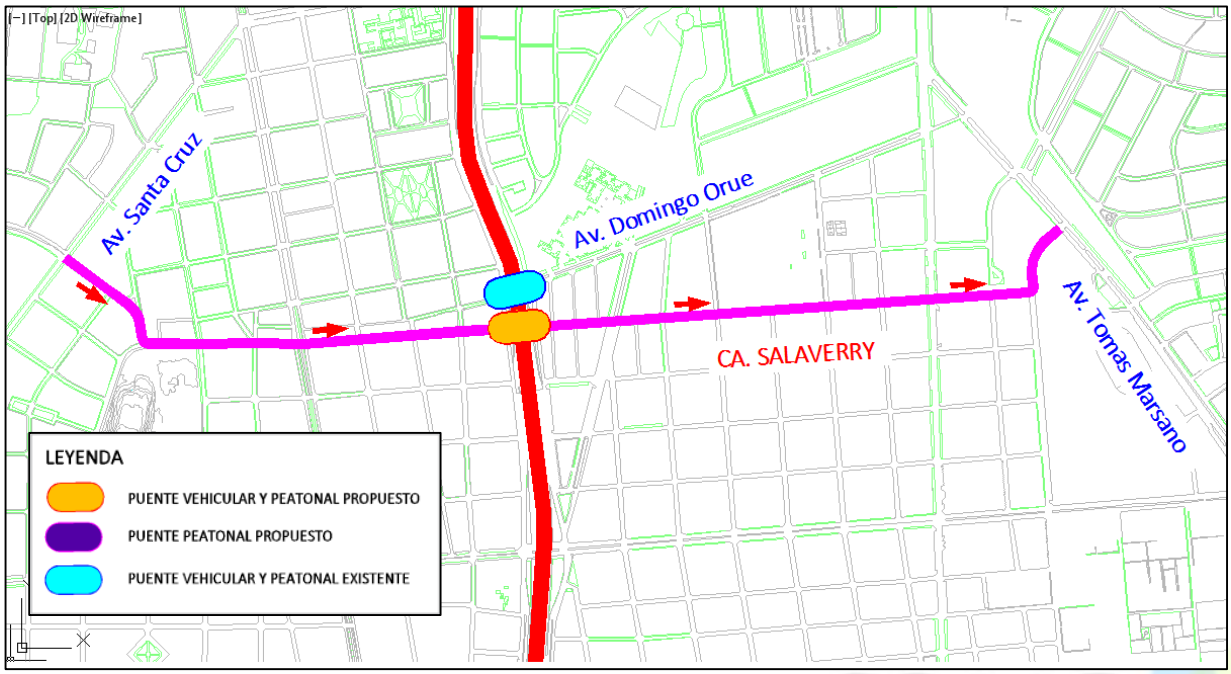


Imagen N° 10 – Conexión del puente Salaverry
Elaboración: Equipo consultor PUD

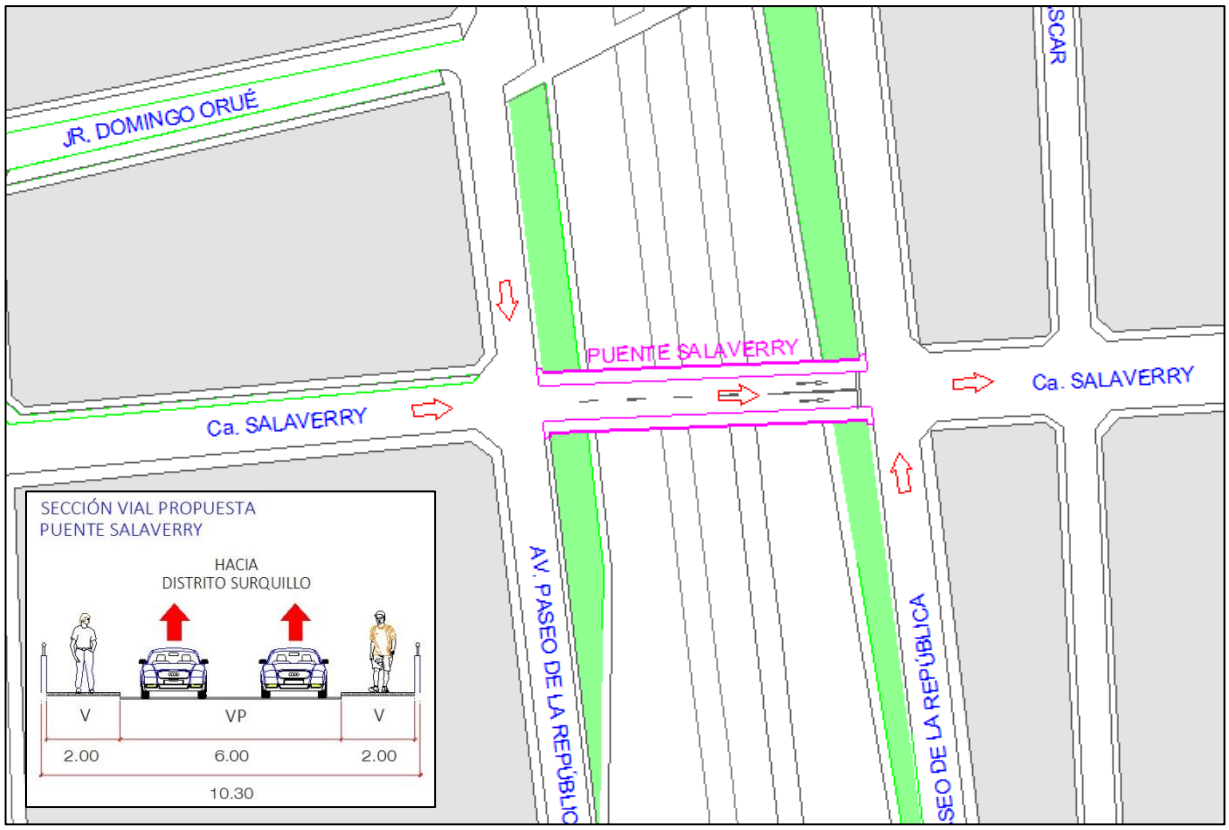


Imagen N° 11 – Ubicación y detalle de sección vial del Puente Salaverry
Elaboración: Equipo consultor PUD

Imagen N° 12 – Futuro puente Salaverry
Elaboración: Equipo consultor PUD

B. <u>Puente Peatonal Narciso de la Colina</u>

Tiene el objetivo de integrar Miraflores y Surquillo mediante una vía de tránsito peatonal y de ciclistas. Este puente es particularmente importante porque allí se encuentra el Mercado 1 de Surquillo, siendo importante reforzar el carácter peatonal, mediante el incentivo de ferias gastronómicas.

La implementación de una nueva conexión en esa zona restará viajes de peatones y vehículos sobre el Puente Ricardo Palma, mejorando levemente la circulación vehicular.

- Trazo: Sobre la Vía Expresa.
- Función: Mejorar la integración entre Miraflores y Surquillo a través de un nuevo eje vial
- Tipo: Ciclista y Peatón
- Luz estimada: 46 metros
- Ancho: 7.30 metros
- Responsable: Municipalidad Metropolitana de Lima, Municipalidades Distritales de Miraflores y Surquillo.

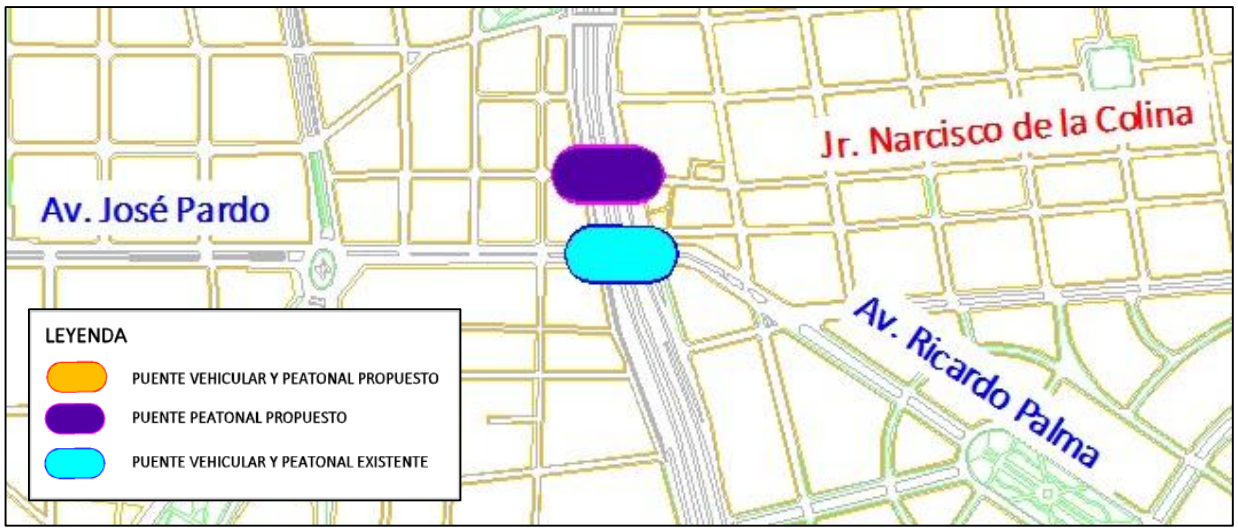


Imagen N° 13 – Ubicación del Puente Narciso Colina
Elaboración: Equipo consultor PUD

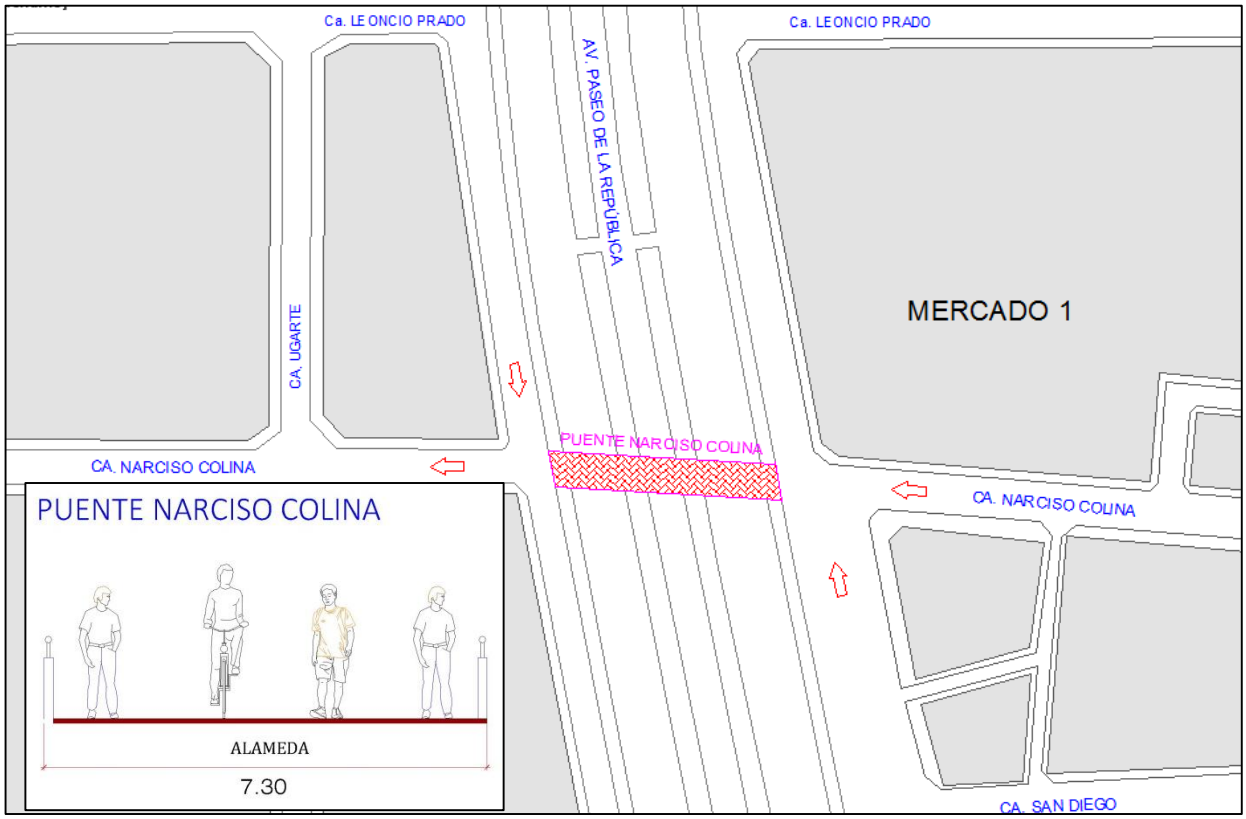


Imagen N° 14 – Ubicación y sección vial del puente. Narciso Colina
Elaboración: Equipo consultor PUD

C. Puente Vehicular La Paz - San Martín.

Tiene el objetivo de mejorar la integración entre Miraflores y Barranco a través de un nuevo eje vial. Este puente es particularmente importante porque unirá directamente a ambos distritos, de manera más fluida y funcional y reforzará el puente actualmente existente sobre la Quebrada de Armendáriz.

- Trazo: Sobre la Quebrada de Armendáriz.
- Función: Mejorar la integración entre Miraflores y Barranco a través de un nuevo eje vial
- Tipo: Vehicular y peatonal
- Luz estimada: 120 metros
- Carriles: Dos carriles más veredas peatonales.
- Ancho: 11.60 metros
- Responsable: Municipalidad Metropolitana de Lima, Municipalidades Distritales de Miraflores y Barranco.

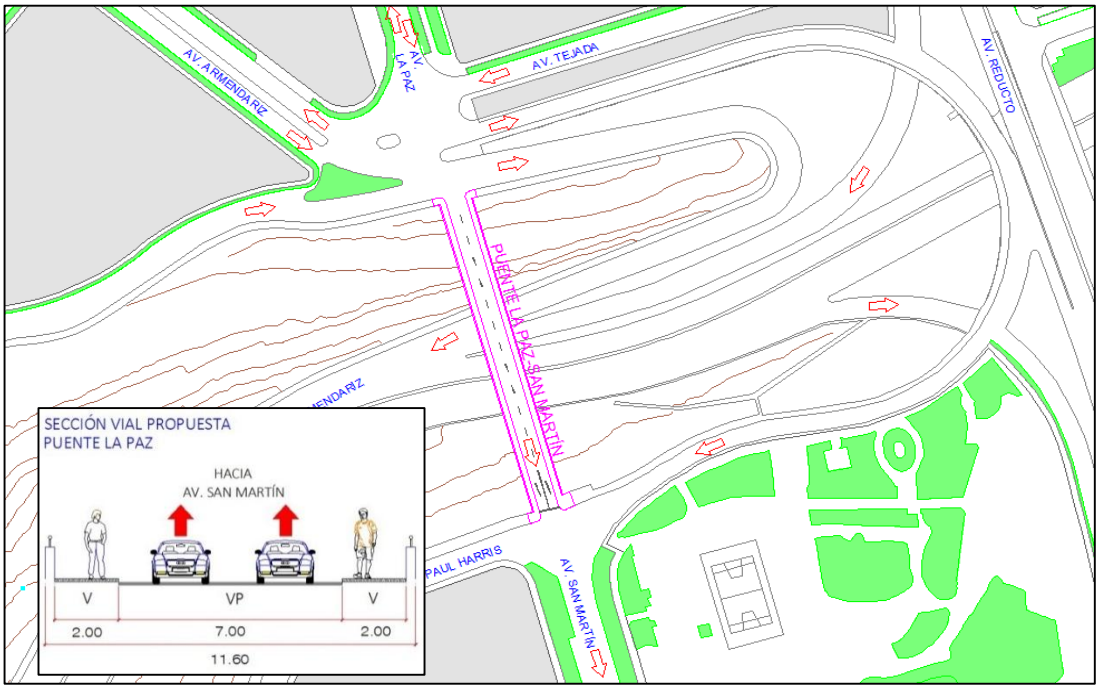


Imagen N° 15 – Ubicación del Puente La Paz – San Martin
Elaboración: Equipo consultor PUD

D. Puente Peatonal Malecón Armendáriz - Paul Harris

- Trazo: Sobre la Quebrada de Armendáriz.
- Función: Mejorar la integración entre Miraflores y Barranco a nivel exclusivamente peatonal y ciclista. Este puente que integrará directamente los malecones ribereños de ambos distritos, para un uso recreativo y de contemplación, ya que allí puede crearse parques y miradores que pueden ser un atractivo turístico para el disfrute de su población.
- Tipo: Parque, ciclovías y peatonal.
- Luz estimada: 200 metros
- Ancho: 6.30 metros
- Responsable: Municipalidad Metropolitana de Lima, Municipalidades Distritales de Miraflores y Barranco.

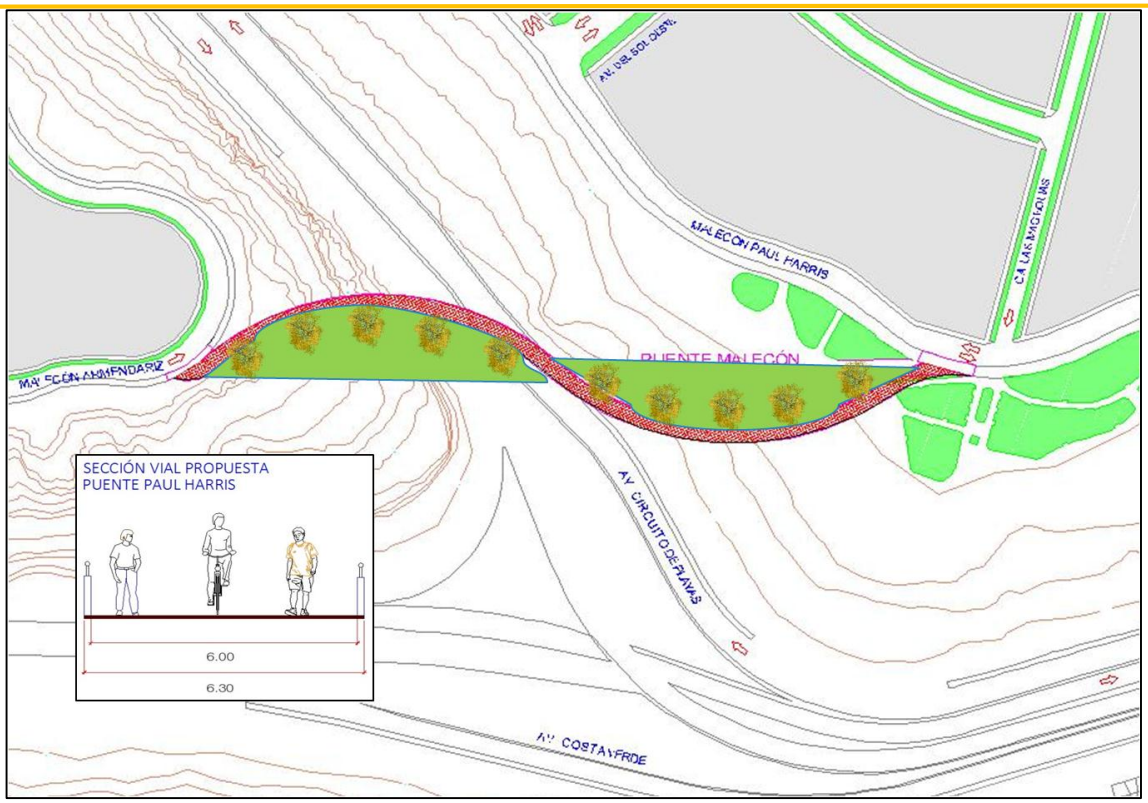


Imagen N° 16 – Ubicación y sección vial propuesta para el Puente Paul Harris
Elaboración: Equipo consultor PUD

IV.1.1.4 Efectos de los nuevos puentes en el tránsito.

Los puentes de integración tienen como objetivo reducir carga vehicular a los Puentes Angamos y Domingo Orué. Asimismo, se dota al distrito de nuevas vías de conexión de tránsito exclusivo de peatones y ciclistas, tal es el caso del Puente Paul Harris y Malecón Armendáriz.

A continuación evaluaremos el impacto de los nuevos puentes de conexión en su entorno.

A. Impacto sobre el puente Angamos

Por su ubicación, el puente de integración de la Ca. Salaverry está destinado a restarle carga vehicular al puente Angamos, ya que conectan de igual forma con el distrito de Surquillo.

Para evaluar el impacto del puente Salaverry sobre el puente Angamos, hemos formulado dos escenarios restándole ciertos porcentajes de cargas vehiculares, teniendo en cuenta el nuevo cruce.

OFERTA Y DEMANDA ACTUAL DE LAS VÍAS

Vía	Sentido	Carriles	Flujo/c/sentido	Fluj saturado	Carga Veh.
Salaverry	Oeste - Este	2	1800	3600	-
Angamos	Oeste - Este	3	1800	5400	1180
	Este - Oeste	3	1800	5400	1032

Tabla N° 05 – Oferta y demanda actual de las vías
Elaboración: Equipo consultor PUD

El puente de integración Salaverry brindará dos carriles más al sentido Oeste – Este; por lo que parte de la carga vehicular puede derivarse a esta nuevas vía.

Para evaluar el impacto de quitarle cierta carga vehicular, hemos considerado los siguientes casos:

CARGAS VEHICULARES POR ESCENARIO

Vía	Sentido	Escenarios		Carga Veh.	
		Esc. 01	Esc. 02	Esc. 01	Esc. 02
Salaverry	Oeste - Este	10%	20%	118	236

(*) Los volumenes vehiculares identificados para las vías en cada uno de los escenarios, para la evaluación, se restaran al sentido Oeste - Este.

Tabla N° 06 – Cargas vehiculares por escenario
Elaboración: Equipo consultor PUD

Para el escenario 01 se le considera retirar el 10% de la carga vehicular del sentido Oeste – Este de la Av. Angamos, y el 20% para el escenario 02.

Evaluando los nuevos volúmenes sobre la Av. Angamos con ayuda del software Synchro, obtenemos los siguientes resultados.

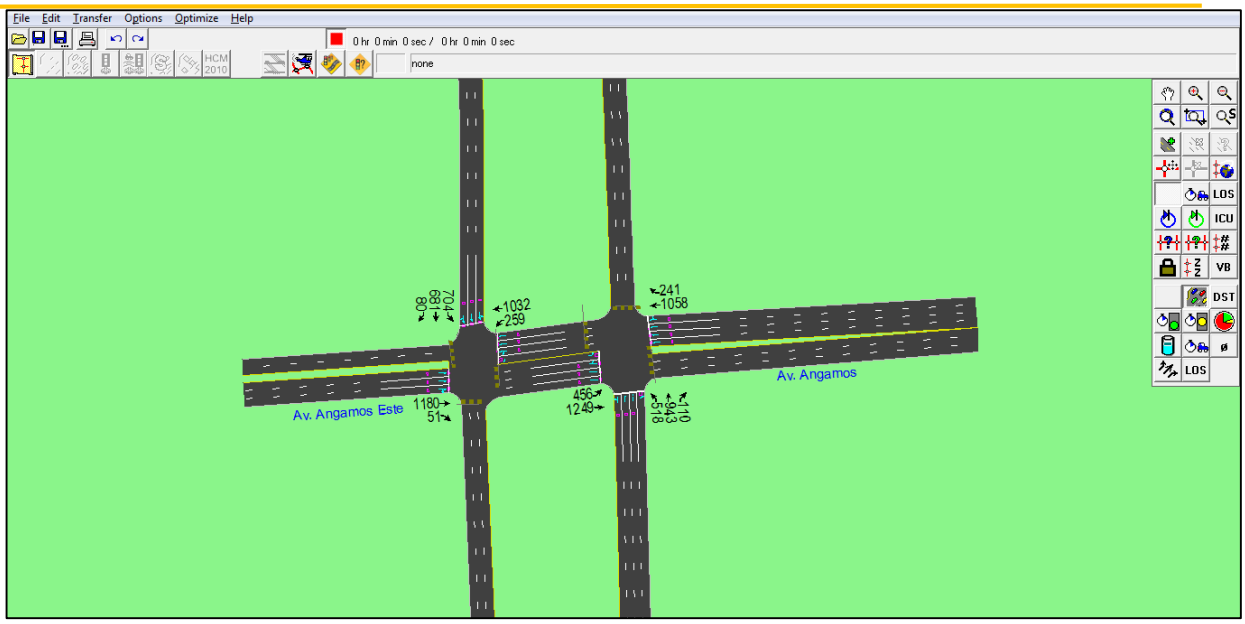


Imagen N° 17 – Análisis en synchro de Av. Angamos
Elaboración: Equipo consultor PUD

Av. Angamos Oeste - Este

Vía	Volumen	v/c
Actual	1180	1.08
Esc01	1062	0.98
Esc02	944	0.88

Tabla N° 07 – Resultado de análisis en synchro Av. Angamos
Elaboración: Equipo consultor PUD

Obtuvimos que al restar carga vehicular sobre el sentido Oeste - Este de la Av. Angamos, los niveles de congestión (grado de saturación) se reducen, mejorando un poco lo fluidez vehicular.

Impacto sobre La Calle Salaverry

Con la implementación del puente de integración Salaverry, se reducirá la carga vehicular sobre la Av. Angamos, así como sus efectos de congestión, tal como ya se demostró anteriormente.

Los porcentajes restados a la Av. Angamos por cada escenario serán adicionados para la calle Salaverry, tal como se muestra en la Tabla N° 06.

Asimismo, se efectuó el conteo vehicular en todas las vías en su intersección con la Av. Paseo de la Republica, y se efectuó la medición de sus módulos viales.

Con los datos antes obtenidos se efectuó la evaluación de todas las intersecciones para los escenarios actual, escenario 01 y 02 en synchro.

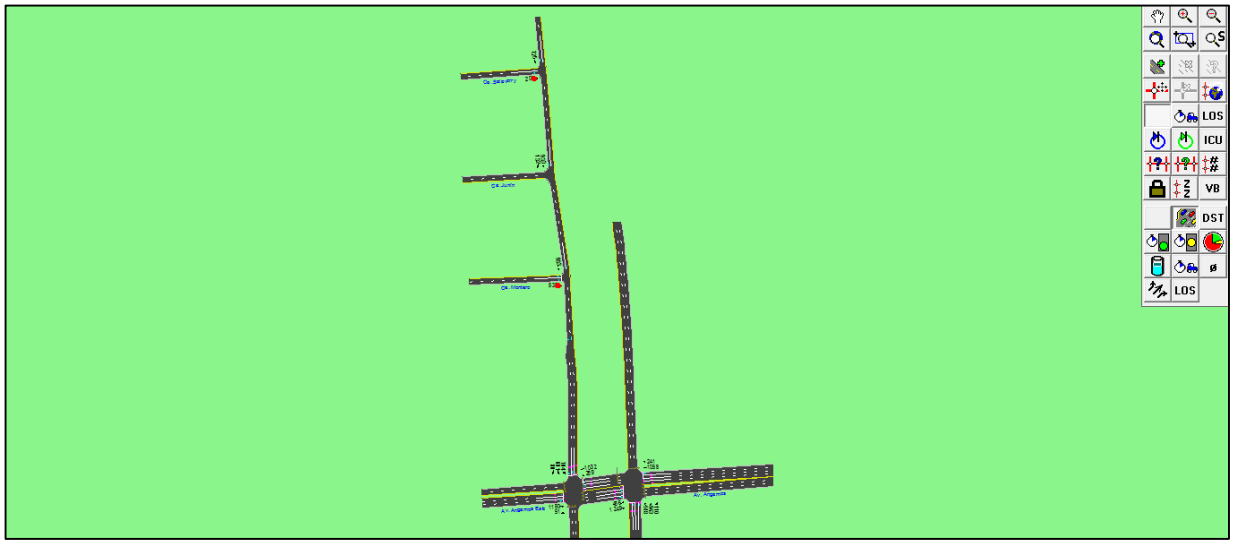


Imagen N° 18 – Puntos de los futuros Puentes de integración
Elaboración: Equipo consultor PUD

Imagen N° 19 – Análisis de puentes de integración - propuesta
Elaboración: Equipo consultor PUD

Del análisis de tránsito obtuvimos los siguientes resultados:

ANÁLISIS DE TRANSITO DEL PUENTE SALAVERRY

Intersección	Flujo/c/sentido			v/c			LOS		
	Act.	1	2	Act.	1	2	Act.	1	2
Ca. Salaverry	208	326	444	0.19	0.51	0.64	B	C	D

Tabla N° 08 – Impacto en el puente Salaverry
Elaboración: Equipo consultor PUD

El incremento de flujo vehicular por estos puntos afecta la capacidad y nivel de serviciabilidad de la vía, pero se mantiene con características fluidas de poca interacción vehicular.

En un periodo de seis meses de puesto en operación el proyecto, se debe evaluar los puntos para considerar la necesidad o no de implementar equipos semafóricos.

B. <u>Impacto del puente La Paz – San Martin</u>

Por su ubicación, el puente La Paz – San Martin le restara carga vehicular al puente Reducto, que es la única vía de salida hacia el distrito de barranco, por esta zona.

Para este caso, se distribuye los porcentajes por escenario, obteniendo los resultados que se muestra en la tabla siguiente:

Evaluaciones	Veh/hora	Descripción	Resultados
		Se evaluao desemeño del los carriles de salida (en el puente)	v/c
Actual	609	a= Flujo actual con dirección a Barranco	0.26
Escenario 01	739	b= resta del 10% del flujo de la descripción "a"	0.23
Escenario 02	648	c= resta del 20% del flujo de la descripción "a"	0.21

Tabla N° 09 – Escenarios puente La Paz – San Martin
Elaboración: Equipo consultor PUD

Como es de esperar, en los escenarios 01 y 02, cuando se le resta carga vehicular a la intersección o vías afectadas, el grado de saturación se reduce, incrementando la serviciablidad de las vías.

Dentro de la concepción de movilidad y de las políticas respectivas, se plantea restringir o penalizar el transporte privado, la racionalización del transporte público y priorizar las facilidades para la circulación peatonal y los ciclistas.

Dentro del concepto del Plan de “Refundar Miraflores”, en términos viales se propone la creación de Corredores Verdes, priorizando el medio ambiente sobre el diseño vial que siempre ha estado proyectado en función del automóvil privado, en detrimento de la movilidad peatonal.

Se han analizado las vías emblemáticas del Distrito y se ha encontrado que los anchos de las veredas son muy limitados y angostos.

Se ha tomado como prioridad la reformulación de la sección vial de las avenidas Benavides, Pardo, Ricardo Palma y Comandante Espinar.

Estas vías, además, permitirán integrar con franjas de veredas y paseos peatonales, cómodos y seguros el Centro de Miraflores con sus diferentes sub-centros que en los últimos años han tenido crecimientos importantes, absorbiendo comercio y servicios no sólo para la población de Miraflores sino también para los distritos colindantes de la capital.

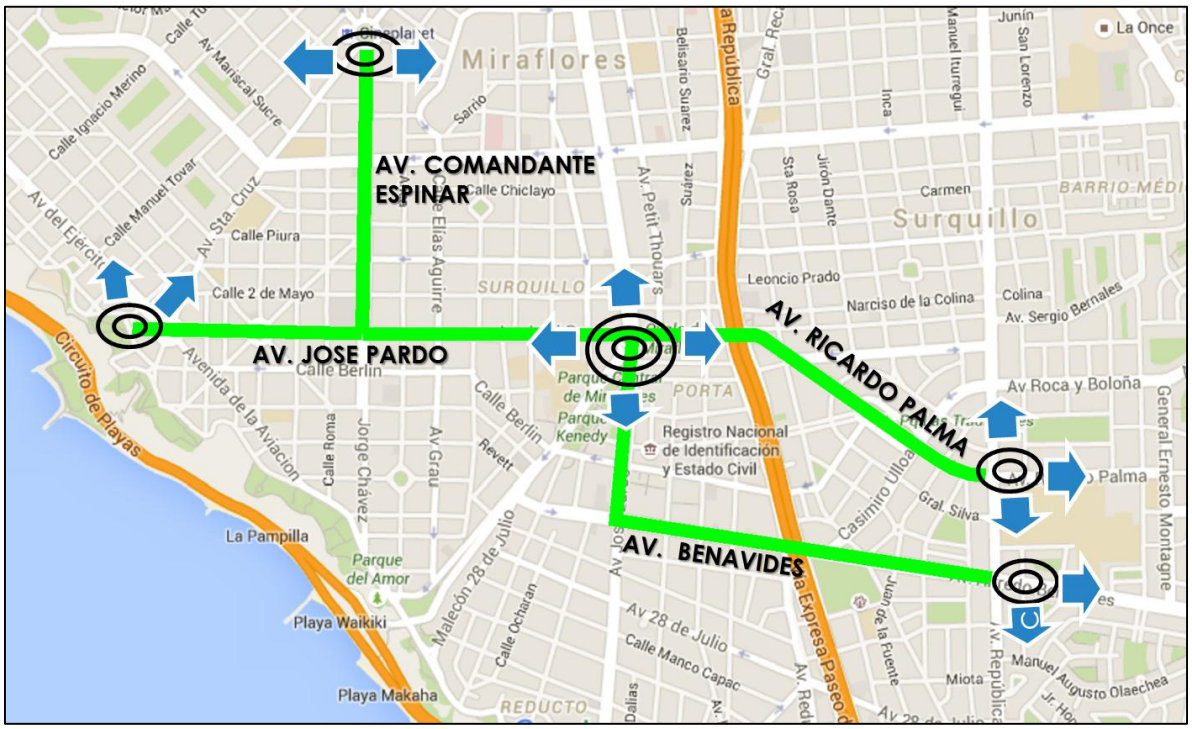


Imagen N° 20 – Esquema corredor verde
Fuente: Trabajo de campo

A. LA AVENIDA ALFREDO BENAVIDES

Situación Actual.

En el tramo comprendido por las avenidas José Larco y Paseo de la República, la Av. Alfredo Benavides tiene tres carriles por sentido, veredas de entre 1.50m - 1.60m y un separador central de 1.00m de ancho, con árboles de base no muy grandes como se grafica en la siguiente imagen:

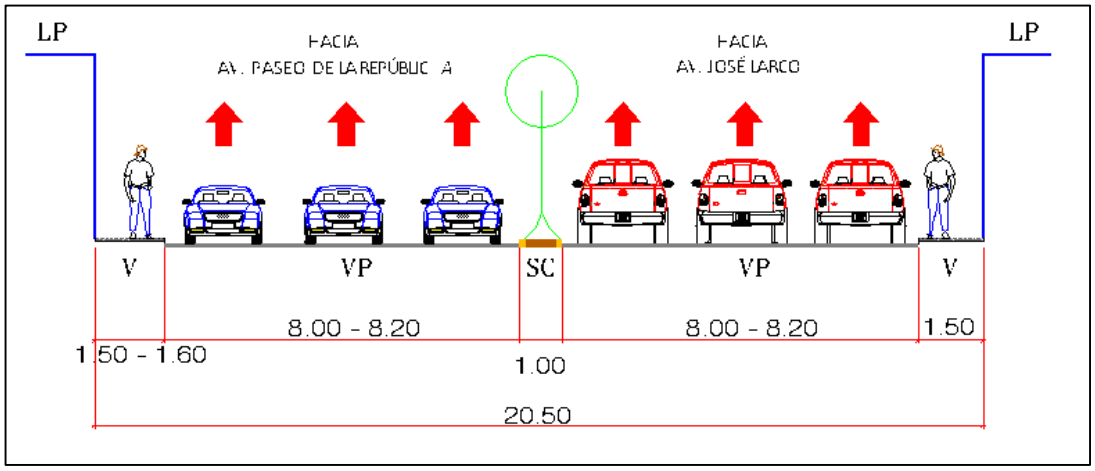


Imagen N° 21 – Av. Alfredo Benavides, tramo: Av. P. Republica – Av. J. Larco
Fuente: Trabajo de campo

Imagen N° 22 – Vista actual de la Av. Alfredo Benavides
Fuente: Google Earth

Propuesta de Reformulación de la Sección Vial.

Se propone reducir de tres a dos los carriles de circulación vehicular para ambos sentidos, incrementando el ancho de veredas; con la finalidad de que el peatón pueda circular con mayor comodidad y seguridad.

Asimismo crear un mayor separador central donde pueda mejorarse la arborización y el paisajismo en general.

Naturalmente que esta propuesta expuesta en sus conceptos generales deberá acompañarse de un proyecto de intervención urbana, es decir de diseño urbano el que se traten de manera armónica los pisos de las veredas, bancas y demás mobiliario, a fin de darle a esta arteria una fisonomía distinta donde actualmente sólo imperan los automóviles y un caótico transporte público.

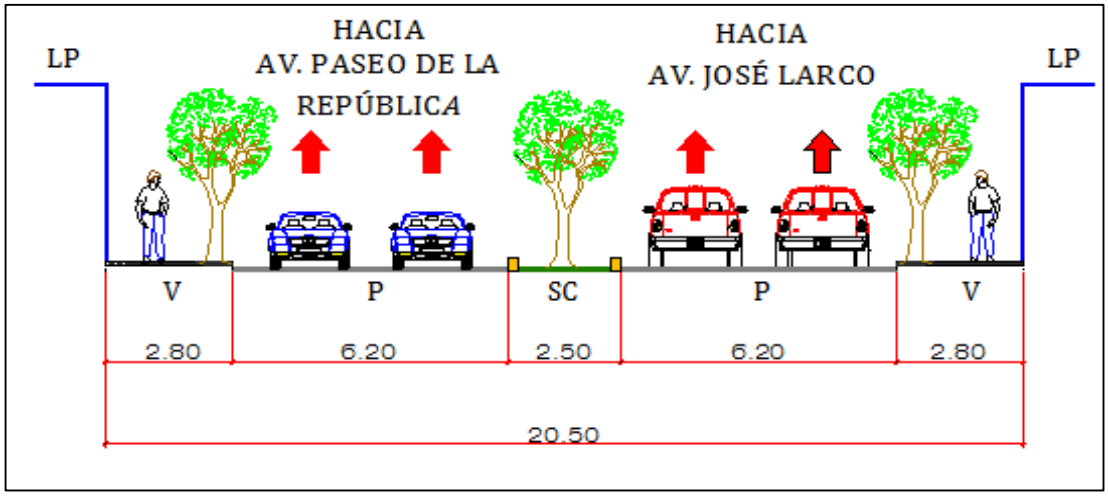


Imagen N° 23 – Sección propuesta para la Av. Alfredo Benavides
Elaboración: Equipo consultor PUD

Imagen N° 24 – Vista de sección propuesta para la Av. Alfredo Benavides
Elaboración: Equipo consultor PUD

B. AVENIDA JOSÉ PARDO

Situación Actual

La avenida José Pardo tiene una sección vial generosa, con una alameda al centro donde inclusive circulan bicicletas, es decir tiene un uso mixto.

Si bien la vía cuenta con solo dos carriles por sentido, el ancho de los carriles puede ser reducido a lo mínimo necesario, de manera de aumentar el ancho de las veredas y arborizarlas.

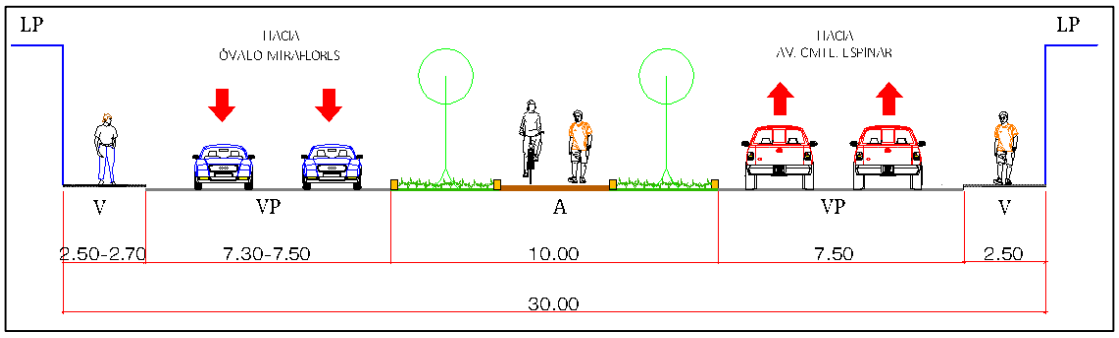


Imagen N° 25 – Sección vial actual de la Av. José Pardo
Fuente: Trabajo de campo

Imagen N° 26 – Vista de Sección vial de la Av. José Pardo
Fuente: Google Earth

Propuesta de Reformulación de la Sección Vial.

La alameda central se mantendrá tal cual, mejorando algunos elementos del mobiliario urbano. Las calzadas se mantendrán en dos por sentido, pero serán reducidas a 3.00m y 3.20m (para transporte público), por carril.

Con esta medida las veredas podrán ser ampliadas a 4.00 metros. Sobre esta plataforma podrán sembrarse arboles a fin de otorgar a la vía un aspecto más amigable con el peatón, a manera de alameda.

Se ha evaluado las características de las veredas, encontrándose en algunos casos en mal estado y sobre todo con muchos tipos de tratamientos (cemento, cerámica, mármol, etc.), por ello, al igual que el caso anterior se debe hacer un diseño integral de diseño urbano, con un solo tipo de piso, colocación de camellones en las intersecciones de mayor flujo peatonal, en especial frente a la pileta y mobiliario urbano pensando en la comodidad de los peatones.

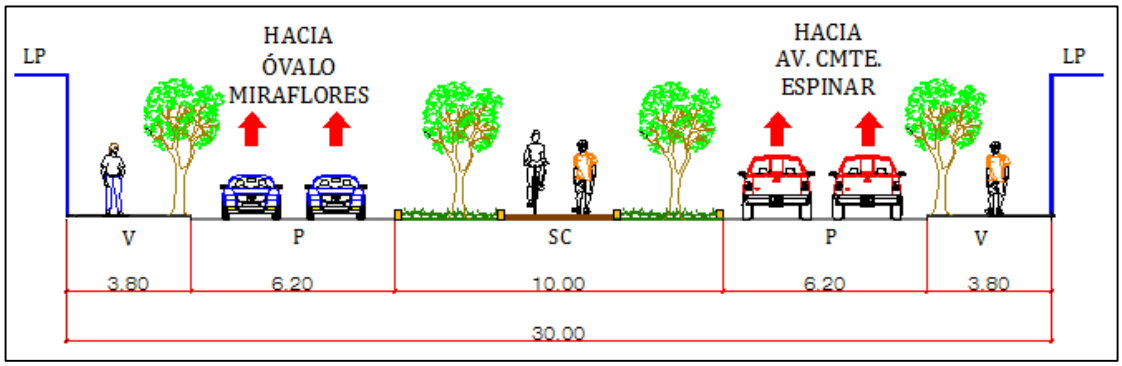


Imagen N° 27 – Sección vial propuesta Av. José Pardo, tramo: Av. J. Larco – Av. Sta. Cruz
Elaboración: Equipo consultor PUD

Imagen N° 28 – Vista de Sección vial propuesta Av. José Pardo
Fuente: Trabajo de campo

C. AVENIDA RICARDO PALMA

Situación Actual.

La Av. Ricardo Palma cuenta con tres carriles de circulación por cada sentido, a diferencia con la Av. José Pardo que presenta dos carriles por sentido. Esta característica es importante, debido a que ambas vías forman un eje vial, que une la Av. Paseo de la Republica y la Av. Del Ejército.

Cuenta además con un separador central angosto y mal conservado. Las veredas son relativamente amplias pero sin un tratamiento uniforme.

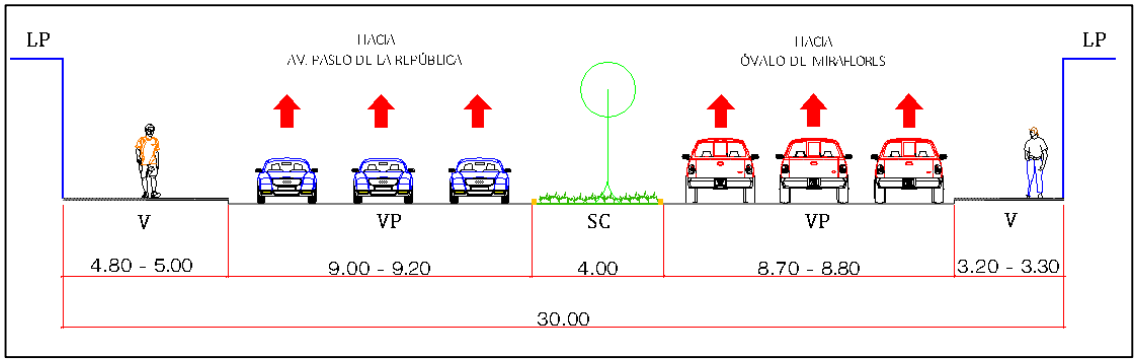


Imagen N° 29 –Sección vial actual de la Av. Ricardo Palma
Fuente: Trabajo de campo

Imagen N° 30 – Vista de la Av. Ricardo Palma
Fuente: Trabajo de campo

Propuesta de Reformulación de la Sección Vial.

Esta vía no tiene más flujo de tránsito que su continuidad que es la avenida Pardo que solo cuenta con dos carriles.

Se propone crear un eje vial integrado espacialmente a la Av. José Pardo, con las siguientes medidas:

- Disminuir de tres a dos los carriles vehiculares, otorgándoles una sección necesaria y suficiente.
- Este espacio ganado permitirá ampliar las veredas y crear una amplia alameda en el separador central. Sobre esta alameda podrá implementarse una franja peatonal y una ciclovías, de modo de ir configurando una red con la de la Av. José Pardo.
- Implementar camellones en los cruces peatonales más densos. Al igual que los casos anteriores se requiere una propuesta integral de diseño urbano y paisajismo.

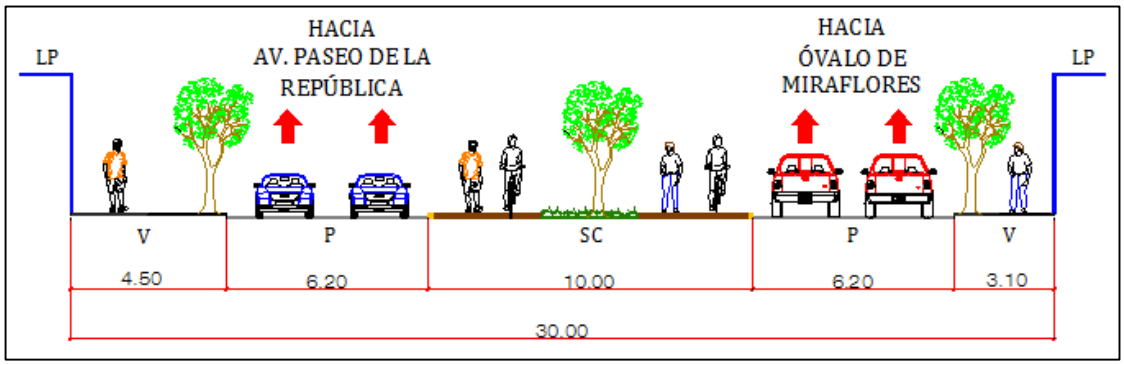


Imagen N° 31 – Sección vial propuesta Av. Ricardo Palma
Elaboración: Equipo consultor PUD

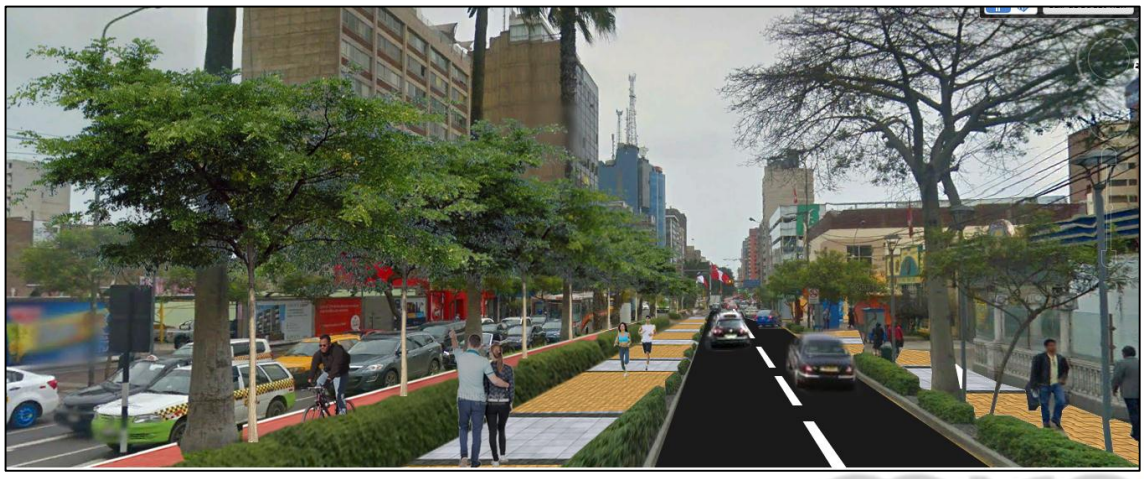


Imagen N° 32 – Vista de sección vial propuesta Av. Ricardo Palma
Elaboración: Equipo consultor PUD

A. AVENIDA COMANDANTE ESPINAR

Situación Actual.

Es una amplia vía que une la Av. José Pardo con el óvalo Gutiérrez.

Cuenta con tres amplios carriles por sentido, un separador central arbolado y veredas relativamente angostas, como se ve en la gráfica.

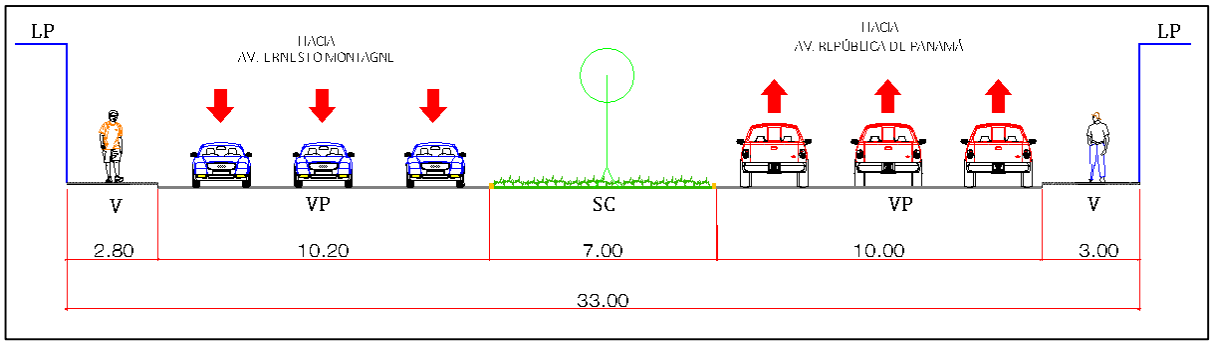


Imagen N° 33 – Vista de sección vial actual de la Av. Comandante Espinar
Fuente: Trabajo de campo

Imagen N° 34 – Vista de sección vial actual de la Av. C. Espinar
Fuente: Trabajo de campo

Propuesta de Reformulación de la Sección Vial.

En el caso de esta vía, como se puede ver en el diagnóstico, cuenta con un promedio de 1,000 vehículos por hora y por sentido, inferior a los casos de Benavides y Pardo en los que estamos proponiendo igualmente reducir los carriles.

En este caso también se propone reducir de tres a dos carriles, ampliar significativamente las veredas y crear en el separador central una gran franja verde donde se pueda desarrollar un proyecto paisajístico, con ciclovías y una gran alameda arborizada y debidamente equipada con mobiliario urbano.

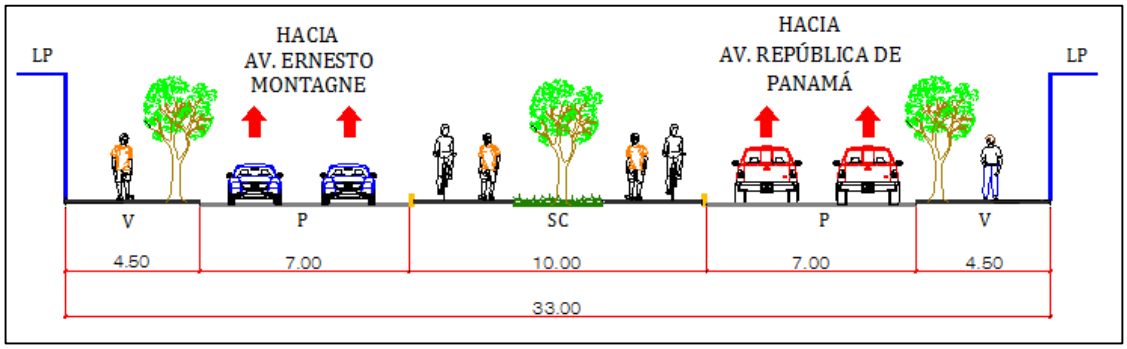


Imagen N° 35 – Vista de sección vial propuesta Av. Comandante Espinar
Fuente: Trabajo de campo

Propuesta de Reformulación De La Sección Vial.

En el caso de esta vía, como se puede ver en el diagnóstico, cuenta con un promedio de 1,000 vehículos por sentido, inferior a los casos de Benavides y Pardo en los que estamos proponiendo igualmente reducir los carriles.

En este caso también se propone reducir de tres a dos carriles, ampliar significativamente las veredas y crear en el separador central una gran franja verde donde se pueda desarrollar un proyecto paisajístico, con ciclovías y una gran alameda debidamente equipada con mobiliario urbano.

Imagen N° 36 – Vista de sección vial propuesta Av. Comandante Espinar
Fuente: Trabajo de campo

IV.1.1.5 Paraderos en los corredores Verdes

Para implementar los corredores verdes es necesario que previamente se efectúe una racionalización de rutas y unidades de transporte público, tal como se menciona en el ítem correspondiente.

Por estos ejes deben circular únicamente vehículos de 12 metros de largo, con capacidad de 80 personas; de modo que la circulación del número de buses se reduzca en promedio a un tercio de la oferta actual.

Los paraderos en estos ejes estarán ubicados a mitad de cuadra y sobre la calzada, demarcando un mínimo de dos (2) cajones de 12 m de largo.

Se ha estudiado la posibilidad de implementar bahías de estacionamiento, sin embargo esta posibilidad recorta en gran medida el ancho de las aceras. Siendo que las rutas y el parque de transporte público disminuirán considerablemente, esta solución podría ser la adecuada.

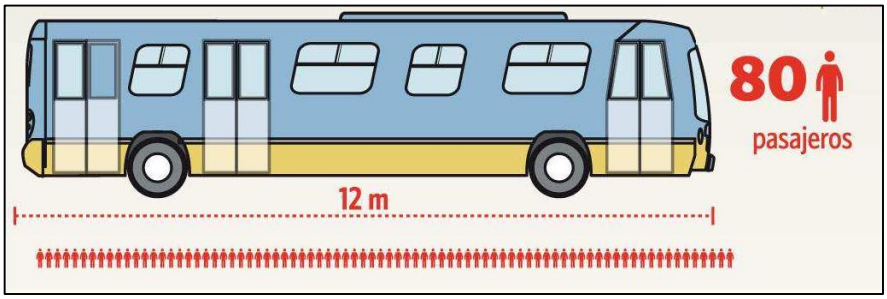


Imagen N° 37 - Bus Destinado para el corredor verde
Fuente: MML

El mobiliario del paradero deberá ser de un solo tipo, sencillo y práctico para sus fines. La propuesta de los diseños podrá desarrollarse por la Municipalidad Distrital presentarse a la MML para su aprobación y así uniformizar y ordenar el transporte. Ver imagen siguiente:

Imagen N° 38 – Modelo de paradero para el corredor verde
Fuente: Diagnostico y diseño de facilidades al transporte público

IV.1.1.6 Peatonalización de Circuitos Viales.

Dentro de la concepción de priorizar el tránsito peatonal en el distrito, mejorando la calidad de desplazamiento volviendo su entorno más amigable, se propone la implementación progresiva de zonas exclusivas de tránsito peatonal, principalmente en sectores del distrito que no tienen alto tránsito vehicular y sí peatonal.

Las peatonalización en estas zonas buscan brindar nuevas rutas de tránsito peatonal, en donde se garantizaran veredas amplias y áreas verdes.

A. Etapas de la Peatonalización

Etapa 01 – Peatonalización Parcial

En esta primera etapa se busca generar la sensación de que el peatón tiene la prioridad de circulación y el invasor es el vehículo motorizado invasor al conductor, el peatón progresivamente podrá transitar por toda la vía, incluyendo la sección definida como calzada.

Las propuestas en esta etapa están referenciadas básicamente a las siguientes actividades:

- Mantener el nivel de veredas en toda la sección vial.
- Adoquinar toda la sección vial, incluyendo veredas y pistas, diferenciando el límite de las veredas mediante sardineles sumergidos.
- En los límites de vereda colocar bolardos, garantizando que los vehículos no invadan las veredas.
- En los martillos de las intersecciones se deben instalar bolardos.
- Prohibir el estacionamiento vehicular.
- Acondicionar un solo carril de circulación vehicular de máximo 3.80 m de ancho para que no puedan estacionarse vehículos en ninguna de sus márgenes.

Etapa 02 – Peatonalización Total

En esta etapa solo se permitirá el paso de vehículos de los residentes, emergencia y proveedores a los diferentes servicios que se ubiquen dentro de las zonas peatonales.

B. Zonas Peatonales

Zona 01 - Centro

La zona 01 está enmarcada por las avenidas José Larco, Diez Canseco, Gonzales Prada y Paseo de la Republica (vía Expresa). **Ver Imagen N° 43.**

Complementariamente a las modificaciones de los módulos viales, se efectuará el demarcado de zonas rígidas, limitando el estacionamiento vehicular.

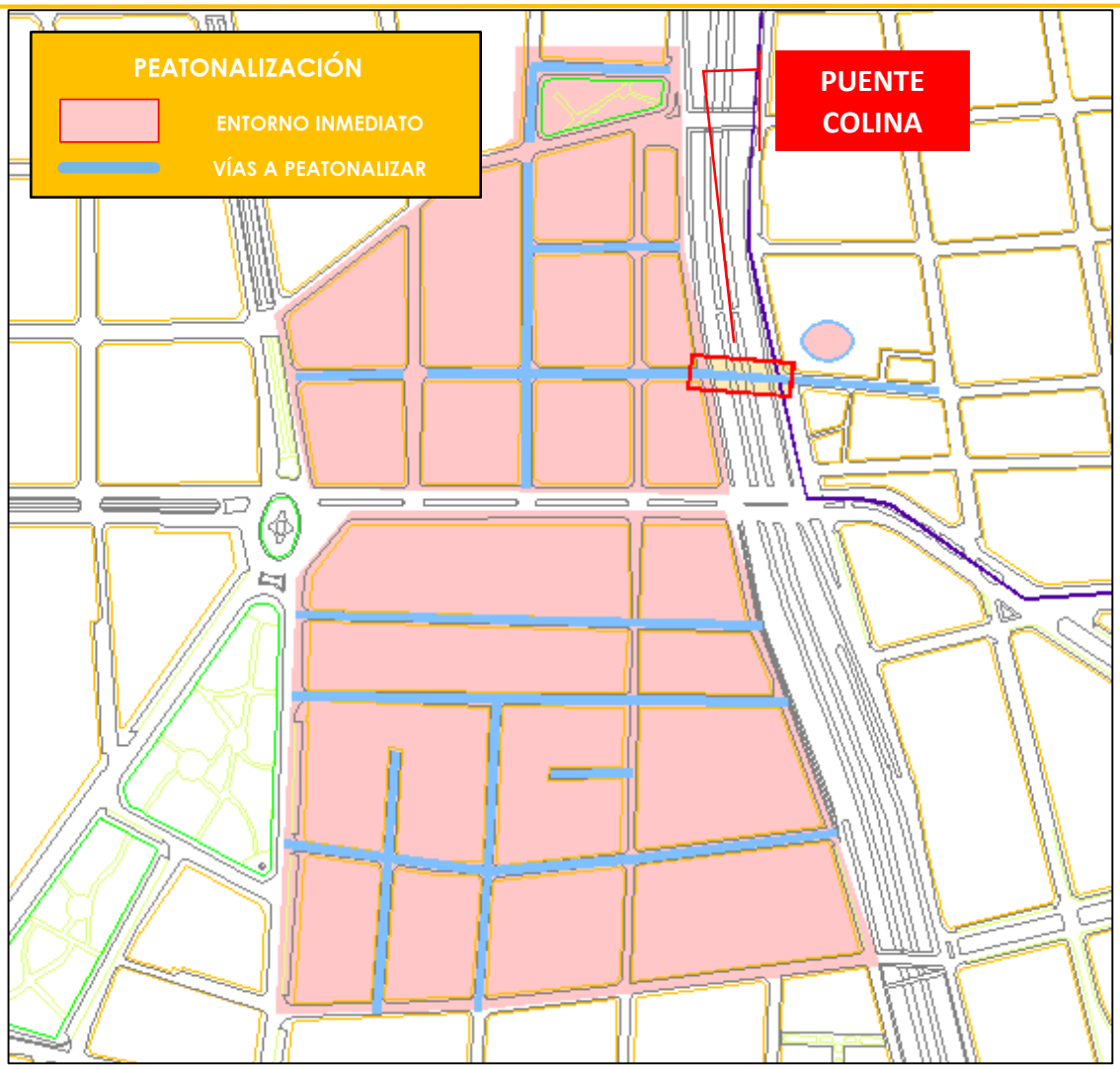


Imagen N° 39 – Propuesta de área peatonalizada
Elaboración: Equipo consultor PUD

Zona 02 – Huaca Pucllana

La zona 02 está enmarcada por el contorno de la Huaca Pucllana. Ver Imagen N° 46.

La peatonalización en esta zona se ha considerado teniendo en cuenta el proyecto **"ANILLO VERDE"**.

Imagen N° 40 – Propuesta de área peatonalizada
Fuente: Trabajo de campo

C. RUTAS CULTURALES Y CAMINABLES

Siguiendo la premisa de priorizar la circulación de peatón sobre el vehículo, principalmente sobre las actividades turísticas o de recreación, se propone el mejoramiento de la infraestructura sobre las rutas culturales y caminables del distrito.

Las rutas culturales y caminables son:

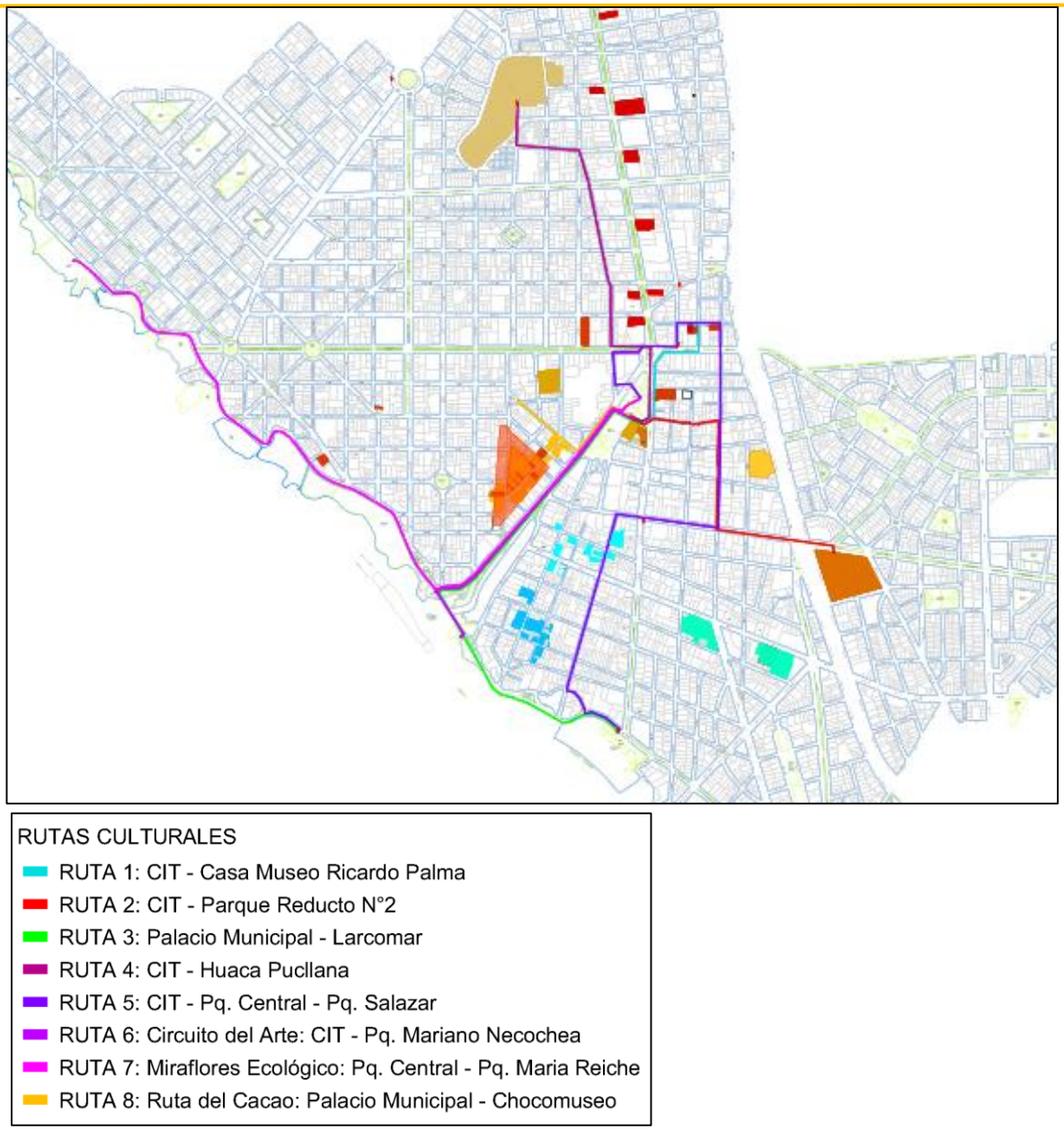


Imagen N° 42 – Rutas culturales
Fuente: Municipalidad Distrital de Miraflores

Las principales vías incluidas en estas rutas culturales son:

- Av. Oscar R. Benavides
- Av. Alfredo Benavides
- Malecón de la Reserva
- Av. La Paz
- Ca. Atahualpa
- Ca. Colon

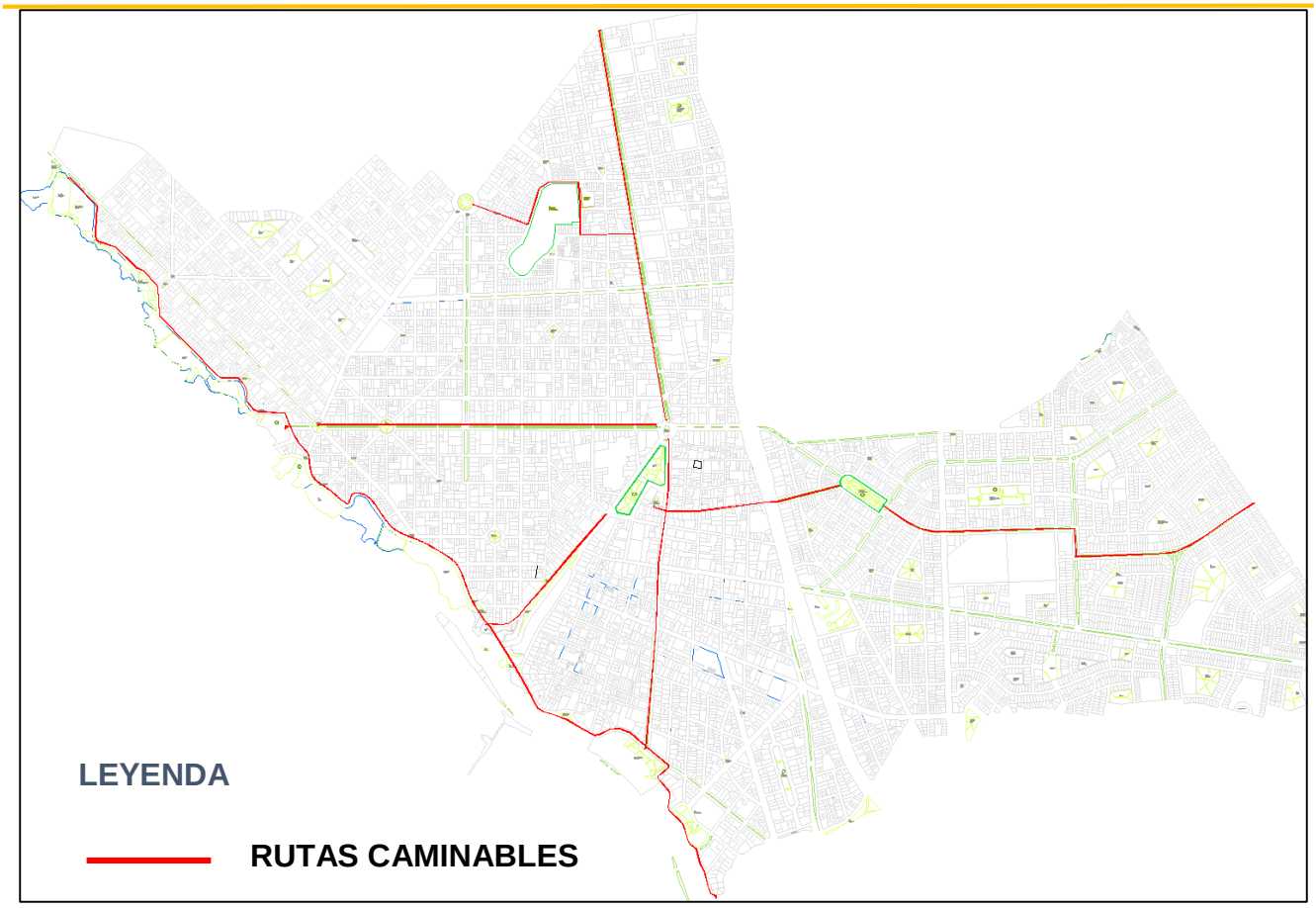


Imagen N° 43 – Rutas caminables
Elaboración: Equipo consultor PUD

Las principales rutas caminables están conformadas por las siguientes vías:

- Av. Arequipa
- Av. José Pardo
- Av. José Larco
- Av. Ricardo Palma
- Av. Ernesto Montagne
- Malecón de la Reserva
- Malecón Balta

Las rutas Culturales y Caminables están incluidas dentro de las vías Locales Principales, así como el mejoramiento de las ciclovías, donde buscamos mejorar las condiciones de desplazamiento del peatón o como ciclista, en el distrito de Miraflores, durante sus recorridos turísticos y diarios.

IV.2.2 ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE URBANO.

Definición e Identificación

La Red de Movilidad que se plantea para el distrito de Miraflores debe ser un sistema de transporte que funcione integrada y jerárquicamente para el servicio de los desplazamientos cotidianos de la población, donde el peatón y el pasajero son de prioritaria atención.

Componentes del Sistema Integral de Movilidad.

En el distrito de Miraflores, en un mediano plazo, el Sistema debe estar compuesto por los siguientes niveles de jerarquía:

- Sistema de transporte masivo.
- Sistema de buses a nivel metropolitano.
- Sistema de buses a nivel interdistrital
- Sistema de buses a nivel distrital
- Sistema no motorizado (ciclovías)

En el siguiente gráfico se muestra el concepto jerárquico del SIT.

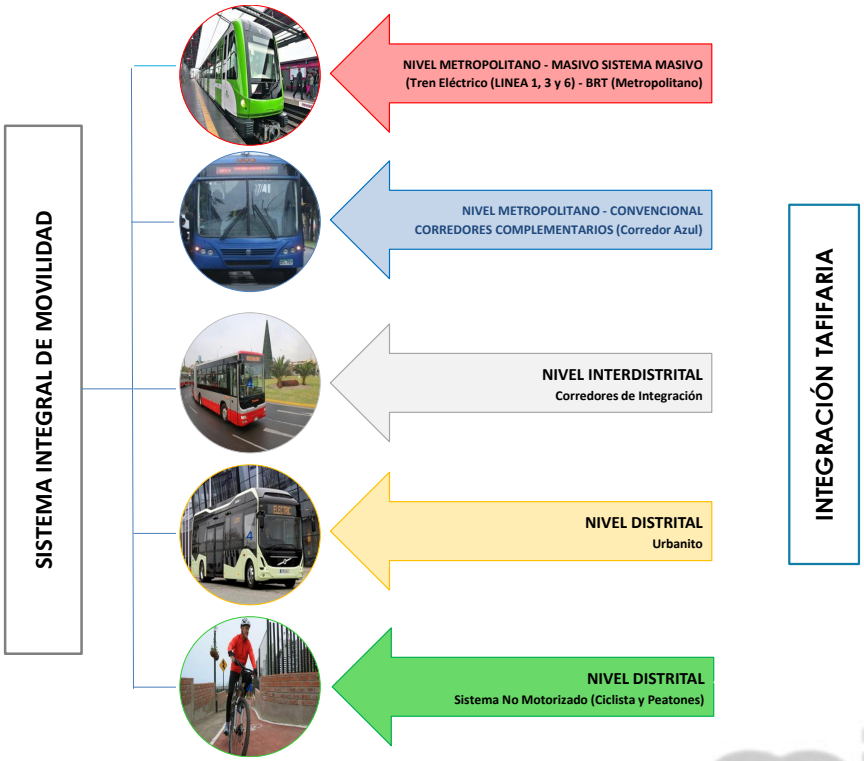


Imagen N° 44 – Sistema Jerárquico del SIT en Miraflores
Fuente: Propia

Sistema de Transporte Masivo

A. Metro de Lima

En el caso de Lima, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha formulado una Red de Metro, aprobada por los Decretos Supremos N°s 059-2010- MTC y 009-2013- MTC.

De dicha red, la Línea 1 ya está en operación, une a Villa El Salvador a San Juan de Lurigancho. Actualmente moviliza alrededor de 300,000 viajes diarios.

Esta Línea tiene que ver directamente con Miraflores, ya que pasa por el límite del distrito (óvalo Los Cabitos) que es un punto de transferencia intermodal con Miraflores, a través de la Av. Benavides.

La Línea 2 que unirá Ate con el Callao se encuentra en construcción en su primera etapa (Ate – Vía de Evitamiento).

La Red de Metro aprobada por los dispositivos indicados es:

Línea 1	Villa El Salvador- La Victoria- San Juan de Lurigancho (en operación)
Línea 2	Ate- Centro de Lima- Callao. Licitada y en construcción.
Línea 3	Túpac Amaru- Arequipa- Benavides. Con trazo definitivo.
Línea 5	Chorrillos- Surco. Con trazo preliminar.
Línea 6	Universitaria- Del Ejército- Angamos (monorriel). Con trazo preliminar.

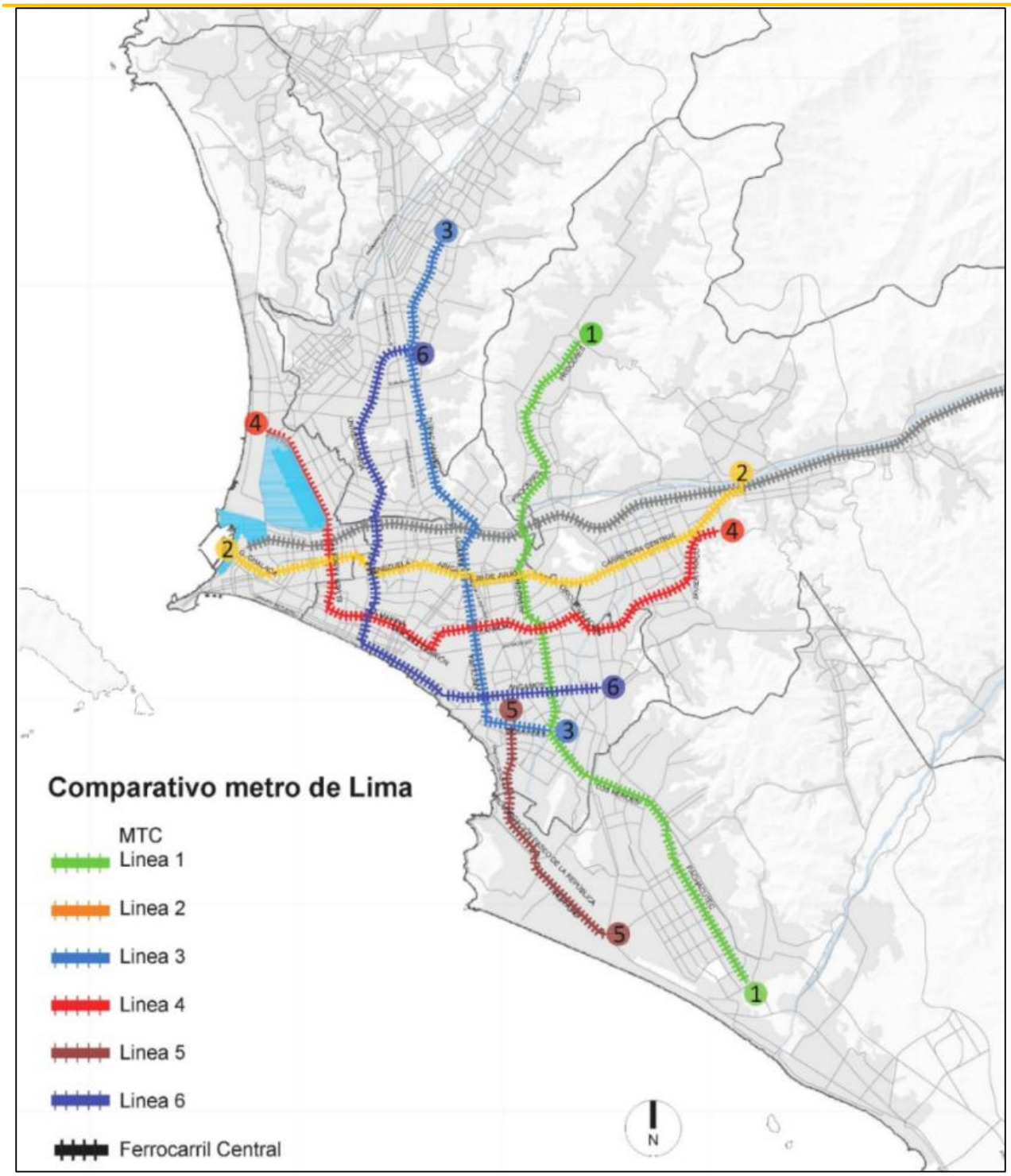


Imagen N° 45 – Red Básica del Metro de Lima
Fuente: MTC

Dentro de la red integral del metro, se muestra las líneas que pasarán directamente por Miraflores serán la Línea 3 y 6.

La Línea 3

PROINVERSIÓN adjudicó el estudio de preinversión a través de una buena pro del Concurso Público N° 007-2014-PROINVERSION, al Consorcio METROTRES integrado por Ingerop Conseil et Ingenierie, Pricewaterhouse Coopers Corporate Finance S.L., Pricewaterhouse Coopers S. Civil de R.L., Bustren PM S.L., Alpha Consult S.A. y Metropolitana Milanese S.P.A.

La Línea 3, que ya cuenta con estudio de pre-inversión, ha determinado su trazo que pasará por el centro de Miraflores. Se asume que esta línea que unirá nueve distritos, servirá a unas dos millones de personas diariamente y tendrá una longitud de 32 Km.

El costo de esta obra está estimado en US$. 6,000 millones.

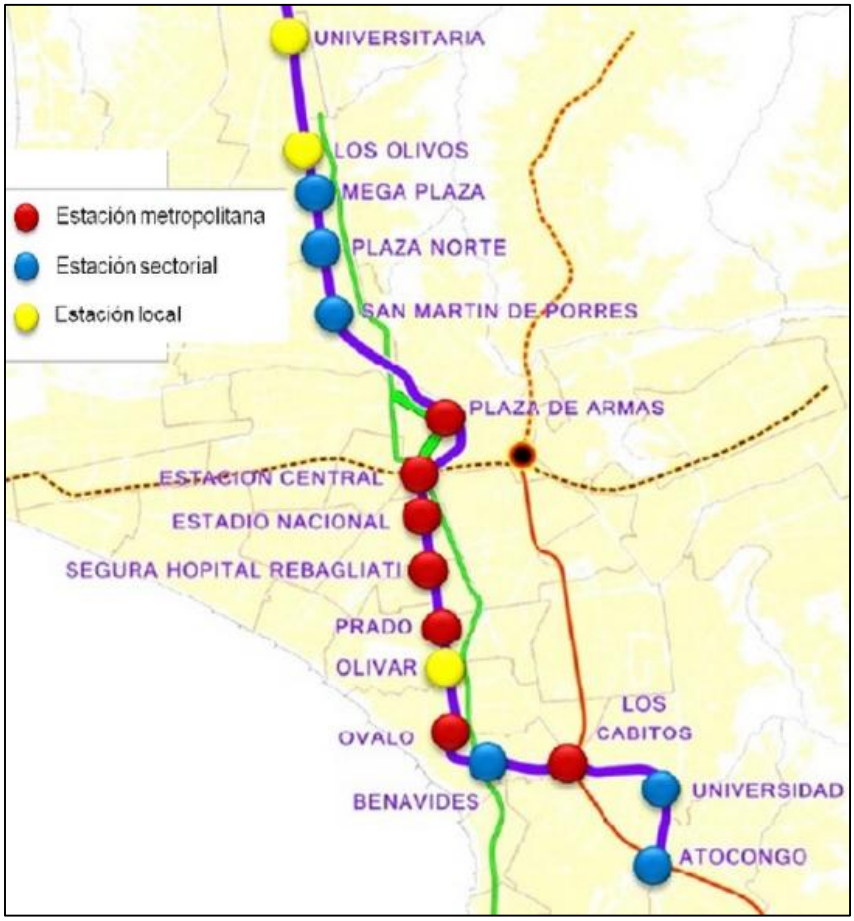


Imagen N° 46 – Trazo de la Línea 3
Fuente: MTC

En su paso por Miraflores, la Línea 3 tendrá un gran impacto en la movilidad de Miraflores, ya que las demandas del eje Norte – Sur y Sur – Este, quedarán prácticamente resueltas.

La Línea 3 entrará por la Av. Arequipa, en subterráneo, como en todo su recorrido, integrándose a la Línea 6 a la altura de la Av. Angamos, siguiendo por la Av. Larco, la Av. Benavides hasta Atocongo donde se integrará a la actual Línea 1: Villa El Salvador- San Juan de Lurigancho.

Las estaciones del metro en su paso por el distrito de Miraflores serán:

- Estación la Merced
- Estación Panamá
- Estación Benavides
- Estación Ovalo
- Estación Santa Cruz

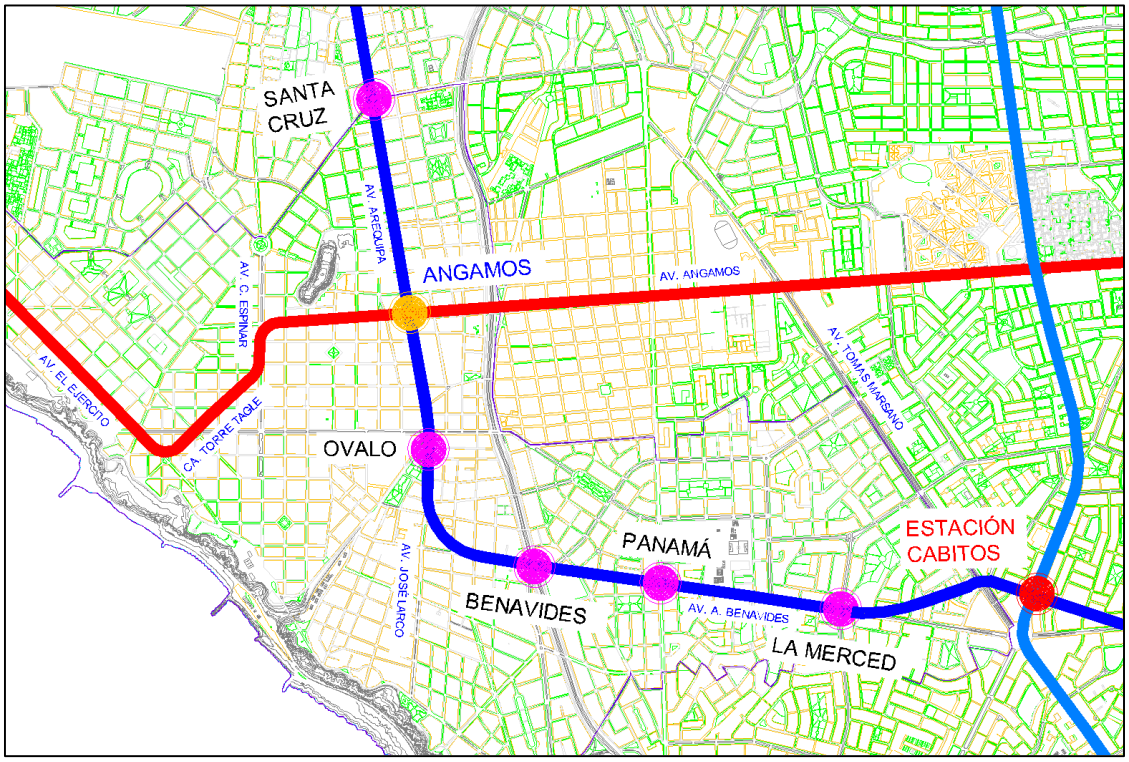


Imagen N° 47– Trazo de la Línea 3 y Línea 6 Imagen complementaria

La Línea 6.

Como se observa en imagen de la Red Básica del Metro del MTC, la Línea 6 partirá de la Av. Universitaria, Av. Del ejército, Av. Angamos – Primavera, hasta la Panamericana Sur.

No se han hecho aún los estudios definitivos de demanda ni de estaciones, pero es indudable que su impacto será importante para Miraflores, ya que los viajes de pasajeros en el sentido Este - Oeste quedarían prácticamente resueltos, quedando los buses simplemente como rutas de apoyo o complementarias.

B. El Metropolitano.

Este es otro servicio de tránsito rápido (BRT) que cuenta la ciudad de Lima, y que para Miraflores resulta fundamental en su paso por la Vía Expresa del Paseo de la República.

Actualmente este servicio absorbe unos 700,000 viajes diarios a lo largo de sus 32 Km. De longitud.

Las estaciones del Metropolitano, ubicadas dentro del distrito de Miraflores son:

- Estación Aramburú
- Estación Domingo Orué
- Estación Angamos
- Estación Ricardo Palma
- Estación Alfredo Benavides
- Estación 28 de Julio

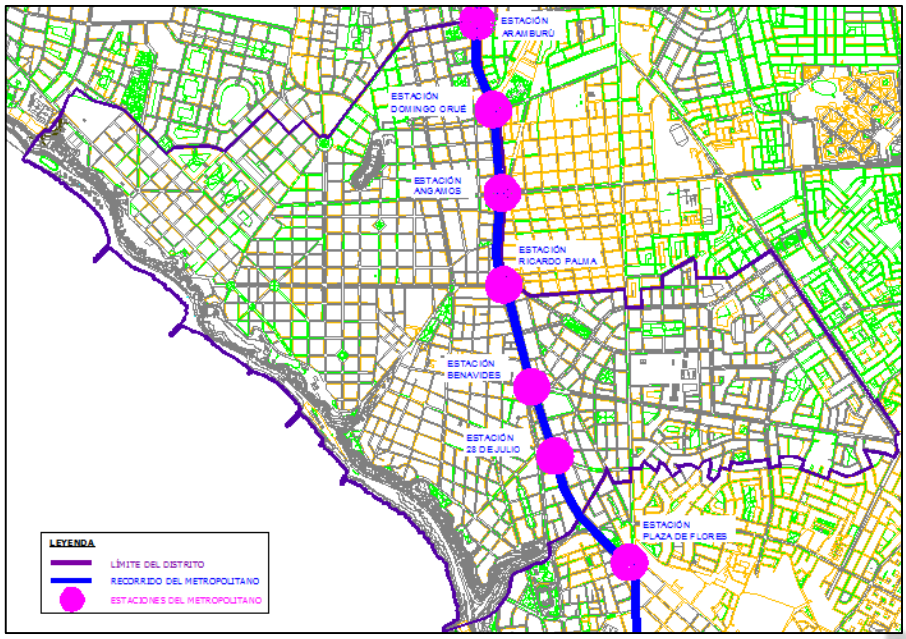
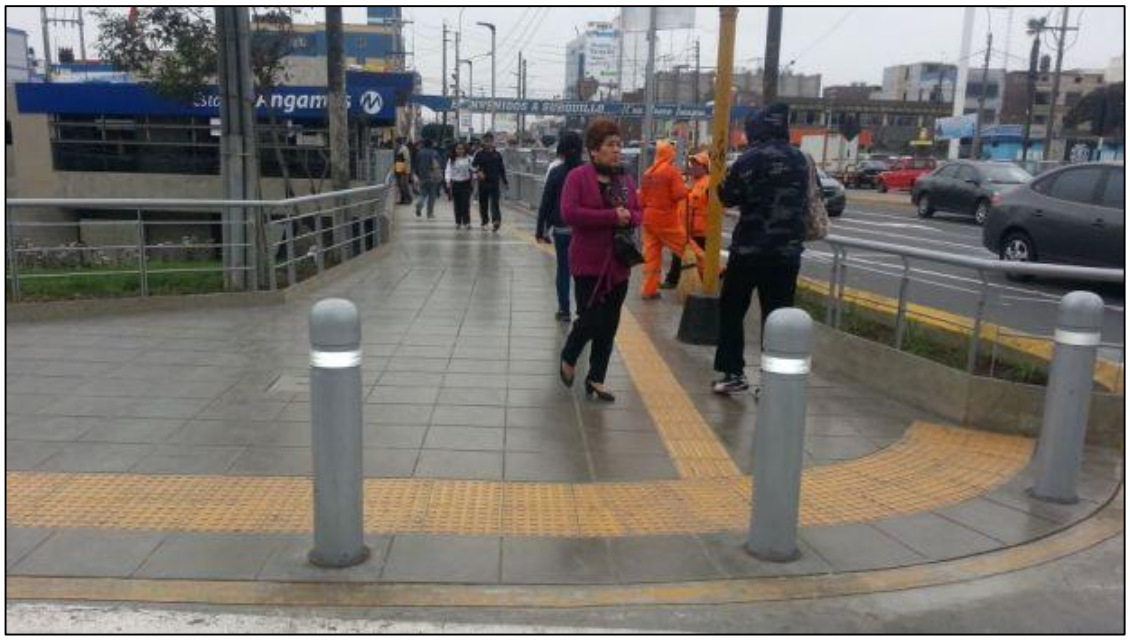


Imagen N° 48 – Estaciones de Metropolitano en su paso por Miraflores
Elaboración: Equipo consultor PUD

Fotografía N° 01 – Estaciones 28 de Julio
Fuente: Diario 01-Internet



Fotografía N° 02 – Estación Angamos
Fuente: Diario 01-Internet

Fotografía N° 03 – Vehículos del Metropolitano
Fuente: Internet.

C. Los Corredores Complementarios2

El Sistema de Corredores Complementarios se encuentra definido como la prestación del servicio de transporte público en corredores exclusivos o mixtos, con operación y recaudo centralizado, estando normado por los dispositivos que regulan al Sistema de Corredores Segregados de Alta Capacidad (COSAC) (Ordenanza N°1613).

Los corredores complementarios constituyen uno de los componentes del Sistema Integrado de Transporte-SIT.

El SIT se rige por los lineamientos siguientes:

- Racionalización de los niveles de oferta del servicio.
- Inclusión prioritaria de los operadores actuales que prestan el servicio en las rutas que se encuentran en las siguientes categorías: empresas autorizadas, propietarios de vehículos, conductores y cobradores.
- Definición de los servicios de transporte en función de las necesidades de viaje de los usuarios.

[2] Ordenanza N° 1613-2012 que crea el Sistema Integrado de Transporte- SIT. Ordenanza N° 1769-2013 que aprueba el Sistema de Corredores Complementarios dentro del SIT.
El Sistema Integrado de Transporte es la Propuesta de la Municipalidad Metropolitana para reordenar el transporte en Lima Metropolitana. En el caso de las rutas contempla la implementación de los Corredores Complementarios, los Corredores de Integración y las Rutas de Aproximación. Esta red contempla las rutas que pasarán por el distrito de Miraflores, de los cuales el Corredor Azul, que actualmente está operando en la Av. Arequipa es parte de esta nueva red.

- Establecimiento de condiciones para el acceso y permanencia en el servicio que fomenten la formalización y organización empresarial de los operadores.

Los Corredores complementarios son:

- Tacna – Garcilaso – Arequipa (Corredor Azul).
- La Molina – Javier Prado – San Miguel.
- San Juan de Miraflores – Lima – Av. Brasil.
- Panamericanas.
- Carretera Central – Lima – Callao.

De ellos el que está más avanzado en su operación es el de la Av. Arequipa (Corredor Azul), que sirve al centro de Miraflores a través de las avenidas Larco y Arequipa. A este sistema le falta aún definir sus rutas alimentadoras, sus patios de maniobras y su recaudo centralizado.

El otro Corredor que está funcionando parcialmente es el del eje Javier Prado, aun con limitaciones para su plena operación.

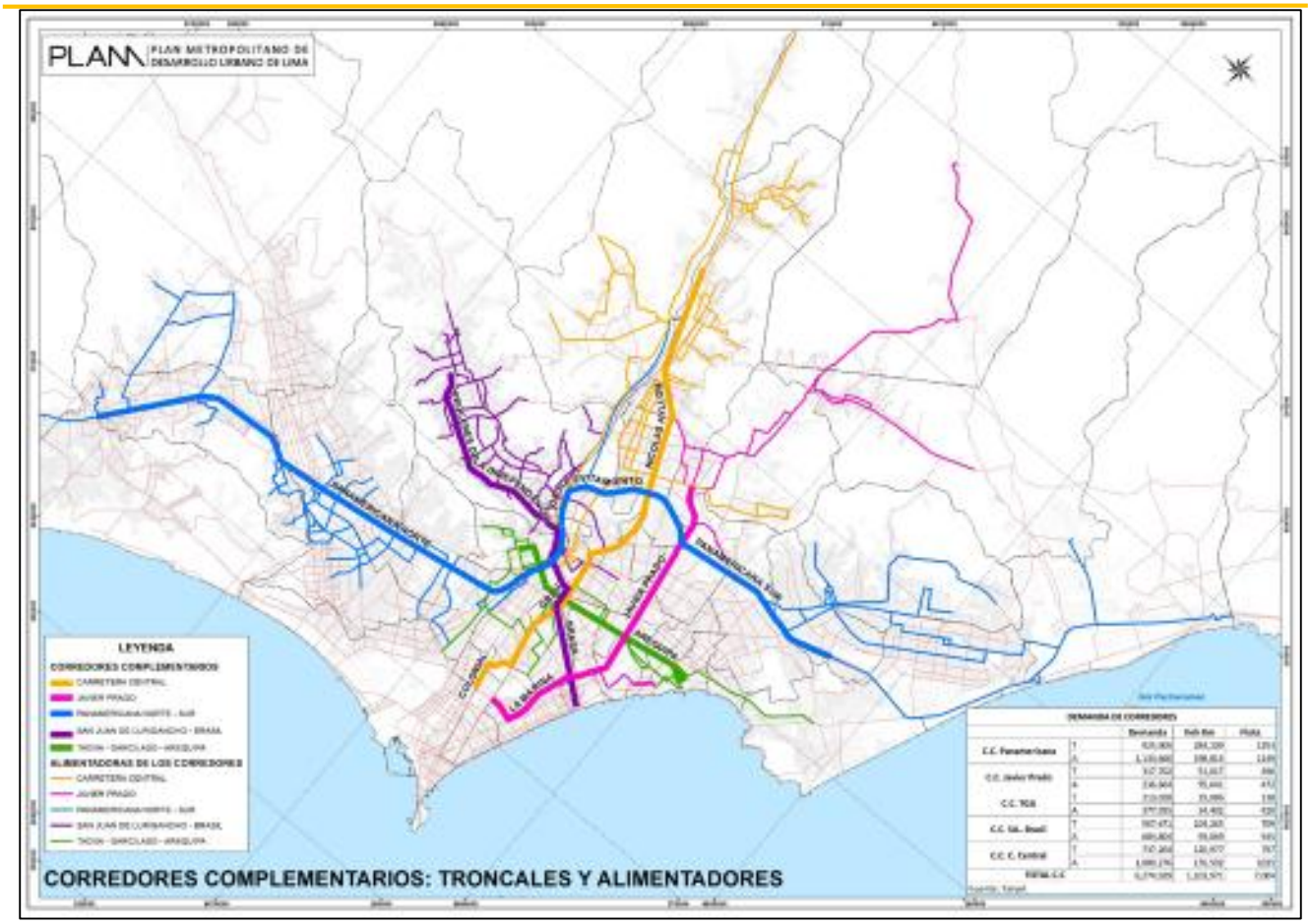


Imagen N° 49 – Corredores Complementarios
Fuente: PROTRANSPORTE, PLAN 2035

Se estima que el sistema de Corredores Complementarios beneficiará a aproximadamente 6 millones de usuarios diarios que representan el 40.7% de los viajes en la ciudad.

En el caso del Corredor Azul, según los estudios de PROTRANSPORTE indican que el Corredor azul absorbe un total de viajes de 213,028 al día. Cuando se implemente los servicios de alimentación absorberá 377,955 más, haciendo un total de 590,983 viajes al día.

D. Corredores de Integración.

Complementariamente al Corredor Azul, se propone implementar tres ejes de servicio para Miraflores, siguiendo los estudios realizados para implementar los denominados Corredores de Integración.

La función de los corredores de integración es permitir la conexión entre los sistemas masivos y el Corredor Azul, así como atender demanda propia del corredor.

Alcances de los Corredores de Integración

- Reducción en la cantidad de rutas, operadores y veh-km recorridos.
- Definición de tramos de vía con carriles exclusivos para transporte público (tramos congestionados).
- Mejora de la velocidad comercial de las rutas.

- Apoyo cruzado entre las empresas operadoras y la MML para efectos de fiscalizar y controlar la informalidad.
- Progresiva Integración Tarifaria (con validadores al interior de los vehículos) con los sistemas de transporte Masivo y Corredores Complementarios.

Para Miraflores se plantea tres ejes de operación:

- **Corredor Ejército**

  Desde la Av. Brasil hasta la Plaza Centroamérica. Longitud: 4 Km.

- **Corredor Benavides**

  Desde la Av. Pardo- Av. Larco- Av. Benavides hasta Panamericana Sur. 8 Km.

- **Corredor Angamos**

Desde Av. Santa Cruz- Plaza Centroamérica- Av. Angamos hasta Panamericana Sur. Longitud: 8 Kms.

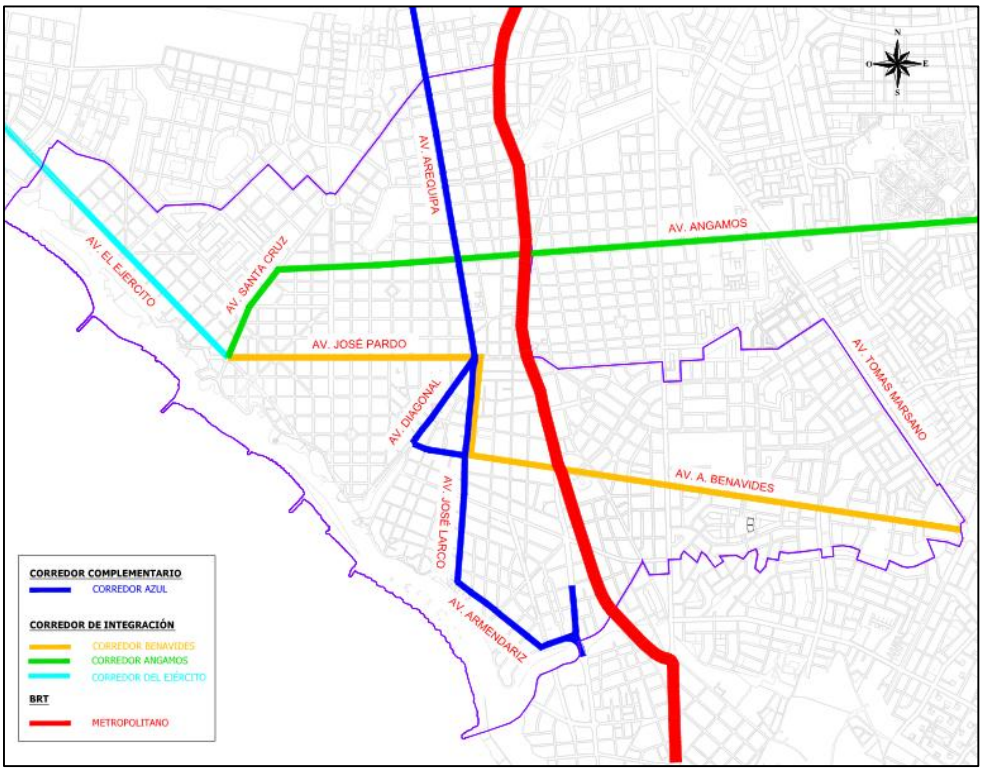


Imagen N° 50 – Corredores de integración
Fuente: Propia

De acuerdo a lo identificado en el diagnóstico, existen un excesivo número de rutas de transporte público en el distrito de Miraflores. Al respecto es necesario indicar la urgencia de retirar el mayor número posible de ellas, quedando únicamente las que se justifican técnicamente, de acuerdo a los viajes de origen y destino. Al respecto debe indicarse que PORTRANSPORTES tiene avanzado los estudios de racionalizar el sistema de rutas a través de los denominados corredores de integración, los mismos que indican la posibilidad de reducir su número a una tercera parte.

El Número de Rutas de los Corredores.[3]

Según el OFICIO N° 159-2015-MML/GTU-SRT del 19.10.2015, la Subgerencia de Regulación del Transporte de la Municipalidad Metropolitana de Lima informa a la Municipalidad de Miraflores que según su Sistema Integrado de Transporte Urbano, se verifica que existen un total de 110 rutas autorizadas para transitar por el distrito, de las cuales 91 fueron aprobadas mediante Ordenanza 1876-2015 MML y 11 rutas cumplieron su proceso de adecuación, sin embargo están en calidad de observados. Asimismo, dentro del mismo documento recalcan la existencia de 5 rutas que no cumplieron con el proceso de adecuación, pero siguen en circulación.

Actualmente, de acuerdo a lo expuesto en el diagnóstico, por Miraflores pasan rutas de transporte público desde los lugares más alejados en las distintas direcciones, tal es el caso de Ancón, Santa Anita, San Juan de Lurigancho, Lurín y Ate.

Al respecto es necesario mencionar que la Municipalidad Metropolitana de Lima tiene estudios con diferentes niveles de avance respecto al ordenamiento del transporte a nivel de Metropolitana que tienen su efecto en Miraflores y que es necesario rescatar como una referencia orientadora para el ordenamiento del transporte de este distrito.

Como ya se mencionó líneas arriba, por Miraflores pasan más de 100 rutas, sin mayor criterio técnico, congestionando las vías, creando polución ambiental, lo que finalmente se traduce en des economías para toda la ciudad.

La Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad de Lima, el año 2013 realizó un estudio en relación al número de rutas de los Corredores Complementarios, todos los cuales precisamente pasan por Miraflores. Este estudio ha sido realizado con una modelación, en base a la matriz de origen y destino de Lima y Callao.

Estos resultados, que si bien habría que actualizar los datos al presente año, nos dan una clara idea del número de rutas y aún del número de buses que deberían circular por el distrito de Miraflores.

Por ejemplo para el caso del Corredor Universitaria- Ejército se contempla 15 rutas troncales y 17 alimentadoras. Para el caso integrado de los corredores Angamos- Benavides indica que se requieren 17 rutas troncales y 8 alimentadoras. O sea, en total 32 rutas troncales y 25 alimentadoras, en reemplazo de las 110 rutas que actualmente pasan por Miraflores. Esto nos da una clara idea de la sobreoferta de rutas y hacia que metas debería orientarse el ordenamiento y racionalización de rutas en el distrito de Miraflores.

[3] Estudio de Corredores de Integración y Rutas de Aproximación. Gerencia de Transporte Urbano. Municipalidad Metropolitana de Lima. GTU-MML, 2013

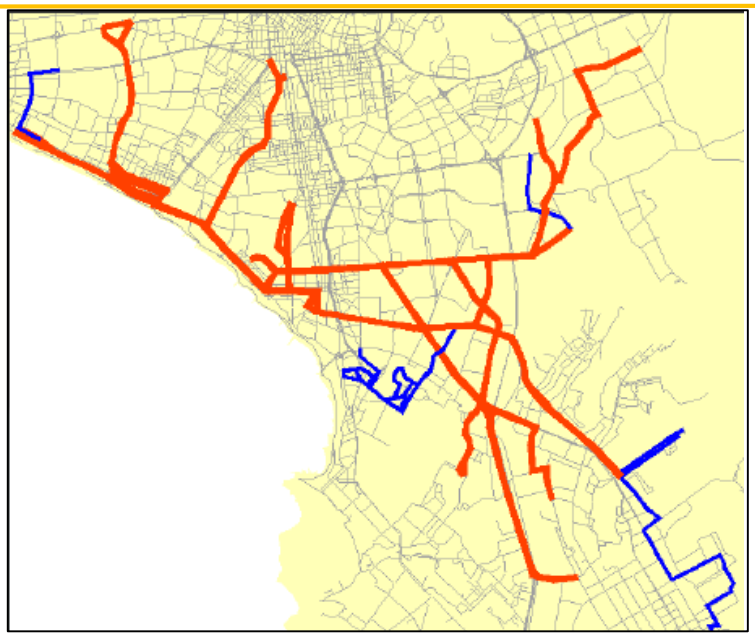


Imagen N° 51 - Corredor Angamos – Benavides
Fuente: GTU - MML

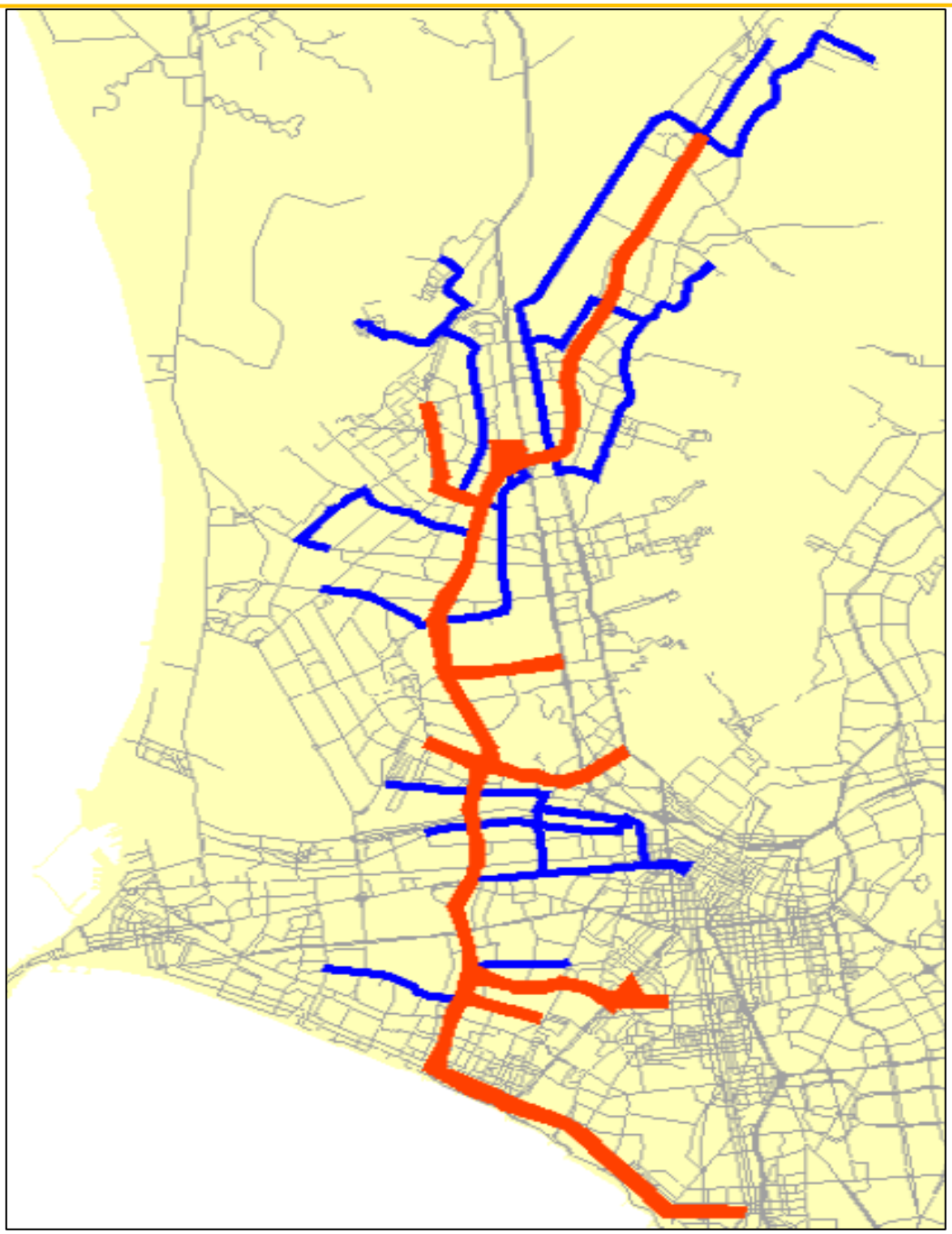


Imagen N° 52 - Corredor Angamos – Benavides
Fuente: GTU-MML

El trazo y número de unidades fue determinada en el Estudio de Corredores de Integración y Rutas de Aproximación de la Gerencia de Transporte Urbano. Municipalidad Metropolitana de Lima. GTU-MML, 2013

E. El Sistema Urbanito

Habiéndose planteado, dentro del Sistema Integral de Movilidad de Miraflores la operación de un transporte interdistrital, con buses de gran capacidad y una reducción significativa de sus rutas, complementariamente se propone la creación de un sistema propia del Distrito, que le denominaremos transitoriamente el "**Urbanito de Miraflores**", el cual operará dentro de parámetros y características específicas y cuya gestión deberá estar a cargo de la propia Municipalidad.

Ámbito del servicio.

A nivel exclusivamente distrital. Posteriormente se podría ampliar hacia Surquillo, Barranco o San Isidro, dentro de un acuerdo específico de sus autoridades.

Criterios para su Diseño.

Históricamente en Lima Metropolitana los habitantes de zonas residenciales con niveles sociales y económicamente altos siempre se han opuesto al ingreso de transporte público hacia sus espacios de vida.

Ejemplos los podemos observar en diferentes distritos y zonas; el motivo aparentemente es que en Lima, el transporte público siempre se ha asociado a caos, delincuencia, informalidad, etc., este es un criterio que consideramos puede cambiarse con un nuevo tipo de transporte gestionado por la autoridad municipal y aprobación de los vecinos.

En gran parte de las ciudades del mundo con un alto nivel de sus servicios de transporte, estos sirven a las áreas residenciales, acercándolas a sus centros de destino, de manera de evitar el uso innecesario del automóvil que congestiona el tránsito y contamina el medio ambiente.

Por ello los criterios para definir su uso es que sirvan a las zonas residenciales que no cuentan con el transporte convencional y acerquen a los usuarios a sus centros de compras, entretenimiento y otros con altos niveles de servicio, puntualidad, seguridad y aseo.

Las rutas de urbanito buscan unir zonas residenciales ubicadas a los extremos del distrito, y por donde se registran viajes considerables, pasando por las zonas comerciales del distrito.

Para Miraflores hemos propuesto la implementación de dos rutas de urbanito, siendo estas:

Ruta A:

Esta ruta unirá las zonas Este y Oeste del distrito, recorre casi en su totalidad vías locales, recorren principalmente las siguientes vías:

- Ida (Este – Oeste): Av. La Merced, Av. Manuel Villarán, Av. Ricardo Palma, Jr. Shell, Ca. Berlín, Ca. Bolognesi, Ca. Enrique Palacios y la Av. La Mar.

  Longitud de recorrido: 5.86 Km.

- Vuelta (Oeste – Este): Av. General Mendiburo, Ca. Dos de Mayo, Ca. Miguel Grau, Ca. José Gálvez, Malecón 28 de Julio, Av. Benavides, Ca. Porta, Av. Diez Canseco, Av. Ricardo Palma, Av. Manuel Villarán.

  Longitud de recorrido: 9.95 Km.

Ruta B:

Unirá las zonas Norte y Sur del distrito, recorre casi en su totalidad vías locales, recorren principalmente las siguientes vías:

- Ida (Este – Oeste): Ca. Spion Llona, Ca. Coronel Inclán, Ca. Dos de Mayo, Av. Arequipa, Av. Oscar R. Benavides, Av. Alfredo Benavides, Av. José Larco y Av. Armendáriz.

  Longitud de recorrido: 4.18 Km.

- Vuelta (Oeste – Este): Av. Armendáriz, Av. José Larco, Av. Arequipa, Ca. Independencia, Ca. Los Ángeles,

  Longitud de recorrido: 4.27 Km.

A continuación se muestra el recorrido de las líneas A y B del urbanito de Miraflores.

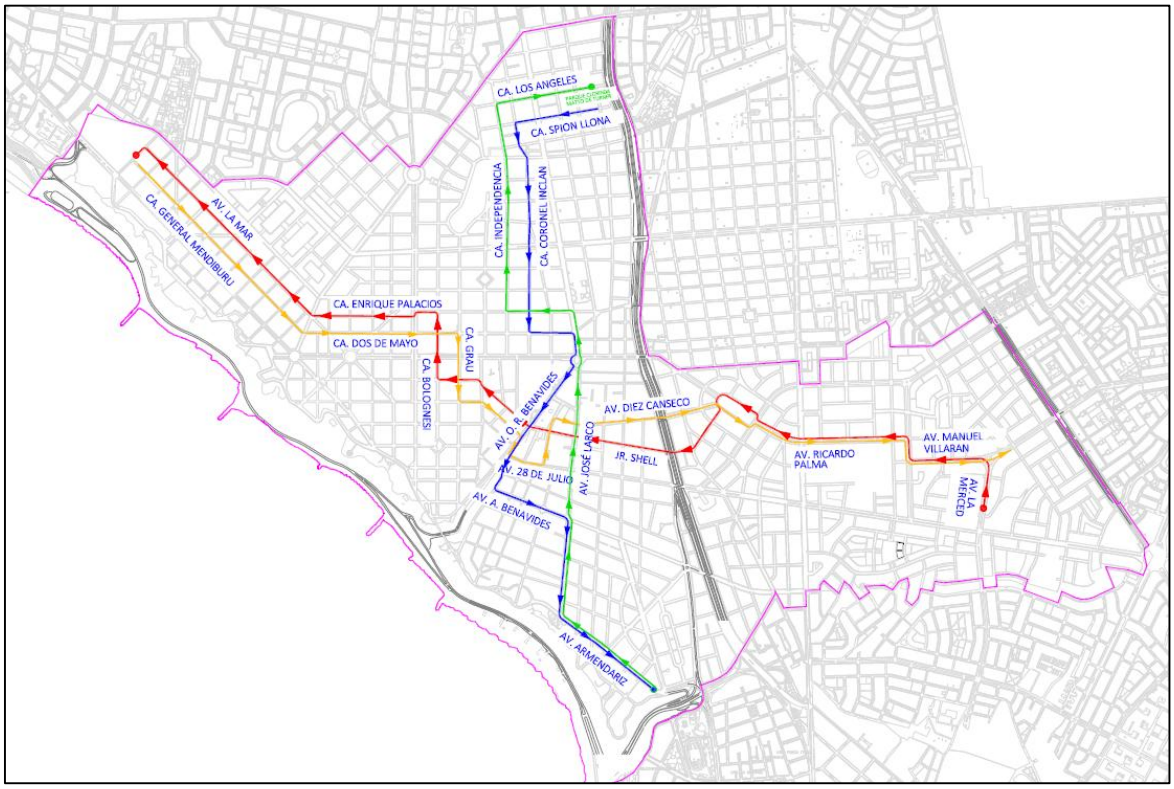


Imagen N° 53 – Rutas de Urbanito
Elaboración: Equipo consultor PUD

Tipo de Vehículos

Los vehículos destinados para brindar el servicio de Urbanito, serán vehículos de media capacidad, tipo “Minibuses”, nuevos, y usando gas o energía eléctrica como fuente abastecedora, tal como ya se aplica en numerosas ciudades europeas.

El vehículo deberá tener una forma moderna y ecológica. A continuación mostramos algunos modelos de vehículos:

Imagen N° 54 – Vehículos para el Urbanito
Fuente: Internet

Características de su Operación:

Rutas y paraderos fijos

Horarios de paso establecidos, podría ser cada 10 minutos.

Imagen N° 55 – Operación del Urbanito
Fuente: SIT Bolivia

Operador:

Gestor.

Municipalidad Distrital de Miraflores.

Empresa privada, a través de una concesión por 10 años mínimo.

IV.2.3 PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE NO MOTORIZADO.

Dentro de la visión de la movilidad de Miraflores se plantea la priorización de los desplazamientos de la población a través del transporte no motorizado, de allí la necesidad de promover el uso de la bicicleta y complementar los circuitos de las ciclovías existentes, con las facilidades necesarias para integrarse al sistema de movilidad que se propone para el distrito.

Sin embargo para su éxito es necesario superar los problemas que percibe la población metropolitana.

Al respecto, el estudio realizado por Apoyo, Opinión y Mercado: "Conocimiento, Aptitudes y Prácticas sobre la Bicicleta", de junio de 2002, reveló la percepción de los ciclistas respecto de los principales inconvenientes para utilizar la bicicleta, los resultados fueron los siguientes:

- El alto porcentaje de delincuencia actual (pandillaje, violencia, robo-asalto).
- Falta de lugares seguros para el estacionamiento de las bicicletas.
- Riesgos de ser atropellados por vehículos motorizados.
- El caos vehicular en Lima.
- Seguridad vial precaria (parque automotor escasamente controlado y regulado, unidades se manejan sin mayores límites y presencia en alto porcentaje de servicio de transporte público informal).
- Falta de infraestructura y planificación de vías, que permita un interconexión entre las zonas y de éstas con el centro de las ciudad.
- Falta de educación vial de conductores y peatones.
- Falta de respeto de las personas hacia los derechos de los demás.
- Mal estado de la infraestructura de las ciclovías existentes, existencia de basura o material de desechos (desmonte, tierra, etc.).
- Falta de iluminación de las ciclovías.
- Desconocimiento de la población de la existencia de ciclovías en Lima Metropolitana.

Se puede concluir que es imperante la necesidad de tomar en cuenta la información antes mencionada tanto de los usuarios actuales y los potenciales usuarios de las bicicletas, debiéndose tener mayor preocupación o prioridad sobre los factores principales definidos en los listados, entre los que se encuentran la seguridad ciudadana y la falta de lugares seguros para el estacionamiento de las bicicletas.

Actualmente Miraflores cuenta limitadamente con el servicio de estacionamiento de bicicletas para que el usuario pueda eventualmente realizar interconexiones modales, de manera que es imposible que el ciclista pueda dejar su bicicleta y continuar su viaje tomando otro modo de transporte.

Actualmente Miraflores cuenta con cerca de 13 Kms. de ciclovías, muchas de ellas recreacionales, por lo que se propone ampliar la red, dotándolas de las facilidades necesarias de seguridad y para que puedan acceder con facilidad a este servicio, sea alquilando o tomándose a préstamo, como ya sucede en otras ciudades el mundo, inclusive en Lima Metropolitana.

Imagen N° 56 – Uso de la bicicleta en Dinamarca
Fuente: Internet

En la siguiente imagen se muestra la red de ciclovías actual:

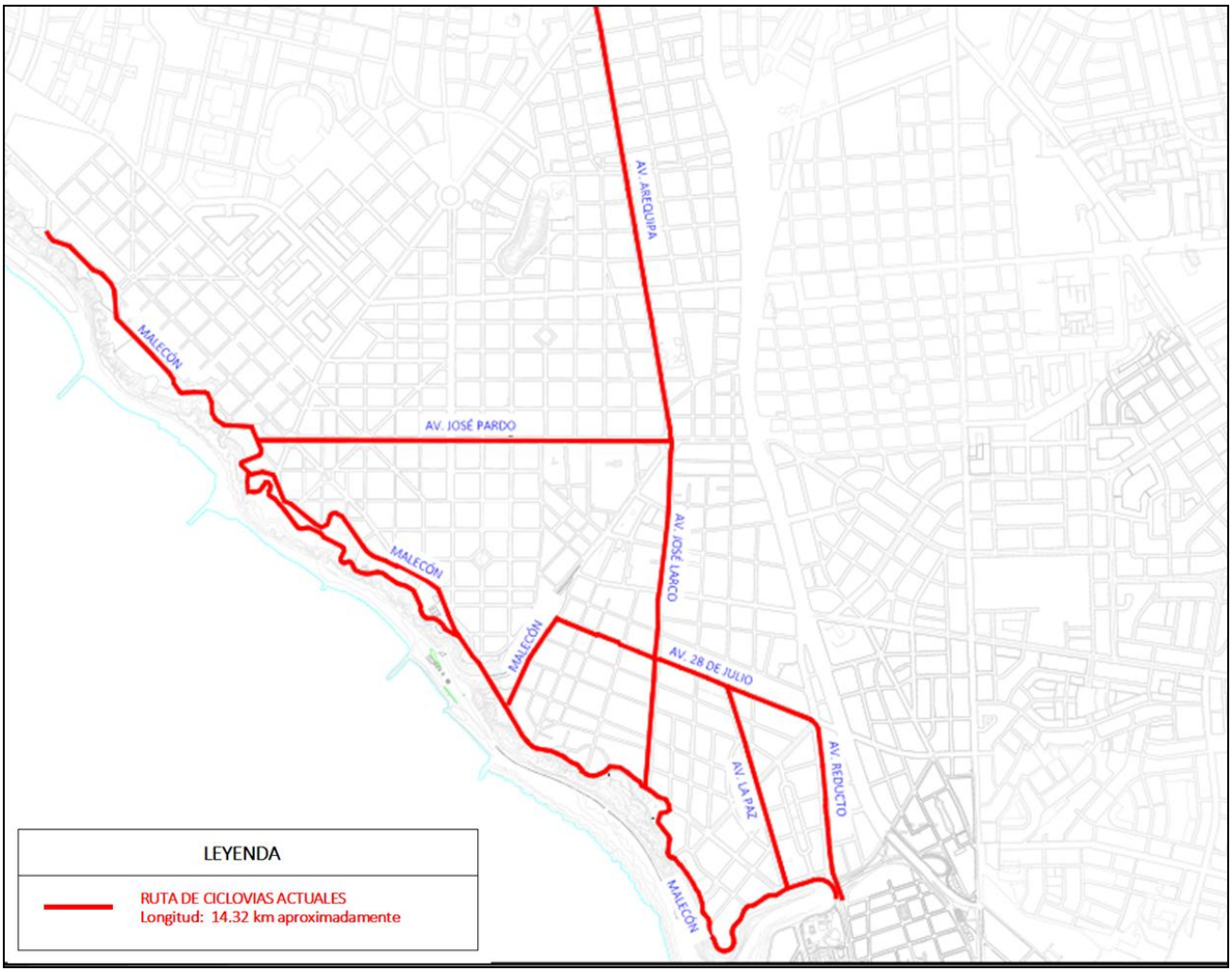


Imagen N° 57 – Red actual de ciclovías.
Elaboración: Equipo consultor PUD

IV.1.5.1Trazo de la Red de Ciclovías Propuestas

Se propone complementar la red actual de ciclovías, ampliándola, de modo de crear una red integrada al transporte público, como se grafica en la Lámina adjunta.

Las nuevas rutas de ciclovías proponen unificar todo su sistema, a través de un sistema de alquiler de bicicleta publica de tal forma que podamos unir o viajar por todo el distrito usando este medio.

Complementario a las vías, se implementaran Ciclo módulos y Paraderos exclusivos para bicicletas, tal como se muestra en la Imagen N° 65.

Al respecto del trazo de las ciclovías se ha revisado el estudio" Estructuración de un Sistema Público de Bicicletas entre los Distritos de Miraflores, San Isidro y San Borja" de diciembre del 2015, elaborado para la CAF por la Fundación Ciudad Humana de Colombia[4].

[4] Estructuración de un Sistema Público de Bicicletas entre los Distritos de Miraflores, San Isidro y San Borja, 2015. CAF – Fundación Ciudad Humana.

Dicho estudio propone un sistema de estructuración de ciclovías entre los distritos indicados que coincide con los planeamientos de este Plan usando como las ciclovías de las avenidas Larco y Arequipa como ejes estructuradores del sistema

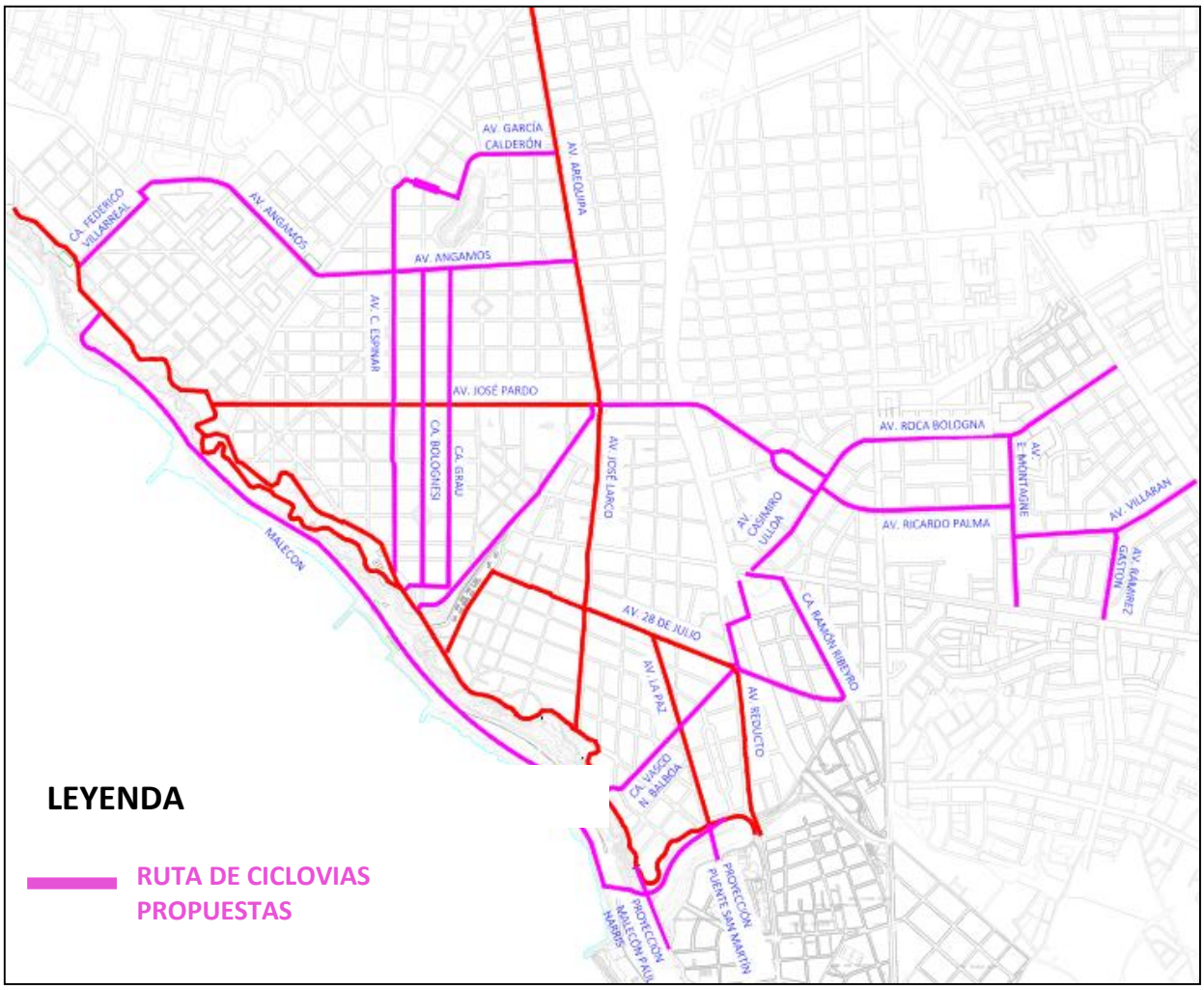


Imagen N° 58– Red de ciclovías propuesta
Elaboración: Equipo consultor PUD

IV.1.5.2 Ciclo módulos y Parqueaderos

La propuesta de ciclovías debe estar acompañada necesariamente de la implementación de áreas de estacionamientos para las bicicletas en las zonas de atracción pública y adyacente de los intercambiadores del sistema de transporte público.

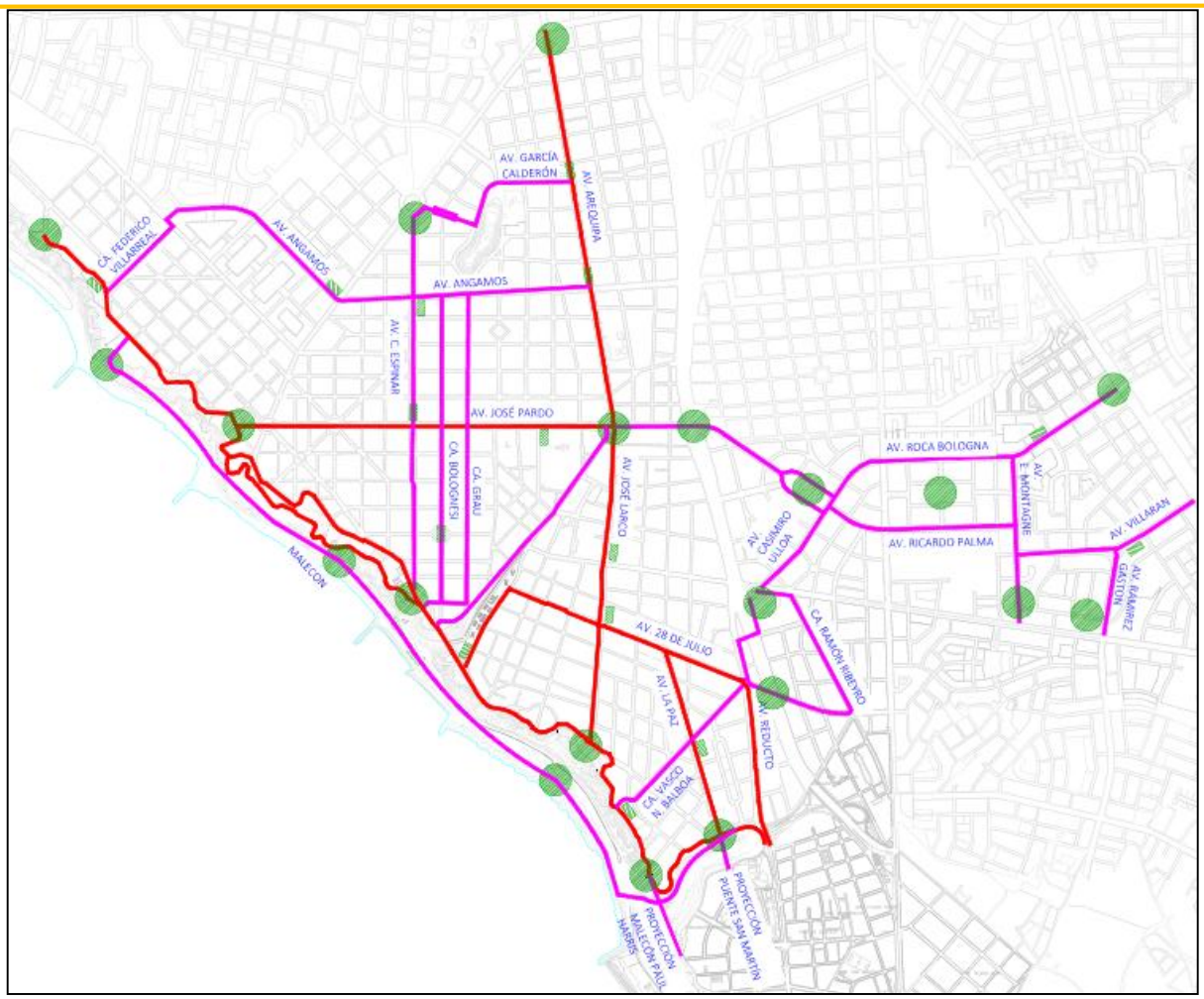
Los parqueos podrán ser de diferentes tipos y capacidades según la ubicación, la frecuencia de uso y la función del sitio. Así, se debería implementar parqueos en las estaciones de las futuras líneas de metro, en el Metropolitano y de buses con altos volúmenes de pasajeros.

En las zonas de mayor importancia, los parqueos para bicicletas podrían ser según los casos convertidos en ciclo módulos. El ciclo módulo es un concepto más completo que el del parqueadero, permite por ejemplo alquilar una bicicleta, encontrar unos servicios complementarios tales como un pequeño espacio comercial, un taller, un café etc. Es preferible contar con una infraestructura ligera que se pueda integrar fácilmente en el entorno urbano.

Así, los parqueos y/o ciclo módulos propuestos estarán ubicados en los alrededores de los paraderos de transporte importantes y/o en las inmediaciones de centralidades captando público

En la Imagen N° 66 se muestra de manera específica que en las estaciones Aramburu, Domingo Orué, Angamos, Ricardo Palma y 28 de Julio, correspondientes al Metropolitano, se propone la necesidad que PROTANSPORTE implemente módulos de paraderos de bicicleta en las cercanías de cada una de las estaciones.

La misma necesidad se recomienda para el caso de la estación Cabitos del Metro de Lima, y que esta implementación este a cargo de **LINEA 1**.



LEYENDA	
	RUTA DE CICLOVIAS ACTUALES Longitud: 14.32 km aproximadamente
	RUTA DE CICLOVIAS PROPUESTAS Longitud: 20.94 km aproximadamente
	20 CICLOMODULOS
	15 PARQUEADEROS DE BICICLETA

Imagen N° 59– Ubicación de Ciclo módulos y parqueaderos
Fuente: Elaboración propia

Imagen N° 60– Ejemplo de Parqueos
Fuente: Internet

Imagen N° 61– Ejemplos de ciclo módulos
Fuente: Internet

IV.1.5.3 Descripción de las Nuevas Ciclovías.

A continuación se muestra cada una de las vías por donde se ha propuesto el paso de ciclovías, al igual que la modificación de sus módulos viales.

Las vías por donde pasarán las nuevas ciclovías son:

N°	Ciclovía	Tipo	Transito	Ancho	Sperficie		
				(m)	Vereda	Calzada	Alameda Central
1	Ca. Elias Aguirre	Unidireccional	Bicicletas	2	x		
2	Av. Grau	Unidireccional	Bicicletas	2		x	
3	Ca. Bolognesi	Unidireccional	Bicicletas	2	x		
4	Av. Angamos	Bidireccional	Bicicletas	1.5	x		
5	Av. Vasco Nuñes de Balboa	Bidireccional	Bicicletas	2		x	
6	Av. Manuel Villaran	Bidireccional	Bicicletas - Peaton	-		x	x
7	Av. Federico Villarreal	Unidireccional	Bicicletas - Peaton	-	x		x
8	Av. Gral. Ernesto Montagne	Bidireccional	Bicicletas	1.65		x	
9	Ca. Ramón Ribeyro	Unidireccional	Bicicletas	2	x		
10	Av. Juana Alarco Dammert	Bidireccional	Bicicletas	1.5	x		
11	Av. Garcia Calderón	Unidireccional	Bicicletas	2.5		x	
12	Av. 15 de Enero	Unidireccional	Bicicletas	1.5	x		
13	Ca. Arica	Unidireccional	Bicicletas	1.5	x		
14	Av. José Ramirez Gastón	Bidireccional	Bicicletas	1.65		x	
15	Av. 28 de Julio	Bidireccional	Bicicletas	1.5	x		
16	Av. Paseo de la República	Unidireccional	Bicicletas	2.5	x		
17	Av. Reducto	Unidireccional	Bicicletas	2.5	x		
18	Ca. Venecia	Unidireccional	Bicicletas	2.4		x	
19	Puente S/N	Unidireccional	Bicicletas	3	x		
20	Av. Comandante de Espinar	Bidireccional	Bicicletas - Peaton	-	x		x
21	Av. Ricardo Palma	Bidireccional	Bicicletas - Peaton	-	x		x
22	Av. Roca Bologna	Bidireccional	Bicicletas	1.5	x		
23	Av. Jorge Chavez	Bidireccional	Bicicletas - Peaton	1.5	x		x
24	Av. Jorge Chavez	Unidireccional	Bicicletas - Peaton	2.4		x	
25	Av. La Paz	Unidireccional	Bicicletas	1.5		x	

Tabla N° 10 – Vías por donde se propone ciclovías
Elaboración: Equipo consultor PUD

Dimensionamiento de las Ciclovías.

Para determinar el espacio necesario de la circulación en bicicleta, se utilizó el **"Manual de diseño para infraestructura de ciclovías"** el cual se desarrolla dentro del Marco de Plan Maestro de Ciclovías de Lima y Callao, promovido por el Fondo Nacional del Ambiente (FONAM) y financiado por el Fondo Mundial para el Medio Ambiente (GEF) del Banco Mundial.

Las medidas recomendadas para carriles unidireccionales y bidireccionales muestran en las siguientes imágenes:

Ancho de ciclovías unidireccional

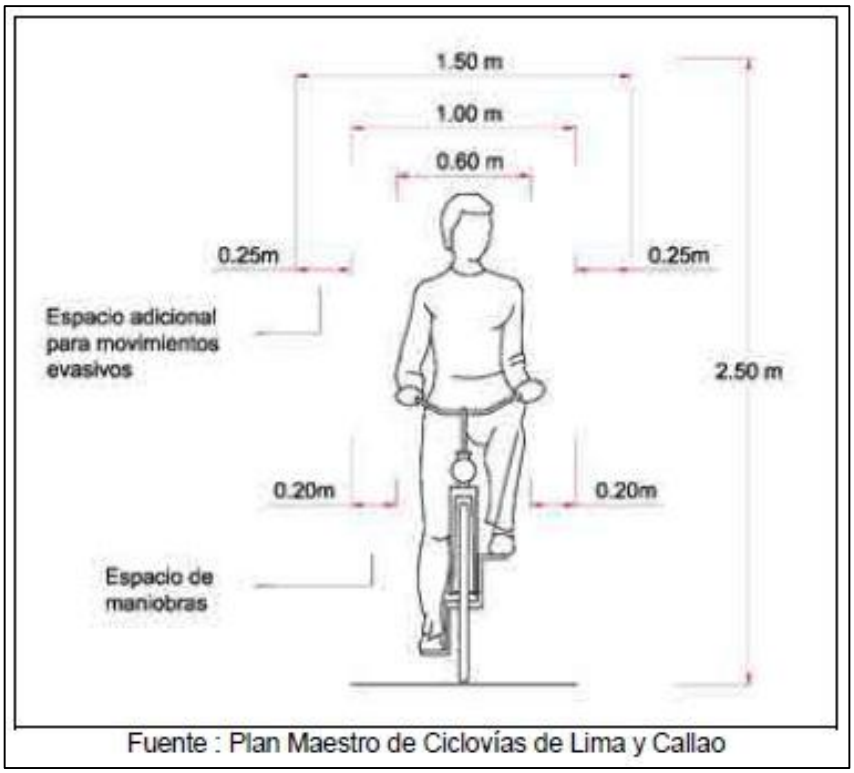


Imagen N° 61– Dimensión de ciclovías para una sola persona
Fuente: Plan Maestro de Ciclovías de Lima y Callao

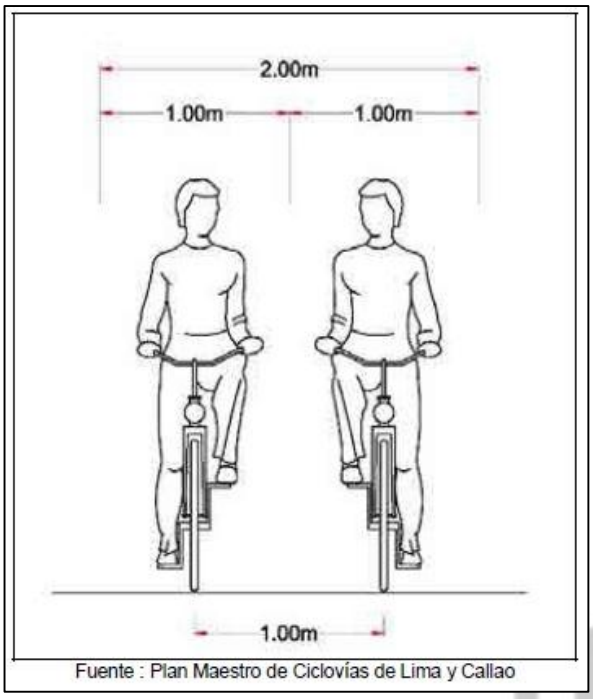


Imagen N° 62 – Dimensión de ciclovías para dos personas
Fuente: Plan Maestro de Ciclovías de Lima y Callao

Ancho de ciclovías bidireccional

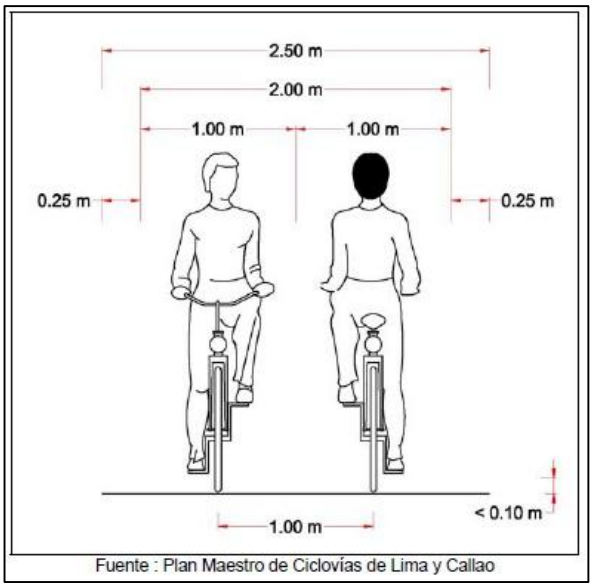


Imagen N° 63– Dimensión de ciclovías para dos personas
Fuente: Plan Maestro de Ciclovías de Lima y Callao

Designando para este proyecto un ancho de ciclovías que varía de 1.00m hasta 2.50m según la sección de vía permite y el manual indica.

Ancho de ciclovías bidireccional

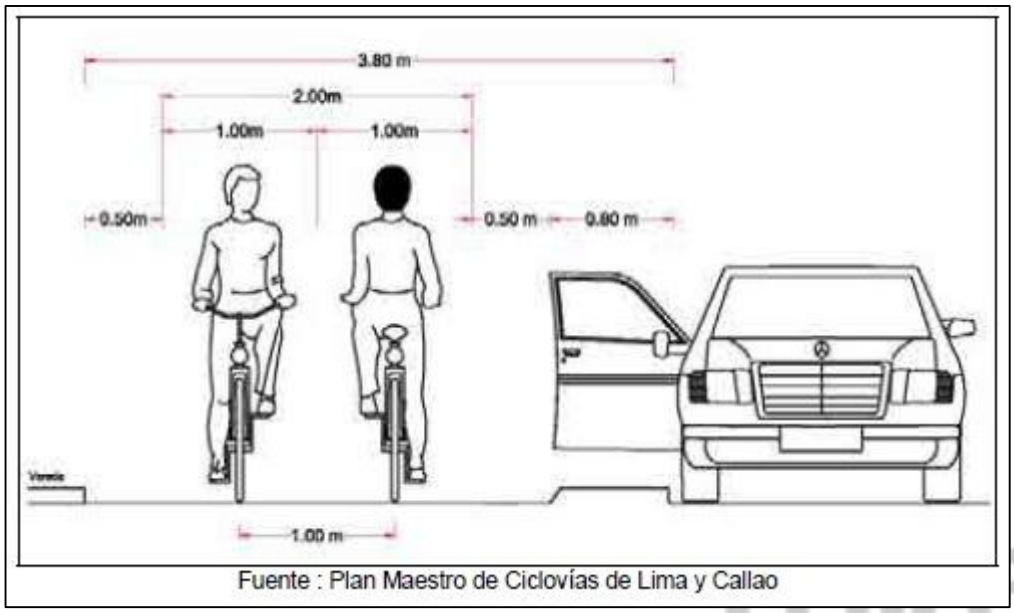


Imagen N° 64 – Dimensión de ciclovías para dos personas
Fuente: Plan Maestro de Ciclovías de Lima y Callao

Para las ciclovías sobre las aceras, debemos tener en cuenta que:

- El ancho del espacio libre sea superior a tres metros.
- El ancho de paso libre permita mantener la distancia mínima de un metro respecto al peatón durante las maniobras de adelantamiento o cruces.
- El ancho de paso libre mantenga una distancia mínima de un metro respecto de los edificios colindantes.

Las propuestas de modificación de acondicionamiento de ciclovías, considera implementar vías de 1.00m a 2.50m de ancho, según la sección vial de las vías en cada caso.

IV.1.5.4 Mejoramiento de las ciclovías actuales.

De acuerdo al diagnóstico efectuado sobre la red actual de ciclovías, observamos que en muchos casos las ciclovías habilitadas presentan sección o anchos muy reducidos, sin áreas de resguardo o protección contra los vehículos.

Este tipo de situaciones las pudimos observar sobre La Paz y 28 de Julio, tal como se muestra a continuación:

A. <u>Av. La Paz</u>

Sobre esta vía se ha trazado una ciclovías un poco angosta, y con leves obstrucciones en su recorrido, identificado que en una misma sección vial, sus módulos varían, tal como se muestra en las siguientes imágenes N° 74 y 75.

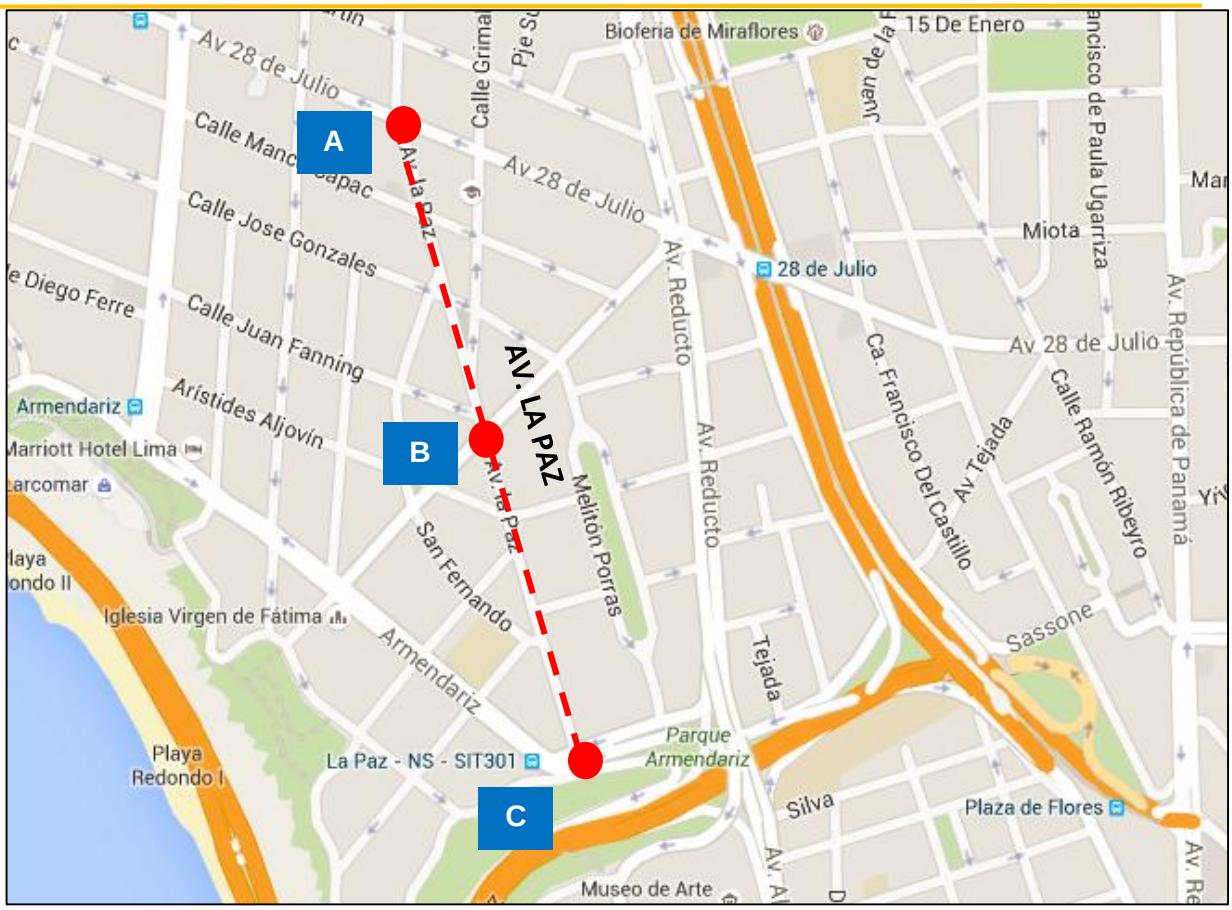


Imagen N° 65 – Tramo evaluado de la Av. La Paz
Elaboración: Equipo consultor PUD

Tramo: Av. 28 de Julio - Av. Vasco Nuñes de Balboa

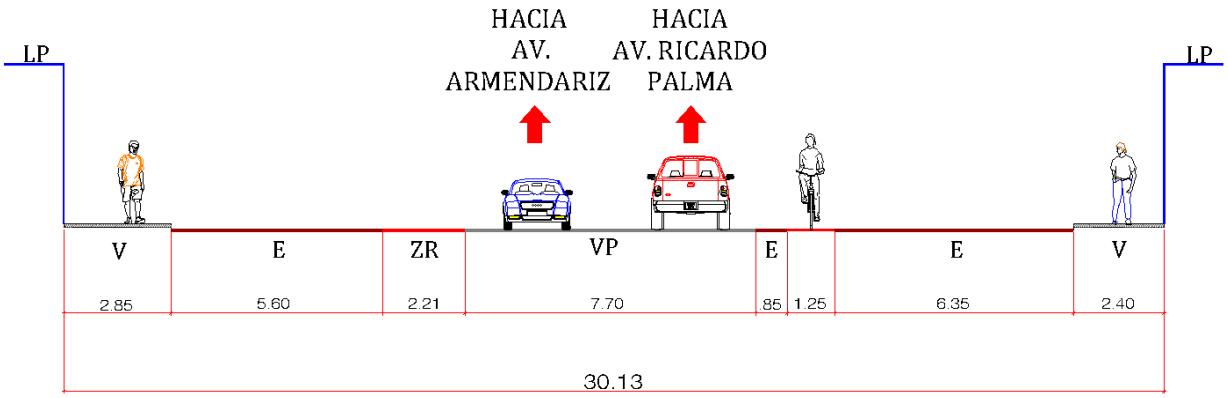


Imagen N° 66 - Corte Vial del Tramo A – B

Fuente: Inspección en campo

Tramo: Av. Vasco Nuñes de Balboa - Av. Armendariz

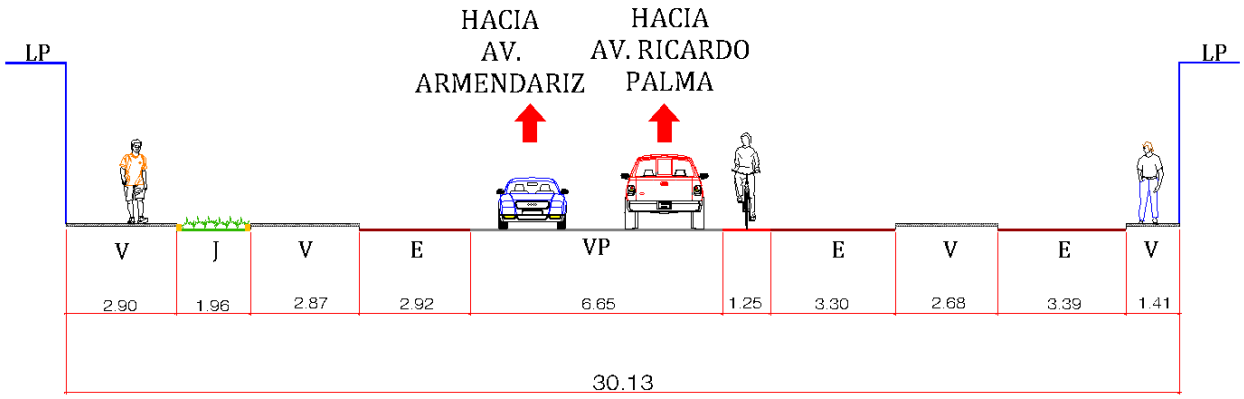


Imagen N° 67 - Corte Vial del Tramo B – C
Fuente: Inspección en campo

Hemos considerado necesario mejorar los espacios y trazo de la ciclovías actual de esta vía:

Tramo: Av. 28 de Julio - Av. Vasco Nuñes de Balboa

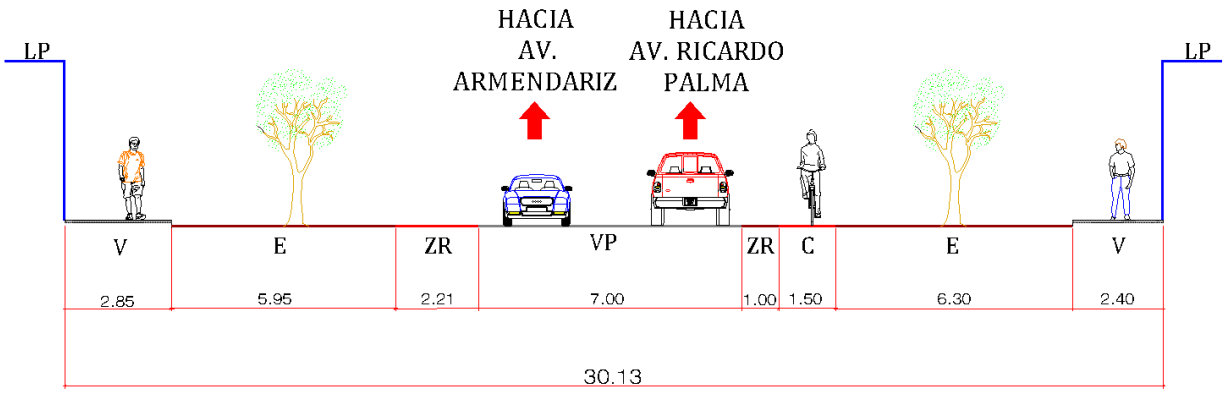


Imagen N° 68 – Sección vial propuesta A – B
Elaboración: Equipo consultor PUD

Tramo: Av. Vasco Nuñes de Balboa - Av. Armendariz

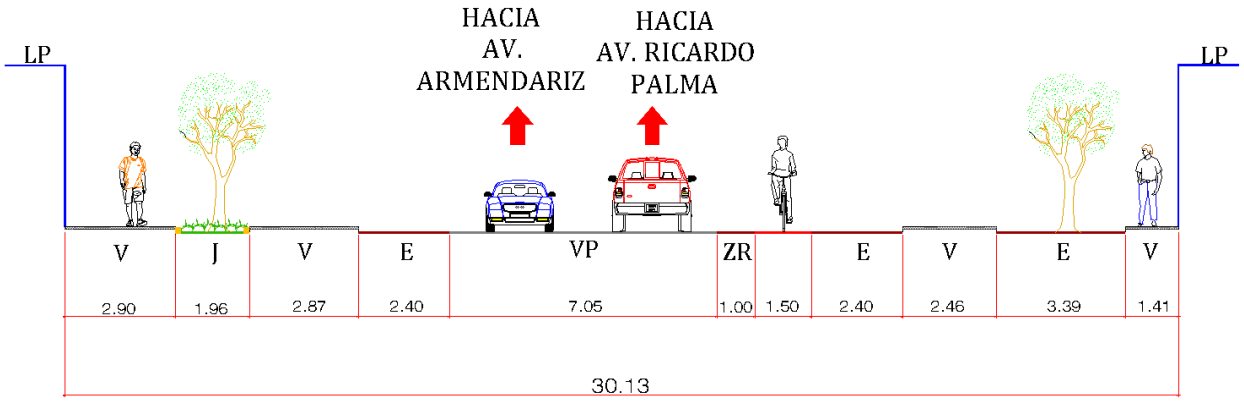


Imagen N° 69 – Sección vial propuesta B – C
Elaboración: Equipo consultor PUD

La propuesta consisten principalmente en dotar el único carril con 1.00m de ancho para que el ciclista se desplace, incrementando una zona de resguardo de 0.50m, para que el ciclista pueda tener un espacio seguro que separe el tránsito vehicular.

En la zona de estacionamiento se ha planteado intercalar árboles en los límites de cada predio. Las veredas mantienen las mismas medidas.

A. Av. 28 de Julio

La Av. 28 de julio fue inspeccionada desde la Av. Reducto (punto C) hasta la Av. Malecón 28 de Julio.

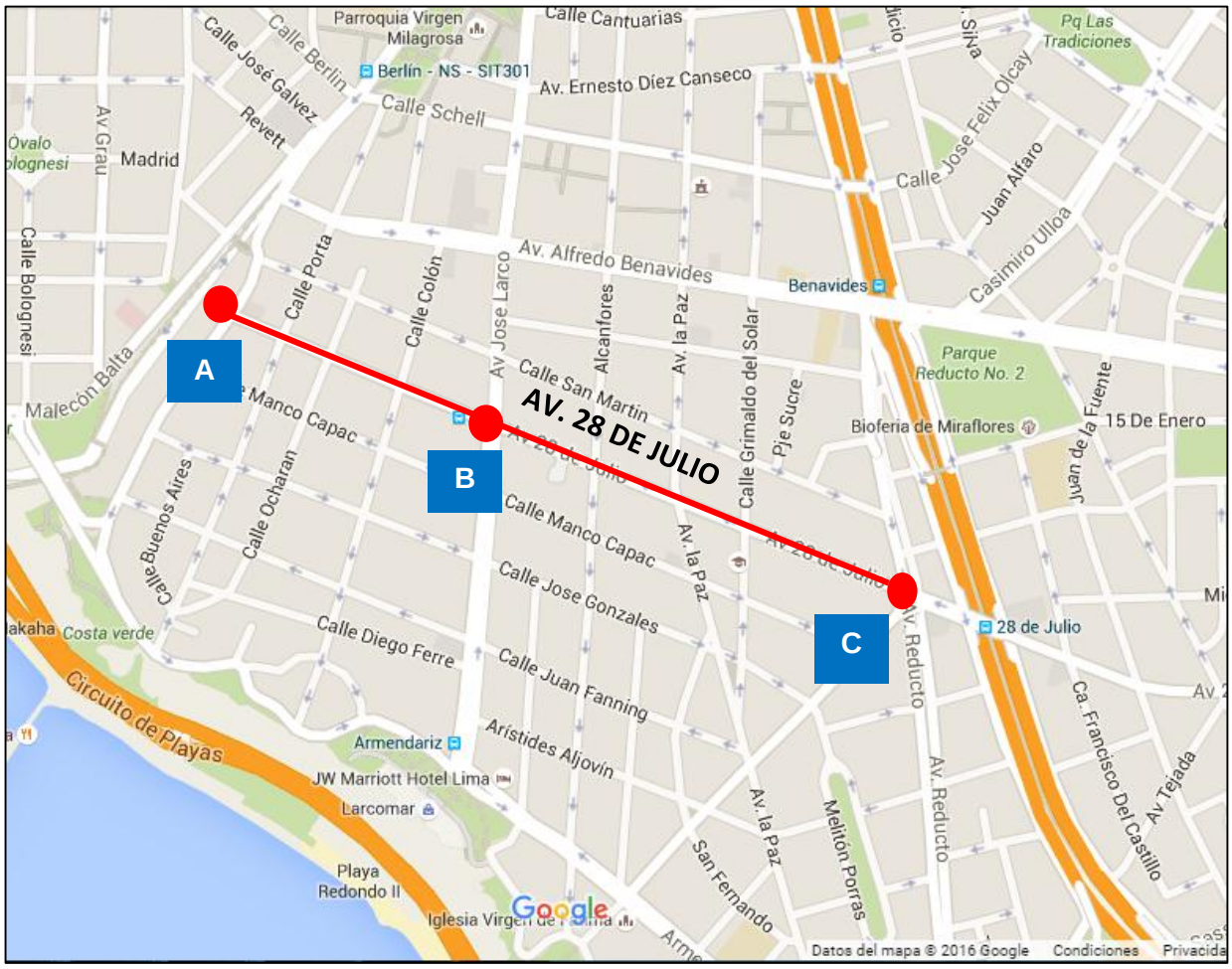


Imagen N° 70 – Sección vial actual de la Av. 28 de Julio
Elaboración: Equipo consultor PUD

El tramo C – B presenta una sección vial casi uniforme, con una leve variación, con un solo sentido de circulación. El tramo B – A, es muy diferente, ya que posee dos sentidos de circulación, y una sección de calzada total de aproximadamente 7.80m.

En las siguientes imágenes observaremos loas secciones viales en los tramos antes mencionados:

Tramo: Av. Reducto - Av. La Paz

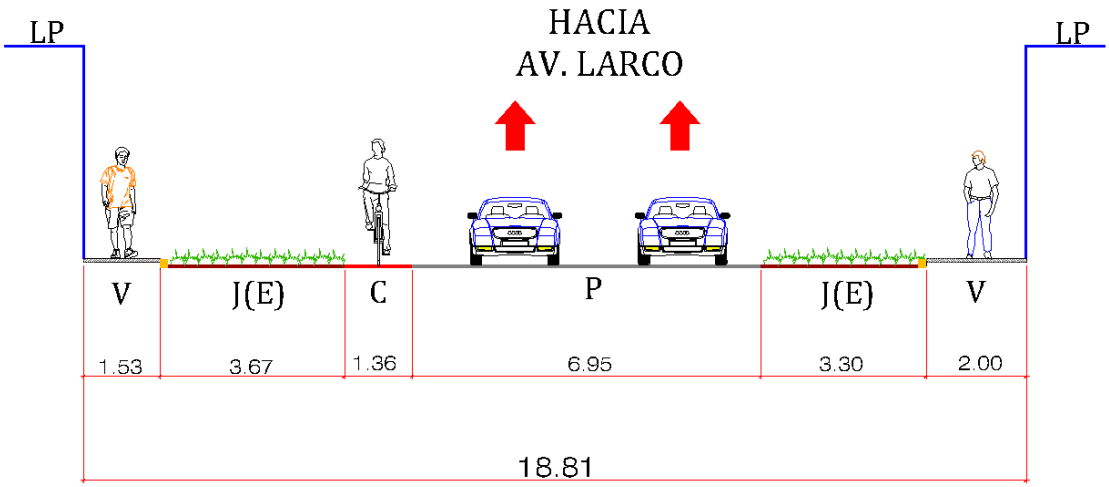


Imagen N° 71 – Sección vial actual 01, tramo B – C
Elaboración: Equipo consultor PUD

Tramo: Av. La Paz - Av. José Larco

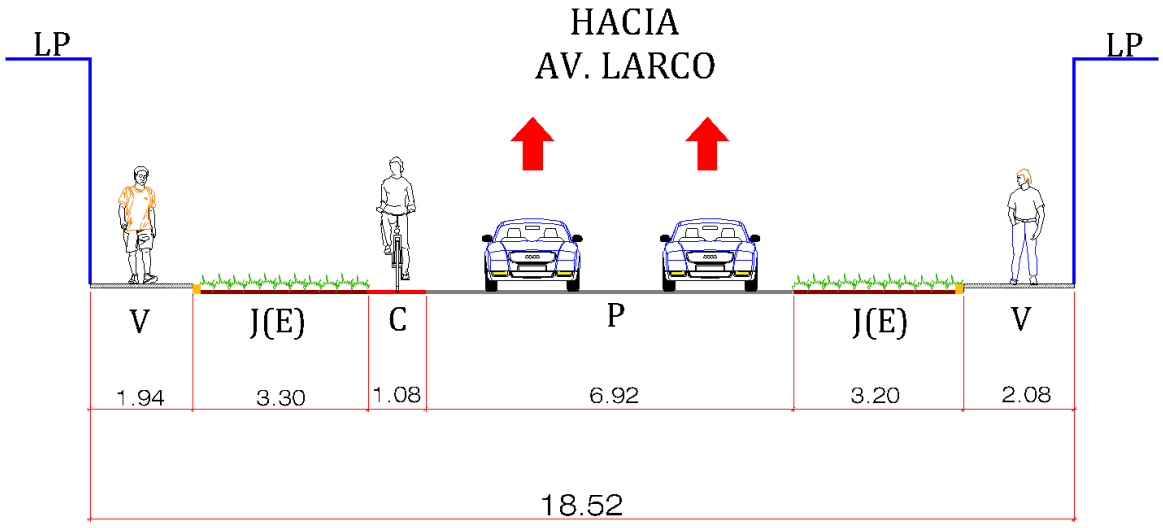


Imagen N° 72 – Sección vial actual 02, tramo B – C
Elaboración: Equipo consultor PUD

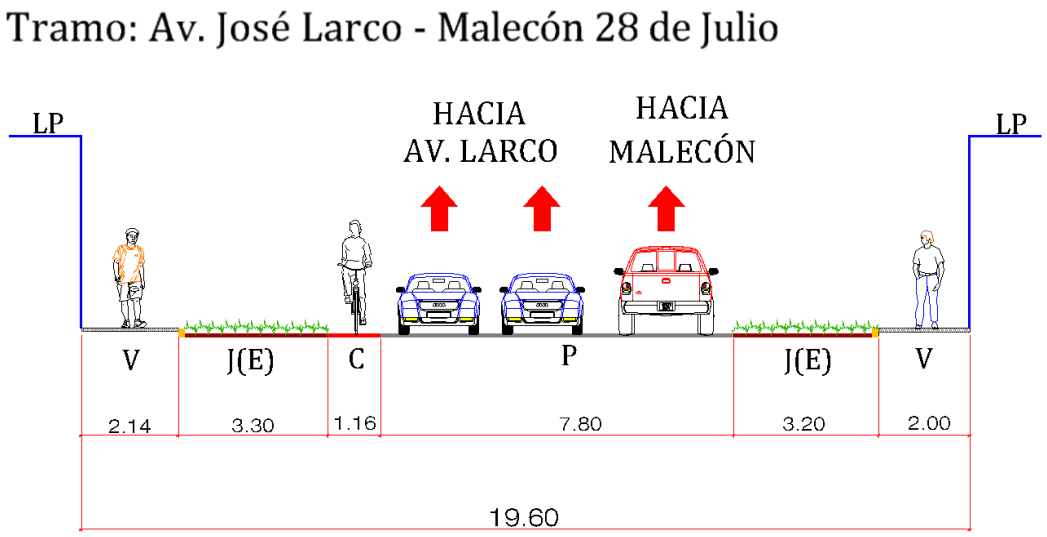


Imagen N° 73 – Sección vial actual, tramo B – C
Elaboración: Equipo consultor PUD

Observando los módulos y secciones viales de cada tramo, y teniendo en cuenta que el eje de vía no se encuentra alineado, y los anchos de carril y ciclovías son muy angostos, proponemos:

- Alinear el eje de vía en cada tramo.
- Garantizar carriles de un mínimo de 3.00m en toda su extensión.
- Veredas no menores a 2.00m
- Ciclovías seguras.

El diseño propuesto para esta vía GARANTIZA que lo vehículos y ciclistas interactúen de forma segura y separada entre sí, con espacios suficientes para maniobrar, penalizando un poco al vehículo privado.

En las siguientes imágenes observara las secciones propuestas para cada tramo de la Av. 28 de Julio.

Tramo: Av. Reducto - Av. José Larco

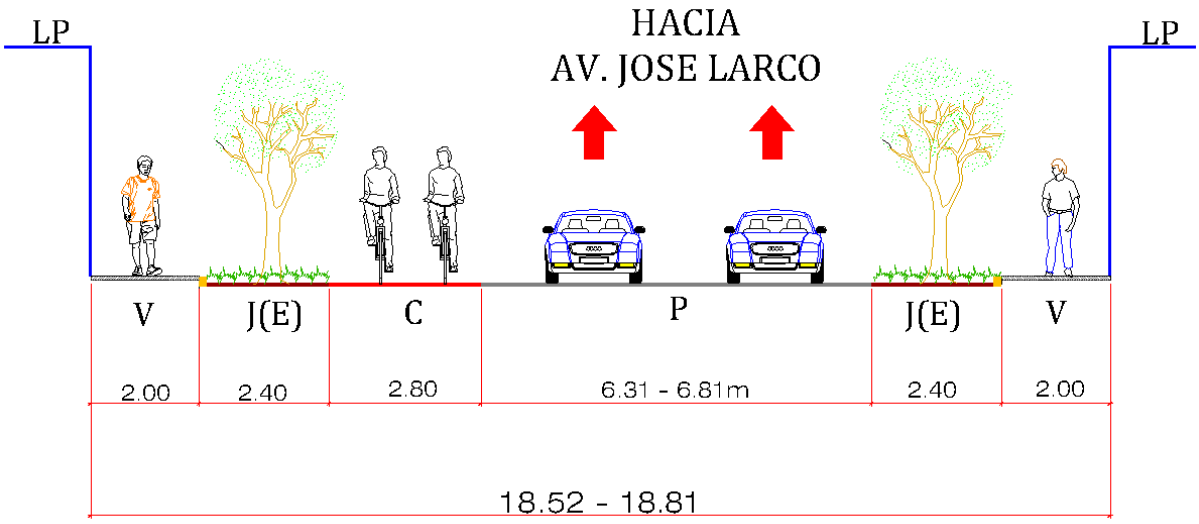


Imagen N° 74 – Sección propuesta tramo B – C
Elaboración: Equipo consultor PUD

Tramo: Av. José Larco - Malecón 28 de Julio

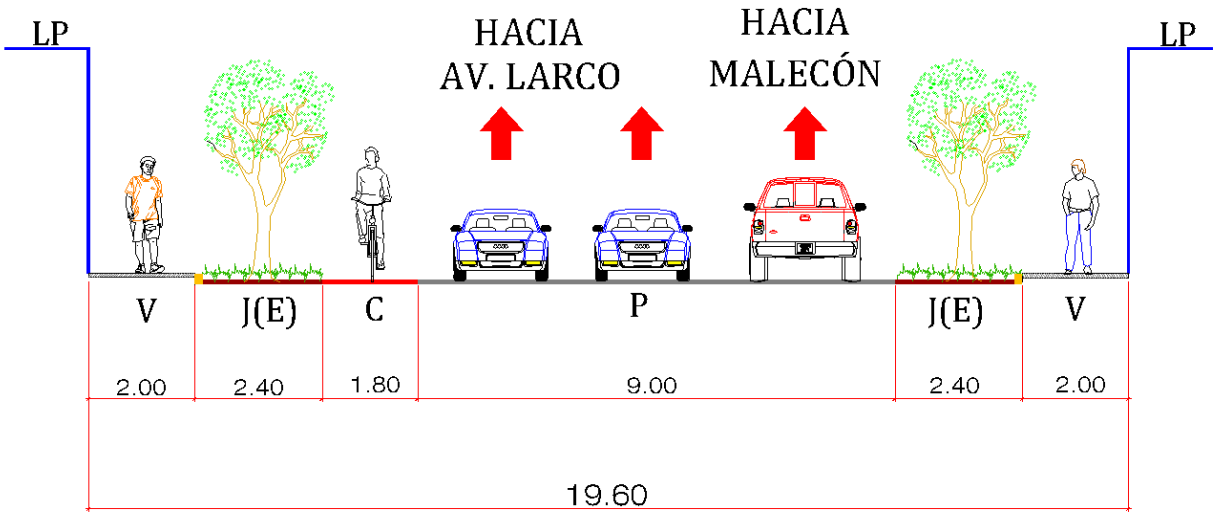


Imagen N° 75 – Sección propuesta tramo B – A
Elaboración: Equipo consultor PUD

Servicio de Bici taxis

En el diagnóstico se expone la existencia de un número considerable de taxis, en general en Lima y por consiguiente también en Miraflores. En los conteos realizados se estima de que por cada 10 automóviles que circulan más de cinco corresponden a taxis, formales o informales. De allí la necesidad de reducir considerablemente su número (y su antigüedad), a fin de llegar a estándares internacionales. Estas unidades deben organizarse en asociaciones o cooperativas para que la autoridad tenga canales legítimos de coordinación y que operen con los equipamientos necesarios, como es el caso de los taxímetros. Lima debe ser una de las pocas capitales metropolitanas de América Latina donde este servicio aún no se implementa, lo cual se traduce en congestión (tiempo que se demora en tranzar el costo), inseguridad y en general en des economías para toda la ciudad.

Complementariamente a ello se propone, dentro de la óptica de que Miraflores debe tener una movilidad sostenible, el inicio de un programa de **BICITAXIS**, tal como ya lo tienen muchas ciudades del mundo, tal es el caso de Hamburgo, Londres, Bogotá, New York, México, San Francisco, Barcelona, etc.

Estos vehículos tendrían un servicio únicamente distrital y turístico, sobre rutas preestablecidas y fiscalizadas por la municipalidad. Se propone que la operación de este sistema empiece con 05 rutas, y un solo terminal que estaría ubicado en la Oscar R. Benavides (diagonal), frente al Parque Kennedy. Las rutas son:

- Línea A: Parque Kennedy – Larco Mar
- Línea B: Malecón de Miraflores
- Línea C: Eje José Pardo – Parque Ricardo Palma
- Línea D: Malecón Cisneros – Huaca Pucllana

Para estos efectos el Municipio deberá desarrollar los estudios de detalle a fin de definir el número de unidades, las rutas, el tipo de vehículos, los aspectos económicos, etc., previos a su operación.

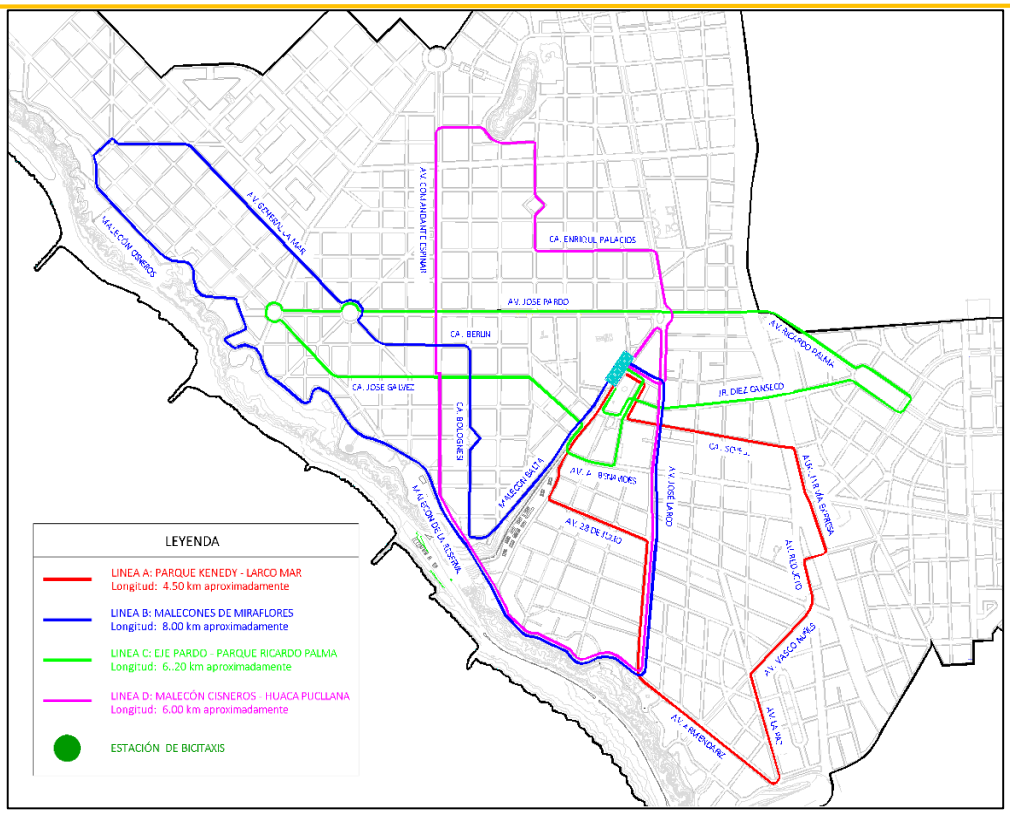


Imagen N° 76 – Rutas de bici taxi
Elaboración: Equipo consultor PUD

Imagen N° 77– Bici taxis en México
Fuente: Internet

Imagen N° 78 – Bici taxis en Barcelona
Fuente: Internet

IV.2.4 ESTACIONAMIENTOS VEHICULARES

Es evidente la carencia de estacionamientos en Miraflores, debido a diversos factores, tales como:

- El carácter propio del Distrito, de ser un gran centro de servicios de la Metrópoli, por consiguiente un gran atractor de viajes.
- La ausencia de un eficiente sistema de transporte público que obliga a las personas a utilizar sus autos p
- articulares.
- La ausencia de un sistema de transporte interdistrital que sirva con prioridad a los habitantes de Miraflores y su población flotante.

Ante la insuficiencia de espacios para el estacionamiento de vehículos, la Municipalidad distrital viene desarrollando proyectos que implementan zonas de estacionamiento subterránea, tal es el caso del proyecto “Estacionamiento Subterráneo Kennedy”.

El estacionamiento subterráneo Kennedy.

Este es un importante proyecto para Miraflores, ya en proceso de ejecución, contará con 573 espacios, en tres niveles, que incluyen 21 estacionamientos para autos de personas con discapacidad, 35 para bicicletas y 24 para motos. La inversión es de S/.19 millones.

El ámbito de influencia del Proyecto comprende 27 manzanas (ver Imagen N° 69), incluidas dentro del trapecio o área central de Miraflores, y está limitado por las calles Enrique Palacios al norte, Alfredo Benavides al sur, Alfonso Ugarte – La Paz al este y Bella Vista – Atahualpa al oeste. El área de influencia del Proyecto, como parte del área central de Miraflores, se encuentra prácticamente en el eje central que divide el norte y el sur de la ciudad de Lima, y es equidistante a su vez, de los centros de los distritos de San Isidro, Surquillo y Barranco lo que en el contexto del área metropolitana representa una localización central

Imagen N° 79 - Área de Influencia
Fuente: MDM

La demanda estimada de estacionamientos en el centro de Miraflores es en promedio 5,000 vehículos. Este proyecto cubrirá la demanda de 2.620 vehículos para un periodo de 9 am a 9 pm, lo cual representa una captación del 50,74% de la demanda total contabilizada del área de influencia.

De a acuerdo a los estudios realizados, el tiempo promedio de estacionamiento de cada vehículo en la vía pública es de 1h, 53 min., lo que indica que cada puesto disponible se rota 6,37 veces en el lapso comprendido entre las 9:00 am y las 9:00 pm.

El resto de la demanda lo absorben las playas privadas, el estacionamiento en la vía pública con y sin cobro, y frente a los domicilios, como se indicó en el diagnóstico.

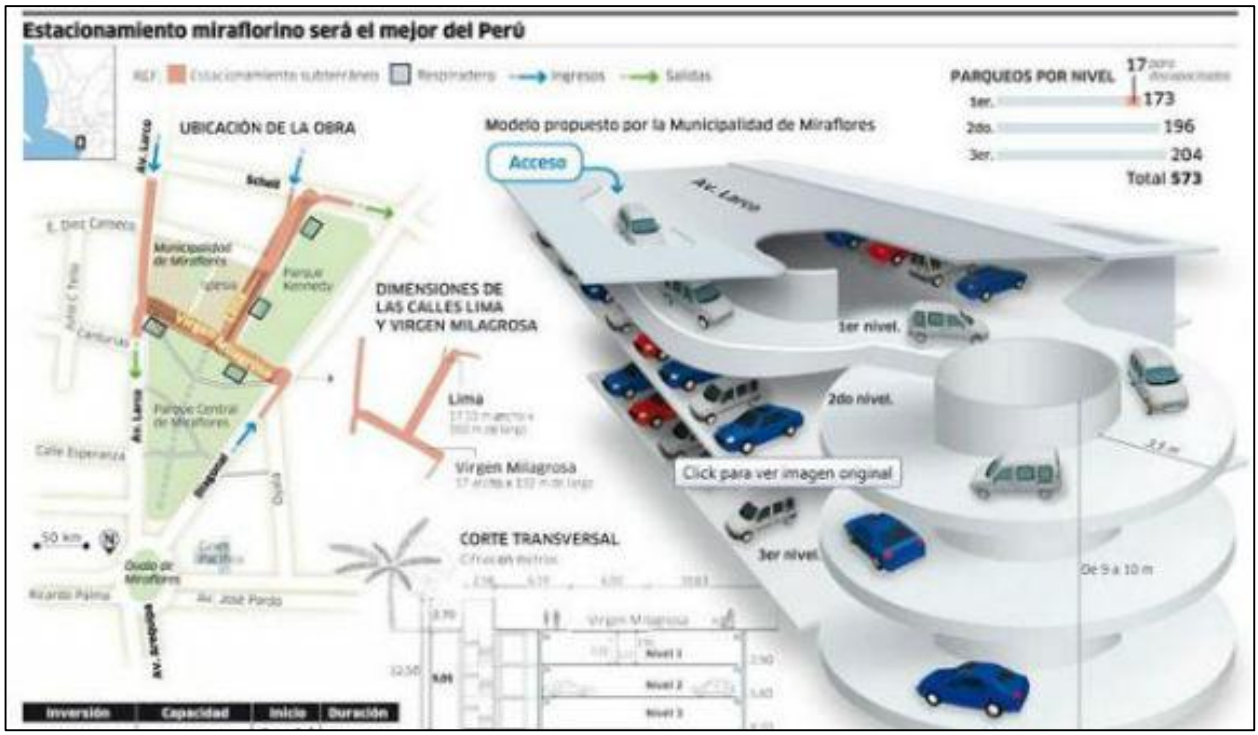


Imagen N° 80 – Vista General del estacionamiento subterráneo
Fuente: MDM

Imagen N° 81 – Vista de uno de los niveles
Fuente: MDM

Como parte de la política de rescate de espacios públicos, una vez puesto en operación este gran estacionamiento subterráneo, se propone la sustitución de los espacios actualmente ocupados por el estacionamiento de vehículos por veredas y áreas verdes conforme se detalla en la siguiente imagen:

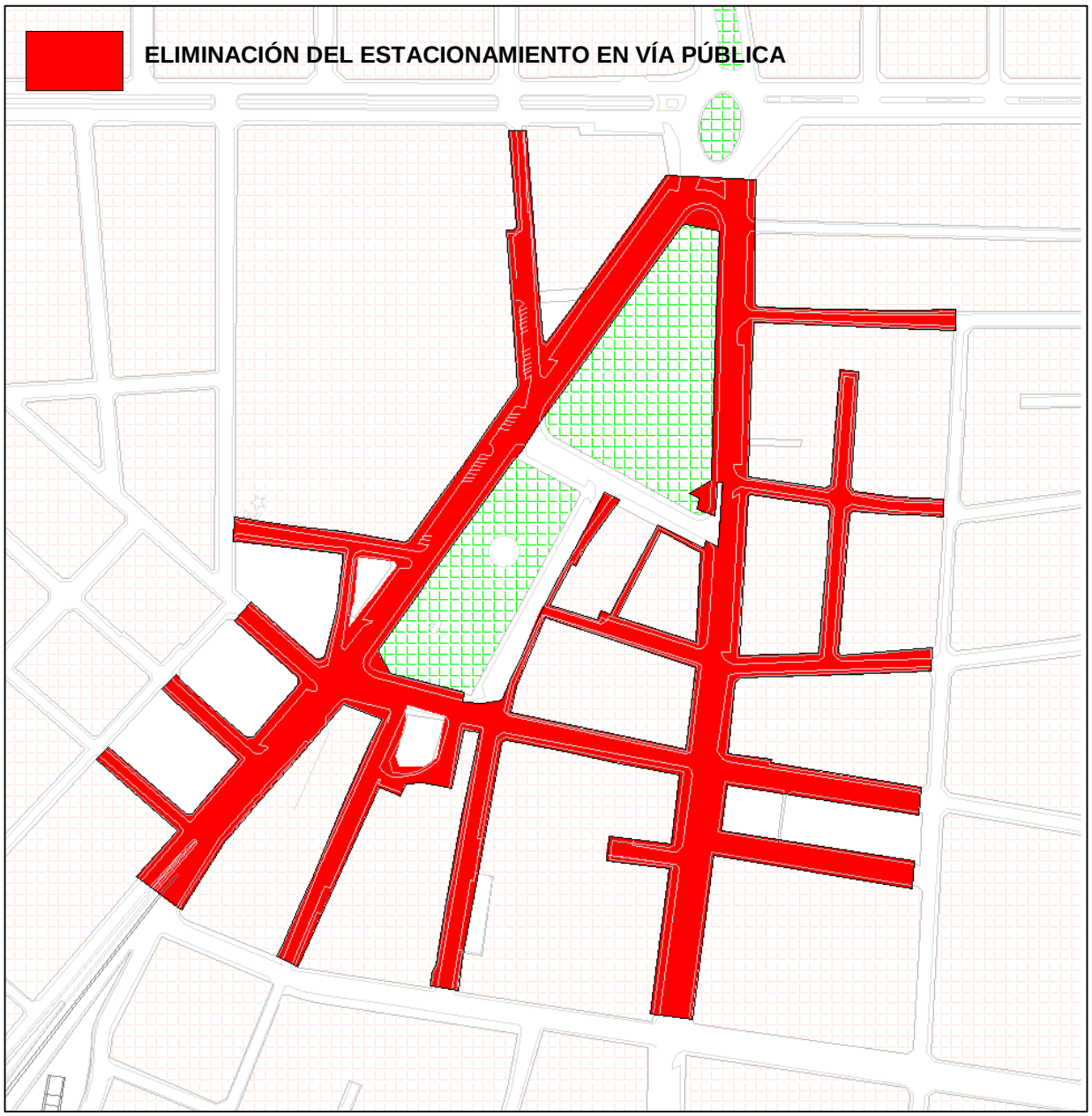


Imagen N° 82 – Zona de eliminación de estacionamiento en vía pública
Fuente: MDM

Estacionamiento – Equipamiento Urbano con iniciativa Público - Privada

Para ayudar a aliviar la falta de plazas de estacionamiento en la zona central del distrito, así como reducir la demanda de vehículos que ingresa a las zonas comerciales, proponemos nuevas áreas de estacionamiento públicos tiene por objetivo evitar que los vehículos ingresen a la zona central de Miraflores, usando espacios públicos cercanos a los principales centros de demanda.

A continuación se detalla el área disponible para cada zona de estacionamiento:

A. Estacionamiento Subterráneos

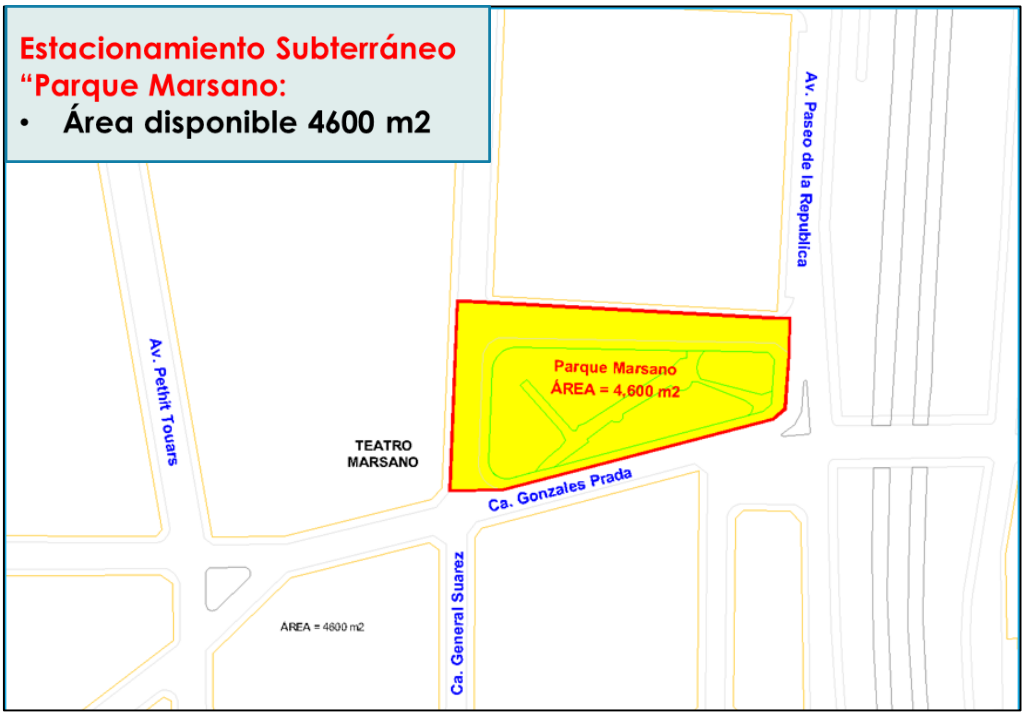


Imagen N° 83 - Estacionamiento Parque Marsano
Elaboración: Equipo consultor PUD

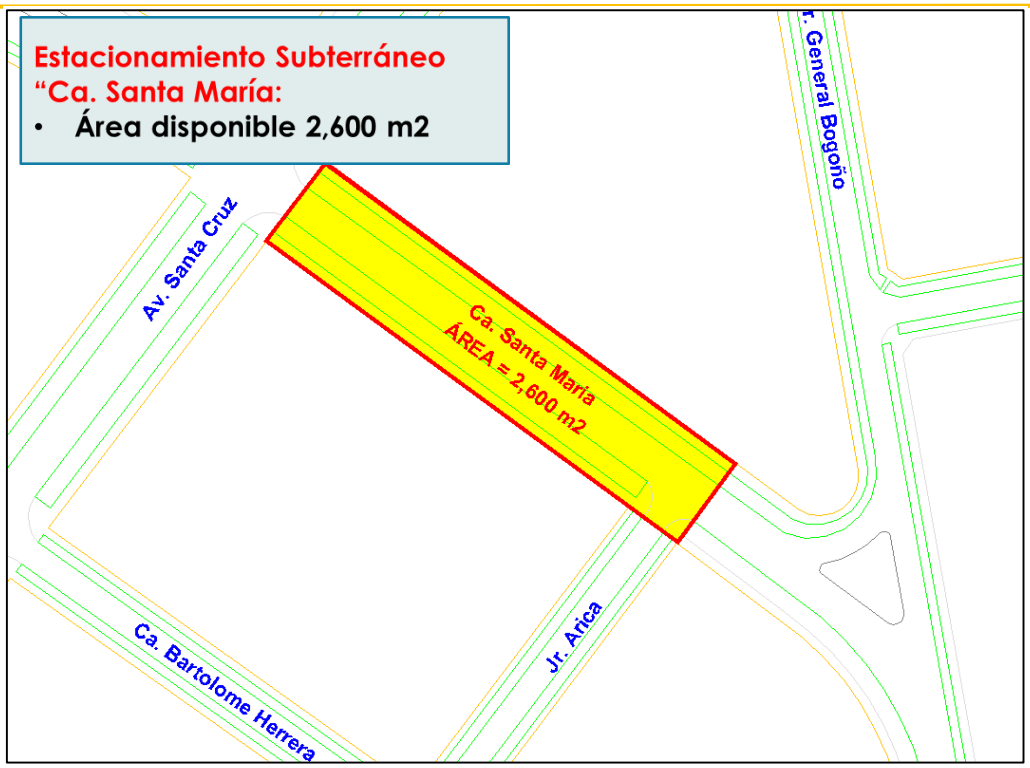


Imagen N° 84 - Estacionamiento Santa María
Elaboración: Equipo consultor PUD

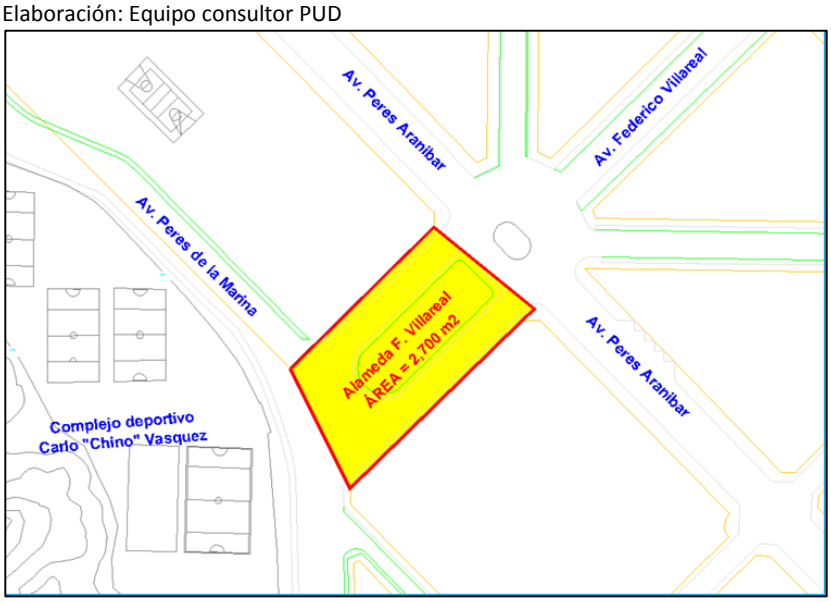


Imagen N° 85 - Estacionamiento Villarreal
Elaboración: Equipo consultor PUD

Estacionamientos en Vías del Área Central

La Municipalidad Distrital de Miraflores, a través de la Ordenanza N° 419/MM del 17 de agosto de 2014, autoriza el cobro por el estacionamiento temporal de vehículos sobre la vía pública a un total de 257 plazas, según se detalla en el cuadro siguiente:

N°	EJE VIAL	TIPO DE VÍA	ÁREA DE INFLUENCIA		N° Plazas
			Av./ Calle	Ubicación	
1	Oscar R. Benavides	Colectora	Avenida	Cdra. 01	25
2	Oscar R. Benavides	Colectora	Avenida	Cdra.02	24
3	Oscar R. Benavides	Colectora	Avenida	Cda.03	24
4	Oscar R. Benavides	Colectora	Avenida	Cda.05	15
5	Mártir Olaya	Local	Calle	Cda.01	11
6	Mártir Olaya	Local	Calle	Cda.02	11
7	Porta	Local	Calle	Cda.01	22
8	Porta	Local	Calle	Cda.01	12
9	Aramburú	Colectora	Avenida	Cda.03	28
10	Ml. Balta	Colectora	Malecón	Cda.08	18
11	Ml. Balta	Colectora	Malecón	Cda.09	27
12	Ml. Balta	Colectora	Malecón	Cda.10	23
13	Mendiburo	Local	Calle	Cda.11	17
Total Plazas					257

Tabla N° 11 – estacionamiento formales / de cobro
Fuente: MDM, 1014

Si tenemos en cuenta una rotación de 6.37 veces resultaría un estimado de 1,637 vehículos al día, que utilizan estas plazas de estacionamiento. Asimismo, debemos tener en cuenta que el proyecto de estacionamiento en el Parque Kennedy va a restar 88 plazas de estacionamiento de la Av. Oscar R. Benavides, con lo cual la oferta del servicio en vías públicas se está reduciendo:

Tal como se desarrolló en el diagnóstico, Miraflores experimenta una demanda de parqueo de 2466 plazas de estacionamiento sobre la vía pública, sin pagar por este servicio. No se puede exigir el cobro en estas zonas, ya que las características técnicas no cubren las medidas mínimas para ser consideradas como bermas.

Estacionamientos con Parquímetros en vías locales

Uno de los problemas que afronta el distrito de Miraflores es el estacionamiento en la vía pública. La Municipalidad distrital, con previa autorización del SAT, autoriza en ciertas zonas el cobro por plaza de estacionamiento, un costo que asciendo a S/.1.00 (Un sol), frente a las tarifas que cobran las playas públicas que están entre 4.00 y 7.00 soles por hora. Obviamente esta es una cifra irrisoria que incentiva a un mayor uso del vehículo privado.

Es por ello necesario desincentivar los viajes en coche a Miraflores creando un sistema de parquímetros cuya tarifa se acerque a las de las playas públicas.

En la siguiente lámina se propone las áreas que estarían sujetas al estacionamiento con parquímetro y la demanda potencial que captaría.

Imagen N° 86 – Uso de parquímetros en Cuenca – España
Fuente: Internet

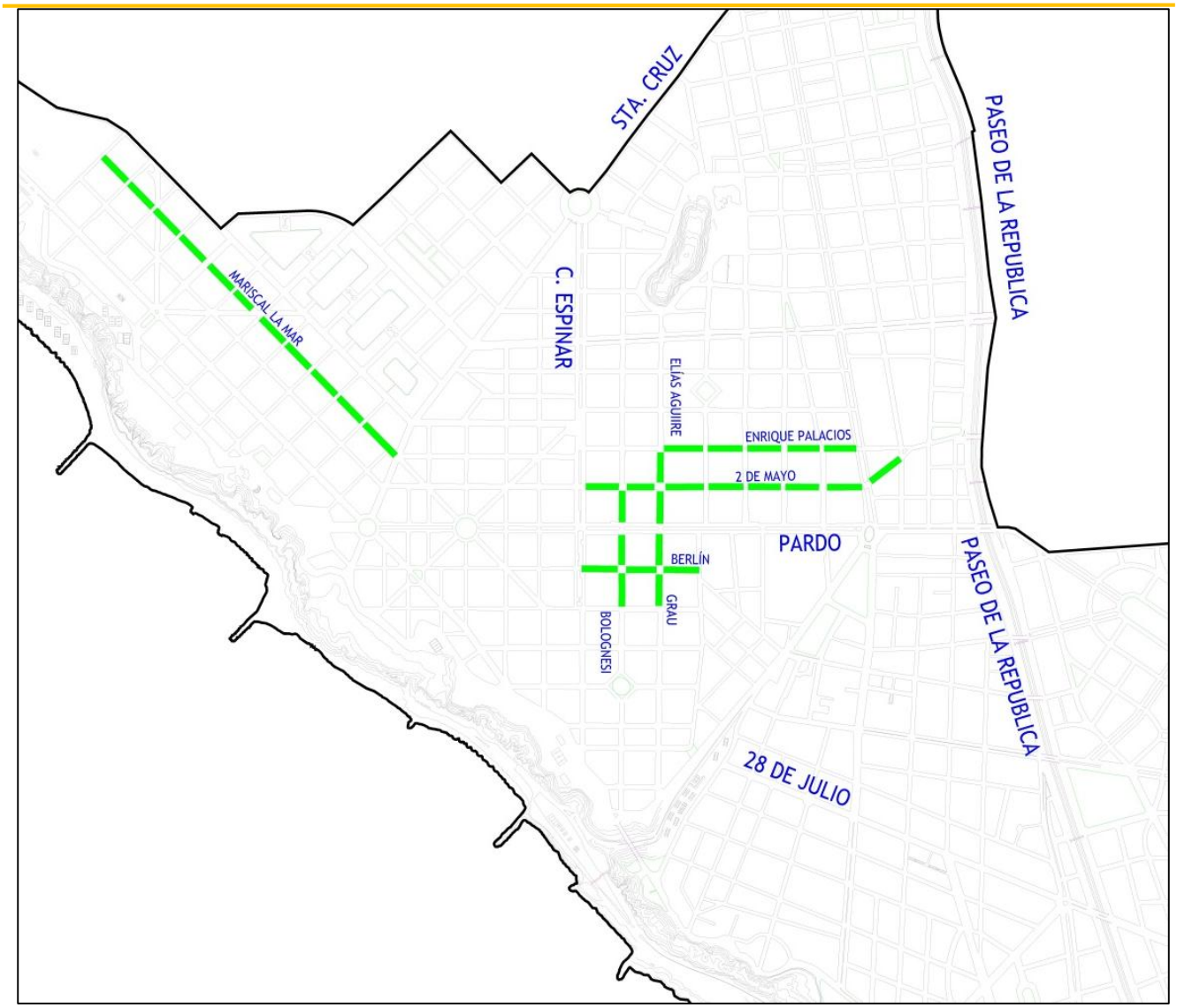


Imagen N° 87 – Zonas de estacionamiento propuesta
Fuente: MDM, 1014

Las zonas propuestas para la implementación de parquimetros, son áreas ubicadas en zonas comerciales tanto como distrital o metropolitano.

En total se acondiciona **1401 plazas** de estacionamiento en posición paralelo, distribuidos en las siguientes vías:

Nº	Vía	Tipo de Estacionamiento	Distancia (metros)	Cajón Paralelo (2.40m)
1	Av. Mariscal la Mar	Paralelo	1097	457
2	Ca. 2 de Mayo	Paralelo	703	292
3	Ca. Pershing	Paralelo	112	46
4	Ca. Enrique Palacios	Paralelo	514	214
5	Ca. Elías Aguirre	Paralelo	186	77
6	Av. Grau	Paralelo	187	77
7	Av. Bolognesi	Paralelo	189	78
8	Ca. Arica	Paralelo	93	38
9	Ca. Berlín	Paralelo	294	122

Tabla N° 12 – Plazas de estacionamiento propuestas en vía publica
Elaboración: Equipo consultor PUD

INTEGRACIÓN CON LA COSTA VERDE.

Si bien todo el distrito de Miraflores es ribereño, es decir cuenta con una amplia costa para su recreación, el acantilado es un limitante físico para una mayor y mejor integración.

Si bien es cierto que parcialmente se están haciendo algunas iniciativas de integración a través de escaleras y puentes hacia la Costa Verde, consideramos que no son soluciones integrales ya que limitan el acceso a importantes sectores de población como son los ancianos, niños y minusválidos.

Por tal motivo proponemos la identificación de ejes de integración de la parte superior con la Costa Verde a través de sistemas electromecánicos que habría que definir: teleférico, funicular o escaleras mecánicas, solo así, consideramos se le daría una real integración entre la parte superior del distrito y su Costa Verde.

Los ejes propuestos son los siguientes

Imagen N° 88 – Puntos de conexión con la Costa Verde
Elaboración: Equipo consultor PUD

LEYENDA

FUNICULARES O TELEFERICOS
CORREDOR VERDE
RUTAS DE CICLOVIAS

Imagen N° 89 –Conexión con la Costa Verde con el sistema Vial del distrito
Elaboración: Equipo consultor PUD

Imagen 90 – Funicular de Montserrat, Catalunya
Fuente: Internet

Imagen N° 91 – Rio de Janeiro, Brasil
Fuente: Internet

IV.2.5 GESTION DEL TRÁNSITO

Generalidades[5]

Dentro de la concepción de la movilidad de Miraflores se propone que la gestión del tráfico sea considerado como un sistema interrelacionado de todos sus componentes ya que se trata de un conjunto de actividades que deben garantizar que todo el Sistema Integral funcione articulada y ordenadamente.

En los últimos años las tecnologías relativas a la informática y telecomunicaciones han logrado importantes avances y generan aplicaciones en diferentes campos dentro del transporte y tránsito.

La gestión del tráfico urbano es una de las áreas que más se ha beneficiado de dicho progreso arrastrado por la necesidad de solucionar los problemas derivados del enorme crecimiento del parque automovilístico de las grandes ciudades.

No contar con un sistema de gestión de tráfico trae como consecuencia el incremento de la congestión, el aumento del consumo energético y el aumento de la contaminación del aire, con consecuencias negativas para la sociedad en su conjunto.

Los sistemas basados en la informática y las telecomunicaciones para la gestión y control del tráfico urbano constituyen el conjunto de aplicaciones y servicios necesarios para mejorar la movilidad en un área urbana determinada, en este caso Miraflores.

Actualmente el control y la gestión el tráfico urbano se inscribe dentro del marco de los que se ha llamado ITS (Intelligent Transportation Systems).

El concepto ITS es un término que describe un amplio rango de tecnologías basadas en la informática, las comunicaciones y la ingeniería de tráfico, orientadas a solucionar la gestión del tráfico y el transporte de acuerdo con los criterios anteriormente indicados.

Los objetivos de un sistema de gestión y control del tráfico urbano se concretan en los tres ámbitos siguientes:

- Social: Un sistema de transporte ciudadano confortable que esté al servicio de la comunidad.
- Medio Ambiente: Un sistema de transporte ciudadano que proporcione unos niveles de contaminación atmosférica y acústica aceptables.
- Económico: Un sistema de transporte ciudadano eficiente y sostenible.

El concepto de gestión del tráfico urbano incluye los siguientes ámbitos de aplicación: gestión y control de los sistemas semafóricos, gestión del transporte público de la ciudad, gestión de los sistemas de estacionamiento, gestión de las áreas de tráfico restringido a determinados vehículos, gestión de las zonas de la ciudad dedicadas a tráfico de peatones y bicicletas, servicios de ingeniería de la regulación y la ordenación del tráfico, y sistemas de información al usuario del tráfico y transporte.

[5] Sistemas de Gestión para la Movilidad Urbana. Carlos Buira Ros, CISE

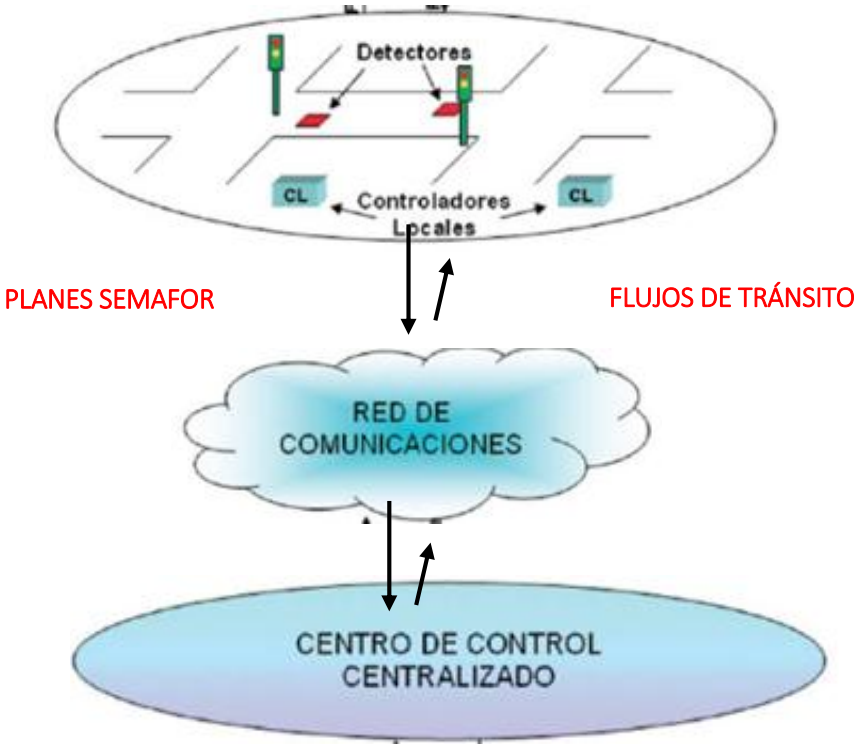
Funcionamiento del Sistema.

La gestión del tránsito en vías públicas se realiza a través de centros de control del tránsito, a cargo de una entidad especializada. Esta puede ser un organismo técnico a nivel distrital, sectorial o metropolitano.

En el caso de Miraflores puede ser el propio distrito que se encargue de administrar y operar los sistemas de control de tránsito y otros sistemas complementarios de apoyo, como circuitos cerrados de televisión, letreros de mensaje variable, estaciones automáticas de conteo vehicular, entre otras tecnologías ITS, debidamente coordinados con los distritos colindantes o con toda el área metropolitana.

En la siguiente imagen se puede observar la existencia de tres niveles de coordinación:

- El Primero: El centro de control centralizado.
- El segundo: La red de comunicaciones.
- El Tercero: Los detectores y controladores a nivel del área urbana.



Propuestas de Gestión del Tránsito

Arreglos Institucionales

Considerando la magnitud de los procesos a seguir para la implementación de todas las medidas que se proponen en el Plan, sería conveniente que la Municipalidad cree una entidad dedicada específicamente a la Movilidad del Distrito dotándola de todas las facilidades técnicas y administrativas para llevar a cabo sus funciones, de manera de desprenderla de la actual Gerencia de Seguridad Ciudadana que cuenta con otro tipo de funciones.

Para cumplir con las propuestas del Plan de Movilidad, se recomienda crear una Sub- Gerencia de Movilidad dependiente de la Gerencia de Desarrollo Urbano, ya este importante tema debe articularse con los usos del suelo, la zonificación, los ejes y núcleos dinamizadores del distrito dentro de un enfoque de transporte sostenible donde intervengan todos los modos de transporte: Metro, BRT, buses convencionales, urbanito, bicicletas y peatones.

Arreglos operativos

A. <u>Prohibiciones de volteos</u>

En las vías de doble sentido se han observado que el giro izquierda perjudica la fluidez vehicular en ambos sentidos; cuando estos puntos están regulados por semáforos, se incrementa el ciclo semafórico, disminuyendo la capacidad de vehículos atendidos en los demás accesos.

Este tipo de problemas se observó principalmente en las avenidas José Pardo, Ricardo Palma, Arequipa, Del Ejército y en los puentes 28 de Julio y Benavides.

Fotografía N° 04 – Av. 28 de Julio / Av. Paseo de la Republica
Fuente: Inspección de campo

Fotografía N° 05 – Av. Benavides
Fuente: Inspección de campo

Fotografía N° 06 – Av. Benavides
Fuente: Inspección de campo

Proponemos que para estas vías se prohíba los giros izquierda; derivando los movimientos vehiculares de tal forma que formen orejas virtuales, tal como se muestra en la siguiente Imagen.

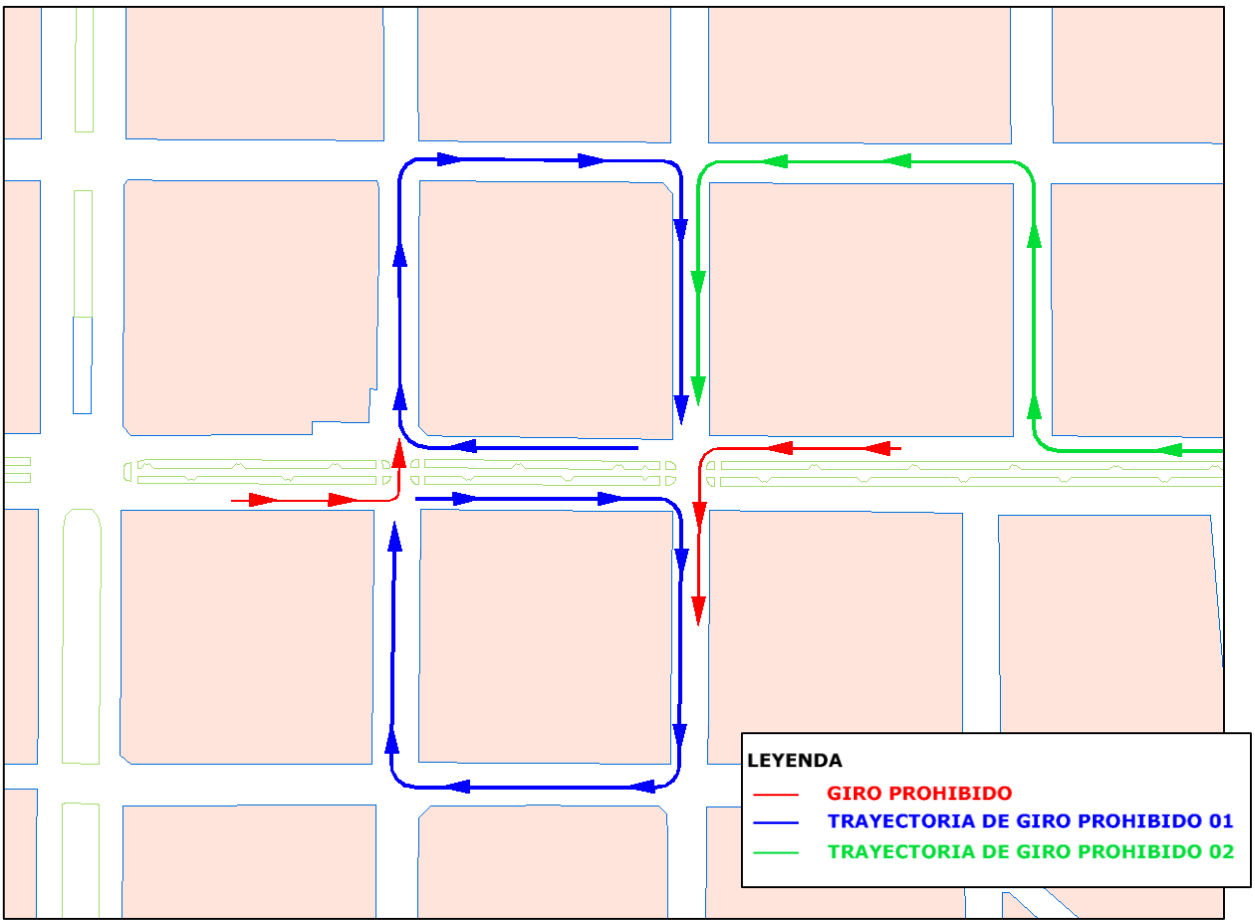


Imagen N° 92 – Circuitos propuestos para prohibición de giros izquierda
Elaboración: Equipo consultor PUD

B. Mejoramiento de giros en puentes

Sobre la Av. Paseo de la Republica, en el cruce con las Av. Diez Canseco y Ca. Shell, se observó giros muy forzados, incrementando el tiempo de maniobra, perjudicando la fluidez vehicular.

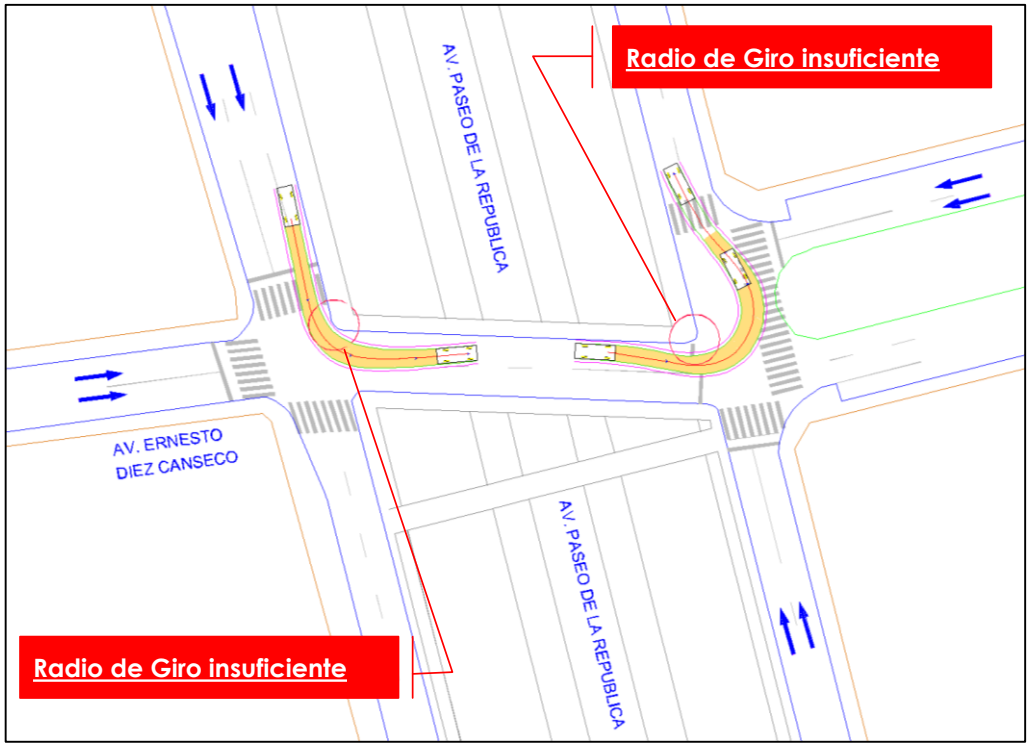


Imagen N° 93 – Giros complicados en Av. Diez Canseco
Elaboración: Equipo consultor PUD

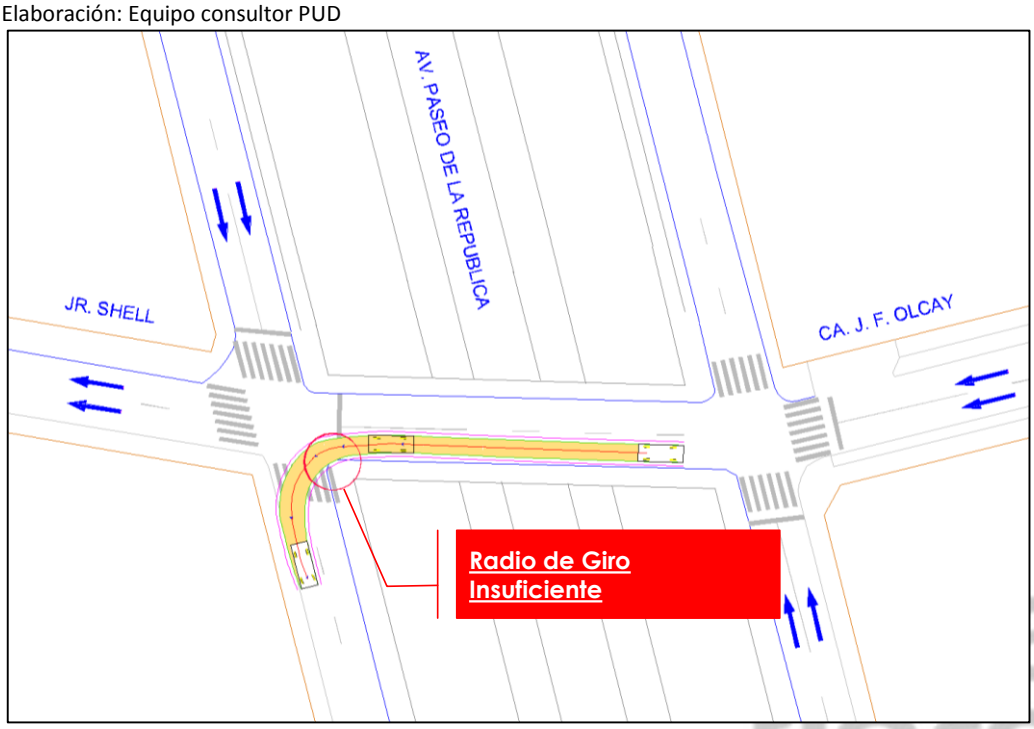


Imagen N° 94 – Mejora de giros en Jr. Shell
Elaboración: Equipo consultor PUD

Para mejorar la circulación vehicular se propone:

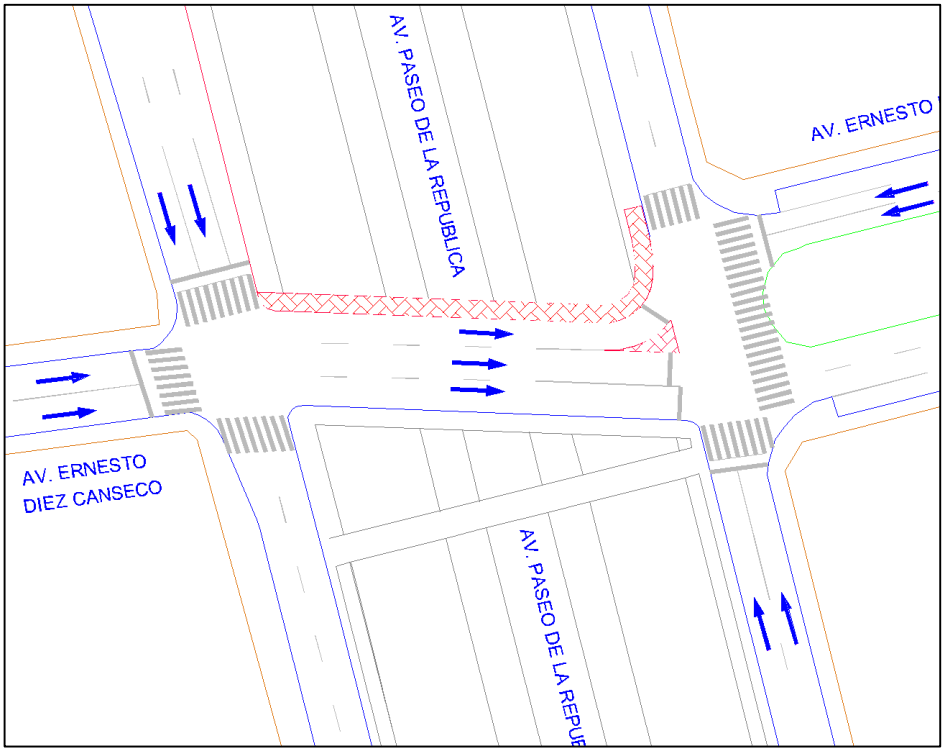


Imagen N° 95 – Mejora de giros en la Av. Diez Canseco
Elaboración: Equipo consultor PUD

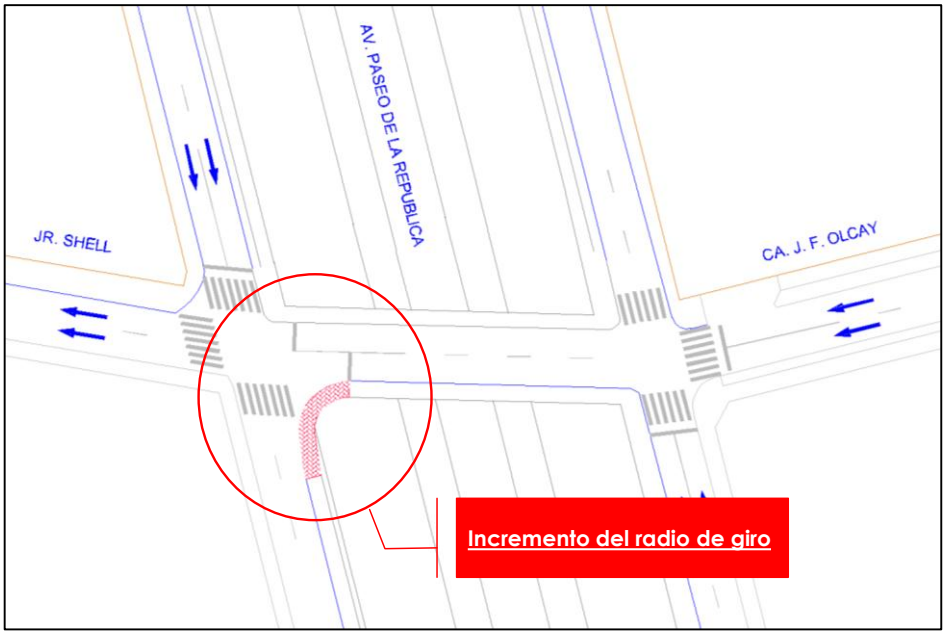


Imagen N° 96 – Mejora de giros en el Jr. Shell
Elaboración: Equipo consultor PUD

C. Centralización de la Red Semafórica.

Actualmente un total de 85 cruces se ubican en el distrito de Miraflores de los cuales, 62 se encuentran bajo su administración.

Se propone que Miraflores Implemente un Centro de Control del Tránsito, que se encargue de regular los ciclos semafóricos de cada uno de los cruces del distrito, asimismo mediante acuerdo con la Municipalidad Metropolitana de Lima (MDM) solicitar que los ejes viales ubicados en el distrito pasen a ser administrados por la Municipalidad Distrital de Miraflores (MDM), a excepción de los semáforos de la vía expresa y la Av. Arequipa

Con este acuerdo la MDM podrá efectuar los sincronismos sobre la Av. Larco, José Pardo, Ricardo Palma, Benavides y modificar los ciclos semafóricos según lo crea conveniente.

Con la implementación de un centro de control del Tránsito, se deben estandarizar los equipos a ser instalados, principalmente los controladores de tráfico.

Se debe semaforizar las nuevas intersecciones que se formaran cuando se implementen los puentes de integración.

D. <u>Control de velocidad en vías locales</u>

Según el Reglamento Nacional de Tránsito, un vehículo que circula por una vía local, sea jirón o calle, lo debe realizar a una velocidad máxima de 40 km/h; limite que en la mayoría de casos es ignorada, y superada sin ningún tipo de sanción, ya que la vías no presenta la señal correspondiente que exija al conductor no sobrepasar el límite de velocidad, y el policía de tránsito pueda sancionar dicha infracción.

Se plantea instalar señales verticales de tipo R-30, regulando la velocidad máxima a 40 km/h, solo en las vías locales principales.

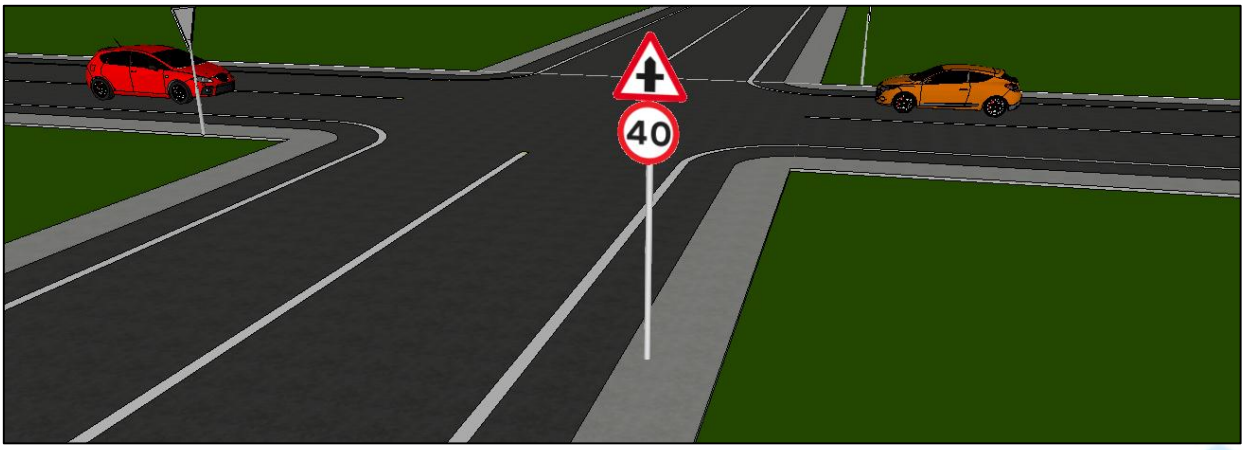


Imagen N° 97 – Control de velocidad
Fuente: Internet

E. Regulación de zonas rígidas

Para garantizar la fluidez del tránsito vehicular y eliminar el bloqueo de carriles producto de vehículos estacionados sobre la calzada, principalmente en las vías definidas como locales principales y en donde se han habilitado ciclovías, se propone el pintado de zonas rígidas, complementadas con señales verticales.

F. Acondicionamiento de cruces para la interacción modal

Teniendo en cuenta la gran importancia al transporte no motorizado y promoción al transporte urbano distrital (Urbanito), las intersecciones deben ser acondicionadas para las interacciones de todos estos modos de transporte y de sus usuarios.

Caso 01: Priorización del peatón

Imagen N° 98 – Tratamiento de cruce con priorización del peatón
Fuente: Internet

En los cruces de las vías locales principales deben priorizar al peatón sobre el vehículo, para ellos proponemos que:

- La intersección se encuentre al mismo nivel que las aceras, acondicionando rampas vehiculares para todos los accesos, con pendientes de 5%.
- Recomendamos que la textura del pavimento sea diferente al de las veredas.
- Instalación de bolardos en los límites de aceras, para que limiten las maniobras vehiculares dentro de la intersección.

- Si la zona es comercial, acondicionar parqueaderos para bicicletas.
- Instalar la señalización correcta de prioridad de paso en cada una de las vías.
- Demarcar el pavimento, complementando la señalización vertical y canalizando a los vehículos sobre la vía.

Caso 02: Intersecciones con ciclovías

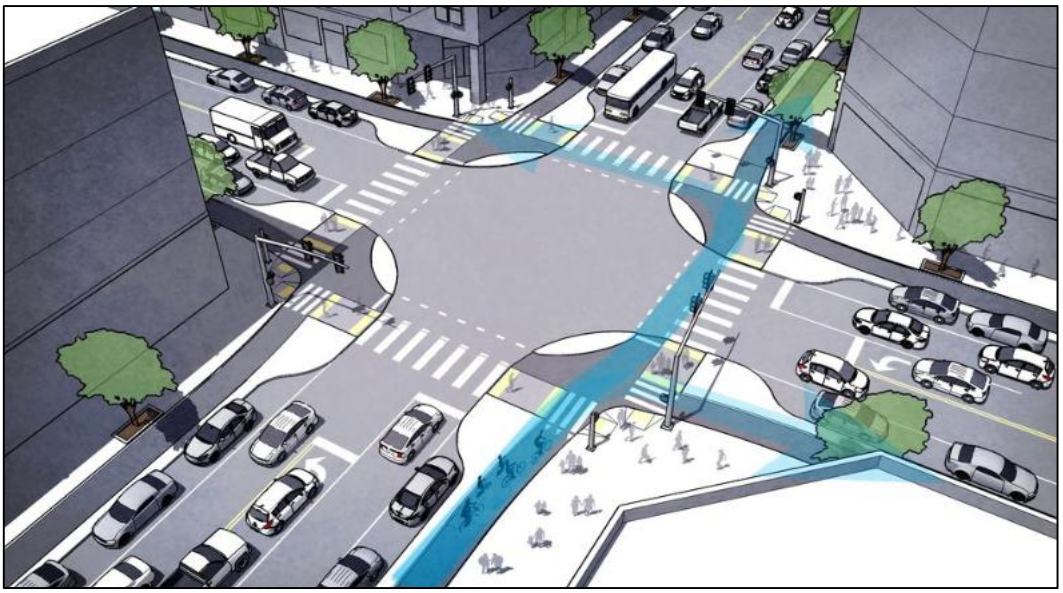


Imagen N° 99 – Diseño de intersecciones con ciclovías
Fuente: Internet

Para esto casos se debe garantizar la seguridad de los ciclistas y peatones, destinándoles vías exclusivas.

Su paso debe estar debidamente señalizado con semáforos especiales para ciclistas, al igual que la demarcación en el pavimento.

CUADRO DE IMPLEMENTACIÓN DE LAS PROPUESTAS INMEDIATAS, A CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO.

N°	Programa	Responsable	Entidades Involucradas	Plazo				Concidiones Previas para la implementación	Comentarios
				Inmediato	Corto	Mediano	Largo		
1	**Infraestructura Vial**								
1.1	Mejoramiento de infraestructura vial en vías locales principales	MDM	MDM	0	0			Decisión y priorización de la MDM	
1.2	Puentes de Integración	MML	MML- MDM- MDS- MDB			0			
1.3	Mejoramiento de Diseño geometrico de puente Shell y Diez Canseco	MML	MML - MDM			0			
2	**Circulación y Tránsito Restringido**								
2.1	Corredores verdes	MML - MDM	MML - MDM			0		Ejecución de la racionalización de rutas y unidades de transporte público. Implementación de las Rutas de Integración	
	Peatonalización de circuitos verdes								
2.1.1	Peatonalización Zona 01 - Centro	MDM	MDM		0			Que entre en operación el estacionamiento kennedy. Implementar una primera etapa sin estacionamientos en las vías	
2.1.2	Peatonalización Zona 02 - Huaca Puclana	MDM	MDM		0			Coordinación y acuerdo con los vecinos de las áreas circundantes	
3	**Ordenamiento del Transporte Urbano**								
3.1	Lineas de Metro por Miraflores								La municipalidad Distrital de Miraflores y los diferentes distritos beneficiados deben promover ante el MTC la priorización de esta obra
3.2	Linea 03	MTC	MTC-MDM			0			
3.3	Linea 06	MML	MTC-MDM				0	Implementación de la Línea 3	La municipalidad Distrital de Miraflores y los diferentes distritos beneficiados deben promover ante el MTC la priorización de esta obra
3.4	Rutas de Integración	MML	MML- MDM		0			Ejecutar un Convenio entre la MDM y PROTRANSPORTE para priorizar esta intervención-	PROTRANSPORTE y la GTU deben priorizar la Reforma del Transporte dentro del cual está comprendido la implementación de los Corredores de Integración que pasan por Miraflores
3.5	Urbanito (Rutas 01 - 02)	MDM	MDM- MML		0			Realizar unEstudio de demanda y preparar las Bases para Concurso Público	Este puede ser un proyecto emblemático del Distrito dentro de la introducción de un transporte sostenible

5	**Promoción del Transporte No Motorizado**							
5.1	Nuevas rutas de ciclovías en vías Metropolitanas	MDM	MDM- MML		0		Estudiar en detalle su trazo y coordinar con la MML	
5.2	Nuevas rutas de ciclovías en vías Locales	MDM	MDM		0		Estudiar en detalle su trazo y realizar los expedientes técnicos	
5.3	Implementación de ciclomodulos y paraderos	MDM	MDM - MML		0		Formular un proceso de Asociación Público Privada para su implementación	Coordinar con PROTRANSPORTE para la implementación de estacionamientos de bicicletas en los exteriores de las estaciones del Metropolitano
5.4	Mejoramiento de la red de Ciclovia Actual	MDM	MDM	0				
5.5	Servicio de Bicitaxis	MDM	MDM - MML		0		Prepara expediente técnico para una APP	Debe estudiarse con payor precisión si estos vehículos contarán con paraderos o circularán por las vías del Distrito. Coordinar con distritos vecinos para su ampliación de operación.
6	**Estacionamiento Vehiculares**							
6.1	Estacionamientos en espacios Públicos - Privados	MDM- MML- PRIVADO	MDM- MML- PRIVADO			0 0	Decisión de la MML y MDM	Realizar APPs para su implementación paulatina según demanda
6.2	Estacionamientos con parquimetros en vías locales	MDM	SAT MML			0	Coordinar con la MML y SAT, entes que autorizan esta intervención. Realizar un estudio de detalle para precisar sus dimensionamientos	La SAT aprueba el cobro del servicio de etacionamiento en vía pública
7	**Integración con la Costa Verde**							
7.1	Propuesta de telefericos o funiculares	MDM	MDM, MML, MVCyS			0	Realizar convenios de cooperación con el Gobierno Central para ejecución ya que se trata de proyectos de impacto metropolitano	
8	**Propuestas de Gestión de Tránsito**							
8.1	Creación - Implementación de la Gerencia de Movilidad	MDM		0			Decisión política de la Municipalidad de Miraflores	Se requiere con una entidad de mayor jerarquía para implementar las propuestas de movilidad
8.2	Implementación del Centro de Control de Tránsito y Seguridad de Miraflores	MDM - MML			0		Decisión política de la Municipalidad de Miraflores	
8.3	Semaforización de nuevas intersecciones	MDM	MDM - MML		0		Evaluación de factibilidad de instalación	
8.4	Control de velocidad en vías locales	MDM	MDM		0		Evaluación de factibilidad de instalación	
8.5	Regulación de zonas rigidas	MDM	MDM - MML		0		Evaluación de factibilidad de instalación	
8.6	Prohibición de giros izquierda	MDM	MDM - MML	0			Evaluación de factibilidad de instalación	
8.7	Mejoramiento de Giros en Puentes	MML	MDM - MML	0			Solicitud a Lima	

IV 3 SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y GESTION DE RIESGOS

IV.3.1. ECOSISTEMA URBANO, CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORAMIENTO DE ÁREAS VERDES

La Naturaleza nos proporciona una serie de servicios ambientales que nos aportan bienestar y prosperidad. Sin embargo, estos servicios se están degradando aceleradamente por las dificultades que entraña actualmente la conservación de los ecosistemas.

A esta situación no escapan las ciudades, cuyo crecimiento exponencial no sólo genera una situación crítica para la conservación de los ecosistemas del entorno por su capacidad fagocitadora, sino también el crecimiento poco planificado repercute en la crisis del propio ecosistema urbano.

En este contexto, para reivindicar el valor exponencial de estos servicios para la vida en las ciudades en condiciones de mayor sostenibilidad, se plantea como política ambiental la Red Verde de Miraflores. Surge en oposición a la expansión del cemento en horizontal y vertical porque, aunque la densificación en altura y la compactación del tejido urbano se tornan necesarios, la red verde propone soluciones que se basan en procesos y dinámicas naturales para la mejora de la problemática ambiental, económica y social, que perjudican el bienestar humano (incremento de la temperatura y la radiación solar, contaminación, etc). Se constituye en una alternativa eficaz, más resistente y menos costosa para sustituir o complementar las alternativas provenientes de la infraestructura gris (edificios, infraestructura vial, equipamientos), por lo general más costosa y compleja.

La Red Verde de Miraflores está conformada por un conjunto de espacios verdes urbanos que incluyen todos los elementos destacados por su importancia ambiental, patrimonial y paisajística. Permite la vertebración del territorio urbano, la mejora de la calidad ambiental, el incremento de la biodiversidad y el uso social en condiciones óptimas.

El condicionante principal de la Red Verde de Miraflores es la accesibilidad de los ciudadanos a espacios verdes de forma libre y gratuita, que se traduce en la proximidad de espacios verdes en la cotidianeidad de cada ciudadano.

Funciones y beneficios de la Red Verde de Miraflores (RVM)

1. Adaptación al cambio climático
    a. Regulación térmica y disminución de las islas urbanas de calor.
    b. Mejora de la permeabilidad ecológica ante condiciones extremas del clima (los espacios verdes son refugios de especies).
    c. Incremento de la resilencia ante el cambio climático.
2. Mitigación del cambio climático
    a. Incremento del secuestro de carbono (efecto sumidero).
    b. Reducción de emisiones de carbono, pues la RVM favorece el desplazamiento a pie o en bicicleta (integrándose a la propuesta de movilidad sostenible del presente Plan Urbano).
    c. Reducción del consumo de energía: los techos y fachadas verdes atemperan las construcciones.
3. Mejora de la biodiversidad

a. Se mantiene el hábitat de especies adecuadas a entornos urbanos.

b. Mejora del ecosistema marino-costero, al facilitar el movimiento natural de especies de aves marinas por la red.

4. Mejora de la calidad ambiental

a. Mejora de la calidad del aire por la capacidad de las plantas de absorber CO2.

b. Reducción de los niveles de ruido pues la vegetación tiene un efecto de "amortiguador" del sonido.

5. Mejora de las condiciones de riesgo

a. Reducción del riesgo de deslizamientos y desprendimientos de material suelto en los acantilados de la Costa Verde.

Los elementos de la Red Verde de Miraflores (RVM). Clasificación

Se establece una clasificación en función de la naturaleza de los elementos que conforman la RVM: nodos, ejes conectores y conectores locales.

Los nodos. Son los parques localizados como parte de la trama urbana, que estructuran la RVM. Se pueden distinguir nodos principales y secundarios.

- Los *nodos principales* son aquellos parques que por su localización o su importancia en la memoria urbana distrital y metropolitana reciben una afluencia mayor de usuarios, tanto distritales como metropolitanos y turistas. Son el Parque Kennedy, Parque Central, Parque Reducto y la sucesión de parques del malecón, tanto en la plataforma superior del acantilado como los que están en el borde costero.
- Los *nodos secundarios* tienen un carácter más barrial, de afluencia local o –dependiendo de su localización- interdistrital. Son los parques restantes que se encuentran distribuidos en el tejido urbano.

Los ejes conectores. Elementos de carácter lineal que sirven de conectores ecológicos entre los nodos principales y también secundarios. Estos ejes permiten la articulación N-S y E-O del distrito a través de la RVM a pie y bajo sombra, en zonas de complejidad urbana, definidas por diversidad de usos que conllevan una alta frecuentación, tanto de población residente como flotante, e intensidad de tránsito vehicular que aporta polución y ruido.

Son vías con niveles de arborización sobre los que desarrollar una revegetación y adecuación de los equipamientos existentes o, en algunos casos, generación de nuevos equipamientos.

- *Eje NO-SE Malecón de la plataforma superior del acantilado*. El malecón se "arroparía" con hileras de árboles que proporcionen sombra a uno de los espacios públicos más frecuentados del distrito para ocio y recreo. Conecta los nodos de parques del acantilado. Se trabajarían ejes de acceso por el acantilado para articularlo con el eje de borde costero.
- *Eje NO-SE Malecón de borde costero*. Permite la conectividad de las diferentes playas y parques bajo un eje arbolado, aportando un factor adicional para el paseo que amplíe la oferta de playa. Conecta los nodos de parques actuales y proyectados de la línea de costa.
- *Eje O-E José Pardo-Ricardo Palma-Villarán-variante Roca y Bologna*. Se trata de avenidas amplias donde José Pardo ya tiene una alameda, que se prolongaría hacia Ricardo Palma (acorde a propuesta

de transporte) y continuaría por Villarán. En el caso de la variante de Roca y Bologna, la berma central es amplia y permite el diseño de un paseo arbolado, respetando los árboles ya existentes. Este eje es especialmente frecuentado por peatones en el tramo José Pardo-Ricardo Palma y por vehículos a lo largo de todos los tramos. Conectaría los nodos del acantilado con el nodo del parque Central y Kennedy con el nodo secundario del parque Tradiciones.

- *Eje O-E Alfredo Benavides*. Se prolongaría por toda la avenida hacia Surco. Conectaría el nodo del parque Reducto con los nodos secundarios a ambos lados de este eje. Se trabajaría una alameda central (acorde a propuesta de transporte urbano) y una verdificación de veredas laterales. Es un eje de elevada frecuentación tanto de vehículos como de peatones.
- *Eje O–E 28 de Julio.* Se prolongaría por toda la av. 28 de Julio con mejoramiento de la verdificación de las veredas laterales. Es un eje de elevada frecuentación tanto de vehículos como de peatones.
- *Eje O-E Angamos*. Se prolongaría desde Angamos Oeste por Angamos Este hasta su cruce con Paseo de la República. Es un eje de elevada frecuentación tanto de vehículos como de peatones. Se trabajaría la verdificación de las veredas en el tramo de Angamos Este y adecuación integral del eje.
- *Eje N-S Arequipa-José Larco (variante Diagonal)*. Atraviesa una de las zonas de mayor frecuentación del distrito, en el corazón de Miraflores a partir de un eje que ya tiene un paseo central en la av. Arequipa y una reciente adecuación de veredas en la av. José Larco. Conecta los nodos principales del parque Kennedy y Central con el nodo del acantilado a la altura del parque Salazar (Larcomar). Se precisa la intensificación y mejoras en la verdificación.
- *Eje N-S eje de la memoria Huaca Pucllana-Elías Aguirre-Grau-Madrid (variante Recavarren-Madrid)*. Se hilvana la historia del distrito desde tiempos prehispánicos con conjuntos republicanos en Recavarren y el patrimonio del ecosistema marino-costero. En un discurrir de norte a sur se articula la historia y la naturaleza conectando el hito patrimonial de la huaca con el nodo principal de los parques del acantilado a la altura del parque Raimondi.
- *Eje N-S Huaca Pucllana-Parque Juana Alarco de Dammert-Comandante Espinar-Jorge Chávez*. Se conecta el hito histórico y de identidad de la huaca con un nodo secundario del parque Juana Alarco de Dammert y el malecón. Se amplían las posibilidades de la avenida Comandante Espinar con un paseo central que se prolonga por Jorge Chávez, acorde a lo existente, para adecuar las veredas del tramo de Jorge Chávez hacia el malecón. Mejoramiento de la verdificación acorde a las nuevas condiciones para el peatón.

Los conectores locales. Son las vías locales principales que, acorde a la propuesta de transporte urbano, pueden tener ajuste de sección para ampliar el área verde. Precisan de un proceso de adecuación de la verdificación y ampliación del espacio público con dotación verde en la parte del distrito más desprovista de parques. Se articulan con los ejes conectores.

Los accesos lineales a los nodos. Son las vías locales que permiten articular un eje conector con los nodos. Son distancias longitudinales cortas donde no hay adecuación de sección de la vía más sí una intensificación de la verdificación.

Parte de estos conectores son parte de la red de ciclovías que refuerza el carácter de aportación a la calidad ambiental al mejorar las condiciones para el uso de una movilidad sostenible (Ver propuesta de movilidad).

La expansión de la Red Verde de Miraflores (RVM)

Los nodos de la Red Verde de Miraflores

Nodos	Área actual y número de árboles	Crecimiento potencial
Nodos principales	167 772 m2 1 400 árboles	120 719 m2 3 045 árboles(*)
Nodos secundarios	279 762 m2 2 366 árboles	-------- 2 005 árboles
Total incremento		**120 719 m2** **5 050 árboles**

Imagen 01-Elaboración equipo consultor PUD

(*) El incremento total de árboles se calcula sobre la sumatoria de la superficie actual y la potencial.

El aumento en área de los parques es factible en la plataforma baja del acantilado, donde aún quedan algunos espacios marginales no utilizados o infrautilizados.

Los conectores de la Red Verde de Miraflores

Tipología del eje	Longitud	N° de árboles actual	N° de árboles potencial
Ejes conectores	32 831 m	2 754 árboles	5 272 árboles
Conectores locales	20 605 m	1 828 árboles	3 322 árboles
Accesos locales	120 453 m	12 111 árboles	18 001 árboles
Total incremento			**26 595 árboles**

Imagen 02-Elaboración: Equipo consultor PUD

Incremento total de árboles de la Red Verde de Miraflores	Número de árboles existentes	Número de árboles a incrementar
Ejes + nodos	20 459 árboles	**31 645 árboles**
Incremento de área en superficie de la Red Verde de Miraflores	**Áreas en m2 existentes**	**Áreas a incrementar**
Nodos	447 534 m2	**120 719 m2**
Incremento áreas verdes en nodos (medida en superficie)	**Incremento áreas verdes en ejes acorde a equivalencias árbol incrementado en ejes/m2**	**Área total**
120 719 m2	44 596 m2	**162 215 m2**

Imagen 03-Elaboración Equipo consultor PUD

El cálculo del incremento del número de árboles tanto en parques como en ejes se ha hecho a partir de las pautas que a continuación se detallan:

- Se ha establecido una distancia media de 8 metros entre árboles por ser el espacio medio entre la distancia menor y mayor entre árboles, atendiendo al tamaño de su copa:
    - Árboles de copa pequeña y de menos de 6 metros de altura: separación lineal entre 4 y 6 metros.
    - Árboles de copa mediana y altura entre 6 y 15 metros: separación lineal entre 6 a 8 metros.
    - Árboles de copa grande y altura de más de 15 metros: separación lineal de 8 a 12 metros.
- Se toma por tanto un árbol de copa media como referente (8 metros de distancia) y el número de árboles obtenido resulta del cálculo de la longitud vial entre los 8 metros de distancia media entre árboles. Ese resultado se multiplica por 2, pues las vías tienen 2 aceras (se obvia en este caso las bermas centrales que no son comunes a todas las calles).
- El cálculo del número de árboles acorde al área de los parques se estima a partir de la fórmula que relaciona la superficie a sembrar con el área ocupada por el árbol.

  NA= S/a

  a=(ds)2

  NA= número de árboles

  S= superficie a sembrar

  a= área ocupada por un árbol

  ds= distancia lineal de siembra entre árboles
- Los datos arrojados son referenciales por varios motivos:
    - El número de árboles georeferenciados por la municipalidad es de 20 459, mientras que la cifra censada por la Subgerencia de Limpieza Pública y Áreas Verdes para el presente Plan es de 27 600.
    - Esta diferencia se compensa –de manera referencial- con la exclusión en el cálculo de las bermas centrales de algunas vías.
    - En el caso de los conectores, se tiene que adecuar la cifra considerando que los árboles no deben plantarse en el espacio inmediato a una farola de alumbrado público, ni próxima a las esquinas impidiendo la visibilidad de semáforos o señales de tránsito o la accesibilidad para el cruce de la pista, ni muy cercanos a las ciclovías para que las raíces no afecten la infraestructura.
    - En el caso de los nodos, se debe considerar que no toda la superficie es arborizable, pues hay que dejar espacios para áreas deportivas, infantiles, senderos u otros equipamientos. No obstante, es recomendable que en el diseño, la masa arbórea coadyuve a un mejor uso de estos equipamientos. Por ejemplo, los árboles deben colocarse lo suficientemente cerca de las islas deportivas para dar sombra a los usuarios, pero sin invadir o dificultar el espacio para la práctica deportiva.

- Se establece un sistema de equivalencias entre unidad de árbol y área verde que permite registrar de manera uniforme la evolución de la disponibilidad de espacios verdes para la ciudadanía. La medida deberá ser 1 árbol=1 m2 de superficie verde en los ejes conectores y conectores locales y 1 árbol=2 m2 de superficie verde en los accesos locales. Ello supone incrementar las áreas verdes no desde el concepto de medición por metros cuadrados de superficie verde sino con la incorporación de árboles en las unidades de medida, priorizando la presencia de árboles frente a otras especies florísticas.

Al tomar en cuenta el número de árboles a ampliar en el horizonte temporal del Plan y cotejarlo con la población estimada se pueden visualizar los logros y carencias en la proporcionalidad de áreas verdes con respecto a la población, en aras de mejorar la calidad de vida urbana.

ESTIMACIONES ÁREA VERDE 2026

Población 2016	Área verde 2016	Indicador 2016	Población 2026 (*)	Área verde pública estimada 2026	Indicador estimado 2026	Indicador meta 2026	Área deficitaria
83 772	1 116 720 m2	13.3 m2/hab.	134 658	1´278,935 m2	9.5 m2/hab.	14 m2/hab.	606 277 m2

(*) Estimación realizada por el equipo técnico del PUD Miraflores en base a la proyección del INEI y las tendencias del mercado inmobiliario de vivienda al 2021.

Imagen 04-Elaboracion: Equipo Consultor PUD

Atendiendo a las cifras arrojadas por el cuadro “Estimaciones área verde 2026”, Miraflores tendría un déficit de 606 277 m2 si se aspira a superar el actual indicador de áreas verdes y llegar a 14 m2/habitante. Este déficit puede ir superándose a partir de varias opciones:

- Conmutar beneficios inmobiliarios por cesión de área para la creación de áreas verdes públicas (Ver propuesta urbana).
- Intensificar tanto campañas divulgativas municipales de los beneficios de las áreas verdes en las edificaciones, como beneficios municipales para promover las áreas verdes privadas en los edificios y viviendas unifamiliares existentes y en los nuevos proyectos (ver ´”Las áreas verdes privadas en la Red Verde de Miraflores”).

La organización funcional de la Red Verde de Miraflores (RVM)

Los espacios de la RVM cumplen diferentes funciones en el espacio urbano: ambientales (como reguladoras de la calidad ambiental del ecosistema urbano) y de uso social (espacios de recreo y bienestar para la población), estas funciones si bien atañen al conjunto de los elementos de la RVM, según su clasificación, tendrán algunas adecuaciones, acorde a la naturaleza urbana de los elementos. Por ello, cada elemento tendrá una organización interna y equipamientos acordes.

Los nodos principales. Son parques con vocación metropolitana y/o de significancia especial para la memoria del distrito. Estos parques al tener una alta frecuentación que los hace espacios propicios para múltiples funciones de ocio, recreación y encuentro social. Por lo mismo debe contar con una serie de

elementos que se detallan a continuación para los parques de la plataforma superior del acantilado, parque Kennedy y Central y parque Reducto:

- Biodiversidad: el parque debe ser una manifestación tanto de la biodiversidad propia del ecosistema del desierto como de la memoria urbana del distrito. Los parques se convierten en espacios demostrativos de la flora del desierto, pero también de los procesos de construcción de las áreas verdes de Miraflores, con un carácter educativo. Se promoverá la musealización de este espacio, dando a conocer el patrimonio natural local, a partir de carteles explicativos de la flora, donde se señalará, en función de la disponibilidad de información, sus características, vinculaciones con el pasado prehispánico o el momento en el que fue introducido u otras peculiaridades asociadas a este tipo de especies. Este proceso debe ser no invasivo, por lo que debe diseñarse una señalética apropiada y seleccionando los espacios para este tratamiento. Será importante promover un árbol referencial, que se convierta en el hito de cada parque.

- Áreas de esparcimiento. Deben contar con una zona de césped y abundante sombra proporcionada por los árboles, que permita ser un espacio abierto, no intervenido con elemento artificiales, para la recreación. En el caso de los parques de la plataforma inferior del acantilado, esta área se adecuará a las posibilidades que ofrezca el estar en un espacio de borde costero.

- Área de recreación infantil y para el adolescente: estas áreas no deben ser las mismas en todos los parques para evitar la monotonía del juego en el espacio público y para estimular la frecuentación de una oferta variada en los distintos parques. Será importante recuperar la memoria de los juegos tradicionales, incorporándolos en la oferta de recreación.

- Área deportiva con mini gimnasios que también pueden diversificarse generando un circuito deportivo con distintos tipos de actividades.

- Área de mascotas, separada del área recreativa para el esparcimiento de los perros que deberán contar con las medidas de seguridad adecuadas. Esta área también contará con un espacio habilitado para el uso de baño para mascotas, tomando en consideración las medidas de recolección de excretas, como parte de la responsabilidad ciudadana de los responsables de las mascotas.

- Baños públicos. En el caso de los parques del malecón y de borde costero deberá hacer baños públicos cada 500 metros.

- Espacios de descanso como bancos y/o mesas con bancas asociadas. Deben estar protegidos de los rayos solares por árboles o por un tornasol realizado con material liviano y de preferencia camuflado por enredaderas y trepadoras.

- Servicios culturales, desde bibliotecas móviles, a un programa cultural con actividades diversas específicamente diseñadas para su desarrollo en un parque.

- Carritos y quioscos que ofrezcan bebidas y algunos alimentos que no requieran una instalación de cocina para su preparación, como pasteles, bocadillos, frutas, chocolates u otros. Podrán tener algunas mesas asociadas en espacios no invasivos del área verde y con un control del número de mesas. En el caso de los quioscos mantendrán una tipología constructiva adecuada al entorno paisajístico que no obstruya la cuenca visual y se empleará material blando para su construcción. Los carritos serán todos de una misma tipología cuidando su integración al paisaje. En el caso del parque Reducto, el carácter metropolitano se limita a los días sábado con motivo de la celebración de la

Bioferia, que incorpora el abastecimiento de este servicio de restauración por lo que no cabría ya la incorporación de carritos y quioscos.

Los nodos secundarios. Fortalecer el carácter cívico de descanso y disfrute ciudadano en los parques desde la cotidianeidad, la proximidad. Son parques con un carácter más barrial, aunque los más próximos a los bordes distritales tienen una frecuentación interdistrital. En estos parques se integrará en un mismo espacio un abanico de funciones que permitan el disfrute cotidiano del espacio público como un espacio de encuentro vecinal:

- Biodiversidad, en la misma línea del tratamiento en los parques con carácter metropolitano.
- Áreas para la recreación infantil; su tamaño estará en función del área del parque. Incorporar los juegos tradicionales a la recreación.
- Áreas deportivas; tendrán equipamientos no invasivos y de aprovechamiento de las oportunidades que da un espacio verde, como por ejemplo circuitos para trotar o islas deportivas, de tamaño variado en función del área del parque, vinculadas por senderos arbolados, entre otros.
- Áreas de césped; no tendrán carácter restrictivo, sino serán espacios para el uso recreativo y de descanso.
- Área de mascotas, separada del área recreativa para el esparcimiento de los perros que deberán contar con las medidas de seguridad adecuadas.

Los ejes conectores. Junto a la función conectora se suma la recreativa. Estos ejes se escogen por varios motivos, por su amplitud y longitud se convierten en paseos de gran calidad paisajística y ambiental que, en la parte central del distrito, además, palían, en parte, la escasez de parques y la limitación del tejido urbano consolidado para ampliarlos. Los elementos a incorporar en estos ejes conectores son:

- Árboles a ambos lados de las aceras.
- Árboles en la alameda central en una o dos filas, acorde a la disposición de los árboles más antiguos existentes actualmente en los casos de José Pardo, Ricardo Palma, Villarán, Roca y Bologna, Comandante Espinar, parte de Jorge Chávez y Alfredo Benavides.
- Pantallas vegetales en aceras laterales y alamedas centrales (de ser el caso) en una escala arbustiva que permita generar ambientes más adecuados para el disfrute, la recreación y frenen los efectos ambientales y de ruido. Estas pantallas son opcionales, pero se recomiendan allá donde se instalen bancas u otro equipamiento, para protegerlos de la contaminación acústica y de polución de los carros. Especialmente recomendadas para las alamedas centrales.
- Veredas con pavimentos adecuados para el paseo que eviten superficies resbaladizas, especialmente ante las garúas invernales.
- Bancos para el descanso.
- Gimnasios organizados no a manera de islas deportivas, sino siguiendo un circuito lineal (opcional, en función de la vocación de usos del entorno y la frecuencia vehicular, priorizando los equipamientos deportivos en los ejes con menor tránsito vehicular y mayor residencialidad).

- Señalética no invasiva tanto educativas y divulgativas de la flora urbana, como de indicación de parques, museos, espacios patrimoniales u otros.
- Juegos infantiles que no impliquen mobiliario como pequeñas sendas infantiles, mundo u otros. Los conectores también pueden ser una oportunidad para revitalizar los juegos tradicionales infantiles y juveniles.

Imagen 05-Elaboración: Equipo consultor

Los conectores locales. En estos conectores se intensificará el arbolado y se generarán pantallas vegetales, si fuera necesario y se instalarán bancas, acorde a las posibilidades de expansión de la acera, a ambos lados de la vía (acorde a propuesta de movilidad urbana). Algunas señaléticas no invasivas, tanto educativas y divulgativas de la flora urbana, como de indicación de parques, museos, espacios patrimoniales u otros.

Los accesos locales. Intensificación del arbolado urbano donde se precise, acorde a las necesidades de incremento del número de árboles.

Los accesos del acantilado de conexión de los ejes superior e inferior de la Costa Verde. Esta es una zona de gran fragilidad por la naturaleza geológica del acantilado. Las intervenciones deben discriminarse en función de la pendiente. Así la integración de nuevos elementos se puede concretar en los accesos y en zonas de pendientes inferiores a 40%:

- Caminerías con tratamiento paisajista en los accesos naturales de Armendáriz, Bajada Balta y en bajada San Martín.
- Andenerías que permiten un tratamiento temático por ejes de andenerías tanto en los accesos mencionados como en los dos puentes peatonales habilitados.

Imagen 06-Elaboracion: Equipo consultor PUD

La composición de la Red Verde de Miraflores (RVM)

La composición de la RVM debe estar orientada a fomentar la biodiversidad de la ciudad, lo cual se logra incrementando la diversidad de árboles y la conectividad potencial a través de una adecuada densidad arbórea.

Para incrementar diversidad y conectividad es preciso:

- Reforzar tres niveles de biodiversidad (ras de suelo, arbustivo y arbóreo) con adecuaciones florísticas diferenciadas, dependiendo del tipo de elemento de la red.
- Equilibrar especies nativas que nos vinculan con los ecosistemas de base, pero también recuperar la memoria urbana. El resultado es lograr un paisaje urbano rico en colores, olores, sabores y recuerdos a través de la trama verde.
- Especies de bajo a moderado requerimiento hídrico y adecuadas a la funcionalidad de cada elemento de la RVM.

En el nivel arbóreo se recomienda combinar especies con diversidad florística que permitan incorporar una variedad de colores al paisaje urbano. Estas variaciones incrementan la calidad y el aprecio visual especialmente en los parques y en los ejes conectores y los conectores locales, con sección adecuada suficiente para que se desarrollen árboles de una copa amplia y colorida. Algunas combinaciones virtuosas pueden ser el tulipán africano (*Spathodea campanulata*), jacarandá (*Jacaranda mimosifolio*) y ponciana real (*Delonix regia*), intercalado con molle serrano (*Schinus molle*) y tipa (*Tipuana tipu*) (se recomienda el tulipán africano para las zonas ajardinadas mas no en aceras, pues sus flores son muy resbalosas y puede provocar accidentes al peatón).

Es importante que haya un árbol que identifique o que sea el referente por cada parque; un hito que sobresalga o destaque por su altura y/o por su grosor. Árboles como los ceibos (*Ceiba pentandra*), o el ficus o falso caucho (*Ficus elástica*), la grevilea (*Grevillea robusta*), entre otros, por sus dimensiones, pueden ser referentes en los parques.

Para las vías más estrechas y el conjunto de los accesos locales de la RVM, donde no habrá ampliaciones de vereda para forestación, se recomienda especies de menor porte pero que aporten colorido y olores agradables al paso, como por ejemplo el floripondio (*Brugmansia arbórea*), el palo verde (*Parkinsonia aculeata*)o el huaranhuay (*Tecoma sambucifolia*), combinados con algunos arbustos de porte alto como el laurel (*Nerium oleander*) o el hibisco (cucarda en Perú) (*Hibiscus rosa-sinensis*), entre otros.

Para bermas muy estrechas algunas variedades de palmeras como la real (*Oredoxa regia*) o la washingtonia (*Washingtonia robusta*) son recomendables por su porte alto, no invasivo y su belleza ornamental.

También se pueden rescatar o introducir algunas especies frutales como las moras (*Morus nigra*), ya existentes en las calles más tradicionales de Miraflores, adecuadas para vías no muy anchas; el mango (*Manguifera indica*), el palto (*Persea americana*), el pacae (*Inga edulis*), el sauco (*Sambucus peruviana*) o la higuera (*Ficus carica*), entre otros frutales, pueden irrumpir en los parques distritales.

El nivel arbustivo debe tomar mayor presencia en composiciones aisladas, pero también en cercos vivos en las áreas verdes por varios motivos:

- En los parques aportan mayor variedad de composición paisajística y pueden ser utilizados en el diseño y diferenciación de diferentes espacios funcionales dentro del parque.
- Actúan como pantallas vegetales frente a la polución directa de los tubos de escape en las vías.
- Ayudan a diseñar espacios íntimos en las áreas verdes, especialmente en los ejes conectores y conectores locales, generando una separación con la pista para los vehículos.
- Ordenan el tránsito peatonal en los conectores.
- Refuerzan la continuidad visual de los conectores.

El nivel arbustivo es un excelente sustituto del césped en las bermas, aportando las diferentes funciones descritas anteriormente. Entre las especies recomendadas están la lantana (*Lantana cámara*) (en formación arbustiva), buganvilla (*Bouganvillea glabra*), laurel (*Nerium oleander*), cucarda o hibisco (*Hibiscus rosa-sinensis*), crotons (*Codiacum variegatum*), entre otras, así como recurrir a diferentes composiciones de cactáceas.

Se recomiendan los arbustos con abundantes flores para los espacios con árboles de parques y bermas que tengan escasas flores.

A nivel del suelo, lo más extendido es el césped y composiciones de flores variadas de estación. Sin embargo, por el elevado consumo de agua se recomiendas algunas acciones:

- Sustituir el césped de bermas, óvalos y plazas por especies como el clavelillo chino (*Dianthus chinensis "telstar"*), la lantana (*Lantana cámara*), la campanilla (*Ipomea purpurea*) entre otras; dejando el césped sólo para las áreas de parques.
- Reducir el uso de flores de temporada en este nivel, salvo espacios muy simbólicos por su alto costo y requerimiento de agua. La compensación del color que aportan al paisaje urbano se tiene con arbustos y árboles con coloridas flores.

Tanto en el nivel arbustivo como a ras del suelo se puede habilitar espacios para huertos urbanos, de carácter público. Estos se pueden localizar, de forma preferente, en los nodos secundarios de la RVM, es decir, en los parques con vocación barrial. Se complementarían así los tres niveles de biodiversidad: árboles

frutales en el arbóreo, verduras, tubérculos, hortalizas y especias en el arbustivo y a ras del suelo. Serán espacios ideales para trabajar la educación ambiental de manera participativa y profundizar acerca de medidas de resilencia en la seguridad alimentaria.

En el caso de los *parques de borde costero*, es importante tomar en cuenta los criterios siguientes:

- El césped genera un consumo excesivo de agua y es de difícil mantenimiento en el borde costero.
- Se debe optar por diseños de parques con composiciones propias de los jardines secos, donde la piedra y la arena tengan protagonismo, con especies resistentes a la salobridad del entorno, tales como el mioporo (*Myoporum laetum*), la mimosa (*Acacia saligna*) o diversas especies de palmeras como la datilera (*Phoenix dactylifera*) entre las arbóreas y arbustivas; también las combinaciones de cactáceas y algunas especies rastreras como la campanilla (*Ipomea purpurea*) o la buganvilla (*Bouganvillea glabra*) (en su adecuación como rastrera y como arbusto) complementan la composición para aportar diversidad. La conectividad de los parques se dará a través de un malecón con hileras de alguno de los árboles mencionados anteriormente, para fortalecerla.

La articulación de la zona de borde marino costero con el ecosistema urbano se da a través del *acantilado*, por lo que su función ecológica es fundamental para fomentar la biodiversidad y la conectividad, especialmente en lo concerniente a la avifauna. Es por ello que, de cómo se aborde su tratamiento, depende una visión integral de la RVM.

El acantilado, como se especificó anteriormente en la "Organización funcional de la RVM", debe tener una función articuladora con un tratamiento diferenciado en función de la pendiente.

- Espacios de pendientes pronunciadas, superiores a 40%, debe intensificarse la arborización en la parte baja del acantilado, con especies adecuadas para ambientes salobres, como los especificados para los jardines de borde costero. En la parte media y alta de estas partes del acantilado, cubrirlas con especies rastreras y arbustos tales como
- Espacios de pendientes inferiores a 40% y subidas naturales. Desarrollar diseño de jardines en sistemas de andenerías y aterrazamientos, combinados con especies rastreras y arborización.

Esta función articuladora no debe alterar sus características paisajísticas, por lo que mantendrá su calificación como Zona de Reglamentación Especial (ZRE), acorde a las especificidades que a continuación se detallan:

Zonificación	Usos permitidos	Usos prohibidos
ZRE	Uso recreativo – turístico. Reforestación con especies adecuadas al ecosistema marino-costero. Construcción de terrazas y andenerías con cultivos de especies adecuadas al ecosistema marino-costero en las zonas de accesibilidad para la protección ante deslizamientos y la creación de espacios	Construcciones de carácter residencial, industrial y comercial. Construcción de equipamientos, excepto los especificados en los usos permitidos. Actividades extractivas.

	ajardinados. Construcción de miradores u otros equipamientos blandos previo estudio de adecuación paisajista.´ Caminerías con tratamiento paisajista en espacios de acceso definidos.	

Imagen 07-Elaboración Equipo consultor PUD

Esta organización en altura y en función de la pendiente contribuye a reducir o limitar la intensidad de posibles deslizamientos y a facilitar la evacuación en situación de desastre. Las mejoras paisajísticas hacen del acantilado y la zona de borde costero un espacio con función ambiental, social, de prevención y de identidad.

Imagen 08 Propuesta de red Verde
Elaboración: Equipo consultor PUD

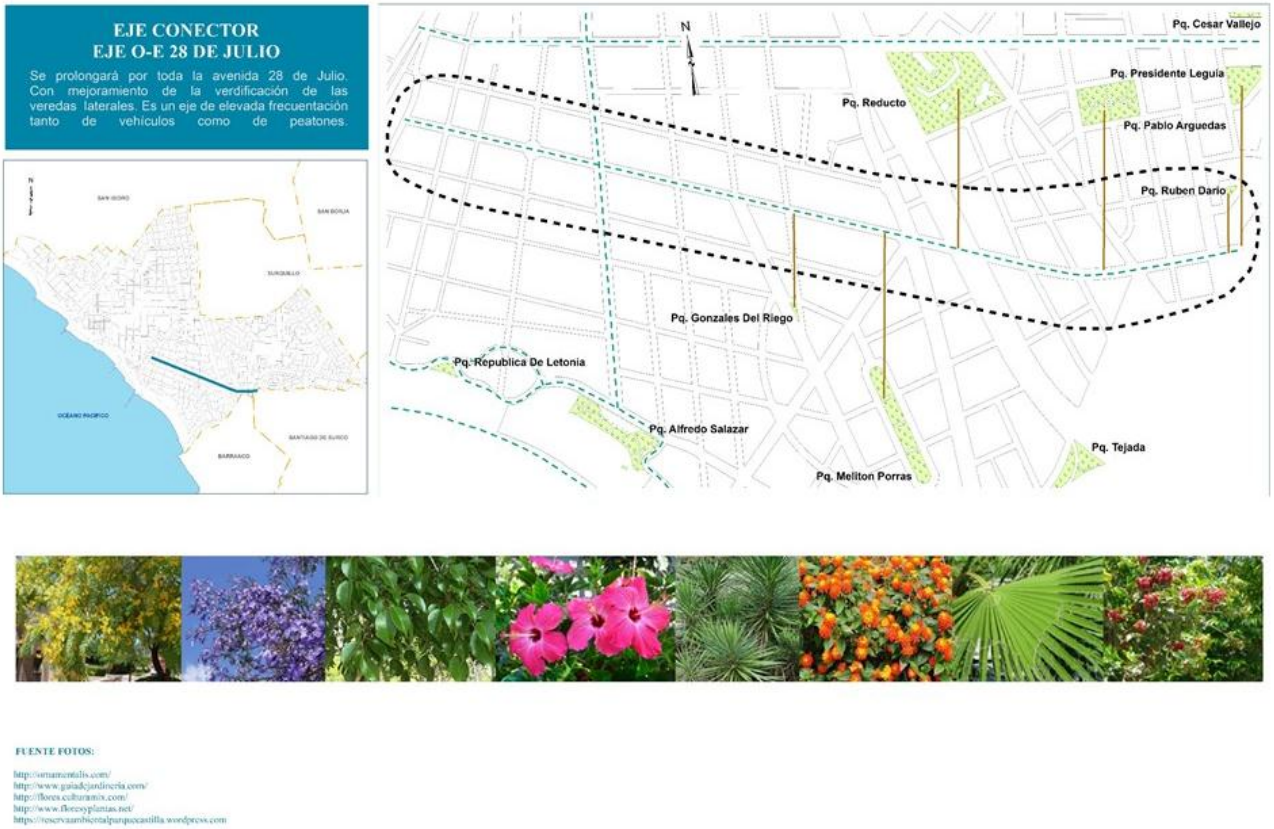


Imagen 09- Elaboración Equipo Consultor PUD

Imagen 10- Elaboración Equipo Consultor PUD

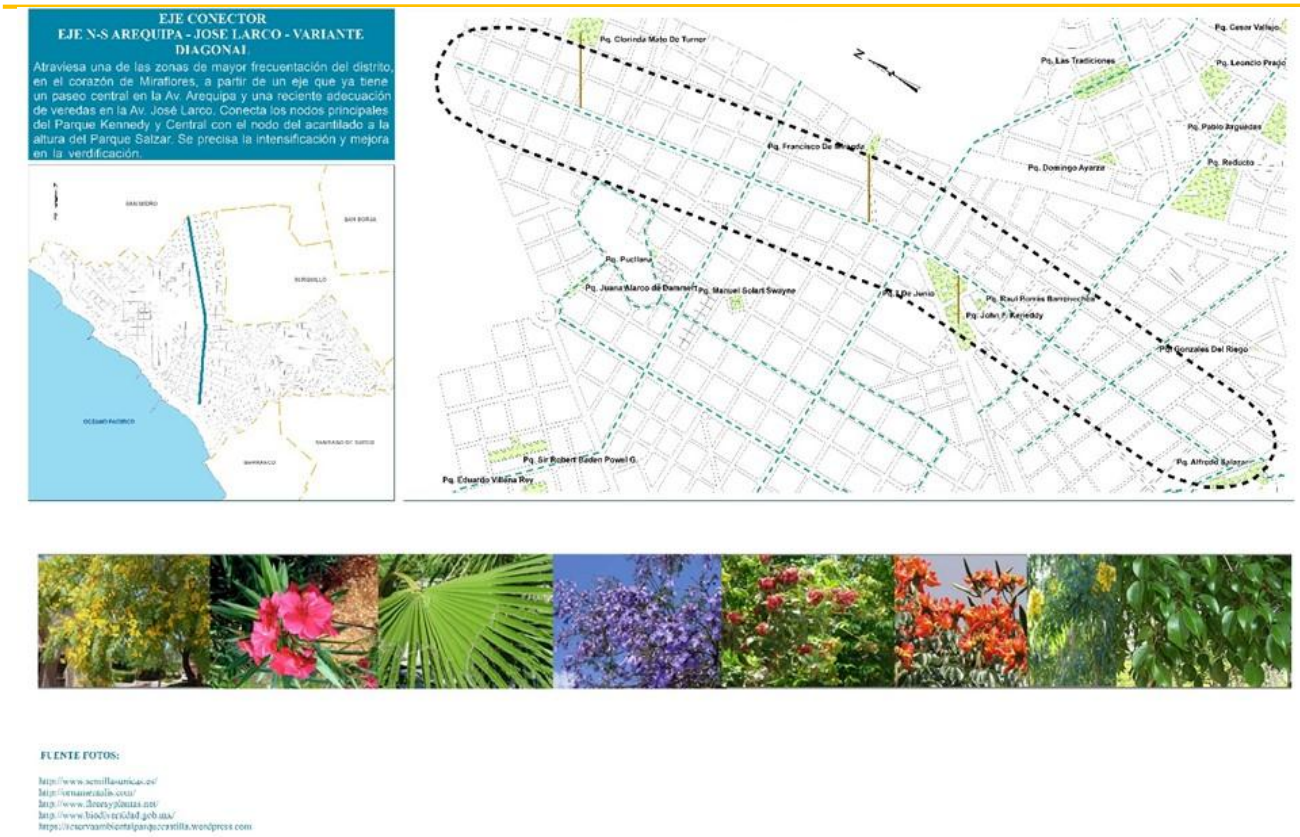


Imagen 11- Elaboración Equipo Consultor PUD

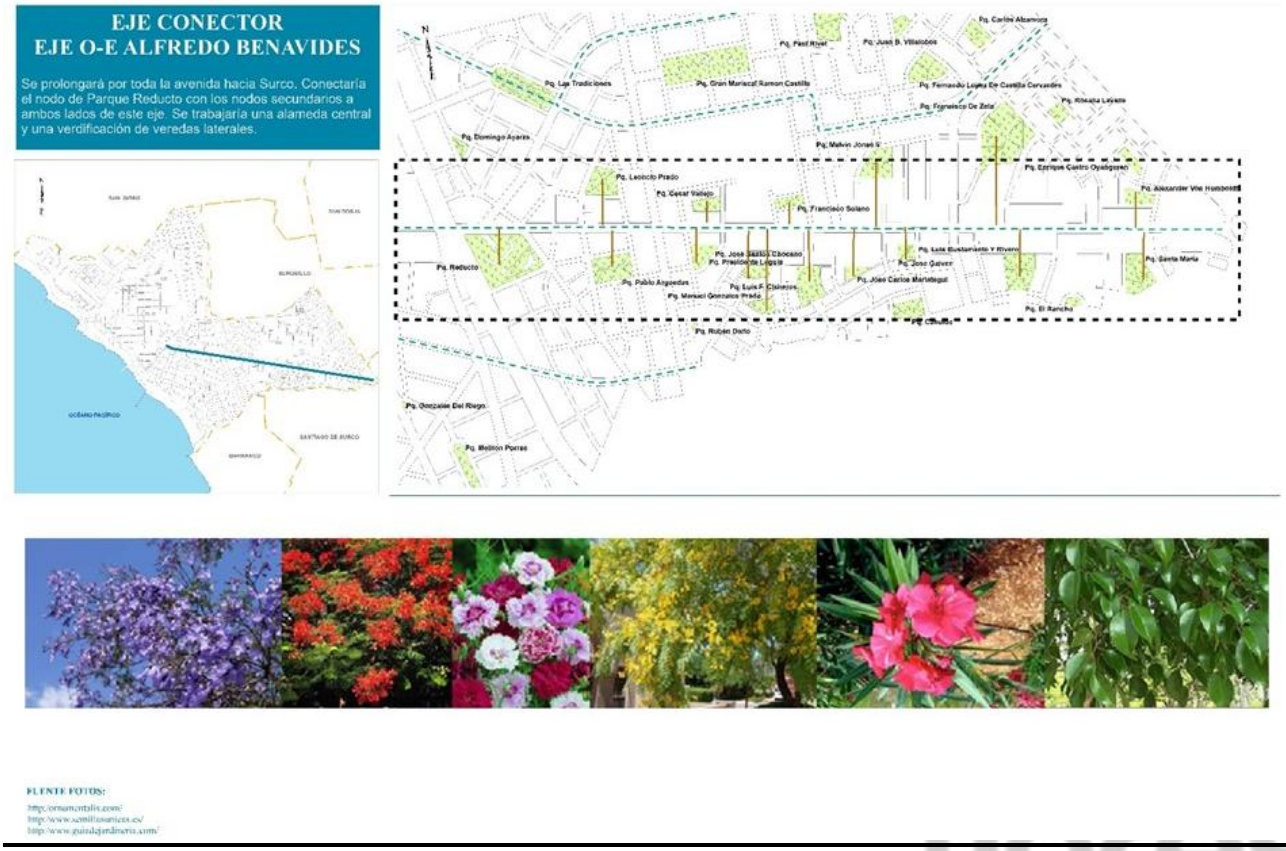


Imagen 12- Elaboración Equipo Consultor PUD

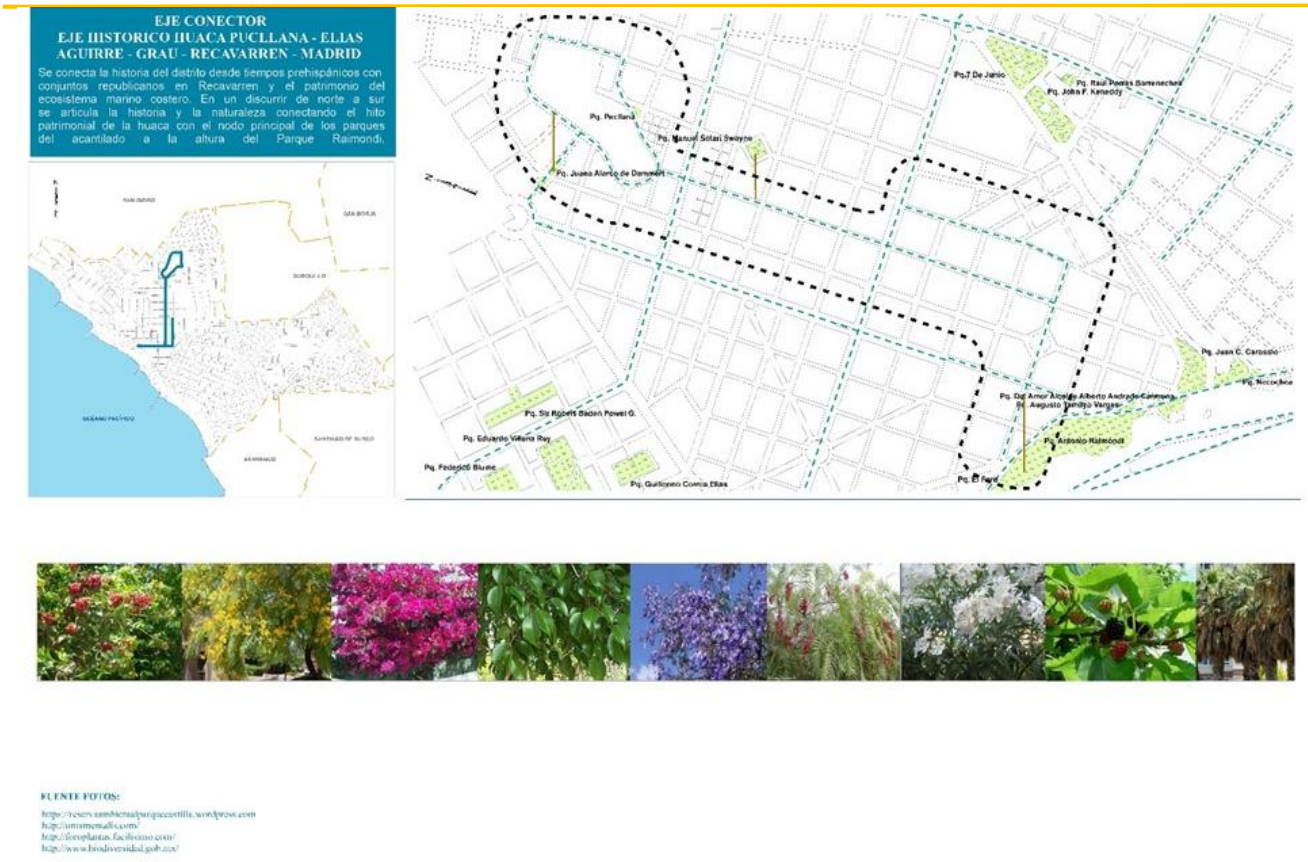


Imagen 13- Elaboración Equipo Consultor PUD

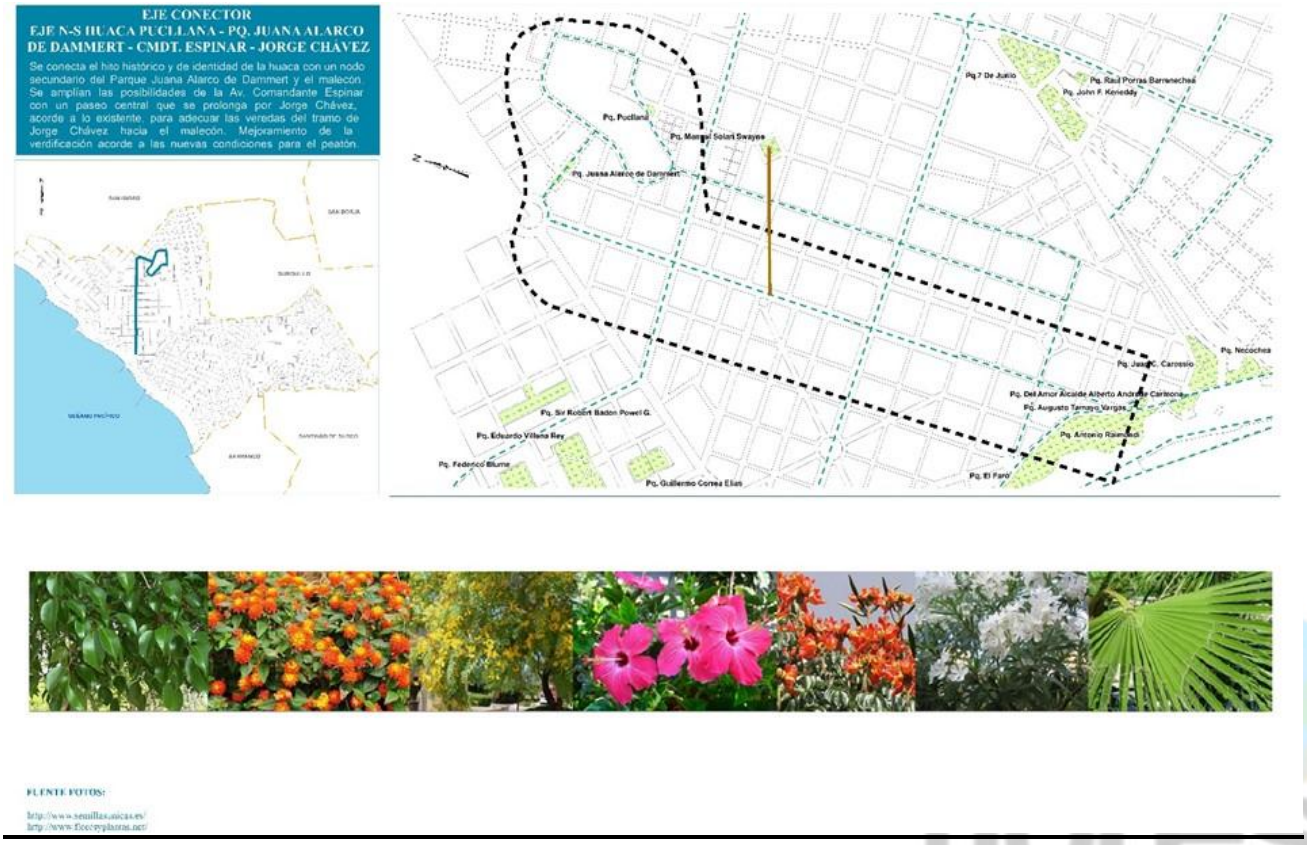


Imagen 14- Elaboración Equipo Consultor PUD

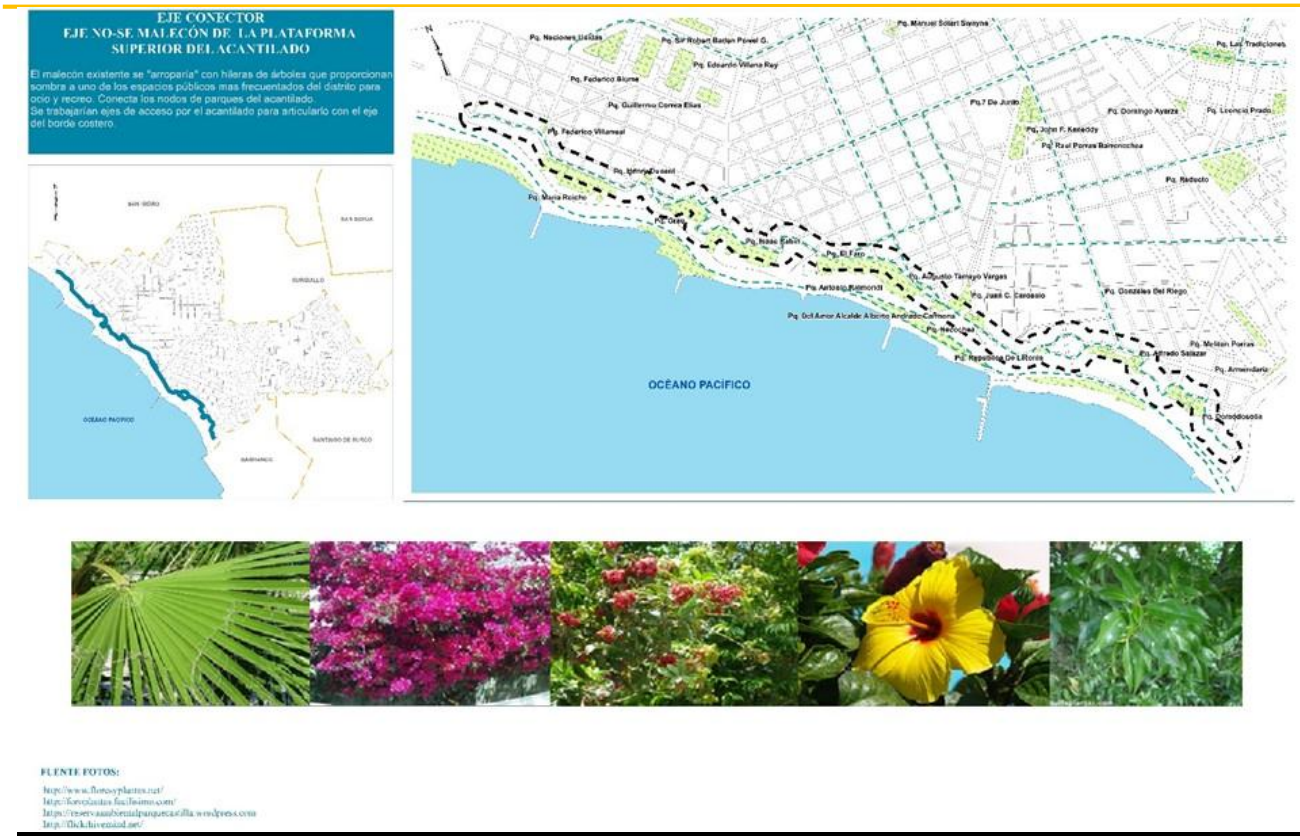


Imagen 15- Elaboración Equipo Consultor PUD

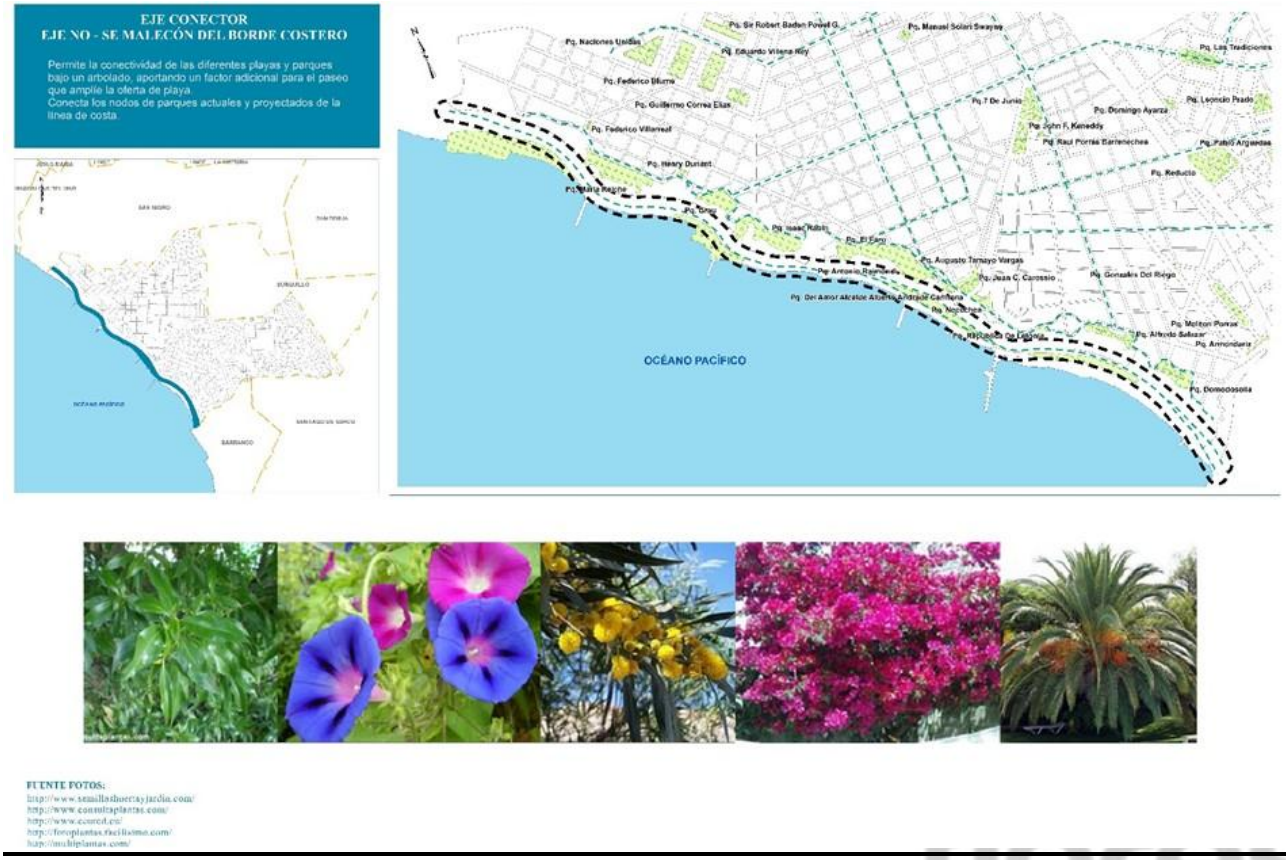


Imagen 16- Elaboración Equipo Consultor PUD

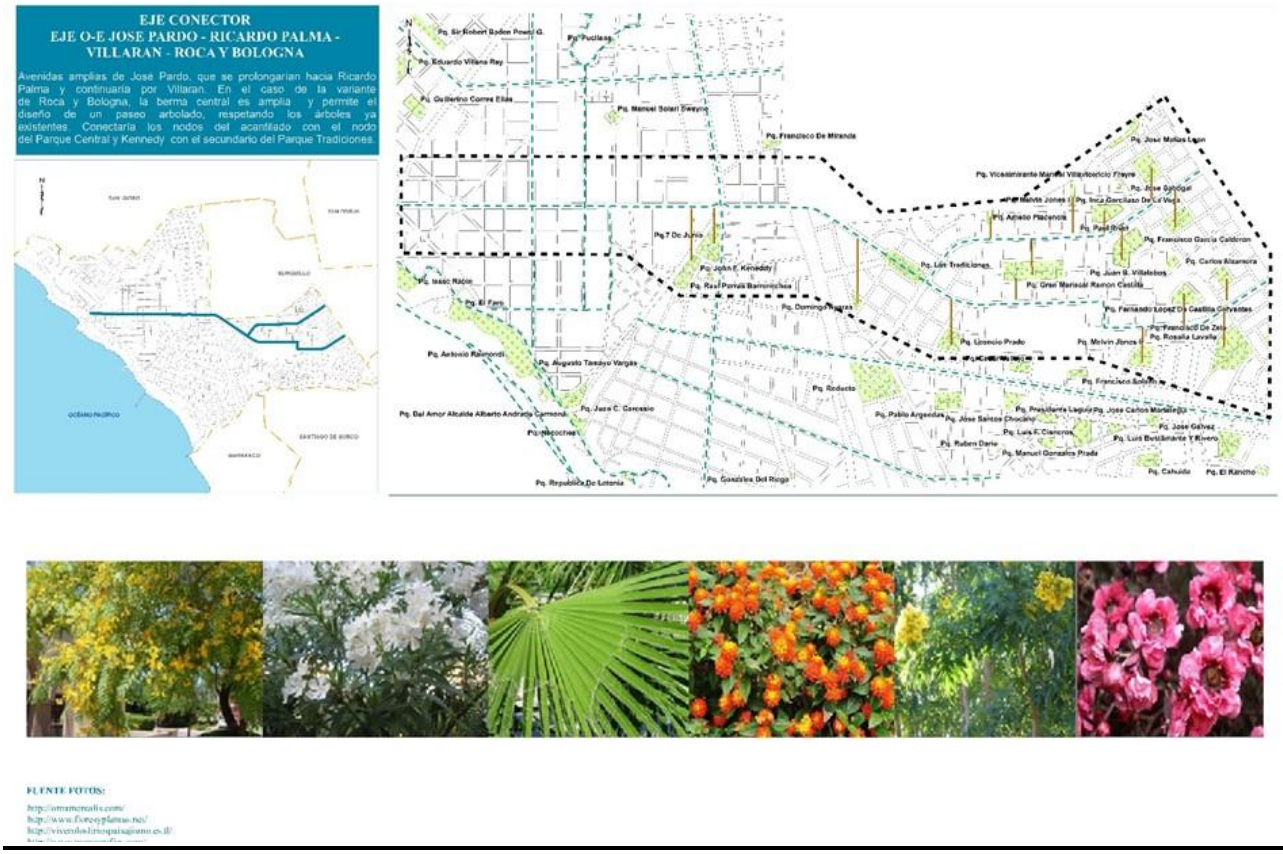


Imagen 17- Elaboración Equipo Consultor PUD

Las áreas verdes privadas en la Red Verde de Miraflores (RVM)

Las tendencias en Miraflores visualizan una densificación del distrito con un incremento de las viviendas, pero también de oficinas avocadas a diferentes actividades del sector terciario y cuaternario, así como comercios y hoteles en diferentes escalas. Sin embargo, las posibilidades espaciales de crecimiento en Miraflores son limitadas y, si bien a través de la RVM se incrementa tanto la superficie como el número de árboles, no es suficiente para cubrir la necesidad global de áreas verdes.

La RVM no puede entenderse sin su articulación con el espacio privado, pues la biodiversidad, la contaminación y el cambio climático no comprenden de divisiones espaciales.

Los espacios privados se pueden convertir en un importante aporte de áreas verdes con una función ambiental de mejora de la calidad ambiental y como medida de adaptación y mitigación ante el cambio climático. Esto es porque la cobertura verde en techos, fachadas y áreas libres de los predios privados ayuda a amortiguar los ruidos, contrarresta la polución y regula de manera natural las temperaturas de los edificios.

Pero además, constituyen el complemento óptimo de la RVM generándose dos espacios de biodiversidad continuos y complementarios: el del espacio público y el del espacio privado y reforzando las bondades paisajísticas que aporta la RVM en el espacio público.

La promoción de las áreas verdes en espacios privados debe incorporar regulaciones normativas metropolitanas y distritales, con las disposiciones siguientes:

- Incentivar el acondicionamiento de espacios verdes y jardines verticales en los proyectos edificatorios a presentar a partir de la aprobación del presente plan. Para ello se dictan varios criterios de soporte de la normativa urbanística y de construcción:
    - Implementar techos verdes en el área de cubierta en una proporción no menor al 50% del área total libre de la cubierta.
    - Implementar jardines verticales en fachadas y muros del predio mediante adecuación de jardineras en las fachadas y muros con la tecnología adecuada, cuya proporción se definirá acorde al tamaño de la fachada del edificio y el ancho de la vía en la que se localice, pero nunca inferior al 10% del área total de la fachada o muro.
    - Aportar un mínimo del 40% del área libre del predio como área verde (superficie verde o árboles acorde a 1 árbol=2 m2 superficie verde).
    - Acondicionar un mínimo del 40% del área libre, como área verde de los predios privados de viviendas unifamiliares.

      El incentivo desde la municipalidad a los nuevos proyectos debe abordarse desde la concesión de un pisos adicional si se implementan los nuevos parámetros de áreas verdes en el mismo proyecto o acumulable a otros proyectos, entre otras posibilidades.
- Incentivar los techos verdes, jardines verticales, acondicionamiento de retiros en edificios y viviendas unifamiliares ya construidos, mediante diferentes fórmulas como pueden ser las ventanillas verdes o los sellos verdes, que suponen agilización de trámites administrativos ante el municipio en tiempos más cortos que los establecidos por ley, beneficios en el pago de arbitrios y predial, apoyo técnico desde la municipalidad u otros.
- Promover la agricultura urbana entre las opciones de techos verdes, como parte de un proceso de incremento de la biodiversidad y de mejoras de calidad en la seguridad alimentaria.
- Incorporar el acondicionamiento de áreas verdes en los equipamientos comerciales y de servicios. Los criterios de soporte de la normativa urbanística y de construcción son:
    - Implementar áreas verdes en las zonas de parqueo, acceso y techos de los centros comerciales, donde la estructura lo permita.
    - Establecer la medida en el área de parqueo de 1 árbol cada 2 vehículos estacionados. Se recomienda priorizar los árboles de hoja perenne a fin de proporcionar sombra permanente y de requerimientos hídricos menores, para racionalizar el consumo del agua, tales como molle (*Schinus molle*), huarango (*Prosopis palida*), pacay (*Inga feuillei*), palto ornamental (*Persea americana*), acacia vilca (*Anadenanthera colubrina*), entre otros.

Los **parklets**. Como parte de la necesidad de considerar la articulación entre el espacio público y privado, en lo concerniente a biodiversidad, conectividad y uso público, los parklets son una alternativa a profundizar (ya existe uno en av. Benavides-retiro del supermercado Vivanda) que permite una transición armoniosa, especialmente en lo que a uso público se refiere, entre el espacio privado y el público. Los espacios prioritarios para desarrollar estas iniciativas son:

- Retiros de los predios privados, especialmente los de uso comercial o de servicios, tales como supermercados, universidades, colegios u otros centros de estudios, centros comerciales, entre otros.

- Predios no ocupados o en espera de inicio de un proyecto constructivo.
- Espacios intersticiales de aparcamientos de la vía pública donde el límite visual entre el área pública y privada es difuso.

Los parklets se constituyen en espacios verdes "en tránsito", con un período de duración hasta una reconsideración de uso del espacio privado donde se ubican. Por ello, deben mantener unas características concretas:

- Equipamiento blando para el descanso. Bancas, mesas, áreas de recreo infantil u otros debe ser de fácil movilidad, dando prioridad a materiales de reciclaje como los paliers y otros.
- Áreas verdes también móviles, priorizando árboles y arbustos en macetas u otros soportes exentos.

El fomento de los parklets debe partir de alianzas entre la municipalidad y el sector privado, "prestador" del espacio para su instalación y encargado de su mantenimiento.

El manejo de las áreas verdes

El riego. Lima es una ciudad del desierto; el estrés hídrico al que está sometida actualmente y las previsiones ante el cambio climático obligan a avanzar en propuestas de riego de los espacios verdes que anulen al largo plazo, la dependencia del agua potable para el riego. Ello no es incompatible con el incremento de áreas verdes, sino que obliga a avanzar en propuestas de reducción de los volúmenes de agua para el riego a través de dos frentes que se trabajan de forma combinada:

- Un cambio en el concepto de la composición florística de las áreas verdes (explicado en la composición de la RVM).
- Un cambio en las formas de riego actuales, tanto a nivel de tecnificación como de fuente de agua empleada.

En el primer frente deben abordarse varios aspectos tomando en cuenta lo explicado en el apartado "La composición de la RVM":

- Combinar especies arbóreas y arbustivas de requerimientos similares de riego.
- Priorizar, cuando sea posible, especies nativas, más adecuadas para el medio desértico, y para la plataforma inferior del acantilado especies del ecosistema marino-costero.
- Mantener el césped sólo en los parques y sustituyéndolo por tapizantes o especies arbustivas en bermas laterales y centrales, óvalos y plazuelas.

En la meta de reducir al máximo en consumo de agua y llegar a la dependencia 0 del agua potable para riego se precisa implementar varias acciones secuenciales:

- Tecnificar y automatizar el sistema de riego: el sustituir el riego mediante regadío, manguera o cisterna por aspersión supone una reducción de entre 20 a 75% el consumo de agua actual, sin tomar en cuenta ahorros por cambio de algunas composiciones florísticas como el césped en bermas, plazuelas y óvalos. Por ejemplo, en los extremos del consumo de agua, el parque Juana Alarco de Dammert se riega con manguera y se emplea 24 litros/m2, mientras que el parque El Faro emplea 6.20 litros/m2, utilizando el sistema de aspersión[1].

[1] Datos elaborados a partir de la información base proporcionada por la Subgerencia de Limpieza Pública y Áreas Verdes de la Municipalidad de Miraflores (2015) y el uso del SIG para el cálculo de las áreas verdes.

- Calcular el número de plantas de tratamiento a implementar sobre el volumen de agua que quedaría de cambiar sistema de riego a aspersión y por goteo. En un primer ejercicio se tienen los siguientes resultados:
    - El volumen de agua empleada en riego por regadío, cisterna o manguera es de 2 875 778 litros. A esta cifra se le aplica un 40% de reducción (dato intermedio entre situaciones de incremento del volumen de agua de entre 20 y 75%). El resultado es 1 150 311 litros empleados si se utilizara el sistema de aspersión.
    - El volumen de agua empleada actualmente bajo el sistema de riego por aspersión es de 2 781 063 litros. Esta cifra sería un poco más baja ya que para el actual ejercicio se consideró como aspersión solamente aquellos parques donde se combinaba la aspersión con otro sistema. No obstante, en el cálculo de volúmenes de agua para plantas de tratamiento, al resultado siempre se le añada entre un 10 y un 20%, por lo que la cifra quedaría compensada.
    - El volumen total de agua empleada para riego bajo un sistema de riego por aspersión es de 3 931 374 litros. Tomando como referencia la planta actual de María Reiche de aproximadamente 600 m3, se tendría que para cubrir la demanda total de agua para riego se precisarían seis plantas de tratamiento, de las que una ya está en funcionamiento (María Reiche)[2].
- Establecer los criterios base para la selección del tipo de planta de tratamiento; a saber:
    - Las plantas de tratamiento es recomendable que sean sumergidas porque se trabajará en área urbana consolidada; si fueran en superficie tendrían que tener un radio de 100 metros de protección antes de la primera vivienda, según el Reglamento Nacional de Construcciones.
    - La planta sumergida puede ser lineal o compacta. La primera implica obra civil y planta fija, mientras que la compacta es prefabricada y reubicable.
    - Las plantas pueden ser químicas o biológicas. Las primeras trabajan con fluoculantes y/o coagulantes. Esta elección se definirá a partir del análisis del efluente.
    - La definición de los sectores de ubicación de las plantas de tratamiento estará en función de los costos de transporte para riego. Se sectorizará de manera concordante con la dirección de las redes primarias o secundarias colectoras de la red de desagüe.
    - Las plantas de tratamiento se asociarán a un sistema de cisternas fijas de distribución por sectores.

En las *áreas verdes privadas* se debe abordar tanto el sistema de riego como el uso de las aguas grises para el riego de las áreas verdes. Por tanto, las acciones están orientadas desde tres disposiciones:

- El fomento de sistemas de riego mejorado en riego de áreas verdes privadas (aspersión, goteo, exudación).

[2] El dato exacto de relacionar el volumen de litros por los 600 m3 es 6.5, sin embargo, se opta por considerar 6, dado que el volumen de riego en aspersión está elevado pues se han incorporado áreas donde la aspersión se combina con otros sistemas y no se toma en cuenta la reducción de la demanda de agua con los cambios en la composición florística.

- Los proyectos inmobiliarios a partir de la aprobación del plan deben incluir el riego de sus áreas verde con un sistema de aguas grises. Se busca que las edificaciones junto con el incremento de sus áreas verdes, sean capaces de sostener su mantenimiento sin recurrir al agua potable. Ello se puede lograr mediante el manejo de tuberías diferenciadas para el agua residual de los inodoros, que vertería a la red pública de desagüe, y de los caños, que verterían a pequeñas plantas de tratamiento en el edificio para el re uso en el riego de sus áreas verdes y de los inodoros.

- Promover la adecuación de edificios ya existentes a la infraestructura para el riego de las áreas verdes privadas con aguas grises.

Este tratamiento de las aguas residuales está en el marco del Código Técnico de Construcción Sostenible-CTCS[3], que además contempla cambios tecnológicos en iluminación, refrigeración, calentamiento y ahorro de agua, como parte de un proceso de adaptación a las condiciones de cambio climático y en aras de avanzar hacia propuestas urbanas más sostenibles.

Miraflores iniciará una primera aplicación integral del CTCS en el perímetro comprendido por las Avenidas Santa Cruz, Pérez Araníbar (ex del Ejército), General Córdova y Valle Jorge Polar, con viviendas existentes multifamiliares y unifamiliares, en el marco del proyecto piloto desarrollado por el Ministerio de Vivienda, con apoyo financiero y técnico del BID, para desarrollar el subcomponente vivienda del *NAMA de Construcción Sostenible con visión de Ciudad*.

El sistema fitosanitario. Se plantea la progresiva naturalización de los espacios verdes no sólo a partir de un manejo de biodiversidad en tres niveles (descritos anteriormente) y la priorización de especies nativas (sin descuidar las introducidas que son parte de la memoria urbana de Miraflores), sino también a partir de la eliminación de tratamientos biocidas y fitocidas. Las acciones a implementar son:

- Potenciar el alcance del Insectario Municipal para aplicar el control biológico al conjunto de las áreas verdes distritales (actualmente atiende al 15%, según datos proporcionados por la Subgerencia de Limpieza Pública y Áreas Verdes).

- Desarrollar un área de producción de compost para el uso de abono orgánico, vinculado al sistema de recogida de residuos urbanos (ver propuesta de Recogida segregada de residuos urbanos).

La eficiencia del alumbrado público

La iluminación es la responsable del 19% de la energía mundial y de alrededor del 6% de las emisiones globales de efecto invernadero[4]. Introducir medidas de eficiencia lumínica no sólo tiene un impacto positivo en el clima, a través de la reducción del consumo de energía, sino también en la reducción de costos económicos derivados de la demanda de energía y el mantenimiento.

El gran desarrollo experimentado por la tecnología SSL (Solid State Lighting) y especialmente el LED (Light Emitting Diode) de alta potencia como fuente de luz para su aplicación en luminarias de alumbrado público está siendo progresivamente adoptado por diferentes ciudades a nivel mundial.

[3] Publicado por Decreto Supremo N° 015-2015-VIVIENDA, del 14 de agosto de 2015.
[4] En *Luces. Revista del Comité Español de Iluminación*. En www.lucescei.com (Fecha de consulta: 28.03.2016).

La ciudad de Birmingham (UK) tiene uno de los mayores despliegues de luminarias LED de Europa, con 90 000 al 2013[5]. Otras ciudades que vienen implementando tecnología SSL son Eindhoven (Holanda) o Lyon (Francia), entre otras.

Imagen 18 Fuente: Fotografía Equipo consultor

Según estudio del 2013 *Iluminando las Ciudades. Acelerando el Despliegue de Soluciones de Iluminación Innovadoras en las Ciudades Europeas* desarrollado por la Dirección General de Redes de Comunicación, Contenido y Tecnología de la Comisión Europea

Antes y después de aplicar tecnología SSL en la ciudad de Birmingham (Foto: City of Birmingham and Indal/WRTL en *Iluminando las Ciudades. Acelerando el Despliegue de Soluciones de Iluminación Innovadoras en las Ciudades Europeas*)

Avanzar hacia la eficiencia lumínica proporciona una serie de mejoras:

- El alumbrado de uso público con tecnología SSL puede suponer un 60% de ahorro en el costo de energía eléctrica del municipio sobre la iluminación tradicional. Ello compensa costos iniciales de instalación más elevados.
- Incremento de la vida útil de la luminaria por lo que se reducen los costos de mantenimiento.
- El control inteligente en la tecnología SSL permite cambiar los niveles de iluminación según el momento nocturno y el lugar, controlar el color y direccionar la iluminación. Ello redunda en una mejor calidad de luz y en menor contaminación lumínica.
- Las mejoras de la iluminación inciden directamente en una mayor seguridad en las calles.

Acciones básicas para alcanzar la eficiencia lumínica:

- Planificación: elaborar el *Plan de eficiencia energética* con un horizonte de 10 años donde desarrollar un sistema de implementación procesual.

[5] Según estudio del 2013 *Iluminando las Ciudades. Acelerando el Despliegue de Soluciones de Iluminación Innovadoras en las Ciudades Europeas* desarrollado por la Dirección General de Redes de Comunicación, Contenido y Tecnología de la Comisión Europea

- Zonificación, diferente nivel de intensidad lumínica, color, dirección y tiempo de iluminación, atendiendo a la complejidad de usos de las áreas urbanas y el tipo de usuarios (peatones, niños, ciclistas, automóviles).
- Definición del entorno a iluminar y la búsqueda de una integralidad de la iluminación, vale decir, la atención a los espacios de transición entre diferentes situaciones lumínicas:
    - Alumbrados de vías de tráfico rodado (intensidad en función del prestigio urbano de la vía).
    - Alumbrados especiales (corredores verdes, parques y jardines, zonas peatonales, alumbrado adicional de pasos de peatones, alumbrados de seguridad como los almacenes soterrados, zonas de seguridad ante eventos sísmicos y rutas de evacuación de tsunamis).
    - Alumbrados singulares (puentes, óvalos, senderos o caminerías en el acantilado, acceso a estaciones de transporte rápido masivo).
- Definición de prioridades de intervención en paralelo a la elaboración del plan. Estas prioridades deben centrarse en aportar visibilidad al proceso y establecer sinergias con otras intervenciones territoriales. Por lo mismo, los espacios prioritarios de intervención serían:
    - Los nuevos proyectos de infraestructuras (puentes sobre la vía Expresa, calles con cambios en las secciones y calles peatonalizadas).
    - Los nodos principales de la Red Verde de Miraflores (RVM): Parque Central-Kennedy, Parque Reducto y los parques del malecón (plataforma superior).
    - Los ejes conectores y los conectores locales de la RVM, así como las calles que, no estando en las categorías anteriores de la RVM tengan un carril bici. De esta forma se utilizan las nuevas instalaciones lumínicas para fomentar un mayor uso ciudadano de caminos peatonales y carriles bici, fomentando la movilidad sostenible.
- Desarrollar otras medidas paralelas vinculadas que permitirán cerrar el ciclo lumínico que arranca con la elaboración e implementación del plan de eficiencia lumínica en los espacios públicos del distrito:
    - Emitir una ordenanza municipal que obligue a apagar las luces de comercios, edificios históricos y oficinas después de la una de la madrugada, quedando a partir de esa hora sólo el alumbrado público en las vías (aquí se debe tomar en cuenta el horario de licencias especiales para comercios y otros establecimientos).
    - Promover la adopción de la tecnología SSL a instituciones privadas y comercios para alcanzar un ahorro energético de la ciudad como sistema integral.

La calidad visual en la Red Verde de Miraflores (RVM)

La mejora de la calidad visual del paisaje urbano se abocará a trabajar en dos frentes: los elementos de publicidad y el cableado aéreo.

En el caso de los elementos de publicidad, la municipalidad cuenta con la Ordenanza N° 295-MM del 11 de septiembre de 2008, muy detallada con respecto a las diferentes posibilidades para la publicidad en función de las zonas urbanas. Las acciones que se plantean al respecto son:

- Promover una mayor concientización de las afectaciones visuales de los elementos publicitarios, ejercer mayor control y aplicar la fiscalización correspondiente. La prioridad es la av. Larco (con reglamentación especial) así como las zonas monumentales y los inmuebles con valor patrimonial.

- Ampliar el alcance de la Ordenanza N° 295-MM en cuanto al tratamiento especial sobre elementos publicitarios en los ejes conectores y los conectores locales de la RVM. En estos casos se aplicará la misma regulación establecida para las zonas residenciales detallada en el artículo 16 de la presente ordenanza.

- Ampliar el alcance de la Ordenanza N° 295-MM con un tratamiento especial para los casinos y salas de juego en general, minimizando los elementos de publicidad. Para estos establecimientos regirá una regulación de elementos de publicidad exterior similar a la que rige para la zona monumental, inmuebles de valor intangible y zonas rígidas. El objetivo es mejorar las condiciones visuales del paisaje urbano, agredidas por la publicidad excesiva de estos locales, y apoyar medidas de salud pública que limiten al máximo la publicidad que pueda empujar al desarrollo de patologías como la ludopatía.

Para el cableado urbano de electricidad y telecomunicaciones, la municipalidad ya ha iniciado acciones, donde los nuevos proyectos urbanísticos tienen que contemplar necesariamente el soterrado del cableado. Esta acción debe continuarse en los futuros proyectos. No obstante, es necesario iniciar el soterramiento del cableado en el grueso de la trama urbana. Por ello, se debe establecer como prioridad los espacios principales de la RVM:

- Los parques, tanto de las vías que los circundan, como el interior de los mismos, de haber cableado.
- Los ejes conectores de la RVM.

También debe priorizarse aquellas vías donde se desarrollen obras de cambios o mejoramientos de las secciones y/o el pavimento.

El sistema de monitoreo territorial de la Red Verde de Miraflores (RVM)

Para poder llevar a cabo intervenciones priorizadas, ajustes al sistema de gestión o cambios, es necesario tener claridad de la información procesada de manera integral, entendiendo la RVM como un sistema que mejora las condiciones de calidad de vida distrital.

En ese sentido, es importante desarrollar un sistema de monitoreo territorial de la RVM que pueda cotejar y analizar de forma sistémica varios procesos que discurren interdependientes. Es por ello que, el sistema de monitoreo debe trabajarse en varios niveles de información:

- La organización, composición, manejo y estado de la RVM. Ello implica:
    - Alimentar el censo y catastro de árboles ya existente.
    - Estado de las áreas verdes, tanto por individuo florístico como por área espacial, según clasificación de la red.
    - Estado e incremento de las áreas verdes privadas.
    - Estado y variaciones de la fauna.
    - Tipo de riego por área, cambios y volúmenes empleados.
    - Manejo fitosanitario.

- Las zonas de mayor polución, contaminación acústica y odorífera
    - Monitoreo de la calidad del aire y ruido a partir de la implementación de equipos para mediciones periódicas.
    - Manejo de datos de EIA desarrollados en obras específicas del distrito.
    - Obras y proyectos inmobiliarios
- Los cambios de usos o intensificación de los existentes.
- Las quejas ciudadanas

Esta información se trabajará en un Sistema de Información Geográfica (SIG), lo cual permitirá realizar análisis simultáneos e integrados de diferentes variables.

A partir del mapeo y análisis de los diferentes niveles de información se pueden tomar decisiones de gestión variadas, tales como:

- Ajustes, priorización o cambios en el manejo de la RVM.
- Mejorar el sistema informativo y coercitivo a las infracciones en materia ambiental.
- Facilitar información clara y transparente al ciudadano sobre el estado del ambiente en el distrito.

Para desarrollar esta acción se requiere la compra del software ArcGIS y de los equipos de medición de la calidad del aire y el ruido.

La municipalidad ha desarrollado el perfil del proyecto *Mejoramiento del monitoreo de la calidad del aire y ruido en el distrito de Miraflores*, que contempla ya la adquisición de los equipos mencionados. Este proyecto fue aprobado en el presupuesto participativo 2015.

La educación ambiental

Tan importante como desarrollar acciones, proyectos y normas para mejorar las condiciones ambientales del distrito, es avanzar en paralelo con acciones de concientización y educación ambiental. La municipalidad ya viene implementando planes de educación ambiental, que deben actualizarse de manera permanente. Estos planes deben manejar al menos 4 ejes, que ya se vienen desarrollando en el distrito:

- Orientar y promover el enfoque ambiental en los espacios educativos.
- Orientar y promover el enfoque ambiental en el sector económico privado y en los hogares distritales.
- Promover espacios de encuentro ciudadano para el fortalecimiento de la educación ambiental del distrito.
- Fortalecimiento de la toma de decisiones consensuadas y participativas en materia ambiental.

En el marco de estos cuatro ejes es importante manejar temáticas variadas e integrales que trabajen diferentes temas, entre los principales se consideran los que a continuación se detallan:

- Campañas para conocer la importancia de la biodiversidad urbana, el cuidado de las áreas urbanas y el mantenimiento de una cultura ciudadana en el espacio público.

- Campañas para un adecuado control de las mascotas en el espacio público, especialmente en lo concerniente a las excretas.
- Campañas por una movilidad sostenible, fomentando el desplazamiento por orden de importancia: pedestre, en bicicleta y en transporte público.
- Campañas de concientización sobre la problemática de la contaminación atmosférica, sonora y odorífica en el distrito y el ámbito metropolitano.

Es importante en cada campaña diseñar indicadores de seguimiento de los cambios que indiquen una situación antes y post campañas, más allá de los propios indicadores de afluencia e intervención directa durante el desarrollo de la campaña.

IV.3.2. RECOLECCIÓN SEGREGADA DE RESIDUOS SÓLIDOS

La ciudad consolidada y los nuevos proyectos urbanísticos deben prever incorporar los mecanismos e infraestructuras necesarias tanto en las edificaciones, en el subsuelo o en el espacio público, que permitan la gestión de los residuos basado en las 3R (reducir, reutilizar y reciclar).

Aspectos base para establecer el sistema de recolección segregada de residuos sólidos urbanos minimizando las afectaciones negativas del sistema de recogida sobre el espacio público y la ciudadanía:

- El sistema de recogida debe basarse en la proximidad para obtener buenos resultados en el recojo selectivo.
- Las viviendas y los locales comerciales deben reservar espacios para almacenaje de residuos hasta su disposición. Los nuevos proyectos inmobiliarios deben prever en sus diseños un espacio y las viviendas multifamiliares y unifamiliares ya existentes deberán adecuar un espacio.

  En el caso de los locales comerciales, las licencias de actividad estarán condicionadas a disponer de un espacio para el almacenaje selectivo de residuos.
- La separación de circuitos de recogida selectiva de residuos según actividades económicas.
- La generación de puntos limpios para recogida de otros residuos no contemplados en el sistema domiciliario y comercial de recogida selectiva.

La recolección selectiva de residuos domiciliaria

Actualmente, tanto la recogida diaria de residuos urbanos no segregada como la recogida segregada de residuos urbanos, en el marco del *Programa Basura que no es basura*, se realiza puerta a puerta sin ningún tipo de equipamiento de apoyo. Se deja la bolsa de basura en la calle, delante de la puerta de acceso al domicilio.

Existen diferentes opciones en la recolección selectiva de residuos, como puede ser el mantener el sistema puerta a puerta pero con contenedores domiciliarios, la ubicación de contenedores en la vía pública, sea en superficie o soterrados o el sistema de recogida neumática de residuos urbanos. Para seleccionar el mejor sistema, es necesario valorizar las afectaciones y proximidades al ciudadano.

De esta valoración, se está excluyendo el sistema de recogida neumática porque ameritaría instalar un sistema de tuberías, adecuar un espacio para implementar una planta de tratamiento. Es un sistema con alto costo de instalación y de consumo energético para su mantenimiento.

Incidencias del sistema de recogida de residuos urbanos

Sistema de recogida		Proximidad a usuario	Ocupación espacio público	Impacto visual	Presencia residuos vía pública	Olores	Costos transporte	Ruidos
Puerta a puerta	Existente	Alto	Bajo	Alto	Muy alto	Medio	Muy alto	Medio
	Con contenedores domiciliarios	Muy alto	Bajo	Medio	Bajo	Medio	Muy alto	Medio
Contenedores en superficie		Medio	Alto	Alto	Medio	Muy Alto	Alto	Alto
Contenedores soterrados		Medio	Medio	Medio	Medio	Alto	Alto	Alto

Imagen 19-Elaboración equipo consultor PUD

Se considera que la opción más adecuada es la recogida puerta a puerta con contenedores domiciliarios, por varios motivos:

- La actual idiosincrasia de la recogida de basura actual que ha generado una costumbre de no desplazarse al ciudadano para depositar su basura.
- El proceso de adecuación lento del ciudadano hacia nuevas formas de gestión de los residuos.
- El mantenimiento de un respeto al horario de recogida.
- El impacto por la ocupación, olores, ruidos y visibilidad del espacio público de contenedores.

El municipio dotará a las viviendas contenedores con volúmenes variados en función de la tipología de vivienda: multifamiliares, con variaciones según número de departamentos, quintas y casas individuales.

Bajo el sistema puerta a puerta con contenedores domiciliarios permitirá afinar mejor la recogida segregada y su posterior reutilización. Para ello se establecerán tres tipos de contenedores domiciliarios con frecuencias y tipos de residuos diferenciados:

- Contenedor tradicional: donde se recogerá de forma diaria y en el horario nocturno los residuos no segregados.
- Contenedor del *Programa Basura que no es basura*: donde se recogerá la basura segregada acorde a la disposición horaria y tipo de residuos que se vienen recogiendo en este programa.
- Contenedor para basura orgánica: donde se recogerá de forma diaria sólo la basura orgánica (restos de vegetales, carne, pescado, carnes, verduras, posos de café y otros alimentos). Este debería considerarse una diversificación del *Programa Basura que no es basura* pues estaría trabajándose en una estructura similar, pero con basura orgánica para hacer compost, y con población “socia” en el proceso, que no necesariamente tienen que ser recicladores.

Con respecto a la cobertura y alcances de la recogida selectiva de basura bajo esta modalidad, se presentarían varias situaciones:

- El contenedor tradicional tendría el destino similar que la recogida actual de residuos domiciliarios, que se llevaría a la planta de transferencia Huayna Capac en San Juan de Miraflores y de ahí al relleno sanitario Portillo Grande en Lurín.
- El contenedor del *Programa Basura que no es basura* mantendría la misma dinámica que el programa tiene actualmente.
- El contenedor de basura orgánica permitiría la opción de generar compost como abono orgánico para las áreas verdes de Miraflores; lo cual redundaría en una mayor sostenibilidad en el manejo de la Red Verde de Miraflores.

  Dado que en Miraflores, por su compacidad urbana y la carencia de espacios públicos libres y suficientemente alejados de las áreas públicas y residenciales, la opción más adecuada sería establecer colaboración con poblaciones de los espacios periurbanos de Lima con disponibilidad de áreas para fabricar compost con los residuos orgánicos.

  Las opciones para su recogida deben evaluarse en función de los costos económicos y logísticos, pero pueden abordarse varias:

  - Al igual que en el *Programa Basura que no es basura* (y como una parte diversificada de éste), dar al vecino cintas adhesivas para colocar en sus bolsas de basura orgánica y los camiones compacta seleccionan al llegar a la planta de transferencia, de donde la basura orgánica se distribuiría hacia los lugares donde se esté generando el compost o distribuir bolsas específicas para el contenedor de residuos orgánicos que permita diferenciar a mayor escala esta basura del resto en el camión compacta.
  - Destinar camiones específicos para la recogida de la basura orgánica que se distribuiría entre los espacios que vengan trabajando el compost.

Los alcances actuales de recolección segregada son todavía limitados, por lo que se precisa la ampliación de la cobertura al grueso del distrito y una mayor difusión para que en las áreas que ya está implementado, pueda ampliarse la capacidad de recolección.

De igual manera, el sistema de recogida puerta a puerta con contenedores domiciliarios es un sistema de implantación progresiva que, por su organización, permitiría incrementar la capacidad de recolección segregada, pues supone la adecuación de un espacio para la segregación de basura en el propio ámbito domiciliario y no en el espacio público. No obstante, la adecuación de un espacio privado para la recolección segregada también puede suponer un riesgo de rechazo en la ciudadanía, que debe preverse desde la adaptación gradual y la intensificación de campañas informativas.

La recolección segregada de residuos urbanos en espacios comerciales

Miraflores es un distrito que cada vez más se consolida como centro comercial y de servicios terciarios y cuaternarios. Por lo mismo, es necesario prever un tratamiento diferenciado para las actividades comerciales, en el marco del mismo sistema de recogida puerta a puerta con contenedores domiciliarios.

Se desarrollaría la misma lógica de tres contenedores (el de residuos generales, el de orgánicos y el que corresponden al papel, vidrio, plásticos y otros, contenidos en el actual *Programa Basura que no es basura*).

No obstante, por la naturaleza diferenciada de algunos comercios y establecimientos, se pueden barajar una intensificación de las frecuencias:

- La recogida de residuos reciclables en el actual *Programa Basura que no es basura* podría pasaría a una frecuencia diaria en áreas de supermercados, centros comerciales y restaurantes, por el volumen de desechos de esta naturaleza que generan.
- La recogida de residuos orgánicos podría individualizarse su recogida en un camión compacta específico.

Los horarios deberán diferenciarse de la recogida domiciliaria y desarrollarse en horarios de apertura de los comercios y oficinas, en horas de menor intensidad del tránsito.

La incorporación de la recogida selectiva comercial diferenciada tiene múltiples ventajas como el incremento de la cantidad y calidad de residuos recogidos, la reducción de desbordamientos de los sistemas de recogida, por los volúmenes que manejan, o el que no haya residuos en la vía pública. Mantienen la ventaja de proximidad, en este caso a la actividad económica.

Los puntos limpios de la ciudad

La instalación de puntos limpios permite abordar la recogida de fracciones reutilizables, reciclables o peligrosas, no recogidas mediante el resto de sistema de recogida domiciliaria y comercial.

La implementación de los puntos limpios se rige también bajo el principio de la proximidad, eso supone un desplazamiento de la población a una distancia máxima equivalente a 10 minutos caminando (aproximadamente 600 metros).

La finalidad de esta instalación es facilitar la recogida selectiva de residuos específicos susceptibles de ser reciclados y reusados o de aquellos que, por su peligrosidad, deban ser tratados. Los tipos de residuos contemplados para los puntos limpios son:

- Residuos valorizables no contemplados en el sistema domiciliario: chatarra, madera (con restricciones de volumen), ropa, calzado, aparatos eléctricos y electrodomésticos sin CFC (con restricciones de volumen), escombros de obras menores (con restricciones de volumen) u otros objetos en desuso que actualmente son recogidos cada cierto tiempo en las campañas de limpieza integral por sectores que incluyen la limpieza de techos.
- Residuos peligrosos: fluorescentes, bombillas, pilas, baterías, aerosoles, electrodomésticos con CFC (con restricciones de volumen), disolventes, pinturas, aceite mineral, aceite de cocina u otros.

Se pueden establecer tres tipos de puntos limpios:

- Los contenedores soterrados en vías locales y colectoras. Tendrá que haber diversos tipos de contenedores:
  - En el caso de residuos reutilizables o reciclables: para aparatos eléctricos, para ropa y calzado y uno general para madera, chatarra, escombros de pequeño volumen y otros.
  - En el caso de residuos peligrosos: para pilas y baterías, para aceite de cocina, para fluorescentes y bombillas, para pinturas, disolventes, aerosoles y otros.

Tienen altas restricciones de volumen y no deben colocarse todos en una misma vía, sino en alternancia, no agrupando más de tres contenedores de diverso tipo por vía utilizada como punto limpio. Es recomendable que los de aceite de cocina, por su cotidianeidad se dispongan con mayor frecuencia o se haga alianza con bodegas de alcance local para la disposición de algún punto limpio para el aceite.

- Espacio en superficie asociado a plataformas logísticas municipales como edificios de la municipalidad, estadio municipal, edificios de seguridad ciudadana u otros. Aquí, al disponer de espacio cerrado para su depósito, junto a los contenedores, habrá áreas para residuos más voluminosos (siempre igualmente con restricciones). Puede, al igual que en los contenedores soterrados, alternarse el tipo de residuos a depositar.

- Espacios en alianza con locales privados como supermercados, complejos de oficinas u otros. Ya algunos supermercados tienen puntos limpios y de reciclaje, en general, cuya función puede repotenciarse en alianza con la municipalidad y ampliarse a otras instituciones privadas en función de sus intereses. Por ejemplo, talleres de metalmecánica pueden tener puntos limpios asociados al rubro; oficinas pueden colaborar instalando puntos limpios vinculados a aparatos eléctricos de oficina como impresoras, tintas, pilas y baterías, fluorescentes y bombillas, entre otros.

  En la alianza con el sector privado, será importante individualizar los residuos provenientes de las medicinas que compran los particulares. Los residuos sanitarios de las clínicas, hospitales y otras instancias sanitarias tienen un tratamiento especializado a cargo de DIGESA. Sin embargo, la compra de medicamentos en farmacia por particulares introduce estos productos en el rubro de los residuos urbanos. Los medicamentos de uso particular implican un riesgo si entran al circuito tradicional de los residuos; por ejemplo, las jeringas utilizadas, el desechar el contenido de medicamentos líquidos por la red de desagüe o el riesgo de adulteración. Por ello, en alianza con las farmacias distritales, se pueden generar puntos limpios en estos establecimientos para el depósito de las medicinas compradas por los particulares, para que pueden tratarse adecuadamente por los laboratorios farmacéuticos.

La municipalidad ya viene trabajando con los restaurantes y la empresa privada el tratamiento de aceites de cocina, fórmula que debe incorporarse al proceso de destino de los residuos para su adecuado reutilización o reciclaje y el desarrollo de la cadena de valor de los residuos.

La disposición de residuos de construcción y demolición y maleza

Disposición de residuos de construcción y demolición. En Miraflores se viene dando desde hace más de una década una intensa actividad constructiva. Esta actividad genera una cantidad de residuos que son inertes, pero que su disposición inadecuada puede convertirlos en un problema ambiental grave.

La municipalidad tiene competencia sobre la gestión de los residuos generados en la construcción y demolición. En este sentido, la municipalidad deberá proceder con las acciones siguientes:

- Para el otorgamiento de la licencia de obra se debe presentar el plan de manejo ambiental de la obra. En el mismo sentido, para la conformidad al finalizar la obra, deberá ser necesario presentar los certificados de disposición final de los residuos.

- El plan de manejo ambiental por cada obra deberá contener como mínimo los aspectos siguientes:

- Estimación en toneladas y en m3 los residuos de construcción y demolición que se generarán en la obra, especificando peso y volumen por tipo de escombros, acorde al Reglamento Nacional de Construcción. Ello permitirá establecer objetivos claros por cada obra para la prevención, reutilización, reciclaje y disposición final.
- Separación y tratamiento de residuos peligrosos.
- Materiales reutilizados y reciclados empleados en la obra nueva.
- Gestores autorizados (EPS-RS Empresa prestadora de servicios-residuos sólidos) para la recogida, tratamiento y disposición final de los residuos de la obra.
- Zonas de la obra donde se separarán los residuos, así como los contenedores a emplear (número y características).
- Medidas para evitar el impacto en el ambiente durante la selección en obra.
- Operaciones de reutilización, reciclaje y eliminación contempladas para los escombros generados en la obra.
- Presupuesto empleado.

- La municipalidad puede contemplar la posibilidad de otorgar beneficios municipales a la obra, en función de la proporción de material recuperado, a fin de incentivar que los residuos entren de nuevo al ciclo del consumo y avanzar en la autosuficiencia con el menor empleo de recursos naturales (tomar como referencia parámetros internacionales de certificaciones de edificaciones sostenibles).
- Las obras menores de remodelación domiciliaria pueden, con restricciones del volumen, continuar su disposición a través de los puntos limpios.

Disposición de la maleza. El mantenimiento de las áreas verdes tanto públicas como privadas genera un volumen considerable de maleza que constituye un recurso importante a aprovechar.

En el caso de la maleza obtenida del mantenimiento de áreas verdes públicas y privadas, esta maleza puede entrar en el circuito ampliado del *Programa Basura que no es basura*, específico de recursos orgánicos propuestos, e integrarse al ciclo de producción de compostaje planteado. Para la maleza proveniente de áreas verdes públicas, se dispone en los puntos de acopio ya establecidos por la municipalidad, mientras que en el caso de las áreas verdes privadas, pueden disponerse en los puntos limpios destinados a su recogida. Sería conveniente que fueran los puntos limpios dispuestos en área, con un espacio adecuado y no en los contenedores soterrados, por la naturaleza del residuo.

Reducir antes que reutilizar o reciclar

En cualquier gestión de largo aliento para el tratamiento de los residuos, resulta claro que el principal factor de éxito y que permite avanzar hacia actitudes más sostenibles es el reducir la generación de residuos. Los establecimientos comerciales, las oficinas, las entidades bancarias y otros establecimientos generan una cantidad elevada de residuos inorgánicos producto de las envolturas, empaques y papelería diversa empleada que podrían reducirse haciendo más eficiente la protección ambiental y contribuyendo a la sostenibilidad de las políticas de reciclaje. Es por ello que las campañas deben abocarse en dos frentes:

- Campañas de sensibilización y capacitación a funcionarios, ciudadanía y establecimientos comerciales y de servicios en general, sobre el ciclo de gestión de los residuos a trabajar en la

municipalidad (como se especificó anteriormente al explicar el sistema de recogida de basura considerado más adecuado)

- Acciones y campañas a favor de la reducción de los residuos.

Para afianzar prácticas de reducción de residuos deben realizarse varias acciones:

- Trabajar directamente con los grandes establecimientos comerciales, los comercios locales, los mercados (la Bioferia) sobre la conveniencia ambiental de reducir los empaques y las envolturas de los productos a la venta. y el establecimiento progresivo de medidas más drásticas como por ejemplo “Miraflores, espacio libre de bolsas plásticas”. Ello supone establecer varias etapas:
    - Establecer estrategias de colaboración conjunta municipalidad-sector privado en la concientización del vendedor y del consumidor para la reducción y re uso de los empaques como la principal medida a desarrollar para el éxito de las políticas de manejo de los residuos urbanos.
    - Iniciar medidas más drásticas con una implantación progresiva. Por ejemplo, si se tiene como meta “Miraflores, espacio libre de bolsas plásticas”, ello supone que primero se cobre por la bolsa unos céntimos de sol, luego se eleve el costo y finalmente se prohíba su distribución en los espacios comerciales.
    - Inicio de medidas en establecimientos de mayor escala para luego continuar con la adopción de medidas por el comercio local y vecinal.
    - Acompañar de apoyos municipales que pueden ir desde los incentivos administrativos a los establecimientos comerciales con una aplicación de medidas más decididas, hasta apoyos concretos al ciudadano (por ejemplo, distribuir en el vecindario bolsas de rafia o de tela para ir sustituyendo el uso de bolsas plásticas; esto puede llevarse en alianza con el sector privado).

- Trabajar con oficinas, entidades financieras y otras que generen importantes cantidades de papel para concientizar sobre la necesidad de la reducción de su uso. El municipio puede apoyarse en campañas, promoción o premiación de aquellas entidades que implementen los procesos internos de mayor sostenibilidad en cuanto a reducción de residuos.

- Continuar en el camino hacia una municipalidad ecoeficiente. Ello supone un esfuerzo importante por reducir la huella ambiental municipal en cada uno de los actos cotidianos y excepcionales, en este caso, en lo concerniente a la reducción y re uso de empaques y envolturas. Acciones cotidianas como primar la documentación digital sobre la impresa, re usar el papel para impresiones, descartar la utilización de empaques desechables en las celebraciones (platos, vasos, etc) u otros gestos, marcan la diferencia y dan ejemplo a la ciudadanía.

IV.3.3. GESTIÓN DE RIESGOS Y LOCALIZACIÓN DE REFUGIOS TEMPORALES

Evaluación del riesgo

Actualizar la evaluación del riesgo acorde a los cambios y permanencias en el tejido urbano y social del distrito. Establecer los criterios base para la gestión del riesgo:

- Identificar los peligros y su origen.
    - Peligros de origen natural: sismos y tsunamis, fenómenos de geodinámica externa (deslizamientos y caídas de rocas), lluvias e inundaciones por fenómenos excepcionales (El Niño y variaciones en la precipitación en contexto de cambio climático).
    - Peligros de origen antrópico: inundaciones por afectaciones a la red de agua y alcantarillado, incendios y explosiones.
- Identificar la vulnerabilidad y analizarla atendiendo a su naturaleza:
    - *Vulnerabilidad física*: incremento de la vulnerabilidad por el aumento de construcciones. Al intensificarse el crecimiento en altura con la proliferación de edificios tanto residenciales como hoteles y oficinas, aumentan las afectaciones. En el caso de la Costa Verde, las proyecciones de equipamientos como parte de la expansión del área recreativa por esta zona, incrementaría la vulnerabilidad de este espacio.
    - *Vulnerabilidad económica*: incremento de la afectación a la inversión económica de las nuevas infraestructuras y de las actividades económicas que se vienen realizando.
    - *Vulnerabilidad social*: se incrementa la población vulnerable, no sólo la local sino también la flotante. Por lo mismo, la densidad poblacional no es suficiente para analizar esta vulnerabilidad. Además, Miraflores recibe un buen número de turistas que es probable que tengan una falta de preparación ante tsunamis por no ser de la zona, lo cual complejiza la evacuación.
- Determinar la probabilidad de recurrencia del peligro tomando en consideración el número de ocurrencias en un año, la predisposición natural (por ejemplo, estar en zona sísmica, en zona de laderas con material suelto) y la naturaleza de la vulnerabilidad.
- Analizar del impacto acorde a la clasificación de afectaciones:
    - Impactos para la vida y la salud
    - Impactos para el ambiente
    - Impactos para la propiedad
    - Impactos en función de la capacidad de desarrollo de la afectación: efectos contenidos o sin daño, efectos con alguna propagación o pocos daños, efectos propagados o de daños considerables y efectos inmediatos o de daños desconocidos.
- Clasificación del riesgo acorde al tipo de peligros, su capacidad de recurrencia, las condiciones de vulnerabilidad y el tipo de impacto que pueda ocasionar.

Medidas de prevención

Las medidas de prevención estarán acorde a los resultados de la evaluación del riesgo para establecer prioridades. No obstante, se debe partir de varias acciones generales:

Para sismos y tsunami:

- Establecer protocolos de alarma, prevención y evacuación especialmente para zonas de gran afluencia tanto por población local como por turistas. Estas zonas son la Costa Verde, el área central de Miraflores y las vías principales del distrito (metropolitanas y colectoras) donde se concentra el comercio metropolitano y actividades terciarias y cuaternarias, con gran mezcla de usos urbanos.
- Preparar las vías de evacuación de la Costa Verde:
    - Sistema de aterrazamientos y andenerías en las vertientes de todos los accesos, tanto los vehiculares y peatonales como sólo los peatonales.
    - Señalizar las vías de evacuación, incluyendo paneles informativos sobre aspectos base de los protocolos de evacuación.
- Ajustar la zonificación de los espacios de la plataforma superior del acantilado acorde a estudios técnicos específicos de la calidad del suelo, el movimiento de tierras y las condiciones estructurales del acantilado.
- Ajustar cualquier intervención en la plataforma inferior del acantilado que suponga desarrollo de infraestructuras, a un estudio de impacto de la dinámica del espacio marino costero en la perdurabilidad de estas infraestructuras y la posible afectación a la seguridad de los usuarios, la variación de las condiciones de vulnerabilidad y el impacto paisajístico de las mismas (visual, ambiental y de identidad de este espacio).
- Diseñar e implementar protocolos de seguridad del personal funcionarial y su articulación con los cuerpos especiales de la policía, los hospitales, los bomberos y, para el caso de ocurrencia de tsunamis, con la Marina de Guerra del Perú.
- Coordinar con hoteles y hospedajes los protocolos de alarma, prevención y evacuación para turistas.

Para fenómenos de geodinámica externa:

- Por la naturaleza física de la Costa Verde, la exposición a fenómenos de geodinámica externa es alta. Por lo mismo, se establecen una serie de medidas a partir del manejo como espacio de intersección del ecosistema urbano y el marino-costero especificadas como parte de la Red Verde de Miraflores:
    - Forestación de las bases del acantilado para generar un colchón arbóreo que mitigue el deslizamiento y la caída de piedras a la plataforma inferior del acantilado.
    - Proteger la parte alta y media del acantilado con rastreras que se fijen al suelo y amortigüen la velocidad del deslizamiento o frenen la caída libre de las piedras.
    - El aterrazamiento y las andenerías en los accesos de los acantilados entre la plataforma superior e inferior (acorde a lo especificado para sismos).

Para los peligros antrópicos:

- Elaborar protocolos de alarma, prevención y evacuación ante peligros antrópicos y coordinarlos con las instituciones y espacios privados donde pueden desatarse alguno de estos peligros como los incendios y explosiones.
- Supervisar periódicamente la implementación de los protocolos de las instituciones privadas.

Capacidad de respuesta

Ante sismos y tsunamis:

- Definir vías de emergencia sísmica para la accesibilidad a puntos de refugios temporales, puntos de reunión y almacenes soterrados o a zonas hospitalarias para el traslado de heridos, entre otros.
- Incrementar los puntos de reunión y la organización de almacenes soterrados acorde a la densificación y complejidad de usos urbanos del distrito, que induce a mayor población flotante en esas zonas. En ese sentido, a los 14 puntos de reunión, con sus respectivos almacenes soterrados, se deben incrementar en los sectores 3 A-5 B-8 B-9 A-9B-10 A.

  Para ello se precisa realizar un estudio técnico y arquitectónico de adecuación de espacios. Estas zonas tienen escaso número de parques y estos son los lugares escogidos prioritariamente para la localización de estos puntos de reunión y de almacenes soterrados. Por ello, se deben explorar los ejes conectores de la red verde donde existen o se implementarán alamedas centrales como la actual alameda de la av. José Pardo, la proyectada alameda de la av. Benavides (acorde a propuesta de Red de Áreas Verdes y propuesta de movilidad urbana) o adecuar espacios entre la acera y los retiros en av. 28 de Julio en su intersección con la av. La Paz, como espacios que podrían cubrir los vacíos en los sectores mencionados en el punto anterior.

  También se puede explorar la coordinación con instituciones privadas en los ámbitos de estos sectores para coordinar conjuntamente la identificación de puntos de reunión y almacenes soterrados en estas instituciones, si disponen de ámbitos libres apropiados.
- Señalizar adecuadamente los puntos de reunión y superación de barreras físicas para el acceso a estos, es decir, los parques deben estar adecuadamente señalizados como puntos de reunión y debe haber vías de acceso con bordes libres de barreras arquitectónicas como vallas o rejas que dificulten la llegada. Del mismo modo, en las vías a incorporar como puntos de reunión, los cruces y alamedas centrales son los espacios más adecuados; deben tener la señalética correspondiente y facilitar accesos libres sin barreras de vallas u otros obstáculos propios del equipamiento urbano.
- Reservar zonas para la localización de refugios temporales. Criterios:
  - Localizarlos en hitos geográficos del distrito o referentes que todo el mundo conoce y permite un rápido traslado para toda la población: por ejemplo, parque Kennedy, parque Reducto y Huaca Pucllana.
  - Localizarlos de manera equilibrada en el distrito y vincularlos con los puntos de reunión existentes y los almacenes soterrados. Ello supone que alguno de estos puntos de reunión deba convertirse a su vez en lugar de refugio temporal y garantizar la accesibilidad desde los diferentes puntos del distrito a éstos.

- Las zonas deben tener una adecuada amplitud, por ello estarán en parques y plazas públicas, pero también debe coordinarse con instituciones privadas que den servicio público (colegios, universidades, academias, principalmente) para que se combinen los refugios en espacios públicos y privados, en ambos casos con garantía de acceso a todos los ciudadanos.

Ante peligros antrópicos:

- Capacidad de respuesta ante posibles incendios: adecuar el sistema de plantas de tratamiento para el riego, también para un potencial uso del agua tratada para apagar los incendios.

Monitoreo y control

Desarrollar un sistema de monitoreo territorial para la prevención del riesgo, vinculado con el sistema de monitoreo territorial de la Red Verde de Miraflores (RVM) donde se trabaje de manera integral varios aspectos:

- Analizar información actualizada sobre la evolución urbana, social y ambiental del distrito, por ejemplo:
  - Cambios de los usos del suelo y la intensificación de algunos.
  - Densificación acorde a nuevas construcciones.
  - Evolución de la intensificación del tránsito y puntos críticos.
  - Evolución demográfica y de la población flotante, con zonas de concentración.
  - Evolución de las condiciones de geodinámica externa del acantilado, con monitoreo permanente.
- Realizar simulaciones periódicas, acorde a la evolución urbana, social y ambiental del distrito, que permitan actualizar permanentemente la valoración del riesgo.
- Adecuar y actualizar permanentemente las medidas preventivas y la capacidad de respuesta, acorde a los cambios que pudieran darse en la valoración del riesgo.

IV.4 DESARROLLO HUMANO Y GESTION LOCAL

IV. 4. 1 PROPUESTAS DE IDENTIDAD CULTURAL Y DESARROLLO TURÍSTICO

DELIMITACIÓN Y DESARROLLO DE RUTAS CULTURALES TURÍSTICAS

Problema identificado

El distrito no cuenta con un mapa turístico donde se identifique las diferentes rutas o recorridos que al turista le pueda interesar, el turista que visita Miraflores deambula por las calles y visita los atractivos que se cruzan en su camino, pero sin seguir un itinerario.

Objetivos

- Ordenamiento de las potenciales rutas culturales – turísticas
- Facilitar el recorrido turístico de los visitantes nacionales y extranjeros
- Mejorar la experiencia del visitante mediante una adecuada orientación turística
- Inversión y revalorización de las rutas intervenidas
- Mejora la calidad de servicios prestados por el empresariado local
- Incrementar el flujo turístico

Solución

Elaboración de una propuesta de recorridos orientados al turista y público en general según segmentos (interés de visitas):

- Ruta 01: Av. Arequipa, Arte y Cultura
- Ruta 02: De la Huaca al Mar
- Ruta 03: Miraflores Ecológico
- Ruta 04: Miraflores Ciudad Heroica y de Tradición
- Ruta 05: Por la Ruta de las Casonas
- Ruta 06: Litera tours Premio Nobel

Se podría implementar mapas interpretativos donde se tracen las rutas y articular los principales atractivos turísticos en el distrito (Tótems informativos), entre otras actividades conexas (publicidad, folletería promocional, capacitación a guías turísticos, etc.)

Imagen 01 – Fuente: Equipo consultor PUD

PLAN DE SEÑALIZACIÓN E INFORMACIÓN TURÍSTICA

Problema identificado

Según el manual de señalización turística del MINCETUR[1], los países desarrollados son los que mejor presentan una buena implementación, esto conlleva a que se ha identificado en el distrito la inexistencia de señalización turística, lo que ocasiona que el turista deambule por las calles y tenga que estar preguntando a los policías, comerciantes ambulantes y/o transeúntes.

Desinformación en los atractivos turísticos, los turistas quieren saber acerca del origen, significado e historia del atractivo (casona, estatua, monumento, etc.) y no la encuentra a menos que pregunte o un guía se lo explique.

Por otro lado, los niños y vecinos en general del distrito tampoco están informados sobre los atractivos turísticos y acerca del origen significado e historia del atractivo (casona, estatua, monumento, etc.). Cuando se realizaron los recorridos con los niños por las calles del distrito a pie y en el Mirabús, acompañados por sus padres o cuidadores, estos mostraban mucho desconocimiento de la historia y significado de muchos espacios.

Objetivos

Fortalecer la oferta turística con una adecuada señalización e información de calidad.

- Ofrecer a los turistas y ciudadanos del distrito una visión conjunta del distrito y facilitarle la identificación de los principales atractivos y productos turísticos de Miraflores.
- Brindar información a los turistas y ciudadanos del distrito sobre la historia y significado de los diversos atractivos de Miraflores.

Fortalecer la identidad de la ciudadanía y puesta en valor de los diversos atractivos del distrito.

Solución

El proyecto consiste en equipar el medio urbano con señales exclusivas que pudieran cubrir las necesidades de información de los turistas y ciudadanos en general. Con el proyecto se propone implementar letreros (esquinas y/o cruces de avenidas y calles principales) indicando el lugar próximo donde se muestre la distancia y/o tiempo en minutos para llegar. Asimismo, se propone implementar placas, paneles y/o tótems donde se muestre la información que el turista busca sobre el atractivo turístico que está visitando.

[1] Manual de Señalización Turística del Perú. Grupo de Trabajo Técnico Intersectorial. MINCETUR-MTC-DGTT-CNSV.

Imagen 02 – Fuente: Equipo consultor PUD

CREACIÓN DE PRODUCTOS TURÍSTICOS

Problema identificado

Tanto el Parque María Reiche como el Parque del Amor son atractivos turísticos más no productos turísticos.

En ambos casos, los parques no ofrecen al visitante una infraestructura adecuada, el mobiliario urbano es insuficiente (tachos de basura y bancas), no hay servicios complementarios tales como: kioskos, servicios higiénicos y estacionamientos. Así como también, no se encuentra una adecuada señalización o tótems de información del producto turístico.

Objetivo

- Revalorización de la zona intervenida
- Incrementar el flujo turístico
- Generar oportunidades laborales
- Fortalecer la oferta turística local

Solución

Se busca el desarrollo y lanzamiento de productos turísticos. Un producto turístico está conformado por:

- Atractivos turísticos
- Infraestructura y mobiliario (estacionamientos, servicios higiénicos, bancas, miradores, tótems informativos, etc.)
- Servicios turísticos (restaurantes, alojamientos, tiendas de artesanía, etc.)

Se propone crear dos productos turísticos:

- Producto turístico “Parque María Reiche”, debe construirse un mirador, servicios higiénicos, estacionamiento, kiosko de alimentos y bebidas, tienda de souvenirs. Así como, brindarse la información correspondiente a las líneas de Nazca, su significado y su historia (Folletos, placas o tótems informativos).

- Producto turístico “Parque del Amor”, debe renovarse la infraestructura, implementar mobiliario como bancas, servicios higiénicos, kiosko de alimentos y bebida, tienda de souvenirs, brindarse la información correspondiente al monumento, historia y significado del parque (Folletos, placas o tótems informativos).

Imagen 03 – Fuente: Equipo consultor PUD

MEJORA DEL CLIMA DE NEGOCIO PARA EL SECTOR TURISMO EN DISTRITO DE MIRAFLORES

Problema identificado

Miraflores ha priorizado otros sectores y descuidado el sector turismo. La debilidad está en la falta de interés y mala gestión/decisión política. Existen barreras burocráticas que frenan las inversiones hoteleras. Los municipios no se sincerizan y culpan a la empresariado, existe cruce y duplicidad de funciones en varios departamentos u oficinas.

El turismo ha crecido a pasos agigantados en el distrito de Miraflores, sin embargo, no existe una articulación entre las diferentes entidades que participan en el otorgamiento de licencias y permisos, ocasionando que los plazos para poder abrir una empresa se dilaten por bastante tiempo.

Objetivos

Mejorar los procedimientos administrativos relacionados a la apertura y funcionamiento de negocios turísticos en el distrito.

- Reducir el tiempo y el costo de los trámites requeridos para abrir y operar negocios turísticos

Solución

El proyecto consiste en brindar capacitación a funcionarios y promover mejoras en procesos, normas, sistemas informáticos, entre otros, de aquellas licencias y permisos necesarios para abrir y operar un negocio de turismo en el distrito de Miraflores (Desde una tienda de artesanía o agencia de turismo hasta un hotel cinco estrellas).

El proyecto consiste en:

- Reingeniería de los procesos actuales
- Revisión del marco normativo

- Implementación de un nuevo sistema informático para la emisión de licencias y permisos necesarios para abrir y operar un negocio de turismo
- Capacitación de funcionarios
- El monitoreo continuo de los resultados alcanzados

TURISMO EN LA COSTA VERDE.

Contexto

El Perú es un país en el que el deporte de la Tabla o Surf se ha consolidado como un deporte masivo y popular. "Correr olas" fue en los años 60 un deporte de una élite limeña y, específicamente, miraflorina. Pero, cincuenta años después, la tabla es un deporte popular que se practica en todas los balnearios de la de peruana y de Lima en donde hay olas de buena calidad. Son decenas de miles de niños, jóvenes y adultos de distintos sectores sociales que practican tabla en forma individual u organizada.

Según información proporcionada por la Federación Nacional de Tabla del Perú, el número de turistas que llegan del extranjero a correr olas es de 50 mil personas y la mayoría llega a Miraflores por varias razones:

- Las playas son cercanas y hay buenas olas y la mayoría son de Miraflores.
- Es uno de los lugares más avanzados para correr olas del mundo y de América Latina.
- El Club Wikiki fue uno de los primeros impulsores en el mundo del deporte de la Tabla. El Wikiki se ha convertido en un lugar mítico y de peregrinaje en el mundo. Los aficionados quieren conocerlo y correr las olas de los campeones mundiales limeños.
- Existen iniciativas públicas de la Municipalidad de Lima e iniciativas privadas en la Costa Verde de Miraflores que tienen un impacto positivo en el turismo.

Soluciones

Las iniciativas públicas y privadas en Miraflores son las siguientes:

Públicas:

- Módulos para los tablistas y público en general para los usuarios de la Playa Wikiki.
- Ciclovías y vía peatonal en la Quebrada de Armendáriz.
- Mirador en el acantilado de la Quebrada de Armendáriz que culmina el tramo de la Ciclovías y camino peatonal.
- Puente Peatonal y para ciclovías sobre la Costa Verde que continúa la ciclovías de la Quebrada de Armendáriz.

Privadas:

- Ampliación de Larco Mar – Hotel.
- Mejoramiento del Parque del Tablista con vestidores, lockers para los tablistas, baños, duchas, etc. Servicios soterrados.
- Otros.

IV.4. 2 PROPUESTAS DE MEJORAMIENTO DE ACCESIBILIDAD INTEGRAL E INCLUSIÓN SOCIAL

ADECUAR LA INFRAESTRUCTURA URBANA PARA LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Problema identificado

El desarrollo urbanístico no contempla las necesidades de una persona con discapacidad física, visual, auditiva o intelectual.

Objetivo

- Adecuación urbanística para lograr la accesibilidad en espacios públicos y privados de uso público.
- Eliminar progresivamente barreras que impiden la libre circulación de personas con discapacidad.

Solución

- Implementar señales en las esquinas de cada vereda (placas con sistema braille)
- Implementación de semáforos que emite señales auditivas para personas con discapacidad visual
- Implementación de rampas en los cruceros peatonales para personas con discapacidad física y que usan silla de ruedas.
- Implementación de teléfonos públicos accesibles
- Promover la implementación de cajeros automáticos accesibles

Imagen 04 – Fuente: Equipo consultor PUD

REFORZAR LOS PROGRAMAS DE INCLUSIÓNPARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Problema identificado

Personas con algún tipo de discapacidad se sienten marginadas o excluidas por la sociedad debido a la condición que presentan.

Objetivo

- Formar una cultura inclusiva
- Desarrollar buenas prácticas municipales

Solución

- Promover la formación de una cultura de respeto de los derechos de las personas con discapacidad – "Campaña ponte en mi lugar"
- Fomentar la inclusión laboral de personas con discapacidad
- Promover los servicios recreativos y culturales inclusivos

Imagen 05 – Fuente: Equipo consultor PUD

IV.4.3 PROPUESTAS DE INFRAESTRUCTURA MUNICIPAL PARA LA ATENCIÓN DEL VECINO

PROPUESTA: IMPLEMENTAR UNA CASA DEL ADULTO MAYOR EN LA AVENIDA AREQUIPA

Problema

Al 2015, alrededor del 25% de la población miraflorina es adulta mayor lo que significa un total aproximado de 20,483 vecinos miraflorinos de la tercera edad.

En la actualidad los adultos mayores socios activos de las casas del adulto mayor suman aproximadamente 3,215; por consiguiente hay una diferencia de 17,268 vecinos miraflorinos de la tercera edad que aún no acceden o no se pueden asociar a las casas del adulto mayor. (Existe una demanda insatisfecha)

Muchas veces los adultos mayores se encuentran marginados por su propia familia, y fácilmente se deprimen por la soledad.

Objetivo

Las Casas del Adulto mayor integran a los adultos mayores como grupo y luego se busca demostrar que el adulto mayor tiene sueños y esperanzas y puede desarrollar actividades.

Solución

Construcción de una nueva casa del adulto mayor ubicado en la zona 6 o 7 del distrito de Miraflores. Esta casa del adulto mayor debe tener las instalaciones apropiadas para el dictado de los diversos talleres, similar a las casas del adulto mayor existentes en la actualidad.

- Sala de audiovisuales
- Sala de informática
- Sala de juego y de reuniones
- Cafetería
- Gimnasio
- Auditorio
- Aulas para los talleres

Imagen 06 – Fuente: Equipo consultor PUD

PROPUESTA: IMPLEMENTACIÓN DE ESPACIOS DE ENCUENTRO Y DESARROLLO DEL TALENTO PARA ADOLESCENTES Y JÓVENES

Problema

En la actualidad los jóvenes y adolescentes no cuentan con espacios adecuados de encuentro y de promoción del talento juvenil, como baile, teatro, música, oratoria, emprendimiento, etc. Los espacios con los que cuenta el Centro Comunal Santa Cruz, donde actualmente se imparten estos talleres, no son los adecuados y la

mayoría de aulas son usadas por otros grupos etarios como niños, adultos y los estudiantes de Sinfonía por el Perú.

Objetivo

- Facilita a las adolescentes y jóvenes oportunidades de uso de espacios para su tiempo libre y promoción de sus talentos.
- Mejora la calidad de vida de los vecinos, fomentando la cultura, el arte y el emprendimiento.
- Mayor presencia del gobierno local en un área del distrito que no cuenta con los espacios adecuados.

Solución

Desarrollar un espacio donde los adolescentes y jóvenes puedan integrarse, desarrollar y aprender diferentes actividades.

Propuestas:

a) Construcción de una Casa de la Juventud
b) Reestructurar las aulas del actual Centro Comunal Santa Cruz, lo que implica:

Reestructurar el Salón Multiusos y Salón de los espejos, con un diseño impactante, de bajo costo y de fácil montaje, donde se pueda realizar los diversos talleres.

Imagen 07 – Fuente: Equipo consultor PUD

PROPUESTA: RENOVAR LOS ESPACIOS DE JUEGO PARA LOS NIÑOS EN LOS PARQUES

Problema[2]

Los niños piden menos juegos estructurados y más espacios abiertos para explorar, correr, saltar, rodar, trepar. Entre los problemas que ellos mismos han podido identificar se tienen:

- Juegos peligrosos, falta de mantenimiento de los juegos (la mayoría se encuentran oxidados, rotos y flojos)
- Los juegos para los niños son repetitivos, no son juegos de aprendizaje, no ayudan a desarrollar las habilidades del niño.
- No existen juegos para los niños más pequeños (1-3 años) y niños grandes (7-11 años).

[2] Los problemas respecto a las áreas de juego de los niños, fueron manifestados por el mismo niños usuarios de dichos espacios, ellos expresaron sus opiniones diversas; así como, sus sugerencias y posibles soluciones frente a los problemas que ellos detectaron. El taller realizado por el Consejo de los Niños del Municipio, respecto al estado de los parques y áreas de juego se dio entre los días 12-19 de Febrero del presente año.

- Falta de limpieza (no se encuentran tachos de basura y tachos para las heces de los perros) en los espacios de juegos para niños que están ubicados dentro de los parques.
- Falta de seguridad en los espacios de juegos para niños (ausencia de personal de serenazgo e inexistencia de cámaras de video vigilancia)

Objetivos

- Fomentar las actividades psicomotrices entre los niños de 1 a 7 años mediante el juego, siendo muy importante porque les permite alcanzar un desarrollo integral, logrando una mejor coordinación de sus movimientos y de sus habilidades físicas desde una temprana edad.
- Desarrollar la imaginación del niño a través del juego.
- Brindar un espacio adecuado y en buenas condiciones para los niños de todas las edades.

Solución

a) Presentar un diseño innovador de juego para niños de acuerdo a la edad del niño.

- Se implementará juegos que desarrollan mejor la coordinación de manos y pies también permitirán que los menores se ejerciten y jueguen de forma segura; así como juegos que ayuden a desarrollar la imaginación del niño.

Ejemplos: juegos vinculados a la naturaleza, incorporar laberintos, piletas para mojarse, mini ciudad donde los niños jueguen a prendan sobre seguridad vial.

b) Incorporar video juegos o tecnologías de entretenimiento en los espacios públicos; lo cual se muestra como un reto con miras a construir espacios que sean más atractivos a generaciones que nacen y crecen de la mano con nuevas tecnologías. En ese sentido los niños valoran mucho el acceso libre a WIFI.
c) Implementación de rejas como elemento de seguridad y de mayor garantía del bienestar de los niños para los padres, implementar un sistema de seguridad con videocámaras y mayor presencia de serenazgo.
d) Implementación de servicios higiénicos exclusivos para niños, bebederos de agua, tachos para las diversas clases de basura y tachos para excretas de los perros.

Imagen 08– Fuente: Equipo consultor PUD

PROPUESTA: LUDOTECA COMUNITARIA MUNICIPAL

Problema

No existe un ambiente propicio para el aprendizaje y para el desarrollo de diversas actividades, que permita divertir y estimular a los niños (as) y adolescentes, generando en ellos nuevos aprendizajes.

Objetivo

Ofertar un nuevo servicio municipal que permita atender a la comuna miraflorina propiciando ambiente de aprendizaje al crear un espacio para el desarrollo de diversas actividades que permita divertir y estimular al niño, la niña y el adolescente generando en ellos nuevos aprendizajes, actitudes y valores para vivir teniendo al juego como la principal herramienta.

Solución

Disponer de un espacio municipal acondicionado y equipado para brindar el servicio de ludoteca a niños y niñas de 4 a 14 años, quienes realizarán actividades lúdicas para su desarrollo integral y para lo cual se contará con personal calificado. Las actividades que se realizarán son las siguientes: juegos populares, teatro, títeres, juegos de relajación, cuentos, canciones, disfraces, actividades didácticas, clases de baile y arte. Asimismo, se celebrarán días especiales del calendario comunal.

Imagen 09– Fuente: Equipo consultor PUD

PROPUESTA: REMODELACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL "PARQUE DE LOS NIÑOS"

Problema

El actual parque (ubicado en la cdra. 10 del Malecón Cisneros) presenta múltiples inconvenientes en los temas relacionados a los espacios recreativos, seguridad y limpieza, tales como:

- El actual barco se encuentra con muchos elementos inseguros y viejos que puede provocar accidentes en los niños.
- Restaurar el actual "Faro" que se encuentra clausurado
- Insuficientes tachos de basura para reciclaje y tachos para las excretas de los perros
- Los servicios higiénicos se encuentran en mal estado
- No existen juegos seguros para los bebes y niños pequeños
- Falta de estacionamiento para las bicicletas
- No hay presencia de serenazgo

Objetivo

- Fomentar las actividades psicomotrices y desarrollar la imaginación del niño a través del juego.
- Brindar un espacio adecuado y en buenas condiciones para los niños de todas las edades.

Solución

Con el proyecto se busca restaurar, remodelar y ampliar los espacios de juegos existentes dentro del Parque de los Niños; así como también se busca incorporar nuevas áreas de juego para los bebes y niños pequeños.

Imagen 10– Fuente: Equipo consultor PUD

IV.4.4 SEGURIDAD CIUDADANA Y PROTECCIÓN INTEGRAL DEL VECINO

Nociones preliminares

Se formula una apreciación sobre la seguridad ciudadana, lo que señalan las leyes, se propone un reenfoque de la estrategia y se pide una acción decidida al gobierno nacional con el fin de que el Estado de acuerdo a la Constitución y a las leyes de desarrollo constitucional asuma su responsabilidad en el tema de la seguridad ciudadana, columna vertebral del Estado moderno. Desde el ingreso a la modernidad, el orden público y la seguridad ciudadana es una columna fundamental del Estado moderno. Sin seguridad y orden la sociedad humana retrocede a la sociedad de la naturaleza en la que se impone el poder del más fuerte, el más violento y egoísta.

A. Percepción.

El concepto de percepción en ciencias sociales y en psicología social es muy claro. Es un tema discutible como todo en la ciencia pero es muy preciso en su significado.

La percepción es un punto de vista que elabora una persona sobre la base de su experiencia directa e indirecta, lectura de información en diarios, revistas, redes sociales, etc.; interacciones sociales y diálogo con el entorno familiar y social. Todo ello, implica no una “sensación” sino una percepción, es decir, una elaboración, un punto de vista, una mirada.

Es un error considerar la percepción como una “impresión” como una “sensación” como si se tratara, simplemente, de una experiencia inmediata, sensible o de los sentidos, y no una elaboración intelectual. La percepción implica una elaboración por parte del que percibe. Por ende, no se trata, como afirmaron en algún momento algunas autoridades de “una simple percepción”. Se trata de un grado de sistematización en el conocimiento de la realidad. Por ende, no es un conocimiento no valorable o sin importancia. La idea común de percepción convierte en equivalente la percepción con la sensación como si esta última tuviera el mismo valor en calidad.

Todo esto implica que cuando los ciudadanos, las personas y los vecinos perciben que hay problema de inseguridad cada vez mayor es que éste es real, verdadero y tiene un sentido y un impacto en su vida real.

Tiene un impacto que no se puede dejar de considerar en la elaboración de políticas públicas para enfrentar la inseguridad.

B. La Constitución y las leyes.

La Constitución y las leyes del país son muy claras respecto a las competencias y funciones del Estado en el tema de seguridad ciudadana.

La **Constitución Política del Perú** en el Art. 166º dice claramente: "*La Policía Nacional tiene por finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el orden interno. Presta atención y ayuda a la comunidad.* ***Garantiza el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y del privado***. ***Previene, investiga y combate la delincuencia***. *Vigila y controla las fronteras".*

La Constitución es muy clara: la seguridad ciudadana es un tema de la Policía Nacional.

La Ley Orgánica de Municipalidades –Ley Nº 27972– expresa en el artículo 85º que las Municipalidades, en seguridad ciudadana, son responsables de promover el establecimiento de Sistemas de Seguridad Ciudadana en su jurisdicción, con la participación de la Policía Nacional y la sociedad civil. De otro lado, la Ley Orgánica de la Policía Nacional -Ley No 27238 – en el Artículo 7° numeral 2, señala que la ***Policía Nacional del Perú es la institución del Estado creada para garantizar el orden interno, el libre ejercicio de los derechos fundamentales de las personas y el normal desarrollo de las actividades de la ciudadanía***. La misma ley en el Artículo 3, dice claramente: "Garantizar la seguridad ciudadana. Capacita en esta materia a las entidades vecinales organizadas"

La Ley Orgánica de Municipalidades en el Artículo 85º establece las funciones de las municipalices provinciales en los asuntos de seguridad ciudadana: ***1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales: "1.1. Establecer un sistema de seguridad ciudadana, con participación de la sociedad civil y de la Policía Nacional, y normar el establecimiento de los servicios de serenazgo, vigilancia ciudadana, rondas urbanas, campesinas o similares, de nivel distrital o del de centros poblados en la jurisdicción provincial, de acuerdo a ley"***.

La LOM precisa que las municipalidades provinciales y distritales son responsables de:

- *Impulsar el funcionamiento de los Comités de Seguridad Ciudadana en la activa participación de las diferentes instituciones respetando las competencias funcionales de cada sector.*
- *Promover la participación vecinal en materia de Seguridad Ciudadana.*
- *Desarrollar actividades de prevención y educación ciudadana que apoye a la seguridad en la localidad respectiva.*
- *Promover la suscripción de convenios con organismos nacionales e internacionales en materia de seguridad ciudadana.*
- *Coordinar con las comisarías para realizar un trabajo conjunto que permita el patrullaje a pie y motorizado por zonas y puntos de mayor incidencia delincuencial de acuerdo a un Plan de Operaciones formulado por el Comisario.*
- *Apoyar y coordinar con la comisaría de su jurisdicción para mejorar el sistema de comunicaciones de la Policía local con los vecinos y municipalidad*

- *Elaborar programas dirigidos a drogadictos, alcohólicos, pandilleros con la finalidad de reintegrarlos a la sociedad.*

Hemos abundado en las leyes con el fin de dejar en claro lo siguiente:

1. La responsabilidad de la seguridad ciudadana es según la Constitución y la Ley Orgánica de la Policía Nacional, responsabilidad de la Policía Nacional.
2. Las Municipalidades tienen funciones de apoyo y coordinación con la PNP.
3. Las Municipalidades no son directamente responsables de la seguridad ciudadana.

Esto implica desde este punto de vista que cualquier política que exceda las leyes señaladas es inconstitucional e ilegal. Sin embargo, la LOM sí otorga responsabilidades y funciones a las Municipalidades en materia de seguridad ciudadana pero no como entidad responsable.

C. Exigencias al Gobierno Nacional.

Los Gobiernos Locales y, por ende, los alcaldes tienen la responsabilidad o el deber de exigir al Gobierno Nacional que cumpla con la Constitución y las leyes de desarrollo constitucional que señalan de manera concluyente que la responsabilidad de la seguridad ciudadana es de la PNP; es decir, del Gobierno Nacional, el Ministerio del Interior y la Policía Nacional.

Debe quedar claramente establecido que los alcaldes pueden desarrollar tareas de apoyo a la seguridad con la organización del Serenazgo, las Juntas Vecinales, la instalación de Cámaras de Video Vigilancia y su monitoreo, la capacitación de los ciudadanos, la implementación de Brigadas Caninas y el uso de distintos tipos de vehículos para apoyar patrullaje entre otras actividades de apoyo a la seguridad. Pero todas estas funciones y tareas no reemplazan a la PNP.

La desprofesionalización y la desinstitucionalización de la PNP tienen como una de sus consecuencias el incumplimiento de las disposiciones de la Constitución y las leyes de desarrollo constitucional y las leyes ordinaras que ordenan las actividades de la PNP y de las Municipalidades. No aplicar las leyes ha tenido como consecuencia, la falta de presupuesto para el pago de la policía y su labor profesional en condiciones cada más menos favorables; no implementar las comisarías tanto en número como en equipamiento; no adquirir armas vehículos y no contar con recursos para equipar las comisarías, entre otras tantas omisiones. En contra de las disposiciones, las necesidades y las modernas teorías del Estado, se ha debilitado a la PNP con lo que la delincuencia ha crecido, diversificado y fortalecido.

Si se propendiera a otorgar las tareas de policía local a los serenazgos, tendría que aprobarse la modificación de la Constitución y las leyes, tanto la del Ministerio del Interior, la PNP y la ley Orgánica de Municipalidades.

No recomendamos esta reforma porque las experiencias en América Latina que otorgan a los poderes locales competencias y funciones para hacerse cargo de la seguridad ciudadana son fallidas. El caso más grave es el de México en el que las bandas de delincuentes organizados han logrado penetrar a las policías locales. De otro lado, esta reforma implicaría que las policías locales tendrían que contar con un marco jurídico y organismos de control con el fin de que cumplan sus funciones. Todo ello debilitaría aún más a la PNP.

D. La delincuencia.

La delincuencia en América Latina, como consecuencia de ausencia de políticas públicas y programas destinados a fortalecer la Policía nacional y la seguridad ciudadana, se ha diversificado, fortalecido y se ha vuelto más agresiva. En el Perú no existía el sicariato hace una década de manera generalizada como existe hoy. Tampoco existían organizaciones del crimen organizado con armas, vehículos y dinero y con un alto grado de especialización.

De otro lado, el deterioro y debilitamiento de la familia y de las relaciones sociales ha tenido como consecuencia nuevas formas de violencia en el hogar, en los barrios y en las escuelas.

En la exposición presentada por los NIÑOS DE MIRAFLORES en el Salón Principal de la Municipalidad encontramos los siguientes aspectos que resaltamos:

a) La gran preocupación de los niños por su seguridad personal.

b) La seguridad personal está vinculada a los siguientes temas: 1) Señalización. 2) Vías. 3) Mejoramiento de las veredas. 4) Mejoramiento de las calzadas a fin de no tener problemas al cruzarlas. 5) Cultura de respeto por los automovilistas a las señales de tránsito.

c) Espacios para la diversión en grupos de niños.

d) Espacios para el entretenimiento familiar.

e) Diseño de espacios propios para los niños.

Todos estos factores impactan positivamente en la seguridad y cultura ciudadana porque se resuelven impactos negativos que afectan la vida y la salud de los niños.

A la lucha contra la delincuencia se suman problemas estructurales en la sociedad, la familia y el conjunto de la sociedad. Por ejemplo, los medios de comunicación promueven programas, canciones, entre otros que promueven costumbres, hábitos, comportamientos y conductas que modifican las relaciones familiares y sociales. Todo ello debe ser considerado para definir cuáles son las prioridades en las políticas, los programas y estrategia en el tema de seguridad ciudadana.

No es recomendable continuar con el mismo patrón de las municipalidades puesto que, por razones estrictamente electorales, presionan a los alcaldes a proponer planes y programas de seguridad ciudadana que van más allá de sus competencias.

Lo recomendable es que la PNP sea fortalecida, su prepuesto incrementado y que el personal encargado de la seguridad ciudadana aumente, se especialice y cubra cada vez mayor número de barrios.

E. Teoría Moderna del Estado.

La teoría moderna del Estado de Derecho establece tres funciones básicas:

1) Defensa Nacional.
2) Seguridad Ciudadana
3) Justicia

Thomas Hobbes, uno de los teóricos del Estado Moderno fundamenta que si no queremos que la sociedad humana sea la sociedad de la naturaleza en la que domina la ley del más fuerte, es preciso que existan leyes justas y que éstas se cumplen. El cumplimiento de las leyes es posible por la existencia de personas especializadas en el Estado para ofrecer seguridad ciudadana: leyes y seguridad ciudadana son básicas. Si no

se logra ofrecer seguridad a los ciudadanos a través de leyes justas dominará la ley del más fuerte, el más agresivo, egoísta y violento.

El Estado Moderno tiene como pilar fundamental preservar la seguridad de los ciudadanos.

Dos siglos más tarde, en 1789, durante la Revolución Francesa, se aprueba la Declaración Universal de los Derechos del Hombre y del Ciudadano, declaración que ofrece la tesis del orden público. El ciudadano tiene derechos inalienables pero éstos derechos tienen un límite: ***la ley y el orden público***. El ciudadanos tiene derechos y "esos derechos son la libertad, la propiedad, la ***seguridad*** y la resistencia a la opresión" expresa la Declaración Universal.

En la sociedad moderna, entonces, es un derecho ciudadano, para la realización de sus fines, cumplir la ley, respetar el orden público y contar con seguridad.

Comprender los derechos ciudadanos implica entender que el Estado debe garantizar la libertad, la propiedad, la seguridad y la resistencia a la opresión.

Entendida la seguridad como un derecho ciudadano, el Estado tiene que organizarse para que se respete este derecho que garantiza la vida de las personas, la propiedad y sus bienes. Si no hay seguridad no se cumplen los otros derechos. De allí la enorme importancia de la seguridad ciudadana en el Estado moderno.

F. Políticas preventivas

Si la seguridad está consagrada en la Constitución y las leyes y los ciudadanos tienen ese derecho fundamental y siendo la seguridad una tarea encomendada a la Policía Nacional, ¿cuáles son las tareas fundamentales de los Gobiernos Locales en la seguridad ciudadana?

Nuestro punto de vista es que la tarea fundamental del Gobierno Local en la seguridad es la política preventiva. Es evitar que existen las faltas, los hurtos, los robos, los asaltos y todo aquello que pone en peligro el derecho a la vida, la libertad y la propiedad.

¿Cuáles deben ser esas políticas preventivas?

Las políticas preventivas abarcan dos grandes aspectos.

1) Las políticas sociales, urbanísticas, culturales, educativas y familiares de la prevención de las faltas y los delitos.

2) La prevención de los delitos y la defensa de la vida, la libertad y la propiedad de las personas.

Estas políticas preventivas son las que están en el ámbito más cercano de los Gobiernos Locales. Se trata de políticas preventivas que implican formación en valores, creación de un ambiente familiar y social alejado de la opresión, el abuso, la violencia en todas sus formas y el estímulo y la generación de las condiciones para una vida saludable que permita el ejercicio de la libertad y el desarrollo de las capacidades de las personas.

La teoría de las ventanas rotas.

La teoría de las ventanas rotas es el desarrollo de un conjunto de tesis de los criminólogos norteamericanos George L. Kelling y Catherine Coles -1996- que sostiene que elabora una estrategia a partir de una visión del crimen para eliminarlo. La tesis que da fundamento a la teoría es que si no se reparan los pequeños deterioros sociales, escalan. Se hizo un experimento con dos automóviles a los que se les abandonó en dos barrios diferentes, uno pobre y otro en un sector alto. Se les rompieron las ventanas. Las consecuencias fueron, en

uno y otro caso, que la rotura de las ventanas produjo nuevos deterioros y la decadencia no sólo de los automóviles sino del entorno social.

La fundamentación de la teoría plantea que hay que impedir el más pequeño deterioro porque éste atraerá o provocará nuevos deterioros profundizando una crisis que alentará la presencia de delincuentes o de personas que viven en el límite de las leyes.

La teoría plantea dos proposiciones:

- Que al impedir que el deterioro escale se estará frenando las faltas y los crímenes menores. Esto tendrá una consecuencia: el comportamiento "antisocial disminuirá".
- Al impedirse las faltas los crímenes o violaciones menores se frenarán.

Esta teoría fue aplicada con singular éxito en ciudades conflictivas en su momento como Nueva York que se había transformado en una ciudad sumamente insegura. Hoy, esta gran ciudad ha visto caer la inseguridad a partir de la aplicación de una estrategia por el alcalde de la ciudad fundamentada en esta teoría.

Estrategia social preventiva.

La estrategia preventiva debe realizarse en términos sociales en tres grandes campos:

1. **La familia (Familia Segura)**. Es recomendable que la Municipalidad cuente con una estrategia que busque fortalecer a la familia como el núcleo en el que se desenvuelve lo fundamental de la vida social. Educar y prevenir la violencia familiar, el maltrato infantil, los abusos del hombre contra la mujer y contra los niños. Crear las condiciones para una vida sana de la familia porque las conductas antisociales se forman en núcleos familiares altamente disfuncionales. A todo ello es preciso añadir la importancia de prevenir el alcoholismo y las drogas en las familias. Se debe propender la realización de programas como Escuelas de Padres, en las que los padres van a aprender y también a enseñar.

   El Gobierno Local tiene la mayor responsabilidad en este tipo de tareas pues es en los hogares en los que se forma los valores. La madre en especial tiene una responsabilidad de primer orden.

   El barrio (Barrio Seguro). El barrio es otro espacio de socialización de los niños, los adolescentes y los jóvenes. Un barrio seguro es un espacio que cuenta con infraestructura y equipamiento para el desenvolvimiento de actividades creadoras de parte de los niños, los adolescentes y los jóvenes. Se requiere parques, espacios de calidad para el deporte, la recreación y una vida social saludable en general. Se debe propender la realización de actividades deportivas, artísticas y culturales. Recreación y ocio creativo. Música, artes plásticas, danza y deportes deben ser impulsados por la municipalidad con el fin de contar con adolescentes y jóvenes que tienen una vida de calidad.

   Barrio Seguro implica tener un barrio limpio, iluminado y en el que se frene o evite cualquier tipo de deterioro. Pero, implica, además escuelas de líderes que promuevan la presencia de personas que actúen con el ejemplo entre los jóvenes. Se requiere inversión en equipamiento de la ciudad y la contratación de profesores para la práctica de deportes, impulso de actividades empresariales, etc.

   Igualmente, se deben realizar consultas a los jóvenes para determinar cuáles son sus intereses. La idea clave en el Barrio Seguro reside no sólo en impedir el deterioro. Se trata de impedir que los barrios y las ciudades se conviertan en "selvas de cemento".

2. **Escuela (Escuela Segura)**. El tercer espacio de socialización es la escuela, el lugar en el que los niños, adolescentes y jóvenes pasan el mayor tiempo. Se debe garantizar que en las escuelas existan las mejores condiciones para la vida con valores, evitando la violencia, la discriminación y toda forma de coacción de la libertad y la autonomía de los niños, adolescentes y jóvenes. En la Escuela Segura se debe entender no sólo lo que se refiere al acceso a la escuela que es fundamental por los problemas del tránsito y el transporte; además por la venta de productos alimenticios de mala calidad y la presencia de personas con patologías que se acercan a los niños y niñas.

   En la escuela se debe promover educación sexual y una adecuada relación entre los niños y jóvenes. Asimismo, se debe establecer nuevas políticas educativas que permitan establecer una adecuada relación entre maestros y alumnos. Las políticas, programas y estrategias que de allí se desprenden son enormes.

Estrategia preventiva que enfrente las amenazas a la seguridad, la libertad, la vida y la propiedad

1. **Estrategia disuasiva.**
   La Municipalidad de Miraflores tiene una estrategia preventiva que se materialice en las actividades estructurales de Seguridad:

   - Cámaras de Video – Vigilancia.
   - Patrullaje motorizado.
   - Patrullaje a pie.
   - Sistemas de información

   La amenaza a la seguridad ciudadana es externa. En consecuencia, la estrategia disuasiva es fundamental. El delincuente tiene que saber que existe vigilancia y que su accionar delictivo está siendo observado. Los equipos deben ser visibles para que cumplan una doble función: por un lado el vecino se siente protegido y, de otro, el delincuente sabe que la zona en la que pretende actuar está siendo vigilada.

   La estrategia disuasiva busca visibilizar los equipos humanos y técnicos con el fin de que el delincuente desista de cometer delitos en el distrito.

2. **El vecino en una estrategia de información.**
   El vecino de Miraflores debe ser parte de una estrategia de información. Se debe recordar de manera periódica al vecino que informar es fundamental. Informar sobre personas extrañas, movimientos sospechosos de vehículos, discusiones, gritos, escándalos, etc.

3. **Aplicación de la teoría de las ventanas rotas.**
   Llevar la teoría a la práctica es básico. Implica actuar con decisión, eficiencia y eficacia con el fin de evitar el deterioro de los espacios públicos.

   En tanto Miraflores se fue convirtiendo desde los años 60 del siglo pasado en el segundo centro de la capital hay espacios públicos que se deterioran muy rápido como la Calle de las Pizzas y el último tramo de la Av. Diagonal. Asimismo, el tramo que abarca la Av. Benavides con la Av. José Larco para citar sólo dos ejemplos. La Municipalidad y el Sistema de Seguridad Ciudadana tienen detectados esos espacios. De lo que se trata es evitar toda forma de deterioro social. Toda forma de conducta antisocial que se manifiesta en hábitos no conformes con la tradición de Miraflores. Por ello es que se debe llamar la atención a los que cometen pequeñas faltas y los que comenten faltas deben ser castigados.

4. **Estrategias lúdicas para el cambio de conducta y malos hábitos.**

Ciudades como Cali, Medellín y Bogotá vivieron décadas de violencia y deterioro social. La estrategia punitiva estuvo unida a una estrategia de cambios de conducta y de malos hábitos. Estas estrategias tuvieron y tienen éxito al incorporar formas agradables de cambio de conducta. Formas no agresivas que originan una reacción en contra, de resistencia que generan malestar e ira por lo desproporcionado de la punición como cuando se empapelaba un automóvil por un mal estacionamiento. Esta forma castiga pero genera resentimiento en el usuario.

Miraflores siempre ha estado a la vanguardia en todo orden de cosas. Por ende, es posible hacer uso de métodos y técnicas de comunicación para apoyar el cambio de conducta que integre a los nuevos vecinos de Miraflores y a las más de 250 mil personas que componen la población visitante.

En otros distritos han realizado campañas excluyentes como "estás en tal distrito…" y por ende, cambia tu conducta. La idea no debe ser excluir sino integrar. Integrar invitando de manera agradable, lúdica, alegre y seductora a cambiar determinadas conductas que no van acorde con la vida social moderna.

Se trata de enseñar a usar los semáforos para cruzar por la cebra, respetar a los peatones, no tocar claxon en forma desmedida, no arrojar basura o desperdicios, no orinar en las calles, no pegar papeles en poste ni en las paredes, no vender productos en las calles, no manejar bicicletas a gran velocidad en los espacios públicos ni hacerlo contra el tránsito, entre otras malas costumbres.

La aplicación práctica de la teoría de la ventana rota buscará un cambio de conductas y hábitos que generen mejores condiciones para la vida social.

5. **Estrategia punitiva.**

La acción punitiva debe buscar que el delincuente sea atrapado rápidamente cuando comete un delito en Miraflores, que sienta que no tendrá éxito en su accionar delictivo. Esto requiere un plan de acción muy rápido preparado por un sistema de vigilancia y comunicación que facilite y permita la acción muy rápida de la PNP y del Serenazgo. Se trata de un tema de tiempo. Llegar rápido y contar con personal preparado para actuar.

6. **Serenos capacitados y entrenados.**

Los vecinos demandan serenos educados, capacitados y entrenados para hacer frente a pequeños, medianos y grandes problemas. Los últimos, por ley, son tarea de la PNP. Los pequeños problemas sí deben ser resueltos por los serenos. Esto implica educación, capacitación y entrenamiento. El Sereno debe sentirse seguro y actuar de acuerdo a determinados protocolos como no actuar solo, establecer procedimientos y tener capacidad para resolver situaciones conflictivas. Algunos vecinos y trabajadores de las zonas comerciales se quejan porque no perciben en el Sereno a un agente seguro y competente en la solución de pequeños problemas.

7. **Batidas u operativos disuasorios**

Es necesario realizar operativos disuasorios en los puntos críticos de la ciudad, allí en donde se cometen delitos con el fin de evitar que el delito crezca. En la teoría de la ventana rota, implica, como se hiciera en Nueva York y otras ciudades, actuar decididamente para evitar la presencia de amenazas de los delincuentes a los vecinos. Junto a la estrategia de cambios de conducta, tienen aquí aplicarse acciones que disuadan, impidan y detengan a los delincuentes.

Propuestas específicas que se deberían implementar para mejorar la seguridad ciudadana y la protección integral del vecino.

Bajo la política de gestión: Miraflores segura, limpia y ordenada; se ha priorizado las acciones para seguridad ciudadana; por ello y teniendo en consideración que la seguridad y protección del ciudadano será prioridad permanente se ha proyectado las siguientes tareas, actividades o proyectos:

I. PROPUESTA: PLANIFICAR, DISEÑAR Y EJECUTAR ESTRATEGIAS OPERATIVAS QUE PERMITAN EL CONTROL DE LAS ACCIONES EN SEGURIDAD CIUDADANA Y GARANTICEN LA PROTECCIÓN DEL CIUDADANO ANTE POSIBLES AMENAZAS.

- Elaboración y documentación de planes donde se informe las acciones a ejecutar así como su rendición de cuentas y resultados alcanzados
- Fortalecimiento de la plataforma de Estadísticas Integradas PNP – Serenazgo, a fin de obtener información confiable, veraz y a tiempo
- Implementar acciones estratégicas enfocadas a la obtención, procesamiento y análisis de la información.

II. PROPUESTA: CONTINUAR PROMOVIENDO EL TRABAJO COORDINADO INTERINSTITUCIONAL CON LAS PRINCIPALES ENTIDADES PÚBLICAS-PRIVADAS RESPONSABLES DE LA SEGURIDAD CIUDADANA LOCAL.

- Funcionamiento pleno del Comité Distrital de Seguridad Ciudadana a través de reuniones ordinarias, extraordinarias y descentralizadas.
- Fortalecimiento de las reuniones semanales de coordinación entre el municipio, la Policía Nacional y la Fiscalía distrital.
- Promover reuniones de coordinación con instituciones claves a favor de la seguridad ciudadana.

Imagen 11– Fuente: Municipalidad Distrital de Miraflores

III. PROPUESTA: PROMOVER LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA TOMA DE DECISIONES Y EL DESARROLLO DE ACCIONES ESTRATEGIAS.

- Ejecución permanente de sesiones descentralizadas del Comité Distrital de Seguridad Ciudadana.
- Fomentar la participación del ciudadano en las juntas vecinales de la policía nacional y del municipio; así como en la red de voluntariado de seguridad ciudadana.

Imagen 12– Fuente: Municipalidad Distrital de Miraflores

IV. PROPUESTA: CONTINUAR INNOVANDO EN EL USO DE NUEVOS EQUIPOS Y/O SISTEMAS TECNOLÓGICOS Y DE COMUNICACIONES, ORIENTÁNDOLOS A LA SEGURIDAD PÚBLICA DEL DISTRITO

- Ampliación del sistema de video vigilancia, con el objetivo de cubrir nuevos puntos estratégicos.
- Implementación de serenos electrónicos, que permitan enlazar rápidamente a la Central Alerta Miraflores con el ciudadano común.
- Modernización permanente de equipos y/o sistemas tecnológicos y de comunicaciones.

Imagen 13– Fuente: Municipalidad Distrital de Miraflores

V. PROPUESTA: CONTINUAR LA PROMOCIÓN DE UNA CULTURA CÍVICA CIUDADANA

- Se deben realizar charlas, talleres, capacitaciones, campañas, etc. Que busque concientizar y sensibilizar al ciudadano sobre la importancia de su participación en la seguridad ciudadana.
- Ejecutar acciones educativas orientadas a prever las posibles amenazas en materia de seguridad ciudadanas.
- Fortalecer las acciones de la Red de Voluntariado de Seguridad Ciudadana.

Imagen 14– Fuente: Municipalidad Distrital de Miraflores

VI. PROPUESTA: FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO DE PATRULLAJE DE SERENAZGO EN TODAS SUS MODALIDADES Y PROMOVER EL SERVICIO DE PATRULLAJE INTEGRADO DESARROLLADO EN COORDINACIÓN CON LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ.

- Fortalecimiento de las capacidades y cualidades de nuestro capital humano, a través de capacitaciones u otros incentivos.
- Fortalecimiento de las capacidades logísticas con la adquisición de equipamiento de protección, nuevos vehículos u otras herramientas que faciliten el servicio de patrullaje.
- Mejoramiento de la infraestructura designada a seguridad ciudadana así como su acondicionamiento y equipamiento.

Imagen 14– Fuente: Municipalidad Distrital de Miraflores

VII. PROPUESTA: PROGRAMA PARA LA SEGURIDAD DE LOS NIÑOS

Los niños muestran mucho interés en colaborar con la seguridad del distrito para esto proponen:

- Mantener una línea segura para que los niños puedan llamar.
- Que todos los niños cuenten con una pulsera de alerta con el número de seguridad ciudadana para poder llamar.
- Tener una brigada de serenazgo que se encargue de la protección de niñas y niños en parques y rutas escolares principalmente.
- Que existan señales en las calles para que los niños (y vecinos en general) sepan que está cerca una comisaría o centro de serenazgo.

IV.4.5 GOBERNABILIDAD Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Gobernabilidad: Gobierno Electrónico

Las dos nuevas revoluciones industriales han tenido enormes impactos en la gobernabilidad y la gobernanza del mundo. Las instituciones internacionales así como los Gobiernos Nacionales, Regionales y Locales en los países más avanzados usan la revolución digital e Internet tanto para fortalecer la gobernanza y la gobernabilidad.

Los Gobiernos Electrónicos implican el uso de las TIC o Tecnologías de Comunicación e Información en los procesos internos del Gobierno como la relación entre el gobierno y los funcionarios y empleados del Estado; en la comunicación entre el Gobierno y los ciudadanos; en la comunicación entre los propios gobiernos y entre el gobierno y las empresas.

El Gobierno Electrónico tuvo un impacto inmediato en las políticas de transparencia y en la rendición de cuentas a los ciudadanos.

Los Gobiernos Electrónicos son una realidad en los países más avanzados del mundo tanto para transparentar los ingresos y egresos; la rendición de cuentas; el control sobre el uso de dinero, recursos y bienes públicos; la presentación a la opinión de los ciudadanos de los proyectos públicos; la convocatoria y realización de concursos, licitaciones y otras formas de convocatoria de la inversión pública y privada.

Los Gobiernos Electrónicos son fundamentales, también, en la participación ciudadana, no solamente para responder encuestas o para que los ciudadanos reciban información o voten por un proyecto. Son fundamentales para la participación vecinal, política y la comunicación en general en el flujo de información tan importante en la actividad política que no es otra cosa que una actividad ética y de comunicación social.

La revolución digital es transversal a todas las actividades humanas y es una de las grandes revoluciones de la sociedad humana. El impacto de la revolución digital es cada vez mayor en nuestro país pese a que no somos protagonistas en la creación tecnológica ni la investigación científica.

La revolución digital ha tenido, tiene y tendrá un cada vez mayor impacto en la vida social y política de las ciudades y países.

El siglo XXI ha sido considerado el siglo de las ciudades. El rol de las ciudades es cada vez mayor en tanto la mega tendencia demográfica universal demuestra que al finalizar el siglo el 80 % de la población mundial habitará alguno de tipo de ciudades.

Gobernar las ciudades requerirá, entonces, cada vez más, el uso de la ciencia y la técnica proveniente de la revolución digital.

Los Gobiernos Electrónicos son interactivos, son espacios vivos para la comunicación entre el gobierno y los vecinos. No se trata de un sistema de comunicación para recibir quejas o pedidos. Se trata de lograr que el Gobierno Electrónico se convierta en un instrumento de participación vecinal activo, vivo, incentivador de mensajes desde los hogares de los ciudadanos o desde los Smartphone.

El Gobierno Electrónico recién empieza a ejercer su influencia en el país. Sin embargo, ha sido fundamental en las campañas electorales en todos los países democráticos del mundo, en la derrota de la corrupción y la prestación de servicios a los ciudadanos.

Según información del INEI, publicada el 29 de marzo del 2016, el 89,7% de los hogares del Perú tiene acceso a una tecnología de información y comunicación. Las TIC son: telefonía -móvil y fija-, Internet -banda ancha, módem, Wi-Fi- y televisión de pago -cable, digital o satelital-, entre otras. Se informa que el 87,5% de los hogares peruanos tiene acceso a la telefonía de los cuales el 65,8% accede a la telefonía móvil; 1,7% a la telefonía fija y 21,7% tiene ambas. El 10,8% no tiene acceso a ellas. En cuanto a televisión por cable, 36,2% cuenta con este servicio que ha tenido un crecimiento de 0,6% desde el año 2014.

En cuanto a ***Internet, el 24,1 % de los hogares del país tiene una conexión en su vivienda*.** El uso y expansión de Internet es una de las más bajas de América Latina. Sin embargo, el 72,1% de los usuarios de Internet corresponde a jóvenes entre 19 y 24 años. Es decir, los niños y los jóvenes son los usuarios de las nuevas tecnologías.

En ***Lima Metropolitana, según INEI, el acceso a Internet llega a 47,1%***de los hogares. Este servicio obtuvo un crecimiento de 2,7 %, en comparación con igual trimestre del año anterior (2014).

La información de INEI nos permite destacar dos temas. Por un lado, que en Lima Metropolitana el promedio de uso de Internet es el doble que en el resto del país y, en segundo lugar, quienes más usan este servicio la

mayoría son los jóvenes.

El avance de Internet en el mundo es tan importante como contar con servicio de energía eléctrica y agua. Por ello es en el ámbito académico y entre los gobiernos se estudia la posibilidad de lograr que este servicio se propague a toda la sociedad y se consolide como un servicio fundamental para la sociedad humana. En otras palabras, contar con Internet es un derecho en la vida social moderna.

Sin embargo, en el Perú el avance hacia el concepto del Gobierno Electrónico es sumamente lento como consecuencia de la falta de voluntad política, ideas anacrónicas sobre gobernanza y gobernabilidad. Atenta contra el uso de Internet la cultura del secretismo y la corrupción.

Se ha avanzado en casi todas las municipalidades en el uso de Internet. Sin embargo, la computadora es usada, la mayor parte de las veces, como el símil de una simple máquina de escribir que corresponde a la época de la Segunda Revolución Industrial.

El uso de Internet para fortalecer la gobernanza en los gobiernos locales es aún muy limitado en el Perú pese al enorme esfuerzo de los gobiernos locales. Todos los trámites, todas las actividades internas, los ingresos y egresos, los contratos, los concursos públicos y los servicios de los ciudadanos son facilitados con la revolución digital de la Tercera Revolución Industrial. Asimismo, el impulso de vehículos inteligentes –en el año 2017 se iniciará la producción en serie del primer vehículo eléctrico, Tesla, que cambiará, definitivamente, la matriz energética mundial- se va convirtiendo en una realidad en los países más avanzados del mundo. La ministra del Medio Ambiente de Francia ha propuesto construir mil kilómetros de carretera formada por paneles solares o fotovoltaicos. Un kilómetro de carretera, se sostiene, podría producir energía suficiente para cinco mil hogares.

En las ciudades más avanzadas de Europa se están creando pistas que producen energía eléctrica por la presencia de generadores fotovoltaicos. Los cambios en la vida diaria son cada vez más significativos. Pero, países como el Perú consumidores de productos y sistemas. Pese a este papel de consumidores se puede avanzar en la gobernanza aplicando los fundamentos del Gobierno Electrónico.

La Municipalidad de Miraflores ha realizado grandes esfuerzos y se ha ubicado como una de las más avanzadas en el uso de la tecnología digital para la gerencia, administración y los servicios a los vecinos.

La Municipalidad de Miraflores, sin embargo, frente a los acelerados cambios en la sociedad, en la gobernanza y la gobernabilidad deberá seguir adecuando su estructura gerencial y administrativa interna para hacer frente a los nuevos desafíos en el distrito, en la ciudad y en el país, resultado de cambios en el poder político mundial y en la economía global. El origen de estos cambios es la revolución del conocimiento que ha tenido extraordinarias consecuencias en el mundo: revolución científica y tecnológica permanente y cambios decisivos en la sociedad humana y en la vida en la Tierra: la Tercera Revolución Industrial o Revolución Digital -Internet, computación, globalización, energía renovables, automóvil eléctrico y en todo orden de cosas del mundo- y la Cuarta Revolución Industrial en los países más avanzados –industrias digitales, robótica y creación de robots para la producción industrial en todos los ámbitos; revolución digital y su aplicación a todos los ámbitos de la ciencia, las técnicas, la medicina, biología, ingenierías, deportes, educación y todas las actividades humanas- ha transformado y seguirá modificando el mundo.

Miraflores, con el fin de mantenerse a la vanguardia como ciudad moderna, tiene que realizar los siguientes cambios significativos:

1. Avanzar hasta alcanzar la meta de ser el Gobierno Municipal con Gobierno Electrónico más avanzado del país. Miraflores Municipalidad Digital debe ser el objetivo.
2. Lograr que toda la Municipalidad se encuentre vinculada, unida y comunicada a través del servicio de intranet.
3. Lograr que todos los documentos, tanto los archivos históricos como los nuevos documentos de los ciudadanos y empresas se encuentren digitalizados con el fin de facilitar trámites y servicios a los vecinos.
4. Lograr que todos los concursos públicos se realicen vía Internet. La presentación de documentos, la absolución de consultas, pagos, reclamos, etc.
5. Avanzar en la transparencia en todos los procedimientos con el fin de bloquear o evitar sobornos, lentitud en los trámites, etc.
6. Lograr que todos los pagos por servicios brindados a los vecinos se realicen a través del uso de las TCI.
7. Lograr que la información sobre ingresos y egresos, recaudación y gastos puede verificarse en tiempo real por todo el personal municipal. Esto generará confianza en la administración por parte de los ciudadanos y evitará y/o frenará la corrupción.

En general la interconexión interna genera, además, rápidos impactos gerenciales y administrativos, es decir, fortalece la gobernanza e influye en la gobernabilidad del distrito.

Participación vecinal

Miraflores es uno de los distritos más avanzados en los sistemas de participación vecinal. La participación de los niños, adolescentes, jóvenes y adultos mayores forma parte, sin duda, de la cultura ciudadana del distrito.

La participación de los niños deja muchas enseñanzas para la particular visión de los niños que priorizan su visión desde el ángulo lúdico y la información cotidiana sobre la inseguridad en el distrito como problema general que se manifiesta en temas que corresponden a sus condiciones materiales de vida en el hogar, el barrio y los grandes espacios metropolitanos.

La participación es un principio de los Gobiernos Locales, posible porque el ámbito de su acción es más reducido tanto en términos de población como de espacio geográfico que los Gobiernos Regionales y, obviamente, el Gobierno Nacional.

Los mecanismos de participación no son nuevos. Se remontan a la época de la fundación de la democracia por los griegos. En la democracia moderna los mecanismos de participación ciudadana son cada vez más avanzados. Incluso, ciudades como Berlín y Los Ángeles para mencionar sólo dos casos, toman decisiones sobre temas tan complejos y conflictivos como la decisión sobre los espacios públicos, las obras y los servicios locales.

Miraflores tiene una tradición de participación vecinal que sirvió de ejemplo a otros vecinos que copiaron su sistema para dar voz a los vecinos.

Sin embargo, en nuestro país, como consecuencia de la ausencia de una reforma y modernización del sistema político, se ha ido reduciendo paulatinamente la participación ciudadana tanto por la violencia, la politización, el impacto y la polarización de las campañas electorales que deja un cierto espíritu de confrontación en los espacios reales de participación.

Estos espacios de participación vecinal son ocupados y utilizados por pequeños grupos que tienen intereses ideológicos y políticos que bloquean y obstaculizan la participación de los vecinos pues tienen una agenda, prejuicios e intereses con los cuales actúan. La presencia de vecinos con estas prácticas aleja a los vecinos de

los espacios de participación porque los perciben como espacios de confrontación en los que los verdaderos intereses vecinales quedan de lado.

Por ello es recomendable que se reglamente la participación de los vecinos con el fin de evitar el debilitamiento de estos espacios y el alejamiento de los interesados.

De otro lado, la creación de una verdadera Ciudad Digital tiene un impacto directo en la participación vecinal como participación virtual.

La información sobre el uso de Internet en distritos como Miraflores indica que la cifra supera el 64 % de los hogares pero si a ello se suma el uso de Smartphone el porcentaje aumenta. Cada vez más los ciudadanos se comunican por Internet. Incluso la lectura de diarios, informes, el visionado de programas de televisión se realiza por medio de los Smartphone pues los programas son grabados y pueden ser reproducidos en cualquier momento en los que el usuario lo programe.

La Municipalidad de Miraflores ha logrado importantes avances en el uso de la tecnología digital pero es mucho más lo que aún puede hacer.

Por ello el uso de mecanismos de participación vecinal a través de Internet ha ido creciendo pero es insuficiente. Las redes sociales son un excelente mecanismo pero insuficiente para canalizar las energías creadoras de los vecinos.

Las redes, de otro lado, también son usadas con los criterios de la cultura política tradicional. Por ello, es necesario que la participación virtual se amplíe y robustezca pero que no reemplace a la participación real de los vecinos. Pero, asimismo, debe corregir los vicios de la cultura política del país. En otras palabras los avances tecnológicos no niegan la importancia de la participación en espacios reales o no virtuales con los vecinos y son un impulso para realizar reformas en la forma en la que participan los vecinos.

La queja de algunos vecinos es que los Gobiernos Municipales tienen una agenda escondida que pretenden imponer. Esa imposición es la que los vecinos rechazan y con suficiente razón. Por tal razón es necesario mantener una política de información y comunicación interactiva, de ida y vuelta que supere los ruidos de la comunicación de la cultura política tradicional.

En la participación virtual se debe poner el acento en el feedback. La retroalimentación es fundamental para que el Gobierno Municipal no se aísle del vecino y se convierte en un gobierno tecnocrático.

El vecino de Miraflores se encuentra, en los más altos niveles en educación, en el país. Por ende, su deseo de participar en las actividades del gobierno del distrito tiene que ser canalizadas en el ámbito virtual y en el real.

La capacidad para prevenir conflictos estará siempre relacionada con la capacidad para escuchar, dialogar, establecer puentes y mecanismos de participación de los actores políticos, los sociales y los stakeholders. Todos ellos tienen voz y voto en la participación ciudadana.

La Municipalidad de Miraflores que se caracterizó por impulsar, promover y organizar la participación de los vecinos debe mantenerse a la vanguardia en esta actividad fundamental de la democracia moderna.

Miraflores ha sido y es un modelo de participación ciudadana. Por ende, es preciso que este modelo de participación de adecúe a los nuevos tiempos en los que se afianza una participación virtual permanente con una participación real a través de los mecanismos organizados tradicionalmente.

Es recomendable que Participación Ciudadana se complete en la organización interna con especialistas en Diálogo y Prevención de Conflictos. Dado que los problemas sociales son cada vez más complejos se precisa de una organización interna que esté en capacidad de investigar, dialogar, concertar, lograr acuerdos y evitar que los conflictos crezcan en desmedro de la gobernabilidad y el progreso del distrito.

Prevención de Conflictos

Los responsables de Participación Vecinal deben realizar -además de las actividades propias de las políticas y programas- encuestas y estudios cualitativos con el fin de conocer en profundidad por dónde van los problemas en el distrito, cuáles son las percepciones de los vecinos, cuáles son los intereses de los ciudadanos y de los stakeholders.

Solamente la información y el conocimiento pueden evitar los conflictos.

No se pueden tomar decisiones sin un conocimiento completo de la percepción de los ciudadanos. La percepción no es un asunto simple en las ciencias sociales y en la psicología social.

La percepción implica un punto de vista del ciudadano. Una forma de conocer. Muchas veces ese conocimiento se elabora con información sesgada o influencia de información sesgada. Por ello si se desea evitar conflictos es necesario:

- Realizar periódicamente estudios cuantitativos y cualitativos que permitan un conocimiento certero de las percepciones de los vecinos.
- Establecer mecanismos institucionales para la comunicación de los vecinos con las autoridades del gobierno y los funcionarios.
- Capacitar y entrenar a los funcionarios del gobierno municipal en comunicación, técnicas y arte de la comunicación gubernamental.
- Hacer uso de las técnicas del Marketing Gubernamental con el fin de lograr un discurso, mensajes y mecanismos de feedback adecuados para fortalecer las tareas del Gobierno Municipal.
- Comprender que Gobernar es Comunicar. El Gobierno Municipal tiene que comunicar.
- Comunicar no es informar. Informar es una parte de la comunicación pero no lo es el todo.
- Comunicar es establecer mecanismos de ida y vuelta, un círculo virtuoso de comunicación que empodere a los gobernantes y a los vecinos.
- Superar el miedo por parte de los funcionarios a la participación vecinal porque ese miedo genera nuevos problemas en el gobierno y en los vecinos.
- Trabajar con los stakeholders. Es decir, todos los posibles afectados cuando se realiza una obra o un servicio. No se debe considerar solamente a los afectados directos sino a los indirectos. En la empresa moderna se utiliza, por ello, el concepto de stakeholders para designar a todos aquellos afectados indirectos por una decisión. Esto hay que considerarlo para evitar conflictos.
- Entender que los conflictos en la sociedad humana son inevitables y, por ende, dependerá de cómo se considere los conflictos.
- Comprender que toda crisis es una oportunidad y que dependerá de cómo se entienda el conflicto y los mecanismos que se creen para resolverlos.

- Los conflictos y las crisis han acompañado a la sociedad humana y así será siempre. Por ende, la clave en la prevención de conflictos es que estos siempre existirán y que todo dependerá del concepto y la metodología de la prevención.
- Los conflictos se pueden prevenir pero no evitar. Contando con la información adecuada se logrará evitar los conflictos, resolviéndolos antes de que existan o crezcan.
- Los conflictos se evitan o se resuelven cuando son pequeños. Es preciso evitar que los conflictos escalen.
- El mejor gobierno es el que resuelve los conflictos cuando no existen; es decir, cuando se evita crearlos.

Como recomendación general: es preciso crear un Comité de Crisis cuando existe un conflicto. El primer mecanismo, luego de crearlo, es contar con la información adecuada. Vale decir, con toda la información. Sin información completa y un tratamiento adecuado no es posible resolver un conflicto. Por todo ello, la comunicación e información son asuntos fundamentales en el Gobierno Municipal.

IV.6. Gestión Económica Municipal

Para realizar el análisis de la Gestión Económica se observará el comportamiento de los ingresos, egresos, sus principales componentes y las fuentes de financiamiento. Asimismo, se analizará la ejecución de la inversión pública que realiza el distrito y que proyectos se están ejecutando.

En el siguiente Cuadro se puede ver cuáles son las fuentes de Financiamiento de la Municipalidad en los últimos dos años. Se observa que el principal componente de Recursos Municipales está dado por los Impuestos Municipales que representó en el 2014 el 52.61% de los ingresos del PIM y en el 2015 representó el 56.78% del PIM. Otro componente importante de financiamiento del presupuesto municipal son los Recursos Directamente Recaudados[3] que representó el 38.42% del PIM en el 2015.

Cuadro N° 1: Recursos Municipales 2014-2015

AÑOS	2014		2015	
RUBRO	**PIM**	**%**	**PIM**	**%**
RECURSOS ORDINARIOS	5,145,871	2.76%	6,997,933	3.62%
FONDO DE COMPENSACION MUNICIPAL	2,939,717	1.57%	1,863,972	0.97%
IMPUESTOS MUNICIPALES	**98,235,555**	**52.61%**	**109,667,393**	**56.78%**
RECURSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS	**78,150,194**	**41.86%**	**74,196,426**	**38.42%**
DONACIONES Y TRANSFERENCIAS	282,825	0.15%		0.00%
CANON Y SOBRECANON, REGALIAS, RENTA DE ADUANAS Y PARTICIPACIONES	683,069	0.37%	403,898	0.21%
RECURSOS POR OPERACIONES OFICIALES DE CREDITO	1,269,424	0.68%		0.00%
TOTAL	**186,706,655**	**100.00%**	**193,129,622**	**100.00%**

Fuente: Consulta Amigable – Ministerio de Economía y Finanzas

[3] Comprende los ingresos generados por la Municipalidad, entre las cuales se puede mencionar las rentas de la Propiedad, Tasas, Ventas de Bienes y Prestación de Servicios, entre otros.

En el siguiente Cuadro se puede observar que los gastos del municipio en los últimos años se concentran básicamente en Planeamiento, Gestión y Reserva de Contingencia (20%); Orden Público (20%), Transporte (19%) y Ambiente (16%).

Cuadro N° 2: Gastos por Sectores 2014-2015

AÑOS	2014		2015	
FUNCIÓN	PIA	%	PIM	%
PLANEAMIENTO, GESTION Y RESERVA DE CONTINGENCIA	44,096,154	27%	49,692,754	20%
ORDEN PUBLICO Y SEGURIDAD	23,037,614	20%	48,104,828	20%
COMERCIO	964,007	1%	1,115,155	0%
TURISMO	5,231,156	1%	3,841,881	2%
TRANSPORTE	25,038,573	17%	46,828,168	19%
AMBIENTE	26,257,232	14%	40,390,297	16%
VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO	4,275,916	7%	23,544,432	10%
SALUD	24,783	0%	-373,626	0%
CULTURA Y DEPORTE	4,217,114	5%	16,925,650	7%
PROTECCION SOCIAL	4,763,683	4%	8,242,347	3%
PREVISION SOCIAL	7,430,076	4%	7,183,716	3%
DEUDA PÚBLICA	12,036,055	0%		0%
TOTAL	157,372,363	100%	245,495,602	100%

Fuente: Consulta Amigable – Ministerio de Economía y Finanzas

Presupuesto

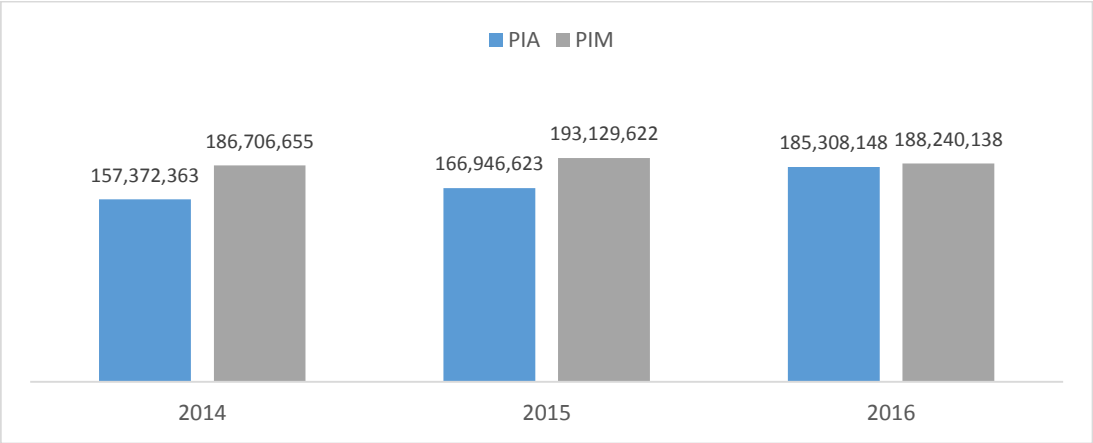
En el 2015, la municipalidad distrital de Miraflores tuvo como Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) el monto de 166´946,623 soles, un aumento de 9´574,260 soles en comparación con el presupuesto de apertura 2014. En el año 2016 el PIA aumentó a 185´240,148 soles. Por otro lado, el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) se incrementó en un 9%, es decir, alcanzó los 193´129,622 soles en el 2015 con respecto al 2014.

Cuadro N° 3: PIA- PIM 2014-2016

	2014	2015	2016
PIA	157, 372,363	166,946,623	185,308,148
PIM	186,706,655	193,129,622	188,240,138

Fuente: Consulta Amigable – Ministerio de Economía y Finanzas

Grafico 1: PIA- PIM 2014-2016



Fuente: Consulta Amigable – Ministerio de Economía y Finanzas

IV.6.2 Presupuesto de Inversión Ejecutado

Ahora verificaremos el monto destinado a proyectos de inversión por la municipalidad de Miraflores. El PIM de proyectos de inversión pública se ha incrementado hasta el 2014 que se programa un PIM de 36, 484,120 soles. Luego en el año 2015 se redujo a 32, 777,508 soles.

A continuación, se observa la evolución del porcentaje de la ejecución del presupuesto asignado al inicio de cada año, se observa que tanto en el 2013 como en el 2015 se aprovechó casi en su totalidad el presupuesto asignado. En el 2015 el presupuesto ejecutado alcanzó el 86%.

Del siguiente Cuadro se puede observar que la ejecución de presupuesto programado para inversión pública, en el 2011 solo se ejecutó el 39.54%, el 2012 el 68.88%, el 2013 el 81.52% el 2014 el 57.06% y el 2015 el 85.54%. Estos resultados muestran que se puede mejorar la eficiencia en la ejecución del gasto de inversión pública por parte de la Municipalidad de Miraflores.

Cuadro N° 4: Inversión y Ejecución de Proyectos de Inversión Pública Miraflores

	2011	2012	2013	2014	2015
PIM	13,433,641	23,942,218	23,248,247	36,484,120	32,777,508
Devengado	5,311,370	16,492,094	18,951,685	20,817,262	28,038,453
% ejecución	39.54%	68.88%	81.52%	57.06%	85.54%

Fuente: Consulta Amigable – Ministerio de Economía y Finanzas

Este presupuesto para proyectos está financiado con Recursos Determinados en gran porcentaje, específicamente por la partida de Impuestos Municipales (Impuesto predial, impuesto de alcabala, impuesto al patrimonio vehicular, impuesto a las apuestas, impuesto a los juegos, impuesto a los espectáculos públicos no deportivos, impuesto a los juegos de casino, impuesto a los juegos de máquinas tragamonedas). En el cuadro siguiente se muestra que en el 2015 los recursos determinados financiaron el 79% del PIM destinado a proyectos de inversión pública.

Cuadro N° 5: Financiamiento de Proyectos de Inversión en Miraflores

	2011	2012	2013	2014	2015
PIM	13,433,641	23,942,218	23,248,247	36,484,120	32,777,508
Recursos Ordinarios	541,626	71,492	3,796	4,981,337	6,833,399
Recursos Determinados	10,089,760	23,870,593	22,383,056	30,033,359	25,944,109
Donaciones y Transferencias	699,083		861,395	200,000	
Recursos por operaciones oficiales de crédito	133	133		1,269,424	
Recursos Directamente Recaudados	2,103,039				

Fuente: Consulta Amigable – Ministerio de Economía y Finanzas

Por tal motivo se debe tener en cuenta que para que la Municipalidad de Miraflores pueda ejecutar proyectos de Inversión debe tener un respaldo de recursos determinados que pueda financiar estos proyectos. En consecuencia, la Municipalidad debe tratar de fomentar que esta fuente de financiamiento se incremente. Dentro de recursos determinados existen tres rubros de financiamiento que son:

- Fondo de Compensación Municipal
- Impuestos Municipales
- Canon y Sobre Canon, Regalías, Renta de Aduanas y participaciones

El componente de recursos determinados que financia la mayor parte de los proyectos es Impuestos Municipales que en el 2015 representó el 93% de los recursos determinados destinados a financiar los proyectos de inversión.

Cuadro N° 6: Recursos Determinados – Rubros 2011-2015

Rubros	2011	2012	2013	2014	2015
Fondo de Compensación Municipal	1,604,463	3,244,855	2,134,750	2,939,717	1,863,972
Impuestos Municipales	8,406,902	20,518,666	20,109,294	27,045,318	24,055,377
Canon y Sobre Canon, Regalías, Renta de Aduanas	78,395	107,072	139,012	48,324	24,760

Fuente: Consulta Amigable – Ministerio de Economía y Finanzas

Como se puede observar en el Cuadro anterior, el componente de Fondo de Compensación Municipal es en promedio 2, 357,551 en los 5 años y su fluctuación es menor. El monto de Canon, Sobre Canon, Regalías, Renta de Aduanas y Participaciones es un monto menor que no es relevante para destinarlo a proyectos de inversión pública. En el 2015 esta partida fue 24,760 soles.

Tomando en cuenta que la partida Canon, Sobre Canon, Regalías, Renta de Aduanas y participaciones se toma en cuenta para la Inversión de proyectos mediante el mecanismo de Obra por Impuestos (OXI), PROINVERSION tiene destinado un monto de 90,508 nuevos soles para Miraflores bajo el mecanismo de obra por impuestos para el año 2016. Este monto puede servir para ejecutar algún proyecto que se adecue a este monto.

Con respecto a los impuestos Municipales vemos que es bastante variable. En el 2011 fue de 8,406,902 soles, en el 2012 subió a 20,518,666 soles, en el 2013 se mantuvo en 29,109,294 soles, luego en el 2014 subió nuevamente a 27,045,318 soles y en el 2015 se redujo a 24,055,377. Por este comportamiento podemos observar que este tipo de tributos tiene relación con la actividad económica del distrito. Por tal motivo para poder aumentar los ingresos

En el año 2013 se han declarado viables 11 proyectos de Inversión pública por un monto total de 30, 483,903 Nuevos Soles. Este número se redujo en el año 2014 que se han declarado viables 6 proyectos de Inversión pública por un monto total de 38, 381,519 Nuevos Soles. En el año 2015 solo se ha declarado viable 1 proyecto de Inversión pública por un monto total de 19, 633,491 Nuevos Soles. Este proyecto es de Orden Público y Seguridad. Se observa que los proyectos de inversión pública que se han declarado viables han disminuido considerablemente.

Asimismo, se evaluaron y observaron 3 estudios de pre inversión y se evaluaron dos propuestas de viabilidad e iniciativas privadas solicitadas por el responsable del Organismo de Promoción de la Inversión Privada (OPIP).

Con respecto a las obras concluidas en el 2015, se mencionan:

- Rehabilitación de infraestructura vial, mejoramiento de calzadas, mantenimiento de avenidas (S/2´351,009.02)
- Casa del Adulto Mayor (9´841,031.71)
- Construcción de la ciclo vía del Centro Promotor del Tenis S/513, 488.95
- Puente Mellizo Villena Rey S/19,683,165.14

IV.6.3 Presupuesto per cápita

En el siguiente Cuadro se observa que dentro de los distritos top de Lima, los municipios con mayor presupuesto per cápita son San Isidro y Miraflores con montos de 2,255 y 4,087 soles, respectivamente.

Cuadro N° 7: Presupuesto Per cápita

Puesto	Municipalidad	Presupuesto PIM 2014	Población al 2014	Presupuesto per cápita anual (en soles)
1	San Isidro	224,822,340	55,006	4,087
2	Miraflores	186,706,655	82,805	2,255
3	San Borja	100,234,964	111,808	896
4	La Molina	119,598,606	166,912	717
5	Surco	239,751,053	338,509	708

IV.6.4 Reducción de la deuda

La adecuada gestión de recursos permitió la reducción de la deuda proveniente de la gestión anterior (año 2010). El 82% de la deuda fue cancelada a diciembre del 2015.

Además, se logró mantener el equilibrio financiero y presupuestal, lo que permitió que estos recursos se destinen a obras.

Cuadro N° 8: Deuda al 2011

Deuda total al recibir la gestión del 2011	**58´974,429**
Disminución neta entre 2011 y 2014	48´156,927
Saldo por pagar (al 2015)	10´817,502

IV.6.5 Propuestas a implementar

- Se debe incentivar la inversión financiera y empresarial.
- Se debe promover nuevas inversiones inmobiliarias, que se desarrollen dentro de los parámetros establecidos en el presente Plan Urbano de Miraflores
- Se debe implementar una estrategia que permita incrementar los ingresos municipales por impuestos municipales y arbitrios que permitan ejecutar proyectos de inversión pública.
- Se debe fomentar el interés del sector privado en realizar inversiones en el distrito de Miraflores bajo la modalidad de asociaciones público privadas para financiar y ejecutar proyectos de infraestructura que estén de acuerdo con las políticas de desarrollo Urbano del Plan Urbano de Miraflores.
- Se deben elaborar Proyectos de Inversión Pública de los proyectos que la Municipalidad considere prioritarios.