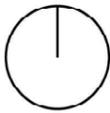
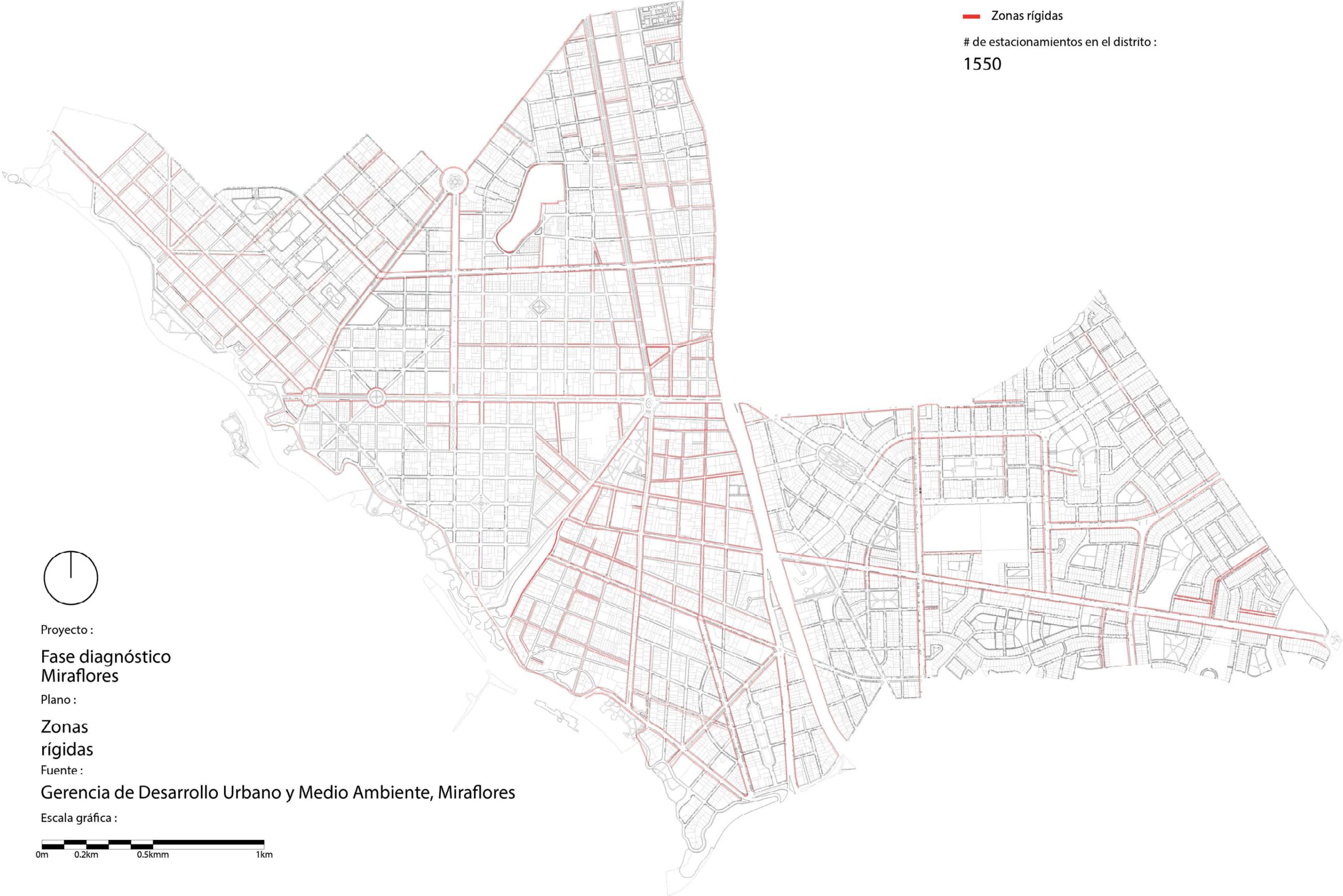


Leyenda :

— Zonas rígidas

de estacionamientos en el distrito :

1550



Proyecto :

Fase diagnóstico
Miraflores

Plano :

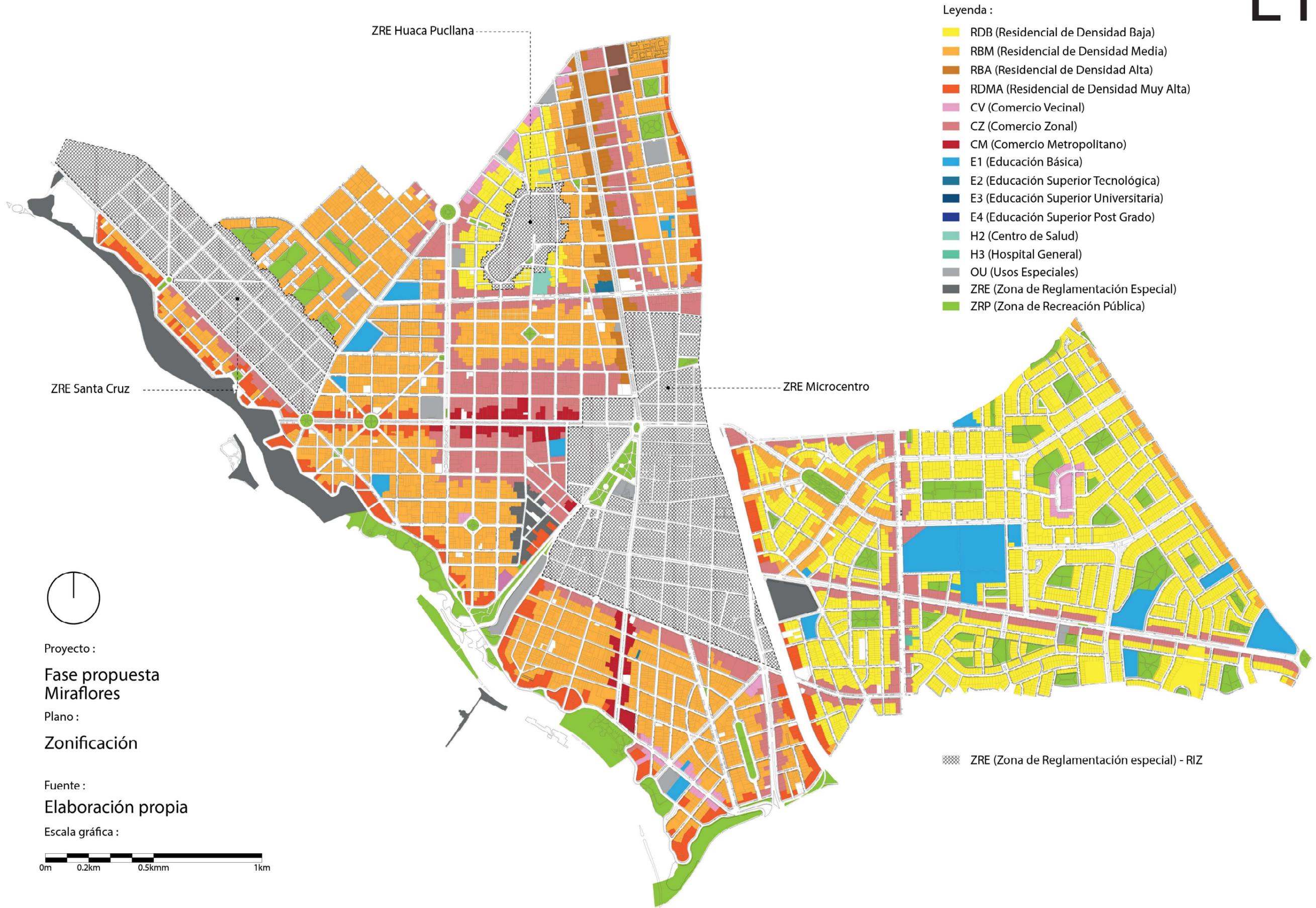
Zonas
rígidas

Fuente :

Gerencia de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, Miraflores

Escala gráfica :





Proyecto :

Fase propuesta
Miraflores

Plano :

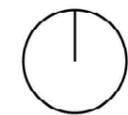
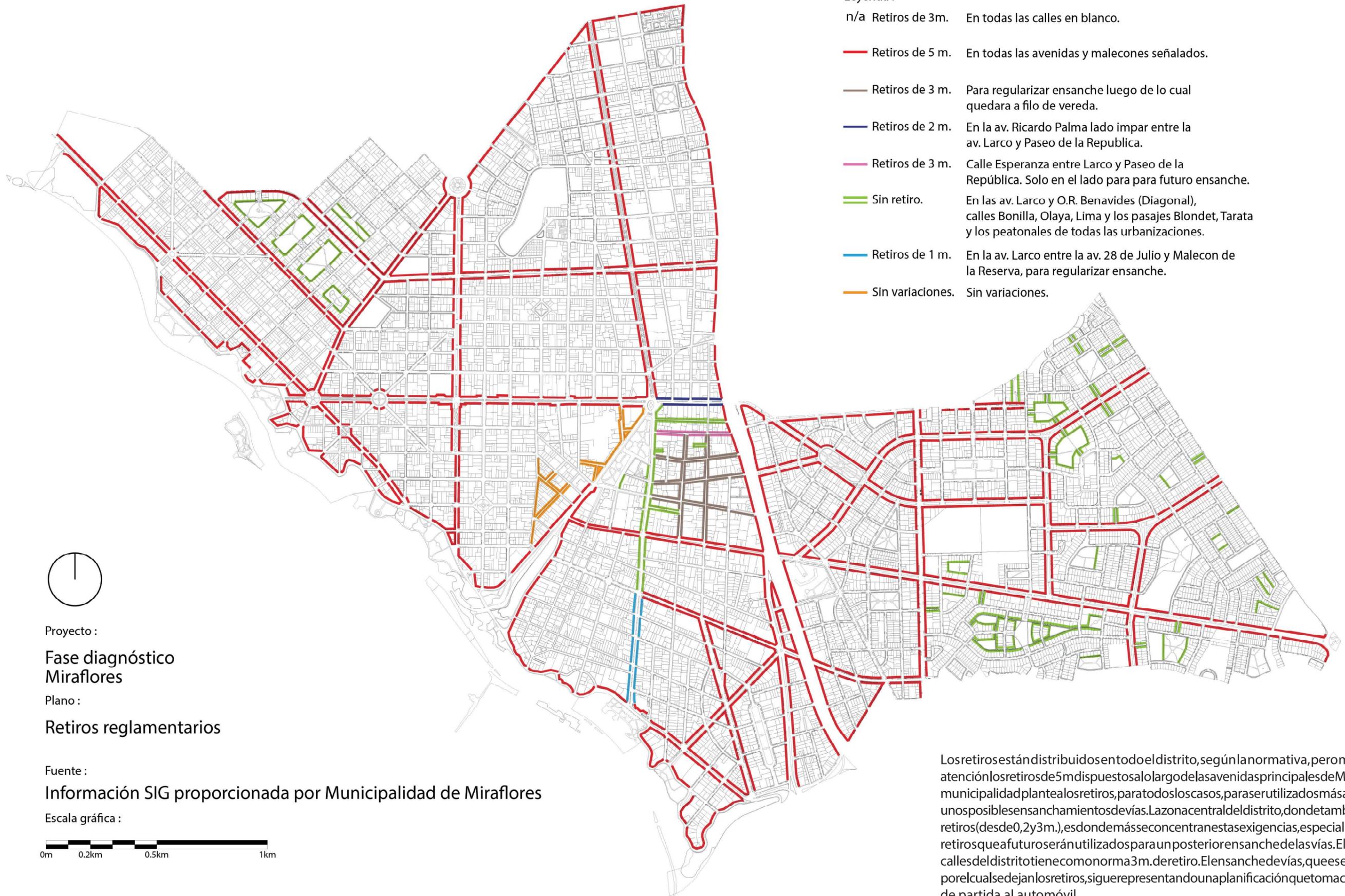
Zonificación

Fuente :

Elaboración propia

Escala gráfica :





Proyecto :

**Fase diagnóstico
Miraflores**

Plano :

Retiros reglamentarios

Fuente :

Información SIG proporcionada por Municipalidad de Miraflores

Escala gráfica :



Los retiros están distribuidos en todo el distrito, según la normativa, pero más llama la atención los retiros de 5m dispuestos al largo de las avenidas principales de Miraflores. La municipalidad plantea los retiros, para todos los casos, para ser utilizados más adelante en unos posibles ensanchamientos de vías. La zona central del distrito, donde también existen retiros (desde 0,2 y 3m.), es donde más se concentran estas exigencias, especialmente para retiros que a futuro serán utilizados para un posterior ensanche de las vías. El resto de las calles del distrito tiene como norma 3m. de retiro. El ensanche de vías, que es el propósito por el cual se dejan los retiros, sigue representando una planificación que toma como punto de partida al automóvil.

PDLC Objetivo 7.

Generar las condiciones de empleo adecuado y sostenible.

7.1 Objetivos Específicos

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.

7.2 Restricciones

- Mitigar las externalidades negativas del crecimiento incluyendo la gentrificación y posibles disminuciones en la calidad de vida.

7.3 Propuesta

- Promover la inversión privada en todos los sectores económicos compatibles con los objetivos sociales, ambientales y vecinales.
- Fortalecer el Comité Especial de Promoción de la Inversión Privada (CEPRI), como órgano autónomo municipal, invitando a miembros de la sociedad civil, quien también representará distintas voces técnicas y profesionales, para que conformen una entidad técnica y no política.
- Promover la participación de la inversión privada a través de proyectos que puedan ayudar a mitigar problemas ambientales o sociales (por ejemplo, el techado de la Vía Expresa, estacionamientos y generación de POPS, es decir, los espacios accesibles al público en terrenos privados) (ver figura 28,29).

	Criterios de Evaluación:	Estado Actual:	Meta 2025:	Meta 2030:
1	n/a			
2	n/a			
3	Generación de nueva área accesible al público (m ²)	0	5000	10000

Tabla 9. Criterios de evaluación por propuesta - Objetivo 7.

Fuente: Elaboración propia

PDLC Objetivo 8.

Fortalecer la gestión política.

8.1 Objetivos Específicos

Promover alianzas con el Gobierno Metropolitano y el Gobierno Central para mejorar la gestión política en Miraflores.

8.2 Restricciones

• N/A

8.3 Propuestas

1. Establecer una alianza estratégica a través de convenio o acuerdo con las autoridades del MTC (ATU) y 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.
2. Trabajar junto con la GTU de Lima para reducir el 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.
3. Coordinar con la autoridad competente la renovación de los servicios de taxi a una antigüedad no mayor a diez años.
4. 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.
5. 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.
6. Coordinar con Barranco para desarrollar una estrategia juntos para mitigar los impactos negativos en la vivienda generados por Airbnb y otros sistemas de alquiler de la economía compartida. Pedir a Lima una delegación de facultades para el desarrollo de planes específicos, y para regular alturas en las Avenidas Metropolitanas dentro del distrito.

Criterios de Evaluación:	Estado Actual:	Meta 2025:	Meta 2030:
1 No es competencia del distrito. N/A			
2 No es competencia del distrito. N/A			
3 No es competencia del distrito. N/A			
4 n/a			
5 Firma de convenio	Sin cambio	Cambiado	
6 Firma de convenio	Sin cambio	Cambiado	

Tabla 10. Criterios de evaluación por propuesta - Objetivo 8.

Fuente: Elaboración propia

PDLC Objetivo 9.

Reducir las condiciones de vulnerabilidad por riesgos de desastres.

9.1 Objetivos Específicos

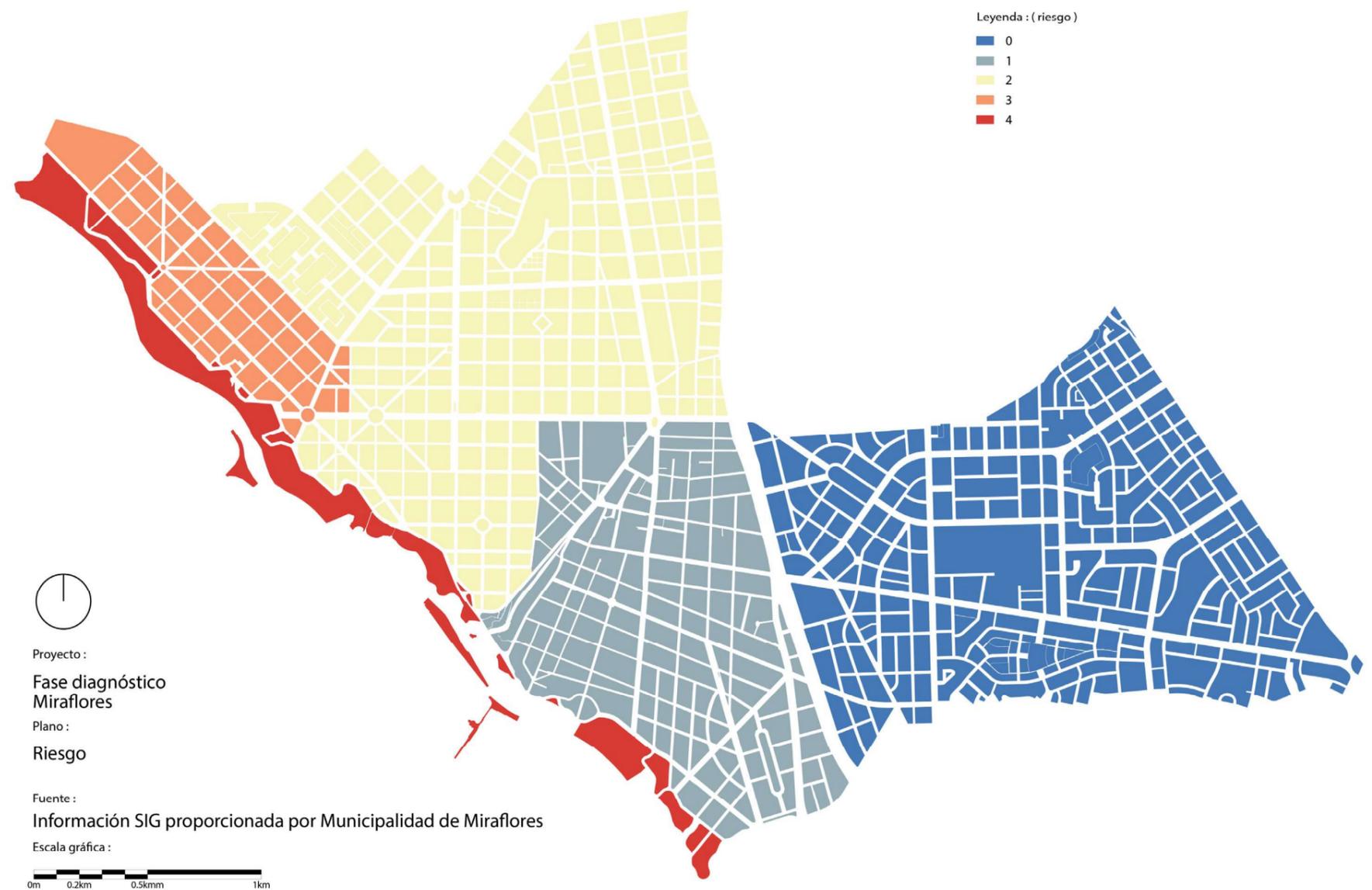
Promover una cultura de prevención ante eventos de desastre que minimice los efectos del riesgo y fortalezca la capacidad de recuperación.

9.2 Restricciones

• N/A

9.3 Propuestas

- Impulsar la elaboración de un Plan de Espacios Públicos en el marco del cambio climático.
- Trabajar con el Autoridad Proyecto Costa Verde para desarrollar un plan de acción frente al riesgo de deslizamiento y tsunamis en el litoral de Miraflores (ver L20.)



	Criterios de Evaluación:	Estado Actual:	Meta 2025:	Meta 2030:
1	Desarrollo de estrategia e lineamientos para espacio público sostenible y saludable.	No existe	Estrategia aprobada	
2	Fase de implementación	En estudio	plan implementado	

Tabla 11. Criterios de evaluación por propuesta - Objetivo 9.

Fuente: Elaboración propia

PDLC Objetivo 10.

Promover las expresiones culturales fortaleciendo la diversidad e identidad metropolitana.

10.1 Objetivos Específicos

A través de actuaciones de la Municipalidad de Miraflores, promover proyectos de diseño urbano y establecer parámetros urbanísticos que hagan embellecer el distrito, haciéndolo más atractivo, priorizando la perspectiva del distrito desde el punto de vista de un peatón.

10.2 Restricciones

Que las mejoras no limiten la asequibilidad del distrito para sus residentes.

10.3 Propuestas

1. Establecer Microzonas de Valor Urbanístico al nivel distrital. Dentro de estas zonas, promover el uso de los DAET para poder preservar edificios con un valor local.
2. En las Microzonas de Valor Urbanístico, permitiendo una mayor flexibilidad de usos en los edificios de valor local, reduciendo los requerimientos de estacionamientos entre otros factores para permitir el uso y rentabilidad de edificios patrimoniales y así, permitir la conservación de los monumentos.
3. En las Microzonas de Valor Urbanístico, la Municipalidad de Miraflores a través de la Gerencia de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, deberá estudiar la relación entre el ancho de las vías (entre las fachadas de edificios) y la altura de los edificios con el fin de desarrollar tranques normativos donde hay propuestas para incrementar la altura normativa (ver figura 30).
4. El distrito de Miraflores debe trabajar junto con el sector privado para poder vincular la implementación y mantenimiento del ornato mobiliario urbano con un contrato de publicidad en la vía pública y espacios públicos. La colocación de nuevo mobiliario urbano debe reflejar la identidad de Miraflores.
5. Trabajar junto con los proveedores de infraestructura para generar ductos y soterrar las redes de eléctrica y telefónica en todo el distrito, priorizando los sectores CyB del distrito de Miraflores.
6. La Municipalidad de Miraflores deberá coordinar con las empresas de dotación de servicios de agua, alcantarillado y energía eléctrica, junto al inversionista privado, para poder determinar un plan de ejecución de proyectos para la mejora de los servicios básicos, dirigidas principalmente a las zonas propensas a cambios urbanos.
7. En las zonas con un límite de altura de 10 o más pisos de altura, y con un bajo aprovechamiento de edificabilidad (donde existen grandes brechas entre la altura normativa y la altura actual), la Municipalidad debe introducir un retiro lateral y posterior normativo de 3 metros en cada lado de los edificios con el retiro de incentivar la generación de edificios con ventanitas en los frentes. Este nuevo retiro debe empezar a partir del segundo piso (ver figura 29,31).

Criterios de Evaluación:	Estado Actual:	Meta 2025:	Meta 2030:
1 Cambiar la ordenanza 521	Sin cambio	Cambiado	
2 Cambiar la ordenanza 521	Sin cambio	Cambiado	
3 Cambiar la ordenanza 312	Sin cambio	Implementado	
4 Licitación y implementación de servicio de mobiliario urbano	Sin cambio	Implementado	
5 KM de Vías con cables soterrados	0	1	2
6 No es competencia del distrito. N/A			
7 Cambiar la ordenanza 312	Sin cambio	Cambiado	

Tabla 12. Criterios de evaluación por propuesta - Objetivo 10.

Fuente: Elaboración propia

Aplicación de retranques frontales

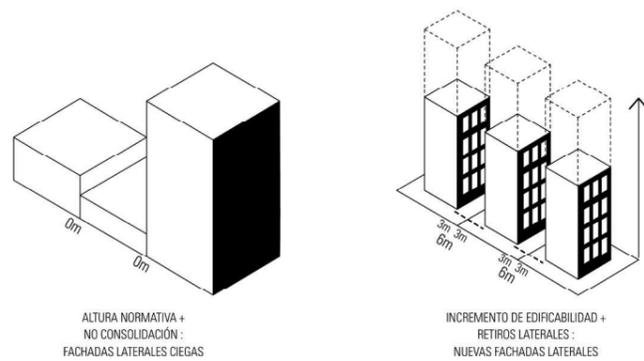


Figura 27. Propuesta de reiros laterales de 3m para avenidas que permiten edificios altos, pero que actualmente tienen un bajo aprovechamiento de edificabilidad.

Fuente: Elaboración propia

Aumento de Edificabilidad y Perfil Urbano

Además del aumento de edificabilidad en estas manzanas tipológicas, producto de alcanzar la altura máxima de los lotes, se confrontan las secciones viales obtenidas de las dos opciones de incremento: el aumento de dos pisos adicionales con o sin retranque hacia la calle. Esto permite comparar el impacto de ambas opciones en la sección y perfil urbano de las calles.

La idea principal es que desde la vista de peatón, el perfil urbano de las calles se ve siempre uniforme (en el supuesto que la totalidad de los lotes ya ha alcanzado su altura normativa). Con la opción de los retranques (3m desde la cara de la fachada) se evita que, en un futuro, el incremento de pisos adicionales de algunos lotes que están junto a otros que no aumentaron, se generen muros ciegos entre los colindantes (ver figura 28).

Asimismo, el equipo técnico analizó y reajustó la propuesta del ámbito de aplicación de los retranques, para que se aplicaran en las microzonas de valor urbanístico. En estas zonas, los retranques ayudarán a mitigar las externalidades negativas producto de esta futura densificación debido al aumento de edificabilidad, garantizando así una adecuada iluminación del espacio público con el fin de mejorar la calidad del espacio público.

Aplicación de reiros laterales

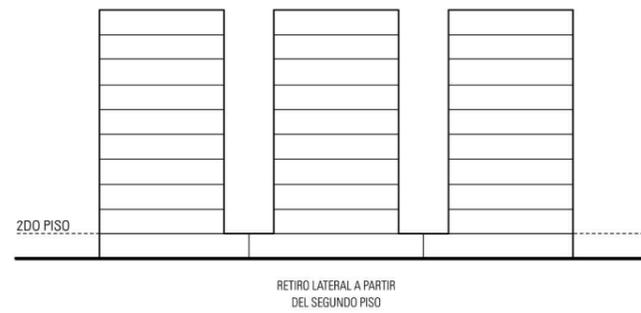


Figura 28. Propuesta de reiros laterales de 3m para avenidas que permiten edificios altos, pero que actualmente tienen un bajo aprovechamiento de edificabilidad.

Fuente: Elaboración propia



Figura 30. Aplicación de reiro de 3m a partir del segundo piso (Quito).

Fuente: Google Street View

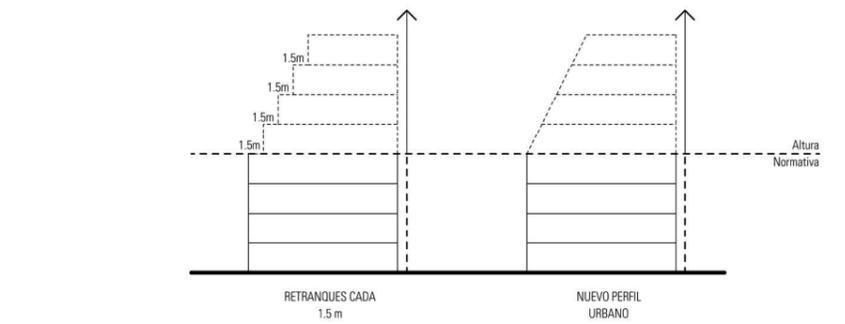


Figura 29. Propuesta de retranques para zonas donde se aplicarían un incremento de altura (afuera del polígono de alta nivel de accesibilidad hacia el transporte público).

Fuente: Elaboración propia



Figura 31. Aplicación de retranque de 1.5m en pisos altos (Tokio)

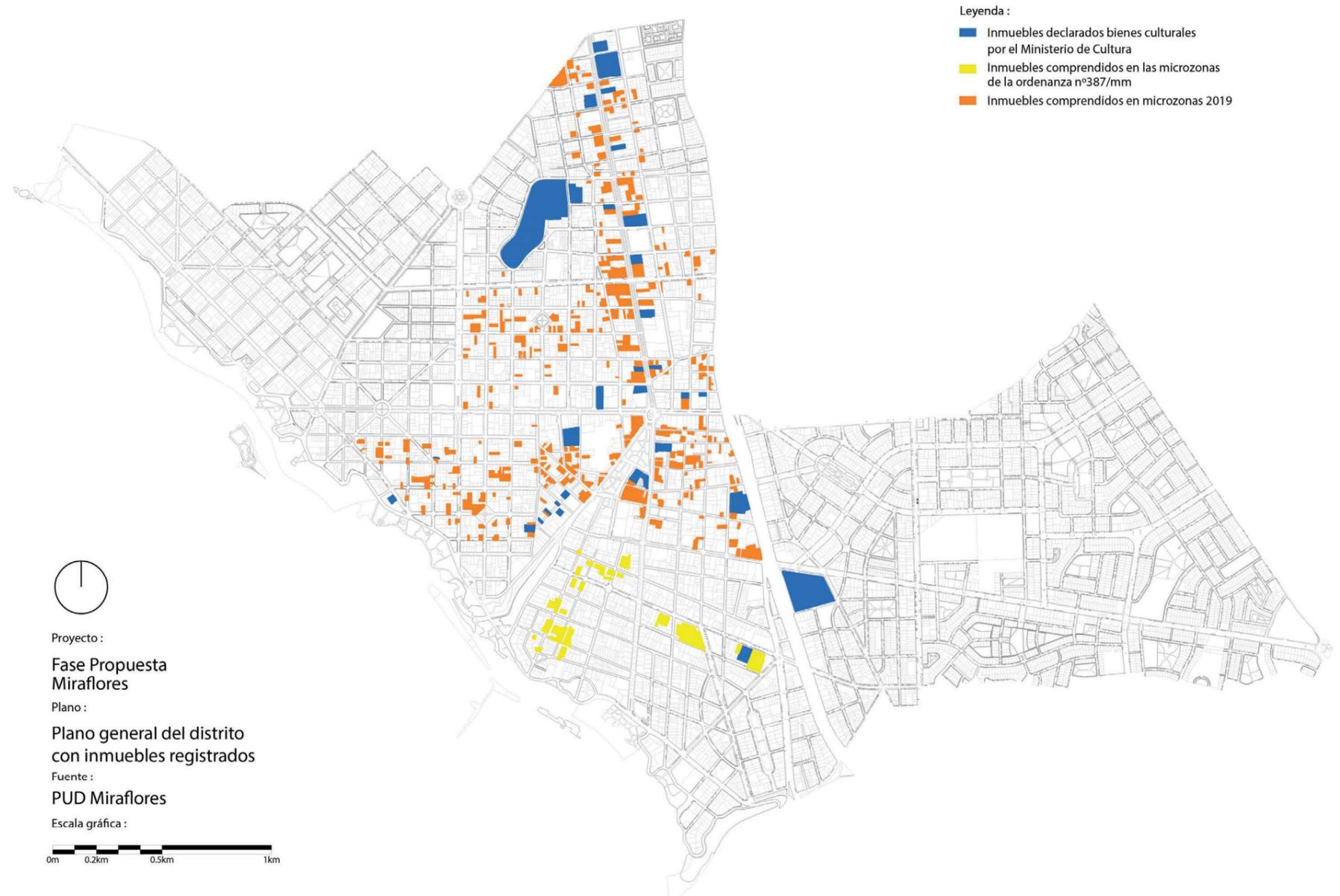
Fuente: Google Street View

Patrimonio y Zonas Generadoras de Edificabilidad

Miraflores posee una lista de predios con valor histórico, de diversas épocas, desde lo precolombino, pasando por lo colonial y republicano. El equipo técnico propone que estas propiedades sean generadoras de derechos de edificabilidad (ver L21.).

Los predios con valor histórico y se encuentran dentro de una ciudad contemporánea con normativas de zonificación, que regula y establece alturas máximas, por ejemplo.

Ahora bien, como la altura de estos predios no pueden ser alteradas y, además, existe una altura máxima de pisos reglamentada que no se puede construir, debido a su valor monumental, lo que se puede hacer es transferir el derecho que estos tienen sobre su potencial edificatorio hacia otros predios que pueden aprovechar estos beneficios.



PROYECTOS

Priorización de programas y proyectos de inversión urbana distrital

A continuación, se presenta una serie de proyectos específicos y puntuales en distintos sectores del distrito, en función de las estrategias/lineamientos anteriormente propuestos, los cuales se han ido trabajando y presentando a lo largo de la elaboración de la presente consultoría.

Cabe resaltar que se trata de propuestas esquemáticas y conceptuales, las cuales no representan un diseño definitivo, por lo que es necesario un nivel mayor de resolución por parte de las gerencias competentes para su implementación definitiva.

La siguiente tabla muestra la priorización de los proyectos según criterios participativos, sociales, y ambientales.

Proyectos

Prioridad: Muy Alta 7.4 - 9.0 Plazo Corto < 1 año
 Alta 5.8 - 7.4 Mediano 1 a 3
 Media 4.1 - 5.8 Largo > 3 años
 Baja 2.5 - 4.1

Propuesta	Normativa	Proyecto	Cód.	Componentes	Criterios							Priorización		
					Interés de Vecinos	Enfasis de la Comunidad	NATP	Aporte Social	Aporte Ambiental	Densificación residencial	Total	Prioridad	Plazo	
1. Zonas de Tráfico Calmado		Zona de tráfico calmado Balta	1C	Intervención cruces - para pacificar el tráfico (reducción de accidentes) Ensanchamiento y de aceras, iluminación y señalética Rehabilitación acera (con soterramiento)	6	1	0	0	1	0	8	Muy Alta	Corto	
		Zona de tráfico calmado Micro Centro entre Larco y Via Expresa	1D	Proyecto Urbanismo Tactico Ensanchamiento y de aceras, iluminación, señalética, soterramiento de cables	4.5	0	1	0	1	1	7.5	Muy Alta	Mediano	
		Zona de tráfico calmado Micro Centro entre Larco y Diagonal	1E	Proyecto Urbanismo Tactico Ensanchamiento y de aceras, iluminación, señalética, soterramiento	4.5	0	1	0	1	1	7.5	Muy Alta	Mediano	
		Zona de tráfico calmado Micro Centro Marzano	1F	Proyecto Urbanismo Tactico Ensanchamiento y de aceras, iluminación, señalética, soterramiento	4.5	0	1	0	1	1	7.5	Muy Alta	Mediano	
		Zona de tráfico calmado La Mar 1	1G	Proyecto Urbanismo Tactico Ensanchamiento y de aceras, iluminación y señalética, soterramiento de cables	4.5		0	1	1	0	6.5	Alta	Mediano	
		Zona de tráfico calmado la Mar 2	1H	Proyecto Urbanismo Tactico Ensanchamiento y de aceras, iluminación y señalética, soterramiento de cables	4.5		0	1	1	0	6.5	Alta	Mediano	
		Zona de tráfico calmado la Mar 3	1I	Proyecto Urbanismo Tactico Ensanchamiento y de aceras, iluminación y señalética, soterramiento de cables	4.5		0	1	1	0	6.5	Alta	Mediano	
		Zona de tráfico calmado la Mar 4	1J	Proyecto Urbanismo Tactico Ensanchamiento y de aceras, iluminación y señalética, soterramiento de cables	4.5		0	1	1	0	6.5	Alta	Mediano	
		Implementación de zona de tráfico calmado en resto de distrito	1K	Señalética para estacionamientos para residentes Cambios de sentidos de vías locales y estrategias de pacificación de tránsito (Calles 10, 20, 30) Ensanchamiento de aceras, mejoras en iluminación y señalética	4.5		0	1	1	1	7.5	Alta	Largo	
		ZRE Micro Centro - (Complejidad de Usos) y Marsano (Cultural)	1L	Propuesta de zonificación, densidad Propuesta de vialidad Propuesta para formar barrio cultural Marzano	4.5		1	1	0	0	6.5	Alta	Corto	
	ZRE La Mar (potencial de desarrollo urbanístico)	1M	Propuesta de zonificación, densidad, edificabilidad Propuesta de vialidad Relación con proyecto de Cuartel San Martín	4.5		1	1	0	0	6.5	Alta	Corto		
	Entorno Huaca Pucllana (Calidad Monumental)	1N	Propuesta de zonificación, densidad, Alturas Propuesta de vialidad Propuesta para formar barrio cultural Pucllana	4.5		1	1	0	0	6.5	Alta	Corto		
	2. Vías de Micromovilidad	Obra Pública	Vía Micromovilidad - Malecón	2A	Pintura, elementos de separación vertical Nuevos jardines y arborización Iluminación, y señalización	6		1	0	0	1	8	Muy Alta	Corto
			Vía Micromovilidad "Quiet Route" Cuartel San Martín hasta Colegio Humbolt	2B	Pintura, elementos de separación vertical Nuevos jardines y arborización Iluminación, y señalización	6		1	0	0	1	8	Muy Alta	Corto
Implementación de red de Vías de Micromovilidad			2C	Pintura, elementos de separación vertical Nuevos jardines y arborización Iluminación, y señalización	6		1	0	0	1	8	Alta	Mediano	
Paraderos de Micro Movilidad			2D	Pintura, señalética y paraderos	6		1	1	1	0	9	Muy Alta	Corto	
3. Espacio Público	Iniciativa Privada (Proyecto en Activos)	Plaza Gutierrez (Sector 3)	3A	Reordenamiento de vías Recuperación de espacio público, arborización, ensanche de acera	6		1	0	1	0	8	Muy Alta	Mediano	
	Obra Pública	Huaca Pucllana (Sector 3)	3B	Vía de Micromovilidad Ensanchamiento de veredas Cercos "transparente"	3		1	1	1	0	6	Alta	Mediano	
	Obra Pública	Calle Los Pinos (Sector 6)	3C	Ensanchamiento y de aceras, iluminación, señalética arborización Rehabilitación acera (con soterramiento)	3		1	1	1	0	6	Alta	Mediano	
	Obra Pública	Nueva Plaza - Jorge Chavez (Sector 5)	3D	Ensanchamiento de Acerdas, iluminación, nuevo pavimento, áreas verdes, soterramiento de cables	3		1	1	1	0	6	Alta	Largo	
	Obra Pública	Pasaje Olaya	3E	Peatonalización de calle, arborización, soterramiento de cables Introducción de mobiliario urbano, pavimentación, y jardines	4		1	1	1	0	7	Alta	Corto	
	Obra Pública	Parque Bicentenario (Armendariz)	3F	Introducción de Parque Bicentenario en bajada Armendariz Mejorar bajada peatonal desde Miraflores hacia la playa	3	0	0	1	1	0	5	Media	Largo	
	Iniciativa Privada	Nueva plaza Benevides	3G	Generación de nuevo espacio público sobre Vía Expresa de la República	3	0	1	1	1	0	6	Media	Mediano	
	Plan Especifico	Entorno Huaca Pucllana (Calidad Monumental)	3H	Propuesta de zonificación, densidad, Alturas Propuesta de vialidad Propuesta para formar barrio cultural Pucllana	4.5		1	1	1	0	7.5	Media	Mediano	
4. Equipamiento Público	DAET (Espacio Publico)	Nuevo Espacio Público Sector 1	3I	Generación de nuevo espacio público en el sector 1 utilizando los DAET	6	1	0	1	1	0	9	Alta		
	Iniciativa Privada	Acceso mecanico entre Plataforma alta y bajo en la costa verde	4A	Construcción de teleferico, funicular, ascensor o otros elementos que facilitan el acceso a la costa verde	4	0	0	0	1	0	5	Media	Largo	
	Iniciativa Privada	Concesiones comerciales en la plataforma baja de la CV que mantengan equipamientos públicos (baños, vestidores)	4B	Equipamientos sociales (baños, vestidores, alquiler de equipamiento deportivo) apoyado económicamente por programa comercial	4	0	0	0	1	0	5	Media	Largo	
	Iniciativa Privada	Complejo Deportivo Bonilla	4C	Proyecto de remodelación de complejo, mejoramiento de infraestructura e implementación de un gimnasio con la finalidad de ofrecer nuevas coberturas de servicios	4	0	0	1	1	1	7	Alta	Mediano	
	Obra Pública	Concha Acústica (Playa Tres Picos)	4D	Cobertura de uso eventual y desmontable que genere sombra, protección y posible reforzamiento acústico.	4	0	0	1	1	0	6	Alta	Mediano	
5. Infraestructura	Obra Pública	Puente Barranco - Miraflores	5A	Construcción de puente peatonal que une Barranco con Miraflores (desde Armendariz a San Martín)	4.5	0	0	1	1	0	6.5	Alta	Largo	
		Puente Surquillo - Miraflores	5C	Construcción de puente para mejorar la conectividad entre Surquillo y Miraflores	1	0	1	1	1	1	5	Media	Largo	

Tabla 13. Lista de Proyectos específicos que acompañan al PUD.

Fuente: Elaboración propia

PROYECTO : Zonas de Tráfico Calmado

Disclaimer: El desarrollo de las zonas de tráfico calmado elegidas aún se encuentran en fase piloto, actualmente se encuentran sujetas a revisión y no deben ser usadas como planos de construcción.

1C. Zona de Tráfico Calmado: Piloto en Balta

Zona de Tráfico Calmado en Balta : Primer taller (8 de agosto)

El primer de los talleres se realizó el día 8 de agosto del presente, en la zona denominada “Balta”, delimitada por las calles Berlín, Bolognesi y el Malecón Balta. Asistieron representantes de las gerencias de Desarrollo Urbano, Movilidad y Participación Vecinal, el presidente del “sector 4” de Miraflores y vecinos, así como también miembros del equipo técnico consultor, representados por Angus Laurie y Mariana Leguía.

Para este taller, el equipo técnico tenía como objetivo recoger diversas inquietudes, problemas y preocupaciones por parte de los vecinos con respecto a su zona.

Una información que ya se maneja por parte de los vecinos es la ciclovía que estaba a punto de proyectarse en un lado del Malecón Balta, que luego se iba a conectar con la futura ciclovía del Malecón de Miraflores (de la Marina – Cisneros – de la Reserva). Los vecinos manifestaron dos problemas importantes: la presencia de la clínica Good Hope y todos los perjuicios que esta ocasionaba, así como la utilización de las calles como estacionamientos para los visitantes a la clínica, consecuencia directa de la presencia de esta, pues estos no tienen donde estacionar dentro del edificio.

Con respecto al impacto de la futura ciclovía en el Malecón Balta, los vecinos también eran conscientes que los autos, que ocupan el espacio de estacionamientos que actualmente ocupa el futuro trazo de la ciclovía Balta, irían a estacionarse en las calles aledañas, generando más congestión y caos vehicular en las calles residenciales.

Metodología

1. Maqueta - Plano

Como parte de la metodología utilizada por el equipo técnico, se imprimió un plano del sector, en formato A1, mostrando los límites de la zona de tráfico calmado, los nombres de las calles y las edificaciones más importantes. Este plano se presentó sobre una base rígida de tecnopor. Se les pide a los vecinos que puedan manipular y expresar sus inquietudes y problemas en el plano (ver figura 56).

Por su parte, la Municipalidad de Miraflores proporcionó las facilidades logísticas para poder llevar a cabo esta actividad, como mesas, sillas, un toldo con adecuada iluminación, servicio de catering, etc.

2. Temas y “banderas”

Para poder llevar a cabo el análisis del sector, se invita a los vecinos a que expresen todas sus inquietudes en el plano, bajo unos temas propuestos por el equipo técnico: espacios públicos, transporte y estacionamientos, usos del suelo y seguridad ciudadana. Estos temas están graficados mediante de unas “banderas” (elaboradas con stickers y alfileres) con un ícono que expresan problemas/oportunidades específicas de cada uno de los temas propuestos. Primerose identifica un problema en el plano y se representa colocando la bandera que contiene el ícono que lo representa (ver figura 50,51)

3. Otros

La Municipalidad proporcionó papelería y artículos de oficina, como plumones y post-it, los cuales fueron usados por los vecinos para también notar otras situaciones adicionales a las ya planteadas. Durante toda la actividad, el equipo técnico consultó y los representantes de la Municipalidad de Miraflores sirvieron como guías y orientadores para el correcto desarrollo de la metodología.



Figura 32. Iconos de problemática en el espacio público para taller participativo Balta.
Fuente: Elaboración propia



Figura 33. Iconos de problemática en el espacio público para taller participativo Balta.
Fuente: Elaboración propia

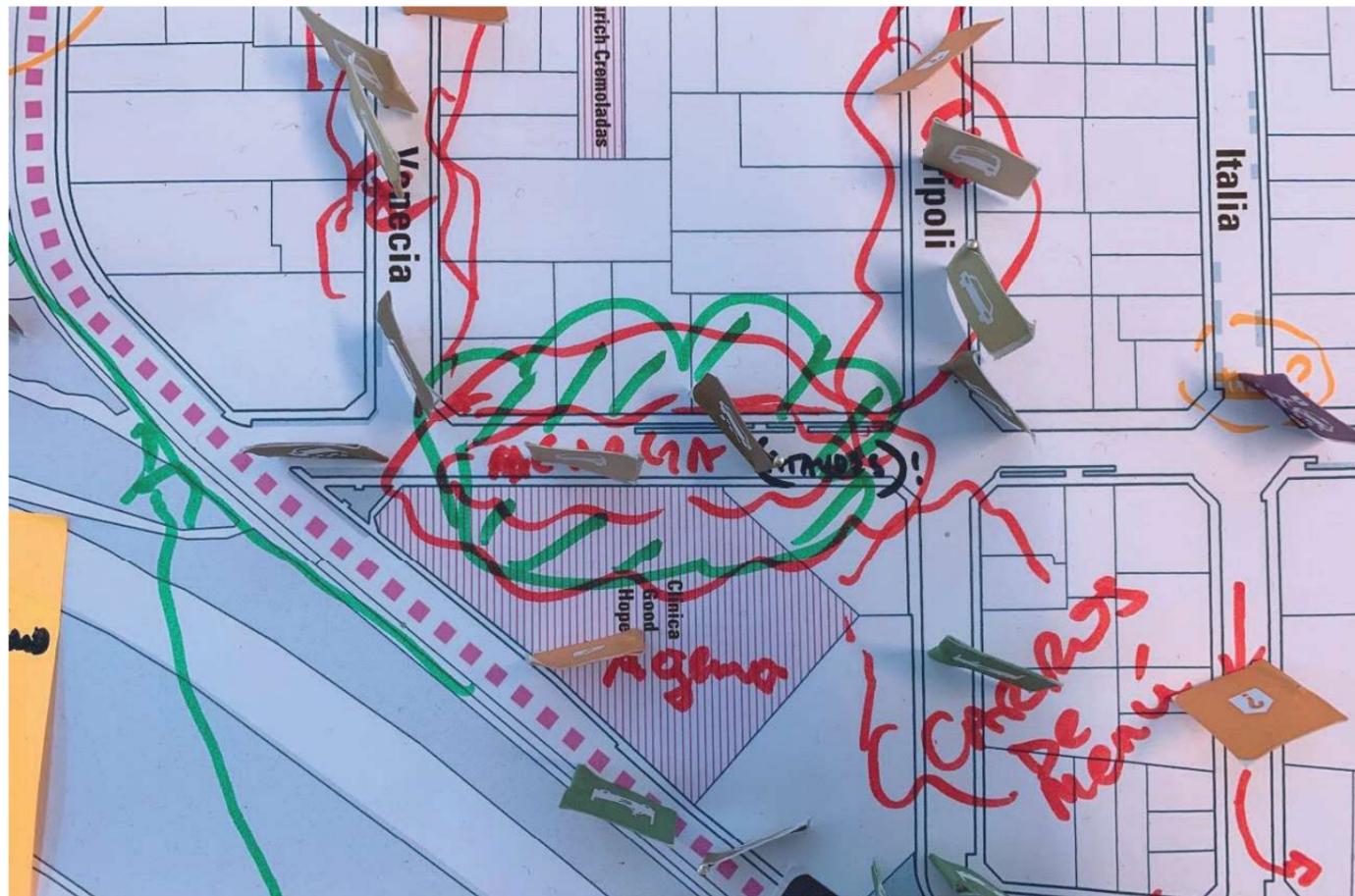


Figura 34. Clínica Good Hope.
Fuente: Elaboración propia

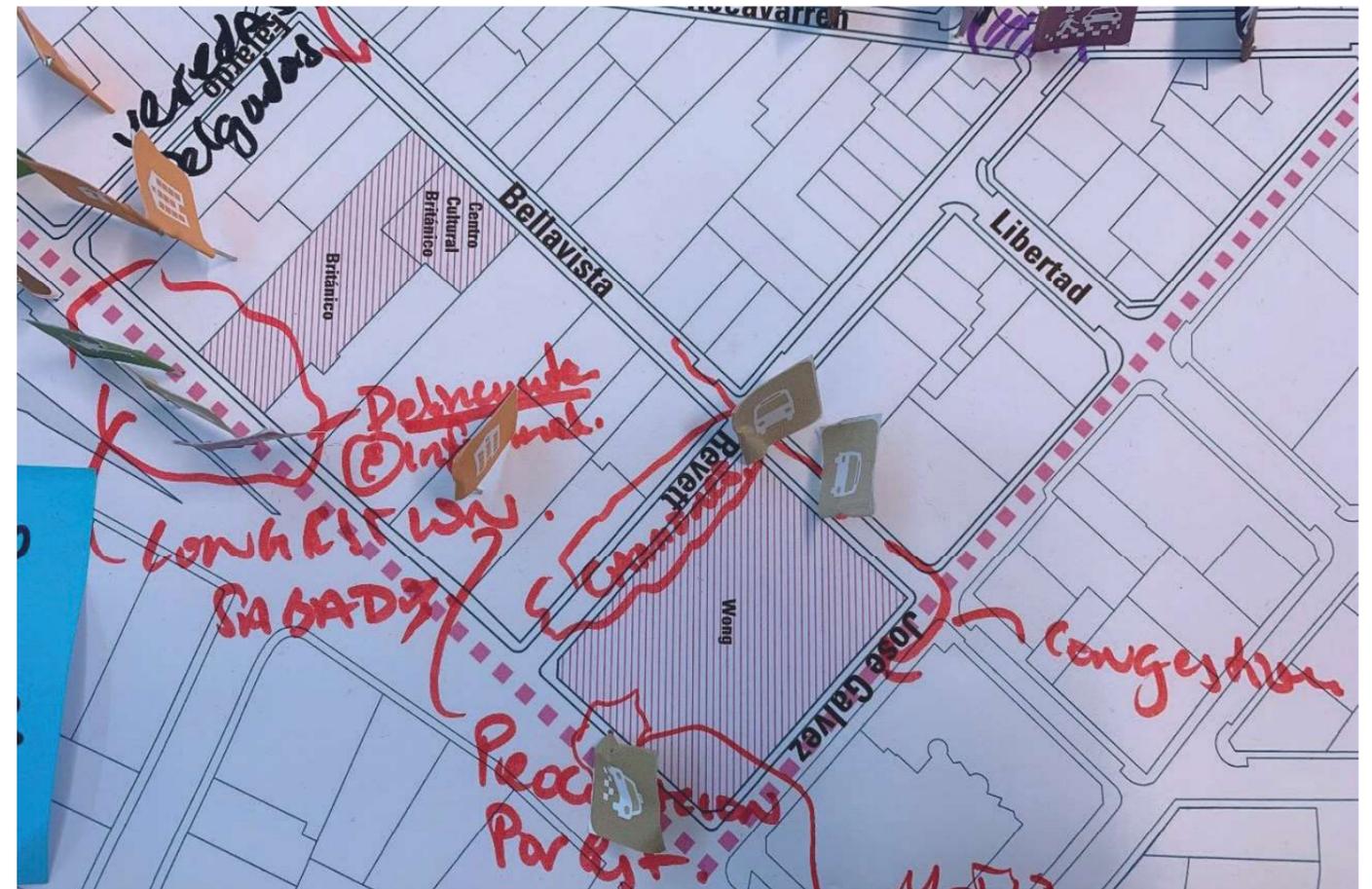


Figura 35. Wong Bajada Balta.
Fuente: Elaboración propia

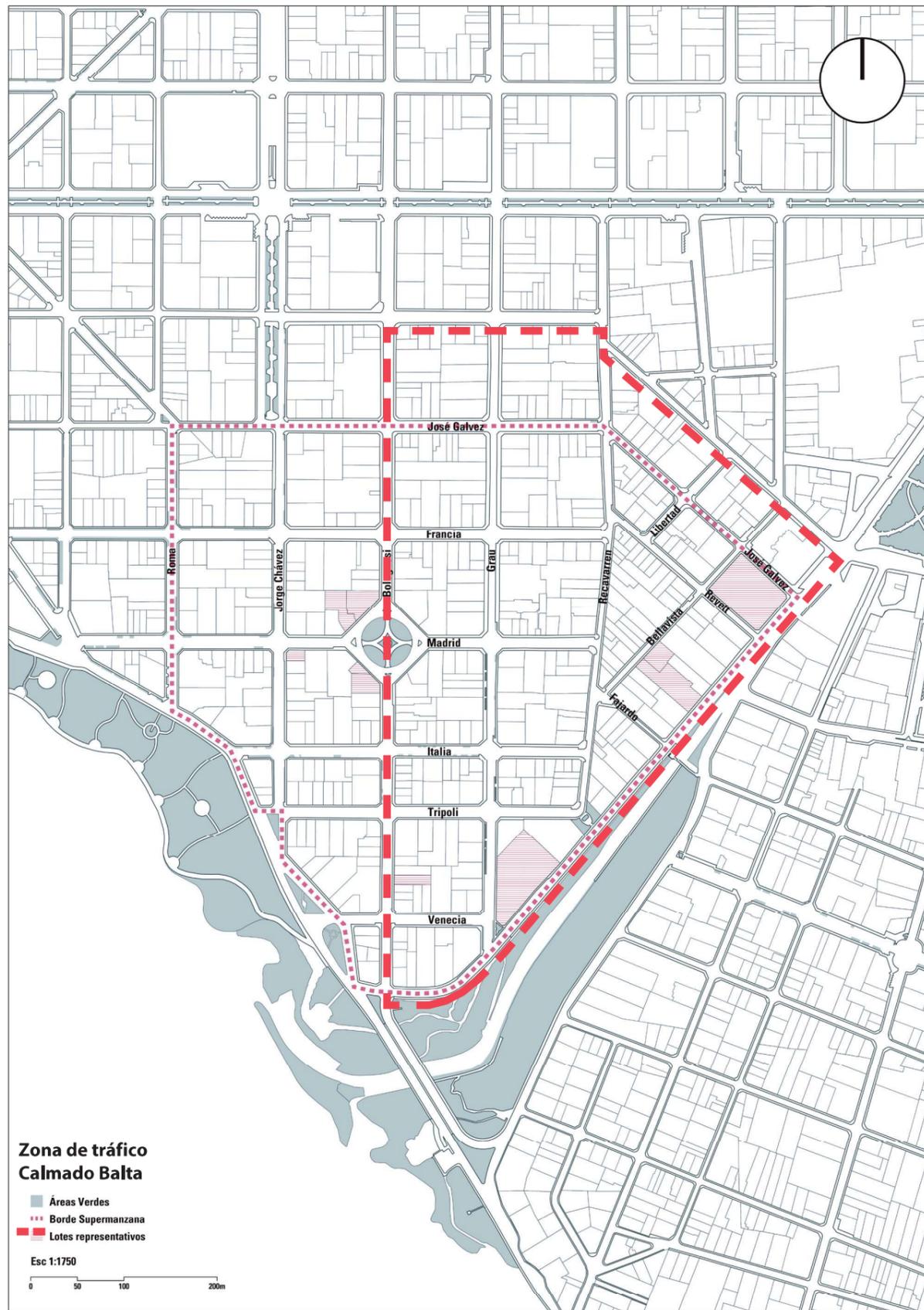


Figura 36. Plano base utilizado en taller participativo - Área de Tráfico Calmado, Balta.

Fuente: Elaboración propia

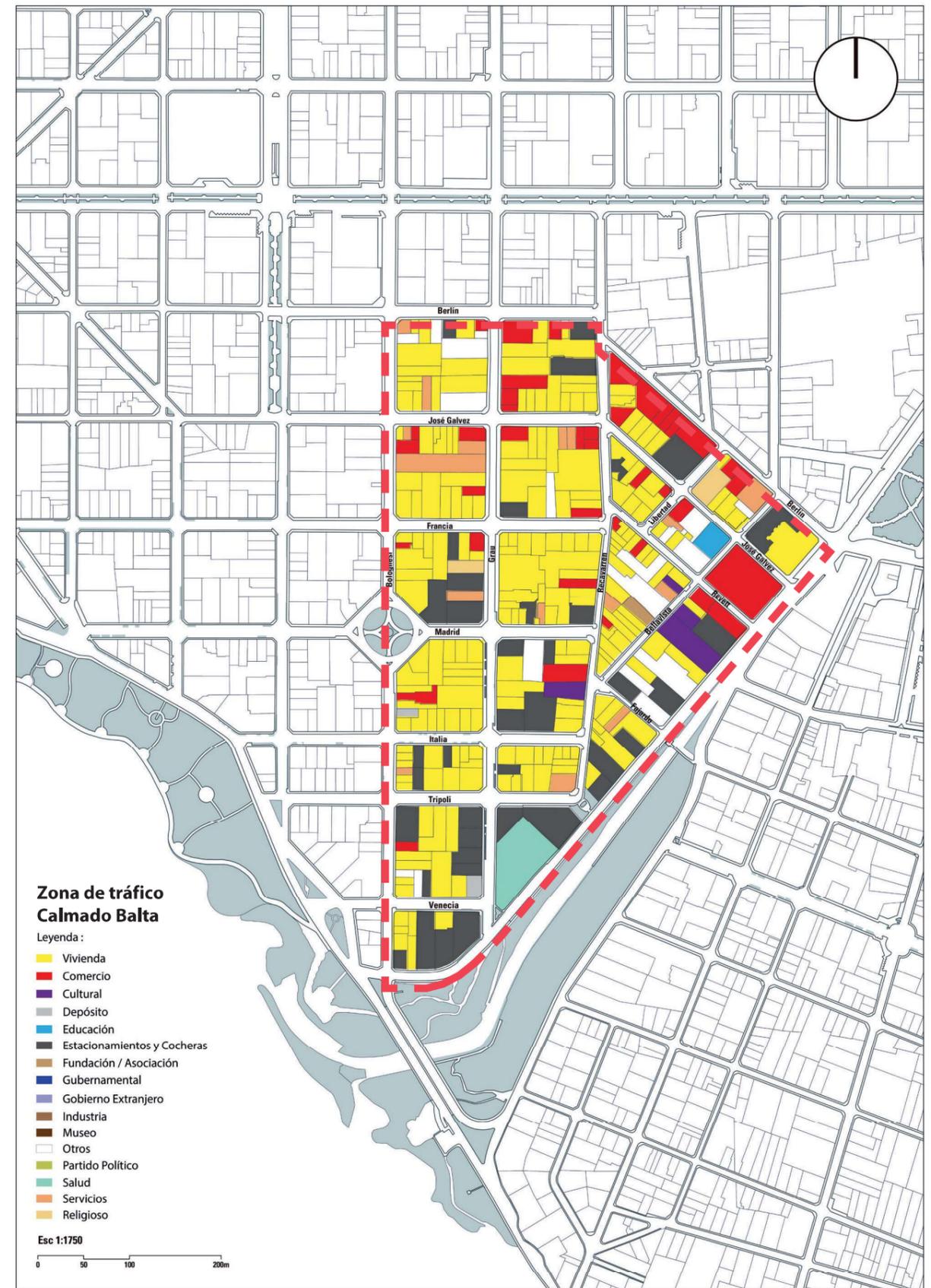


Figura 37. Plano de usos reales - Área de Tráfico Calmado, Balta.

Fuente: Elaboración propia



Figura 38. Iconos de problemática en el espacio público para taller participativo Balta.

Fuente: Elaboración propia

Medición de impacto - Intervención en Balta

Esta intervención fue realizada por la Municipalidad de Miraflores en la misma semana en la que se realizó el primer taller participativo, y tuvo como objetivo general medir un impacto en el Malecón Balta (tanto cuantitativo como cualitativo), al retirar los estacionamientos y colocar una línea a nosa modo de ciclovía y contar la cantidad de autos que se desplazarían al interior del área de tráfico calmado en caso esta intervención sea próximamente consolidada.



Figura 39. Malecón Balta (Frente a clínica Good Hope).
Fuente: Elaboración propia

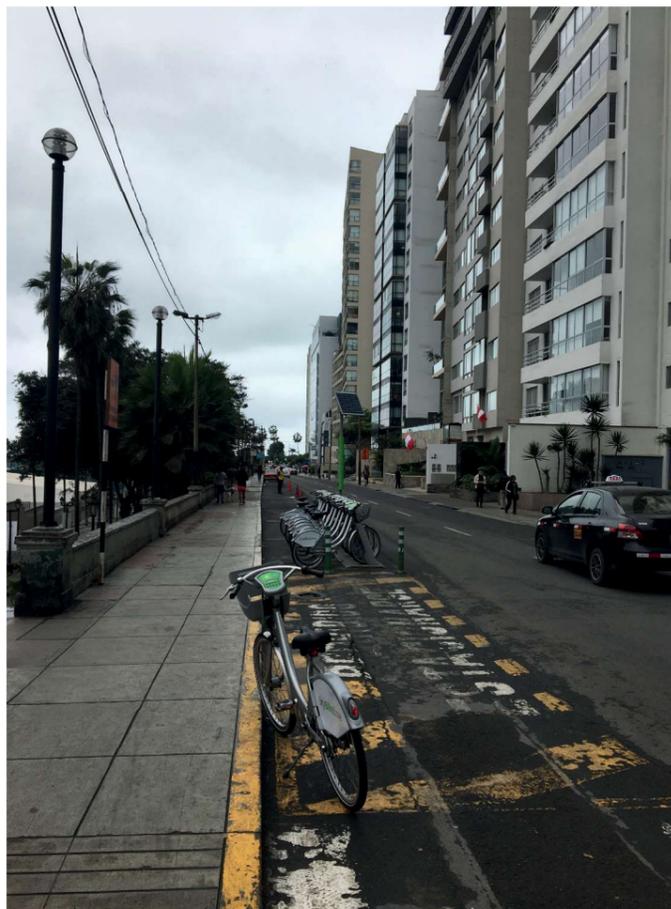


Figura 40. Malecón Balta (Paradero de bicicletas).
Fuente: Elaboración propia



Figura 41. Malecón Balta (Al lado del puente de madera).
Fuente: Elaboración propia



Figura 42. Clínica Good Hope.
Fuente: Elaboración propia

Conclusiones : Primer taller (8 de agosto)

1. Acerca de la clínica Good Hope

Una de las principales quejas por parte de los vecinos de este sector del distrito fue la presencia de la clínica Good Hope, instalada en esta zona (específicamente en la cuadra 9 del Malecón Balta) desde ya hace varios años. Los residentes culpan a la clínica, directamente, por el caos y desorden que se generan en las calles alrededor de esta, específicamente por los estacionamientos de los pacientes que se atienden en este establecimiento. Debido a que hay un déficit de espacios de parqueo para vehículos dentro de la clínica, muchos de los pacientes estacionan al frente de la clínica (en el mismo Malecón Balta) o en las calles aledañas a esta, como en Grau, Trípoli, Venecia y otras. Para los vecinos, las calles son usadas como cocheras.

La clínica, además, tiene serios cuestionamientos respecto a su misma construcción, en relación a su licencia de obra, número actual de pisos y su actual dotación de estacionamientos.

Además, el funcionamiento de este establecimiento de salud genera muchos impactos negativos en su entorno inmediato, aparte de la congestión y caos vehicular, como es la carga y descarga de desechos biológicos, de gases y de servicios funerarios cuyos vehículos se estacionan en la calle para cargarlos a tándem de las personas recientemente fallecidas. Esto último se genera en la avenida Grau, a espaldas de la clínica, justo al frente de las viviendas.

2. Plaza Bolognesi

La plaza Bolognesi, en forma de óvalo, se localiza en la intersección de las calles Madrid y Bolognesi. Es un espacio público con áreas verdes, donde lo más resaltante son sus grandes ficus. Se trata de un espacio público subutilizado, que presenta dificultad para

que los peatones crucen hacia él, tanto por la deficiente infraestructura como también a la alta presencia vehicular en la zona. Asimismo, este parqueo no cuenta con suficientes bancas o elementos atractivos, más allá de la presencia de los árboles que promueva que la gente quiera estar allí. Otro impacto importante de la zona es la presencia de varios bares y cafés, los cuales generan muchos estacionamientos en la vía pública por parte de sus consumidores.

3. Wong Malecón Balta

Otro de los puntos críticos de la zona. El supermercado Wong, ubicado dentro de un centro comercial con otros comercios en el primer nivel, genera una gran actividad en sus alrededores. De por sí, la calle José Galvez es una calle bastante congestionada a lo largo de todo el día, por estar ahí pasando tanto vehículos privados como también el transporte público, con unidades muy grandes, de tipo bus. El centro comercial que alberga el supermercado Wong solamente genera fachadas relativamente atractivas, concentradas: hacia el Malecón Balta y hacia la calle José Galvez.

En las otras calles, Revetty Bellavista, el panorama es totalmente distinto, pues hacia aquí las fachadas no son para nada atractivas: no hay accesos y también son usadas como lugares para la carga y descarga de camiones de productos y desechos.

Asimismo, en las inmediaciones de esta zona, también se encuentra el centro cultural y de idiomas Peruano-Británico, junto con el teatro del mismo nombre, los cuales también generan congestión vehicular, tráfico y la presencia de una mafia de estacionamientos informales, que también originan la presencia de personas ajenas a la zona y que generan cierto temor en los vecinos.

Por último, algunos de los residentes tenían conocimiento de la estrategia de "zonas de tráfico calmado" que tanto el equipo técnico como la Municipalidad de Miraflores están planteando para poder lograr la pacificación del tránsito en la zona. El principal temor de ellos es el posible impacto de la ciclovía que está proyectada a realizarse en el Malecón Balta. Queda por parte de los especialistas presentar a los residentes una propuesta un poco más específica que pueda mitigar los problemas del sector.

Zona de Tráfico Calmado "Balta": Segundo taller (27 de agosto)

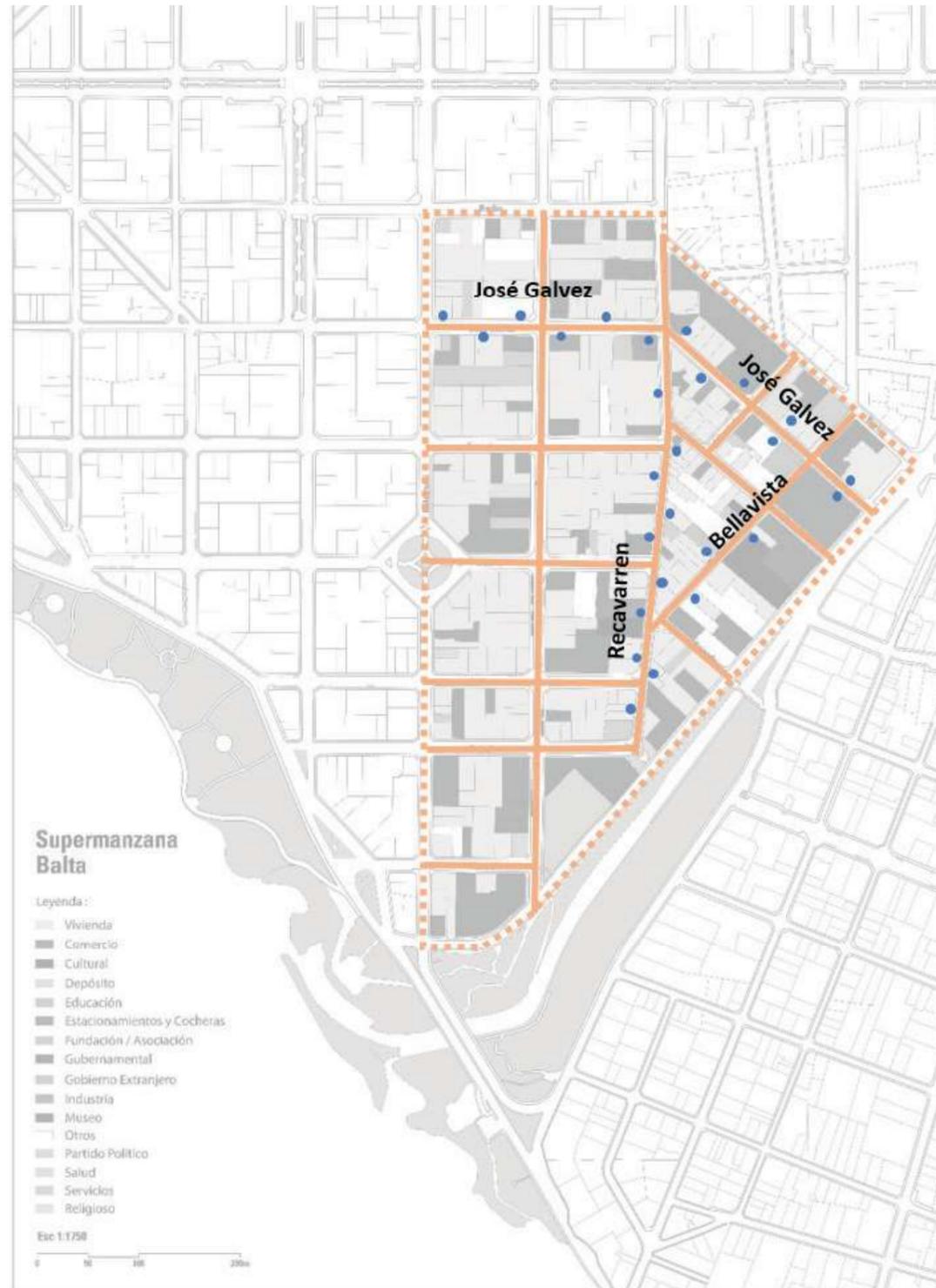
El segundo taller en la zona denominada "Balta" se llevó a cabo casi a finales del mes de agosto.

En primer lugar, se socializaron los resultados de las pruebas y mediciones que llevo a cabo la Municipalidad de Miraflores para poder cuantificar el efecto que ocasionó la intervención en la franja de estacionamientos que se encuentra a lo largo del Malecón Balta, especialmente afectada por la actividad que genera la Clínica Good Hope. Luego, se mostraron también algunos resultados de los conteos realizados en las calles interiores que conforman el Área de Tráfico Calmado, para medir también el impacto de una posible sobreocupación de las calles por parte de los automóviles que solían estacionarse en la franja del Malecón Balta.

Se demostró que, el impacto era casi mínimo, se socializó también un primer esbozo de estrategia para poder garantizar el estacionamiento de los vehículos de los residentes en las calles, restringiendo de ese derecho a los que no son de la zona.

Del mismo modo, esta estrategia de estacionamientos para residentes estuvo acompañada de ejemplos de otros países en donde se aplicaron estas medidas, junto a referentes de señalética internacional.

Por último, se realizó una votación vecinal para aprobar las medidas a ser implementadas por el municipio: la implementación de la ciclovia en Balta y fiscalizar que en las calles alrededor no se estacionen vehículos que no son de la zona.



- Calles para estacionamientos de residentes
- Calles para estacionamientos rotativos

Figura 43. Estrategias de estacionamientos para residentes.

Fuente: Elaboración propia



Figura 44. Preparación del taller.

Fuente: Elaboración propia



Figura 45. Conversación entre vecinos, asesores y autoridades municipales.

Fuente: Elaboración propia



Figura 46. Votación de las propuestas.

Fuente: Elaboración propia



Figura 47. Estacionamientos para residentes y estacionamientos rotativos en calles comerciales.

Fuente: Elaboración propia



Figura 48. Referentes internacionales de señalética.

Fuente: Elaboración propia



1D. Zona de Tráfico Calmado
Micro Centro entre Larco y Vía Expresa

OVALO		A	0,8																
	1			480	0	0	0	0	1	0,20	48	1164	216	48	144	144		480	
CALLE VIRGEN MILAGROSA	1	Peatonal	10																
	1	N	1,2	180	3	3	3	3	3	3,00							12	12	180
	1	S	2,5	60							48								
	1	N	1,2	180															
	2	S	2,5	228	1,5	2	2	2	2	1,90									
	2	E	1,8	384							240	84	48	12	36				408
	4	O	1,2	312	2	2	1	2	2	1,80	252	180	36	24	24				696
	3	E	1,8	276															
	3	O	1,2	240	2	2	2	1	2	1,80	228	180	36	12	36				516
	6	E	2	288															
	6	O	2	120	3	2	1,5	1,5	2	2,00	24	384	180	84	48	24	24		408
	5	E	3,5	204															
	5	O	2	216	2	2	1,5	1	1,5	1,60	12	420	144	120		24			420
	4	E	1,5	156															
	4	O	1	168	1,5	1,5	1	1	2	1,40	12	420	144	120	12	36			324
	3	N	1,2	216															
	3	S	1,5	276	2	2	2	2	2	2,00		300	120	120		60	36		492
	2	N	1,2	420															
	2	S	1,5	336	2	2	2	2	2	2,00	24	240	96	24		36			756
	1	N	1,2	348															
	1	S	1,5	672	2	2	2	2	2	2,00	12	324	216	48	36	24			1020
	1	N	1,2	96															
	1	S	1,2	84	1	1,5	1	1,5	2	1,40		144	24	24					180
	2	E	1,2	72															
	2	O	1	60	1	1	1,5	2	2	1,50		216	60	48		12			132
	1	A	6,5	972															
	1	B	2,5	876	1,5	2	2	2,5	2	2,00	144	288	144	36	24	36	12		
	1	A	4,5	852							144	312	204	24	12	84	0		1848
	1	B	1,8	720	1,5	2,5	2,5	2	2	2,10	84	360	264	84	0	0	0		
	1	A	1,8	228							48	288	192	72	12	0	24		1572
	1	B	1,8	276	1,5	2,5	2	2,5	3	2,30	0	204	36	0	0	0	0		504
	2	A	1,8	12															
	2	B	1,5	228	1,5	2,5	2	2,5	3	2,30	0	252	63	0	24	63	0		240
	3	A	1,8	132															
	3	B	1,8	72	2,5	2,5	2,5	2,5	3	2,60	0	216	84	12	0	36	0		204
	4	A	1,8	144															
	4	B	1,8	276	2,5	2,5	2	2	2	2,20	0	36	36	36	0	36	0		420
	1	A	1,8	324							60	288	156	192	12	0	24		
	1	S	1,2	336	1,5	2	2	1,5	1	1,60	96	816	288	264		120			324
	2	S	1,2	480	0,5	1	1	0,5	2	1,00									336
	3	S	1,2	132	0,5	1	1	0,5	2	1,00	72	516	216	36	36	24			480
	4	S	1,2	384	0,5	1	1	0,5	2	1,00	60	324	60	36	12	12	12		132
	5	S	1,2	384	0,5	1	1	0,5	2	1,00									384
	1	A	3,5	1644							60	468	288	228	72	60	0		
	1	B	3	996	2	3	2,5	2	2	2,30	60	1020	540	84	12	48	12		2640
	2	A	3,5	1488							48	564	372	192	48	72	0		
	2	B	3,5	972	1	3	1,5	2	2	1,90	48	960	384	108	24	48	12		2460
	3	A	3,5	1392							48	396	420	132	48	84	12		
	3	B	3,5	972	1	3	1,5	2	2	1,90	48	960	384	108	24	48	12		2364
	4	A	3,5	1524							72	588	456	204	24	108	0		
	4	B	3,5	972	1	3	1,5	2	2	1,90	48	960	384	108	24	48	12		2496
	1	A	2	324															
	1	B	1,8	372	1,5	2	2	2	2	1,90	60	228	180	72	12	24	0		696
	1	A	1,8	216															
	1	B	1,8	240	1,5	2	2	2	2	1,90	24	240	132	72	12	0	0		456
	1	A	1,8	936	2	2	2	2	3	2,20	0	204	84	60	48	60	12		936
	2	B	1,8	996	2	2	2	3	3	2,40	0	264	108	36	24	60	0		996
	1	A	2	204															
	1	B	1,5	276	1,5	2	2	2	2	1,90	0	360	168	48	60	24	12		480
	1	A	2	180															
	1	B	2	120	1,5	2	1,5	2	1,5	1,70	36	552	312	144	24	60	12		300

20.250,00	7.800,00
0,00	2.550,00
750,00	1.950,00
4.800,00	5.550,00
6.150,00	9.000,00
5.700,00	6.900,00
9.000,00	5.700,00
8.700,00	5.550,00
8.850,00	4.500,00
6.750,00	7.350,00
4.800,00	9.900,00
7.950,00	13.050,00
2.400,00	2.250,00
4.050,00	1.800,00
7.950,00	23.700,00
9.900,00	19.650,00
3.000,00	6.300,00
4.237,50	3.787,50
3.900,00	3.000,00
1.350,00	5.700,00
8.850,00	4.350,00
18.300,00	5.700,00
30.450,00	6.900,00
10.950,00	1.950,00
6.150,00	5.100,00
13.950,00	33.750,00
15.300,00	31.650,00
13.050,00	30.750,00
16.800,00	32.550,00
6.900,00	9.000,00
6.000,00	5.700,00
4.950,00	12.600,00
5.400,00	13.200,00
7.950,00	6.450,00
13.350,00	4.650,00

3	2	0,20
1	2	3,00
1	2	1,90
2	2	1,90
2	2	1,80
2	2	1,80
2	2	2,00
2	2	1,60
2	2	1,40
2	2	2,00
2	2	2,00
2	2	1,40
2	2	1,50
2	3	2,00
2	2	2,10
2	2	2,30
2	2	2,30
2	2	2,60
1	2	2,20
2	2	1,60
2	2	1,00
3	2	1,00
2	2	1,00
2	2	1,00
2	3	2,30
2	3	1,90
2	3	1,90
2	3	1,90
2	2	1,90
2	2	1,90
2	2	1,90
2	2	1,70

Tabla 15. Conteos peatonales - vehiculares (Área de Tráfico Calmado Micro Centro).

Fuente: Elaboración propia

Conteos peatonales - resultados

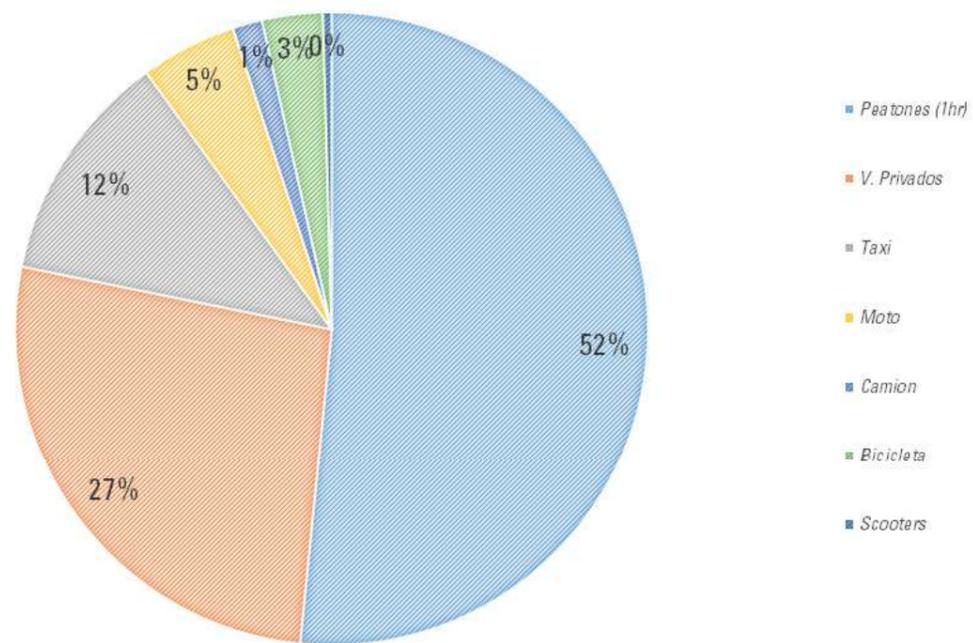


Figura 49. Porcentaje por zona - Microcentro

Fuente: Elaboración propia

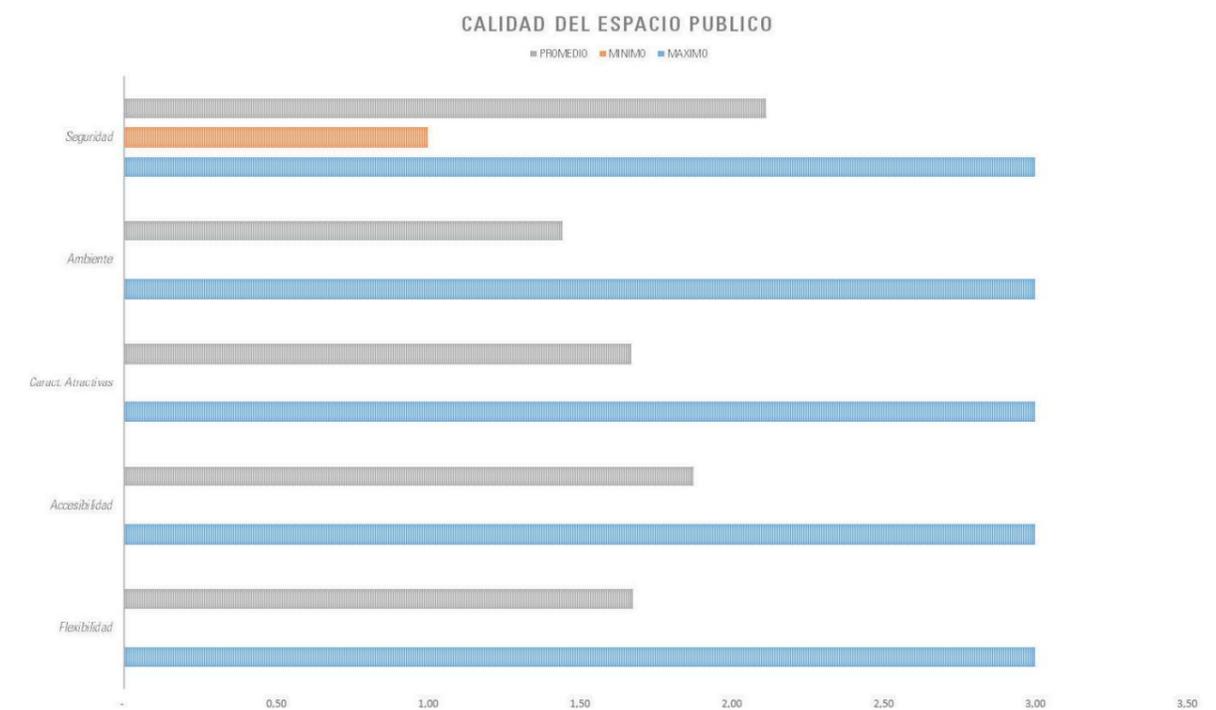
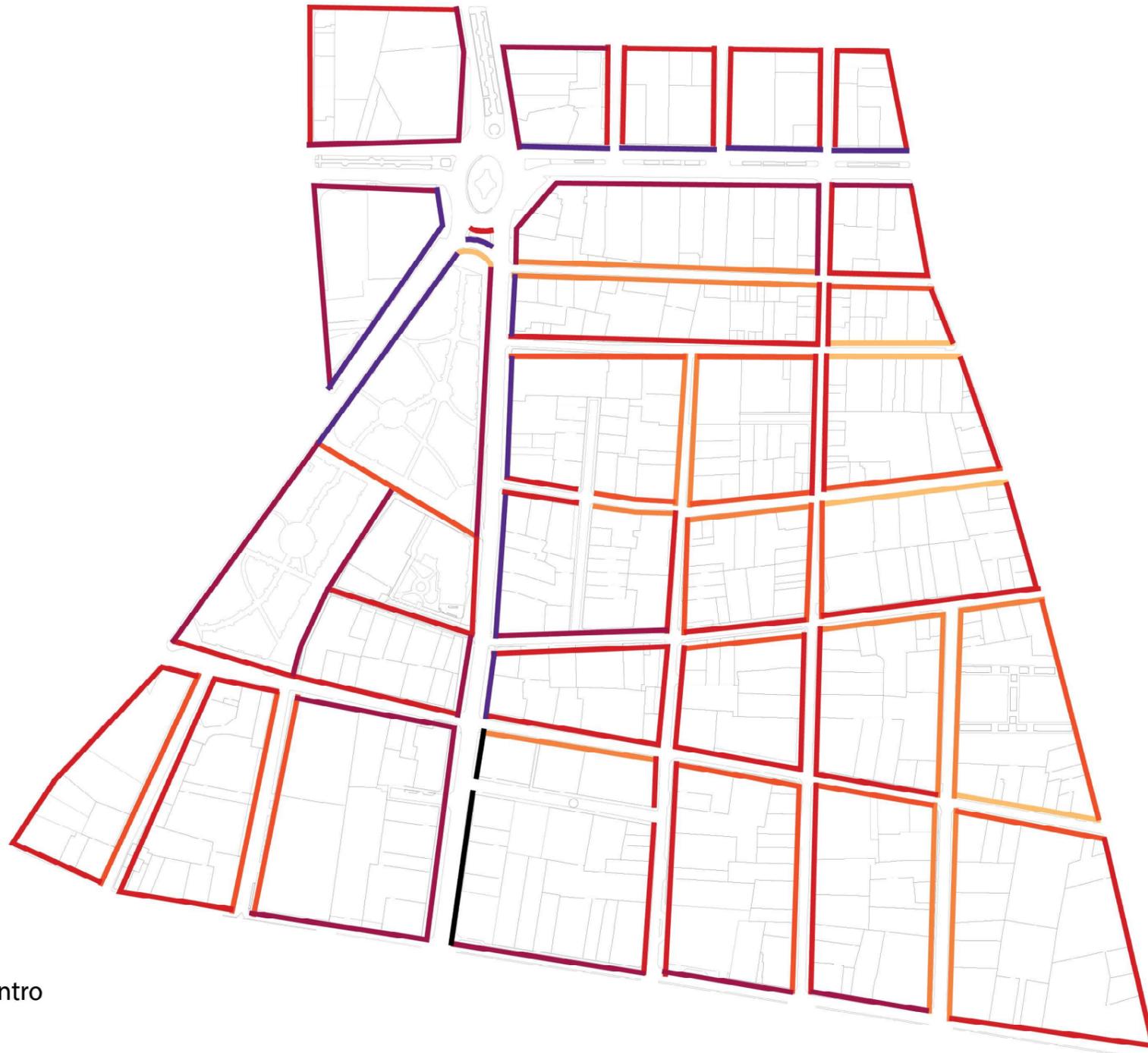


Figura 50. Calidad del Espacio Público - Microcentro

Fuente: Elaboración propia

L21.



Proyecto :

Fase diagnóstico
Miraflores

Plano :

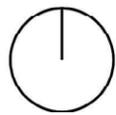
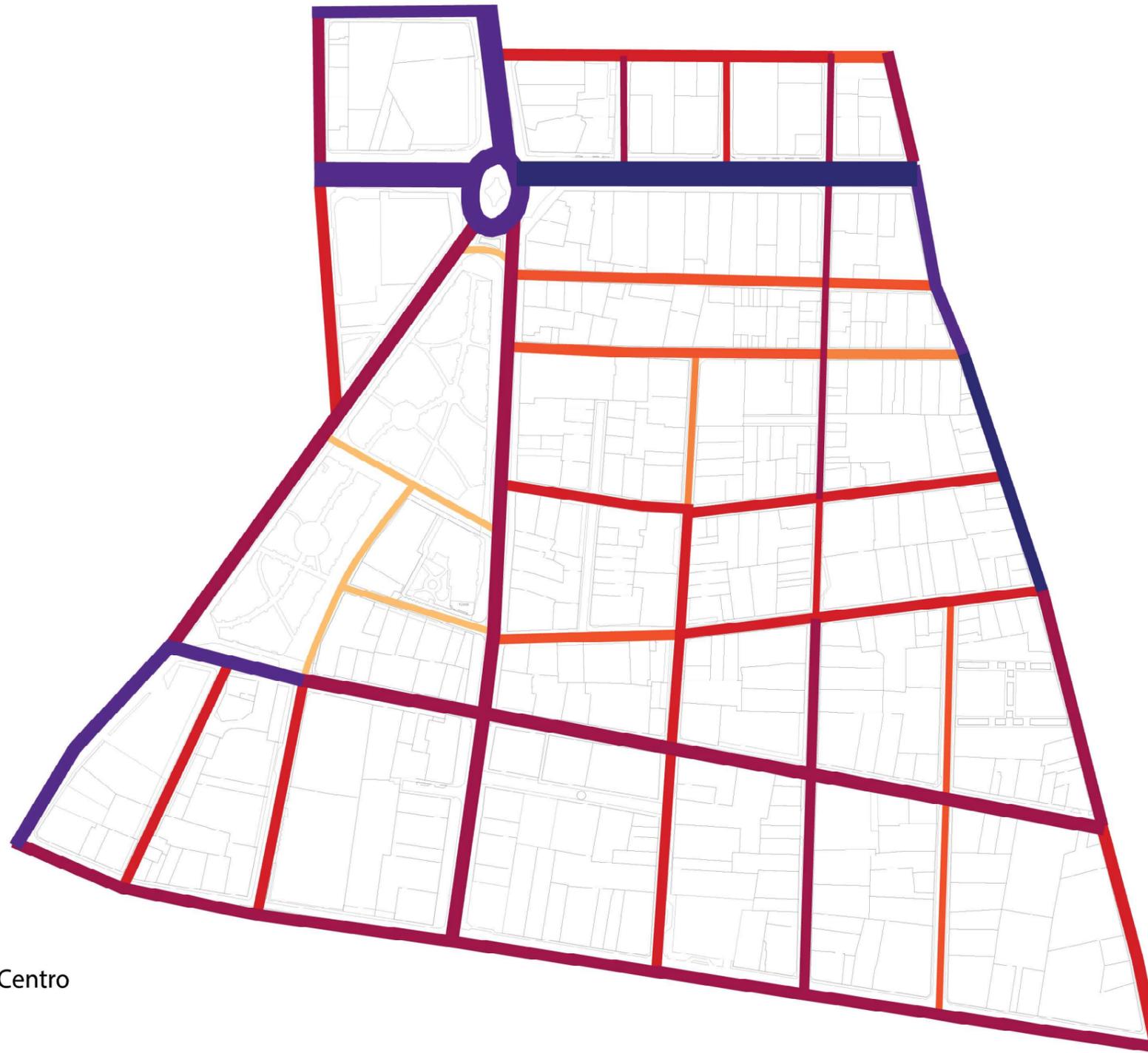
Zona de tráfico calmado Centro
Actividad Peatonal (AM)

Fuente :

Elaboración propia

Escala gráfica :





Proyecto :

Fase diagnóstico
Miraflores

Plano :

Zona de tráfico calmado Centro
Actividad Vehicular (AM)

Fuente :

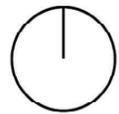
Elaboración propia

Escala gráfica :



L23.

- Legenda (velocidad maxima)
- 10 km/h
 - 20 km/h
 - 30 km/h
 - 30 km/h (red básica distrital)
 - Red básica metropolitana



Proyecto :

Fase propuesta
Miraflores

Plano :

Zona de tráfico calmado Centro
Red Vial

Fuente :

Elaboración propia

Escala gráfica :



Calle Esperanza



Figura 51. Calle Esperanza

Fuente: Elaboración propia

Retironormativo.Ordenanza342

Breve Descripción

La calle Esperanza se ubica en el denominado Microcentro de Miraflores, que es un sector del distrito localizado en su parte central y más densa, delimitado por las avenidas Ricardo Palma, Paseo de la República, Benavides y Larco. Se trata de una zona de calles estrechas, que ya han recibido anteriormente un tratamiento para integrar sus superficies de vereda y pista, diferenciadas con bolardos.

Estas calles también presentan una alta concentración de usos comerciales en el primer piso y edificios de mediana y gran altura.

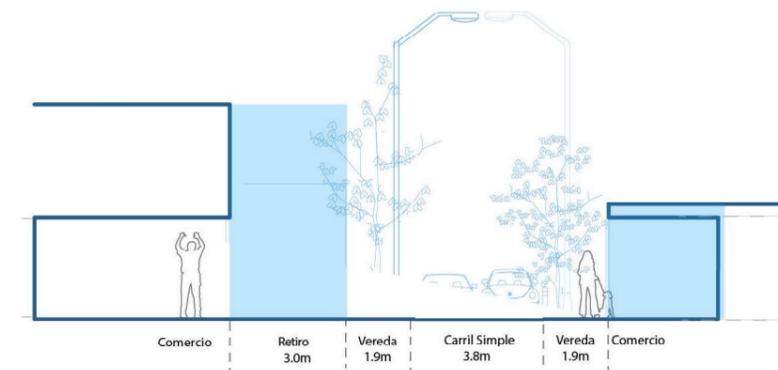


Figura 52. Sección 1 - 1 (Calle Esperanza)

Fuente: Elaboración propia



Figura 53. Calle Esperanza

Fuente: Elaboración propia



Figura 54. Calle Esperanza

Fuente: Elaboración propia

Av. La Paz



Breve Descripción

En la avenida La Paz, las veredas y la pista se encuentran en el mismo nivel y están separadas por hileras de bolardos de concreto en las esquinas. El material utilizado, tanto en la calzada como en las veredas, son adoquines, dispuestos en paños separados por una franja de cemento. Esta avenida, que atraviesa la zona de tráfico calmado del Microcentro, recibe un, relativamente, alto flujo vehicular. La mayoría de las calles se encuentran arborizadas, con moderada actividad peatonal y vehicular.

Figura 55. Calle La Paz

Fuente: Elaboración propia

Retironormativo.Ordenanza342

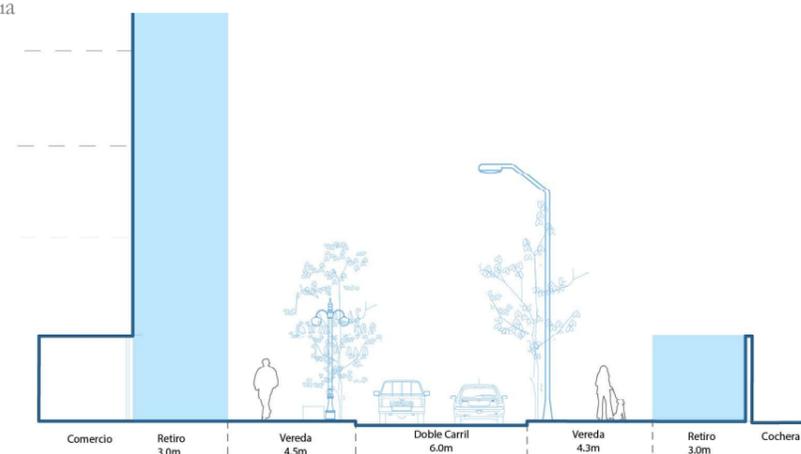


Figura 56. Sección 1 - 1 (La Paz)

Fuente: Elaboración propia

Propuesta

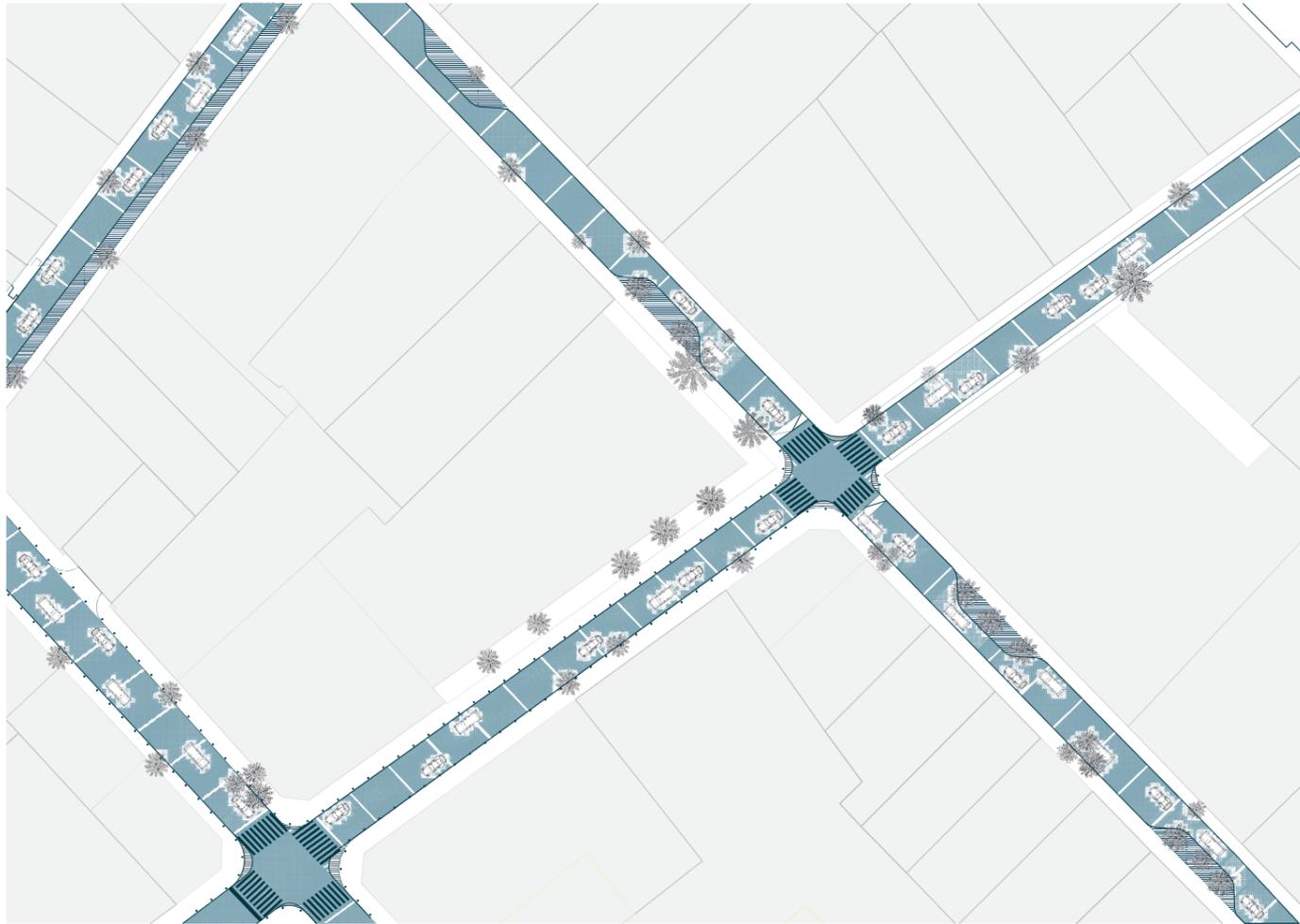


Figura 57. Calle La Paz (Propuesta)

Fuente: Elaboración propia

Breve Descripción

Al tener una nueva jerarquía vial para las zonas de tráfico calmado, diferenciando las velocidades para las calles de la red básica y la red local, se pueden aplicar ciertas estrategias para lograr la pacificación del tráfico. Se propone para la avenida La Paz, chicanas como elementos disuasivos de las velocidades de los autos privados que circulan, puesto que el equipo técnico determinó que la velocidad máxima que debería alcanzar esta calle es de 20 km/h: con prioridad peatonal y restricciones a la circulación vehicular. Estos chicanos significan también el aumento del espacio público en favor del peatón, además que podría ubicarse en su interior nuevos árboles para la calle.

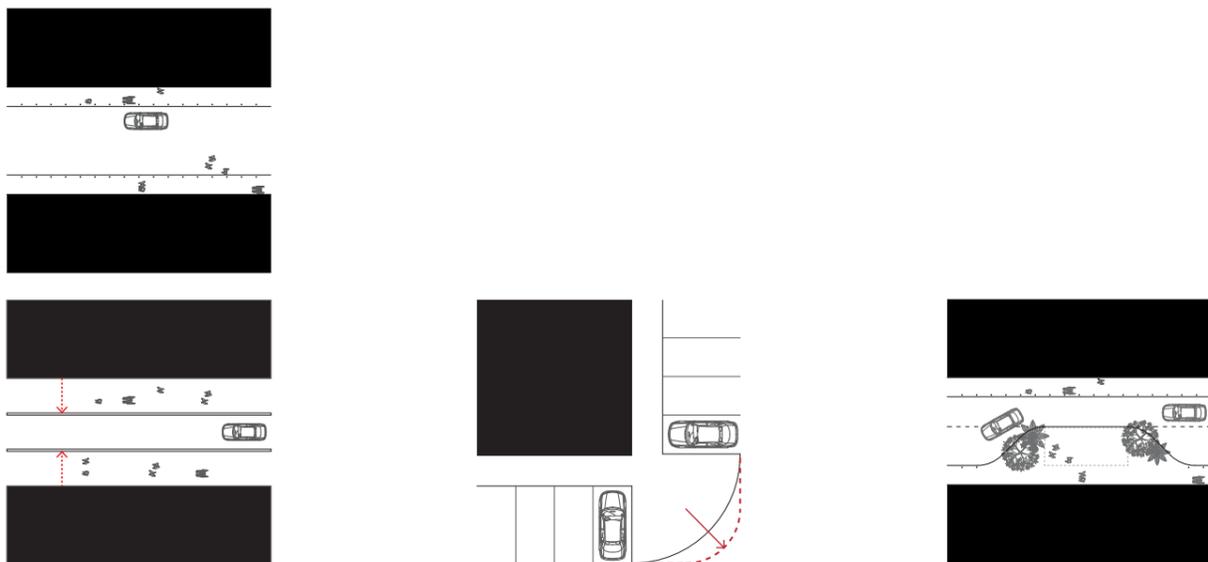


Figura 58. Estrategias (Calle La Paz)

Fuente: Elaboración propia

Av. Mariscal La Mar - Av. Toribio Polo

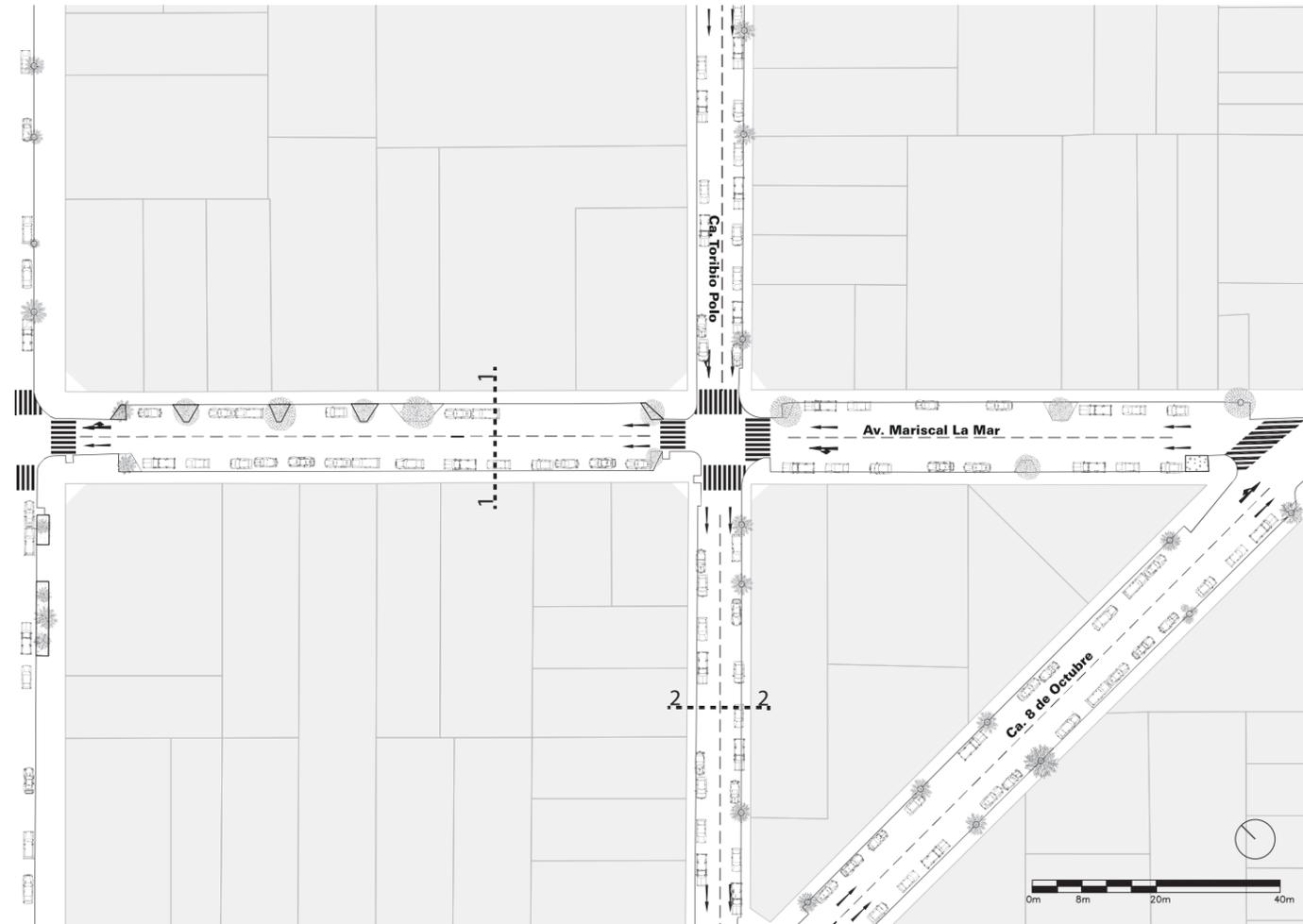


Figura 59. Calle José Toribio Polo

Fuente: Elaboración propia

Retironormativo.Ordenanza342

Breve Descripción

Esta intersección se ubica en una de las 4 nuevas zonas de tráfico calmado dentro de la zona denominada La Mar. Este sector se encuentra delimitado por las avenidas El Ejército, General Córdova, Santa Cruz y la calle Jorge Polar. Se trata de una zona de usos mixtos, especialmente en la avenida La Mar, en donde conviven usos residenciales, oficinas, comercios, instituciones, talleres, etc. Asimismo, en la mayoría de las calles, se puede apreciar una regular cantidad de vehículos estacionados, en muchos casos ocupando un carril de circulación vehicular.

En la calle Toribio Polo se aprecian edificaciones de baja altura, muchas de ellas son de uso residencial, así como también edificios de altura media, de tipo multifamiliar. En el cruce con la calle Mendiburu, se encuentra también con una vía en sentido diagonal, la calle 8 de Octubre, que, al cruzarse con las otras dos, forma una intersección particular, de 6 esquinas.

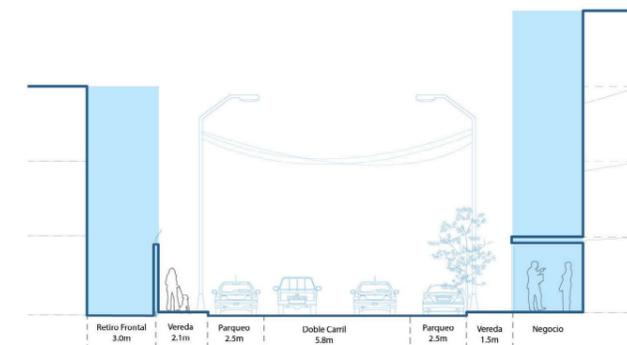


Figura 60. Sección 1 - 1 (Av. Mariscal La Mar)

Fuente: Elaboración propia



Figura 61. Av. Mariscal La Mar

Fuente: Elaboración propia



Figura 62. Calle José Toribio Polo

Fuente: Elaboración propia

Retironormativo.Ordenanza342

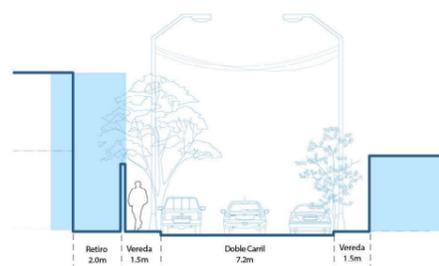


Figura 63. Sección 2 - 2 (Calle Toribio Polo)

Fuente: Elaboración propia

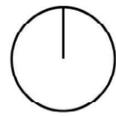
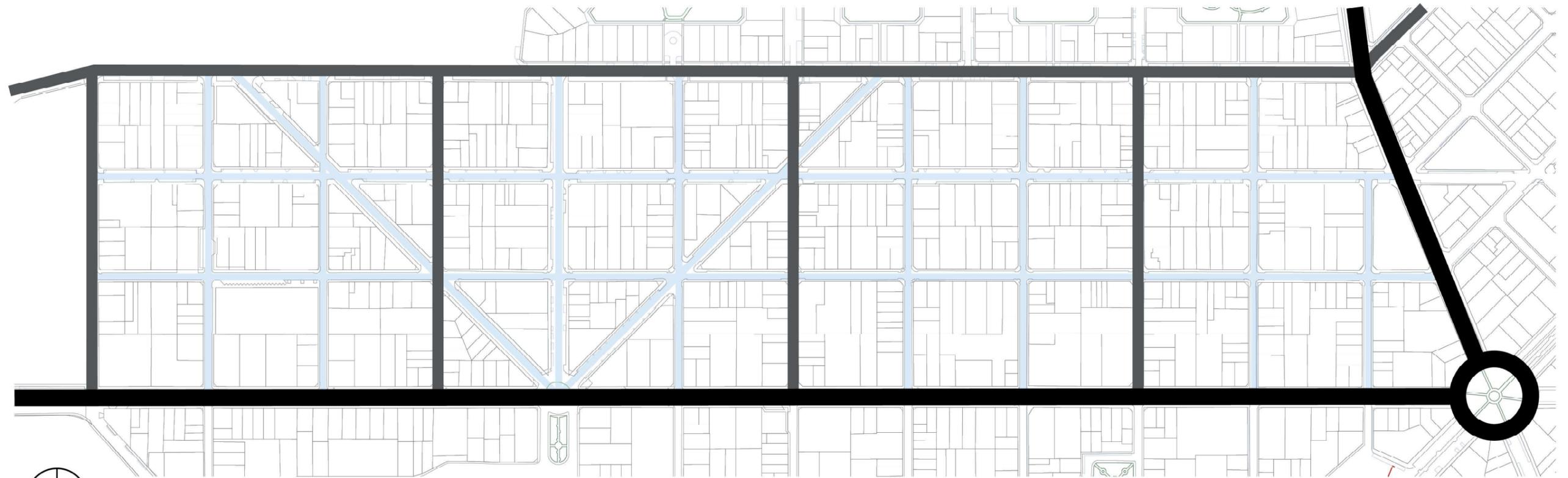
1E. Zona de Tráfico Calmado Micro Centro entre Larco y Diagonal

1F. Zona de Tráfico Calmado Micro Centro Marzano

1G-1J. Zona de tráfico calmado La Mar 1 - 4

L28.

- Leyenda (velocidad máxima)
- 10 km/h
 - 20 km/h
 - 30 km/h
 - 30 km/h (red básica distrital)
 - Red básica metropolitana



Proyecto :

Fase propuesta
Miraflores

Plano :

Supermanzana La Mar
Red Vial

Fuente :

Elaboración propia

Escala gráfica :



Disclaimer: El tejido en forma de damero casi "perfecto" que presenta el sector denominado "La Mar", conformado por 4 Área de Tráfico Calmado. La dinámica actual que presentan las calles que la conforman (la intensidad de sus nuevos usos comerciales y residenciales, con su característica de barrio) y la necesidad de pacificar el tráfico en la avenida La Mar, propicia que este sector sea idóneo para la propuesta de zonas de tráfico calmado. El equipo técnico plantea 4 zonas de tráfico calmado delimitadas por las avenidas principales y más cargadas vehicularmente en el sector (Del Ejército y Santa Cruz), así también como calles interiores que terminan de delimitar (Espejo, Ignacio Merino y Manuel Tovar). Estas avenidas y calles conforman tanto la red básica metropolitana, como una red básica distrital, en las que existe un grado mayor de prioridad vehicular (velocidad máx. 30km/h), siendo las calles interiores de prioridad peatonal y no se utilizarán como vías de paso para los vehículos (velocidad máx. 30 km/h).

Calle General Mendiburú

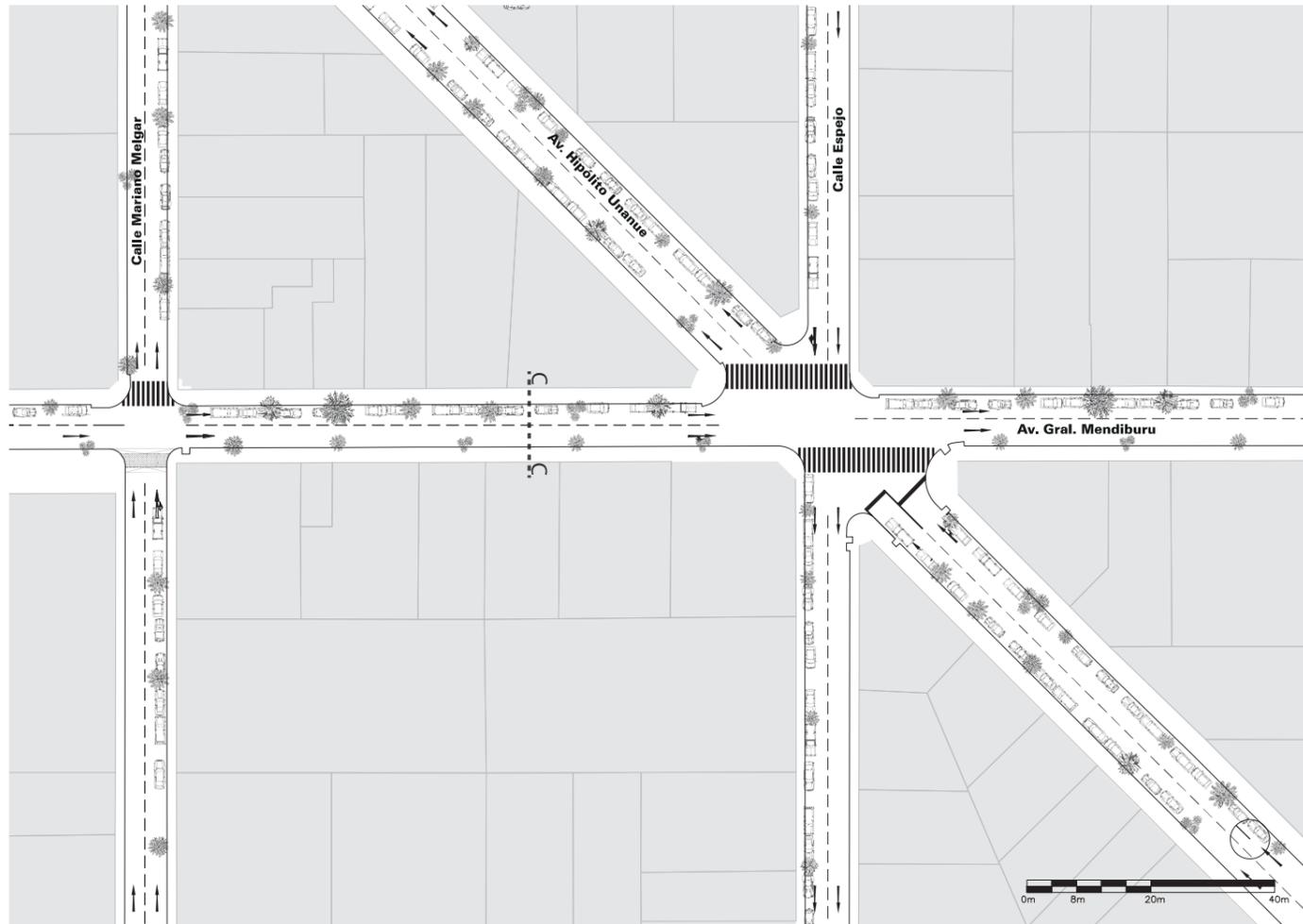


Figura 64. Calle General Mendiburú

Retironormativo.Ordenanza342

Fuente: Elaboración propia

Breve Descripción

Estacalle también ubicada en el sector de las 4 nuevas zonas de tráfico calmado de La Mar. La calle Mendiburú atraviesa toda la Área de Tráfico Calmado, desde el terreno del antiguo Cuartel San Martín hasta llegar a la Avenida Santa Cruz. Se trata de una calle de dos carriles, siempre con la presencia de una fila de autos estacionados en paralelo con la vereda de la calle y con una regular presencia de árboles. Un elemento urbano de especial característica es el Mercado Mendiburú, ubicado en la calle del mismo nombre.

Este equipamiento genera una serie de actividades económicas en las calles y lotes que lo circundan, provocando también un alto flujo peatonal. En el resto de este sector, el uso residencial es el predominante.

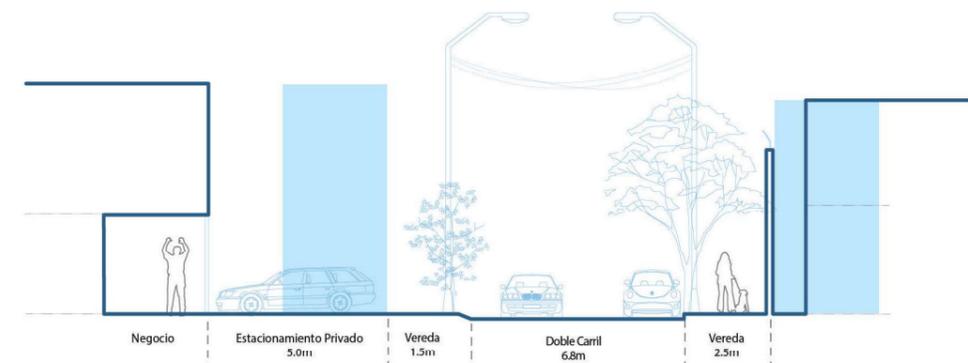


Figura 65. Sección 1 - 1 (Calle General Mendiburú)

Fuente: Elaboración propia

Propuest

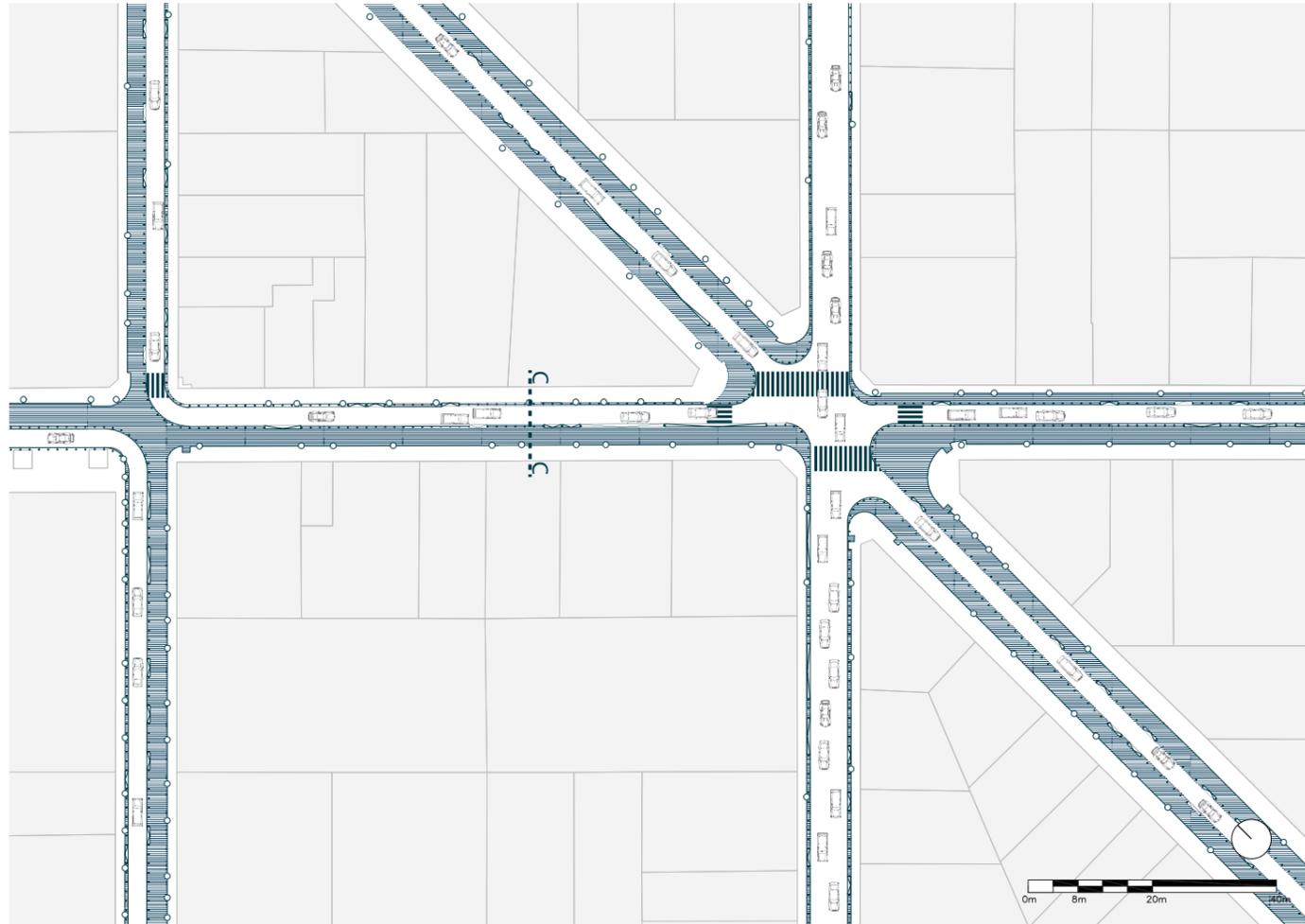


Figura 66. Calle General Mendiburú (Propuesta)

Fuente: Elaboración propia

Breve Descripción

Esta parte de la zona de La Marsa encuentra justo en el límite de dos Área de Tráfico Calmado, justo en la calle Mariano Melgar. Aquí, como ya se mostraron en el plan de direccionalidad, los autos no pueden continuar su camino, por Mendiburu, en este cruce, sino que tienen que girar hacia la izquierda o la derecha, para terminar en las avenidas importantes que rodean las Área de Tráfico Calmado (General Córdoba y El Ejército).

Este cruce bloqueado se puede lograr con la instalación de bolardos u otros elementos de bloqueo del pase vehicular en la intersección. En el corto plazo, se puede empezar a implementar esta medida por medio de elementos que no requieran mucho gasto para las autoridades, como parte de una intervención de urbanismo táctico, para medir el impacto del cambio del sentido de las calles y el bloqueo de muchos de los cruces de calles. Esta medida va acompañada del ensanchamiento de veredas, de la eliminación de muchos espacios de estacionamiento para autos en las calles y también la reducción del radio de giro en las esquinas de algunas calles.

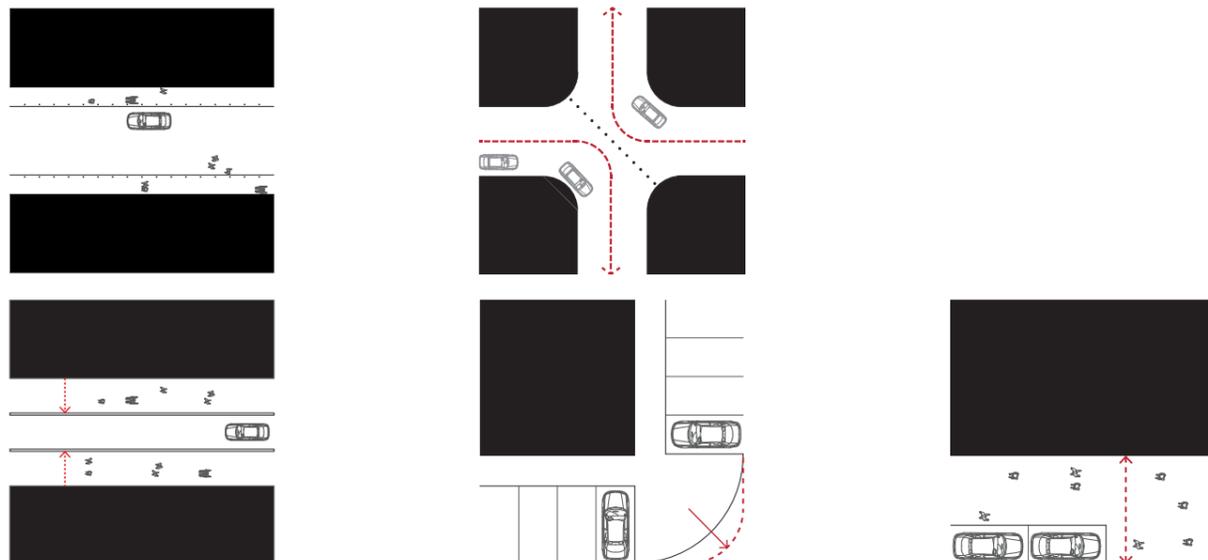


Figura 67. Estrategias (Calle General Mendiburú)

Fuente: Elaboración propia

Propuesta Área de Tráfico Calmado - Planta General



Leyenda:

■ Límite: Área de Tráfico Calmado

La propuesta del Área de Tráfico Calmado en el sector denominado "La Mar" busca devolver las calles a sus residentes, mediante la pacificación del tráfico que diariamente pasa por este sector. Además, se aprovecha el carácter barrial e intensamente comercial de las calles que conforman este sector para poder aplicar estrategias donde se le otorgue prioridad al peatón. Este plan presenta la propuesta de zonas de tráfico calmado, que derivan del establecimiento de una jerarquía vial de las calles.



Propuesta esquemática de diseño conceptual. No debe ser usado como plan de construcción.

Propuesta Área de Tráfico Calmado - Planta de direccionalidad de calles



Leyenda:

— 30 km (red básica distrital)

— Red básica metropolitana

-> Dirección vial

Como siguiente paso al establecimiento de los límites del Área de Tráfico Calmado, se proponen las futuras direccionalidades viales que tendrán que realizar los autos que pretendan entrar a las calles de estas zonas de tráfico calmado. De acuerdo al gráfico, ningún automóvil podrá cruzar de un Área de Tráfico Calmado a otra utilizando las calles interiores, solamente este tránsito debería ser reservado a los residentes de la zona. Los autos solo tendrían cierta prioridad en las vías de red básica distrital y metropolitana.



0 0.25 0.5 1 1.5km

Propuesta esquemática de diseño conceptual.
No debe ser usado como plan de construcción.

Propuesta Área de Tráfico Calmado - Planta General del nuevo Espacio Público ganado



Leyenda :

-  Nueva área peatonal
-  Lotes posibles para implementar estacionamientos

Se plantea, en primer lugar, intervenciones a nivel de urbanismo táctico, que ofrezcan resultados a corto periodo que permitirá una primera evaluación del impacto de esta estrategia. Se grafica, en este diagrama, toda el área peatonal ganada en las calles, para poder determinar en el circuito de direcciones viales (para los autos), junto al área que podrá utilizar el peatón. Debido también a la alta presencia de autos estacionados en las calles, se plantea unos posibles lotes que podrían albergar estacionamientos para autos.



Propuesta esquemática de diseño conceptual.
No debe ser usado como plan de construcción.

Visualización (Propuesta de urbanismo táctico)



Figura 68. Propuesta de Urbanismo Táctico.

Fuente: Elaboración propia

Visualización (Propuesta de urbanismo táctico)



Figura 69. Propuesta de Urbanismo Táctico.

Fuente: Elaboración propia

Visualización (Propuesta a largo plazo)



Figura 70. Propuesta a largo plazo.

Fuente: Elaboración propia

1K. Implementación de Áreas de Tráfico Calmado en el resto del distrito

PROYECTO : VÍAS DE MICROMOVILIDAD
