

---

**Reajuste al Plan Urbano  
Distrital de Miraflores  
2019 - 2029**



# CONTENIDO

## INTRODUCCIÓN (06)

## MARCO NORMATIVO (07)

RATDUS (2011 o 2016): Alcances de un Plan Urbano Distrital

## VISIÓN DE CIUDAD (10)

Visión de Ciudad  
Objetivos estratégicos

## PROPUESTAS (13)

### MIRAFLORES MODELO FISICO ESPACIAL (14)

#### Objetivo 1: Mejorar la competitividad de la producción, turismo, comercio y servicios (23)

- 1.1 Objetivos Específicos
- 1.2 Restricciones
- 1.3 Propuestas

#### Objetivo 2: Consolidar la articulación de los sistemas de transporte público masivo rápido (25)

- 2.1 Objetivo Específico
- 2.2 Restricciones
- 2.3 Propuestas
  - Planeamiento para la Movilidad.
  - Movilidad para las Personas.
  - Transporte Urbano.
  - Vialidad.

#### Objetivo 3: Reducir los niveles de contaminación ambiental (42)

- 3.1 Objetivo Específico
- 3.2 Restricciones
- 3.3 Propuestas

#### Objetivo 4: Mejorar el acceso de la población vulnerable a los servicios públicos esenciales (44)

- 4.1 Objetivo Específico
- 4.2 Restricciones
- 4.3 Propuestas

#### Objetivo 5: Reducir los niveles de inseguridad ciudadana (49)

- 5.1 Objetivo Específico
- 5.2 Restricciones
- 5.2 Propuestas

#### Objetivo 6: Consolidar los sistemas de centros y subcentros metropolitanos (52)

- 6.1 Objetivos Específicos
- 6.2 Restricciones
- 6.3 Propuestas

#### Objetivo 7: Generar las condiciones de empleo adecuado y sostenible (57)

- 7.1 Objetivos Específicos
- 7.2 Restricciones
- 7.3 Propuesta

#### Objetivo 8: Fortalecer la gestión política (59)

- 8.1 Objetivos Específicos
- 8.2 Restricciones
- 8.3 Propuestas

#### Objetivo 9: Reducir las condiciones de vulnerabilidad por riesgos de desastres (59)

- 9.1 Objetivos Específicos
- 9.2 Restricciones
- 9.3 Propuestas

#### Objetivo 10: Promover las expresiones culturales fortaleciendo la diversidad e identidad metropolitana (60)

- 10.1 Objetivos Específicos
- 10.2 Restricciones
- 10.3 Propuestas

## PROYECTOS (63)

### Supermanzanas (65)

### Vías de Micro movilidad (124)

### Espacio Público (165)

## ANEXO 1: Diagnóstico Urbano

## ANEXO 2: Reajuste Integral de Zonificación

# ÍNDICE DE PLANOS

L01.....	16	L46.....	118
L02.....	17	L47.....	119
L03.....	18	L48.....	126
L04.....	24	L49.....	127
L05.....	27	L50.....	130
L06.....	29	L51.....	131
L07.....	30	L52.....	132
L08.....	31	L53.....	133
L09.....	35	L54.....	134
L10.....	37	L55.....	135
L11.....	41	L56.....	136
L12.....	43	L57.....	137
L13.....	45	L58.....	138
L14.....	47	L59.....	139
L15.....	48	L60.....	140
L16.....	53	L61.....	141
L17.....	54	L62.....	142
L18.....	55	L63.....	150
L19.....	56	L64.....	151
L20.....	59	L65.....	152
L21.....	62	L66.....	153
L22.....	67	L67.....	154
L23.....	72	L68.....	155
L24.....	73	L69.....	156
L25.....	74	L70.....	157
L26.....	75	L71.....	158
L27.....	76	L72.....	159
L28.....	77	L73.....	160
L29.....	78	L74.....	161
L30.....	80	L75.....	162
L31.....	81	L76.....	167
L32.....	83	L77.....	168
L33.....	84	L78.....	173
L34.....	98	L79.....	174
L35.....	102	L80.....	176
L36.....	103	L81.....	177
L37.....	104	L82.....	178
L38.....	105	L83.....	179
L39.....	107	L84.....	180
L40.....	108	L85.....	182
L41.....	109	L86.....	183
L42.....	114	L87.....	187
L43.....	115	L88.....	188
L44.....	116	L89.....	189
L45.....	117		

# ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Vínculo entre planeamiento provincial distrital.....	10	Figura 32. Aplicación de retranque de 1.5m en pisos altos (Tokio).....	61	Figura 75. Calle La Paz.....	107
Figura 2. PDCL 2016 - 2021.....	10	Figura 33. Porcentaje por zona - Supermanzana La Aurora.....	71	Figura 76. Sección 1 - 1 (La Paz).....	107
Figura 3. Visión de Ciudad - PDLC 2016 -2021.....	11	Figura 34. Calidad del Espacio Público - Supermanzana La Aurora.....	71	Figura 78. Estrategias (Calle La Paz).....	108
Figura 4. Visualización, Malecón.....	12	Figura 35. Av. Ramón Castilla.....	78	Figura 77. Calle La Paz (Propuesta).....	108
Figura 5. Propuesta para cambiar el modelo de ciudad junto con la llegada de la línea 3 del metro.....	18	Figura 36. Sección 1 - 1.....	78	Figura 79. Calle José Toribio Polo.....	109
Figura 6. Diagrama de movilidad sostenible - usos de suelo.....	19	Figura 37. Ca. Manuel Almenara.....	79	Figura 80. Sección 1 - 1 (Av. Mariscal La Mar).....	109
Figura 7. Polígono - propuesta para plan específico - Pucllana.....	23	Figura 38. Av. Mariscal Ramón Castilla.....	79	Figura 81. Av. Mariscal La Mar.....	110
Figura 8. Polígono - propuesta para plan específico - Marsano y Micro Centro.....	23	Figura 39. Sección 2 - 2 (Parque Ramón Castilla).....	79	Figura 83. Sección 2 - 2 (Calle Toribio Polo).....	110
Figura 9. Tipos de separadores para vías de movilidad.....	28	Figura 40. Calle Pedro Venturo.....	80	Figura 82. Calle José Toribio Polo.....	110
Figura 10. Diagramas conceptuales de lineamientos para la micromovilidad en Miraflores.....	32	Figura 41. Sección 1 - 1 (Calle Pedro Venturo).....	80	Figura 84. Calle General Mendiburú.....	115
Figura 11. Diagramas conceptuales de tipos de paraderos para la micromovilidad en Miraflores.....	33	Figura 43. Estrategias (Parque Ramón Castilla).....	81	Figura 85. Sección 1 - 1 (Calle General Mendiburú).....	115
Figura 12. Plano esquemático de detalle para elemento metálico en paraderos de micromovilidad.....	33	Figura 42. Calle Pedro Venturo (Propuesta).....	81	Figura 87. Estrategias (Calle General Mendiburú).....	116
Figura 13. TPDA: Tráfico Promedio Diario Anual.....	34	Figura 44. Calle A. Schreiber.....	83	Figura 86. Calle General Mendiburú (Propuesta).....	116
Figura 14. Diagramas conceptuales de los “entorno ambiental”.....	36	Figura 45. Sección 1 - 1 (Calle A. Schreiber).....	83	Figura 88. Propuesta de Urbanismo Táctico.....	120
Figura 15. “Influencia de la geometría de las calles en la velocidad” : Relación entre la visibilidad hacia adelante, el ancho de la calzada y las velocidades promedio de los vehículos.....	38	Figura 47. Estrategias (Calle A. Schreiber).....	84	Figura 89. Propuesta de Urbanismo Táctico.....	121
Figura 16. Estrategias de pacificación del tráfico.....	39	Figura 46. Ca. A. Schreiber (Propuesta).....	84	Figura 90. Propuesta a largo plazo.....	122
Figura 17. Supermanzana en Barcelona.....	40	Figura 48. Iconos de problemática en el espacio público para taller participativo Balta.....	87	Figura 91. Visualización Calle Bolognesi - Costa Verde.....	143
Figura 18. Tipologías de cruces.....	40	Figura 49. Iconos de problemática en el espacio público para taller participativo Balta.....	87	Figura 92. Malecón Cisneros - Costa Verde.....	144
Figura 19. En calles con árboles, el uso de faroles bajas (con un máximo de 5 metros de altura) reduce el riesgo de que los árboles generen una sombra que ocasiona que la calle se sienta peligrosa.....	49	Figura 50. Clínica Good Hope.....	88	Figura 93. Visualización Malecón de la Marina - A corto plazo.....	145
Figura 20. Imagen arriba: grass-block. Imagen abajo: franjas de concreto para estacionamientos.....	50	Figura 51. Wong Bajada Balta.....	88	Figura 94. Visualización Malecón de la Marina - A largo plazo.....	146
Figura 21. Vision Zero: Vía de micromovilidad segregada, con elementos verticales para reducir riesgo de atropellos en las esquinas.....	50	Figura 52. Plano base utilizado en taller participativo - Supermanzana Balta.....	89	Figura 95. Visualización Malecón de la Marina / Av. José Pardo - A corto plazo.....	147
Figura 22. Diagrama de anchos máximos de entradas para vehículos.....	51	Figura 53. Plano de usos reales - Supermanzana Balta.....	89	Figura 96. Visualización Malecón de la Marina / Av. José Pardo - A largo plazo.....	148
Figura 23. Imagen arriba: Ingreso residencial típico de Lima. Imagen abajo: Ingreso residencial típico de Canadá.....	51	Figura 54. Iconos de problemática en el espacio público para taller participativo Balta.....	90	Figura 97. Nueva ciclovía Malecón Balta.....	163
Figura 24. Diagrama de elementos permitidos en retiros.....	51	Figura 55. Malecón Balta (Frente a clínica Good Hope).....	91	Figura 98. Señalización en nueva ciclovía Malecón Balta.....	163
Figura 25. Polígono - propuesta para plan específico - La Mar.....	52	Figura 56. Malecón Balta (Paradero de bicicletas).....	91	Figura 99. Nuevos paraderos de micromovilidad - Miraflores.....	164
Figura 27. Diagrama de aumento de edificabilidad acuerdo a nivel de accesibilidad.....	53	Figura 57. Malecón Balta (Al lado del puente de madera).....	91	Figura 100. Área actual - Óvalo Gutiérrez.....	169
Figura 26. NATP.....	53	Figura 58. Clínica Good Hope.....	91	Figura 102. Área verde actual - Óvalo Gutiérrez.....	169
Figura 28. Propuesta de retiros laterales de 3m para avenidas que permiten edificios altos, pero que actualmente tienen un bajo aprovechamiento de edificabilidad.....	61	Figura 59. Estrategias de estacionamientos para residentes.....	93	Figura 101. Espacio ganado a pista - Óvalo Gutiérrez.....	169
Figura 29. Propuesta de retiros laterales de 3m para avenidas que permiten edificios altos, pero que actualmente tienen un bajo aprovechamiento de edificabilidad.....	61	Figura 60. Preparación del taller.....	94	Figura 103. Área verde propuesta - Óvalo Gutiérrez.....	169
Figura 31. Aplicación de retiro de 3m apartir del segundo piso (Quito).....	61	Figura 63. Estacionamientos para residentes y estacionamientos rotativos en calles comerciales.....	94	Figura 104. Visualización Óvalo Gutiérrez.....	170
Figura 30. Propuesta de retranques para zonas donde se aplicarían un incremento de altura (afuera del polígono de alta nivel de accesibilidad hacia el transporte público.....	61	Figura 61. Conversación entre vecinos, asesores y autoridades municipales.....	94	Figura 105. Visualización Óvalo Gutiérrez.....	171
		Figura 64. Referentes internacionales de señalética.....	94	Figura 107. Estrategias (Calle Los Pinos La Paz).....	176
		Figura 62. Votación de las propuestas.....	94	Figura 106. Calle Los Pinos (Propuesta).....	176
		Figura 65. Taller Supermanzana La Aurora.....	96	Figura 108. Visualización Plaza Jorge Chávez.....	184
		Figura 66. Taller Supermanzana La Aurora.....	96	Figura 109. Visualización Plaza Jorge Chávez.....	185
		Figura 67. Taller Supermanzana La Aurora.....	96	Figura 110. Visualización Pasaje José Olaya.....	190
		Figura 68. Taller Supermanzana La Aurora.....	96	Figura 111. Visualización Pasaje José Olaya.....	191
		Figura 69. Porcentaje por zona - Microcentro.....	101	Figura 112. Visualización Pasaje José Olaya.....	192
		Figura 70. Calidad del Espacio Público - Microcentro.....	101		
		Figura 71. Calle Esperanza.....	105		
		Figura 72. Sección 1 - 1 (Calle Esperanza).....	105		
		Figura 73. Calle Esperanza.....	106		
		Figura 74. Calle Esperanza.....	106		



---

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Tabla de objetivos y propuestas 2019 - 2029 .....	21
Tabla 2. Criterios de evaluación por propuesta - objetivo 1.....	23
Tabla 3. Criterios de evaluación por propuesta - Objetivo 2.....	25
Tabla 4. Criterios de evaluación por propuesta - Objetivo 3.....	42
Tabla 5. Criterios de evaluación por propuesta - Objetivo 4.....	44
Tabla 6. Cobertura de equipamientos por sector.....	46
Tabla 7. Criterios de evaluación por propuesta - Objetivo 5.....	49
Tabla 8. Criterios de evaluación por propuesta - Objetivo 6.....	52
Tabla 9. Criterios de evaluación por propuesta - Objetivo 7.....	57
Tabla 10. Criterios de evaluación por propuesta - Objetivo 8.....	58
Tabla 11. Criterios de evaluación por propuesta - Objetivo 9.....	59
Tabla 12. Criterios de evaluación por propuesta - Objetivo 10.....	60
Tabla 13. Lista de Proyectos específicos que acompañan al PUD.....	64
Tabla 14. Conteos peatonales - vehiculares (Supermanzana La Aurora).....	68
Tabla 15. Conteos peatonales - vehiculares (Supermanzana La Aurora).....	69
Tabla 16. Conteos peatonales - vehiculares (Supermanzana La Aurora).....	70
Tabla 17. Conteos peatonales - vehiculares (Supermanzana Micro Centro).....	99
Tabla 18. Conteos peatonales - vehiculares (Supermanzana Micro Centro).....	100
Tabla 19. Conteos peatonales - vehiculares (Malecón Costa Verde).....	128
Tabla 20. Conteos peatonales - vehiculares (Malecón Costa Verde).....	129

# INTRODUCCIÓN

El presente documento, corresponde al reajuste del Plan Urbano Distrital de Miraflores. El documento original fue aprobado en el año 2016 por el Distrito de Miraflores, sin embargo, nunca fue aprobado por la Municipalidad Metropolitana de Lima. El documento de 2016 representa una valiosa herencia, y desde el punto de vista de promover la institucionalidad del distrito a lo largo del tiempo, se ha tomado una gran fuerza para poder utilizar el plan existente como tal.

En este contexto, que el reto de realizar un reajuste sobre el trabajo desarrollado por la última gestión de Miraflores ha sido construir e incorporar nueva información, como la información generada por el censo 2017 al diagnóstico. Además, incorporar nuevas propuestas urbanas que estén alineadas con el diagnóstico del plan del 2016, pero que también que formen parte de la plataforma sobre lo cual la gestión actual ha sido elegida.

En particular, se ha tomado este reajuste como una oportunidad para asegurar que las propuestas del PUD sean factibles y estén alineadas con las competencias de una municipalidad distrital. Es en este sentido que el equipo técnico ha editado el documento. A diferencia de otros planes el diagnóstico viene al final, como un apéndice que sustenta las propuestas, sin impactar en la legibilidad del documento. Las propuestas del 2016

que se encontraban fuera de las competencias del distrito han sido eliminadas, y nuevas propuestas factibles han sido incorporadas, propuestas que pueden ser implementadas por una municipalidad distrital.

Para tal efecto, se planteó una metodología que se fundamentaba en el desarrollo y articulación de cuatro componentes estratégicos:

- i. Planificación y diseño urbano para las personas.
- ii. Involucramiento de los actores (stakeholders)
- iii. Definición de propuestas y proyectos implementables bajo el marco legal actual
- iv. Propuestas y proyectos que funcionan dentro de las condiciones del mercado actual.

Dentro de este esquema, el ajuste al PUD busca ser un documento dinámico, sintético y ejecutivo. Para lograr esto, se buscó generar un documento que sea simple de utilizar, fácil de entender, factible de implementar, y que represente los deseos de los residentes del distrito. Como un instrumento, representa la articulación de las decisiones de planificación urbanas construidas en conjunto con los principales actores (stakeholders), las disposiciones jurídicas y los mecanismos financieros necesarios para desarrollar una estrategia de gestión urbana en el distrito de Miraflores.

En ese sentido, el PUD forma una hoja de ruta para todo el distrito, empezando con propuestas y proyectos - bajo la lógica de un plan de acción. Las propuestas y proyectos están vinculados a criterios cuantitativos, proporcionando metas medibles con el fin de poder entender el impacto del plan a lo largo del tiempo.

El reajuste del PUD tendrá vigencia hasta el año 2029.

---

## **MARCO NORMATIVO**

# MARCO NORMATIVO

## Alcances de un Plan Urbano Distrital

El Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible actual (que data de 2016) no incluye al Plan Urbano Distrital (PUD) como un instrumento de gestión, sino al Plan de Desarrollo Urbano (PDU). El RATDUS de 2011 - que regula el Plan Urbano Distrital ha sido derogado el RATDUS de 2016.

Sin embargo, conforme a la jurisprudencia del Tribunal Constitucional (2019), y al artículo 79° de la Ley Orgánica de Municipalidades, “entre el Plan de Desarrollo Urbano (PDU) y el Plan Urbano Distrital (PUD) existen diferencias sustanciales relacionadas con el contenido de cada tipo de plan urbano y también diferencias competenciales, ya que los primeros deben ser aprobados por las municipalidades provinciales y los segundos por las distritales” (Fundamento 34).

Además, en el contexto de Lima Metropolitana, la Municipalidad (MML) todavía no ha emitido una ordenanza que permita la utilización del RATDUS de 2016 a nivel metropolitano.

Por ello concluimos que los planes urbanos distritales están plenamente vigentes de acuerdo al artículo 79° de la Ley Orgánica de Municipalidades pues un reglamento no puede derogar

ni modificar una norma con rango de Ley.

Al nivel metropolitano, la Ordenanza que regula el proceso de planificación del desarrollo territorial-urbano del área es la No 1862 MML. Esta ordenanza tiene rango de Ley y regula los PUD frente al RATDUS.

Este documento establece que “PUD, es un instrumento técnico y de gestión local mediante el cual se promueven y desarrollan acciones de tratamiento y de regulación urbana local con sujeción a las disposiciones del Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano y la normativa respectiva; es formulado y aprobado por la correspondiente Municipalidad Distrital.”

Por esta razón, el Plan de Miraflores, se ha desarrollado bajo el marco normativo de la ordenanza 1862. En el caso de distritos en Lima Metropolitana, un Plan de Desarrollo Urbano todavía no es aplicable.

### El Plan Urbano Distrital deberá contener:

1. La infraestructura urbana en general necesaria para el desarrollo local y la identificación de inmuebles en estado ruinoso y la calificación de tugurios
  2. El tratamiento de áreas urbanas locales del distrito, con fines de renovación urbana.
  3. El sistema vial y el tránsito vehicular local.
  4. El control, la protección y conservación ambiental de áreas distritales.
  5. El equipamiento de educación, salud, recreación y seguridad a nivel local.
  6. La priorización de programas y proyectos de inversión urbana distrital.
  7. La identificación de áreas públicas distritales aptas para la inversión privada.
  8. Los retiros de edificaciones.
  9. Las disposiciones relativas al ornato y mobiliario urbano.
- Artículo 27 de la Ordenanza 1862 MML

**Alineación con marco normativo**

PDLC 2016 - 2021	Página	Contenido PUD Según Ord 1862	Página
Mejorar la competitividad de la producción, turismo, comercio y servicios.	23	La infraestructura urbana en general necesaria para el desarrollo local y la identificación de inmuebles en estado ruinoso y la calificación de tugurios	48
Consolidar la articulación de los sistemas de transporte público masivo rápido.	25	El tratamiento de áreas urbanas locales del distrito, con fines de renovación urbana.	52
Reducir los niveles de contaminación ambiental.	42	El sistema vial y el tránsito vehicular local.	35
Mejorar el acceso de la población vulnerable a los servicios públicos esenciales.	44	El control, la protección y conservación ambiental de áreas distritales.	42
Reducir los niveles de inseguridad ciudadana.	49	El equipamiento de educación, salud, recreación y seguridad a nivel local.	46
Consolidar los sistemas de centros y subcentros metropolitanos.	52	La priorización de programas y proyectos de inversión urbana distrital.	64
Generar las condiciones de empleo adecuado y sostenible.	57	La identificación de áreas públicas distritales aptas para la inversión privada.	64
Fortalecer la gestión político - administrativa del Gobierno Municipal Metropolitano.	58	Los retiros de edificaciones.	56
Reducir las condiciones de vulnerabilidad por riesgos de desastres.	59	Las disposiciones relativas al ornato y mobiliario urbano.	60
Promover las expresiones culturales fortaleciendo la diversidad e identidad metropolitana.	60		

# VISIÓN DE CIUDAD

## Vinculo entre Planeamiento Provincial y Distrital

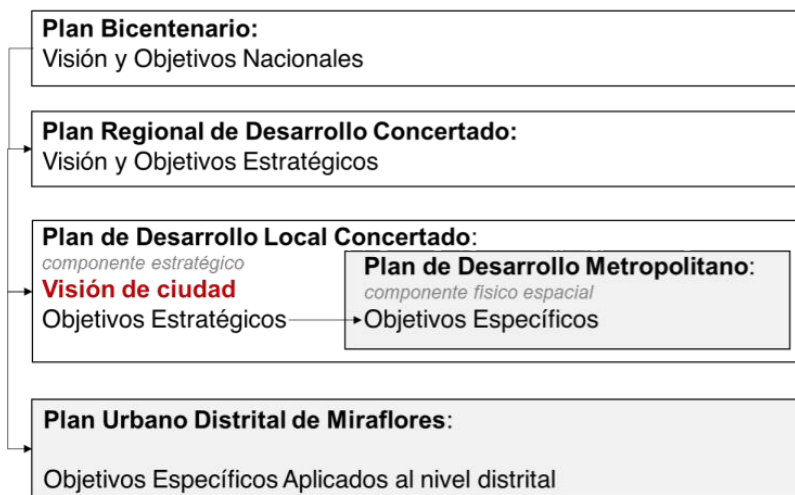


Figura 1. Vinculo entre planeamiento provincial distrital

Fuente: Elaboración propia

Según los lineamientos que establezcan la cadena de planeamiento a nivel nacional, la Visión de Ciudad, en el contexto del planeamiento peruano, está establecida dentro de los Planes de Desarrollo Concertado. Más que ser un instrumento aislado, un Plan Urbano Distrital (PUD) debe complementar al Plan de Desarrollo Local Concertado (PDLC), acogiendo su visión y objetivos estratégicos. El PUD, además, plantea objetivos específicos que “se encuentran articulados a los objetivos estratégicos de los Planes Concertados Regional, Provincial y Local, así como a los Objetivos Nacionales contemplados en el Plan Bicentenario (Plan Estratégico de Desarrollo Nacional - PEDN).”

Se puede entender la cadena del planeamiento de la siguiente manera: (ver figura 1)

Idealmente, el Plan Distrital de Miraflores tomaría como referencia al Plan de Desarrollo Metropolitano (PDM). Según el artículo 29.3 de la ordenanza 1862, “Carecerán de valor técnico, legal y administrativo los Planes Urbanos que contravengan las políticas, estrategias, objetivos, metas y programas del Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano (PDM).” Sin embargo, hasta la fecha, la ciudad de Lima no cuenta con un PDM aprobado y vigente. Sin embargo, bajo la cadena de planeamiento, el PDM es el componente físico – espacial del PDLC. En este contexto, el Plan Urbano Distrital de Miraflores debería seguir la Visión y los

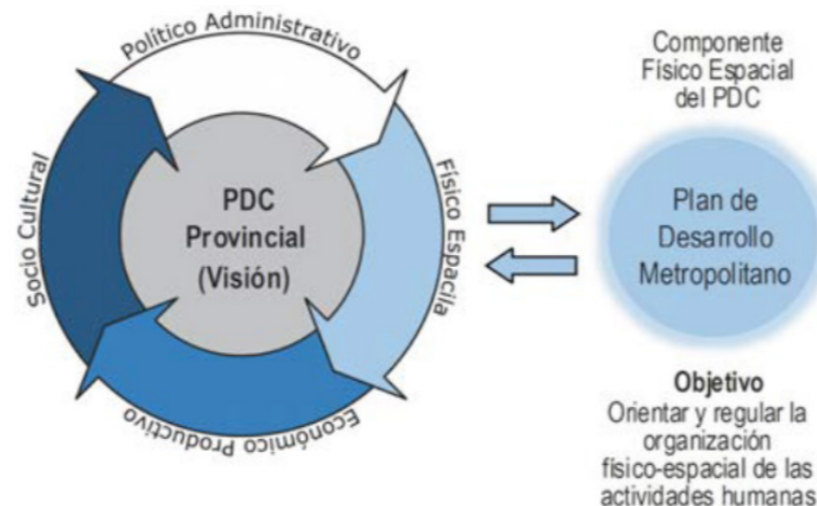


Figura 2. PDCL 2016 - 2021

Fuente: Manual para la elaboración de Planes de Desarrollo Urbano, MVCS 2010.

Objetivos Estratégicos que han sido establecidos dentro del PLDC que fue aprobado en el año 2016 y tiene vigencia hasta el año 2021 (ver figura 2).



### Visión de Ciudad - PDLC 2016 - 2021

“Lima Metropolitana, es competitiva en el mercado global y contribuye a las relaciones interregionales, involucrada en el proceso de descentralización y gestora eficiente del desarrollo con participación democrática, humana, solidaria, segura y sostenible con el medio ambiente, urbanísticamente equilibrado con un moderno sistema de equipamiento y conectividad, con una población orgullosa, identificada con su ciudad, que goza de una buena calidad de vida.” (ver figura 3)

### Objetivos Estratégicos

1. Mejorar la competitividad de la producción, turismo, comercio y servicios.
2. Consolidar la articulación de los sistemas de transporte público masivo rápido.
3. Reducir los niveles de contaminación ambiental.
4. Mejorar el acceso de la población vulnerable a los servicios públicos esenciales.
5. Reducir los niveles de inseguridad ciudadana.
6. Consolidar los sistemas de centros y subcentros metropolitanos.
7. Generar las condiciones de empleo adecuado y sostenible.
8. Fortalecer la gestión político - administrativa del Gobierno Municipal Metropolitano.
9. Reducir las condiciones de vulnerabilidad por riesgos de desastres.
10. Promover las expresiones culturales fortaleciendo la diversidad e identidad metropolitana.

Figura 3. Visión de Ciudad - PDLC 2016 -2021

Fuente: PDCL Lima Metropolitana 2016 - 2021





## EL RETO DEL PLANEAMIENTO EN MIRAFLORES



Figura 4. Visualización, Malecón

Fuente: Elaboración propia

El Planeamiento al nivel metropolitano toma las decisiones estratégicas sobre la ciudad en términos del uso de suelo, e infraestructura. Es al nivel distrital que los planes pueden lograr trabajar en la escala local, considerando la calidad de vida de los residentes, con un enfoque particular en los parámetros de edificación, y propuestas para vías locales.

También es a través de los distritos donde la municipalidad tiene un contacto directo con los residentes, atendiendo directamente sus inquietudes, y deseos. El Plan Urbano Distrital de Miraflores es un documento estratégico que establece los lineamientos de desarrollo a través de estrategias, propuestas y proyectos urbanas. Debe funcionar como un documento ejecutivo, funcionando como un plan de acciones para el sector público, y una guía para el sector privado, generando transparencia sobre el enfoque de desarrollo para los próximos 10 años.

En el caso de Miraflores, la Municipalidad, a través del Plan Urbano Distrital quiere establece los siguientes retos. En 2030 y más allá, Miraflores sería un distrito orientada hacia las personas con políticas que pon el ser humano como el centro del enfoque de planeamiento del uso de suelo y movilidad.

Esto se logrará a través de los siguientes retos:

- Reducir accidentes de tránsito en vías distritales a cero para el año 2030 bajo el enfoque de la visión cero.
- Involucrar los vecinos directamente en la toma de decisiones sobre el desarrollo del distrito: Las propuestas y proyectos contenido dentro del plan sería desarrollado con la participación de los vecinos, empoderando ellos a través de talleres participativos antes de implementar proyectos. Para proyectos de diseño urbano, las propuestas estarían testeadas a través de estrategias de urbanismo táctico como parte del proceso de intercambiar conocimiento con los vecinos, y reducir el riesgo de invertir en proyectos innecesarios (ver figura 4).



---

# PROPUESTAS

---

---

**MIRAFLORES : MODELO FÍSICO  
ESPACIAL**

---

---

# MIRAFLORES : MODELO FÍSICO - ESPACIAL

## Modelo Físico Espacial Actual

Según el urbanista principal del Banco Mundial, Alain Bertaud, el trabajo del planeamiento tiene dos objetivos principales. El primero es mejorar la movilidad y accesibilidad dentro de la ciudad. El segundo es hacer que la ciudad sea más asequible para sus residentes. Ambos objetivos están directamente relacionados a la movilidad sostenible. Según las Naciones Unidas, el propósito de la movilidad es “facilitar el acceso a los destinos, actividades, servicios y bienes.”

Para lograr esto, “La planificación urbana debería enfocarse en la persona, de modo que los parámetros funcionales finales (las razones del recorrido) se encuentren lo más cerca posible el uno del otro, reduciendo distancias y necesidades de transporte.”

En este sentido, la movilidad sostenible no se logra solamente a través de promover modos de transporte sostenible, sino también a través de la gestión de usos de suelo, la densidad y la zonificación. De hecho, las Naciones Unidas define el desafío principal de la movilidad en la formación de “ciudades compactas con uso mixto del suelo para mejorar la accesibilidad y reducir en general la necesidad de transporte.”

En el contexto de Miraflores, y en Lima en general, la planificación de la ciudad ha estado completamente en contra del concepto de movilidad sostenible.

En Miraflores, tanto como otros distritos de la ciudad, la planificación ha buscado generar un modelo de ciudad que segrega usos entre centros y subcentros comerciales y de servicios, y áreas exclusivamente residenciales. El resultado de este paradigma de planificación es un uso de suelo sumamente ineficiente y una ciudad orientada hacia el automóvil (ver L01.)

En su texto, “El Urbanismo Ecológico: Un nuevo urbanismo para abordar los retos de la sociedad actual”, el urbanista catalán Salvador Rueda resalta el problema de la segregación de usos a través de la formación de centralidades. Según Rueda, bajo este modelo, “Sería lógico que las calles se fuesen ensanchando a medida que se acercan a los centros generadores de tráfico” continuando con una cita de Cerdá, “del mismo modo que ‘se ensancha el cauce de un río o cada riachuelo que en él confluye’ y, además, sería “indispensable que hubiera en el centro suficiente holgura para el movimiento que allí habrá de reinar y no se halle cuajado de edificios.”

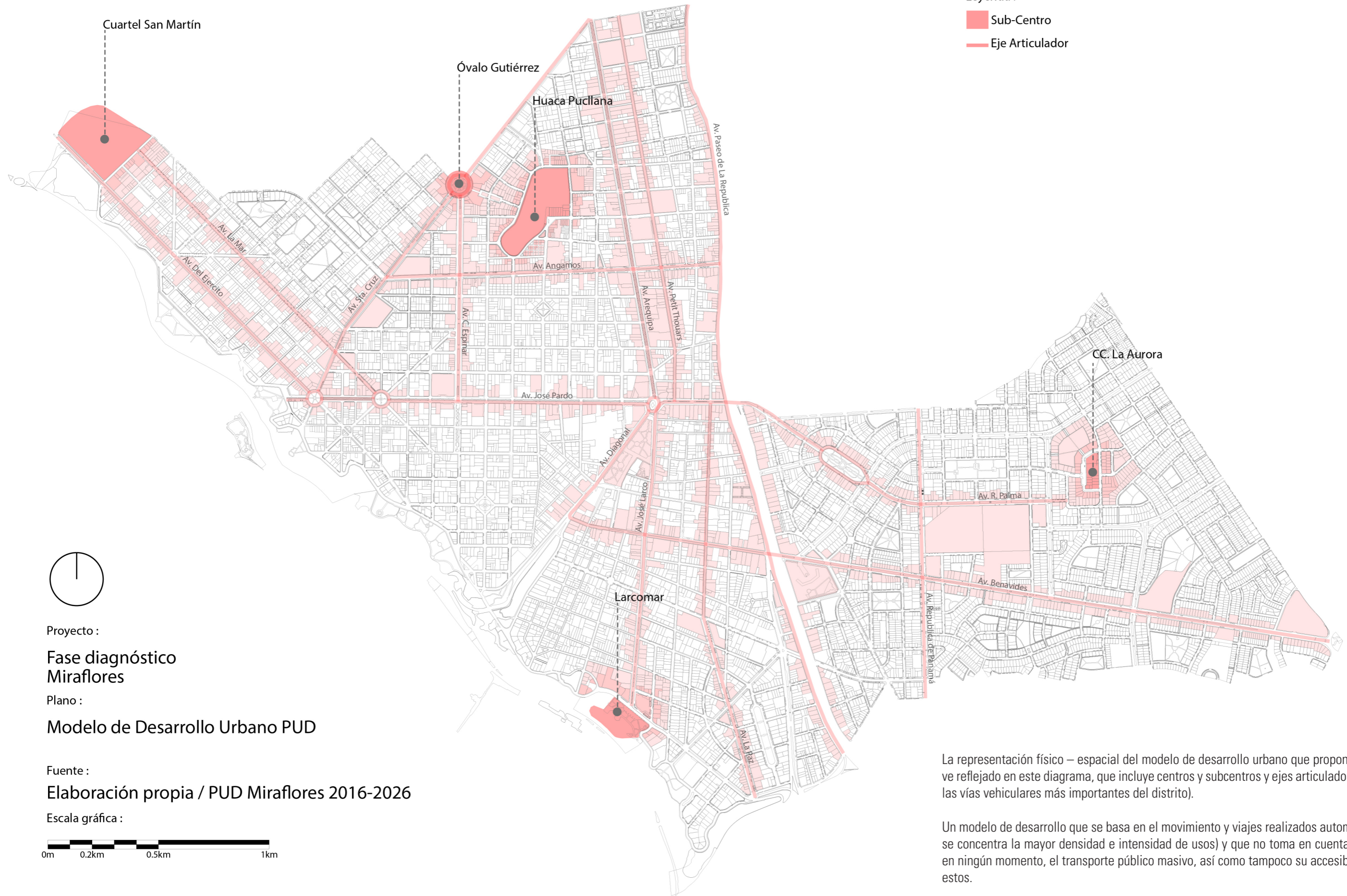
En vez de promover centralidades, el modelo de Cerdá y Rueda están encarnados por el Ensanche de Barcelona, donde cada cuadra, y muchos edificios, poseen una mezcla de usos incluyendo servicios, oficinas y tiendas, que complementan a una alta densidad habitacional. El trabajo de Cerdá en Barcelona no era pensar cuál uso debe ir y dónde, sino que el diseño de calles y manzanas que puedan servir para la formación de la ciudad bajo las necesidades del mercado y de sus ciudadanos. El resultado – no por su diseño sino por las fuerzas del mercado – es una ciudad mucho más eficiente que permite realizar diferentes actividades como hacer compras, trabajar o estudiar a una distancia caminable desde la casa (Bertaud, 2018).

En línea al párrafo anterior, se tiene al denominado Microcentro de Miraflores, que funciona como un subcentro compacto. Sin embargo, el resto del distrito está caracterizado por grandes áreas de uso residencial, y sub centros de usos mixtos. Antiguamente, cuando Miraflores era un suburbio caracterizado por barrios de casas unifamiliares, había una baja densidad, permitiendo que las personas manejen en auto hasta sus lugares de trabajo, de educación o de compras (ver L02). Con la densificación del distrito y el resto de la ciudad que

lo rodea, este modelo de ciudad está en su límite. Ahora, las centralidades han sido tomadas por los automóviles y el flujo vehicular se ha visto desbordado hacia las calles residenciales.

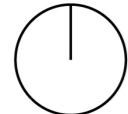
El impacto ha sido una reducción en la calidad de vida para los residentes bajo criterios medibles, incluyendo la contaminación sonora y la contaminación del aire. Según un estudio realizado por la Universidad George Washington, Lima es la ciudad con la mayor tasa de casos de asma infantil, de entre 125 ciudades a nivel mundial, debido, en gran medida, a la contaminación generada por los vehículos. Según la Organización Mundial de Salud, Global Urban Ambient Air Pollution Database, en 2017 Lima fue la ciudad más contaminada en las Américas.

En el contexto del Plan Urbano Distrital, el reto es buscar un balance entre las políticas y buenas prácticas de movilidad establecida por las Naciones Unidas y firmada por el Perú en Hábitat III, y los intereses de los vecinos de Miraflores, quienes quieren proteger la residencialidad del distrito.



Legenda :

- Sub-Centro
- Eje Articulador



Proyecto :

Fase diagnóstico  
Miraflores

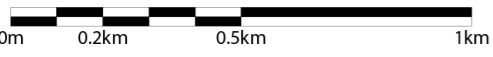
Plano :

Modelo de Desarrollo Urbano PUD

Fuente :

Elaboración propia / PUD Miraflores 2016-2026

Escala gráfica :



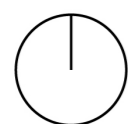
La representación físico – espacial del modelo de desarrollo urbano que propone el PUD se ve reflejado en este diagrama, que incluye centros y subcentros y ejes articuladores (que son las vías vehiculares más importantes del distrito).

Un modelo de desarrollo que se basa en el movimiento y viajes realizados automóvil (donde se concentra la mayor densidad e intensidad de usos) y que no toma en cuenta ni muestra en ningún momento, el transporte público masivo, así como tampoco su accesibilidad hacia estos.

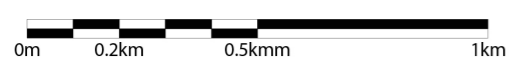




- Legenda :
- Límites de sectores
  - # Número por sector
  - Radios caminables de 400m (5min)



Proyecto :  
**Fase diagnóstico  
 Miraflores**  
 Plano :  
**Separación por  
 sectores**  
 Fuente :  
**PUD 2016 - 2026**  
 Escala gráfica :



Estos son los sectores delimitados por el PUD, los cuales son propuestos tomando en cuenta las características físicas y espaciales del distrito, así también como en términos socio económicos. Se divide en los sectores A, B y C. Se superponen radios caminables de 400 m, para poder comparar que éstos sectores fueron ideados y delimitados en función a ejes y vías vehiculares y no en función de una caminabilidad y calles peatonales, pues hay sectores que son, en tamaño, más grandes que un radio caminable.





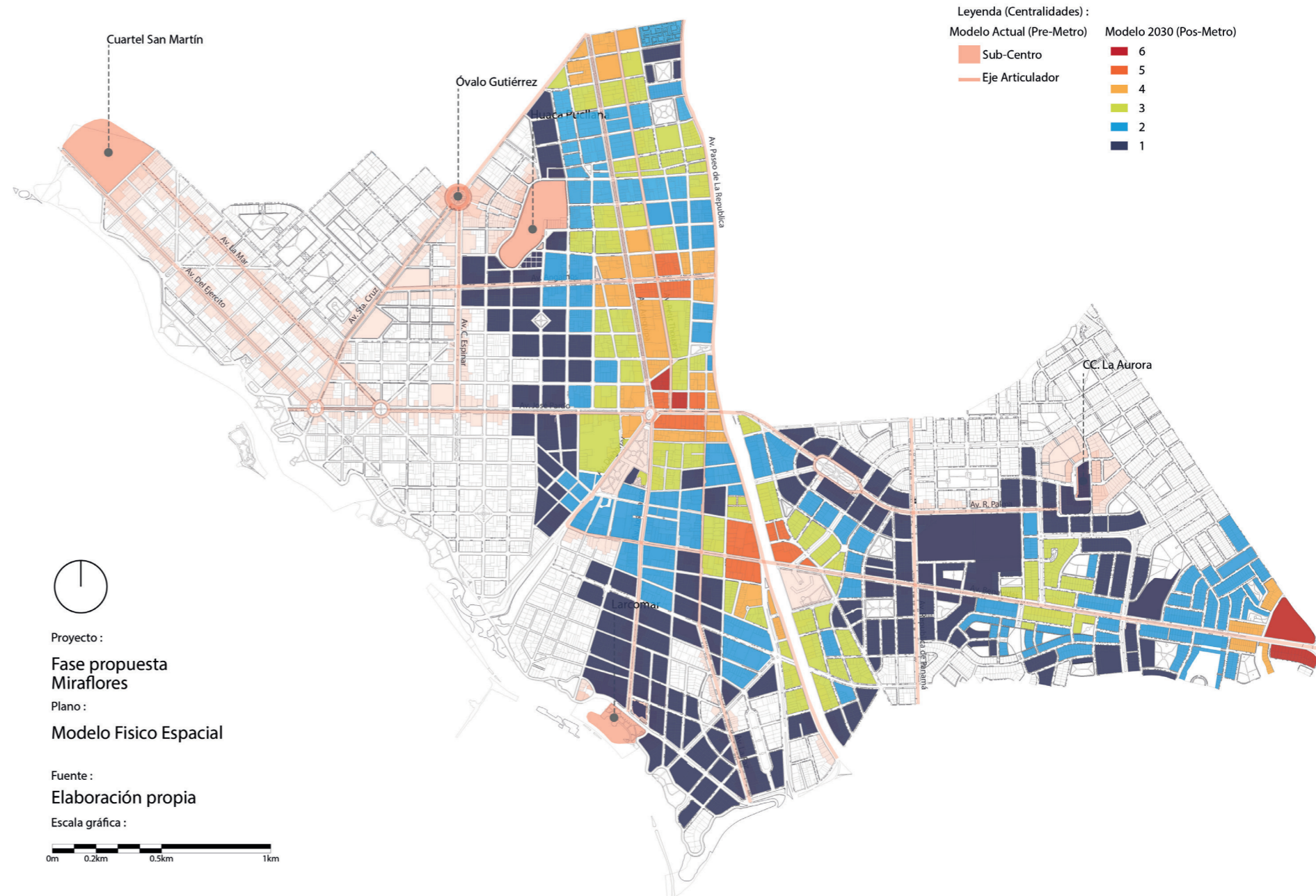
Figura 5. Propuesta para cambiar el modelo de ciudad junto con la llegada de la línea 3 del metro

Fuente: Elaboración propia

## Modelo Físico Espacial de Miraflores en el año 2030

Se proyecta a Miraflores como un distrito céntrico que contiene funciones distritales, interdistritales y metropolitanas. A través del Plan Urbano Distrital, el distrito promueve su desarrollo que sigue la lógica de una ciudad compacta, que vincula su planeamiento con el nivel de accesibilidad hacia el transporte público masivo (ver L03.).

En el corto plazo, se busca mantener la residencialidad del distrito hasta la implementación de la línea 3 del metro de Lima. En el largo plazo, junto con la participación de los vecinos, el distrito va a incorporar una mayor mezcla de usos y densidad en las áreas que tienen un mayor nivel de accesibilidad hacia las futuras líneas de transporte público masivo, 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 (ver L03.).



## Enfoque de Movilidad Sostenible en Miraflores

Se promueve un enfoque holístico de la movilidad en base de las competencias del distrito. Mientras el gobierno metropolitano es responsable para la red vial metropolitana, y el Ministerio de Transportes es responsables del sistema de transporte público a través de la Autoridad de Transporte Urbana, son los distritos los que manejan la red vial local – y quienes tienen el mayor impacto sobre la accesibilidad para las personas caminando, o en vehículos de micro movilidad. El plan propone mejorar el acceso hacia los beneficios que ofrece la ciudad a través de dos estrategias.

El primero es permitir una pluralidad de usos y destinos que reduzcan la necesidad de hacer viajes como primera opción. La segunda es ,a través de mejorar la conectividad dentro de la ciudad ,promover viajes a pie y en otras formas de transporte sostenible. Permitiendo que existan diversos destinos (empleo, comercios y educación) accesibles a pie desde las estaciones de transporte masivo, y desde las viviendas es una condición necesaria para poder priorizar la accesibilidad a pie, la movilidad no motorizada y el transporte público.

Es esta condición necesaria antes de poder reducir al mínimo el impacto del automóvil y las líneas de transporte público tradicional que pasan por el distrito. Se promueve un sistema de movilidad sostenible, que busca recuperar la tranquilidad de vías locales y residenciales a través del modelo de supermanzanas, limitando el tráfico de paso hacia la red básica vial. El sistema busca recuperar las calles como espacios públicos para los residentes y visitantes del distrito. Se integran los subcentros y paraderos de transporte masivo a través de calles para las personas y vías de micro movilidad.

Mientras que el distrito no tenga competencias sobre el transporte público, se puede

fortalecer el sistema de transporte masivo y mejorar la movilidad sostenible a través de la concentración de edificabilidad y la introducción de usos mixtos en zonas que tengan un alto nivel de accesibilidad al transporte público.

De esta forma, una mayor proporción de residentes en Miraflores podrán acceder al transporte público en un futuro y, de este modo, mejorar el número de trabajos y equipamientos que podrán acceder dentro de la ciudad. La movilidad de Miraflores deberá desarrollarse dentro de un marco conceptual de la pirámide de la movilidad. Este modelo pone como prioridad la zonificación y gestión del suelo, seguido por la priorización de diversos modos de desplazamiento, dando preferencia a los peatones, ciclistas, transporte público y, finalmente, al transporte privado (ver figura 6).

Los proyectos de movilidad sostenible deben ser priorizados en relación al nivel de accesibilidad hacia el transporte público, con el reto de facilitar viajes caminando y en bicicleta hacia las estaciones de transporte masivo.

## 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, de uso permanente y sostenible, consolidando el distrito como destino turístico nacional e internacional, gastronómico, marino, cultural y de negocios. Ícono de la marca Lima.

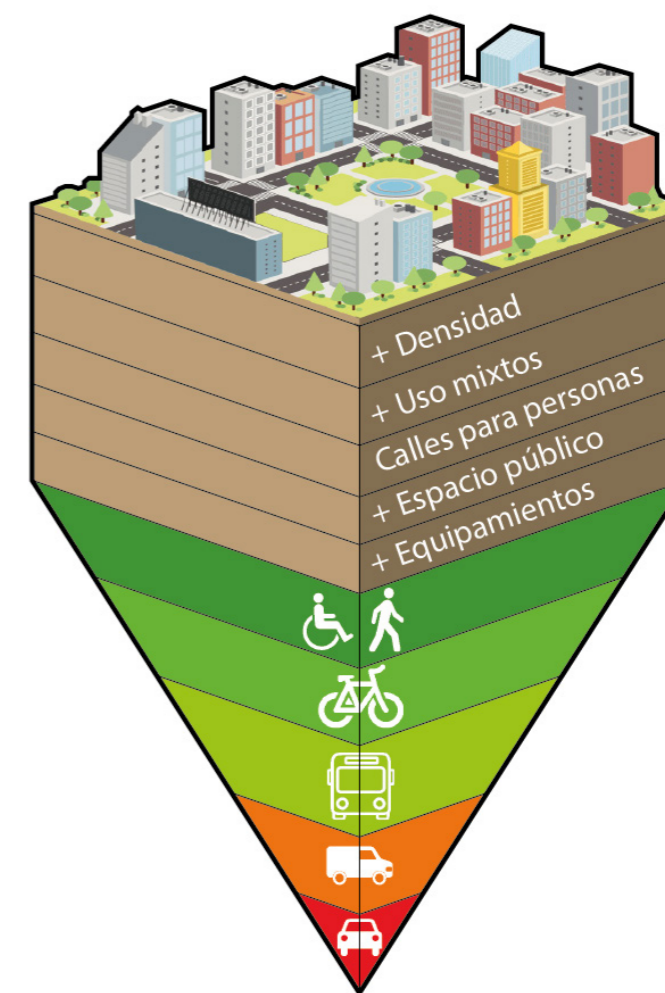


Figura 6. Diagrama de movilidad sostenible - usos de suelo.

Fuente: Elaboración propia

---

## Enfoque de inversiones

Promoción de las alianzas público-privadas 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.

## Enfoque de Patrimonio

Miraflores aún conserva inmuebles que representan sus orígenes, muchos de los cuales no están considerados 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.

## Enfoque de Resiliencia

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

- 1.Los retos ambientales clave: enfrentar el cambio climático, 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/o proyectos de inversión, que se abordarán en la siguiente etapa de propuestas específicas.



