

PDLC Objetivo 6.
Consolidar los sistemas de centros y subcentros metropolitanos.

6.1 Objetivos Específicos

A lo largo del tiempo, la Municipalidad debe transformar el modelo de ciudad de Miraflores desde un distrito que se basa en la accesibilidad en auto, definido por un sistema de ejes principales y subcentros o costura urbana, hacia un modelo de ciudad sostenible que permite la generación de centros y subcentros en base del nivel de accesibilidad hacia el transporte público masivo.

6.2 Restricciones

- Mitigar las externalidades negativas de la densificación del distrito, promoviendo retiros en los pisos altos de los edificios para garantizar una adecuada iluminación del espacio público, respetando los anchos de vías con el fin de mejorar la calidad del ambiente urbano (ver L19.).

6.3 Propuestas

1. En el corto plazo, las actividades compatibles con usos comerciales, administrativos, turísticos y de servicios deberán quedar en sub-centros accesibles mayormente a través del automóvil. Estos incluyen el Centro Comercial La Aurora, Óvalo Gutiérrez, la Huaca Pucllana – Clínica Delgado, el Centro Comercial Larcomar, el ex Cuartel San Martín, y las Av. Arequipa, Av. Diagonal, Av. Larco, Av. Benavides, Av. Pardo, Av. Paseo de la República, Av. La Mar, Av. La Paz, Av. Santa Cruz, Av. Del Ejército, Av. Angamos, Av. Petit Thouars, Av. Ricardo Palma, las Av. Comandante Espinar, Av. República de Panamá. En el largo plazo, la municipalidad cambiará la zonificación del distrito con el reto de permitir una mayor concentración de actividades en lugares con un mayor nivel de accesibilidad hacia el transporte público masivo, según la imagen del modelo de ciudad (ver figura 25,L16).
2. Promover el desarrollo de edificios sostenibles a través de vincular la zonificación, el uso de suelo, requerimientos para estacionamientos de vehículos, la densidad y el coeficiente de edificabilidad con el Nivel de Accesibilidad hacia el Transporte Público (NATP), especialmente en los paraderos de transporte público masivo, promoviendo una mayor mezcla de uso, altura, densidad y edificabilidad en las áreas con mayor NATP. Este cambio de zonificación debe ser implementado junto con la firma de contrato de la Línea 3 de metro de Lima, en coordinación con los residentes y el sector inmobiliario (ver figura 27).
 - En el Plan, se identifica el área de captación de transporte masivo (según el mapa de NATP) como áreas aptas para recibir una bonificación de altura por construcción sostenible. Se propone que los usos y parámetros normativos se mantengan vigentes, otorgando a los dueños de predios en esta zona la oportunidad de recibir una bonificación de altura o de cambio de zonificación en base de la tabla anterior (vínculo – NATP a zonificación) (ver figura 26).
 - Se propone establecer un sistema de Cargas y Beneficios donde desarrolladores tendrán que pagar una carga a cambio de recibir la nueva zonificación propuesta en el estudio o incluso la bonificación de edificabilidad dentro del área/polígono

de captación de transporte público masivo. El área donde aplicaría la bonificación / cambio de zonificación estaría en base del mapa de Nivel de Accesibilidad hacia el Transporte Público y la tabla Vínculo-NATP a zonificación.

3. Identificar la zona central comercial del distrito de Miraflores (Microcentro) como Zona de Reglamentación Especial - ZRE, con el fin de permitir una mayor densidad y una mayor mezcla de usos del suelo (comercio, oficinas y vivienda), priorizando al peatón y a la sostenibilidad ambiental incrementando áreas verdes e incentivando el uso del espacio público en forma permanente. Reemplazar estacionamientos en la vía pública con edificios de estacionamiento en la periferia de la zona. Identificar esta zona como zona generadora y receptora del potencial constructivo subutilizado por limitaciones urbanísticas a través de la transferencia de derechos de edificabilidad, como propuestas atractivas para la inversión privada (ver L16.).
4. Incentivar la transformación urbana en el denominado Sector C, sector considerado como área de influencia del proyecto del Ex Cuartel San Martín, identificándolo como Zona de Reglamentación Especial – ZRE, con el fin de otorgar mayor densidad y mayor altura, con usos mixtos del suelo de vivienda, comercio y oficinas. Facilitar la transformación natural de la zona a través de la mejora de las vías para los peatones e incrementando las áreas verdes. Identificar esta zona como receptora del potencial constructivo subutilizado por limitaciones urbanísticas a través de la transferencia de derechos de edificabilidad, como propuestas atractivas para la inversión privada.
5. A través de la ordenanza 510, que promueve edificios sostenibles en Miraflores, implementar instrumentos de captura de valor de suelo a través de la venta de edificabilidad adicional en las áreas de captación de transporte público masivo.
6. Aprovechar el potencial constructivo subutilizado por limitaciones urbanísticas de la Zona con Valor Monumental e inmuebles con valor histórico, a través de la transferencia de los derechos edificatorios, compatibilizando con las normas metropolitanas. Identificar el polígono de captación de transporte masivo como zona receptora de derechos adicionales de edificabilidad transferibles (DAETs).
7. Para promover el reto planteado por el Decreto Supremo 012-2019-Vivienda, se evaluará la manera de incluir Vivienda de Interés Social (VIS) en Miraflores una vez que existe un contrato para la construcción de la Línea 3 de Metro de Lima, cuyo funcionamiento sea fundamental para poder permitir un incremento en la densidad.

Criterios de Evaluación:	Estado Actual:	Meta 2025:	Meta 2030:
1 Cambio de zonificación en base de NATP	Zonificación según modelo actual	Cambiar zonificación junto con firma de construcción de línea 3 de Metro de Lima	
2 Cambio de zonificación en base de NATP	Zonificación según modelo actual	Cambiar zonificación junto con firma de construcción de línea 3 de Metro de Lima	
3 Cambiar zonificación a través del RIZ	Sin cambio	Cambiado	
4 Cambiar zonificación a través del RIZ	Sin cambio	Cambiado	
5 Junto con la firma del contrato de la línea 3 de metro cambiar áreas destinada por edificios sostenible	Sin cambio	Cambiado	
6 Junto con la firma del contrato de la línea 3 de metro cambiar áreas destinada como áreas receptoras de DAETs	Sin cambio	Cambiado	
7 n/a			

Tabla 8. Criterios de evaluación por propuesta - Objetivo 6

Fuente: Elaboración propia



Figura 25. Polígono - propuesta para plan específico - La Mar

Fuente: Elaboración propia

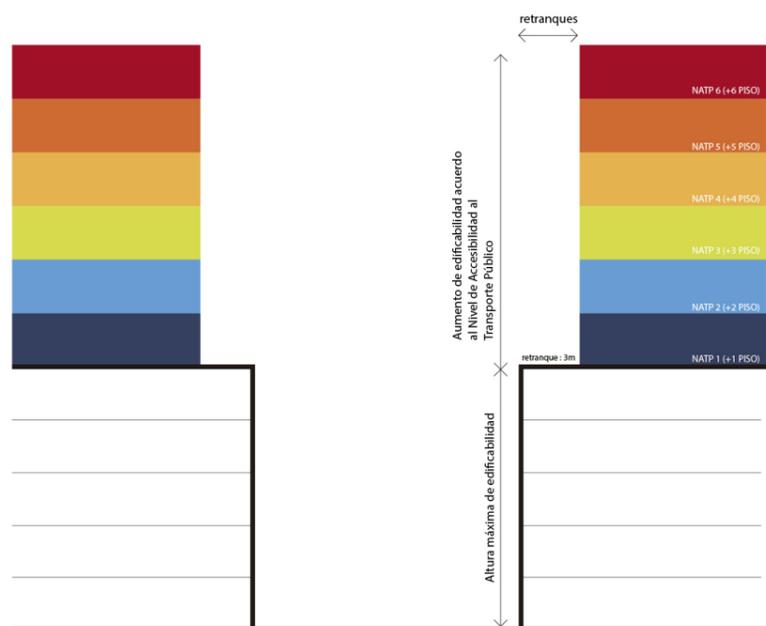


Figura 27. Diagrama de aumento de edificabilidad acuerdo a nivel de accesibilidad.

Fuente: Elaboración propia

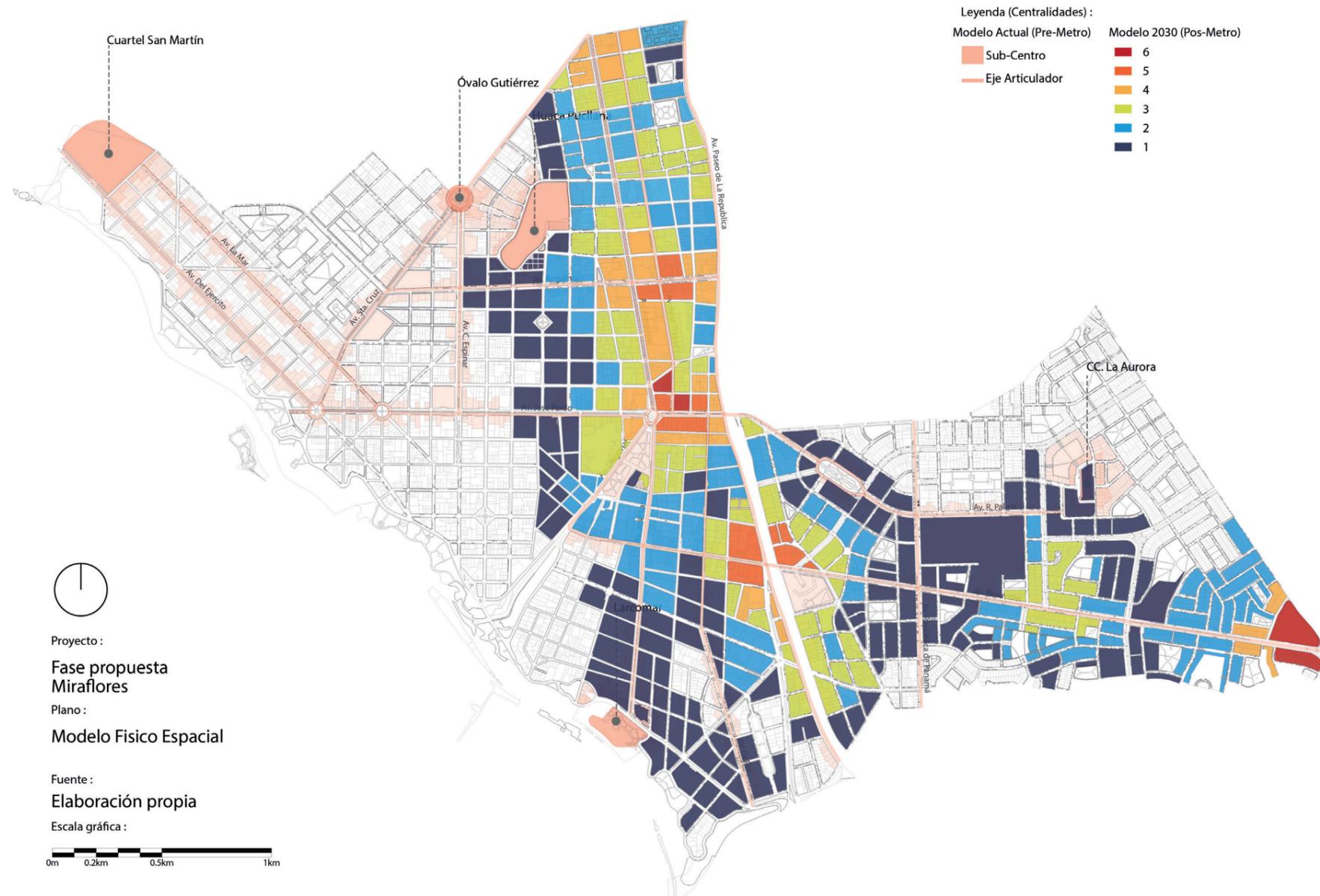
Vinculo - NATP a Zonificación					
	NATP 5 y 6	NATP 3 y 4	NATP 2	NATP 1	NATP 0
Coefficiente de edificación	600 - 700	400 - 500	300	200	< 100
USO de suelo	MIXO (CM)	MIXO (CZ)	CV / RDM	RDM	RDB
Estacionamientos					
	Max est / Viv	Min Est Bicicleta / Viv			
Vivienda < 65m ² (VIS)	0.33	0.33	0.33	0.33	1
65m ² < Vivienda < 120m ²	0.5	0.75	1	1	2
Vivienda > 120m ²	0.75	1	2	2	3
	1 cada (x) m ² AU				
NATP 1 A 6					
Comercio Menor a 50m ²	-	-	-	-	50
51m ² < comercio < 300m ²	100	75	75	50	50
301 < comercio < 900	100	75	50	50	50
301 < comercio < 1500	100	75	40	40	50
1500 < comercio	75	50	40	40	50
Oficinas	500	250	175	100	250
Sucursales bancarias	500	250	175	100	250

Figura 26. NATP

Fuente: Elaboración propia

Desarrollo Orientado hacia un Transporte Público y edificabilidad transferible

Una de las propuestas que el equipo técnico plantea para el incremento de edificabilidad en el distrito es que esté en función al Nivel de Accesibilidad al Transporte Público (NATP). Esto por el cambio de paradigma que se propone en términos de zonificación: que se planifique en relación al transporte público y no hacia los "grandes ejes y avenidas", pues se sigue planificando en función a las al automóvil. El Desarrollo Orientado hacia el Tránsito (DOT o TOD en sus siglas en inglés) es el nuevo paradigma de ideas de planificación que contempla estas nuevas estrategias de desarrollo urbano. En el primer entregable, se definió la zona del distrito, con distintos niveles de accesibilidad al transporte público. Esta fue producto de un análisis del nivel de captación peatonal desde las salidas / estaciones de transporte público que pasan por el distrito de Miraflores (SIT, BRT y la Línea 3 del Metro de Lima).



Cada manzana obtuvo un puntaje. El equipo técnico propone que esta zona o "polígono de intervención" sea también la que defina la cantidad de edificabilidad extra (por pisos) que se puede aumentar a los lotes ubicados dentro del polígono. El puntaje que se estableció para cada manzana al momento de definir el NATP, corresponderá a la cantidad de pisos extra que se puede construir adicionalmente. Es decir, para un NATP de 1 punto, le corresponde 1 piso adicional; para un NATP de 2 puntos, le corresponde 2 pisos; para un NATP de 3 puntos, 3 pisos adicionales, así sucesivamente hasta el NATP de 6 puntos, le corresponderá 6 pisos adicionales (ver figura 26).

Adicionalmente a esto, los pisos extra que se construyan, tendrían que tener un retranque desde la línea de fachada hacia el interior del lote, cada dos pisos. Esto se grafica en el

diagrama presentado en esta página (ver figura 26). El incremento de edificabilidad, que será aprovechado por los predios, vendrá de "zonas generadoras", en donde otros predios podrán comercializar o transferir sus derechos edificatorios adicionales, de acuerdo a las normativas de alturas y edificabilidad existentes en aquel momento.

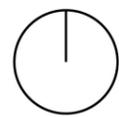
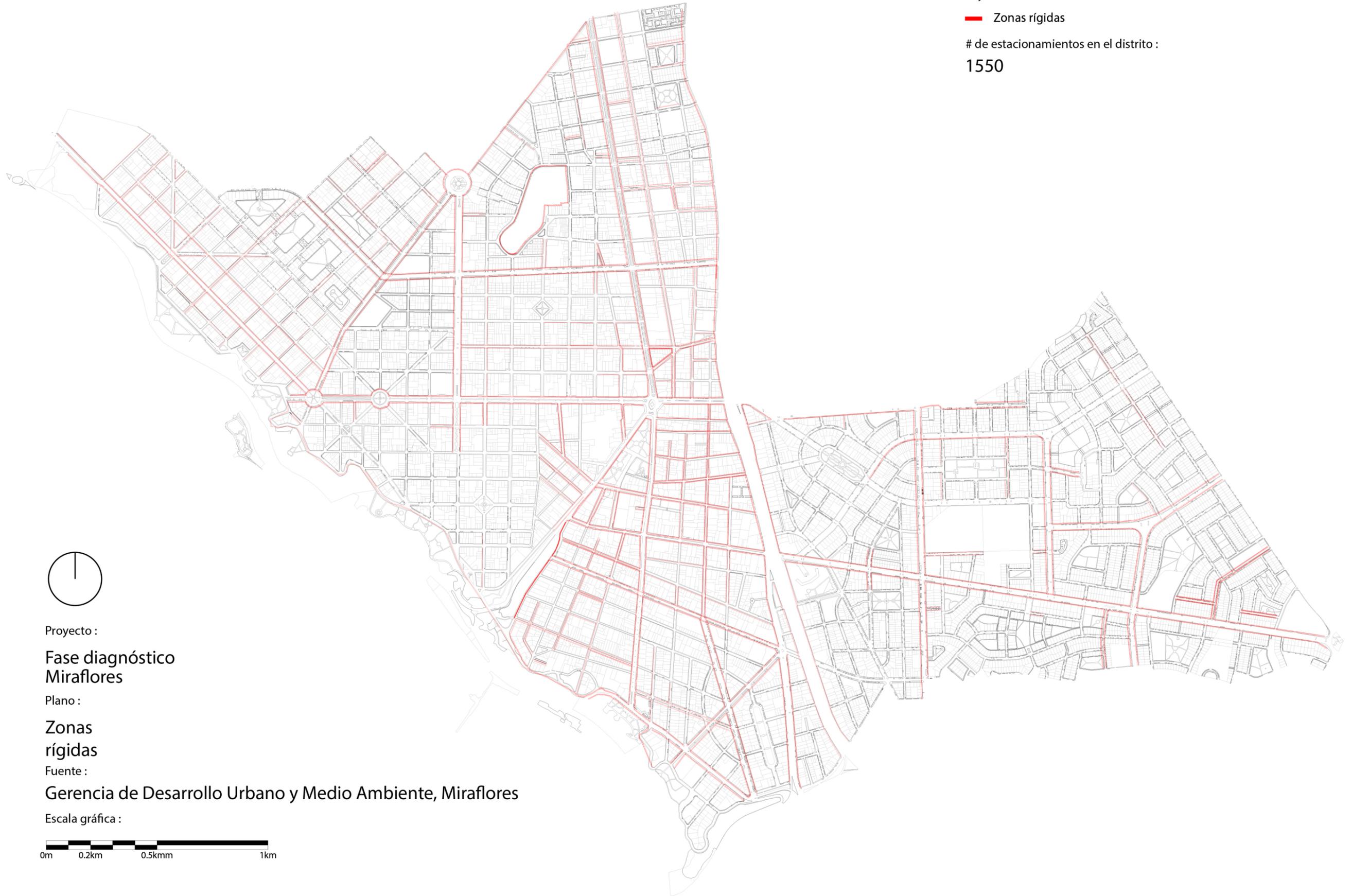
Estos derechos de "pisos adicionales" pueden venderse o transferirse de un predio a otro, es decir, de una "zona generadora" de derechos de edificabilidad hacia una "zona receptora". Ya existe una normativa vigente de estos derechos edificatorios transferibles, o DAET (derechos adicionales de edificación transferibles). Ambas zonas estarán definidas dentro de los límites del polígono de intervención definido en el plano de Nivel de Accesibilidad al Transporte Público (NATP).

Leyenda :

— Zonas rígidas

de estacionamientos en el distrito :

1550



Proyecto :

Fase diagnóstico
Miraflores

Plano :

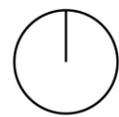
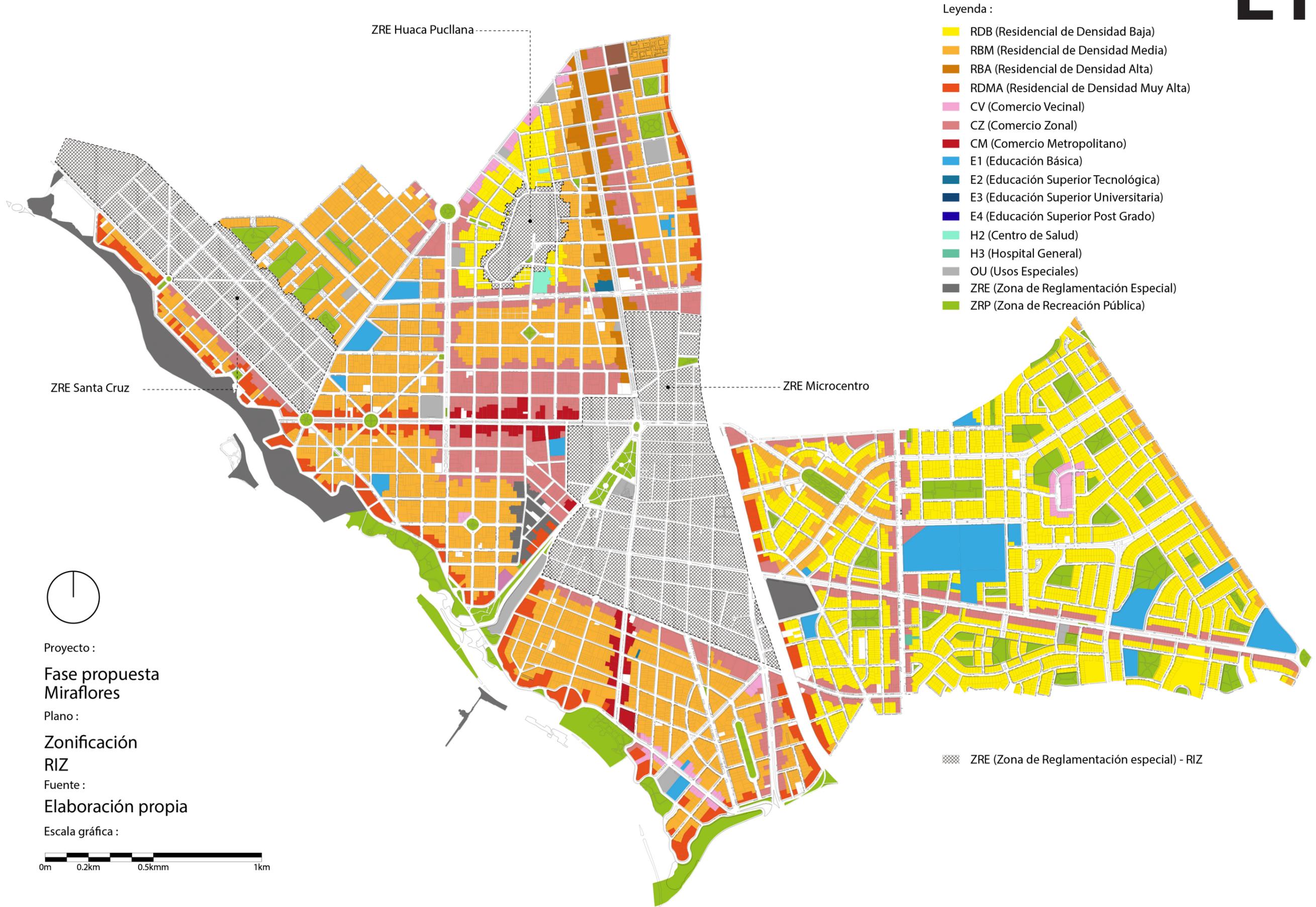
Zonas
rígidas

Fuente :

Gerencia de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, Miraflores

Escala gráfica :





Proyecto :

Fase propuesta
Miraflores

Plano :

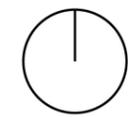
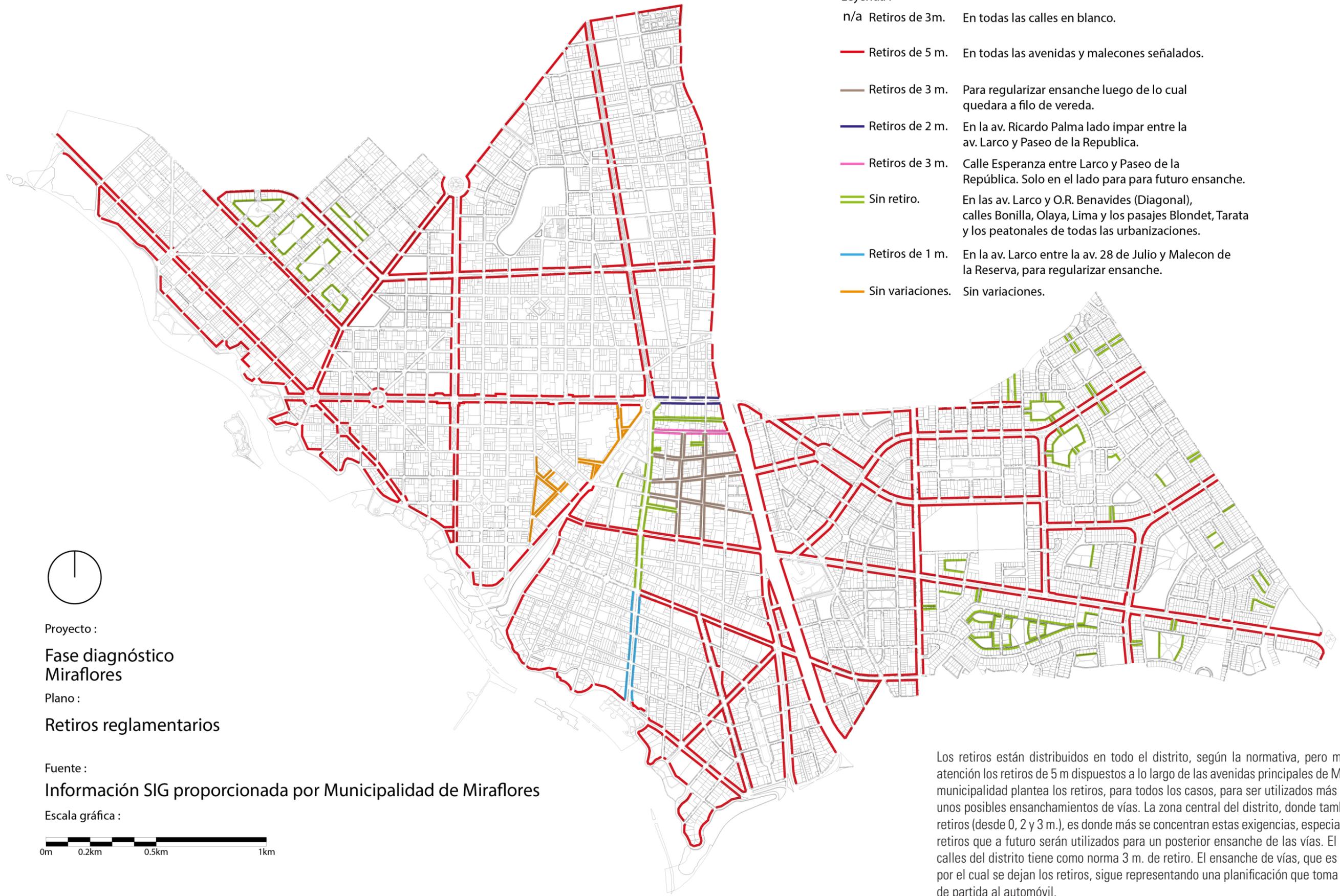
Zonificación
RIZ

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 5 m dispuestos a lo 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 3 m.), 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 3 m. 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.