

1C. Supermanzana Balta

---

## Supermanzana Balta : Primer taller (8 de agosto)

El primero de los talleres se realizó el día 8 de agosto del presente, en la supermanzana 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 manejaba por parte de los vecinos era la ciclo vía que estaba a punto de proyectarse en uno de los lados del Malecón Balta, que luego se iba a conectar con la futura ciclo vía 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 ciclo vía 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 ciclo vía 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 supermanzana, 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 de 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. Primero se 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 anotar otras situaciones adicionales a las ya planteadas. Durante toda la actividad, el equipo técnico consultor y los representantes de la Municipalidad de Miraflores sirvieron como guías y orientadores para el correcto desarrollo de la metodología.



Figura 48. Iconos de problemática en el espacio público para taller participativo Balta.  
Fuente: Elaboración propia



Figura 49. Iconos de problemática en el espacio público para taller participativo Balta.  
Fuente: Elaboración propia



Figura 50. Clínica Good Hope.  
Fuente: Elaboración propia

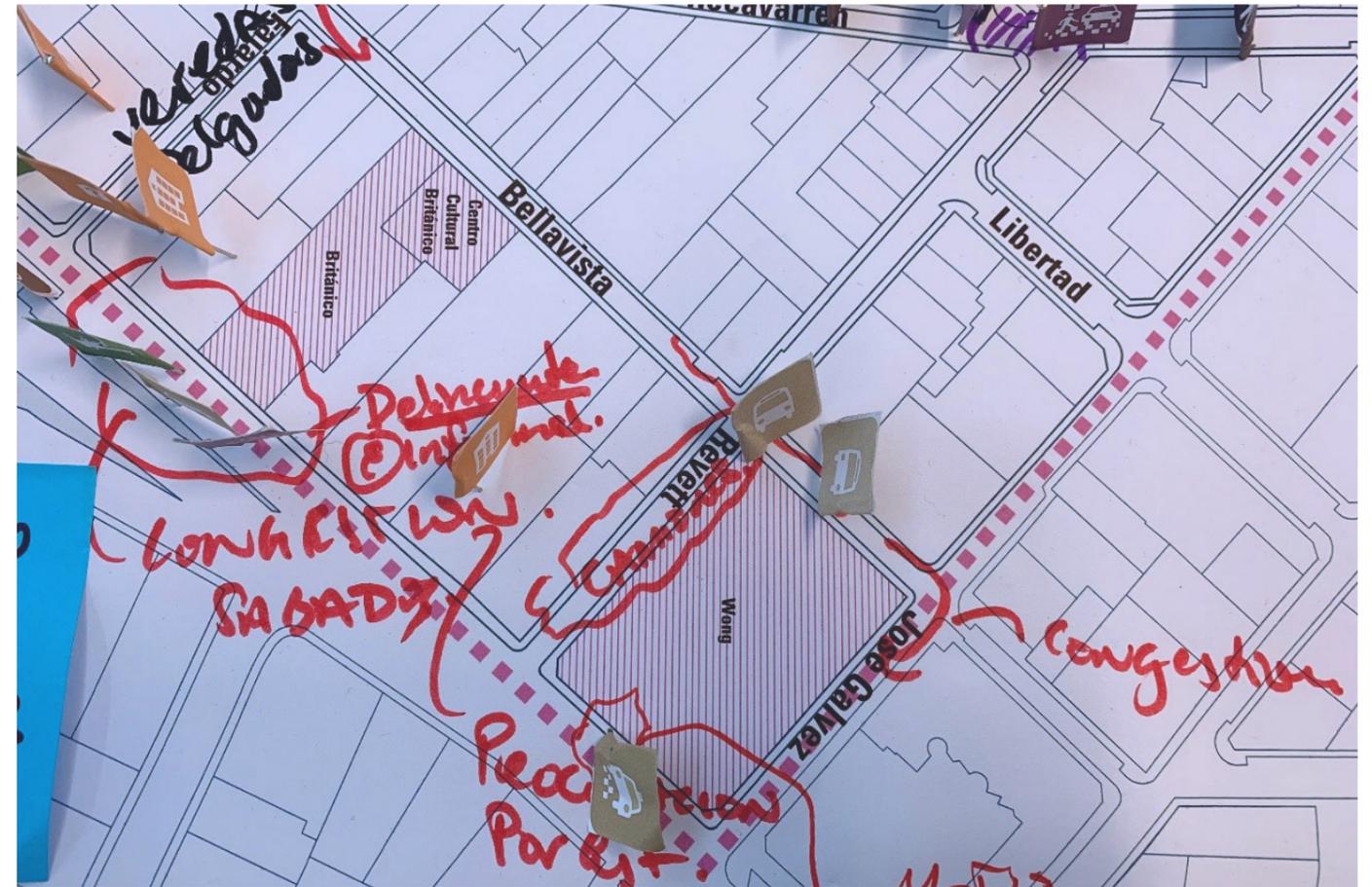


Figura 51. Wong Bajada Balta.  
Fuente: Elaboración propia

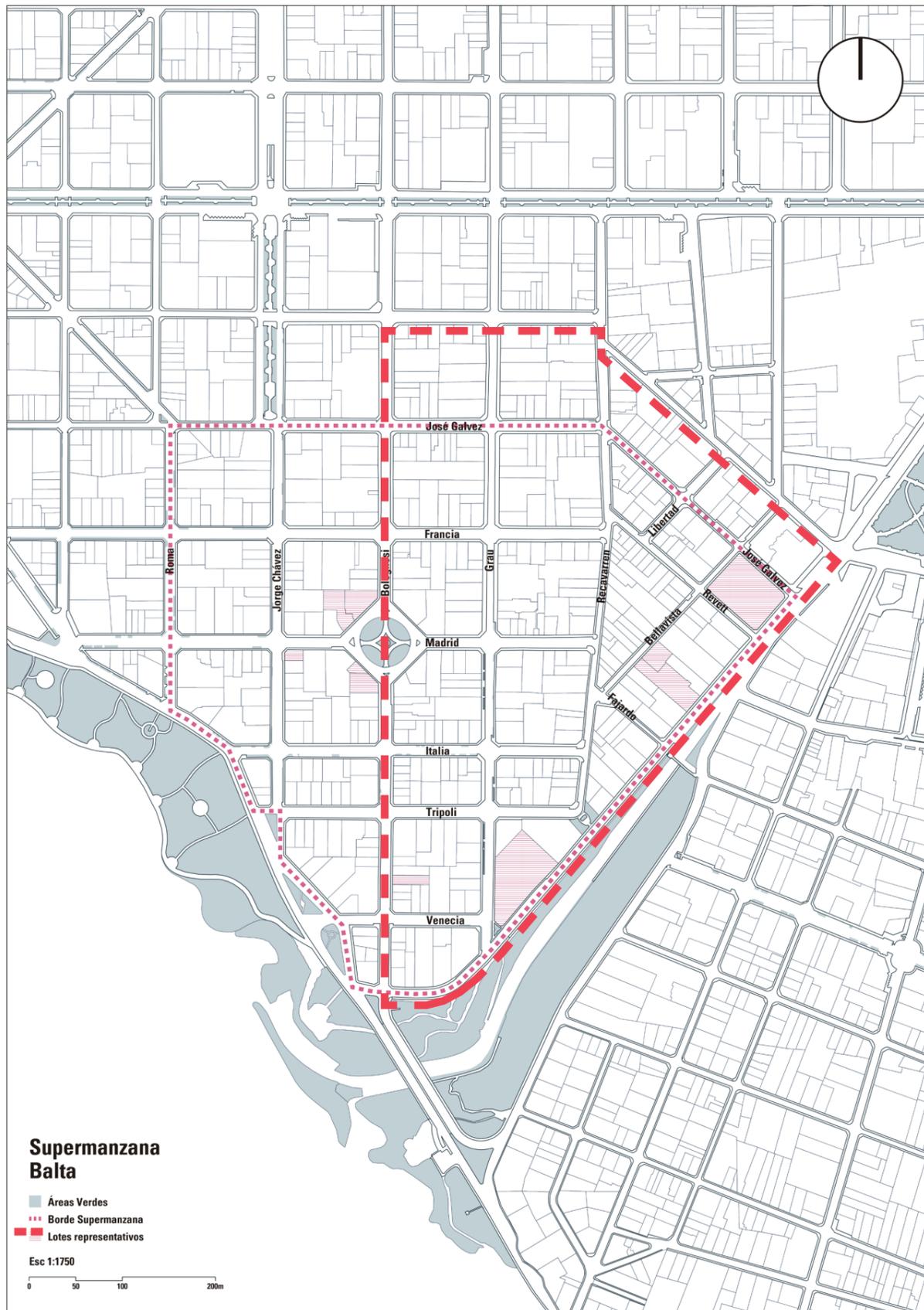


Figura 52. Plano base utilizado en taller participativo - Supermanzana Balta.

Fuente: Elaboración propia

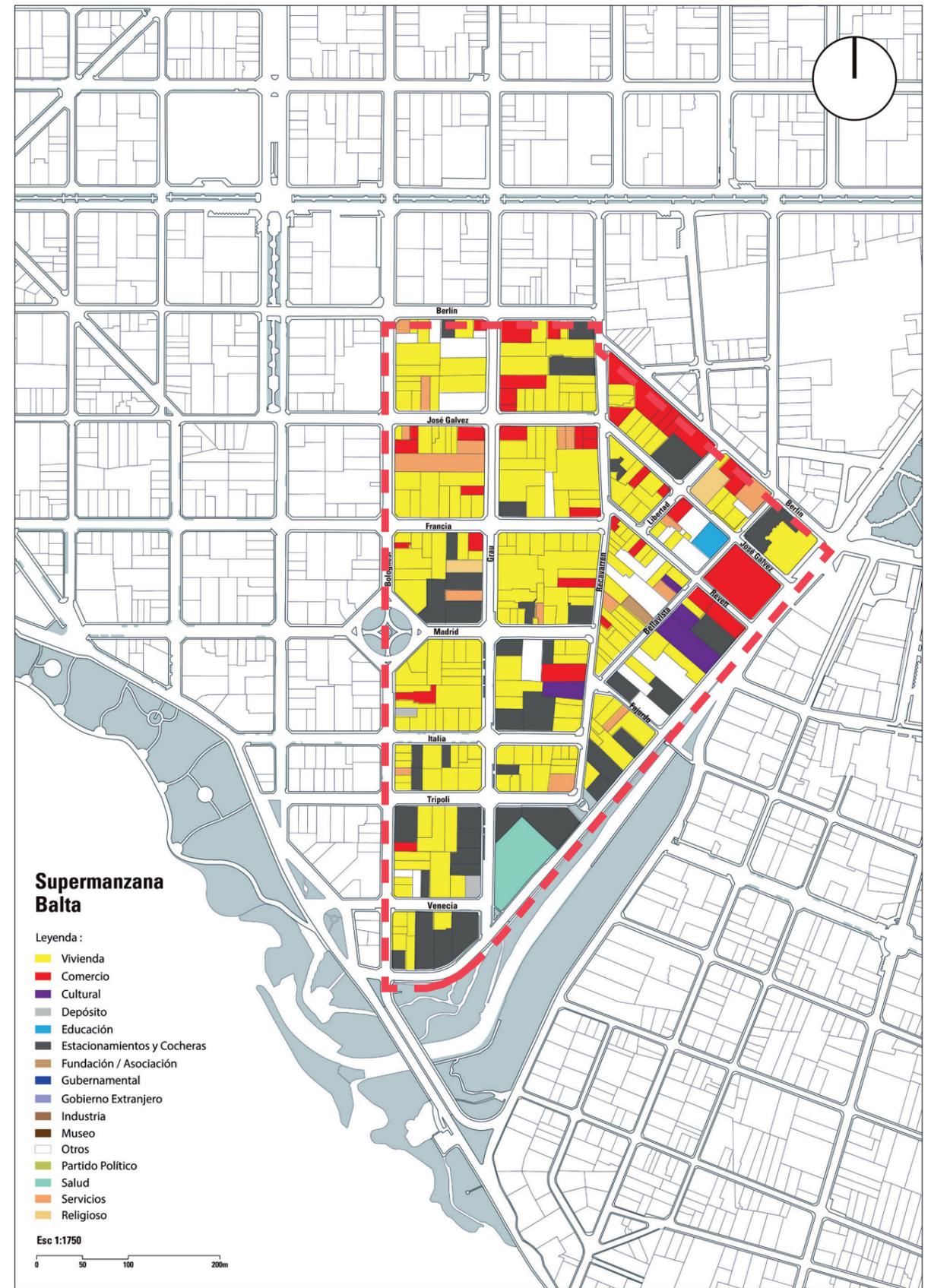


Figura 53. Plano de usos reales - Supermanzana Balta.

Fuente: Elaboración propia



Figura 54. 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 conos a modo de ciclovía y contar la cantidad de autos que se desplazarían al interior de la supermanzana en caso esta intervención sea próximamente consolidada.



Figura 55. Malecón Balta (Frente a clínica Good Hope).  
Fuente: Elaboración propia



Figura 56. Malecón Balta (Paradero de bicicletas).  
Fuente: Elaboración propia



Figura 57. Malecón Balta (Al lado del puente de madera).  
Fuente: Elaboración propia



Figura 58. 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 gas y de servicios funerarios cuyos vehículos se estacionan en la calle para cargar los ataúdes 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 parque 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 esta vía pasan 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 dos fachadas relativamente atractivas, con entradas: hacia el Malecón Balta y hacia la calle José Galvez.

En las otras calles, Revett y 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 “supermanzana” 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.

## Supermanzana "Balta" : Segundo taller (27 de agosto)

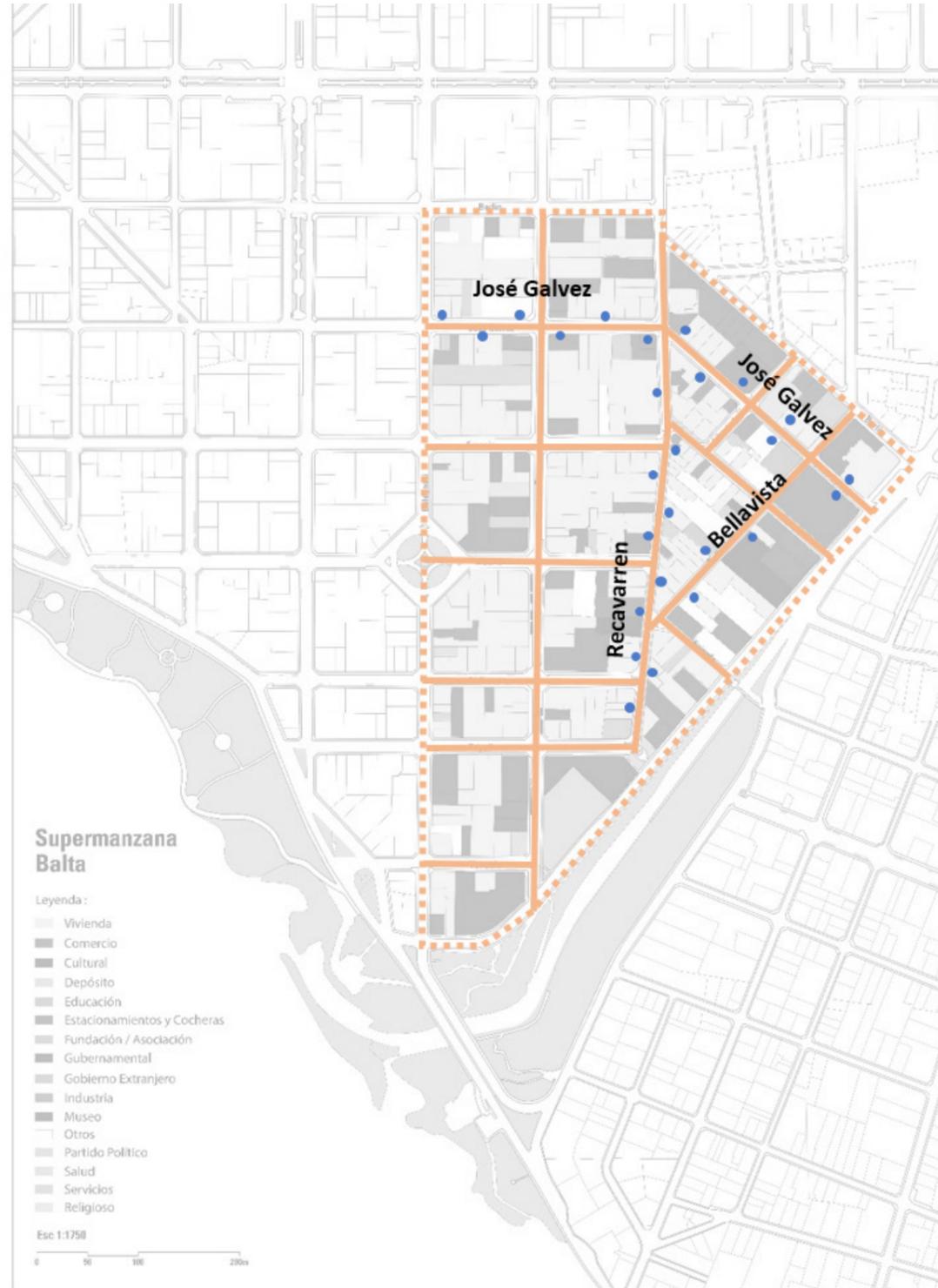
El segundo taller en la zona denominada "Balta" se llevó a cabo casi a finales del mes de agosto.

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 la supermanzana, para medir también el impacto de una posible sobre ocupación 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 ciclovía 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 59. Estrategias de estacionamientos para residentes.

Fuente: Elaboración propia



Figura 60. Preparación del taller.

Fuente: Elaboración propia



Figura 61. Conversación entre vecinos, asesores y autoridades municipales.

Fuente: Elaboración propia



Figura 62. Votación de las propuestas.

Fuente: Elaboración propia



Figura 63. Estacionamientos para residentes y estacionamientos rotativos en calles comerciales.

Fuente: Elaboración propia



Figura 64. Referentes internacionales de señalética.

Fuente: Elaboración propia

---

**Supermanzana “La Aurora” :**  
**22 de agosto, 12 de setiembre**

Estos talleres se llevaron a cabo de una forma distinta a los que se desarrollaron en la denominada Supermanzana “Balta”. El carácter de esta zona es totalmente diferente a la de Balta, pues es enteramente residencial, con alta presencia de viviendas unifamiliares y también multifamiliares de densidad media.

Las decisiones y estrategias a conversar e implementar tienen que diferir de lo que ya se conversó en los talleres de la supermanzana “Balta” por sus características urbanas.



**Figura 65. Taller Supermanzana La Aurora.**  
Fuente: Elaboración propia



**Figura 66. Taller Supermanzana La Aurora.**  
Fuente: Elaboración propia



**Figura 67. Taller Supermanzana La Aurora.**  
Fuente: Elaboración propia



**Figura 68. Taller Supermanzana La Aurora.**  
Fuente: Elaboración propia