

# PLAN URBANO DISTRITAL DE SAN BORJA

# PROPUESTA

2019

**EQUIPO DE GOBIERNO  
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SAN BORJA**

**ALCALDE**

**Carlos Alberto Tejada Noriega**

**Concejo Municipal**

Nori Cristina Paz Arrascue

Alonso Javier Roel Alva

Jorge Juan Martín Valencia Corominas

Rocío Yazmín Miranda Gonzales

Mauricio Wong Quevedo

Gonzalo Ernesto Sáenz Ráez

Mariano Jesús Marquina Ulloa

Gabriela Carolina Pachas Méndez

Carmen Viviana Meza Gutiérrez

Oscar Milciades Urbina Núñez

Julissa Maribel Gómez Vargas

## EQUIPO TÉCNICO MUNICIPAL

### **Gerencia Municipal**

Gerente–Segundo Díaz Hernández

### **Oficina de Innovación Urbana y Desarrollo Económico**

Arq. Solángel Fernández Huanqui– Gerente

### **Gerencia de Desarrollo Urbano y Catastro**

Abog. Juan César Martín González Sandoval

### **Unidad de Obras Privadas**

Arq. Gabriela Cuadros Díaz -Jefe

### **Unidad de Licencias Comerciales**

Ing. Hugo Valderrama Chávez –Jefe

### **Unidad de Obras Públicas e Infraestructura Menor**

Ing. Carlos Fernando Alfageme Mispireta

### **Gerencia de Medio Ambiente y Sostenibilidad**

Alejandro Hesse Martínez– Gerente

### **Oficina de Participación Vecinal**

Jorge Ruiz Zamudio– Gerente

### **Gerencia De Seguridad Humana**

Walter Orellana Blotte– Gerente

### **Gerencia De Salud Pública**

Walter Curioso Vilchez– Gerente

### **Gerencia De Gestión Social**

Claudia Otoy – Gerente

### **Oficina de Gobierno Digital**

Patricia Gamio Franco – Gerente

(\*) Este documento se ha elaborado en base al documento de trabajo denominado Plan Urbano Distrital 2018-2028 realizado por el Instituto Metropolitano de Planificación IMP (Convenio Específico del 08 de mayo del 2017).

## PLAN URBANO DISTRITAL DE SAN BORJA

### CONTENIDO

<b>III. PROPUESTA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE .....</b>	<b>8</b>
<b>3.1 CONSIDERACIONES PREVIAS .....</b>	<b>8</b>
3.1.1 Procesos y Tendencias Urbanas .....	8
3.1.2 Síntesis de las Condiciones Urbanas .....	12
3.1.3 Articulación al Plan de Desarrollo Concertado Local 2017-2021.....	16
3.1.4 Tendencias Internacionales del Desarrollo Urbano.....	20
3.1.5 Principios Orientadores .....	27
<b>3.2 MODELO DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA SAN BORJA .....</b>	<b>28</b>
<b>3.2.1 Rol Actual del Distrito .....</b>	<b>28</b>
<b>3.2.2 Escenarios Futuros .....</b>	<b>29</b>
3.2.2.1 Escenario Probable .....	30
3.2.2.2 Escenario Deseable .....	31
3.2.2.3 Escenario Posible.....	33
<b>3.2.3 Rol Futuro del Distrito.....</b>	<b>33</b>
<b>3.2.4 Los Elementos Estructurantes del Modelo.....</b>	<b>38</b>
<b>3.2.5 Expresión Física del Modelo .....</b>	<b>41</b>
<b>3.3 COMPONENTES OPERACIONALES DE LA PROPUESTA .....</b>	<b>47</b>
<b>3.3.1 Políticas y objetivos de Innovación Urbana .....</b>	<b>47</b>
3.3.1.1 Política 1: San Borja Ordenado y Planificado .....	47
3.3.1.2 Política 2: San Borja Competitivo y Eficiente .....	48
3.3.1.3 Política 3: San Borja Conectado e Intermodal .....	49
3.3.1.4 Política 4: San Borja Activo y Cultural .....	51

3.3.1.5 Política 5: San Borja Comprometido.....	53
3.3.1.6 Política 6: San Borja Seguro e Inteligente .....	54
3.3.1.7 Política 7: San Borja Verde y Saludable .....	54
<b>3.3.2 Los Indicadores.....</b>	<b>55</b>
<b>3.4 ESTRATEGIAS DE DESARROLLO URBANO.....</b>	<b>59</b>
<b>3.4.1 Tratamiento de áreas urbanas con fines de renovación urbana.....</b>	<b>60</b>
3.4.1.1 Unidades Territoriales .....	64
<b>3.4.2 Sistema Vial y de Tránsito Vehicular Local .....</b>	<b>66</b>
<b>3.4.2.1 Movilidad Urbana Intermodal.....</b>	<b>68</b>
a. Metro .....	69
b. Corredores Complementarios.....	71
c. Transporte Convencional.....	71
d. Sistema de Transporte Vecinal.....	72
e. Transporte No Motorizado: Bicicletas y Vmi .....	83
<b>3.4.2.2. Supermanzanas .....</b>	<b>87</b>
<b>3.4.2.3 Infraestructural Vial.....</b>	<b>93</b>
a. Sistema Vial de San Borja .....	93
b. Intervenciones en la Infraestructura Vial .....	97
c. Mejoramiento de la circulación peatonal .....	106
d. Gestión de Estacionamientos .....	117
e. Gestión de semaforización .....	122
f. Educación Vial.....	123
<b>3.4.3 Equipamientos de Salud, Educación, Cultural y de Recreación.....</b>	<b>124</b>
<b>3.4.4 Control, Protección y Conservación Ambiental.....</b>	<b>128</b>
3.4.4.1 Normativa a Incorporar y Aplicar dentro del distrito .....	131
3.4.4.2 Sistema Ecológico Forestal .....	135
3.4.4.3 Residuos Sólidos, Reciclaje y Educación Ambiental.....	143
3.4.4.4 Unidades de Ordenamiento Ambiental .....	147

3.4.4.5 Gestión del Riego .....	151
3.4.4.6 Gestión de Riesgo ante Desastres y Adaptación para el Cambio Climático .....	153
<b>3.4.5 Retiro de las Edificaciones .....</b>	<b>153</b>
<b>3.4.6 Disposiciones relativas al Ornato y Mobiliario Urbano .....</b>	<b>154</b>
<b>3.5 INSTRUMENTOS DE GESTIÓN DEL PLAN .....</b>	<b>156</b>
<b>3.5.1. Propuesta Normativa .....</b>	<b>156</b>
3.5.1.1 Reglamento para la Conservación Ambiental de San Borja.....	156
3.5.1.2 Reglamento del Sistema Vial.....	165
<b>3.5.2. Mecanismos de Seguimiento y evaluación del Plan Urbano Distrital ....</b>	<b>171</b>
<b>3.5.3. Priorización de Programas y Proyectos de Inversión Urbana. ....</b>	<b>172</b>
<b>3.5.3.1. Concepción del Programa Priorizado de Inversiones del PUD.....</b>	<b>173</b>
<b>3.5.3.2. Objetivos del Programa de Inversiones.....</b>	<b>174</b>
<b>3.5.3.3. Organización del Programa Priorizado de Inversiones .....</b>	<b>175</b>
<b>3.5.3.4. Estrategia de Ejecución y Financiamiento del Programa de Inversiones .....</b>	<b>176</b>
a. Alcances.....	176
b. Mecanismos de Ejecución de Proyectos de Inversión .....	177
c. Instrumentos y Mecanismos de Financiamiento del Programa de Inversiones. ....	178
<b>3.5.3.5. Programa Priorizado de Inversiones.....</b>	<b>180</b>
<b>3.5.3.6. Cartera de Proyectos .....</b>	<b>181</b>
<b>3.5.4. Áreas Públicas aptas para Inversión Privada .....</b>	<b>190</b>
<b>3.5.5. Estrategia de Comunicación .....</b>	<b>192</b>
3.5.5.1 Justificación.....	192
3.5.5.2 Objetivos .....	192
3.5.5.3 Enfoques .....	193

3.5.5.4. Principios.....	195
3.5.5.5 Diagnóstico Comunicacional .....	196
3.5.5.6 Diseño de la Estrategia .....	201
3.5.5.7 Etapas para la Implementación .....	203
3.5.5.8. Implementación de la Estrategia.....	206
a.Niveles de acción de la estrategia .....	206
b.Proceso de implementación .....	208
Fichas de Actividades Prioritarias .....	209
Fichas de Proyectos Prioritarios .....	221
Referencias .....	246

### III. PROPUESTA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

#### 3.1 CONSIDERACIONES PREVIAS

##### 3.1.1 Procesos y Tendencias Urbanas

No cabe duda que la comprensión de los cambios en la ciudad se define por los procesos presentes en el territorio, en el caso de San Borja, tenemos como principales procesos urbanos presentes:

8

##### **Aumento de la Densidad Poblacional**

Un incremento de la población se registra entre los periodos censales 81-93 (con una tasa de 4.6%) y que corresponde al período de consolidación distrital y un detenimiento entre 93-2007 (a una tasa de 0.4%) que se calcula llega al límite de su consolidación urbana, lo que plantea que para las proyecciones hechas al 2017 ese ritmo de crecimiento continuará. Este fenómeno se explica por el proceso de consolidación urbana y las limitaciones para incrementar la oferta de vivienda en el distrito, principalmente por la normativa de alturas vigente.

A pesar de la oposición poblacional al cambio de características de la edificación por un modelo de mayor densificación, la presión en el suelo urbano seguirá presente en el distrito, dado el reconocimiento del valor de sus áreas residenciales y una oferta de espacios públicos que está por encima de la oferta metropolitana, lo que contribuye a reconocerlo como un distrito básicamente residencial.

Es importante anotar que en los últimos años se han registrado que San Borja es parte del incremento de la oferta de viviendas y que este fenómeno, no necesariamente ha sido registrado por las proyecciones estadísticas, lo que supone que los resultados del censo realizado el año 2017 nos definirán con exactitud estas tendencias.

### **Cambio de uso Residencial a Uso de comercio y servicios**

De otro lado, es evidente el incremento de actividades de comercio y servicios, lo que implica un cambio paulatino en los usos del suelo, en detrimento de las áreas residenciales, en un proceso que continuará durante los próximos años con la aparición de servicios especializados (como salud y gastronómicos), la consolidación de los ejes comerciales y de servicios en las principales avenidas, la incorporación progresiva de usos de oficina en zonas residenciales y el incremento poblacional a partir de la nueva oferta de viviendas que han generado nuevas demandas para transformar viviendas en usos de servicios, algunos complementarios a la actividad residencial, otros de alcance interdistrital e incluso de alcance metropolitano.

### **Diferenciación Social de las Unidades Urbanas**

Al interior del distrito se presentan diversas características que diferencian los sectores urbanos que lo conforman. En algunos casos las diferencias son notorias, generando una gran diversidad en los componentes urbanos locales.

Subsiste también una diferenciación social de las unidades urbanas, presentando condiciones diferentes, de áreas cuyo origen ha sido la ocupación informal a áreas que han procurado el acceso de manera formal, y cuyo patrón ha sido el programa de vivienda estatal a áreas residenciales tipo urbanización formal, de lote promedio de 450 m<sup>2</sup> al lote promedio de 250 m<sup>2</sup>.

Se puede señalar una desincronización del desarrollo urbano interno, sin que sus orígenes sean de responsabilidad de la gestión municipal, pero cuyo devenir sí está ligado a las medidas que se tomen o dejen de tomar. Si bien los asentamientos humanos que se encuentran en el distrito han avanzado en la regularización de su propiedad, son todavía las zonas con menor

calidad de vida del distrito, con menor porcentaje de áreas verdes y espacios públicos y donde la percepción de inseguridad es mayor.

Los funcionamientos diferenciados de las particularidades urbanas determinantes de cada sector del distrito podrían seguir un rumbo propio, no necesariamente vinculado a un proceso de desarrollo integral del distrito.

### **Consolidación de Comercio y Servicios en los principales ejes viales y entorno a los nuevos centros de Atracción**

10

Los ejes viales y los nuevos centros comerciales han recibido en el primer caso y generado en el segundo una importante aglomeración de actividades de comercio y servicio que tiende a ser aún mayor, afectando el uso residencial aledaño y obligando a prever estrategias que garanticen una adecuada relación con el uso residencial.

Ambos componentes urbanos del distrito han ido consolidándose y generando centralidades urbanas en su entorno, que deben ser tratadas adecuadamente a fin de no perjudicar el logro de las aspiraciones del desarrollo urbano local.

Si bien las avenidas Javier Prado, Aviación, San Luis y Angamos son ejes ya consolidados con presencia de actividades comerciales y de servicios, se evidencian tendencias de actividad comercial en otros ejes como la avenida Las Artes.

### **Configuración de zonas de especialización de Actividades Terciarias.**

En el tiempo se han ido perfilando zonas de especialización urbana, en algunos casos todavía incipientes, que sin embargo presentan posibilidades de incremento y futura consolidación:

- Zona de servicios culturales en torno al Gran Teatro Nacional y aledaños

- Nodos de los centros comerciales de las Avenidas Javier Prado y Angamos y el eje de la Avenida Aviación que vienen configurando un continuo comercial y de servicios.
- Zona de servicios de salud adyacente a la Av. Guardia Civil.
- Zona gastronómica en Av. Primavera
- Alta vocación comercial y de servicios en los alrededores del Instituto Nacional de Salud del Niño y los servicios culturales del entorno.

El incremento de actividades comerciales y de servicios en estas zonas impactaría con el aumento de la congestión vehicular, una fuerte demanda por estacionamientos y la aparición de otros comercios y servicios complementarios.

### **Tendencias urbanas**

- Las actividades residenciales son afectadas por el crecimiento extensivo de las actividades comerciales y de servicios que se viene consolidando, no sólo en los principales ejes sino en las calles adyacentes.
- La Av. Aviación y la Av. Angamos son ejes viales metropolitanos, los cuales han incrementado los flujos por la consolidación de nuevas áreas comerciales incrementando el caos y la congestión vehicular, lo que acelera el deterioro de la calidad del aire.
- Las actividades especializadas ofrecen servicios en convivencia con un deterioro de los espacios debido a una sobrecarga de estacionamientos y exagerada utilización del avisaje comercial.
- El riesgo ambiental se mantiene debido a que se continúa realizando el riego de áreas verdes con aguas sin tratamiento del río Surco, las dos plantas instaladas son insuficientes para todo el distrito.
- La población visitante ha aumentado sin que se oferte mayor diversificación y beneficio al distrito, se soporta mayor responsabilidad en el mantenimiento de la ciudad.
- La imagen urbana, en sus principales ejes viales se ve afectadas, contribuyendo a la expulsión de población de mayores recursos.

- Se incrementa la oferta de unidades de vivienda, contribuyendo al crecimiento indiscriminado de la población sin considerar la capacidad de soporte ambiental que tiene el Distrito.
- Algunos espacios públicos que se usan como estacionamiento, se usan en exclusividad.

### 3.1.2 Síntesis de las Condiciones Urbanas

12

En el Mapa adjunto, podemos observar las principales condiciones urbanas que se presentan en el distrito, los cuales se describen a continuación:

- **Aumento de la densidad poblacional**  
Según la estadística oficial, hay un ligero crecimiento poblacional en el último período censal que se ha proyectado hacia los últimos años, sin embargo, se han identificado la oferta de edificaciones de vivienda multifamiliar lo que nos permite afirmar que la población del distrito está en crecimiento a un mayor ritmo que la estadística oficial.
- **Incremento de comercio y servicios en principales ejes viales**  
La comparación entre las actividades comerciales y de servicios desde el año 2002 y 2017, además de la estadística municipal en el otorgamiento del número de licencias de funcionamiento, nos permiten afirmar que hay un crecimiento de estas actividades. Esto afecta la actividad residencial provocando que los principales ejes viales como la Av. Aviación se consoliden comercialmente y similar proceso se haya iniciado en la Av. San Luis, provocando un cambio en los usos del suelo de residencia a comercio y servicios. Una de las características hasta ahora es que los ejes viales metropolitanos conservan los servicios de alcance interdistrital y metropolitano, mientras que otras vías como Av. Las Artes se dan actividades de servicios de alcance local y vecinal.

- **Concentración y especialización relativa de servicios**

Una de las características en la actualidad es la oferta de servicios de alcance metropolitano: como los servicios de salud y los gastronómicos que se concentran en los ejes viales de la Av. Guardia Civil y Av. Angamos.

- **Aumento de la población visitante**

El distrito se presenta como un distrito de paso. A partir de la puesta en marcha de la línea 1 del Metro de Lima, esta población se ha incrementado. La población visitante era básicamente aquella que venía a trabajar al distrito concentrada en las principales áreas que ofrecen de comercio y servicios, además de aquella que viene a trabajar a las áreas de usos institucionales, sin embargo, las estaciones de La Cultura, San Borja Sur y Angamos, distribuyen población que van a trabajar hacia distritos vecinos. La construcción y puesta en marcha de las Líneas 4 y 6 incrementarán esta población visitante.

- **Incremento de actividades relacionadas a la cultura**

Uno de los equipamientos que genera un alto impacto es el Centro de Convenciones, pues la ausencia de protocolos de seguridad y acceso a los vecinos cuando se programan eventos internacionales impide el libre tránsito. A esto se suma los servicios de los ministerios de Educación y de Cultura que incrementa el flujo de personas y de vehículos privados en la zona.

- **Agotamiento del patrón de asentamiento unifamiliar**

El origen del distrito fue de un patrón de ocupación de baja densidad, y de lotes para vivienda unifamiliar, en el tiempo se está consolidando un uso de vivienda multifamiliar, dándose un proceso sostenido que ya no es posible revertir. Por el otro lado el distrito tiene la capacidad de ofertar viviendas en alquiler e incluso tiene una capacidad de soporte mayor, lo que facilita la presión del mercado.

- **Zonas con deterioro urbano**

El resultado de la situación urbana de algunas zonas del distrito tiende hacia el deterioro, o a la disminución de la calidad residencial, por una alta concentración de población visitante en los principales ejes y por el incremento de las actividades comerciales y de servicios, como también por la ocupación de retiros municipales por usos comerciales.

- **Aumento de la congestión vehicular**

Se han incrementado los puntos de congestión vehicular, en la actualidad, prácticamente todas las intersecciones de la red metropolitana son puntos de congestión vehicular que incluso afectan a las áreas vecinas, pues el automóvil privado tiende a invadir las áreas residenciales para buscar alternativas de esquivar estos puntos de congestión.

- **Deterioro del medio ambiente, aire y visual.**

Como consecuencia de la congestión vehicular y el incremento de las actividades comerciales, se da como resultado un incremento de la contaminación ambiental por las emisiones de los automóviles y por la presencia de avisos para las actividades comerciales.



### 3.1.3 Articulación al Plan de Desarrollo Concertado Local 2017-2021

El Plan de Desarrollo Concertado Local del distrito de San Borja, aprobado por mediante Ordenanza N° 564-2016-MSB-C, constituye el marco general que orienta los contenidos del Plan Urbano del Distrito, en este documento se establece además de la visión de futuro al 2021, un escenario apuesta al año 2030.

El escenario apuesta, construido para el distrito, establece que(Municipalidad Distrital de San Borja, 2016):

“Al 2030 San Borja es un distrito sostenible, que desarrolla actividades culturales, sociales, económicas y de residencialidad en equilibrio con el ambiente que proporciona a sus habitantes un nivel de alta calidad de vida, con áreas verdes especialmente diseñadas, regadas en su totalidad con aguas residuales tratadas y riego tecnificado; los espacios públicos son amplios, seguros, accesibles y cómodos para los peatones, usuarios de vehículos de movilidad individual, entre ellos los ciclistas y vehículos de transporte público, y se iluminan con energía limpia, propiciando un estilo de vida seguro y saludable; las edificaciones son verdes integrando sus espacios de acceso con los espacios públicos; los residuos son segregados, reciclados y el sistema de limpieza pública es de alta tecnología; la seguridad está debidamente organizada con tecnología, el equipamiento es suficiente y adecuadamente distribuido para satisfacer las necesidades de la población y se encuentra interconectado con los distritos aledaños con los que comparte los sistemas principales de ordenamiento urbano.

Las principales vías del distrito han desarrollado edificaciones sostenibles a través de la acumulación de terrenos y el incremento de alturas, generando nuevas áreas verdes y de acceso público, lo que ha mantenido la relación óptima de m<sup>2</sup> de área verde por habitante. Las zonas urbanas más tugurizadas han sido renovadas para dar paso a edificios sostenibles y

generadores de áreas verdes y mejores espacios públicos para comodidad de los ciudadanos.

Se han redefinido los principales puntos de congestión de tránsito y se han ejecutado las alternativas de solución, lo que ha permitido la mejora de la conectividad vial, reducción de la contaminación de emisión de CO2 y sonora, solucionando el problema de desplazamiento vehicular, con una adecuada conexión interdistrital. Se han implementado semáforos inteligentes y sincronizados que permite la generación de olas verdes en horas punta. La red de ciclovías distrital e interdistrital se ha concluido y está correctamente señalizada integrándose al sistema de transporte público intermodal de la ciudad, con un diseño adecuado para los puntos de interconexión, paraderos y estaciones de transporte público.

La población estimada en 135,000 habitantes, ocupa uno de los primeros puestos en el índice de desarrollo humano, a través de los programas de educación ciudadana y la promoción del uso de los espacios públicos para actividades deportivas y recreativas como parte del estilo de vida de sus vecinos y la vida en comunidad ha permitido un mejor desarrollo personal, familiar, social adecuado y sostenible. Esto ha generado un orden en el comportamiento de los vecinos que contribuye a la formalidad, la limpieza y el cuidado de la ciudad.

El control de la seguridad se realiza a través de un sistema de cámaras de video vigilancia que cubre de manera integral el distrito con tecnología, así como el equipamiento del servicio de Seguridad Ciudadana Municipal que trabaja en permanente coordinación con la Policía Nacional del Perú.

Las zonas con mayor vulnerabilidad al riesgo de desastre han sido mitigadas, con atención preventiva e instalación de depósitos subterráneos ubicados en espacios públicos estratégicos, dándole al ciudadano capacidad de respuesta.

El distrito se ha convertido en un centro administrativo con una mayor actividad en el rubro de comercio ordenado y servicios de calidad en sus ejes viales, ofrece una variedad de servicios urbanos y metropolitanos en salud, educación, cultura, comercio, deporte e instituciones públicas; sin embargo, mantiene su residencialidad, con un crecimiento homogéneo de acuerdo a su planificación con resiliencia.

Por su ubicación y accesibilidad, así como la presencia del Centro Cultural de la Nación, y el Centro de Convenciones de Lima, se ha convertido en referente nacional e internacional para incentivar la actividad cultural, mediante la creación de diversos programas y actividades de desarrollo y difusión que benefician a la ciudad.

San Borja se ha convertido en una ciudad inteligente a través de redes de conectividad física y tecnológica, implementado plataformas virtuales online en los parques, espacios de entretenimiento y paraderos, mejorando al ciudadano la accesibilidad a los servicios públicos educativos, culturales, turísticos, salud y seguridad.

El distrito de San Borja cuenta con una institucionalidad reforzada por el alto nivel de participación de los principales actores que residen y ejercen actividades en el distrito, con un alto nivel de transparencia y democracia en las decisiones que se toman, para el beneficio de la ciudadanía”.

Siguiendo este mismo documento, es decir, el Plan de Desarrollo Local Concertado 2017-2021, aprobado por Ordenanza No 564-MSB, la visión de futuro hacia el 2030, constituido por el escenario apuesta se presenta de la siguiente manera (Municipalidad Distrital de San Borja, 2016):

**San Borja, identidad culta, con valores cívicos,  
competitivo en una ciudad de desarrollo  
sostenible, tecnológico y seguro.**

**Objetivos estratégicos del PDCL**

De esta manera se identifican 8 objetivos estratégicos, que operativizan la visión de futuro y además impulsan el escenario apuesta.

**Tabla No. 3.1**  
**Objetivos Estratégicos e Indicadores**  
**Plan de Desarrollo Concertado Local de San Borja**

N°	OBJETIVO ESTRATÉGICO	INDICADORES	META	
			Año 2017	Año 2021
1	Reducir los niveles de inseguridad y victimización en el distrito	Porcentaje de victimización en el distrito.	24.76%	21.39%
		Porcentaje de percepción de seguridad en el distrito.	75.75%	80.59%
2	Promover y mejorar el nivel de calidad de vida al vecino	Porcentaje de acceso a los Servicios Sociales y Deportes	35%	42%
		Porcentaje de acceso a los servicios culturales	2%	13%
		Índice de desarrollo humano	0.75	0.79
		Cobertura a los servicios de salud	40%	75%
3	Consolidar al distrito con accesos de movilidad sostenible y segura en la transitabilidad vial y urbana con enfoque interdistrital	Porcentaje de accidentes de tránsito urbano	0.57%	0.45%
		Porcentaje de accesibilidad a la movilidad sostenible	1.70%	2.30%
		Porcentaje de accesibilidad a la transitabilidad urbana	63%	76%
4	Fortalecer la gobernabilidad y participación política y ciudadana en el distrito	Porcentaje de calidad del gasto	78%	79%
		Porcentaje de eficacia del ingreso	72.85%	90%
		Porcentaje de transparencia municipal	90%	99%
5	Desarrollar y fortalecer una ciudad de bajas emisiones	Medición de la calidad ambiental	ECO2=14.72 NO2=19.85	ECO2=20 NO2=19.85

	de CO2 y resiliencia		PM10=38.45	H25= 25
		Per cápita de áreas verdes	13.5 m2	14.55 m2
		Porcentaje de viviendas inscritas en segregación en la fuente y recolección Selectiva de Residuos Sólidos	24%	45%
6	Disminuir el nivel de riesgos de desastres en el distrito	Porcentaje de comercio vulnerable al riesgo de desastre	60%	28.94%
		Porcentaje de puntos de prevención ante desastre	5%	30%
		Porcentaje de viviendas con alto nivel de vulnerabilidad	1.91%	1.57%
7	Fortalecer el nivel (calidad) de ordenamiento territorial sostenible (competitiva) en el distrito.	Grado de satisfacción por el ordenamiento territorial sostenible	75%	83%
		Porcentaje de crecimiento de territorial sostenible	2.20%	3%
8	Desarrollar una ciudad inteligente / conectividad física y tecnológica en el distrito	Porcentaje de conectividad física y tecnológica	22%	35%
		Porcentaje de Innovación y tecnología en el distrito	13%	21%

Fuente: Plan de Desarrollo Concertado Local de San Borja 2017-2021

Elaboración: Municipalidad Distrital de San Borja

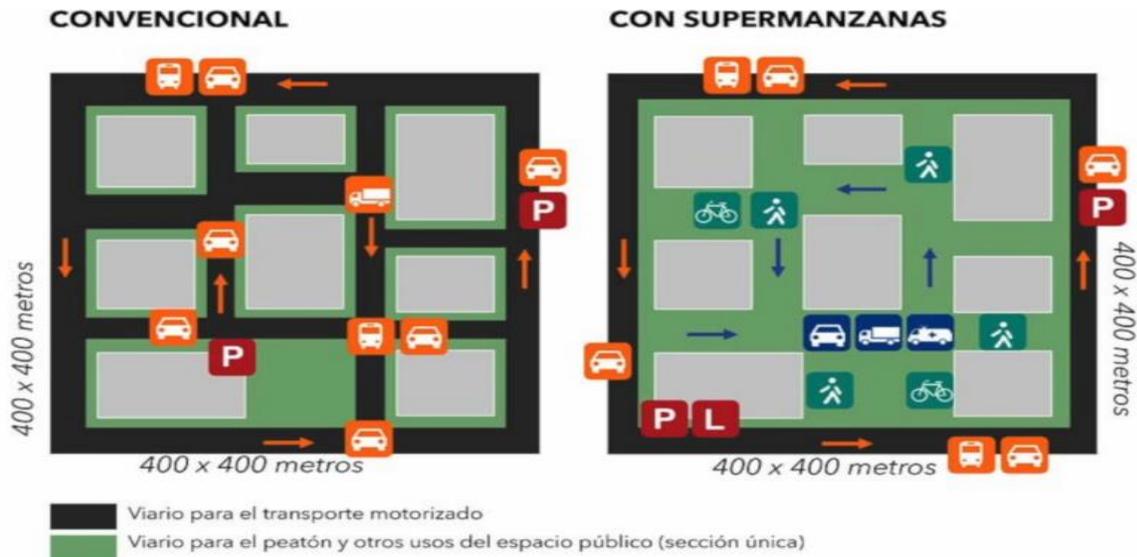
### 3.1.4 Tendencias Internacionales del Desarrollo Urbano

Frente al reto del desarrollo urbano sostenible, y a los problemas que presentan las ciudades de cara al presente siglo, algunas ciudades, de similar consolidación urbana, se han planteado soluciones que han servido como referencia para el diseño de los contenidos de la propuesta. Se reconoce que cada experiencia responde a un determinado contexto, sin embargo, pueden ser tomadas como punto de partida.

- a) **Las Supermanzanas**, Barcelona. España, se trata de disminuir el paso de vehículos, recuperando espacio público para las personas, privilegiando el paso de nuevas modalidades de movilidad, como la bicicleta y el viaje a pie, el esquema siguiente resume el planteamiento.

La Supermanzana es una forma de organización urbana a partir de células que resuelven las disfunciones ligadas a la movilidad urbana (Agencia de Ecología Urbana, 2017).

**Gráfico No. 3.1**  
**Configuración de las Supermanzanas – Barcelona**



- b) Calles Completas (complete streets)**, son “aquellas que han sido diseñadas y construidas para facilitar el acceso seguro a todo tipo de usuarios. Los peatones ciclistas, motoristas y usuarios de transporte público de todas las edades y con distintos niveles de limitación física deben ser capaces de cruzar y moverse con seguridad por una calle completa”(Planning for Healthy Places, 2017), surge desde Estados Unidos como una forma de resolver los problemas de las personas en el uso de las calles ofreciendo mayor seguridad y el uso alternativo de otras formas de movilidad (a pie, en vehículos de movilidad individual, en bicicleta).

**Imagen No. 3.1**  
**Vistas de la calle del futuro**



Fuente: Google

**Imagen No. 3.2**  
**Vistas de la calle del futuro**



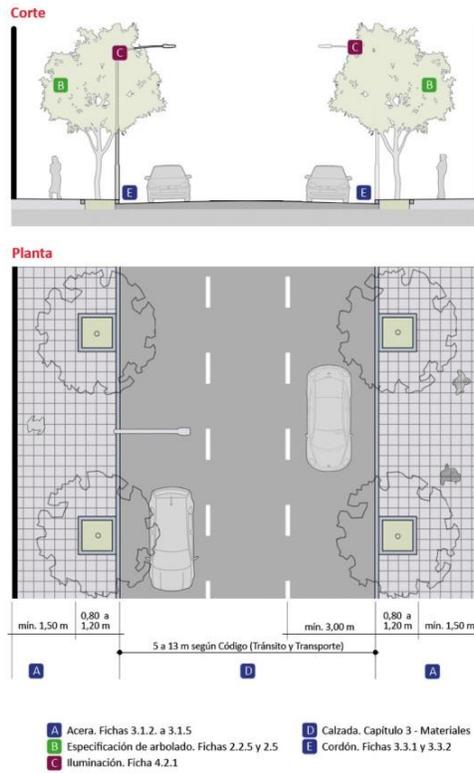
Fuente: Google

**Imagen No. 3.3**  
**Vistas de la calle del futuro**

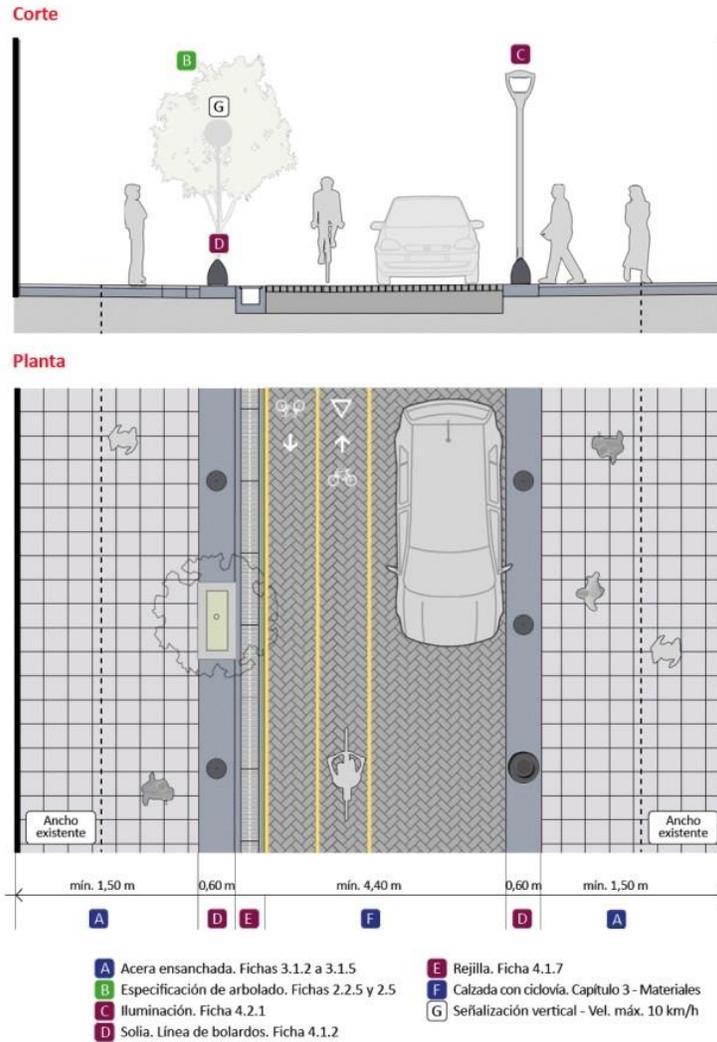


Fuente: Google

**Gráfico No. 3.2**  
**Alternativas de acondicionamiento de una misma calle 1**



**Gráfico No. 3.3**  
**Alternativas de acondicionamiento de una misma calle 2**



Resolución adoptada para el Área Central.  
Las medidas son indicativas y deberán adaptarse a cada proyecto en particular.

Fuente: <http://www.buenosaires.gob.ar/desarrollourbano/manualdedisenourbano/paisaje-urbano-morfologia/resolucion-general-de-secciones-de-calles/calle-transito-pasante-con-ciclovia>

- c) **Ciudades Inteligentes** (Smart City), es un concepto en constante revisión, está basado en la sostenibilidad y el uso de las tecnologías de información y comunicación, el objetivo es la mejora de la calidad de la vida de la población con el uso de estas herramientas, cada ciudad puede construir sus propios indicadores como el control de la contaminación, planificación urbana, trámites municipales, cohesión social, gestión pública.

Se basa en altos niveles de conectividad y la implementación de herramientas tecnológicas con una buena base de datos y en constante alimentación, todas ellas vinculadas con el mejor funcionamiento de la ciudad y a la reducción en el consumo energético y la reducción de emisiones, como ejemplo se toma a las ciudades de Seúl, Sidney, Londres, París (Acciona, 2017).

**Imagen No. 3.4**  
**Funcionamiento de las Ciudades Inteligentes**



- d) **Transporte público vecinal para viajes cortos:** París, Luxemburgo, Berlín, se trata de brindar un servicio público para evitar el uso excesivo del auto privado, es un transporte acondicionado a las necesidades de los usuarios en vehículos de poca capacidad, con altos estándares de servicio, como acceso de personas con limitaciones de movilidad, lugares para el transporte de los paquetes, rutas que unen los principales atractores del distrito, con conexiones a la red de transporte público de la ciudad (tren eléctrico, buses de alta capacidades u otros modos). Una conclusión a que se llega, revisando estas experiencias es que las ciudades resuelven la movilidad, implementando varias modalidades de transporte público, según sea la escala de la ciudad, la distancia de desplazamiento, el volumen de pasajeros o el motivo de viaje.

**Imagen No. 3.5**  
**Sistema de Transporte Público Vecinal de La Rochelle, Francia**



### 3.1.5 Principios Orientadores

Estos se refieren a lo establecido en la Ordenanza 1862-MML que determina cuatro principios del desarrollo urbano para Lima Metropolitana, y que este plan recoge en su integridad, que son (Municipalidad Metropolitana de Lima, 2014):

**Principio de prevalencia del bien común sobre el interés particular**, “las normas urbanísticas y ambientales son de orden público. Es nulo todo pacto o disposición en contrario. El bien común es un concepto superior y global, que conforme a lo prescrito en el título VI de la Ley Orgánica de Municipalidades Ley No 27972 y por el artículo 6 de la Ley General del Ambiente, Ley No 28611, prevalece sobre el interés individual o particular”.

**Principio de Participación y Consulta Ciudadana**, “esta participación ciudadana se garantiza, entre otros, mediante el control urbano y el acceso a la información urbana y ambiental”.

**Principio de Sostenibilidad**, “a partir de la sostenibilidad se asegura la integración equilibrada de los aspectos sociales, ambientales y económicos del desarrollo urbano de la metrópoli”.

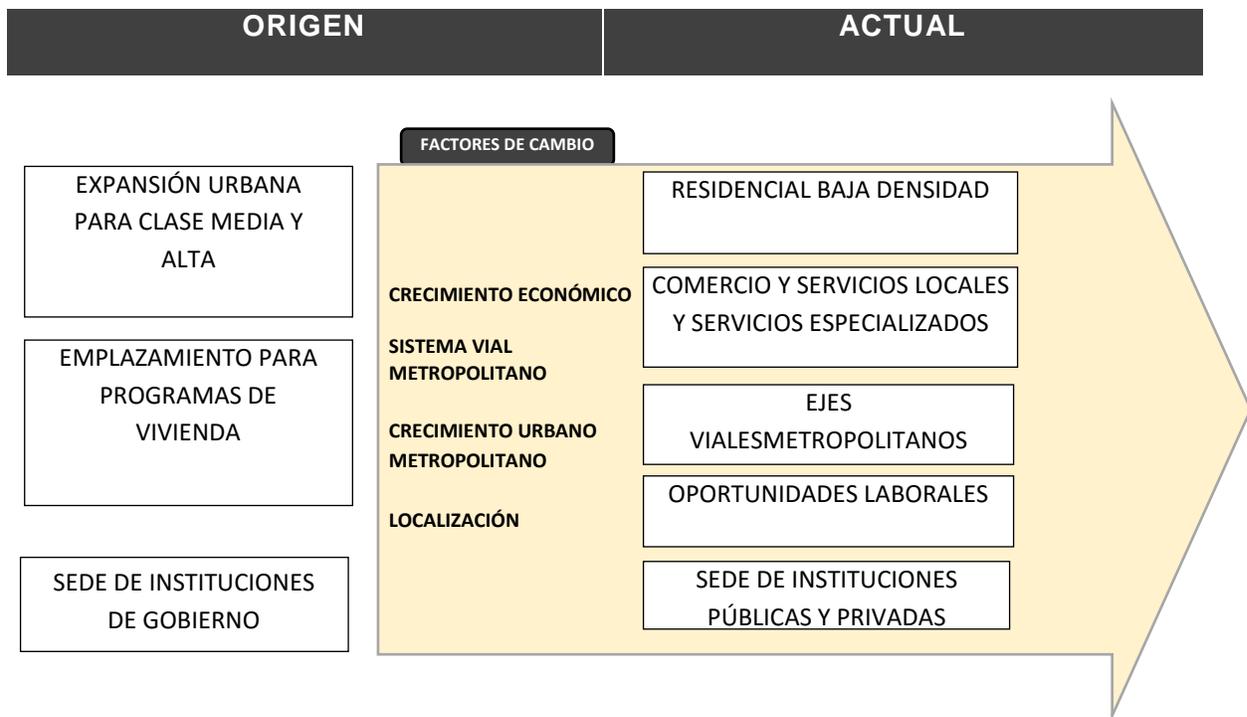
**Principio de calidad de vida**, “a través de este principio se enfatiza el derecho de las poblaciones a contar con una vivienda digna y segura, es decir, con acceso y provisión del equipamiento social y a redes de servicios básicos, con calidad y recuperación ambiental, así como la modernización y eficiencia de sistema de comunicaciones y tránsito”.

### 3.2 MODELO DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA SAN BORJA

#### 3.2.1 Rol Actual del Distrito

Para definir el rol futuro al 2030 del distrito de San Borja, se ha hecho una breve revisión de los roles urbanos en el proceso de consolidación del distrito y considerando su ubicación en el contexto metropolitano. En ese sentido, Lima Metropolitana ha configurado espacios territoriales diferenciados, siguiendo la configuración física del territorio, de esta manera se identifican Lima Norte, Lima Sur, Lima Este, Lima Centro y el Callao en el ámbito del Área Interdistrital Centro del territorio de Lima Metropolitana, San Borja se caracteriza por transformar su rol en el tiempo, como se observa en el gráfico siguiente:

**Gráfico No. 3.4**  
**Rol de San Borja en la Metrópoli**



### 3.2.2 Escenarios Futuros

Los escenarios futuros se construyen sobre la base de los principales elementos que definen al distrito, estos son:

- La actividad residencial.
- La actividad comercial y de servicios.
- El transporte de pasajeros en Lima Metropolitana.
- La actividad institucional,
- Los espacios públicos.
- La oferta de viviendas y el prestigio residencial del distrito.

Estos elementos, tienen un comportamiento evolutivo y han tomado forma con el devenir del tiempo, tal como se presenta en el cuadro siguiente:

**Tabla No. 3.2**

**ESCENARIOS FUTUROS**

ESCENARIO PROBABLE	ESCENARIO DESEABLE	ESCENARIO POSIBLE
RESIDENCIAL DENSIFICADO MULTIFAMILIAR CONVENCIONAL CON DEBIL IDENTIDAD TERRITORIAL	RESIDENCIAL ORIGINAL Y DENSIFICACION MULTIFAMILIAR LOCALIZADO Y SOSTENIBLE	RESIDENCIAL DENSIFICADO: MULTIFAMILIAR CON CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD E IDENTIDAD FORTALECIDA
CONGLOMERADOS DE COMERCIO Y SERVICIOS METROPOLITANOS ESPECIALIZADOS CON IMPACTOS NEGATIVOS EN LO COTIDIANO	COMERCIO Y SERVICIOS METROPOLITANOS ESPECIALIZADOS, ORIENTADOS Y LOCALIZADOS	COMERCIO Y SERVICIOS METROPOLITANOS ESPECIALIZADOS DIMENSIONADOS A LA CAPACIDAD DE SOPORTE DEL DISTRITO
NEXO URBANO DE GRAN INTENSIDAD: VIAS CONGESTIONADAS DE PASO E INTERCONEXIÓN	NEXO URBANO DE GRAN INTENSIDAD CONTROLADA: ESPACIO ORGANIZADO DE PASO E INTERCONEXIÓN	NEXO URBANO DE GRAN INTENSIDAD: ESPACIO ORGANIZADO DE PASO E INTERCONEXIÓN
SEDE DE INSTITUCIONES Y EMPRESAS (OFICINAS) DE DIVERSO NIVEL CON IMPACTO NEGATIVO	SEDE DE INSTITUCIONES Y EMPRESAS DE DIVERSO NIVEL QUE APORTAN AL DESARROLLO SOSTENIBLE	SEDE DE INSTITUCIONES Y DE EMPRESAS QUE APORTAN AL DESARROLLO SOSTENIBLE
DETERIORO DE ESPACIOS PUBLICOS POR INVASION DEL VEHICULO PRIVADO	SISTEMA CONECTADO DE ESPACIOS PÚBLICOS Y ÁREAS VERDES	SISTEMA CONECTADO DE ESPACIOS PÚBLICOS Y ÁREAS VERDES DE ALCANCE VECINAL
EXISTENCIA DE EXPERIENCIAS DE GESTION URBANA DE MANERA DESARTICULADA	REFERENTE INTERNACIONAL DE LA GESTIÓN URBANA SOSTENIBLE	REFERENTE NACIONAL DE LA GESTIÓN URBANA SOSTENIBLE

De esta manera se definen los tres escenarios para el futuro de San Borja: el escenario probable, el escenario deseable y el escenario posible

### 3.2.2.1 Escenario Probable

Se define por seguir un proceso de densificación residencial, bajo un modelo convencional que implica lotes adosados y crecimiento progresivo, sin consideraciones de nuevas áreas verdes, con nueva población que desarrolla una débil relación con el territorio. Las actividades residenciales se encuentran en pugna permanente con las actividades comerciales por el uso del territorio. Importante indicar que estas actividades responden al crecimiento metropolitano afectando las áreas residenciales del distrito.

Las áreas de comercio y servicios se extienden a lo largo de las principales vías metropolitanas, pero sus impactos han logrado vulnerar la tranquilidad de la vida de los residentes, invadiendo nuevas áreas para estacionamiento temporal de visitantes, sus vías locales son invadidas con esta finalidad, incrementando los accidentes de tránsito y en general afectando la vida cotidiana de los habitantes del distrito.

Se incrementará el número de visitantes que usan el distrito, los usos institucionales en el eje de la Av. Javier Prado se incrementarán, el impacto sobre el distrito es cada vez más evidente, las actividades del centro de convenciones paralizan los alrededores dificultando el tránsito de las personas, no existen protocolos de organización de los eventos que allí se organizan, en horas punta los paraderos intermodales de transporte público: cruce de la Av. Javier Prado con Aviación, el de Aviación con Av. Angamos y el de Av. Aviación con San Borja Sur, se abarrotan de personas que pugnan por llegar a su destino.

Por otro lado, se han consolidado áreas con uso de oficinas, sobre todo de aquellas que se localizan cercanas a la Av. Javier Prado y al eje de la Av. Aviación, este uso también atrae una gran cantidad de visitantes con auto privado, invadiendo los estacionamientos de los alrededores.

Esta situación ha hecho que se deteriore los espacios públicos debido a la alta carga vehicular generando una alta sensación de inseguridad.

Las redes de ciclo vías existentes no responden a circuitos para la movilidad de las personas y se usan básicamente con fines recreativos.

### **3.2.2.2 Escenario Deseable**

Frente a esos procesos descritos, se plantea un escenario deseable, donde se mantiene el carácter residencial del distrito en base a su trazo urbano original, se consolidan lotes con vivienda multifamiliar de manera localizada en los principales ejes viales, estas nuevas edificaciones, responden a inversiones altamente responsables e incluyen conceptos de sostenibilidad, la municipalidad ha conducido el proceso con alta respuesta de la inversión privada.

Las actividades económicas son de igual manera, conducidas en los ejes viales metropolitanos, las afectaciones en las áreas residenciales son mínimas, pues se han planteado controles físicos para evitarlo y existen limitaciones normativas, las cuales se respetan. El poder adquisitivo de la población se mantiene y es una población responsable e identificada con su distrito. Se afirma el uso residencial, con oferta de vivienda en departamentos de grandes

áreas y donde los usos del suelo no tienen mayor alteración. El parque automotor existente es acorde con la capacidad de estacionamientos privados, disminuyendo el estacionamiento indiscriminado en los espacios públicos.

El espacio urbano se consolida como lugar de interconexión, sobre todo en los ejes norte sur (línea 1 del Metro de Lima), y en los ejes este oeste (líneas 4 y 6 del Metro de Lima). Este espacio se encuentra organizado y el impacto de dichos ejes en el distrito es bajo. El parque automotor disminuye radicalmente, los vecinos se movilizan a pie y en transporte público que es eficiente, no existen puntos de conflicto por congestión vehicular y por tanto no existen afectaciones al medio ambiente.

Las empresas y las instituciones localizadas en el distrito, nuevas y antiguas, están sensibilizados y aportan al desarrollo sostenible, contribuyendo con el orden urbano, no existen inversiones que afectan al medio urbano y ambiental.

Los espacios públicos se encuentran en buen estado, con alta intensidad en su uso, el grado de cohesión social es muy alto y esto ha permitido erradicar la delincuencia.

San Borja se ha convertido en un referente internacional en la gestión urbana sostenible, en base a la implementación de procesos de reurbanización donde se incrementa el área para los espacios públicos a través del respeto por los retiros municipales.

### 3.2.2.3 Escenario Posible

Este escenario se define por la actuación de los actores y recoge la decisión política del distrito, se plantea un proceso de densificación residencial en el distrito, pero condicionada a los criterios de sostenibilidad y principalmente en los ejes viales metropolitanos, con el desarrollo y consolidación de dos ejes de servicios especializados como son la presencia de los servicios de salud en el eje de la Av., Guardia Civil y la de servicios gastronómicos en el eje de la Av. Primavera.

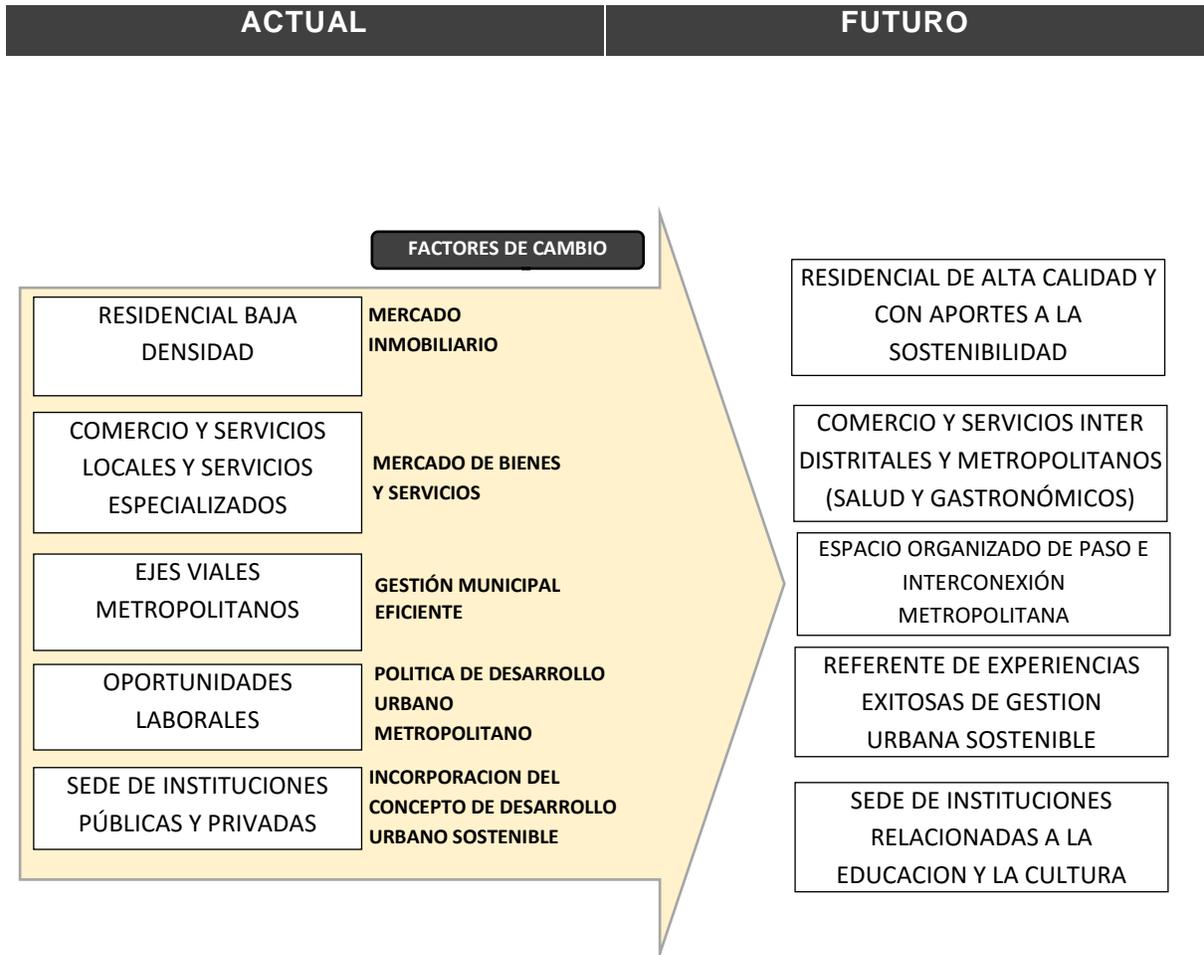
Se consolida el distrito como nexo metropolitano de gran intensidad con la implementación de las líneas 4 y 6 del metro de Lima que se suman a la línea 1. Además, esto permite la presencia de usos institucionales y empresariales.

Esta situación ratifica la importancia de los espacios públicos y el mantenimiento de las áreas verdes, que facilitan que la gestión del desarrollo urbano le permite constituirse en una referente nacional e internacional de gestión urbana sostenible.

### 3.2.3 Rol Futuro del Distrito

Para definir el rol futuro al 2030 del distrito de San Borja, se ha hecho una breve revisión de los roles urbanos en su proceso de consolidación y considerando su ubicación en el contexto metropolitano, como se observa en el gráfico siguiente. En ese sentido en el ámbito del Área Interdistrital Centro del territorio de Lima Metropolitana, San Borja se caracteriza por transformar su rol en el tiempo, como se observa en el gráfico siguiente:

**Gráfico No. 3.5**  
**Rol futuro de San Borja en la Metrópoli**



### **Características del rol futuro:**

#### **Uso Predominante Residencial de alta calidad y con aportes a la sostenibilidad.**

El distrito mantiene la oferta de vivienda de calidad en el contexto metropolitano, con un crecimiento significativo de la oferta de vivienda, con un patrón de ocupación distinto al tradicional, que permite dotar de nuevos espacios públicos, de gestión pública y privada, bajo la lógica de acumulación de lotes para obtener nuevas condiciones urbanas. Este patrón de ocupación sugiere un cambio de paradigma y que por tanto es necesario incorporar procesos de participación con actores económicos y con los actores sociales.

#### **Comercio y Servicios de alcance Inter Distrital y Metropolitano Especializados (Salud y Gastronómicos).**

Por su parte la Av. Aviación y Av. San Luis son ejes articuladores de oferta comercial y de servicios, de los cuales Aviación constituye el eje que conecta las actividades comerciales en aglomeración, primero en el encuentro con la Av. Javier Prado (conocido como Centro Comercial La Rambla) y luego en el encuentro con la Av. Angamos (centro comercial Real Plaza). De esta manera, el Distrito es reconocido en el contexto metropolitano como el que oferta actividades culturales, presenta centros y ejes comerciales

#### **Espacio organizado de paso e interconexión metropolitana.**

Al distrito se le reconoce como área de paso de un volumen importante de población visitante que viene por motivos específicos: se moviliza por trabajo para actividades de apoyo que brindan los diferentes servicios que se dan como clínicas, usos gastronómicos u oficinas; otro motivo de movilización lo constituyen las instituciones públicas que se localizan en el distrito, como son los ministerios y organizaciones desconcentradas de gobierno; también usan el distrito como zona de paso pues le sirve para hacer conexión con otro sistema de transporte, éstos se movilizan con el sistema de Metro de Lima,

no en vano la estación de la Cultura es de mayor volumen del tránsito de las personas. Es importante también subrayar el paso de vehículos privados que en sus bordes hacen el recorrido este – oeste a través de las Avs. San Borja Norte y San Borja Sur y en el sentido norte sur, a través de la Panamericana Norte y de la Av. Guardia Civil.

### **Referente de experiencias exitosas de gestión urbana sostenible**

La implementación de las políticas urbanas bajo el enfoque del urbanismo sostenible, permite mantener la calidad de vida de la población y la implementación de experiencias de transformación urbana que son reconocidas en el contexto metropolitano. En este sentido, la participación ciudadana es un concepto clave, así como iniciativas orientadas a la mejora del ambiente.

### **Principal sede metropolitana y nacional de instituciones relacionadas a la educación y la cultura**

La presencia de instituciones de carácter educativo, cultural e histórico y de nivel metropolitano y nacional, le brindan elementos que fundamentan el reconocimiento de los habitantes del resto de la ciudad respecto a San Borja, como un distrito que oferta servicios relacionados a la educación y la cultura.

**Mapa No. 3.2**  
**Modelo de Ciudad San Borja al 2030**



**DIMENSIÓN DEL MODELO:**

- Movilidad Urbana
- Espacios Públicos y Medio Ambiente
- Uso de Suelo  
(vivienda, comercio y servicios)

Elaboración: Equipo técnico MSB, 2019.

### 3.2.4 Los Elementos Estructurantes del Modelo

Se define como un sistema urbano de tres componentes relacionados entre sí de manera holística y cuya relación de interdependencia nos permite construir el modelo de ciudad hacia el 2030:

- **El Sistema de Movilidad Urbana Intermodal**

Este sistema prioriza en términos de jerarquía a los distintos tipos de movilidad en el siguiente orden: peatones, vehículos de movilidad individual como las bicicletas, bus seguro local, transporte público y transporte privado, tipos de movilidad que se encuentran articuladas tanto desde el exterior del distrito al interior, como del interior con el exterior y se encuentra conformado por los siguientes componentes:

- a. Jerarquía Vial Local
- b. Red peatonal
- c. Red ciclovía
- d. Bus seguro local
- e. Transporte público y estaciones de intercambio intermodal
- f. Distribución de mercancías y logística

La jerarquía vial se organiza en concordancia con la Ordenanza N°341-MML. Básicamente, las vías que definen el modelo de ciudad son de carácter metropolitano: Vía Expresa Nacional Panamericana Sur; Vía Expresa Metropolitana Javier Prado; Vías Arteriales Metropolitanas Av. Aviación y Av. Angamos; Vías Colectoras Metropolitanas Av. Canadá, Av. San Luis, Av. Guardia Civil, Av. Gálvez Barrenechea, Av. Principal, Av. del Parque Norte y Av. del Parque Sur. A ellas se suma el eje formado por el cauce del Río Surco y la vía local Boulevard de Surco.

La red ciclovía se encuentra integrada por: Av. Aviación, Av. San Luis, Av. Paseo del Bosque, Av. Buena Vista, Av. Angamos, Av. San Borja Sur, Av. San Borja Norte, Av. Julio Bailetti, Calle Bellas Artes, Calle Comercio, Calle Las Letras, Av. De La Poesía, Jr. Ucello, Calle Bernini,



- **Los Usos del Suelo**

Este se define por los usos de suelo predominante en cada una de las áreas del distrito, constituyéndose una estructura que permite diferenciar la mixtura en el carácter del distrito a través de los diferentes tipos de usos del suelo que en este se dan, y es desde esta mixtura, donde se propone implementar las políticas urbanas de manera distinta y en función de la capacidad del suelo urbano.

Responde al reordenamiento físico del distrito, que se define en la consolidación del modelo reticular de ciudad, permitiendo canalizar la actividad comercial en ejes y centros, en función de mejorar el hábitat y la residencia en los espacios internos, estableciendo el carácter específico de cada área.

Estos usos son: (1) Residenciales con servicios de escala vecinal, que es la actividad urbana predominante;(2) Los ejes comerciales y de servicios de las Avs. Aviación y San Luis;(3) Los ejes de servicios especializados de las Avs. Guardia Civil y Primavera; (4) Los Usos comerciales concentrados en la intersección de la Av. Primavera con la Av. Aviación y en la intersección de la Av. Aviación con la Av. Javier Prado, (5) Los usos institucionales como el Cuartel del Ejército, (6) Los usos deportivos como el Polideportivo y el Coliseo Dibós y;(7) Los ministerios; servicios culturales y equipamiento de nivel metropolitano y nacional.

- **Sistema Ecológico Forestal**

San Borja cuenta con el mayor índice de área verde per cápita, por lo que es parte de la identidad y prestigio del distrito. Esta red articula sus espacios públicos (áreas verdes, parques, vías limítrofes) incrementando la calidad del ecosistema urbano local, elevando el valor estético del paisaje y dando soporte al equipamiento deportivo, cultural y de esparcimiento, afirmando la identidad y orgullo de sus residentes.

### 3.2.5 Expresión Física del Modelo

Los elementos estructurantes del modelo de ciudad se expresan físicamente en el territorio en función de ejes y áreas:

#### a. Ejes viales

- Ejes Viales de alta capacidad para el transporte de pasajeros, que son también las vías de mayor capacidad vial en el territorio distrital y que conducen al grueso de población de paso, tanto en el eje Norte-Sur con la Avenida Aviación y la Carretera Panamericana, como en el Este-Oeste con las Vía Expresa Javier Prado y la Avenida Angamos-Primavera.
- Ejes de conexión vehicular Este-Oeste, las avenidas Canadá y San Borja Norte-San Borja Sur.
- Ejes de conexión vehicular Norte-Sur, las avenidas San Luis y Guardia Civil-José Gálvez Barrenechea.
- Ejes de conexión local, las avenidas De Las Artes Norte y Sur, Jr. Andrés Vesalio, Jr. Fray Luis de León, Av. Joaquín de la Madrid, Av. Géminis, Av. Buena Vista, Av. Cavalier, Jr. Paseo del Bosque, Jr. Rousseau y Av. De la Rosa Toro.

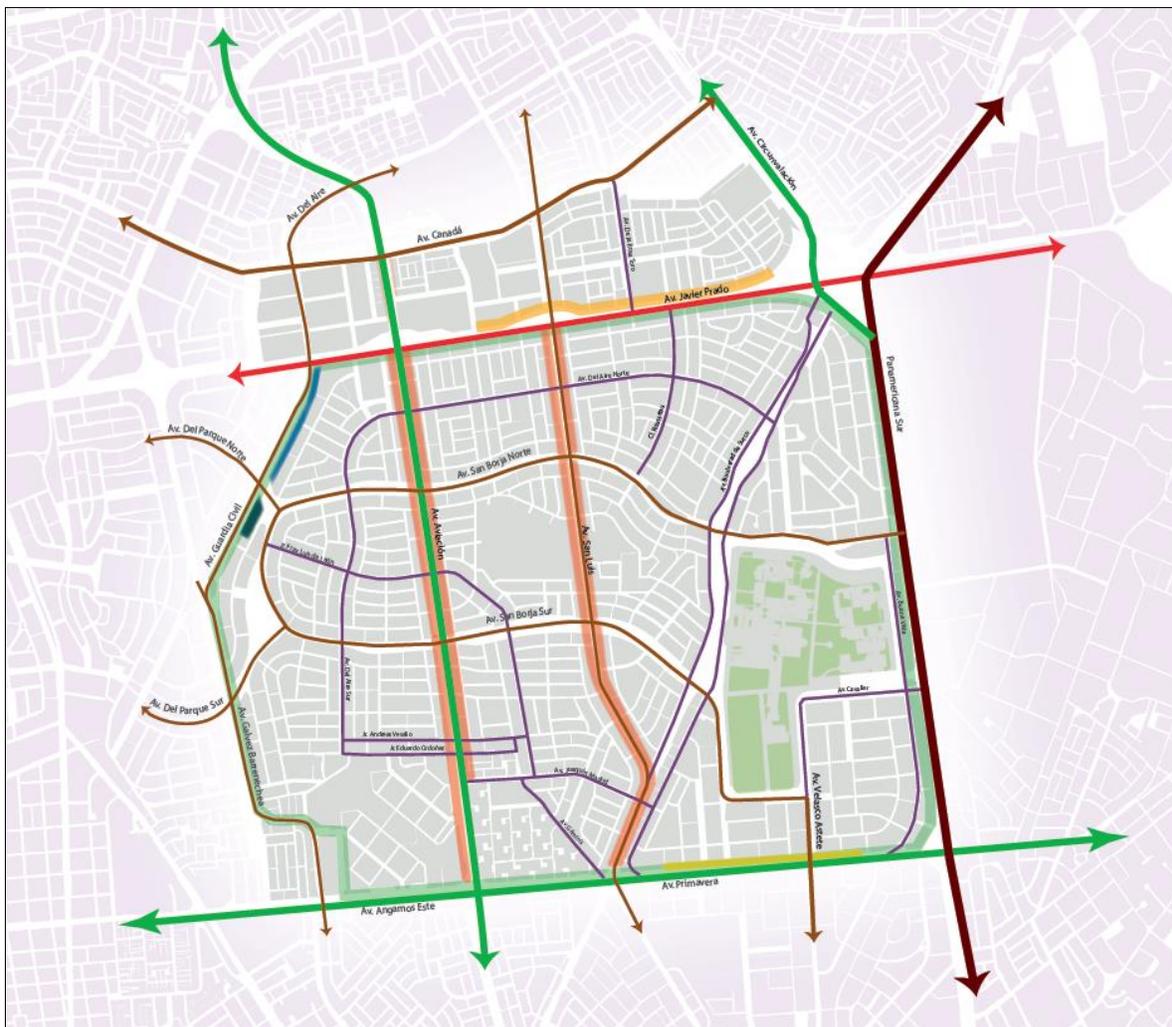
#### b. Ejes funcionales

- Eje de protección ambiental conformada en las secciones viales de las vías que delimitan el distrito, que serán objeto de arborización a fin de crear una cortina ecológica que remarque la identidad sostenible del distrito.
- Eje de uso mixto apta para su consolidación mediante la densificación, en la Vía Expresa Javier Prado Este, bajo condicionantes de edificaciones sostenibles, en concordancia con las dimensiones de la vía y el perfil que viene adquiriendo en los distritos aledaños.
- Ejes residenciales aptos para su consolidación mediante densificación, a lo largo de las avenidas San Borja Sur y San Borja Norte, lo que debe permitir densificar controladamente el

distrito, en las zonas y ejes que presentan condiciones adecuadas.

- Eje de usos especiales en la avenida Guardia Civil, donde se brindan servicios médicos especializados y, en la avenida Angamos, con servicios gastronómicos especializados.
- Eje de usos comerciales apto para la consolidación mediante la densificación, en el frente de la avenida Aviación, dadas sus características en dimensión y función.

**Gráfico No. 3.7**  
**Ejes Viales y Funcionales estructurantes del Modelo.**



**Ejes Funcionales**

- Eje de Servicios para la Salud
- Eje Comercial y de Servicios
- Eje de Servicios Gastronómicos
- Eje de Usos Mixtos
- Eje de Protección Ambiental
- Eje de Usos Comerciales

**Ejes Viales**

- Vía Expresa Nacional
- Vía Expresa Metropolitana
- Vía Arterial Metropolitana
- Vía Colectora Metropolitana
- Vía Local Principal

Elaboración: Equipo técnico MSB, 2019.

### c. Áreas Urbanas

Áreas urbanas que conforman el modelo y que constituyen los macro sectores urbanos de tratamiento, los mismos que en su interior pueden acoger ejes o áreas de tratamiento específico:

- Nodo de servicios culturales e institucionales, consolidada como tal y con reconocimiento y alcance metropolitano, nacional e internacional, delimitada por la Vía Expresa Javier Prado, la avenida la Arqueología, la calle Cultura, Jirón de la Historia, Calle del Comercio, Av. Aviación, Calle de Las Letras y la Av. De La Poesía, área que debe contribuir adicionalmente a elevar la calidad de vida en el distrito en función de servicios culturales e institucionales de primer nivel.
- Área residencial de alta conectividad y de baja densidad, subdividida entre dos sub áreas. La primera se encuentra delimitada por la Av. Paseo El Bosque/Av. Circunvalación/ Jirón Hualgayoc/ Jirón Mayor Urdanivia/ Av. Canadá/ Av. San Luis/ Av. Julio Bayletti/ Jr. Rousseau/ Cl. Van Gogh/ Cl. Salvador Dali/ Av. San Borja Norte/ Cl. Matier/ Cl. Miguel de Falla/ Cl. Saint Saenz/ Cl. Isaac Albenz/ Cl. Pablo Casals/ Av. Eduardo Ordoñez/ Psj. Ricardo Pockrich/ Psj. Lorenzo Deponte/ Psj. Federico Chopin/ Cl. Alfa/ Calle Gamma/ Av. Géminis/ Av. Primavera/ Av. San Luis/ Av. Boulevard de Surco y Av. San Borja Sur.La segunda se encuentra delimitada por laAv. Barrenechea/ Psj. Arquitecto Oscar Pacheco / Psj. Enrique Martinelli/ Polideportivo San Borja/ Cl Merino/ Psj. Málaga/ Av. Paul Linder/ Av. Eduardo Ordoñez/ Cl. Las magnolias/ Cl. Vesalio/ Cl. Marchand/ Cl. Isaac Albeniz/ Cl. Reidi/ Cl. Gozzoli (Norte)/ Av. De las Artes Sur/ Jr. López de Ayala/ Cl. Pirandello/ Cl. Matier/ Jr. Prieto Marchand/ Jr. López de Ayala/ Av. De las Artes Sur/ Av. San Borja Norte/ Av. Guardia Civil y Av. Barrenechea.Ésta área constituye un importante referente de las áreas residenciales de calidad, característica de

San Borja y que por su situación y características urbanas internas permite la previsión de mejoras para afianzar su rol residencial de alta calidad para el futuro.

- Área residencial de calidad urbana renovada y con espacios públicos recuperados donde se vive con mayor intensidad la presión inmobiliaria, los efectos negativos del transporte público, el incremento de la población visitante y donde mayores cambios de uso se han venido dando. En esta área, la Municipalidad ha de prever las precisiones normativas que permitan preservar la calidad residencial y mejorar el uso comercial y de servicios con visión de futuro, en el entendido de que ambos usos se beneficiarían sustantivamente del desarrollo específico de cada uno. Se encuentra delimitada por la Av. Canadá/ Av. San Luis/ Av. Julio Bayletti/ Jr. Rousseau/ Cl. Van Gogh/ Cl. Salvador Dali/ Av. San Borja Norte/ Cl. Matier/ Cl. Miguel de Falla/ Cl. Saint Saenz/ Cl. Isaac Albenz/ Cl. Pablo Casals/ Av. Eduardo Ordoñez/ Psj. Ricardo Pockrich/ Psj. Lorenzo Deponte/Psj. Federico Chopin/ Cl. Alfa/ Calle Gamma/ Av. Géminis/ Av. Primavera/ Av. San Luis/ Av. Boulevard de Surco/ Av. San Borja Sur/ Av. Paseo del Bosque/ Av. Primavera/ Av. Angamos/ Jr. Miguel Iglesias/ Av. Barrenechea/Psj. Arquitecto Oscar Pacheco /Psj. Enrique Martinelli/Polideportivo San Borja/ Cl Merino/Psj. Málaga/ Av. Paul Linder/ Av. Eduardo Ordoñez/ Cl. Las magnolias/ Cl. Vesalio/ Cl. Marchand/ Cl. Isaac Albeniz/ Cl. Reidi/ Cl. Gozzoli (Norte)/ Av. De las Artes Sur/ Jr. López de Ayala/ Cl. Pirandello/ Cl. Matier/ Jr. Prieto Marchand/ Jr. López de Ayala/ Av. De las Artes Sur/ Av. San Borja Norte/ Av. Guardia Civil/ Av. Javier Prado y la Av. Luis Aldana, en donde se tiene incluidas a la urbanización Limatambo, así como los complejos residenciales de Las Torres de San Borja y Las Torres de Limatambo, en donde se favorece el estacionamiento vehicular en perjuicio de mayores y mejores áreas verdes y espacios públicos. Asimismo al interior de ésta área se tiene a las zonas de reglamentación

especial (ZRE), el conjunto residencial Juan XXIII, Zona San Juan Masías, Zona El Bosque y el Bosque de San Borja, Zona Pequeños Agricultores Todos los Santos y las parcelas del Área rústica del Subsector 12-A, donde se prevé promover además cambios orientados a la regeneración urbana intensiva por ser de las zonas más vulnerables en el distrito.

- Área residencial con adecuada dotación de espacio público y conectividad y de baja densidad localizada entre la Carretera Panamericana Sur, la avenida Primavera y Paseo El Bosque-Boulevard, donde se conservan los más altos niveles de calidad de áreas residenciales del distrito y donde se pretende mantenerlos y aún, superarlos mediante la incorporación de la tecnología en la gestión de la ciudad y en el uso diario de la misma, acercándola más al ciudadano.



### 3.3 COMPONENTES OPERACIONALES DE LA PROPUESTA

#### 3.3.1 Políticas y objetivos de Innovación Urbana

##### 3.3.1.1 Política 1: San Borja Ordenado y Planificado

Esta política busca aprovechar la centralidad estratégica del distrito, sus vías de acceso, sus grandes espacios públicos verdes y el nivel de desarrollo humano y calidad de vida de sus vecinos a fin de potenciar la creación centralidades urbanas que aporten al desarrollo de San Borja y lo conecten con la ciudad. La idea central es transitar hacia una ciudad compacta con un alto grado de eficiencia en el uso de los recursos disponibles. Se pretende fomentar los usos equilibrados del suelo que protejan las áreas residenciales y permitan un adecuado crecimiento urbano sin generar especulación inmobiliaria, ni que colapse la red vial, ni sature los espacios públicos ni se genere una presión insostenible como por ejemplo sobre los servicios básicos del distrito.

##### **Objetivo 1.2. Crear nuevos parámetros urbanos en zonas de alta densidad poblacional, laboral y de servicios.**

Crear el marco normativo para regular Zonas de Emisiones Neutras que incentiven edificios sostenibles con acumulación de lotes, los usos culturales y la movilidad sostenible, así como se implementen Supermanzanas que prioricen el tránsito peatonal por sobre el vehicular.

##### **Objetivo 1.3. Promover la implementación de proyectos de renovación urbana en zonas y viviendas vulnerables del distrito**

Se han identificado zonas y viviendas vulnerables en riesgo muy alto y esto sugiere una adecuada gestión de seguridad urbana y atención permanente a las labores de desarrollo de capacidades sobre cómo reaccionar frente a los peligros que pueden afectar al distrito, promoviendo sanas relaciones de vecindad entre los habitantes.

### 3.3.1.2 Política 2: San Borja Competitivo y Eficiente

Esta política tiene por finalidad fomentar un desarrollo económico innovador que complemente armónicamente el carácter residencial de San Borja, incremente la calidad de vida de los vecinos, genere dinámicas económicas saludables, promueva el emprendimiento local y genere una oferta de servicios y bienes adecuada que reduzca los viajes en automóvil. Se busca, asimismo, promocionar la inversión privada sin que esta sea el fin en sí mismo, sino el medio para alcanzar un nivel de urbanidad de mayor calidad, más diverso e innovador, responsable con el medio ambiente, que respete los parámetros urbanos integrando los espacios privados al espacio público.

#### **Objetivo 2.1. Promover usos mixtos que integren la vivienda, el comercio y servicios.**

Desarrollar el marco normativo para incentivar el desarrollo de vivienda en los ejes comerciales del distrito generando las condiciones urbanas adecuadas que permitan preservar y promover la buena convivencia y sostenibilidad del uso del suelo; al mismo tiempo fomentar el ingreso de servicios de carácter vecinal en algunos puntos donde ya existan usos que acompañen las áreas residenciales a fin de evitar largos desplazamientos.

#### **Objetivo 2.2. Fomentar competitividad en el distrito con comercios de calidad, diversidad de servicios y edificaciones sostenibles.**

Desarrollar el marco normativo con el fin de incentivar el ingreso de establecimientos comerciales de calidad que promuevan la diversidad de servicios y atiendan y atraigan a un público joven creciente, que aporten al distrito con edificaciones que cumplan ciertos parámetros de urbanidad sostenible.

**Objetivo 2.3. Jerarquizar ejes comerciales y de servicios en zonas metropolitanas, distritales y vecinales de acuerdo a la necesidad y carácter de cada zona.**

Identificar, planificar y jerarquizar los ejes comerciales y de servicios de acuerdo a las características propias y a las necesidades de la zona a fin de servir adecuadamente a la población.

**Objetivo 2.4. Promover la cooperación privada en aportes para infraestructura, mobiliario o programas sociales que fomenten el desarrollo económico de los vecinos y del distrito en general.**

Desarrollar un marco de cooperación donde se esclarezcan los procedimientos para recibir aportes de empresas para fomentar el desarrollo económico de los vecinos menos favorecidos del distrito, integrando así a jóvenes en riesgo y adultos mayores.

**Objetivo 2.5. Promover la economía circular a través del reaprovechamiento de recursos naturales y/o residuos.**

Fomentar la reducción, reutilización y reciclaje de elementos y recursos de modo que los mismos puedan ser reaprovechados en favor de la comunidad y medio ambiente, permitiendo así procesos completos, eficientes y sostenibles.

**Objetivo 2.6. Gestionar alianzas para la cooperación técnica en el desarrollo de programas y proyectos de innovación urbana con diversos actores del distrito.**

La activa participación de diversos actores del distrito debe promover también una activa participación en cooperación para el desarrollo de las propuestas en materia de innovación urbana del distrito.

**3.3.1.3 Política 3: San Borja Conectado e Intermodal**

Esta política busca desarrollar un sistema de movilidad urbana intermodal que integre a los diferentes modos de transporte,

servicios, equipamientos, infraestructuras y operaciones necesarias para garantizar una movilidad coordinada, eficiente y de calidad de personas y mercancías en el territorio local, generando un uso equitativo del espacio público. Un sistema que fomente la intermodalidad integrando de manera eficiente, inclusiva y segura a los diferentes modos de transporte colectivo e individual, creando una malla de conectividad que permita a los usuarios moverse de manera sostenible al interior del distrito, y conectarse eficientemente con el resto de la metrópolis. Con ello se busca fomentar el desarrollo de infraestructura para los diferentes modos de movilidad activa, crear una oferta de calidad para los diferentes usuarios, y contribuir al cambio de comportamiento de los ciudadanos con el fin de crear un ambiente de sana convivencia, reafirmando siempre la prioridad del peatón frente al resto de vehículos.

**Objetivo 3.1 Promover la implementación de una adecuada red peatonal y cicloviaria haciendo un uso eficiente y equitativo del espacio público viario reduciendo la dependencia del vehículo de baja ocupación.**

Generar una red articulada a nivel distrital e interdistrital impulsando una movilidad activa y segura limitando la velocidad de los vehículos motorizados que transitan en el espacio público.

**Objetivo 3.2. Promover la intermodalidad fomentando el uso de vehículos de movilidad alternativos al auto (Bicicletas, Vmi, otros) como medio de transporte en viajes cortos dentro del distrito.**

Una eficaz interconexión de diferentes modos de transporte hace de la intermodalidad una herramienta clave para fomentar el uso de vehículos de movilidad alternativos logrando así reducir la dependencia del vehículo privado.

**Objetivo 3.3. Implementar servicios municipales de transporte local de personas para apoyar la mejora del sistema de transporte público.**

Crear un Sistema de Transporte local que sirva fundamentalmente a las áreas residenciales y acerquen a los usuarios a sus centros de compras, trabajo, entretenimiento y otros, con altos estándares de servicio: economía, puntualidad, seguridad y aseo.

**Objetivo 3.4. Gestionar de forma eficiente, equitativa, racionalizada y optimizada los estacionamientos del distrito.**

Una mayor dotación de estacionamientos no va a resolver los problemas de caos y tráfico vehicular: el espacio público tiene el potencial de cumplir con muchas funciones que eleven la calidad de vida de la población; por tanto, es necesario racionalizar la dotación de estacionamientos en el espacio público mediante mecanismos como la rotación de estacionamientos en algunos sectores del distrito.

**3.3.1.4 Política 4: San Borja Activo y Cultural**

Esta política tiene por finalidad la creación, recuperación y articulación de los espacios públicos - ya sean naturales o construidos - en el distrito de San Borja en concordancia con el crecimiento y desarrollo del distrito y la ciudad. Se busca así, fomentar mejoras en la salud pública de las personas, tanto en su dimensión física como mental, a través de actividades culturales y sociales en los espacios públicos que fomenten el esparcimiento y relajamiento de la población, permitiendo también medios seguros y accesibles para la actividad física de las personas previendo así enfermedades propias del sedentarismo y estrés que conlleva la vida citadina. Es así que, el espacio público prevee contar con calles y barrios más dinámicos y seguros; para proteger e incrementar la calidad de vida de las personas y asegurar el acceso irrestricto y uso libre de los mismos, resguardando así su función democrática donde

se fortalece el interés común, la sana convivencia e incremento de la salud de los ciudadanos.

**Objetivo 4.1. Mejorar y recuperar los espacios públicos del distrito a fin de que sean accesibles, inclusivos, caminables, dinámicos y seguros con adecuado mobiliario urbano y áreas verdes que se integren a la red peatonal del distrito.**

Intervenir en la mejora de espacios públicos, tanto de manera progresiva con la implementación de activaciones urbanas (proyectos pilotos) como de manera definitiva con la inversión pública del distrito, incrementando de forma significativa sus áreas verdes con una adecuada gestión y mantenimiento de los mismos, permitiendo una integración de las actividades cotidianas de la población con el medio natural.

**Objetivo 4.2. Promover la activación del espacio público mediante actividades culturales, sociales y de desarrollo comunitario.**

Estas actividades coadyuvan a mejorar la salud mental y emocional de las personas al incentivar la interacción de las personas, generándose a su vez identidad distrital, vida en las calles y el espacio público en general, logrando a su vez mantener un distrito vigilado pasivamente.

**Objetivo 4.3. Impulsar un nodo cultural a nivel metropolitano potenciando la presencia de equipamientos relacionados a la educación y cultura en alianzas con sus instituciones.**

Diseñar un marco normativo que permita consolidar a San Borja como un distrito que promueve la cultura viva, las artes, la gastronomía y genere desarrollo económico a través de ella.

### 3.3.1.5 Política 5: San Borja Comprometido

Se busca la creación de una cultura ciudadana que acompañe la transformación física del distrito a través de prácticas positivas que contagien una nueva forma de entender y estar en la ciudad. Se tiene por finalidad desarrollar una práctica de pedagogía urbana horizontal y fluida que permita a los diferentes actores participar de los proyectos de innovación urbana, generar espacios de convivencia y transformar la cultura ciudadana y alinearla la nueva agenda urbana, así como promover una cultura de diálogo y comunicación donde las personas se crean capaces de transformar la ciudad a partir de su propio comportamiento.

**Objetivo 5.1. Desarrollar estrategias de comunicación y pedagogía urbana que promuevan la participación de la ciudadanía (vecinos e instituciones públicas y privadas) en la planificación, gestión, seguridad e innovación urbana del distrito.**

Generar estrategias innovadoras, basadas en los conceptos y principios de las otras políticas planteadas que coadyuven a un mayor protagonismo por parte de diversos actores en los temas urbanos del distrito.

**Objetivo 5.2. Desarrollar la cultura ciudadana en los nuevos enfoques de ciudad hacia un crecimiento urbano equilibrado y sostenible.**

La ciudadanía en general debe conocer los beneficios de una ciudad compacta, con servicios y comercios vecinales accesibles y próximos a las áreas residenciales.

**Objetivo 5.3. Contribuir con el orden público, la sana convivencia y el respeto a las personas en vía pública.**

Desarrollar campañas que permitan fortalecer la función democrática del espacio público a fin de fortalecer el interés común, el encuentro y la sana convivencia entre las familias y los ciudadanos en general.

**Objetivo 5.4. Contribuir al desarrollo de una cultura ciudadana que se identifique con sus espacios públicos.**

La mejora y recuperación de los espacios públicos del distrito será sostenible en el tiempo solo si se logra que los beneficiarios de dichos espacios sean partícipes desde el proceso e implementación de los mismos y por tanto se identifiquen con ellos.

**3.3.1.6 Política 6: San Borja Seguro e Inteligente**

**Objetivo 6.1. Implementar un gobierno digital a fin de brindar servicios municipales eficientes.**

Diseñar mecanismos masivos de conexión electrónica que se constituyan en herramientas que faciliten la gestión del desarrollo urbano de manera interactiva y en tiempo real. De esta forma se mejórala capacidad de respuesta de la municipalidad para atender la problemática urbana y una correcta articulación interinstitucional con las empresas de servicios y otros actores que intervienen en la cuestión urbana.

**3.3.1.7 Política 7: San Borja Verde y Saludable**

**Objetivo 7.1. Gestionar los recursos naturales y residuos sólidos.**

Fomentar el uso eficiente de los recursos naturales del distrito ( agua, energía, aire, etc) así como la gestión y manejo de los residuos sólidos a través del reciclaje

**Objetivo 7.2. Fortalecer la gestión de riesgos ante desastres con la implementación de zonas seguras ante un evento natural o antrópico en los espacios públicos del distrito.**

La implementación de estas zonas seguras como parte del Plan Integral de Gestión de Riesgos de desastres contribuiría a la resiliencia urbana y preservación de la calidad ambiental del distrito.

### 3.3.2 Los Indicadores

**Tabla No. 3.3**  
**Objetivos de Innovación Urbana e Indicadores**

<b>Política 1</b>	<b>Indicadores</b>
<b>Crear nuevos parámetros urbanos en zonas de alta densidad poblacional, laboral y de servicios.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Número de edificaciones sostenibles de alta densidad certificadas</li> <li>- Densidad poblacional en la zona de intervención</li> </ul>
<b>Promover la implementación de proyectos de renovación urbana en zonas y viviendas vulnerables del distrito</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Porcentaje de viviendas con alto nivel de vulnerabilidad</li> <li>- Valor comercial inmobiliario x m2 de las viviendas vulnerables.</li> <li>- Registro de títulos de propiedad de las zonas a intervenir.</li> <li>- Índice de desarrollo humano.</li> </ul>
<b>Política 2</b>	<b>Indicadores</b>
<b>Promover usos mixtos que integren la vivienda, el comercio y servicios.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Número de licencias de funcionamiento de actividades de servicios a nivel vecinal</li> <li>- Porcentaje de predios con frentes activos a nivel de la calle</li> <li>- Número de licencias de edificación multifamiliares emitidas anualmente</li> </ul>
<b>Fomentar competitividad en el distrito con comercios de calidad, diversidad de servicios y edificaciones sostenibles.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Porcentaje de ejecución presupuestal de inversiones en el distrito.</li> <li>- Valor comercial inmobiliario x m2 de los comercios renovados y edificaciones sostenibles.</li> <li>- Número de licencias de funcionamiento de actividades de servicios a nivel vecinal</li> </ul>
<b>Jerarquizar ejes comerciales y de servicios en zonas metropolitanas, distritales y</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Número de licencias de funcionamiento de actividades de servicios a nivel vecinal</li> <li>- Porcentaje de predios comerciales con frentes activos a</li> </ul>

vecinales de acuerdo a la necesidad y carácter de cada zona.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nivel de la calle</li> <li>- Número de licencias de edificación multifamiliares emitidas anualmente</li> </ul>
Promover la cooperación privada en aportes para infraestructura, mobiliario o programas sociales que fomenten el desarrollo económico de los vecinos y del distrito en general.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Número de convenios firmados con empresas o instituciones privadas a favor del desarrollo económico del distrito.</li> <li>- Porcentaje de inversión en nueva infraestructura urbana</li> </ul>
Promover la economía circular a través del reaprovechamiento de recursos naturales y/o residuos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Porcentaje de aprovechamiento de recursos respecto a desechos generados</li> </ul>
Gestionar alianzas para la cooperación técnica en el desarrollo de programas y proyectos de innovación urbana con diversos actores del distrito.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Número de convenios firmados con empresas o instituciones privadas en el desarrollo de programas y proyectos de innovación urbana.</li> <li>- Monto de inversión externa en el desarrollo de programas y proyectos de innovación urbana.</li> </ul>
<b>Política 3</b>	<b>Indicadores</b>
Promover la implementación de una adecuada red peatonal y cicloviaria haciendo un uso eficiente y equitativo del espacio público viario reduciendo la dependencia del vehículo de baja ocupación.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Número de viajes y usuarios en bicicleta</li> <li>- Número de personas que realicen viajes a pie.</li> <li>- Longitud de infraestructura ciclista</li> <li>- Número de estacionamientos para bicicletas en espacio público y espacio privado</li> <li>- M2 de área de espacio viario recuperado para los peatones o ciclistas.</li> </ul>
Promover la intermodalidad fomentando el uso de	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cantidad de estaciones intermodales implementadas.</li> <li>- Número de usuarios de más de un medio de transporte</li> </ul>

<p><b>vehículos de movilidad alternativos al auto (Bicicletas, Vmi, otros) como medio de transporte en viajes cortos dentro del distrito reduciendo la contaminación producida por el auto particular.</b></p>	<p>(tren, bus interdistrital, bus local, bicicleta, vmi u otros)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Número de puntos de congestión vehicular mejorados (intersecciones descongestionadas)</li> <li>- Número de puntos de contaminación del aire.</li> <li>- Nivel de pm 2.5 (material particulado) en nodos críticos.</li> <li>- Valor promedio de decibelios en nodos críticos.</li> </ul>
<p><b>Implementar servicios municipales de transporte local de personas para apoyar la mejora del sistema de transporte público.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Número de unidades adquiridas para transporte local de personas.</li> <li>- Número de usuarios del bus local.</li> </ul>
<p><b>Gestionar de forma eficiente, equitativa, racionalizada y optimizada los estacionamientos del distrito.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Capacidad de uso de las plazas de estacionamiento.</li> <li>- Cantidad de vehículos estacionados de manera indebida en las vías que cuentan con plazas de estacionamiento.</li> </ul>
<p><b>Política 4</b></p>	<p><b>Indicadores</b></p>
<p><b>Mejorar y recuperar los espacios públicos del distrito a fin de que sean accesibles, inclusivos, caminables, dinámicos y seguros con adecuado mobiliario urbano y áreas verdes que se integren a la red peatonal del distrito.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- M2 de área de espacio viario recuperado para los peatones o ciclistas.</li> <li>- M2 de espacio público mejorado para los peatones o ciclistas.</li> <li>- Longitud de ejes urbanos con accesibilidad universal adecuada</li> <li>- M2 de Cobertura verde distrital</li> <li>- Número de Árboles existentes</li> <li>- Accidentes de tránsito por atropello o choque con heridos reducido en zonas críticas.</li> </ul>
<p><b>Promover la activación del espacio público mediante actividades culturales,</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Número de eventos realizados en el espacio público por parte de la Municipalidad.</li> <li>- Número de actividades realizadas por vecinos e</li> </ul>

<p><b>sociales y de desarrollo comunitario que coadyuven a activar la interacción de las personas, la vida de las calles y el espacio público en general.</b></p>	<p>instituciones públicas y privadas en el espacio público.</p>
<p><b>Impulsar un nodo cultural a nivel metropolitano potenciando la presencia de equipamientos relacionados a la educación y cultura en alianzas con sus instituciones.</b></p>	<p>- Número de acuerdos y/o convenios tomados y ejecutados con instituciones a favor del desarrollo del nodo cultural del distrito.</p>
<p><b>Política 5</b></p>	<p><b>Indicadores</b></p>
<p><b>Desarrollar estrategias de comunicación y pedagogía urbana que promuevan la participación de la ciudadanía (vecinos e instituciones públicas y privadas) en la planificación, gestión, seguridad e innovación urbana del distrito.</b></p>	<p>- Número de campañas de comunicación y pedagogía urbana realizadas. - Número de participantes en las campañas de comunicación y pedagogía urbana realizadas.</p>
<p><b>Desarrollar la cultura ciudadana en los nuevos enfoques de ciudad hacia un crecimiento urbano equilibrado y sostenible.</b></p>	<p>- Número de actividades realizadas a la ciudadanía en favor de los nuevos enfoques de ciudad en el distrito. - Número de participantes en las actividades realizadas.</p>
<p><b>Contribuir con el orden público, la sana convivencia y el respeto a las personas</b></p>	<p>- Porcentaje de viviendas que participan del programa de recolección selectiva.</p>

en vía pública.	
<b>Contribuir al desarrollo de una cultura ciudadanía que se identifique con sus espacios públicos.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Número de actividades realizadas a la ciudadanía en favor de los nuevos enfoques de ciudad en el distrito.</li> <li>- Número de participantes en las actividades realizadas.</li> </ul>
<b>Política 6</b>	<b>Indicadores</b>
<b>Implementar un gobierno digital a fin de brindar servicios municipales eficientes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Población satisfecha que usa la plataforma de información municipal.</li> <li>- Número de visitantes de plataformas digitales de desarrollo e innovación urbana.</li> </ul>
<b>Política 7</b>	<b>Indicadores</b>
<b>Gestionar los recursos naturales y residuos sólidos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Porcentaje de incremento de más arbórea en el distrito</li> <li>-Porcentaje de reducción en la generación de residuos sólidos</li> <li>-Porcentaje de incremento en la calidad del aire</li> </ul>
<b>Fortalecer la gestión de riesgos ante desastres con la implementación de zonas seguras ante un evento natural o antrópico en los espacios públicos del distrito.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Número de zonas seguras proyectadas.</li> <li>- Número de zonas seguras implementadas.</li> </ul>

### 3.4 ESTRATEGIAS DE DESARROLLO URBANO

Se han definido las estrategias de desarrollo urbano en relación a los componentes de planificación determinados por la Ordenanza 1862-MML para el Plan Urbano Distrital, los cuales se detallan a continuación:

### 3.4.1 Tratamiento de áreas urbanas con fines de renovación urbana

Para este componente se han identificado diversas áreas dentro del distrito, que requieren una intervención de renovación urbana a diferentes niveles, dependiendo de sus características:

Un primer nivel de intervención más general se daría en el área delimitada por: Av. Canadá/ Av. San Luis/ Av. Julio Bayletti/ Jr. Rousseau/ Cl. Van Gogh/ Cl. Salvador Dali/ Av. San Borja Norte/ Cl. Matier/ Cl. Miguel de Falla/ Cl. Saint Saenz/ Cl. Isaac Albenz/ Cl. Pablo Casals/ Av. Eduardo Ordoñez/ Psj. Ricardo Pockrich/ Psj. Lorenzo Deponte/ Psj. Federico Chopin/ Cl. Alfa/ Calle Gamma/ Av. Géminis/ Av. Primavera/ Av. San Luis/ Av. Boulevard de Surco/ Av. San Borja Sur/ Av. Paseo del Bosque/ Av. Primavera/ Av. Angamos/ Jr. Miguel Iglesias/ Av. Barrenechea/ Psj. Arquitecto Oscar Pacheco / Psj. Enrique Martinelli/ Polideportivo San Borja/ Cl Merino/ Psj. Málaga/ Av. Paul Linder/ Av. Eduardo Ordoñez/ Cl. Las magnolias/ Cl. Vesalio/ Cl. Marchand/ Cl. Isaac Albeniz/ Cl. Reidi/ Cl. Gozzoli (Norte)/ Av. De las Artes Sur/ Jr. López de Ayala/ Cl. Pirandello/ Cl. Matier/ Jr. Prieto Marchand/ Jr. López de Ayala/ Av. De las Artes Sur/ Av. San Borja Norte/ Av. Guardia Civil/ Av. Javier Prado y la Av. Luis Aldana. En esta área se vive con mayor intensidad la presión inmobiliaria, los efectos negativos del transporte público, el incremento de la población visitante y donde mayores cambios de uso se han venido dando. Por tales motivos, la Municipalidad ha de prever las precisiones normativas que permitan preservar la calidad residencial y mejorar el uso comercial y de servicios con visión de futuro, en el entendido de que ambos usos se beneficiarían sustantivamente del desarrollo específico de cada uno.

En un segundo nivel de intervención, al interior del área antes señalada, tenemos a la Urbanización Santa Rosa con sus aledaños y los complejos residenciales de las Torres de San Borja y las Torres de Limatambo. Estas zonas presentan un nivel de deterioro urbano en donde se favorece el estacionamiento vehicular en perjuicio de mayores y mejores áreas verdes y espacios públicos y que es necesario atender con estrategias de renovación urbana del espacio público principalmente.

Finalmente, al interior de ésta gran área tenemos aquellas zonas que actualmente son definidas como “Zonas de Reglamentación Especial-ZRE”, debido sobre todo a los altos índices de vulnerabilidad física y social, por lo que el nivel de intervención en programas y proyectos de renovación urbana involucra también a la propiedad privada. Estas zonas son:

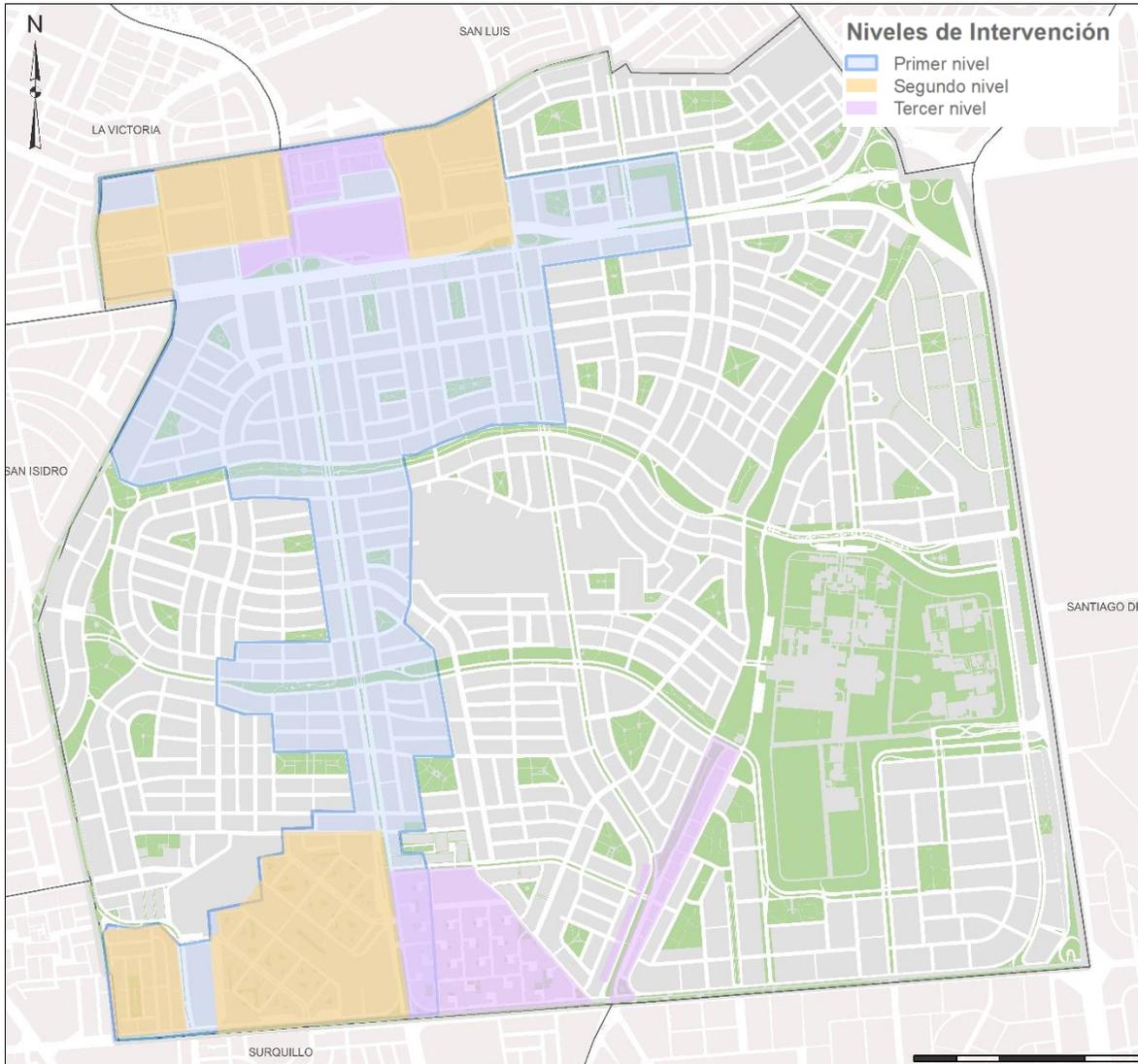
ZRE-1: Conformada por los predios que se ubican en:

- Zona San Juan Masías
- Zona El Bosque y el Bosque de San Borja
- Zona Pequeños Agricultores Todos los Santos

ZRE-2: Conformada por los predios de la Urbanización Papa Juan XXIII

ZRE-3: Conformada por la parcela del Área rústica del Subsector 12-A

Niveles de Intervención para Renovación Urbana



Elaboración: Equipo técnico MSB, 2019.

Por otro lado, en líneas generales, los procesos de renovación urbana no deberían significar el desplazamiento de la población local a distritos vecinos por factores económicos. Está demostrado que estos procesos terminan afectando el valor de esas áreas, perdiendo las tradiciones, vecindad y seguridad, por tanto, las políticas en materia de renovación urbana deben contemplar la protección de sus vecinos y su tradición.

Dentro de las acciones estratégicas a fin de promover el desarrollo de procesos de rehabilitación urbana desde las competencias que tiene este instrumento técnico (PUD), se plantean las siguientes:

- Evaluar las zonas de interés para renovación urbana identificadas, a nivel de su vulnerabilidad física y social, afectación al entorno urbano inmediato, edificabilidad sub aprovechada u otras para proteger a la población vulnerable, renovar y fortalecer el tejido urbano del distrito.
- Estimular la densificación en condiciones de cumplimiento normativo (RNE) e incorporación de usos mixtos en los predios calificados para la renovación urbana, mediante mecanismos locales dentro del marco de los parámetros urbanos vigentes, que respondan al potencial de su ubicación y contribuyan en la evolución positiva del comportamiento demográfico del distrito.
- Promover la generación de nuevos servicios de carácter vecinal relacionados a cultura, deporte, salud y/o educación, así como campañas y/o actividades en los espacios públicos adyacentes a los predios calificados para renovación urbana, para propiciar la integración social entre los vecinos en su conjunto.
- Regular el uso del retiro para la ampliación del espacio público, la incorporación de áreas verdes y arbolado urbano y/o incorporación de servicios comerciales de carácter vecinal a nivel de la calle en los predios calificados para la renovación urbana, para propiciar la integración social entre los vecinos en su conjunto.
- Promover la concertación entre actores privados, que posibiliten la renovación urbana de las áreas identificadas donde sus propietarios vivan en hacinamiento, buscando evitar procesos de gentrificación.

Por otra parte, la “Unidad Territorial”, que explicaremos a continuación, es una estrategia que aporta al desarrollo urbano del distrito en general, pero que a su vez promueve el desarrollo de procesos de rehabilitación urbana de las áreas identificadas en este componente.

#### **3.4.1.1 Unidades Territoriales**

La nueva unidad de organización territorial para fines de organización y gestión del territorio, en el distrito, surge como nuevo espacio urbano concebido para articular el concepto y visión que se viene desarrollando en el distrito con las medidas de ordenamiento urbano que hagan posibles áreas residenciales de calidad, en armonía con el medio ambiente y altos estándares de desarrollo urbano en bienestar de la población residente y visitante.

Esta propuesta hace énfasis en el mejor aprovechamiento del espacio público para sus ciudadanos y sitúa en una posición de privilegio a los elementos vivos de la ciudad en detrimento de los vehículos a motor y su movilidad.

Esta propuesta se estructura con la incorporación de una red vial local principal y de un sistema local de transporte que articule todo el distrito, contando con los medios necesarios para el desplazamiento cómodo de los usuarios a las áreas de servicios, equipamientos urbanos y a sus áreas residenciales.

La unidad territorial se organiza en función de las áreas o sectores ya existentes puntualmente modificados en algunos casos en función de la estructura vial existente y las funciones asignadas en el caso de las vías locales preferenciales.

Los principales parámetros a considerar a la hora de implantar las unidades territoriales son:

1. Proximidad: la dimensión de las nuevas unidades territoriales permitirá cómodos desplazamientos a pie.

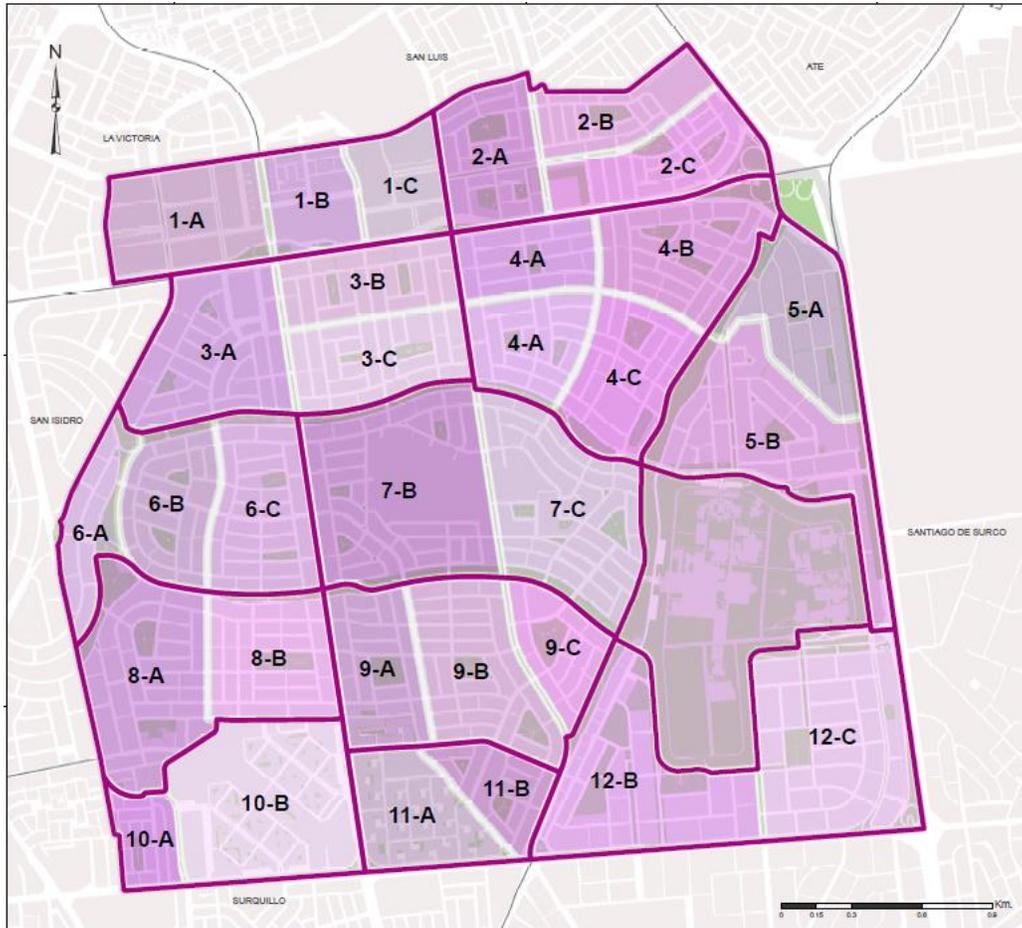
2. Movilidad y accesibilidad: los espacios viales se destinarán en su mayoría a los ciudadanos debiendo permitir el acceso a paradas transporte público, parkings privados, zonas de carga y descarga, ciclomódulos, etc.
3. Habitabilidad y cohesión social: los nuevos espacios públicos serán ocupados por las distintas personas que habitan el distrito, mujeres y varones, con capacidades diferentes, los niños y niñas, los jóvenes, con facilidades para su integración facilitando la convivencia ciudadana.
4. Biodiversidad y bioclimatización: la ordenación de los espacios verdes debe ser capaz de aportar un enriquecimiento ornamental, pero también un aprovechamiento bioclimático y una mejor adaptación frente a los distintos agentes atmosféricos.
5. Eficiencia Energética: reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> y control climático mediante empleo vegetación urbana entre otros.
6. Actuaciones en edificaciones existentes: equipamientos, instalación de equipos basados en energías renovables, empleo de cubiertas vegetales y jardines verticales, etc.

La aplicación de este concepto para el distrito aportará:

- Una mayor habitabilidad, confort e interacción entre ciudadanos, con una movilidad sostenible y ejemplar.
- Un aumento en la dotación de espacios verdes y biodiversidad a la vez que un menor impacto medioambiental.
- Una mejor calidad de vida.
- Un incremento en la actividad económica.
- Un desarrollo eficiente y sostenible.

Finalmente se proponen 31 unidades territoriales (Mapa 3.4), configuradas a partir de los sectores y subsectores actuales como se muestra en el mapa siguiente.

**Mapa No. 3.3**  
**Propuesta de Unidades Territoriales**



### 3.4.2 Sistema Vial y de Tránsito Vehicular Local

La movilidad es uno de los aspectos fundamentales de la vida y desarrollo de los conglomerados urbanos que conlleva grandes complejidades y acarrea un sin

número de problemas sociales, económicos y ambientales que afectan la funcionalidad y en general el convivir de sus ciudadanos. Las soluciones definitivas están lejos de ser encontradas como fórmulas estándar de aplicación, por lo que son motivo de estudios y experimentaciones en todo el mundo. Para los gobiernos y de manera especial para las municipalidades, la movilidad se ha constituido en uno de los ejes de mayor preocupación por resolver, pues su situación es percibida de manera muy sensible por parte de los ciudadanos y los diferentes sectores sociales, profesionales y productivos, quienes exigen soluciones siempre inmediatas; debido a la necesidad de transportar personas de un lugar a otro, que pueden ser sus centros de trabajo, de estudios, de recreos, de comercios o de regreso a sus viviendas.

De manera, que el transporte urbano es el segundo problema que afecta a los limeños, según el informe de Percepción sobre la calidad de vida en Lima y Callao del año 2017 realizado por “Lima Cómo Vamos”. Los mayores problemas que se presentan en este sector son el tráfico vehicular, las pistas en mal estado y un transporte público que compite por buscar más pasajeros.

De acuerdo a lo señalado, el Distrito de San Borja no es ajeno a dicha problemática, considerando que se encuentra de forma perimetral demarcado en su totalidad por vías principales o metropolitanas, en las cuales se presta el servicio de transporte público urbano; lo que produce tres grandes cuadrantes de zonas o sectores aislados del servicio de transporte público y de distancias considerables para que se realice el transporte a pie, optando las personas a trasladarse en servicios de transporte tipo taxi y en el denominado “colectivo”, servicio informal de transporte de pasajeros, ante la necesidad de transportarse de las personas que residen o visitan el distrito.

Esta informalidad, sea por la generación de paraderos o servicios no autorizados, trae aparejada el acometimiento de actos delictivos, pues el ciudadano ve reducir su sensación de seguridad lo que lo convierte en objeto de delincuencia.

En este contexto, la Municipalidad de San Borja viene desarrollando políticas de seguridad ciudadana asociada a la movilidad urbana con el objetivo de mejorar la seguridad de las personas en su desplazamiento dentro de las vías del distrito, donde no existe servicio de transporte público urbano formal.

Para la movilidad del distrito se plantea desarrollar tres estrategias de desarrollo urbano; la “movilidad urbana intermodal”, la “supermanzana” y la “infraestructura vial” tomando en cuenta las competencias que se le otorga como gobierno local.

### **3.4.2.1 Movilidad Urbana Intermodal**

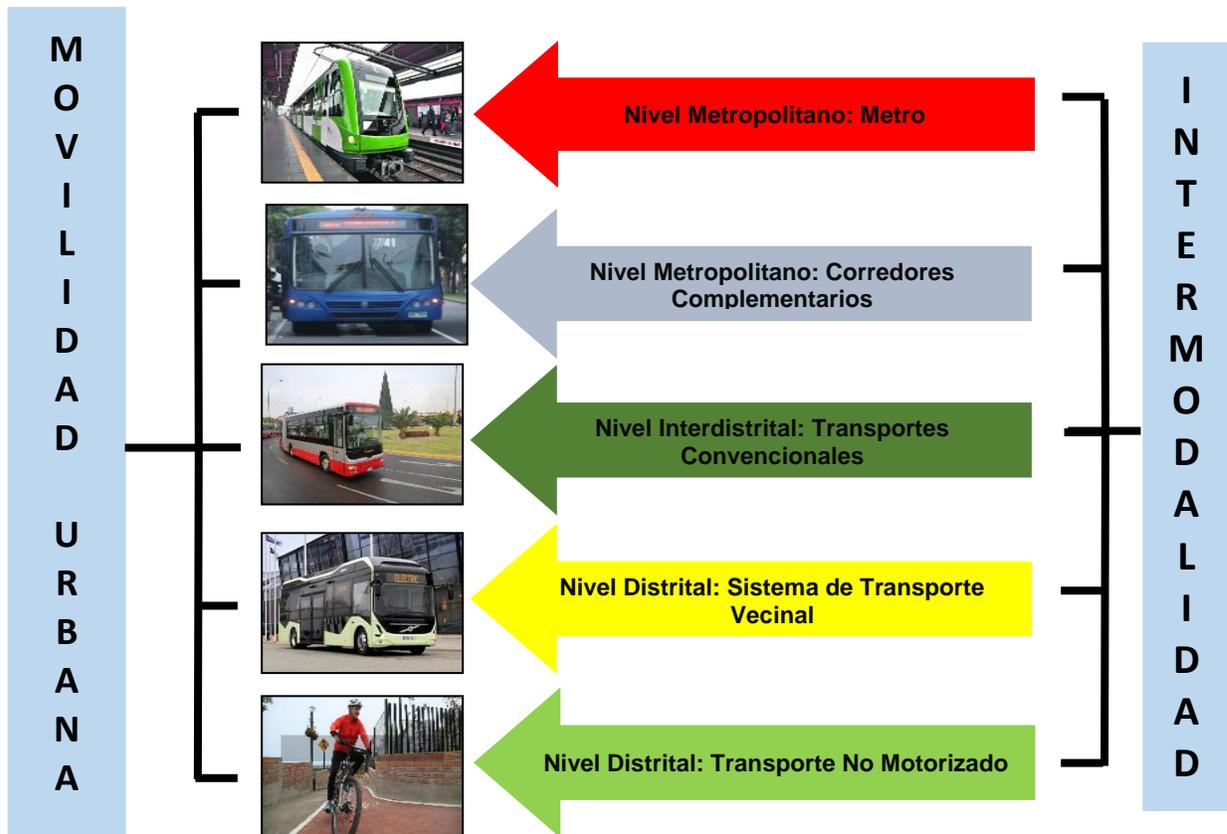
Se propone que en el distrito se implemente un sistema de movilidad intermodal, creando una oferta de calidad para los diferentes usuarios y contribuir al comportamiento de los ciudadanos con el fin de crear un ambiente de sana convivencia, reafirmando siempre la prioridad del peatón frente al resto de vehículos. Los modos de transporte que se integrarían serían los siguientes:

- A escala metropolitano: Metro y Corredores Complementarios
- A escala interdistrital: Buses
- A escala local: Bus local, Movilidad Individual (bicicletas y Vmi)

Cada uno de estos estará integrado desde el punto de vista tarifario, operativo, de planificación, diseño y de gestión, siendo el bus local y la movilidad individual de competencia integral del distrito.

En el siguiente gráfico se muestra esquemáticamente la propuesta:

**Gráfico No.3.9**  
**Movilidad Urbana Intermodal**



Elaboración: Equipo Técnico IMP, 2017.

**a. Metro**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC, ha definido la Red de Metro de todo Lima, dicha red está compuesta por seis líneas, tres de las cuales pasarán por el distrito de San Borja.

Por un lado, se cuenta con la Línea 1 del Metro que actualmente pasa por el distrito de San Borja, tres de sus más importantes estaciones están localizadas aquí (Angamos, San Borja Sur y La Cultura). Por otro lado, se proyecta tanto la Línea 4 que pasará por Javier Prado y la Línea 6 que pasará por Angamos. Por tal razón

debe tomarse en cuenta la ubicación, evolución y desarrollo de cada una de estos proyectos para que la implementación de estos y a su vez las estaciones traigan consigo una inserción urbana que facilite el desarrollo de las actividades cotidianas de San Borja. Los estudios de inserción urbana son determinantes en todas las estaciones a localizarse en el distrito para evitar los problemas que vemos cotidianamente en nuestras estaciones, tal es el caso de la estación La Cultura la cual es la más preocupante en esta problemática.

Por último, es preciso señalar que el tramo de la Av. Angamos podría cruzarse con la iniciativa privada del túnel de interconexión La Molina – San Borja – Miraflores (se encontraba en estudio en la GPIP de la MML en el año 2018). En tal sentido se deberá estudiar la alternativa más indicada para que ambos proyectos no se interfieran.

**Red del Metro de Lima en el distrito de San Borja.**



## **b. Corredores Complementarios<sup>1</sup>**

En San Borja, el transporte convencional se organizará a través de la implementación de los Corredores Complementarios y de otros corredores.

Se trata de dos corredores que forman parte de la Reforma del Transporte que viene llevando a cabo la Municipalidad Metropolitana de Lima. Se trata del Corredor Javier Prado y del Corredor Panamericana.

### *Corredor Complementario Eje Javier Prado:*

Este Corredor se compone de 10 rutas troncales más las alimentadoras, que deben satisfacer una demanda de 260, 000 pasajeros diarios en sus rutas troncales y más de 150,000 pasajeros con sus rutas alimentadoras.

### *Corredor Complementario Eje Panamericana:*

El Corredor Panamericana consta de 17 rutas troncales más rutas alimentadoras, este sistema debe servir a una demanda diaria de 1'000,000 de personas.

## **c. Transporte Convencional**

En el diagnóstico se ha identificado que por San Borja pasan un total de 96 rutas de transporte, una de las cuales corresponde al Corredor Javier Prado, como uno de los Corredores Complementarios de la Reforma del Transporte de Lima.

En general, es necesario reducir el número de rutas en todo Lima y también en San Borja y que estas correspondan a los reales requerimientos de origen y destino. Esta tarea corresponde a la

---

<sup>1</sup> Estudio de Factibilidad Corredores Complementarios. PROTRANSPORTE, mml – TARYET, 2013

Municipalidad Metropolitana de Lima que tiene por función planificar y fiscalizar el transporte urbano.

#### **d. Sistema de Transporte Vecinal**

Complementariamente al sistema metropolitano de transporte público que se ofrece en el distrito, se propone una alternativa de movilidad vecinal que coadyuvará a reducir las incidencias delictivas, promover el orden y dar mayor seguridad en el traslado de vecinos y visitantes que necesiten transitar dentro del distrito de San Borja. Denominándose como bus local al “Urbanito Seguro”, el cual operará dentro de parámetros y características específicas y cuya gestión deberá estar a cargo de la Municipalidad de San Borja.

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

Ejemplos los podemos observar en diferentes distritos y zonas (La Molina, Surco, San Isidro, San Borja, en los que grandes espacios carecen de transporte público); el motivo aparentemente es que en Lima el transporte público siempre se ha asociado a caos, congestión, delincuencia, informalidad.

Esta percepción es válida en la mayoría de los casos, Sin embargo, puede cambiarse con un nuevo tipo de transporte, netamente distrital, planificado y fiscalizado por la propia autoridad municipal distrital y apoyado por sus vecinos.

En gran parte de las ciudades del mundo con un alto nivel de servicios de transporte, este sirve de manera preferente a las áreas residenciales, acercándolas a sus centros de destino, de manera de

evitar el uso innecesario del automóvil que congestiona el tránsito y contamina el medio ambiente.

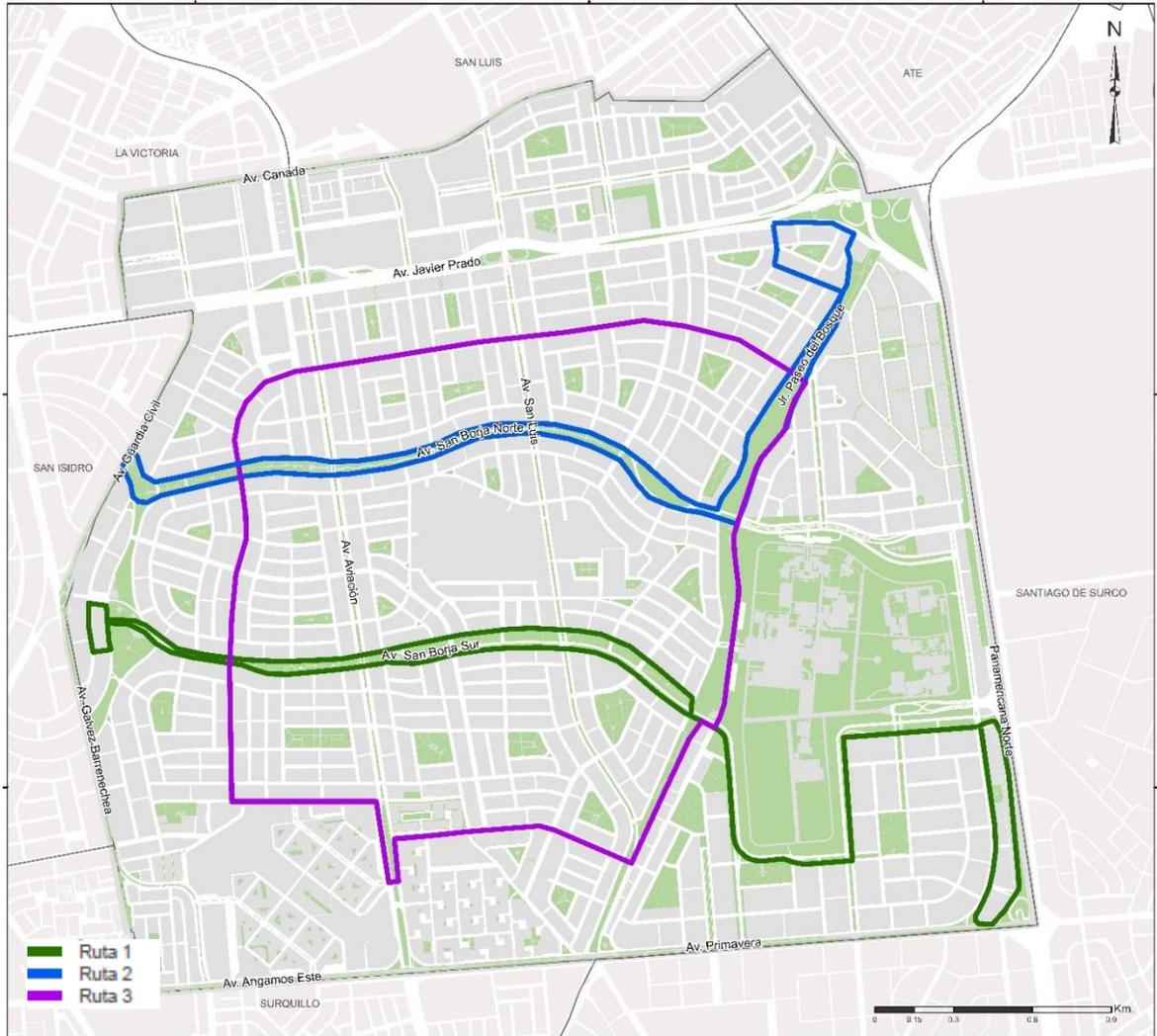
En el diagnóstico se ha observado que una gran cantidad de vecinos de San Borja, salen de sus domicilios en vehículos privados. Por el contrario, los que llegan a San Borja lo hacen preferentemente en transporte público. El Metro, en particular, absorbe el 23% de estos viajes.

Por ello se plantea un sistema de bus local que sirva fundamentalmente a las zonas residenciales que no cuentan con el transporte convencional y acerquen a los usuarios, residentes y visitantes, a sus centros de compras, trabajo, entretenimiento y otros, con altos estándares de servicio: economía, puntualidad, seguridad y aseo.

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

Para implementar este proyecto, dada su magnitud e importancia requiere estudios específicos, de acuerdo a los estándares de la ingeniería de transporte. De esta manera se propone la implementación de tres rutas de Sistema de Transporte Vecinal:

Mapa No. 3.4  
Rutas del Sistema de Transporte Vecinal de San Borja.



Elaboración: Equipo Técnico MSB, 2019.



La operación de las rutas sería de la siguiente manera:

#### **d.1 Ruta 1-Zona Sur:**

Esta ruta busca conectar el eje de San Borja Sur desde el puente “Primavera” hasta el paradero “Ebony”, a fin de servir a una población desatendida que actualmente es aprovechada por el servicio de taxis y servicios de colectivo informal.

- Recorrido (Ida y vuelta): Calle Canarias/ Jr. Morales Duares (Primavera), la Av. San Borja Sur hasta Jr. Frederic Remington Cdra. 2 (Ebony)
- Longitud de recorrido total: 11.98 Km.
- Número de Paraderos: 5.

Con la implementación de esta ruta se pone a disposición una alternativa de movilidad segura y gratuita, para los vecinos y visitantes, reduciendo así la sensación de inseguridad de los peatones, cuando transitan por vías locales al interior del distrito.

Asimismo, se busca reducir la presencia de vehículos de transporte en paraderos informales (taxis privados y taxis colectivos), que generan desorden e inseguridad a los vecinos, causando congestión vehicular, contaminación sonora y ambiental.

Mejorar la sensación de seguridad ciudadana de los vecinos y visitantes que se internan en el distrito desde los polos de acceso hacia las zonas residenciales donde no existen otras alternativas más allá del taxi privado o del taxi colectivo.

En el turno de mañana existe una mayor cantidad de usuarios, debido a la presencia de mayor cantidad de visitantes al distrito. En el turno Noche existe una mayor cantidad de vecinos que regresan a sus domicilios.

**Tabla N° 3.4 Itinerario de la Ruta Propuesta.**

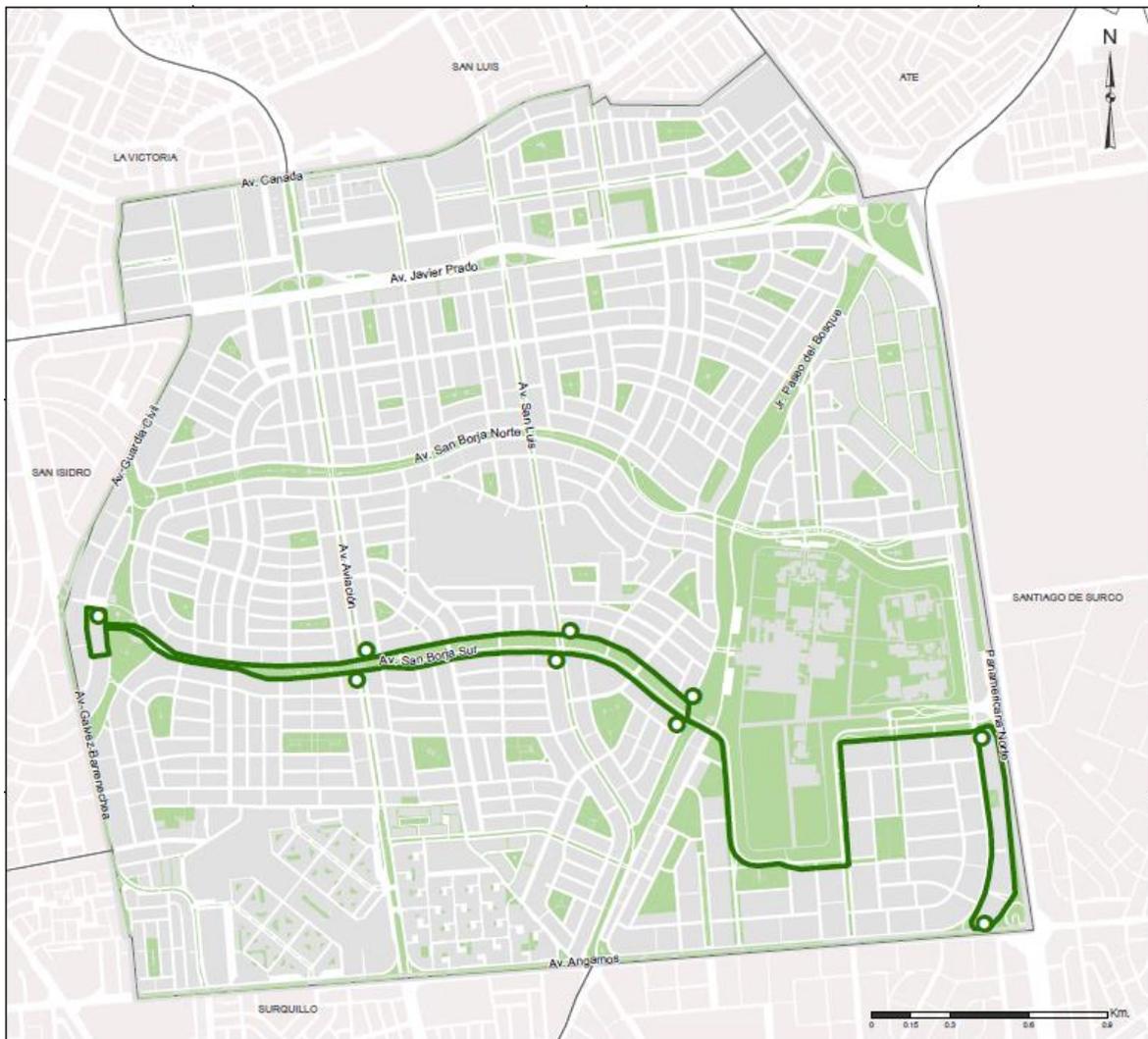
ITINERARIO DE RUTA N° 1 DE MOVILIDAD SEGURA		
	IDA	VUELTA
<b>INICIO</b>	CALLE CANARIAS CON JR. MORALES DUARES	JR. FREDERIC REMINGTON CUADRA 2
<b>RUTA</b>	AV. BUENAVISTA	AV. DEL PARQUE SUR
	AV. JUAN BIELOVUCIC CAVALIER	AV. SAN BORJA SUR
	AV. ALEJANDRO VELASCO ASTETE	AV. DE LA FLORESTA
	AV. ESMERALDA	AV. ESMERALDA
	AV. DE LA FLORESTA	AV. ALEJANDRO VELASCO ASTETE
	AV. SAN BORJA SUR	AV. JUAN BIELOVUCIC CAVALIER
	AV. DEL PARQUE SUR	VÍA ACCESO CAVALIER VÍA AUXILIAR PANAMERICA SUR
	CALLE OSSIP ZADKIN	VÍA ACCESO CAVALIER VÍA AUXILIAR PANAMERICA SUR
<b>FINAL</b>	JR. PIETRO TORRIGIANO	VÍA AUXILIAR PANAMERICA SUR
	JR. FREDERIC REMINGTON CUADRA 2	CALLE CANARIAS CON JR. MORALES DUARES

<b>PARADEROS</b>	CALLE CANARIAS CON JR. MORALES DUARES	JR. FREDERIC REMINGTON 246
	AV. BUENAVISTA / AV. JUAN BIELOVUCIC CAVALIER	AV. SAN BORJA SUR CUADRA 5 / AV. AVIACIÓN
	AV. SAN BORJA SUR CUADRA 6 / AV. AVIACIÓN	
	JR. FREDERIC REMINGTON CUADRA 2	AV. PRIMAVERA CUADRA 10

<b>RECORRIDO KMS</b>	<b>6.04</b>	<b>5.94</b>
<b>TOTAL KMS</b>	<b>11.98</b>	

Elaboración: Equipo técnico MSB, 2019.

Mapa No.3.6  
Ruta 1 del Sistema de Transporte Vecinal



Elaboración: Equipo técnico MSB, 2019.

#### d.2 Ruta 2:

Esta ruta busca conectar un tramo muy lejano y solitario para el desplazamiento seguro de las personas que son las zonas aledañas a las avenidas Javier Prado y Boulevard de Surco, por lo que se requiere acercarlas reduciendo las distancias de desplazamiento actuales brindándoles mayor seguridad ciudadana y asu vez conectar esa zona con las vías principales del distrito como lo son las avenidas San Luis y Aviación así como por San Isidro a través de la Av. San Borja Norte hasta el Ovalo Quiñonez.

- Recorrido (Ida y vuelta): Av. Guardia Civil/ Av. San Borja Norte/Jr. Paseo del Bosque o Av. Boulevard de Surco/Jr. Juan Bautista/ Jr. Stephen Crane/ Av. Javier Prado.
- Longitud de recorrido total: 8.04 Km.
- Número de Paraderos: 7.

Con la implementación de esta ruta se pone a disposición una alternativa de movilidad segura y gratuita, para los vecinos y visitantes, reduciendo así la sensación de inseguridad de los peatones, cuando transitan por vías locales al interior del distrito.

Mejorar la sensación de seguridad ciudadana de los vecinos y visitantes que se internan en el distrito desde los polos de acceso hacia las zonas residenciales donde no existen otras alternativas más allá del taxi privado o del taxi colectivo.

**Tabla N° 3.5 Itinerario de la Ruta Propuesta.**

ITINERARIO DE RUTA N° 2 DE MOVILIDAD SEGURA		
	IDA	VUELTA
<b>INICIO</b>	AV. GUARDIA CIVIL CON AV. SAN BORJA NORTE	AV. JAVIER PRADO CON JR. STEPHEN CRANE
<b>RUTA</b>	AV. SAN BORJA NORTE	AV. JAVIER PRADO
	AV. SAN BORJA NORTE CON JR. PASEO DEL BOSQUE	AV. JAVIER PRADO CON JR. LOS SAUCES
	JR. PASEO DEL BOSQUE	JR. LOS SAUCES
	JR. PASEO DEL BOSQUE CON JR. JUAN BAUTISTA	JR. LOS SAUCES CON AV. BOULEVARD DE SURCO
	JR. JUAN BAUTISTA	AV. BOULEVARD DE SURCO
	JR. JUAN BAUTISTA CON JR. STEPHEN CRANE	AV. SAN BORJA NORTE CON AV. BOULEVARD DE SURCO
	JR. STEPHEN CRANE	AV. SAN BORJA NORTE
<b>FINAL</b>	JR. STEPHEN CRANE CON AV. JAVIER PRADO	AV. GUARDIA CIVIL CON AV. SAN BORJA NORTE

<b>PARADEROS</b>	AV. JAVIER PRADO/JR. STEPHEN CRANE	AV. DEL PARQUE NORTE/ JR. PETRO TORRIGIANO
	AV. BOULEVARD DE SURCO/ JR. JUAN BAUTISTA	AV. SAN BORJA NORTE/ AV. AVIACIÓN
	AV. BOULEVARD DE SURCO/ AV. DE LAS ARTES NORTE	AV. SAN BORJA NORTE/ AV. SAN LUIS
	AV. SAN BORJA NORTE/ AV. BOULEVARD DE SURCO	AV. SAN BORJA NORTE/ AV. BOULEVARD DE SURCO
	AV. SAN BORJA NORTE/ AV. SAN LUIS	JR. PASEO DEL BOSQUE/JR. 2
	AV. SAN BORJA NORTE/ AV. AVIACIÓN	AV. JAVIER PRADO/JR. STEPHEN CRANE
	AV. SAN BORJA NORTE/AV. GUARDIA CIVIL	

<b>RECORRIDO KMS</b>	<b>4.04 km</b>	<b>4 km</b>
<b>TOTAL KMS</b>	<b>8.04 km.</b>	

Elaboración: Equipo técnico MSB, 2019.



**Tabla N° 3.6 Itinerario de la Ruta Propuesta.**

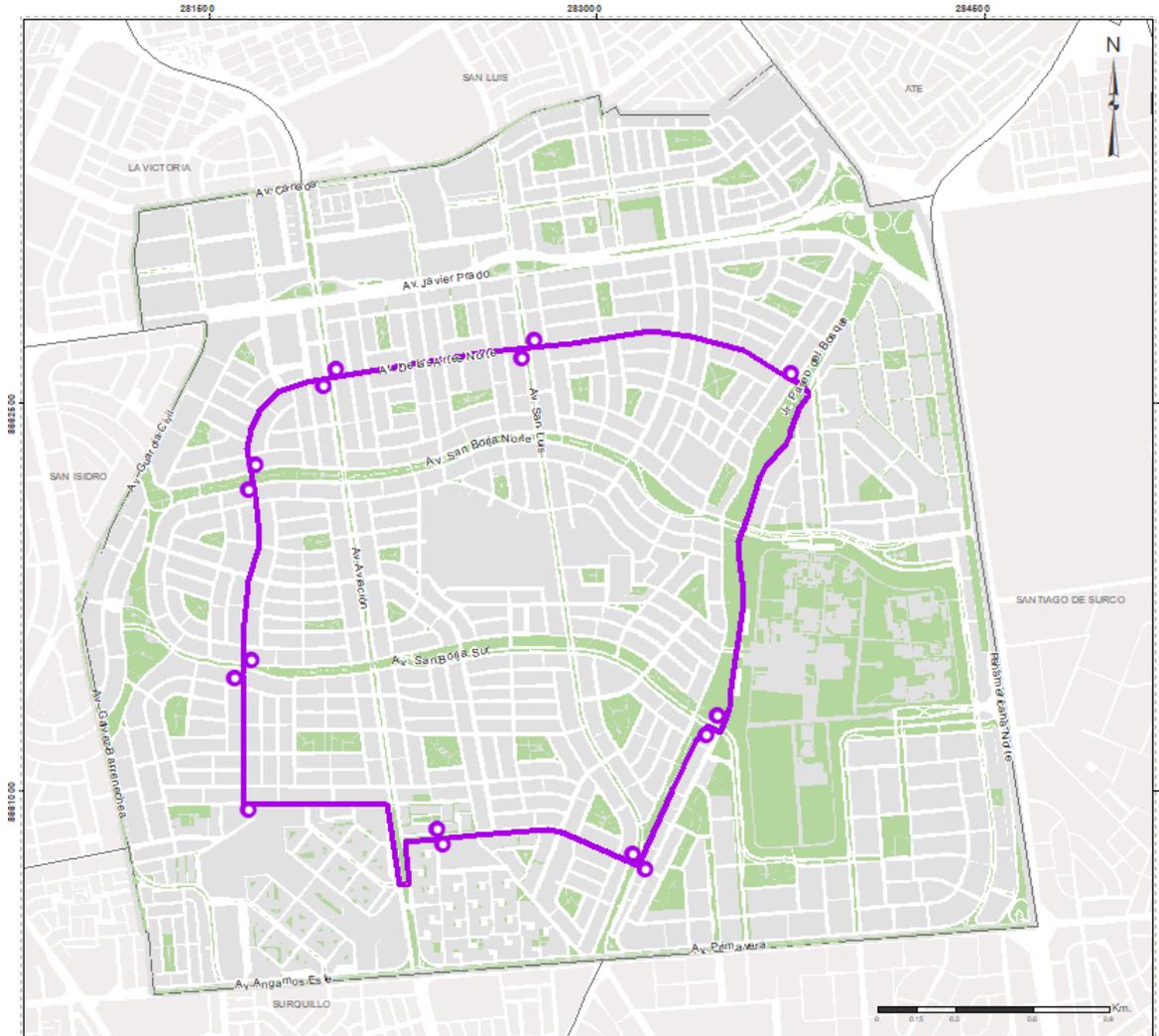
ITINERARIO DE RUTA N° 3 DE MOVILIDAD SEGURA	
	<b>IDA Y VUELTA</b>
<b>INICIO</b>	MUNICIPALIDAD DE SAN BORJA
<b>RUTA</b>	AV. JOAQUIN DE LA MADRID CON CL. ALFA
	AV. JOAQUIN DE LA MADRID
	AV. JOAQUIN DE LA MADRID CON AV. AVIACIÓN
	AV. AVIACIÓN CON JR. EDUARDO ORDOÑEZ
	JR. EDUARDO ORDOÑEZ
	JR. EDUARDO ORDOÑEZ CON AV. DE LAS ARTES SUR
	AV. DE LAS ARTES SUR
	AV. DE LAS ARTES NORTE
	JR. PASEO DEL BOSQUE HASTA AV. JOAQUIN DE LA MADRID
<b>FINAL</b>	AV. JOAQUIEN DE LA MADRID, EN MUNICIPALIDAD DE SAN BORJA

<b>PARADEROS</b>	MUNICIPALIDAD DE SAN BORJA	AV. DE LAS ARTES SUR/ AV. BOULEVARD DE SURCO
	JR. EDUARDO ORDOÑEZ/ JR. CLAUDIO GALENO	AV. DE LAS ARTES SUR/ AV. SAN LUIS
	AV. DE LAS ARTES SUR/ AV. SAN BORJA SUR	AV. DE LAS ARTES SUR/ AV. AVIACIÓN
	AV. DE LAS ARTES SUR/ AV. SAN BORJA NORTE	AV. DE LAS ARTES SUR/ AV. SAN BORJA NORTE
	AV. DE LAS ARTES SUR/ AV. AVIACIÓN	AV. DE LAS ARTES SUR/ AV. SAN BORJA SUR
	AV. DE LAS ARTES SUR/ AV. SAN LUIS	MUNICIPALIDAD DE SAN BORJA.
	AV. DE LAS ARTES SUR/ AV. BOULEVARD DE SURCO	

<b>RECORRIDO KMS</b>	<b>7.8 km</b>
<b>TOTAL KMS</b>	<b>7.8 km.</b>

Elaboración: Equipo técnico MSB, 2019.

**Mapa No. 3.8**  
**Ruta 3 del Sistema de Transporte Vecinal**



Elaboración: Equipo técnico MSB, 2019.

**e. Transporte No Motorizado: Bicicletas y Vmi**

San Borja es uno de los distritos líder en materia de infraestructura de transporte no motorizado. Cuenta con 10 Kms de ciclovías, (únicamente las que tienen vías exclusivas), y 09 ciclo módulos y estacionamientos, que son atendidas debidamente por personal

especializado de la Municipalidad y que cuentan con bicicletas puestas a disposición de los usuarios. En julio de 2019 se han producido 9,594 préstamos, lo que equivale casi 400 viajes por día.

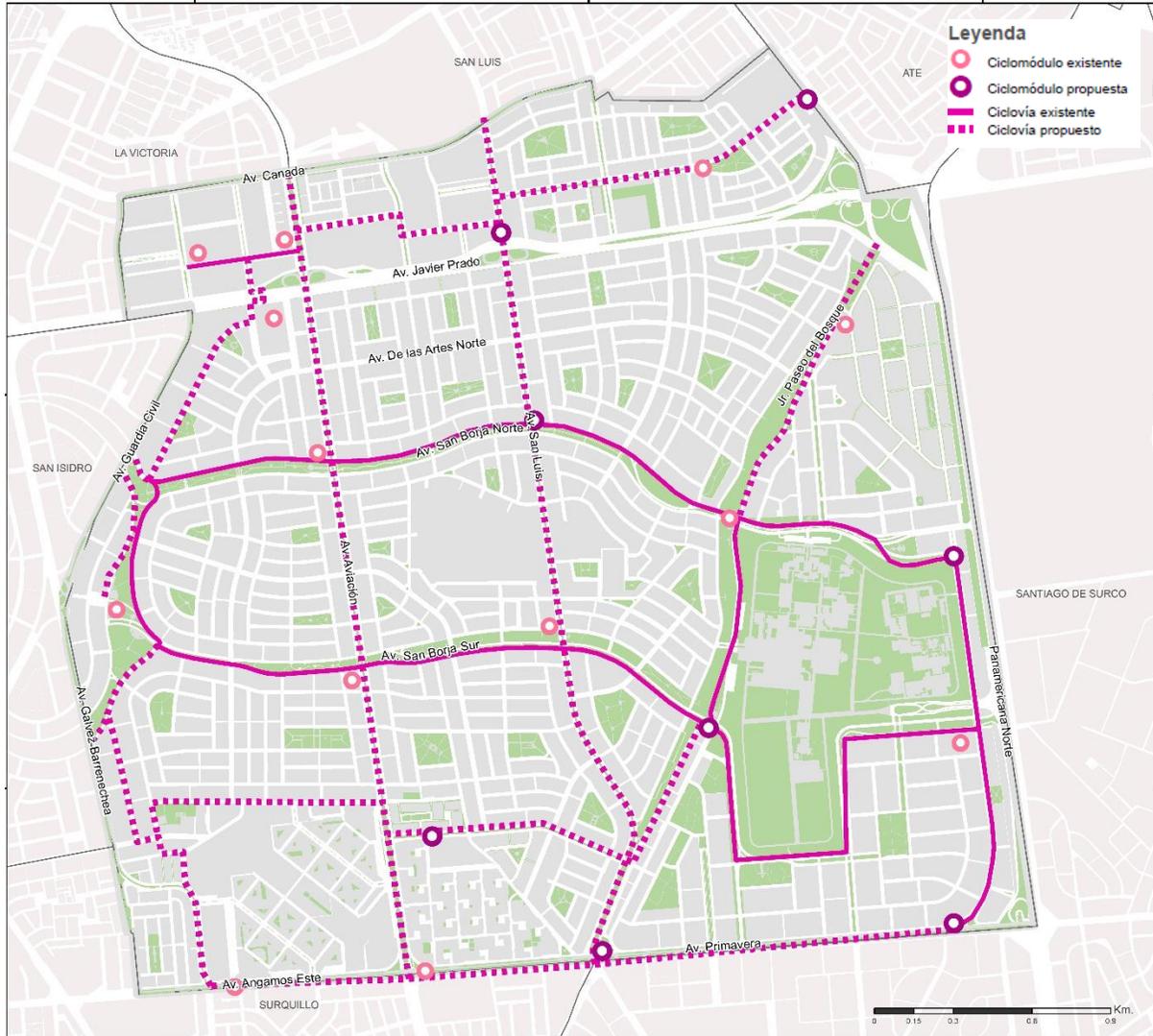
El sistema de transporte no motorizado debe ir creciendo paulatinamente, de acuerdo a las mejores condiciones que se vayan dando. Sin embargo, es necesario construir nueva infraestructura, no solamente dentro del distrito sino también para integrarse con los distritos vecinos, Surquillo, Surco y San Isidro principalmente.

### **Propuestas de ciclovías a nivel distrital**

Implementar nuevas ciclovías de acuerdo al siguiente detalle, teniendo en total 29.5 km de ciclovía en el distrito de San Borja:

- Av. Aviación: 3 km.
- Av. San Luis: 3.3 km
- Av. Boulevard Paseo del Bosque: 1.82 km
- Av. Buena Vista: 1.5 km.
- Tramo Balleli hasta La Poesía: 2.5 km. (Balleli, Bellas Artes, Comercio, Las Letras, De La Poesía)
- Av. San Borja Norte y Sur: 6.2 km.
- Av. Angamos y Primavera: 2.8 km
- Tramo Ucello y Bernini: 1 km.
- Del Parque Norte y Sur: 1km.
- Tramo La Principal: 1.2 km. (Jr. Phillip Von Leonard, Jr. Mercator, Jr. Gozzoli Sur, Jr. Rutherford, Av. A y Av. Gálvez Barrenechea).
- Tramo Joaquín de la Madrid y Eduardo Ordoñez: 2km

Mapa No. 3.9  
Red de Ciclovías



Elaboración: Equipo técnico MSB, 2019.

**Ciclomódulos Nuevos:**

1. Av. San Luis / Cl. De las Bellas Artes
2. Av. San Luis / Av. San Borja Norte
3. Av. San Luis / Av. Angamos Este
4. Calle 20 / Av. Buena Vista
5. Av. Primavera / Av. Buena Vista

6. Av. Joaquín de la Madrid / Cl. Alfa
7. Av. Balleli / Av. Circunvalación

Aparte de los ciclomódulos que tiene la municipalidad, pueden instalarse paraderos o estacionamientos de bicicletas u otros vehículos de movilidad individual, especialmente acondicionados. Estos equipos podrán instalarse cerca a áreas comerciales, intersecciones importantes, centros bancarios, u otros.

Por otro lado, en el distrito transitan vehículos menores complementarios y auxiliares a la bicicleta, que son usados por personas de diferentes edades para su desplazamiento hacia sus centros de labores, hogares o zonas de recreación, y considerando a este distrito por su ubicación y las características del servicio de transporte público regular, se hace necesario que se usen modos de transporte alternativos como scooters eléctricos, monopatín eléctrico, monociclo eléctrico, hoverboard, segway, etc. Estos se denominan “Vehículos de Movilidad Individual – VMI” y están siendo usados actualmente en pequeña proporción; sin embargo, tiene una tendencia ascendente, al margen del servicio de transporte regular; y son usados porque las personas pueden trasladarse con facilidad de un lugar a otro del distrito, por lo que es necesario que se use la vía pública de forma compartida por sus diferentes usuarios sin perder la prioridad peatonal y el ordenamiento, tanto en el tránsito como en el estacionamiento.

La Municipalidad de San Borja considerando esta realidad aprobó la Ordenanza N° 624-MSB, que declara de Interés la Promoción de la Movilidad Intermodal y reglamenta el uso responsable de Vehículos de Movilidad Individual en el distrito de San Borja. En dicha normativa se regula la definición de los tipos de vehículos VMI, su circulación, servicio de uso compartido, fiscalización y sanciones.

**Gráfico No.3.10**  
**Tipología de Vehículos de Movilidad Individual**

	Tipo	Motor Potencia Nominal	Motor Velocidad Construcc.	Carril Bici	Calzada 30
 Hoverboard	Ciclo de motor	Hasta 700W	Hasta 20km/h	PUEDE CIRCULAR	PUEDE CIRCULAR
 Monociclo	Ciclo de motor	Hasta 350W	Hasta 25km/h	PUEDE CIRCULAR	PUEDE CIRCULAR
 Patinete	Ciclo de motor	Hasta 1.000W	Hasta 25km/h	PUEDE CIRCULAR	PUEDE CIRCULAR
 Segway	Ciclo motor L1e-B	Hasta 3.000W	Hasta 30km/h	PUEDE CIRCULAR	PUEDE CIRCULAR

La supermanzana es un área urbana conformada por un conjunto de manzanas, delimitada por vías principales de circulación en cuyo interior existe una estructura de vías que priorizan al peatón, la movilidad sostenible y la revitalización del espacio público a través de zonas de tránsito calmo integrando acciones que tienen como objetivo construir una ciudad amigable y respetuosa con el medio ambiente y para las personas.

Las vías que delimitan a las supermanzanas podrán mantener sus características de operación de acuerdo a la normativa vigente, articulándose como vías principales de circulación.

Esta estrategia tiene por finalidad generar un modelo urbano que priorice al peatón y recupere el espacio público mejorando las condiciones de accesibilidad y seguridad peatonal, ciclista y vehicular, buscando dotar de mayor seguridad a los usuarios de las vías; crear calles inclusivas para todos sus usuarios; promover la reducción del volumen de vehículos motorizados que transitan de paso; revitalizar las calles como espacio público para el disfrute de las personas; y potenciar la economía local al interior de estas áreas.

La implementación de una supermanzana permite convertir las calles en verdaderos espacios públicos en los que la superficie destinada al peatón y los ciclistas no se limita a las aceras y las ciclovías, sino que puede extenderse según sea el caso y cuando sea necesario reducir el paso del vehículo a un solo carril; y la superficie para los ciclistas; permitiéndose crear verdaderas vías verdes en las que la masa arbórea gana protagonismo intercomunicando las distintas áreas verdes ya existentes en el distrito de San Borja.

**Gráfico No. 3.11**  
**Materialización de las Supermanzanas**

## SUPERMANZANAS - MATERIALIZACIÓN

Proceso de cambio a partir de las intervenciones en las supermanzanas



Si bien las unidades territoriales sirven de base para definir los límites de una supermanzana, se deberán considerar algunas variables de análisis previamente a fin de definir claramente su configuración y nivel de intervención, dado que en muchos casos el área definida de una supermanzana termina siendo menor a la de un subsector. Las variables a analizar son las siguientes:

- Jerarquía vial distrital y factor de desplazamiento a pie
- Zonificación vigente y Usos de suelo
- Red de espacios públicos
- Usos del espacio público
- Red de transporte público
- Movilidad urbana
  - Peatón (desplazamientos peatonales)
  - Red ciclista distrital
  - Tránsito de vehículos privados

- Operación logística de carga o abastecimiento
- Zonas de tránsito calmo

Las zonas donde se priorizan desplazamientos de un punto a otro a través de la vía o conjunto de vías locales dentro de una supermanzana se denominan “zonas de tránsito calmo”. Estas vías son las que sirven de acceso a los predios ubicados dentro de dicho sector y no deben ser empleadas para la circulación de tráfico de paso. En ellas, la velocidad de circulación vehicular está limitada a un máximo de 30 km/h, previa implementación de estrategias de diseño urbano y señalización vial que permitirá su correcta operación y funcionamiento. Ello conforma un entorno urbano más amigable y seguro en el que los ciudadanos pueden desarrollar sus actividades sin la presión de volúmenes de vehículos motorizados que se desplazan a velocidades peligrosas para el peatón.

En función a su uso, las Zonas de Tránsito Calmo, se clasifican en los siguientes tipos:

a. Zona 30:

Es aquel tramo o tramos de vías en espacios públicos con un límite de velocidad de 30 km/h que permite que los usuarios, especialmente los peatones, cuenten con mejores condiciones de movilidad y seguridad; asimismo, salvo excepciones, permitirán la circulación del ciclista en ambos sentidos, y el estacionamiento de vehículos motorizados solo en espacios definidos para tal fin.

b. Zona 20: (zona de encuentro)

Aquel tramo o tramos de vías en espacios públicos con una velocidad para los vehículos limitada a un máximo de 20 km/h, definiendo una prioridad peatonal, pero abierta a todas las modalidades de tránsito. En esta zona los peatones pueden

desplazarse por todo el ancho de la vía con prioridad respecto a los vehículos; permitiéndose asimismo el estacionamiento de vehículos motorizados solo en espacios definidos para tal fin.

c. Zona 0: (zona peatonal)

Es aquel tramo o tramos de vías en espacios públicos, que se asignan únicamente para el tránsito peatonal de forma temporal o permanente; encontrándose restringido el ingreso a estas zonas de autos u otros vehículos motorizados, salvo vehículos de servicio o emergencia debidamente autorizados para ello, los cuales deberán circular a la velocidad de los peatones; encontrándose prohibido totalmente el estacionamiento de vehículos motorizados.

91

Para definir las intervenciones con medidas de Tránsito Calmo en las supermanzanas, se deben considerar las variables siguientes:

- Nivel de Accidentalidad y Congestión vial
- Nivel de Contaminación Ambiental
- Accesibilidad a Plataformas Multimodales
- Variedad de Uso del Suelo
- Concurrencia de Usuarios

Una vez definida la supermanzana, se deberá implementarla de manera progresiva tomando en consideración los siguientes componentes de diseño:

A nivel peatonal:

- Ampliación de veredas.
- Cruces seguros: Rampas de accesibilidad universal, camellones o plataformas elevadas.
- Mantenimiento, mejora y ampliación de áreas verdes.

- Mobiliario urbano: Luminaria a nivel peatonal, postes de luz, bancas, alcorques, juegos para niños, tachos, mini gimnasios, puntos wifi, módulo de carga de celulares, bolardos, macetas, kioskos, puestos de seguridad, parklets, señalética informativa, publicidad.
- Seguridad: Cámara de video vigilancia.
- Sostenibilidad: Refugio temporal, contenedores verdes.

A nivel ciclista:

- Vía ciclista: señalización vertical y horizontal
- Mobiliario ciclista: Ciclo estación, ciclo parqueadero

A nivel vehicular motorizado:

- Calzada: Carril para transporte público, optimización de secciones viales y circulación vehicular, estrategias de tránsito calmo.
- Estacionamientos para vehículos particulares, motos y personas con movilidad reducida.
- Paraderos: Paraderos de transporte público, bus local, taxis y logístico, bahía de embarque y desembarque.
- Señalización horizontal y vertical.

De esta manera, la Supermanzana se postula como un instrumento con el que articular el planeamiento urbano, promoviendo la disminución del empleo del vehículo privado y retornando el espacio público a los ciudadanos, a la vez que potencia el empleo de la masa arbórea y vegetación urbana como elementos de embellecimiento y control climático.

Finalmente, con esta estrategia se propicia también el rediseño de las vías locales de las áreas urbanas con fines de renovación urbana (primer componente del PUD), mejorando la calidad de sus espacios

públicos, contribuyendo a la integración social, resiliencia urbana y a la seguridad ciudadana de su población vulnerable.

### **3.4.2.3 Infraestructural Vial**

#### **a. Sistema Vial de San Borja**

Para definir el Sistema Vial de San Borja (SVSB) se ha tomado como referencia el Sistema Vial Metropolitano (SVM), aprobado por Ordenanza 341-MML que define la estructura vial de carácter metropolitano.

Sobre ello se ha incorporado el SVSB que contiene fundamentalmente las vías locales preferenciales.

En tal sentido el SVSB quedaría definido de la siguiente manera:

#### **a.1 A Nivel Metropolitano:**

Vías Expresas Nacionales – Regionales

- Panamericana Sur:

Vías Expresas Metropolitanas

- Av. Javier Prado:

Vías Arteriales

- Av. Angamos.
- Av. Aviación

Vías Colectoras

- Av. Canadá
- Av. San Luis
- Av. San Borja Norte
- Av. San Borja Sur

## a.2 A Nivel Distrital

### Vías Locales Principales

Son las vías que no corresponden al Sistema Vial Metropolitano, es decir son de gestión directa de la Municipalidad Distrital de San Borja.

Las vías locales principales si bien no son vías metropolitanas, cumplen una función estructural dentro del área del distrito, integrando cada uno de los sectores en que se divide San Borja. Este tipo de vías permitirá el traslado de vehículos de un punto a otro con una mayor facilidad y direccionalidad respecto de las otras vías locales. Tienen un trazo continuo y directo, forman una red entre ellas y se integran de manera armónica y jerarquizada a las vías metropolitanas.

En estas vías se debe priorizar las inversiones locales, mejorando la transitabilidad, señalización y mobiliario urbano.

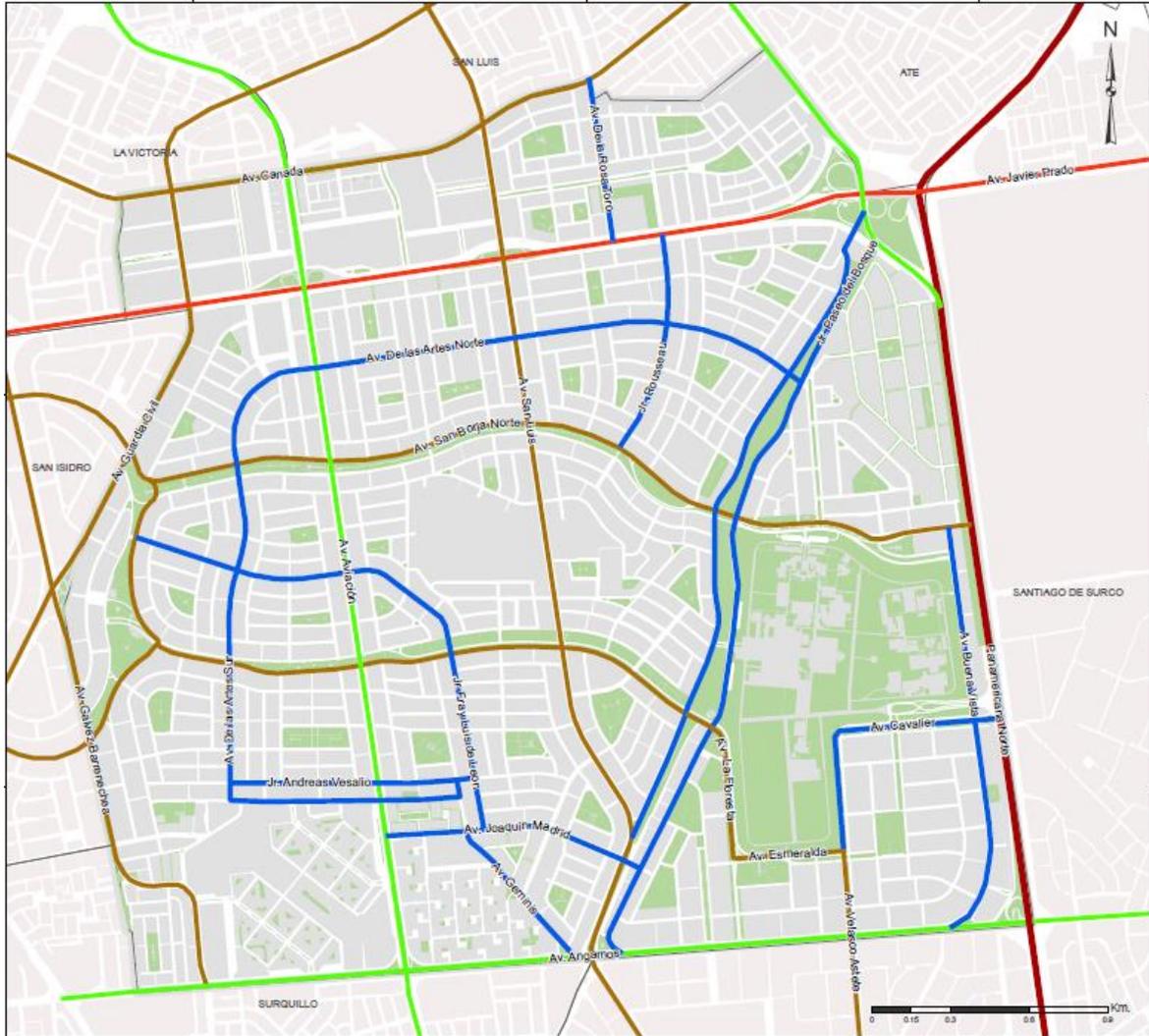
Las vías de este tipo son:

- Av. De la Rosa Toro
- Jr. Rousseau
- Av. Boulevard de Surco
- Jr. Paseo del Bosque
- Av. De las Artes Norte
- Av. De las Artes Sur
- Av. Ordoñez Jhonson
- Jr. Saenz
- Jr. Fray Luis de León
- Jr. Andreas Vesalio
- Av. Geminis

- Av. Buena Vista
- Av. Velasco Astete
- Av. Comandant Juan Bielovucic Cavalier
- Av. Joaquín Madrid

En atención a la Propuesta de Reajuste del Sistema Vial Metropolitano, esta proposición representa la opción de desarrollo urbano sostenible de futuro, en el marco de las tendencias globales de desarrollo de las ciudades y la movilidad moderna, por lo que la propuesta del Sistema de Transporte Interno que se plantea para San Borja, forma parte de las estrategias de fortalecimiento de la calidad urbanística del distrito, integrando parte de las vías locales a la red de circulación del Sistema de Transporte Interno, en ese sentido, las vías locales principales no pertenecen al sistema vial metropolitano, razón por la cual no será posible recibir carga de transporte público metropolitano

Mapa No. 3.10  
Sistema Vial Distrital



**Leyenda**

**Jerarquía del Sistema Vial**

- Nacional
- Metropolitana
- Arterial
- Colectora
- Local

**Símbolos convencionales**

- Límite distrital
- Manzana
- Áreas verdes

## b. Intervenciones en la Infraestructura Vial

### b.1 Complementación de la vía de servicio Av. Circunvalación.

La Av. Circunvalación es una de las más importantes del distrito, aunque pasa tangente a él, esta vía fue la antigua Panamericana Sur hasta antes que se construyera la Vía de Evitamiento.

En el frente que nos ocupa, la Universidad de San Marcos construyó la Facultad de Veterinaria, la cual hasta el momento carece de habilitación urbana, por ello, no ha considerado el derecho vial de esta arteria en lo concerniente a la vía de servicio. Esta situación genera muchos problemas de integración en este punto del distrito. Por ello se propone realizar el saneamiento físico-legal del predio y la colaboración interinstitucional como suma de esfuerzos para coadyuvar a la realización del proyecto, impulsado por EMAPE, que comprende la construcción de la vía de servicio guardando la misma armonía y características de las manzanas adyacentes que sí han respetado el alineamiento.

**Imagen No. 3.6**  
**Vía de servicio en Av. Circunvalación**



Elaboración: Equipo técnico

### b.2. Complementación de la vía Prolongación Paseo del Bosque – Javier Prado – Panamericana Sur

El Paseo del Bosque en su sector norte es un tramo que no tiene continuidad, es decir se encuentra trunca. Todo sistema vial debe tener continuidad, de manera que todos sus componentes viales deben estar estructurados de manera jerárquica y armoniosa.

Aquí se aprecia un desorden en los alineamientos de propiedad que han hecho que la vía no continúe, sin embargo, es posible lograr conectarla con la Panamericana Sur.

Para este efecto se propone que la vía de servicio de Javier Prado, a la altura de la curva se prolongue hasta la Panamericana, recuperando el derecho vial que algunas viviendas han invadido desde hace muchos años (incluso utilizándola como cocheras, ingresando peligrosamente por la Panamericana, vía de alta velocidad), este tramo se vería complementado prolongando la Av. Boulevard, cerrando de esta manera la vialidad de este sector.

**Imagen No. 3.7 - Prolongación Paseo del Bosque/Javier Prado/ Panamericana Sur**



Elaboración: Equipo técnico

### b.3 Remodelación de Intersecciones viales

Después de haber realizado el diagnóstico del distrito y dentro de él los aforos vehiculares de intersecciones, se encontró que algunas de ellas presentan problemas de capacidad para giros a la izquierda, esto causa un problema de congestión y colas vehiculares, por ende, conflictos vehículo – vehículo y vehículo - peatón. Para lograr el mejoramiento operacional de las intersecciones se plantea realizar modificación de geometría vial de las siguientes intersecciones emblemáticas del distrito:

- **San Borja Norte – San Luis.**

La actual intersección presenta problemas de capacidad para los volteos a la izquierda en todas las direcciones.

**Imagen No. 3.8**  
**San Borja Norte-San Luis**



Fuente: Google

- **San Borja Norte – Aviación.**

La actual intersección presenta problemas de capacidad para los volteos a la izquierda en todas las direcciones.

**Imagen No. 3.9**  
**San Borja Norte-Aviación**



Fuente: Google

- **San Borja Sur – San Luis.**

La actual intersección presenta problemas de capacidad para los volteos a la izquierda en todas las direcciones.

**Imagen No. 3.10**  
**San Borja Sur-San Luis**



Fuente: Google

- **San Borja Norte – Rousseau**

Actualmente la calle Rousseau tiene dos carriles (ida y vuelta). Esta capacidad limita los volteos a la izquierda por lo que en hora pico, de mañanas y noches, se producen grandes aglomeraciones vehiculares en los movimientos de volteos a la izquierda.

**Imagen N° 3.11 –San Borja Sur-Rousseau-Situación actual**



- **Óvalo Quiñones**

Se ha estudiado la problemática del tránsito alrededor del óvalo Quiñones, encontrándose que los problemas críticos se concentran en los volteos en “U” sobre la Av. Gálvez Barrenechea, así como en la salida del centro comercial Ebony hacia el óvalo.

En respuesta a esa problemática se plantean las siguientes medidas:

- Cambiar el sentido del tráfico a las calles 21 (hacia San Borja) y 41(hacia San Isidro). (Intervención 1)
- Crear un óvalo frente a la puerta de ingreso del Ministerio del Interior, para orientar los flujos de tránsito. (Intervención 2)
- Peatonalizar la calle Remington, de manera que por esta ya no se pueda acceder al óvalo Quiñones. Este flujo se reorientará por la Av. Parque Sur, ingresará por la Av. Gálvez Barrenechea hasta el óvalo, para seguir su ruta. (Intervención 3)
- Las mismas características que la anterior, pero ingresando también por la calle Remington. (Intervención 4)

Para la elección de las alternativas indicadas se tendrán que hacer estudios de detalle.

Imagen N° 3.12 – Complementación vial Óvalo Quiñones – Intervención 1



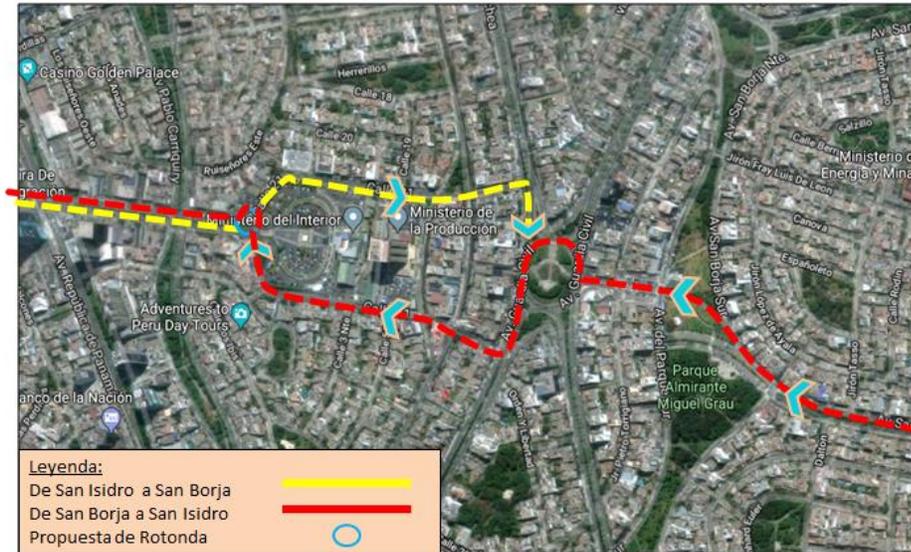
Elaboración: Equipo técnico

Imagen N° 3.13 – Complementación vial Óvalo Quiñones- Intervención 2



Elaboración: Equipo técnico

Imagen N° 3.14 – Complementación vial Óvalo Quiñones- Intervención 3



Elaboración: Equipo técnico

- **Buena Vista – Angamos**

Esta intersección tiene problemas de congestión, sobre todo la Av. Buena Vista en su aproximación a la Av. Angamos.

Mayormente los problemas de congestión se dan en los volteos a la izquierda, hacia Santiago de Surco (Av. El Polo).

La propuesta consiste en las siguientes medidas:

- No se permite el volteo hacia la izquierda, es decir se cierra el separador central frente a la Av. Buenavista. Únicamente se permite el giro hacia Miraflores.
- Los volteos a la izquierda se hará por la calle Las Canarias, vía de servicio de la Panamericana. En tal sentido se abrirá un pase en Angamos para posibilitar este giro. Los vehículos para hacer

este recorrido deberán utilizar el puente El Derby y el puente Vielovucic Cavalier y ya no Buenavista.

- Se revalorizará toda esta intersección, actividad que deberá ser llevada a cabo en coordinación con Santiago de Surco y la MML. De esta manera se estará especializando las vías y dando el uso correcto a la Av. Buena Vista que es una vía local muy importante para San Borja.

Imagen N° 3.15 – Situación actual Intersección Buena Vista – Angamos



Elaboración: Equipo técnico

Imagen N° 3.16 –Buena Vista - Angamos



Fuente: Google

### c. Mejoramiento de la circulación peatonal

En el distrito se puede apreciar que en el trazado vial se ha dado prioridad a las sendas para los vehículos motorizados, dejando en segundo orden las facilidades para los peatones, por doquier se observa veredas estrechas y amplios espacios para la circulación vehicular y sobre todo para los estacionamientos. En las principales avenidas, llámese Aviación o San Luis vemos espacios desperdiciados detrás de los vehículos estacionados que se utilizan en muchos casos para estacionar en paralelo, desordenando el tráfico. En esta parte del documento se propone ampliar las veredas donde sea posible para lograr espacios urbanos de mayor calidad, con mayores facilidades para los peatones, ciclistas u otros usuarios de vehículos de movilidad individual, en aquellos casos donde se integre la red de ciclovías antes descrita.

- **Ampliación de veredas.**

Los casos y dimensionamientos en la avenida Aviación son variados, sin embargo, se considera reducir la sección de los espacios a los estacionamientos a fin de ampliar el espacio de las veredas debidamente remodeladas, arborizadas y con mobiliario urbano.

**Imagen No. 3.17 – Ampliación de vereda Av. Aviación. Comparativo**  
Av. Aviación: Tramo: Av. San Borja Norte / Av. San Borja Sur.



107

Fuente: Google

- **Av. San Luis**

De igual forma para los casos de la avenida San Luis, Paseo de Bosque y Guardia Civil se plantea reducir los espacios de estacionamiento, eliminándolos en algunos casos para así mejorar las condiciones de transitabilidad de los peatones, ampliando las veredas y creando accesos especiales.

Imagen No. 3.18– Ampliación de vereda Av. San Luis. Comparativo



108



Fuente: Equipo Técnico

**Imagen N° 3.19 – Sección típica  
Av. Paseo del Bosque. Situación Actual**



Elaboración: Municipio de San Borja

**Imagen N° 3.20 – Sección típica  
Av. Guardia Civil. Situación actual:**



Por otra parte, los cruces de las avenidas Guardia Civil, Aviación y San Luis con la Av. Javier Prado (Puentes) tienen

anchos de veredas muy estrechos tomando en cuenta el flujo de peatones que circulan (2.80 metros máximo). Se propone ampliar a 6 metros para mayor comodidad y seguridad de los peatones, sobre todo el puente de Aviación ya que es el más usado porque conduce a la estación La Cultura, uno de los puntos de mayor demanda del Metro de Lima.

Imagen N° 3.21 – Situación actual – Av. Guardia Civil. Vista



Fuente: Equipo Técnico

Imagen N° 3.22 – Situación actual – Av. Guardia Civil. Propuesta



Fuente: Equipo Técnico

- **Intersecciones seguras para los peatones.**

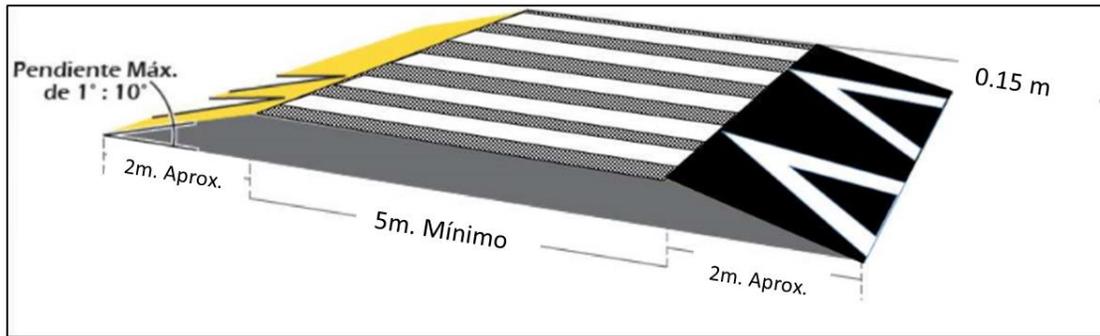
Con la finalidad de priorizar la circulación de los peatones de manera cómoda y segura, se propone también la habilitación de camellones en algunas intersecciones donde se ha encontrado importantes flujos peatonales. Ello no inhibe que se puedan igualmente en lo posterior habilitar mayor número de paso peatonal de preferencia frente al vehículo.

Las Intersecciones planteadas a mejorar con la propuesta del paso peatonal son:

- Av. De las Artes Norte / Av. Aviación
- Av. De las Artes Norte / Av. San Luis
- Av. Javier Prado Este / Jr. Doménico Morelli
- Av. Javier Prado Este / Jr. Paolo Uccello
- Av. Doménico Morelli / Calle. Johanés Vermer

Las características de los camellones se muestran en la siguiente imagen la misma, que está dentro de lo normado en el nuevo Manual de Dispositivos de Control de Tránsito.

**Imagen No. 3.23 – Medidas y señalización paso peatonal a nivel**



Fuente: Manual de dispositivos de control de tránsito

**Imagen N° 3.24 – Vista actual:  
Av. Javier Prado / Jr. Doménico Morelli**



Fuente: Google

Imagen N° 3.25 – Vista actual: Av. Javier Prado / Jr. Paolo Uccello



113

Fuente: Google

Imagen N° 3.26 – Vista actual: Av. Doménico Morelli / Calle Johanes Vermer



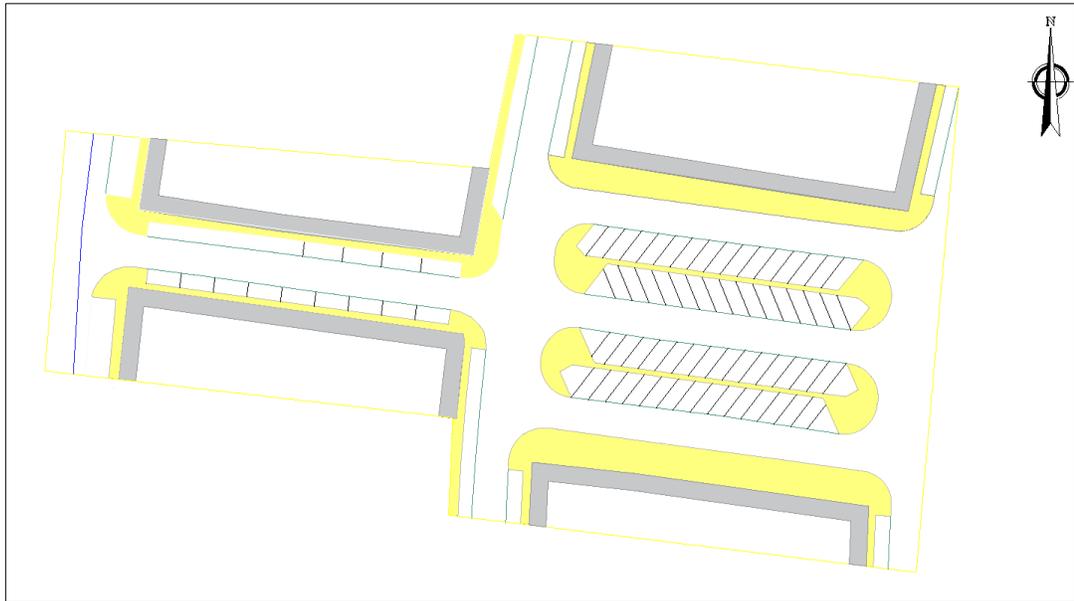
Fuente: Google

- **Acceso peatonal al Centro Comercial Ebony y Jr. Frederic Remington**

Esta zona es una importante centralidad en el distrito, en donde se concentran importantes comercios a nivel local, entre ellos Plaza Vea, bancos, farmacias, etc., por tanto, es necesario realizar

intervenciones a fin de mejorar la circulación peatonal de los usuarios de esta zona, de esta manera se podrán generar otros comercios a escala vecinal como cafés al aire libre, juegos pasivos (ajedrez) y sitios de ocio y descanso.

**Imagen N° 3.27 – Situación actual: Centro comercial Ebony /Jr. Frederick Remington**



Elaboración: Equipo Técnico

**Imagen N° 3.28 – Vista actual: Centro comercial Ebony**



Fuente: Google

**Imagen N° 3.29 – Vista actual: Jr. Frederick Remington**



115

Fuente: Google

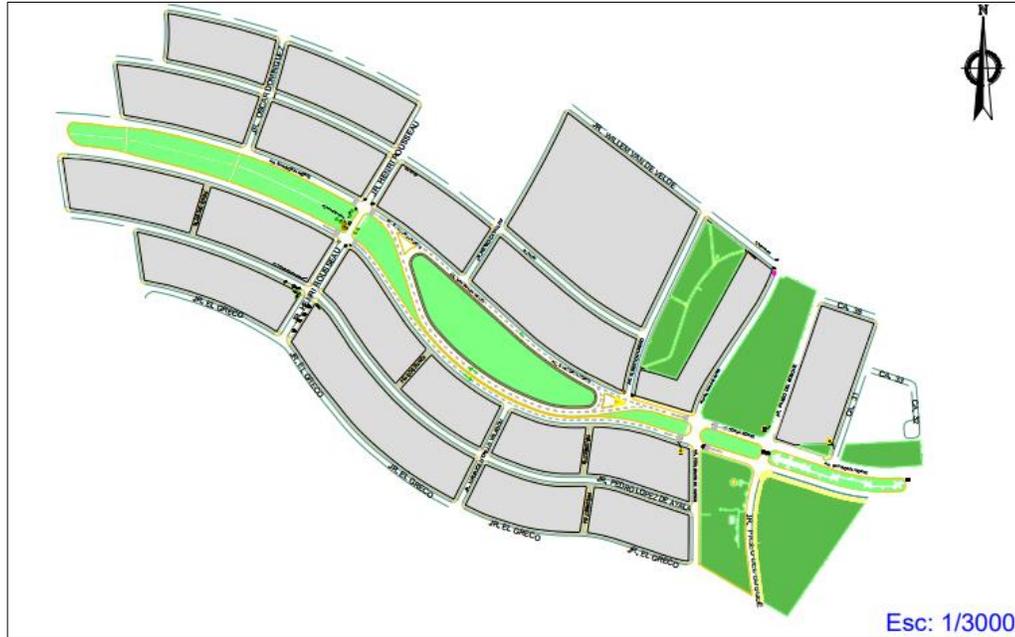
- **Ampliación del área verde de la av. San Borja Norte. Tramo Boulevard – Rousseau**

En este tramo se tiene curiosamente tres calzadas de dos sendas cada una: dos que van hacia Rousseau y una hacia Boulevard, iniciando y finalizando sólo en dos calzadas.

Se propone que se desafecte una vía hacia Rousseau y se reasigne toda esa área a ampliar la berma central. Sin embargo, esta área no será sólo para crecer en verde, sino que se cree aquí un “Bosque Temático” donde se muestren especies arbóreas de nuestra costa, arbustos y flores, que pueda ser visitada y recorrida por escolares e interesados en la materia. De esta manera San Borja estaría promoviendo la cultura desde ángulo del conocimiento.

El área verde a ganar para la ciudad sería de 3958 m<sup>2</sup>

Imagen N° 3.30 – Situación actual: área verde en av. San Borja Norte.  
Tramo Boulevard – Rousseau



Elaboración: Equipo técnico IMP, 2017.

Imagen N° 3.31 – Propuesta: área verde en av. San Borja Norte.  
Tramo Boulevard – Rousseau



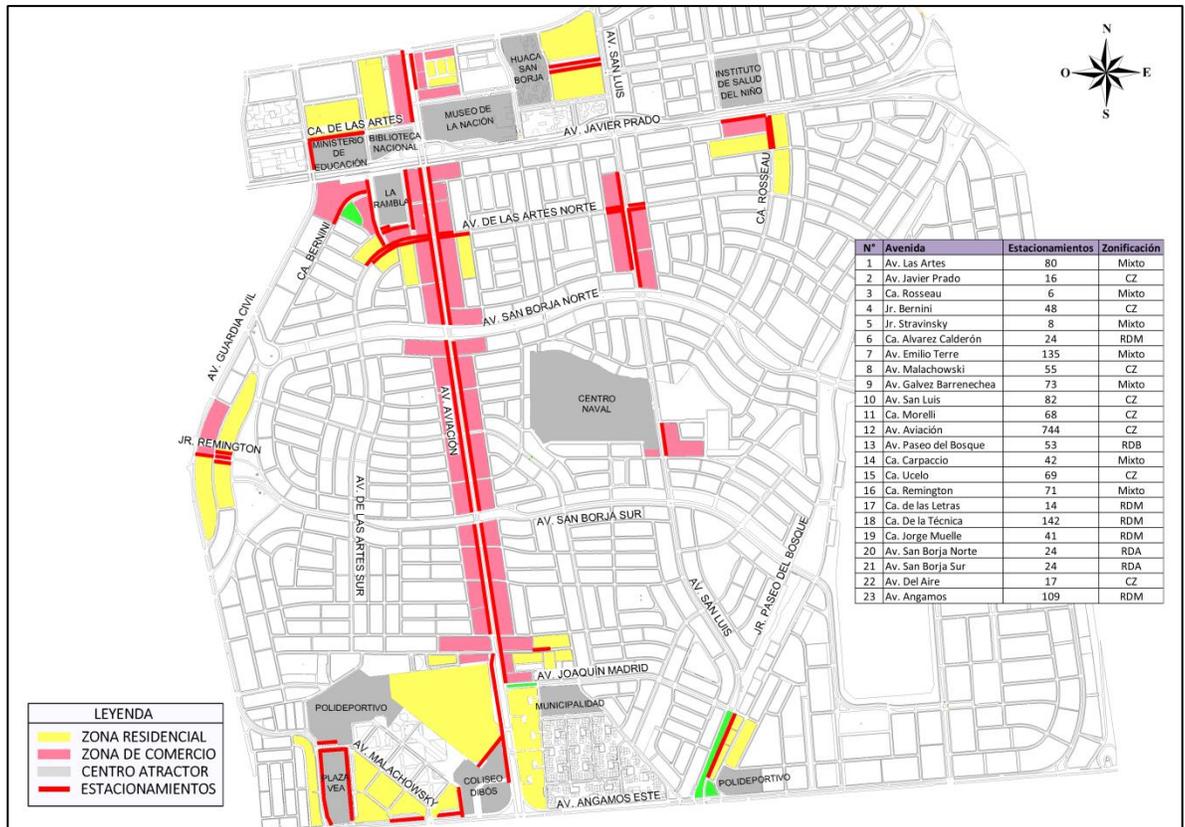
Elaboración: Equipo técnico IMP, 2017.

**d. Gestión de Estacionamientos**

En San Borja actualmente existe la siguiente distribución de estacionamientos:

- Zonas Comerciales, 850 estacionamientos distribuidos en 8 avenidas.
- Zonas Residenciales, 431 estacionamientos distribuidos entre 8 calles y avenidas.
- Zonas de uso mixto, 415 distribuidos en 7 entre calles y avenidas lo que nos da un total de 1,696 estacionamientos.

**Imagen N° 3.32 – Número de estacionamientos existentes por zona de muestreo**



Elaboración: Equipo técnico IMP, 2017.

El análisis y evaluación de estacionamientos se realizó tomando como zona de muestreo para uso Comercial la Av. Aviación, debido a su condición de zona donde mayor demanda de estacionamiento se verifica.

Para conocer el uso de los estacionamientos en las zonas comerciales, se calculó el tiempo de permanencia y rotación vehicular por hora. Según la data tomada, el 50% de los usuarios se estacionan en zona comercial por periodo de 4 horas a más aproximadamente. Adicionalmente, el levantamiento de información sobre los estacionamientos en zonas comerciales incluyó el estudio de algunas zonas residenciales cercanas.

**Tabla No. 3.7**

**Tiempo de permanencia en estacionamiento**

Tiempo de Permanencia	%
1-34 min	25
34-67 min	7
67-101 min	6
101-202 min	7
202-268 min	5
268-302 min	50
	<b>100</b>

Elaboración: Equipo técnico IMP, 2017.

El 68% de conductores que usan el estacionamiento por más de 1 hora deberían ser penalizados, pues hacen uso indiscriminado de un espacio público que debe ser de uso común y no exclusivo.

En base a la muestra por zonificación, inferimos los tiempos de permanencia y rotación, obteniendo los resultados que a continuación se muestran:

**Tabla No. 3.8**

**Índices de rotación vehicular por zonificación en zona de muestreo**

	Zonificación
	CZ
Moda de Permanencia (horas)	4.74
Índice de Rotación - d=4 horas (vehículos/cajon)	<b>1.20</b>
Índice de Rotación Horario (vehículos/hora/cajon)	<b>0.30</b>

Elaboración: Equipo técnico IMP, 2017.

En relación al cuadro anterior, se debe mencionar que si bien el muestreo se ha realizado en zona comercial (donde se verifica la mayor demanda), los resultados del mismo se aplican también para zonas con otros usos, generalizando de esta manera para poder tener una imagen representativa en una situación de mayor demanda. Con ello, concluimos que el tiempo de permanencia promedio es de 4.74 horas (moda de permanencia) y su índice de rotación por vehículo/hora /cajón fue de 0.30, es decir es el número de veces que se usa dicho espacio durante una hora.

En base a los datos obtenidos, podemos asumir que la demanda en el periodo analizado es de 1,518 vehículos cuyo detalle se muestra en la tabla siguiente:

**Tabla No. 3.9**  
**Cálculo de demanda actual**

Zonificación	Plazas de Estacionamiento	Índice	Período Analizado	Demanda
		Rotación según zonificación		
Comercial - Residencial	415	0.3	4	498
CZ	850	0.3	4	1020
<b>Total</b>	<b>1265</b>			<b>1518</b>

Fuente: Elaboración Equipo técnico IMP, 2017.

**Actualmente, se estima que el distrito de San Borja atiende a una demanda total diaria de 1,518 vehículos que buscan estacionamiento, entre lunes a viernes; en cumplimiento de las dimensiones señaladas en la actualización del Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras**

Para la realización de una penalización adecuada se propone un “Estacionamiento medido”

120

### **Propuesta de Estacionamiento Medido**

Operaría en vías donde existen estacionamientos públicos, frente a zonas comerciales, en un servicio concesionado a la empresa privada bajo los siguientes horarios:

Lunes a viernes de 9 a 21 hs.

Sábados, Domingos y feriados de 9 a 12 hs.

- **Tarifas**

Para San Borja la tasa mínima sería de 0.5 soles por media hora.

El 80% de la tasa estaría destinada para cubrir los costos del servicio, es decir que se tiene el objetivo de desincentivar el uso de transporte privado.

- Estacionamiento inferior a 60 minutos: sin cargo (no se debe adquirir ticket).

Las motos y los taxis podrán hacer uso de espacios destinados a zonas de embarque y desembarque, dependiendo el tipo de vehículo, en dichas zonas están exentas de pago; sin embargo, en los espacios de estacionamiento establecidos con el costo de la tasa, deberán cubrir el pago de dicha tasa; y respecto a los estacionamientos reservados, se encuentran exentas de ser establecidos con el costo de la tasa.

Para que se desarrolle adecuadamente este sistema de gestión, se debe cambiar el índice de rotación de 0.3 ratio que se tiene actualmente a 0.5 para las zonas comerciales. Con este cambio el uso del espacio será más dinámico y equitativo para todos los usuarios, con lo cual se logrará aumentar la demanda de 1,518 a 2,530 como se puede observar en el siguiente cuadro:

**Tabla No. 3.10**  
**Cálculo de demanda propuesta**

121

Zonificación	Plazas de Estacionamiento	Índice	Período Analizado	Demanda
		Rotación según zonificación		
Comercial - Residencial	415	0.5	4	830
CZ	850	0.5	4	1700
<b>Total</b>	<b>1265</b>			<b>2530</b>

Fuente: Elaboración Propia

Con estos datos se hizo un cálculo aproximado del monto que recaudaría el Municipio por día, que sería del orden de 180 000 soles.

**Tabla No. 3.11**  
**Cálculo de recaudo aproximado**

Zonificación	Plazas de Estacionamiento	Índice	Período Analizado	Demanda	Pago x 4 horas (soles)	N° Períodos máximos	Monto recaudado con cobro (aproximado en soles)
		Rotación según zonificación					
Comercial - Residencial	415	0.5	4	830	20	3	49,800.00
CZ	850	0.5	4	1700	20	3	102,000.00
<b>Total</b>	<b>1265</b>			<b>2530</b>			<b>151,800.00</b>

Fuente: Elaboración Propia

Esta alternativa y otras que se puedan identificar deberán ser estudiadas y profundizadas con estudios especiales, lo que se ha pretendido en esta sección es únicamente mostrar la cifra global de esta problemática con una propuesta preliminar. Sin embargo, se recomienda que la escasez de estacionamiento pueda ser tratado

en común con los distritos vecinos (Miraflores, San Isidro y Surco), por lo que la solución deberá ser en conjunto con los distritos citados.

**Imagen N° 3.33 – Imágenes referenciales para el cobro de estacionamientos**



Elaboración: Google

**e. Gestión de semaforización**

Al referirnos a Gestión de Semaforización, estamos tratando un tema dentro de la Gestión de Tránsito, la cual se refiere a la combinación de

medidas que se utilizan para preservar la capacidad de tránsito, optimizar el tiempo de desplazamientos de flujos vehiculares y mejorar la seguridad, la confiabilidad y rendimiento de todo el sistema de tránsito en las vías pertenecientes a la jurisdicción del distrito de San Borja. Estas medidas deben apoyarse en el uso de Sistemas de Tránsito Inteligente, los que sirven y ayudan a optimizar el rendimiento de la red de vías locales en las operaciones del día a día. Este sistema abarca nuevos instrumentos para el ordenamiento del tránsito y herramientas que facilitan la circulación dentro de la Ciudad.

Este enfoque central, es el desarrollo y la integración de un conjunto de medidas de gestión del tránsito adecuadas para las necesidades locales. Para lograrlo, se realiza a través de un proceso de planificación que hace uso de la Ingeniería de Sistemas, la normalización y la documentación, como así también la gestión del rendimiento; siendo uno de los beneficios que el sistema puede modificar la sincronización de los semáforos en tiempo real, según las condiciones del tránsito y responder ante situaciones que lo alteran y congestionan.

En el distrito se tienen 59 intersecciones semaforizadas, de las cuales:

- Municipalidad de San Borja tiene a cargo 33 intersecciones.
- Municipalidad Metropolitana de Lima tiene a su cargo 19 intersecciones.
- Municipalidad de Santiago de Surco tiene a su cargo 4 intersecciones.
- Municipalidad de San Isidro tiene a su cargo 3 intersecciones.

#### **f. Educación Vial**

La seguridad vial es un proceso integral donde se articulan y ejecutan, políticas, estrategias, normas, procedimientos y actividades, con la finalidad de proteger a los usuarios y el medio

ambiente, en un marco de respeto a sus derechos fundamentales.

Dada la complejidad y multidimensionalidad de la problemática del tránsito, la política pública debe orientarse hacia la construcción de procesos de cambio, pasando de una cultura de violencia en el tránsito a una cultura armoniosa y de equidad entre los distintos usuarios del sistema.

Un sistema de tránsito seguro, debe ser un componente consustancial al desarrollo social de un país, de igual forma debe ser considerado como un indicador de calidad de vida. Se debe impulsar procesos para orientar un rumbo correcto de la política pública.

Se ha demostrado que las acciones aisladas, aunque hayan sido exitosas, usualmente han tendido a ser coyunturales.

Para mejorar el tránsito y transporte en el distrito la Municipalidad deberá ejecutar programas de educación vial dirigidos a escolares, conductores, peatones y población en general.

### **3.4.3 Equipamientos de Salud, Educación, Cultural y de Recreación**

A nivel de equipamientos de salud, el distrito cuenta con 194 centros de salud de atención a la ciudadanía. Para conocer la cobertura de este tipo de equipamientos se ha analizado la variable de los tipos de equipamientos de salud (puesto de salud, consultorio, centro de salud, policlínico, hospital, clínica e instituto especializado) además de su cobertura en un radio caminable de 400 m. de distancia o lo que representa 5 minutos de caminata.

Este cruce de variables en base al análisis antes mencionado, permite visualizar que los sectores 5 y parte del sector 10, 2, 1, 4, 7 y 12 serían menos favorecidos

con este tipo de equipamientos a distancias caminables, por lo que es necesario establecer algunas estrategias respecto al nivel de cobertura desfavorecido.

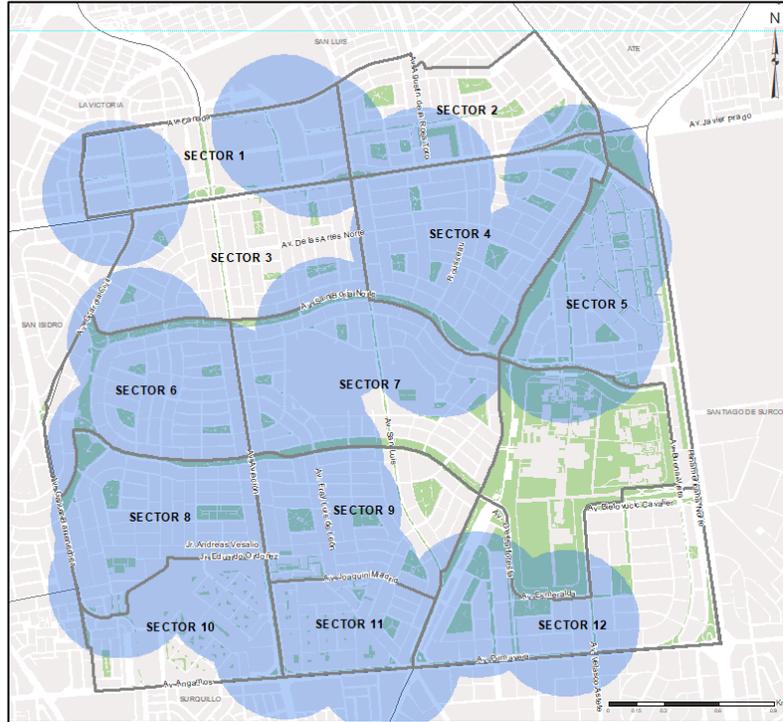
### Cobertura de equipamientos de salud.



Elaboración: Equipo técnico MSB, 2019.

A nivel de equipamientos Educativos, el distrito cuenta con un total de 148 instituciones de diversos niveles, especialidad y tipo de gestión (pública o privada) que se reportan como activos (2017). De Ello nos permite visualizar por ejemplo que a nivel inicial una parte de los sectores 2, 3, 7, 9, 10 y 12 son menos favorecidos a distancias caminables, siendo que este nivel debería contar con mayor accesibilidad y cobertura en beneficio y seguridad de los usuarios. Respecto a los equipamientos de nivel primaria y secundaria se encuentran más áreas desfavorecidas a nivel de caminabilidad (parte del sector 1, 2, 4, 5, 6 y 8), sin embargo, en estos casos el impacto es menor debido a que la accesibilidad es factible de ser atendida con las rutas del bus local, por ejemplo.

Cobertura del equipamiento educativo de nivel inicial.



Cobertura del equipamiento educativo de nivel primaria.



Por otra parte, es necesario indicar que, a nivel de cobertura de equipamientos culturales y deportivos a distancias caminables, existen mayores áreas desfavorecidas, considerando que los mayores equipamientos culturales se encuentran en el eje de la avenida Javier Prado, y que los equipamientos deportivos se limitan a los polideportivos existentes en el distrito y a algunos centros sociales privados que brindan actividades deportivas y culturales, lo cuales no involucran equipamiento deportivo para personas con capacidades diferentes.

Las estrategias generales para atender la demanda de estos equipamientos son las siguientes:

- Promover incentivos mediante parámetros urbanos u otros mecanismos municipales, la aparición de servicios en salud, culturales, deportivos o educativos a nivel de calle en los sectores con déficits de cobertura dotacional y/o zonas de alta densidad poblacional por lo que es necesario establecer estrategias para incentivar una mayor dotación en este tipo de equipamientos.
- Promover convenios, público-privado de cooperación con los principales equipamientos del distrito para la oferta de servicios en salud, culturales o de recreación dirigido a los vecinos. Con dichas alianzas pueden desarrollarse también campañas y/o actividades en las casas vecinales del distrito reconociendo la demanda específica de cada sector.
- Promover la adaptación y/o creación de equipamiento deportivo para las prácticas que realizan las personas con capacidades diferentes, persiguiendo con esto la integración de las personas discapacitadas a través del deporte, estimulando su afán de superación y mejorando sus condiciones de salud y calidad de vida.
- Estimular mediante incentivos normativos, la permanencia y/o mejora de equipamientos de origen público y/o privado que actualmente sirven para

cubrir la demanda dotacional, articulándolos a las zonas residenciales desde el espacio público local.

- Mejorar las condiciones e incremento de la oferta de espacio público colindante a los equipamientos, desde el fortalecimiento del sistema de movilidad intermodal con los sistemas de transporte interdistrital y metropolitano.
- Realizar estudios de detalle para identificar espacios innovadores de proyectos de iniciativa privada, que complementen los servicios en sectores específicos donde hay una gran población visitante que se encuentra atendida o donde los dispositivos técnico-normativos lo permitan.

#### **3.4.4 Control, Protección y Conservación Ambiental**

El marco de esta propuesta, es el Plan de Desarrollo Local Concertado (PDLC) aprobado para el periodo 2017 - 2021, cuyo Objetivo Estratégico 5 - Ambiental es: “Desarrollar y fortalecer una ciudad de bajas emisiones de CO<sub>2</sub> y resiliencia”, además cuenta con 6 (seis) Líneas de Acción Estratégicas:

- Impulsar el incremento de las áreas verdes para mejorar la calidad ambiental del distrito;
- Fortalecer los servicios públicos con tecnología/automatización avanzada multifuncional;
- Fortalecer e implementar el programa de segregación en la fuente y recolección selectiva de residuos sólidos;
- Desarrollar e implementar la red de monitoreo y vigilancia de la calidad ambiental del aire, ruido y agua;
- Promover el riego tecnificado con agua tratada en las áreas verdes con la participación de actores estratégicos;
- Desarrollar la resiliencia en el distrito en armonía con el vecino.

Dada las características especiales del distrito de San Borja, que se define por el trazo urbano residencial y la presencia de una buena dotación de áreas verdes, que son el orgullo de sus habitantes, se busca principalmente incrementar la calidad del ecosistema distrital para elevar el valor estético del paisaje urbano, dar soporte a mayor equipamiento deportivo, cultural y de esparcimiento, afirmar la identidad y el orgullo de la población sanborjina y en cuanto al tema de seguridad física, contribuir a incrementar la resiliencia del distrito.

En efecto, este objetivo expresa que la misión principal es ampliar la producción de servicios ambientales de la cobertura vegetal (áreas verdes), a los que se añade una serie de atributos necesarios a tener en cuenta, es decir, una ampliación de áreas verdes que cumpla con criterios específicos. Por ello, la clave está en el verbo “ampliar” que significa hacer más efectiva la producción de los servicios ambientales de las actuales áreas verdes. Esto se logra con el incremento de superficie de follaje (mayor cantidad de árboles) y la incorporación de nuevas áreas a la producción de servicios ambientales (incorporación de islas, retiros, espacios residuales, bermas, jardines de aislamiento u otros).

En cuanto a la seguridad física, el tema principal será el desarrollo de las capacidades para enfrentar los peligros, que como se han identificado son: sismos por su afectación a todo el distrito, inundaciones en probable incremento de las lluvias en los espacios públicos dado que no existe un sistema de drenaje y los peligros antrópicos como incendios u otros.

Por otro lado, en diciembre del año 2014 se realizó la XXVI Reunión Cumbre Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico, “APEC China 2014”, en dicho evento, el distrito de San Borja fue elegido “como una ciudad sostenible y de bajas emisiones de Carbono”, lo cual motivo que en Enero del siguiente año, los integrantes del equipo de consultores APEC, presentaran el “Estudio de Factibilidad de San Borja como Ciudad Modelo en Bajas Emisiones de Carbono”, que la convertirá no solo en un distrito más verde de lo que

actualmente es, sino también en un ejemplo a seguir por otras comunidades locales de Lima Metropolitana.

Entre los meses de diciembre del 2016 y abril del 2017 ocurrió el fenómeno de “El Niño Costero”, el cual es de origen diferente, pero de manifestaciones similares al fenómeno “El Niño” aunque, este tiene mayor alcance.

Este evento climático estuvo relacionado con el calentamiento inusual del mar Pacífico por razones meteorológicas, es decir, las lluvias, la humedad y vientos frente a las costas del Perú.

Si bien el fenómeno “El Niño Costero” ha sido el causante de los desastres, no podemos ignorar que el calentamiento global producto del “cambio climático”, ocasiona cambios en todo tipo de ecosistema.

En la provincia de Lima, la mayor cantidad de la población afectada por este fenómeno estaban en zonas de peligro por la pronunciada pendiente del terreno (laderas, cauces de quebradas, etc.) que se encuentra en la zona este de Lima y concentrada en los sectores periféricos de los distritos de San Juan de Lurigancho, Ate y Lurigancho-Chosica, no obstante, en todas las áreas interdistritales se presenta esta característica como constante. Las lluvias originadas por este evento climático originaron una escorrentía superficial que, al discurrir por laderas y cauces de las quebradas, produjeron huaycos e inundaciones de gran magnitud aguas abajo, vale decir, en los distritos antes mencionados.

El distrito de San Borja, se encuentra en el centro de Lima Metropolitana y su pendiente aproximada es de 1.3%, dentro de la cual discurre el Canal de Riego Surco. Si bien es cierto San Borja está fuera del peligro de los huaycos, tampoco es menos cierto que los efectos del “cambio climático” la ponen ante el riesgo de lluvias, pudiendo ser de larga duración y de baja intensidad, por ahora.

San Borja no cuenta con un sistema de drenaje, que le permita la evacuación de aguas de lluvia, tampoco cuenta con un mapeo altimétrico del terreno, que permita ubicar las zonas vulnerables a ser inundadas durante una eventual

escorrentía. El caso es que no está preparado, ni mucho menos, adecuado para afrontar los efectos evidentes del cambio climático, por ahora.

La Municipalidad de San Borja ha declarado de interés público la institucionalización del Sistema Ecológico Forestal, como primera categoría de definición del Ordenamiento Ambiental de nivel distrital, y dentro del cual se encuentra el Ecosistema Forestal, el cual es una zona de paisaje dominado por árboles y arbustos, que consisten en comunidades biológicamente integradas de plantas, animales y microbios junto con los suelos locales (substratos) y atmósferas (climas) con los que interactúan, con la incorporación de la población en el cuidado y mantenimiento de las áreas verdes, así como el desarrollo de mayores capacidades de la sociedad civil para este fin, considerando que es posible el incremento de los metros cuadrados de áreas verdes. De esta manera, se plantea que cada proyecto que se desarrolle, sobre todo aquellos que consolidan el componente de mitigación tenga un reconocimiento de la comunidad sanborjina.

#### **3.4.4.1 Normativa a Incorporar y Aplicar dentro del distrito**

##### **a) Normativas Nacionales.**

- Ley 26842, Ley General de Salud; que observa los procesos que afecten la salud física y mental de la población por la contaminación ambiental
- Ley 27446. Del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental y Reglamento DS 019-2009-MINAM, Ley que establece el sistema nacional de evaluación de impacto ambiental como un sistema único y coordinado de identificación, prevención, supervisión y control de los impactos ambientales negativos derivados de las acciones humanas expresadas por medio de proyectos de inversión. Establece además un proceso uniforme de requerimientos, etapas y alcances de evaluaciones de impacto ambiental; y, mecanismos que aseguren la participación ciudadana en el proceso de evaluación de impacto ambiental. Cabe mencionar también que contiene una serie de medidas relacionadas a la actualización y a la vigencia de estudios ambientales, tales como: i)

la obligación de actualizar los planes contenidos en el estudio ambiental cada vez que se realicen cambios o modificaciones que varíen de manera significativa el alcance o posibles impactos del proyecto de inversión; ii) la responsabilidad de representación del titular respecto de los estudios ambientales en los componentes que lo requieran; y, iii) la pérdida de vigencia de la certificación ambiental en caso que el titular no inicie la ejecución del proyecto dentro de los tres años contados a partir de la emisión de la misma.

- Ley 29325, Del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental, que establece el sistema nacional de evaluación y fiscalización ambiental que deberá asegurar el cumplimiento de la legislación ambiental a nivel nacional y estará a cargo del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental – OEFA como ente rector. Señala además que las autoridades sectoriales como los Gobiernos Regionales y Locales que en el ejercicio de sus funciones tomen conocimiento de incumplimientos ambientales que son materia de fiscalización por parte de OEFA deberán poner tal situación en conocimiento de dicha dependencia.
- Decreto Legislativo 1278. Ley de Gestión Integral de Residuos sólidos y Reglamento DS 014-2017-MINAM, que establece derechos, obligaciones, atribuciones y responsabilidades de la sociedad en su conjunto con la finalidad de propender hacia la maximización constante de la eficiencia en el uso de los materiales y asegurar una gestión y manejo de los residuos sólidos económica, sanitaria y ambientalmente adecuada.
- Decreto Supremo 003-2017 MINAM Estándares de Calidad Ambiental (ECA) para aire, determina el carácter de referente obligatorio de los ECA para aire en el diseño y aplicación de los instrumentos de gestión ambiental respecto a los parámetros que caracterizan las emisiones de las actividades productivas, extractivas y de servicios. Además, establece la aplicación de los ECA para aire en los instrumentos de gestión ambiental preventivos

se realiza en el marco de los procedimientos de actualización o modificación de estos.

- Decreto Supremo 011-2017-MINAM Estándares de Calidad Ambiental (ECA) para suelo, que establece que los Estándares de Calidad Ambiental (ECA) para suelos son aplicables a todo proyecto y actividad cuyo desarrollo dentro del territorio nacional genere o pueda generar riesgos de contaminación del suelo en su emplazamiento y áreas de influencia.
- Decreto Supremo 012-2017-MINAM Criterios para la Gestión de Sitios Contaminados, que determina los criterios para la gestión de sitios contaminados generados por actividades antrópicas, los cuales comprenden aspectos desde la evaluación hasta la remediación a ser regulados por las autoridades sectoriales competentes con la finalidad de proteger la salud de las personas y el ambiente. La evaluación de riesgos a la salud y el ambiente es un elemento central en la toma de decisiones sobre un sitio contaminado.
- Ley N° 26664, que señala que las áreas verdes de uso público bajo administración municipal forman parte de un sistema de áreas recreacionales y de reserva ambiental con carácter de intangibles, inalienables e imprescriptibles, y que su promoción, organización, administración, desarrollo y mantenimiento es competencia exclusiva de cada municipalidad distrital o provincial, en el ámbito de su circunscripción.

**b) Normativas de Lima Metropolitana.**

- Normas sobre ruidos molestos, Ordenanza No1965;
- Decreto de Alcaldía 017. Reglamento de la Gestión Metropolitana de Residuos Sólidos, Ordenanza 1778
- Ordenanza N° 954 – 2006, que establecen los lineamientos de Política Municipal de Transporte Público Urbano para el Área de Lima Metropolitana

- Ordenanza N° 1852-MML, establece las medidas normativas aplicables para la conservación y gestión de áreas verdes en la provincia de Lima, a fin de contribuir con la creación, conservación, protección, valoración, manejo, mantenimiento y sostenibilidad de las áreas verdes como elementos esenciales para la mejora de la calidad de vida de las personas y del ambiente en la ciudad; garantizando la gobernanza y su uso público, a través de un trabajo coordinado, integrado, participativo y técnicamente consistente; asimismo, promueve la creación y conservación de áreas verdes en el espacio privado para incrementar la superficie verde de la ciudad.
- Hasta 2016 se contaba con otras normas metropolitanas referidas a áreas verdes, sin embargo, en dicho año, mediante Ordenanza 1939, se derogaron, entre otras, la Ordenanza 098-MML, Reglamento de las. Inversiones Privadas en Obras de Infraestructura y de. Servicios Públicos Locales para la provincia de Lima y, la Ordenanza 525-MML que establecía el régimen de protección, conservación, defensa y mantenimiento de las áreas verdes de uso público ubicadas en Lima Metropolitana.

**c) Normativa sobre el uso racional del agua (eficiencia)**

- La Municipalidad de San Borja garantiza, mediante planes de corto, mediano y largo plazo, la dotación de agua de riego en las mejores condiciones de eficiencia para mantener y ampliar la disponibilidad de agua, así como los estándares de calidad del Sistema Ecológico Forestal dentro del cual están las Áreas Verdes del Distrito;
- Se establece la condición estratégica de mejorar la eficiencia de riego mediante la instalación de sistemas de riego tecnificado (aspersión y/o localizado) y de reúso de aguas residuales tratadas, de ser necesario, hasta niveles óptimos de contacto primario, para garantizar la sostenibilidad ambiental del stock y calidad ambiental de los Subsistemas Ecológicos Forestales.

#### 3.4.4.2 Sistema Ecológico Forestal

San Borja es una unidad jurisdiccional y política, esta unidad no es una realidad homogénea sino, por el contrario, está compuesto por una serie de realidades urbanas que presentan características diversas que es necesario tomar en cuenta al momento de desarrollar y/o construir proyectos o programas, los cuales pueden ser:

- 1) De Recuperación Ambiental, está involucrada toda el área comprendida por el Boulevard del Río Surco.
- 2) De Protección Ambiental, cuyo objetivo es desarrollar barreras ambientales articuladas mediante la cobertura urbano forestal y de áreas verdes para potenciar la producción de servicios ambientales y la oferta de espacios libres y con equipamiento para actividades culturales, de esparcimiento, contemplación y deporte.

Como lo indica su denominación, tiene por objetivo “cuidar” a la población y a las actividades que realiza, de los efectos e impactos que inevitablemente producen las actividades humanas que se transfieren. En este sentido, se busca incrementar los servicios ambientales de la cobertura vegetal organizándola de manera inteligente y debidamente orientada con la finalidad de:

- Establecer barreras verdes (red de arborización) de cortavientos para conducir las corrientes de los vientos alisios y favorecer la captación de los contaminantes atmosféricos;
- Constituir captadores efectivos de carbono contra el efecto invernadero;
- Ampliar la generación de oxigenación local (arborización);
- Orientar la regulación del microclima local (sombra para la disminución del calentamiento por insolación en verano y paso de la luz en invierno);

- Orientar la regulación del movimiento de los vientos locales y ambientación micro local;
- Construir y ampliar las barreras de retención y depósitos de las partículas en suspensión (contrarrestan la dispersión de PTS, principalmente PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>) y metales;
- Contribuir y organizar a que se mantenga la humedad del suelo para regular la temperatura urbana y los procesos de vida de microorganismos del suelo;
- Incrementar el valor agregado del complejo urbano, residencial, comercial, de servicios, de recreación y contemplación (protección y ampliación del valor económico de las propiedades y de la ciudad);
- Definir y elevar el valor estético y paisajístico de los bienes urbanos e incrementar la calidad de vida de la población (valor estético, emocional/espiritual);
- Producir insumos orgánicos locales para la sostenibilidad de las áreas verdes;
- Estimular y ampliar la atracción de avifauna para contribuir al control biológico y alegrar la bulliciosa ciudad;

Este ordenamiento, para enfrentar la diversidad de situaciones de impacto ambiental que se producen, se conforma de varios componentes, que operan de manera diferenciada, por que enfrentan agresiones también diferenciadas y específicas, pero a la vez, se encuentran articuladas por una serie de “vasos comunicantes” constituyendo una especie de “escudo” o “sistema respiratorio” de todo el Distrito.

Están involucradas las áreas verdes comprendidas por las Av. San Borja Norte y Sur, Las Avenidas del Parque Sur y Norte, Las Artes, los parques y corredores verdes de los XII sectores Urbanos y a las Avenidas de las bordes limítrofes distritales; Panamericana Sur, Gálvez Barrenechea-Guardia Civil, Canadá y otras menores.

- 3) De Mitigación Ambiental, cuyo objetivo es reducir los impactos ambientales de la contaminación por las emisiones gaseosas, material particulado (hollín) y ruido, provocados por el intenso flujo vehicular en las vías de jerarquía metropolitana. Donde se encuentran contenidas la cobertura forestal y arbustiva que se instalen en las avenidas de mayor flujo vehicular y de transporte público: avenidas Javier Prado, Aviación, San Luis y Angamos.

Para este caso nos referimos a los tramos de vías de carácter metropolitano que cruzan el distrito: Javier Prado y Angamos de Este a Oeste, las avenidas Aviación y San Luis de Sur a Norte. Estas vías soportan un enorme flujo vehicular cuya magnitud se encuentra muy por encima del valor recomendado por la OMS<sup>2</sup>, razón por la que es necesario tomar medidas que mitiguen o absorban los impactos producidos por tal actividad urbana.

Se trata pues, de establecer cortinas o barreras verdes de diferentes alturas y composición arbórea y arbustiva, que favorezcan la fijación mecánica de los contaminantes, amortigüen los ruidos y, a la vez, embellezcan el paisaje urbano.

Dentro de las estrategias y acciones para implementar de manera exitosa el Sistema Ecológico Forestal se plantea:

- a. Elaborar un Plan Ambiental Distrital que dirija acciones específicas hacia el incremento de la densidad forestal que permita identificarse como estructura verde y así forme parte del Sistema Ecológico Forestal de San Borja, dentro de objetivos para el corto, mediano y largo plazo. Esta estructura verde será formada a través del incremento en la dotación de áreas verdes forestadas en terrenos de instituciones públicas y/o privadas, así como en lotes residenciales.

---

<sup>2</sup>Los Límites Máximos recomendados por la OMS es de 600 vehículos por hora. Los valores del flujo vehicular en la Av. Javier Prado supera los 1,500 vehículos en hora punta. "Estudio de Tráfico y Transporte en el distrito de San Borja" IMP Plan Urbano Distrital de San Borja.

- b. Organización y ordenamiento de un marco institucional y normativo de la gestión ambiental para definir las competencias y prioridades municipales enmarcadas al Sistema Ecológico Forestal.
- c. Promover la coordinación con otras entidades públicas y privadas (ministerios, oficinas estatales, autoridades públicas, instituciones privadas, organizaciones de la sociedad civil y empresas privadas y de servicios) para mejorar y ampliar la eficiencia de la gestión ambiental en los proyectos de ejecución del Plan Ambiental Distrital.
- d. Ampliar e institucionalizar los mecanismos de participación ciudadana y de concertación en la implementación del Plan Ambiental, que permita ejercer un mayor control, monitoreo y respeto por los espacios públicos y la vida y actividades que en ellos se realiza.
- e. Implementar un Sistema de Información Ciudadana, sostenido, ágil y de fácil acceso, que mantenga la atención e interés educativo de la población en la gestión urbana y ambiental.
- f. Implementar la Consolidación del Catastro Forestal del Distrito que permita actualizar el Inventario Forestal, así como el estado fitosanitario de todas las especies inventariadas. Con ello estaremos mitigando el riesgo de accidentes originados por caída de árboles a causa de la pudrición de sus raíces o del fuste o tronco de cada árbol.
- g. Gestionar un convenio de apoyo institucional con el Cuartel General del Ejército, que permita establecer para el área cedida un uso de “bosque urbano”. El área en cuestión se encuentra delimitada por la Av. La Floresta - Av. Esmeralda - Av. Velasco Astete, y la línea imaginaria que une la Av. San Borja Sur con la Av. Comandante Bielovucic Cavalier. Este bosque sería un gran captador de CO<sub>2</sub>, que beneficiaría a una parte considerable de la población del distrito, incrementando los niveles de la calidad ambiental y con esto la calidad de vida de los sanborjinos.
- h. Incrementar la dotación per cápita de áreas verdes del distrito, tanto públicas (espacios susceptibles de arborización, espacios en zonas

de reglamentación especial) como privadas (de uso residencial, institucional, comercial o de servicios) y formar una “masa forestal urbana” con especies autóctonas que absorban en forma permanente el dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). A fin de lograr este incremento, se debe promover la instalación del Sistema de Riego por Aspersión, previo estudio de la demanda de agua y balance hídrico, y utilizando las aguas tratadas del Canal del Río Surco y/o las aguas residuales, y promoviendo la participación de la empresa privada, así como la de otros actores estratégicos. Actualmente son 20 los parques que cuentan con riego por aspersión, dando una cobertura de 22,15 ha de los 134 ha de áreas verdes con que cuenta el distrito. Esto significa que el 83% del área verde es regada con métodos tradicionales, muy poco eficientes (gravedad, motobombas, cisternas y con puntos de agua de SEDAPAL).

El costo unitario para la instalación del riego por aspersión es de aproximadamente US\$ 4,000/ha, cuyo costo aproximado sería de US\$ 447,000.

Asimismo, se propone implementar el Plan de Arborización en San Borja. Actualmente el distrito cuenta con una población arbórea de 56,224 árboles (10,000 se encuentran dentro del Cuartel General del Ejército) según censo 2017; lo que se propone es sembrar 20,000 árboles para el 2030. Actualmente se estima que San Borja tiene una cobertura arbórea del orden del 30% por lo que se espera concretar aproximadamente al 40%.

La propuesta consiste en que primero se hará un estudio de campo que consistirá en la selección de especies forestales, en segundo lugar, la selección de los lugares y espacios donde se instalaran y, en tercer lugar, la ejecución de la siembra de estos de acuerdo con el espaciamiento que convenga.

El Plan de arborización incrementaría en 20,000 árboles la población arbórea del distrito, significaría que, si aplicamos los resultados

experimentales de las Referencias <sup>(3)</sup>, el total de árboles propuestos captarían unas 3,200 toneladas de CO<sub>2</sub>/año, para contrarrestar el efecto invernadero y mitigar la contaminación del aire en el Distrito.

Las especies arbóreas recomendadas para la arborización del distrito deben ser de preferencia de tronco leñoso, que son los mejores con capacidad de ser atrapadores de CO<sub>2</sub> o sumideros de carbono <sup>(4)</sup>.

- Un pino carrasco maduro, puede absorber cerca de 50 toneladas de CO<sub>2</sub> en un año. Esto supone que un solo ejemplar absorbe el equivalente a la emisión de casi 30 automóviles, de tamaño medio y que recorran aproximadamente 10,000 kilómetros cada 12 meses.
- Otras especies en estado de maduras muy efectivas para contribuir a una atmósfera limpia son: la encina (*Quercus ilex*) y el alcornoque (*Quercus suber*), el olmo (*Ulmus minor*) y el olivo (*Olea europea*), pueden contribuir absorbiendo 5 toneladas por año de CO<sub>2</sub>, cada una.
- Las plantas de tronco leñoso son las mejores atrapadoras de CO<sub>2</sub>, aquí el Carbono (C) sigue un ciclo dentro de los vegetales. Los sistemas vegetales absorben el CO<sub>2</sub> que se encuentra en la atmósfera y lo transforman en Carbono (C) orgánico, fijándolo en su biomasa (madera) durante los procesos de fotosíntesis y, cumpliéndose también el ciclo del carbono.
- La Junta de Andalucía-Murcia en el Congreso de Arboricultura en Gijón-ESPAÑA, estableció que “2,000 árboles con capacidad de absorber CO<sub>2</sub>, pueden captar al año 160 toneladas de CO<sub>2</sub>”, lo cual es bastante para una ciudad.

---

<sup>3</sup>Referencias de estudios/entidades sobre especies arbóreas con capacidad de captación de GEI (CO<sub>2</sub>):

<sup>4</sup>sumideros de carbono. - es todo sistema o proceso mediante el cual se extrae de la atmósfera un gas o gases y, se almacenan. Los sistemas vegetales actúan como sumideros de Carbono (C) por su función vital, la Fotosíntesis; mediante esta función vital los vegetales absorben CO<sub>2</sub> que compensa tanto las pérdidas de este gas que se produce por la respiración como las emisiones producidas en otros procesos naturales (p.ejm.: la descomposición de la materia orgánica).

- Otras variedades con tronco leñoso son Tecoma, Ficus, Meijo, Ponciana, Jacaranda, Casuarina, Molle, cipres, Pino, especies propias del ecosistema costero al que pertenece el distrito.

Las zonas a arborizar en el Plan serían las siguientes:

- i. Zonas Residenciales: En estas zonas se tiene como objetivo, entre otros, hacer más densa la población arbórea, acortando el distanciamiento de la siembra entre árbol, de 4 a 10 metros como máximo y, según convenga, de tal forma que en el distrito se produzca un cambio similar al que se muestra en las imágenes siguientes:

**Imagen No. 3.34**  
**Zonas residenciales**



*Esta arborización actual se transformaría como la que se muestra a continuación....*

**Imagen No. 3.35**  
**Zonas residenciales propuesta**



*.....escenario en el cual se embellecería y propiciaría el aumento de la población de aves paseriformes (pájaros) así como otros pájaros autóctonos de la costa.*

- ii. Ejes Sistema Ecológico y Protección Ambiental del Distrito:
  - Ejes Estructurantes de las Av. San Borja Norte y San Borja Sur - El eje de la Av. Las Artes, y todas las avenidas de Borde o de frontera distrital, donde el criterio general para estos ejes es la de organizar acciones específicas mediante tratamientos de forestería urbana y áreas verdes en los diferentes tramos que lo conforman y de acuerdo con el resultado a los estudios de campo previstos.

- Eje de Intercambio Vial de Monterrico a la Av. Angamos. Conformar una barrera de protección a los impactos producidos por el intenso flujo vehicular (ruidos y emisiones);
- Tramo Puente Vial - Panamericana Sur hasta la Av. Miguel Iglesias, en frontera con el distrito de Surquillo;
- Tramo de la Av. Miguel Iglesias - Av. José Gálvez Barrenechea, inicio de la frontera con el distrito de San Isidro;
- Av. Luis Aldana (entre Av. Javier Prado y Av. Canadá);
- Tramo Av. Canadá (entre Av. Luis Aldana y Av. De la Rosa Toro)
- Tramo de las vías limítrofes con el distrito de San Luis entre la Av. Rosa Toro al encuentro con la Av. Circunvalación.
- Tramo de la Av. Circunvalación, entre Calle Hualgayoc, y el encuentro con la Av. Javier Prado

#### **3.4.4.3 Residuos Sólidos, Reciclaje y Educación Ambiental**

El manejo de residuos sólidos en el distrito de San Borja cuenta con un marco normativo que le permite realizar un servicio de calidad sostenible, lo que le ha permitido contar con un plan general en que se especifican las diversas actividades que se realizan para su adecuado manejo eficiente y de calidad.

En los residuos sólidos existe un alto potencial para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> mediante una gestión moderna que fomente su aprovechamiento. Sin embargo, el principal desafío se encuentra en la disposición final de los residuos, que hoy en día estos se entierran en el relleno sanitario Portillo Grande, y que es necesario cambiar el patrón o modelo a seguir que nos hace pensar que los residuos son basura y no recursos que pueden ser reutilizados, servir de materia prima para otros procesos o ser empleados en la generación de energía, como lo vienen haciendo en países desarrollados.

Por lo cual se propone lo siguiente:

1) Retomar la iniciativa para el aprovechamiento de los residuos sólidos a través de una planta de aprovechamiento integral de residuos sólidos, lo cual pueda darse mediante convenios o acuerdos con instituciones estatales o la empresa privada. De esta manera el sistema de contenedores subterráneos tendría un sistema de segregación, que permitirá que todo lo inorgánico reciclable sea procesado para venderse, y que con lo orgánico se genere biogás para alimentar a la totalidad de vehículos de la Municipalidad. Esta gestión podría ser replicable en otros distritos, ya que favorece la disminución de gases contaminantes producto del entierro de los residuos en el subsuelo.

2) De la misma manera, incentivar el reaprovechamiento de residuos sólidos a fin de lograr que éstos se conviertan en una fuente alternativa de desarrollo.

3) Mejorar el “Sistema Integrado de Residuos Sólidos en el Distrito de San Borja” a través del dispositivo legal correspondiente (Decreto de Alcaldía u Ordenanza). Actualmente el manejo de los residuos sólidos, se hace en dos partes: servicio de recolección, transporte y disposición final en el Relleno Sanitario de Portillo Grande, concesionado por la Empresa DIESTRA S.A.C. y el servicio de limpieza pública que está a cargo de la propia Municipalidad de San Borja; sin embargo, este requiere contar con otras componentes fundamentales, como la capacitación, la educación ambiental, la sensibilización, la segregación, el reciclaje y la reutilización (reúsa, reduce y recicla).

4) Reforzar el Programa de Segregación en la Fuente 2016 aprobado mediante Decreto de Alcaldía N° 007-2016-MSB-A de fecha 20.JUL.2016, la misma que recoge el instructivo para el cumplimiento de la Meta 02, en el sentido de Implementar un Programa de Segregación en la Fuente y Recolección Selectiva de Residuos Sólidos Domiciliarios en viviendas urbanas del distrito; así mismo, se destaca la importancia y beneficios del cumplimiento de la Meta 02, entre otros, como promover la disminución de la contaminación ambiental a través del incremento del

reciclaje y la reducción de residuos sólidos dispuestos en botaderos, reduciendo la posibilidad de tener productos adulterados.

5) Fortalecer el Plan de Manejo de Residuos Sólidos del Distrito de San Borja aprobado mediante Ordenanza N° 618-MSB de fecha 21.dic.2018; por constituir una herramienta valiosa para la gestión adecuada de los residuos sólidos del distrito que permita dar mejor y dar continuidad a los procesos en la gestión de los residuos.

6) Ampliar la cobertura de los contenedores subterráneos inteligentes para el almacenamiento temporal de los residuos sólidos, con el objeto de realizar el almacenamiento selectivo de los residuos en los sectores de alta densidad poblacional del distrito, puesto que esta tecnología tiene la ventaja de poder integrarse al espacio introducido, es de fácil uso, impide la intervención de los recicladores informales debido a que los residuos se alojan en una fosa acondicionada bajo superficie y, reduce olores y ruidos.

7) Reforzar el Programa de Control y Regulación de la Actividad de los Recicladores en el distrito de San Borja de conformidad con la Ordenanza N° 563-MSB de fecha 28.JUN.2016, que tiene por objeto, entre otros, mejorar la gestión ambiental de los residuos sólidos y, el establecimiento del marco normativo para la formalización de las organizaciones de recicladores de residuos sólidos dedicadas a la recolección selectiva en la jurisdicción de San Borja, estableciendo de cumplimiento obligatorio para toda persona natural o jurídica, de derecho público o privado que generen residuos sólidos y/o desarrollen actividades vinculadas al manejo selectivo de residuos de origen domiciliario, comercial y de actividades similares generadoras de desechos susceptibles de ser reaprovechados en el distrito de San Borja. Por otro lado, el Decreto Supremo N° 005-2010-MINAM, establece el marco jurídico de las actividades de los trabajadores del reciclaje, promoviendo su formalización, asociación para la mejora en el manejo ecológicamente eficiente de los residuos sólidos en observancia de los

objetivos y principios de las normas en materia ambiental; así mismo, determina que los Gobiernos Locales son responsables de formalizar las actividades de los recicladores; promueven la formalización de estas organizaciones con personería jurídica, e incorporan al Programa de Formalización y Recolección Selectiva de residuos sólidos a cargo del gobierno local, para el reaprovechamiento de los residuos sólidos.

En relación a la Educación Ambiental se pueden establecer las siguientes medidas:

146

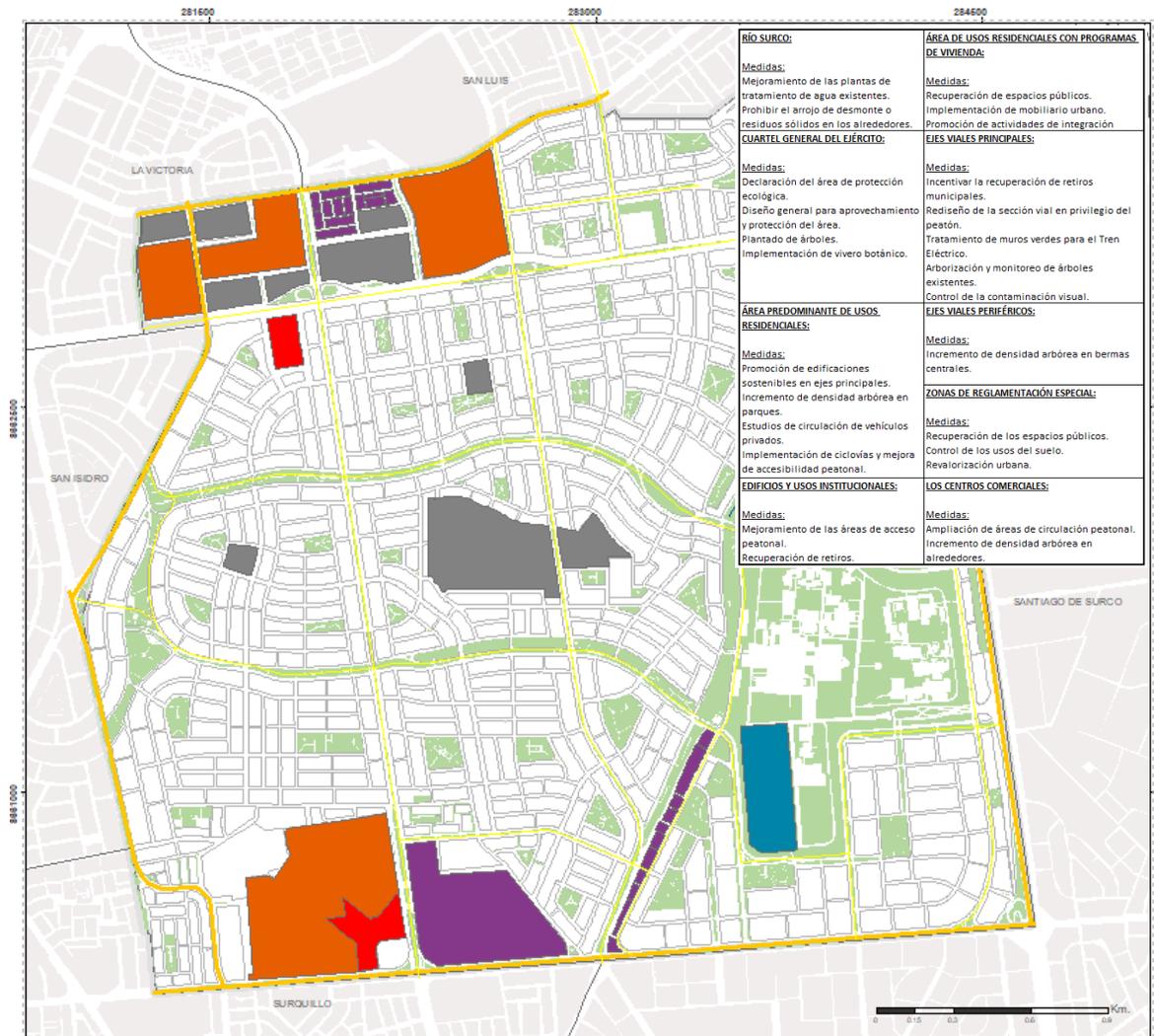
- Los planes de educación ambiental deben de realizarse en centros educativos y vecinales, en donde se realizarán talleres de manejo de residuos sólidos dentro de los cuales está el reciclaje, y es la Municipalidad quien oficializara los temas de ambientales en dichas instituciones mediante convenios interinstitucionales.
- La Municipalidad elaborará y ejecutará programas con el Sector Educación en temas ambientales de experiencias del día a día de las Instituciones Educativas, diseñando programas de sensibilización y motivación.
- La Municipalidad impulsará a nivel Institucional la gestión de la propuesta de incorporación de los temas ambientales locales en la Currícula Escolar.
- La Municipalidad inducirá la acción de Institución Educativa sobre los problemas ambientales.
- Promover y desarrollar la educación ambiental o ecológica, valiéndose de talleres educacionales, convenios, que hayan tenido éxito dentro o fuera de San Borja;
- Formación y fortalecimiento de comités ambientales escolares y vecinales.
- Organizar concursos ambientales, así como elaboración de materiales educativos sobre el tema ambiental.

- Trabajar la educación ambiental a través de los diferentes grupos de ciudadanos organizados, así mismo con las instituciones educativas, organizaciones de base, otros municipios y empresas, abarcando la educación formal en base a la Currícula educativa y la educación no formal en espacios alternativos de comunicación y educación.
- Desarrollar y promover la educación ambiental ciudadana en todos los niveles mediante convenios interinstitucionales y la aplicación de programas que hayan demostrado éxitos tangibles.
- Convertir la educación ambiental en un proceso continuo y permanente que busca fortalecer en las personas el conocimiento, la actitud y la práctica de acciones conscientes hacia el mejoramiento ambiental y el desarrollo sostenible.
- Formar capacitadores para la realización de talleres y campañas de sensibilización ambiental.

#### **3.4.4.4 Unidades de Ordenamiento Ambiental**

Las Unidades de Ordenamiento Ambiental son las unidades ambientales conformado por los elementos que definen la realidad ambiental del distrito, estos son: El Río Surco, el cuartel general del ejército, los ejes viales principales (Av. Aviación, Av. Javier Prado, Av. San Luis), los ejes viales periféricos (Av. Canadá, Av. Guardia Civil, Av. Angamos, La Panamericana), los centros comerciales (La Rambla y Metro), las Zonas de Reglamentación Especial, los edificios y usos institucionales y el área predominante de usos residenciales, tal como se observa en el mapa siguiente:

#### **Mapa No. 3.11 Unidades de Ordenamiento Ambiental - Medidas**



<p><b>RÍO SURCO:</b></p> <p>Medidas: Mejoramiento de las plantas de tratamiento de agua existentes. Prohibir el arroj de desmonte o residuos sólidos en los alrededores.</p> <p><b>CUARTEL GENERAL DEL EJÉRCITO:</b></p> <p>Medidas: Declaración del área de protección ecológica. Diseño general para aprovechamiento y protección del área. Plantado de árboles. Implementación de vivero botánico.</p> <p><b>ÁREA PREDOMINANTE DE USOS RESIDENCIALES:</b></p> <p>Medidas: Promoción de edificaciones sostenibles en ejes principales. Incremento de densidad arbórea en parques. Estudios de circulación de vehículos privados. Implementación de ciclovías y mejora de accesibilidad peatonal.</p> <p><b>EDIFICIOS Y USOS INSTITUCIONALES:</b></p> <p>Medidas: Mejoramiento de las áreas de acceso peatonal. Recuperación de retiros.</p>	<p><b>ÁREA DE USOS RESIDENCIALES CON PROGRAMAS DE VIVIENDA:</b></p> <p>Medidas: Recuperación de espacios públicos. Implementación de mobiliario urbano. Promoción de actividades de integración</p> <p><b>EJES VIALES PRINCIPALES:</b></p> <p>Medidas: Incentivar la recuperación de retiros municipales. Rediseño de la sección vial en privilegio del peatón. Tratamiento de muros verdes para el Tren Eléctrico. Arborización y monitoreo de árboles existentes. Control de la contaminación visual.</p> <p><b>EJES VIALES PERIFÉRICOS:</b></p> <p>Medidas: Incremento de densidad arbórea en bermas centrales.</p> <p><b>ZONAS DE REGLAMENTACIÓN ESPECIAL:</b></p> <p>Medidas: Recuperación de los espacios públicos. Control de los usos del suelo. Revalorización urbana.</p> <p><b>LOS CENTROS COMERCIALES:</b></p> <p>Medidas: Ampliación de áreas de circulación peatonal. Incremento de densidad arbórea en alrededores.</p>
---	--

- Río Surco
- Ejes viales periféricos
- Ejes viales principales
- Centros comerciales
- Conjuntos Habitacionales
- Cuartel General del Ejército
- Edificios Institucionales importantes
- Zonas de Reglamentación Especial
- Áreas residenciales en general

1. **El Río Surco**, definido por el paso del río que en estos momentos se encuentra canalizado, y en donde existen dos plantas de tratamiento de agua que sirve para riego y mantenimiento de las áreas verdes. Un tramo del río ha sido declarado como Patrimonio Cultural de la Nación mediante Resolución Ministerial N° 041-2019-VMPCIC-MC, siendo reconocido como Paisaje Arqueológico “Canal de Surco – Segmento 3”.

Medidas, las medidas que se proponen son:

Habilitar plantas de tratamiento de aguas para riego.

Mejoramiento de las dos plantas existentes.

Mejorar la eficiencia en la operatividad y funcionamiento del sistema hidráulico en el canal del Río Surco.

Prohibir el arrojo de desmonte o residuos sólidos en los alrededores de estas plantas.

Erradicar las torres de alta tensión por significar peligro para la zona urbana cambiándolas por redes subterráneas en coordinación con las empresas de servicio.

2. **El Cuartel General del Ejército**, delimitado por el área sur de la propiedad institucional, la cual cuenta con voluntad para habilitarse como un área de reserva y protección ambiental distrital.

Medidas,

Declaración de área de protección ecológica.

Diseño general del área planteado como cesión a la ciudad para área de reserva ambiental.

Plantado de árboles.

Implementación de vivero botánico del distrito.

3. **Los ejes viales principales**, estas vías son la Av. Aviación, Av. Javier Prado y Av. San Luis,

Medidas

Promoción de la recuperación de los retiros municipales.  
Rediseño de la sección vial privilegiando el paso del peatón.  
Tratamiento de muros verdes a lo largo del Tren eléctrico.  
Arborización y monitoreo en la calidad de árboles existentes.  
Control de la contaminación visual por letreros y avisos

4. **Los ejes viales periféricos**, constituidos por la Av. Canadá, Av. Guardia Civil, Av. José Gálvez Barrenechea, Av. Angamos y La Panamericana.

Medidas

Incremento de la densidad arbórea en las bermas centrales.

5. **Los centros comerciales**, que son equipamientos de alcance interdistrital o metropolitano del distrito como son La Rambla y Real Plaza Primavera.

Medidas

Ampliación de áreas de circulación peatonal.  
Ambientación urbana de ejes peatonales.  
Incremento de densidad arbórea en alrededores.

6. **Las Zonas de Reglamentación Especial**, que existen en el distrito y corresponden a cuatro áreas: ZRE-1: SAN JUAN MASIAS, PEQUEÑOS AGRICULTORES, EL BOSQUE Y EL BOSQUE DE SAN BORJA; ZRE-2: JUAN XXIII; ZRE-3: AREA RUSTICA SUBSECTOR 12ª; ZRE-4: CENTRO CULTURAL DE LA NACION.

Medidas

Recuperación urbana de los espacios públicos.  
Control de los usos del suelo.  
Estudios especiales para procesos de revalorización urbana.

7. **Los edificios institucionales importantes**, que son atractores de viajes, sea por trabajo o por visita y se concentran en los alrededores del Ministerio de Cultura, Ministerio de Educación, y otros

Medidas

Mejoramiento de las áreas de acceso peatonal.

Mejora de vía privilegiando al peatón.

Incentivar la recuperación de los retiros para su integración al espacio público.

8. **Los conjuntos habitacionales**, conformado por las Torres de Limatambo y la Torres de San Borja

Medidas

Recuperación de los espacios públicos.

Implementación de mobiliario urbano.

Promoción de actividades de integración social.

9. **Áreas residenciales en general**, conformado por el área restante del distrito

Medidas

Promoción de edificaciones sostenibles en principales ejes viales

Incremento de la densidad arbórea en los parques

Análisis y estudios de la circulación de vehículos privados.

Implementación de ciclovías y mejora de la accesibilidad peatonal.

#### 3.4.4.5 Gestión del Riego

Se implementará las siguientes medidas:

- Aplicar el riego durante las primeras horas de la mañana (antes de las 8:00 am) o del anochecer. - Esta práctica es beneficiosa debido a que la función de la clorofila de las plantas es mucho más intensa a estas primeras horas de la mañana y, a medida que se eleva el calor (temperatura), el requerimiento de agua también se incrementa; después de las 5:00 pm, se evitan pérdidas por evaporación, pues ya casi no se tienen radiaciones solares.

- Disponer de un sistema de riego tecnificado automatizado (aspersión y/o localizado), se puede programar el turno de riego hasta dos veces al día por conveniencia, dosificando de acuerdo a la demanda de agua estimada.
- De preferencia, realizar un estudio de demanda de agua para determinar la frecuencia de riego de las áreas verdes del distrito, que permita también conocer la disponibilidad de agua del canal del Río Surco y de las aguas residuales a ser tratadas para ser utilizadas en el riego por aspersión y/o riego localizado.
- Elaborar un listado de las empresas ambientalmente responsables y que podrían estar interesadas frente a una propuesta de proyecto público - privado de valor compartido para la custodia del agua (Water stewardship).
- En líneas generales, limitar el empleo de fertilizantes durante el verano, con el objeto de disminuir la demanda de agua de las plantas.
- En paralelo, con la Oficina de Participación Vecinal de la Municipalidad de San Borja se puede mejorar el trabajo de sensibilización con los vecinos, de manera que conozcan qué es lo que se planea realizar y se pueda generar compromisos que contribuyan con la sostenibilidad de las áreas recuperadas.
- Sembrado de especies arbóreas y plantas resistentes a periodos de sequía.
- Realizar el catastro e inventario físico y fitosanitario de todas las especies arbóreas existentes en las áreas verdes y en el vivero del distrito. Con esta información se investiga a cada especie en relación a su requerimiento de agua para vivir, si consume mucha se sustituirá con especies que sean resistentes a los escases de agua.
- Promover la investigación y experimentación con especies resistentes a la escasez de agua.
- Mantenimiento del Canal de Riego Surco.
- Aplicar el manual de mantenimiento detallado con que se cuenta para el Canal de Riego Surco, el cuál ha sido reglamentado y aprobado por la Autoridad Nacional del Agua.

- Implementar reservorios de almacenamiento de agua, considerando la capacidad de estos en función de la demanda y horarios de riego, emergencias ante incendios y las reservas previstas ante cualquier otra emergencia. Según las especificaciones técnicas estos podrán ser elevados o subterráneos.

#### **3.4.4.6 Gestión de Riesgo ante Desastres y Adaptación para el Cambio Climático**

153

En este caso las medidas a implementar son importantes y se deben realizar sin tener reparos, pues desarrollará y aumentará la **“resiliencia”** de la población del distrito de San Borja, al integrarse dentro de la planificación territorial del distrito.

Se deben implementar las siguientes medidas:

a.) Para la inminente ocurrencia de lluvias por causa del cambio climático

Mapeo con levantamiento altimétrico para señalar con precisión las zonas bajo peligro de inundaciones y poder diseñar las obras de evacuación de las aguas de lluvia. Esta labor se tiene que coordinar con SEDAPAL, e internamente con las otras dependencias de la Municipalidad de San Borja cuyas funciones estén involucradas en este tema.

b.) Con esta información se pueden elaborar mapas de peligro, vulnerabilidad, con los cuales se elabora el mapa de riesgos.

#### **3.4.5 Retiro de las Edificaciones**

A nivel de retiros de edificaciones en el distrito, es necesario disgregar en primer lugar aquellos retiros frontales que se ubican en predios con uso comercial de aquellos con uso residencial.

Es necesario aprovechar aquellos retiros comerciales regulados con un ancho de 5 metros a fin de incentivar el dinamismo de la calle como por ejemplo en las avenidas Aviación, San Luis, Javier Prado y Guardia Civil.

Las estrategias generales en relación a los retiros de las edificaciones en el distrito de San Borja son las siguientes:

- Incentivar, promover y regular el uso del retiro a nivel de la calle como espacio abierto de uso público, ampliación de servicios comerciales y/o servicios, definiendo un porcentaje de áreas verdes para mejorar la calidad de vida urbana del distrito, dándose el uso con material provisional que permita la permeabilidad de la calle.
- Regular el uso de los retiros normativos para desalentar la ubicación de estacionamientos vehiculares e incentivar la incorporación de estacionamientos para bicicletas, y con ello contribuir al fortalecimiento de la red de vías ciclistas del distrito.
- Introducir normativas que limiten o desalienten el uso de semisótanos principalmente en los retiros residenciales, que impidan una relación directa a nivel de la calle, y que evalúe mecanismos que promuevan la permeabilidad en los muros de retiros frontales.
- Realizar un estudio de detalle que identifique aquellas excepciones donde el nivel de consolidación de los frentes urbanos sobre los retiros sea menor al normativo, para su consolidación.

#### **3.4.6 Disposiciones relativas al Ornato y Mobiliario Urbano**

En relación a este componente se debe identificar en primer lugar dentro del distrito aquellas zonas con características particulares que permitan

definir medidas y/o lineamientos sobre el ornato y mobiliario urbano. En San Borja se identifican de forma general zonas como:

- Zonas con alto valor paisajista y recreativo como el circuito del corredor verde de las avenidas San Borja Sur, San Borja Norte.
- Zonas predominantemente residenciales.
- Zonas y ejes comerciales y/o de servicios.
- Zona empresarial (La Rambla) y
- Nodo de Servicios Culturales e Institucionales.

Para definir en detalle la tipología de mobiliario urbano adecuada, es necesario también identificar a los diferentes usuarios del espacio público:

- Peatones: niños, adultos, adulto mayor y personas con movilidad reducida.
- Ciclistas y personas que se movilizan en VMI.
- Vehículos motorizados en transporte público, bus local y privado particular.

Es necesario tomar en cuenta además de los usuarios el mobiliario urbano requerido para las estaciones intermodales a fin de que pueda ser utilizado por todos los usuarios antes descritos.

Por otra parte, es importante considerar para el diseño del mobiliario urbano la definición de los materiales a utilizarse tomando en cuenta el alto tránsito, la alta frecuencia y uso, la intemperie, humedad y durabilidad del mismo.

Finalmente, se propone desarrollar las siguientes estrategias:

- Definir lineamientos de ornato y mobiliario urbano para las zonas de alto valor paisajístico que contribuyan a resaltar el valor de sus áreas verdes.
- Incorporar mobiliario urbano que identifique y fortalezca los circuitos o corredores verdes, la red de vías ciclistas y las rutas y/o frecuencias de los sistemas de bus local.

- Equipar los principales espacios públicos del distrito con dispositivos de monitoreo, control e información que contribuya a la medición de la calidad medioambiental, y señalética sobre las principales especies vegetales dentro del marco de sensibilización ciudadana sobre el medio ambiente.
- Incorporar mobiliario urbano orientado a mejorar la calidad y uso del espacio público, que contenga elementos de alerta interconectados a los módulos de seguridad ciudadana (tótems, botón antipánico u otros) y que identifique Zonas de Refugio Temporal del distrito.

### 3.5 INSTRUMENTOS DE GESTIÓN DEL PLAN

Los instrumentos de gestión del plan se definen como elementos que nos facilitan la implementación y se componen en normas e instrumentos operativos.

#### 3.5.1. Propuesta Normativa

La propuesta normativa se compone básicamente de cinco reglamentos para la Conservación Ambiental y el Sistema Vial Local.

##### 3.5.1.1 Reglamento para la Conservación Ambiental de San Borja

El motivo del presente instrumento técnico normativo se basa en la existencia de un patrimonio ambiental de gran dimensión e importancia, en comparación con los estándares de calidad de otros distritos de Lima Metropolitana; tal es así que, en diciembre del 2014, en el marco de la XXVI Reunión Cumbre Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico, “APEC China 2014”, el distrito de San Borja fue elegido “*como una ciudad Sostenible y de bajas emisiones de Carbono*” y, en el mes de Enero los integrantes del equipo de consultores APEC, presentaron el “Estudio de Factibilidad de San Borja como Ciudad Modelo en Bajas Emisiones de Carbono”, que la convertirá no solo en un distrito más verde de lo que

actualmente es, sino también, en un ejemplo a seguir por otras comunas locales de Lima Metropolitana. En este sentido, la propuesta normativa contempla el siguiente contenido:

**Artículo Primero.** - La Municipalidad asume lineamientos de política para que el distrito de San Borja posea un marco normativo institucional adecuado y, de esta manera lograr el ordenamiento, protección y conservación de dicho patrimonio ambiental con mayores estándares de calidad, sobre todo del conocimiento, reconocimiento y participación de la misma población, para cuyo bienestar van dirigidas las mismas.

Bajo estas consideraciones esta propuesta normativa, se sustenta en los contenidos de la propuesta ambiental que define las Unidades de Ordenamiento Ambiental y otros cuatro componentes del tema ambiental, de la siguiente manera:

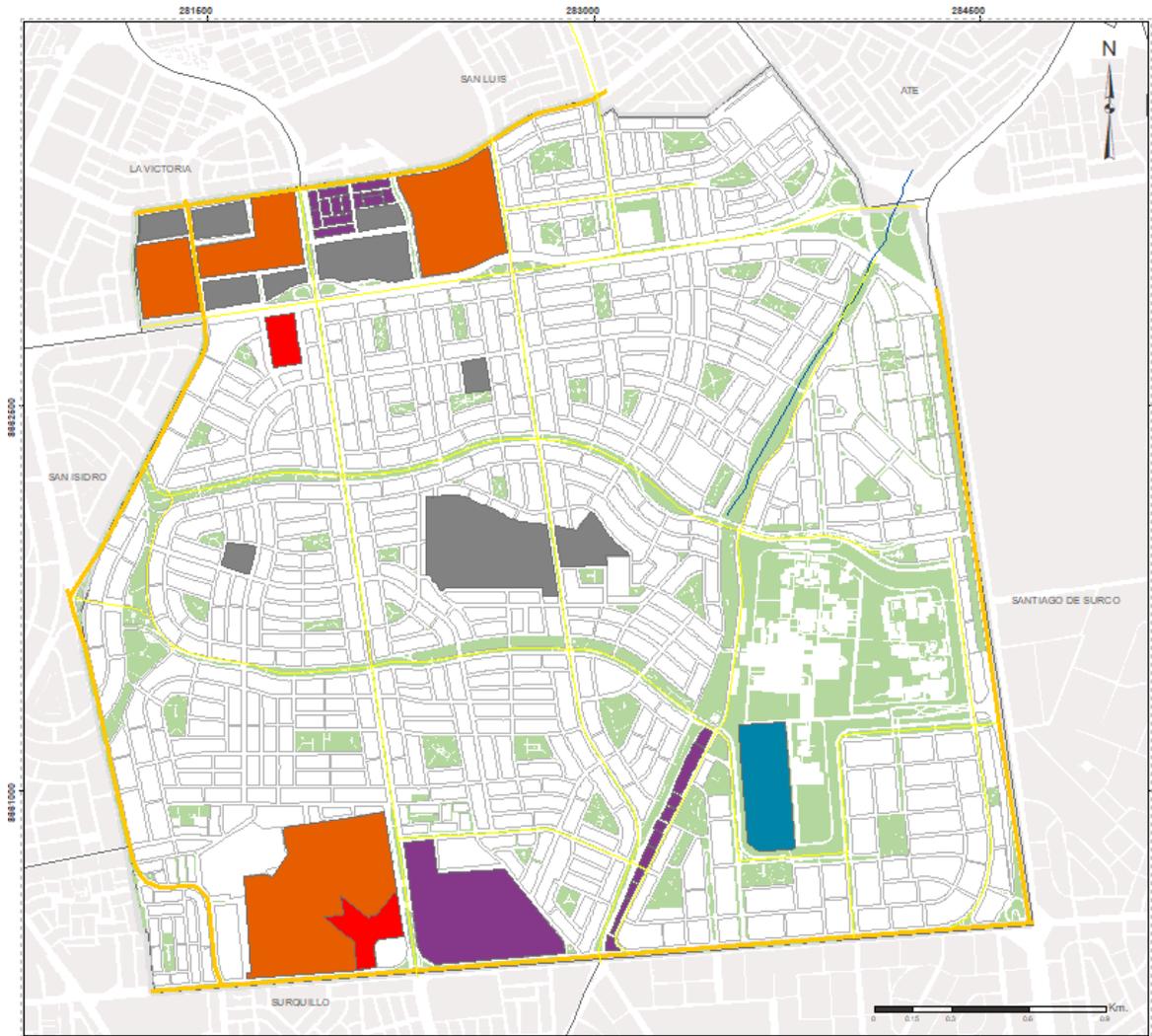
- A. Unidades de Ordenamiento Ambiental
- B. Sistema Ecológico Forestal;
- C. Medidas de Protección Ambiental;
- D. Mecanismos de participación Ciudadana;
- E. Sistema de Gestión Integral de Residuos Sólidos

**Artículo segundo.** -Unidades de Ordenamiento Ambiental

1. **El Río Surco**, definido por el paso del río que en estos momentos se encuentra canalizado y en donde corresponde al tramo denominado como “Canal de Surco – Segmento 3” la categoría de Patrimonio Cultural de la Nación.
2. **El Cuartel General del Ejército**, delimitado por el área de usos institucional, en la actualidad se ha mostrado voluntad para habilitar el lado sur como un área de reserva y protección ambiental del distrito

3. **Los ejes viales principales**, estas vías son la Av. Aviación, Av. Javier Prado y Av. San Luis,
4. **Los ejes viales periféricos**, constituidos por la Av. Canadá, Av. Guardia Civil, Av. José Gálvez Barrenechea, Av. Angamos Este, Av. Primavera y La Panamericana.
5. **Los centros comerciales**, que son equipamientos de alcance interdistrital o metropolitano del distrito como son La Rambla y Real Plaza Primavera.
6. **Las Zonas de Reglamentación Especial**, que existen en el distrito y corresponden a cuatro áreas: ZRE-1: SAN JUAN MASIAS, PEQUEÑOS AGRICULTORES, EL BOSQUE Y EL BOSQUE DE SAN BORJA; ZRE-2: JUAN XXIII; ZRE-3: AREA RUSTICA SUBSECTOR 12<sup>a</sup>; ZRE-4: CENTRO CULTURAL DE LA NACION.
7. **Los edificios institucionales importantes**, que son atractores de viajes, sea por trabajo o por visita y se concentran en los alrededores del Ministerio de Cultura, Ministerio de Educación, y otros
8. **Los conjuntos habitacionales**, conformado por las Torres de Limatambo y la Torres de San Borja
9. **Áreas residenciales en general**, conformado por el área restante del distrito

Mapa No. 3.12  
Unidades de Ordenamiento Ambiental



- |                          |                                       |
|--------------------------|---------------------------------------|
| Río Surco                | Cuartel General del Ejército          |
| Ejes viales periféricos  | Edificios Institucionales importantes |
| Ejes viales principales  | Zonas de Reglamentación Especial      |
| Centros comerciales      | Áreas residenciales en general        |
| Conjuntos Habitacionales |                                       |

**Artículo tercero. - Sistema Ecológico Forestal.**

- El Sistema Ecológico Forestal de San Borja está conformado por una gran masa de plantas vegetales y una serie de especies forestales determinadas que han sido establecidas en forma natural o artificial, y donde se realizan un conjunto de intervenciones forestales y ambientales, que al ser jerarquizadas conforman una unidad diferenciada dentro del medio urbano, que interactúan con los otros componentes de los otros sistemas, y también con el entorno interdistrital y metropolitano.
- La Municipalidad Distrital de San Borja declara de Interés Público la creación del Sistema Ecológico Forestal, como primera jerarquía de definición del Ordenamiento Ambiental del distrito de San Borja; que a su vez está integrado por tres Subsistemas.
- El Subsistema de Recuperación Ambiental, lo conforma toda el área comprendida por el Boulevard de Surco, adyacente al Canal de Riego Surco.
- El Subsistema de Protección Ambiental, lo conforma toda la estructura reticular interconectada de las áreas verdes, comprendidas por las Av. San Borja Norte y Sur, Av. Las Artes, los parques y corredores verdes de los XII Sectores Urbanos y a las avenidas. de las bordes limítrofes distritales; Panamericana Sur, Gálvez Barrenechea-Guardia Civil, Canadá y otras menores.
- El Subsistema de Mitigación Ambiental, que corresponde a la cobertura forestal y arbustiva que se instalen en las avenidas de mayor flujo vehicular y de transporte público: Av. Javier Prado, Aviación, San Luis, Angamos.
- El Sistema Ecológico Forestal de San Borja, está comprendido dentro de la categoría de Bosques Locales, establecido por la Autoridad Nacional Forestal y de Fauna Silvestre.

**Artículo cuarto. –Medidas de Protección Ambiental:**

La Municipalidad de San Borja declara de Interés Público el ordenamiento de la actual cobertura forestal y arbustiva existente, así como la nueva que se instale o se cree en el distrito para orientarla a los criterios y definiciones

paisajísticas, funcionales y de recreación ambiental, que se planteen en el Sistema Ecológico Forestal, pues dependemos de las plantas para contrarrestar el efecto invernadero, el cambio climático y propiciar una vida saludable en los ciudadanos, por lo que se da la condición de **conservación y protección**, con las siguientes medidas:

- El ordenamiento de la cobertura forestal y arbustiva según lo definido en los diseños del Sistema Ecológico Forestal, implica que las iniciativas de arborización por parte de los vecinos, particulares y/o empresas, respetarán, se acogerán y se guiarán por los planteamientos establecidos para el Sistema.
- La instalación de corredores verdes en los subsistemas mencionados, el equipamiento y mobiliario para actividades deportivas, culturales y recreativas.
- Revalorar el componente de áreas verdes (parques, plazas, jardines centrales o laterales de vías, los bosques creados y, en general todas aquellas áreas que están cubiertas por plantas de recubrimiento, gramíneas, flores, arbustos o árboles, macizos florales, etc.), que son de uso público y que además tienen la condición de áreas de naturaleza inalienable e imprescriptible, en su superficie, composición, calidad ambiental y paisajística.
- La aplicación de un riego eficiente a las áreas verdes del distrito, y eso se logra con el uso racional del agua implementando sistemas de riego eficientes.
- Propiciar una dotación de agua para riego eficiente, pues el calentamiento global viene ocasionando el incremento paulatino de la temperatura y radiación solar, motivando un mayor requerimiento de agua para el riego de las áreas verdes del distrito, por lo cual se debe practicar el uso racional del agua.
- Promover las labores culturales de agrotecnia, como todas aquellas operaciones y actividades que se ejecutan desde la preparación del suelo para la siembra en un campo de cultivo (esto es, las áreas verdes de San Borja) con la finalidad de llegar a su estado de madurez y con toda la

perfección posible de su desarrollo y meta física propuesta. Siendo ejecutadas en su oportunidad, con eficiencia y eficacia, a fin de lograr los resultados esperados por los que implementan dichas prácticas (GMAOP).

- Provisionar el cuidado del equipamiento forestal, pues los trabajos desarrollados durante la ejecución de las labores culturales presentan riesgos específicos susceptibles de provocar accidentes de diversa índole. Para evitarlos, una vez analizados los riesgos y establecidas las correspondientes medidas preventivas, se debe dotar al personal de los Equipos de Protección Individual (EPI) adecuados e instruirles sobre su utilización.

#### **Artículo quinto. - Mecanismos de Participación Ciudadana**

- La Municipalidad de San Borja desarrolla, despliega y promueve una actitud proactiva en relación a la participación ciudadana y su relación con el ordenamiento e instalación del Sistema Ecológico Forestal, fomentando estrategias de participación ciudadana en los comités de parques, los grupos deportivos, las campañas y jornadas de sensibilización, que se orienten hacia la sostenibilidad social de las políticas ambientales locales.
- Desarrollar la institucionalización de la participación ciudadana en la gestión y manejo de las áreas verdes.
- Fomentar la participación ciudadana promoviendo una cultura de corresponsabilidad, fortaleciendo los espacios de comunicación entre el gobierno local y la ciudadanía, aumentando la transparencia, eficacia, eficiencia y efectividad de las políticas verdes.
- Fortalecer las organizaciones vecinales en las acciones de participación ciudadana desarrollando programas y talleres sobre el manejo de áreas verdes.
- Promover el conocimiento de los valores de la buena práctica de las “labores culturales” y su importancia dentro del manejo de las áreas verdes.
- Capacitar y orientar las acciones de la participación ciudadana hacia el mejoramiento de la eficacia, eficiencia y efectividad de las prácticas de agrotecnia en el manejo y gestión de los parques.

- Promover el control ciudadano de las acciones que realizan los gobiernos locales en el ámbito de los parques y jardines.
- La participación ciudadana en la gestión de los parques, debe traducirse en un ejercicio de ciudadanía.
- Se deben propiciar formas participativas abiertas e inclusivas, que permitan la incorporación vecinal en la gestión de las áreas verdes.
- Impulsar el ejercicio del derecho de participación ciudadana en la gestión local, destinando recursos, creando y potenciando las condiciones favorables para el ejercicio de este derecho, en especial de aquellos sectores en condición de exclusión y vulnerabilidad social.
- Fortalecer sus capacidades internas para una apertura efectiva, mediante actividades de capacitación y educación que modifiquen su funcionamiento y cultura institucional, a fin de valorizar la participación ciudadana.
- Involucrar a la comunidad vecinal a fin de lograr y asegurar el desarrollo de los bosques urbanos, conformados por todos los árboles que se encuentran dentro del casco urbano o la periferia urbana, que incluyen los árboles de calles, jardines, parques o bosques como tales.
- Promover e incentivar la participación ciudadana y los espacios de concertación con la finalidad de ampliar las capacidades de gestión de la misma población, así como mantener vigentes el interés de compromiso de los mismos con la preservación del paisaje urbano de sus áreas verdes.
- Implementar la forestería urbana y áreas verdes con un enfoque multifuncional e interdisciplinario, pues esto toma en cuenta las características de la zona, promueve la participación y el compromiso de la población en su implementación y manejo, y también la inclusión del tema en las políticas públicas, el ordenamiento territorial y la planificación física.

**Artículo sexto.** - Sistema de Gestión Integral de Residuos Sólidos

La Ordenanza N° 563-MSB del 28.JUN.2016, establece el marco normativo para la formalización de las organizaciones que ejercen la actividad del reciclaje de residuos sólidos que se dedican a la recolección selectiva dentro del Distrito de San Borja.

Para la actividad del Reciclaje existe la norma a nivel de la Ordenanza N° 618-MSB del año 2018, que aprueba el Plan de Manejo de Residuos Sólidos, en la cual se establece la capacitación en la actividad del reciclaje y, la realización de Planes de Educación Ambiental, así como la capacitación en este rubro.

En Educación Ambiental se pueden establecer las siguientes medidas:

- Los planes de educación ambiental deben de realizarse en centros educativos y vecinales, en donde se realizarán talleres de manejo de residuos sólidos, en donde se incluirá educación para el reciclaje.
- La Municipalidad oficializará los temas de ambientales en dichas instituciones.
- La Municipalidad elaborará y ejecutará programas con el sector educación en temas ambientales de experiencias del día a día de las instituciones educativas, diseñando programas de sensibilización y motivación.
- La Municipalidad impulsará a nivel institucional la gestión de la propuesta de incorporación de los temas ambientales locales en la Curricula Escolar.
- La Municipalidad inducirá la acción de Institución Educativa sobre los problemas ambientales.
- Promover y desarrollar la educación ambiental o ecológica, valiéndose de talleres educacionales, convenios, que hayan tenido éxito dentro o fuera de San Borja.
- Formar y fortalecer los comités ambientales escolares y vecinales.
- Organizar concursos ambientales, así como elaboración de materiales educativos sobre el tema ambiental.
- Trabajar la educación ambiental a través de los diferentes grupos de ciudadanos organizados, así mismo con las instituciones educativas, organizaciones de base, otros municipios y empresas, abarcando la educación formal en base a la curricula educativa y la educación no formal en espacios alternativos de comunicación y educación.
- Desarrollar y promover la educación ambiental ciudadana en todos los niveles mediante convenios interinstitucionales y la aplicación de programas que hayan demostrado éxitos tangibles.

- Convertir la educación ambiental en un proceso continuo y permanente que busca fortalecer en las personas el conocimiento, la actitud y la práctica de acciones conscientes hacia el mejoramiento ambiental y el desarrollo sostenible.
- Formar capacitadores para la realización de talleres y campañas de sensibilización ambiental.

### 3.5.1.2 Reglamento del Sistema Vial

165

**Artículo Primero.** -El Sistema Vial de Lima Metropolitano (SVM) está normado por la Ordenanza Municipal N° 341- MML. En este documento se señala la siguiente jerarquía vial, en lo que compete al distrito de San Borja:

- **Vías Expresas**
  - Vías Expresas Nacionales/ Regionales. Corresponde a la Panamericana Sur.
  - Vías Expresas Metropolitanas. Corresponde a la Av. Javier Prado.
- **Vías Arteriales.**
  - Av. Aviación
  - Av. Angamos
- **Vías Colectoras.**
  - Av. San Borja Norte
  - Av. San Borja Sur
  - Av. Guardia Civil
  - Av. Gálvez Barrenechea.
  - Av. Del Parque Norte.
  - Av. Del Parque Sur.

### **Artículo Segundo. - Vías Metropolitanas**

Las vías antes citadas son de competencia Metropolitana, es decir su gestión corresponde a la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Sus características y definiciones funcionales están señaladas en la Ordenanza N° 341- MML citada.

Las vías metropolitanas, cumplen la función de estructurar la vialidad de San Borja con el resto de la Metrópoli en la medida que San Borja es parte del continuo urbano metropolitano.

### **Artículo Tercero. - Vías Locales Principales**

El distrito de San Borja requiere categorizar sus vías, en la medida que las vías locales no están contempladas en el SVM, por tanto, son de manejo exclusivo de la Municipalidad Distrital de San Borja.

De todas las vías distritales, de competencia local, se ha identificado la tipología de vías: “Vías Locales Principales”. Estas cumplen la función de estructurar e integrar, los diferentes sectores y áreas al interior del distrito, uniendo las diferentes zonas distritales que más generan atracción de viajes inter e intradistritales.

Son vías de gran longitud relativa, por las cuales los vehículos discurren preferencialmente debido a que son vías directas e integradoras. Por lo cual se debe privilegiar el tránsito automotor intradistrital y las intervenciones o mejoramientos deben estar orientados dentro de este propósito, manteniendo las consideraciones de seguridad para el peatón.

Las vías identificadas dentro de esta categoría, de acuerdo al Plan de Desarrollo Urbano de San Borja son las siguientes:

- Av. De la Rosa Toro
- Jr. Rousseau
- Av. Boulevard de Surco
- Jr. Paseo del Bosque
- Av. De las Artes Norte
- Av. De las Artes Sur
- Av. Ordoñez Jhonson
- Jr. Saenz
- Jr. Fray Luis de León
- Jr. Andreas Vesalio
- Av. Geminis
- Av. Buena Vista

- Av. Velasco Astete
- Av. Comandant Juan Bielovucic Cavalier
- Av. Joaquín Madrid

#### **Artículo Cuarto. - Vías Locales**

Son el resto de vías no consideradas anteriormente.

Lo recomendable en estos casos es desarrollar plataformas a nivel con todos los elementos de la vía (calzada, berma/jardín, vereda), a fin de dar la imagen de una vía especial, de uso netamente local.

**Artículo Séptimo.** - La Municipalidad tiene a su cargo la ejecución, el mantenimiento, rehabilitación, remodelación, señalización horizontal y vertical, semaforización, ornato, publicidad y mobiliario urbano de las denominadas vías locales y vías locales principales.

**Artículo Octavo.** - En los casos que la habilitación urbana haya considerado jardines de aislamiento, estos forman parte de la sección vial, por tanto, es de dominio público donde no se podrá realizar edificación alguna. En caso contrario se hará uso de la facultad que la Autoridad Municipal declare en su momento, como la demolición de la edificación irregular.

#### **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**Primera.** - La Municipalidad de San Borja queda encargado de:

- a) Editar, difundir y distribuir a las dependencias correspondientes la presente Ordenanza, y el plano aprobado y sus anexos.
- b) Desempeñar las labores de autenticación del Plano SVSB-2018 aprobado por la presente Ordenanza.

**Segunda.** -En tanto continúe el proceso de actualización del Sistema Vial Metropolitano y Local, las Secciones Viales Normativas o los Derechos de Vía establecidos mediante Planes Urbanos, que no estén considerados en la presente actualización, mantendrán su vigencia para todos los efectos del ordenamiento urbano.

## **DISPOSICIONES FINALES**

**Primera.** -La presente Ordenanza entrará en vigencia al día siguiente de su publicación.

## **ANEXO N 1.**

### **DEFINICIONES**

#### **a. Vías Expresas**

Son aquellas vías que soportan importantes volúmenes de vehículos con circulación de alta velocidad, en condiciones de flujo libre. Unen zonas de importante generación de tránsito, extensas zonas de vivienda, concentraciones comerciales e industriales. Asimismo, integran la ciudad con el resto del país.

#### **b. Vías Arteriales**

Son aquellas que también llevan apreciables volúmenes de tránsito entre áreas principales de generación de tránsito y a velocidades medias de circulación. A grandes distancias se requiere de la construcción de pasos a desnivel y/o intercambios que garanticen una mayor velocidad de circulación. Pueden desarrollarse intersecciones a nivel con otras Vías Arteriales y/o colectoras. El diseño de las intersecciones deberá considerar carriles adicionales para volteos que permitan aumentar la capacidad de la vía.

**c. Vías Colectoras**

Son aquellas que tienen por función llevar el tránsito desde un sector urbano hacia las vías Arteriales y/o vías Expresas. Sirven por ello también a una buena proporción de tránsito de paso. Prestan además servicio a las propiedades adyacentes.

El flujo de tránsito es interrumpido frecuentemente por intersecciones semaforizadas en los cruces con vías Arteriales y otras vías colectoras.

169

**d. Vías Locales**

Son aquellas cuya función es proveer acceso a los predios o lotes adyacentes. Su definición y aprobación, cuando se trate de habilitaciones urbanas con fines de vivienda, corresponderá de acuerdo a Ley, a la Municipalidad de San Borja

**e. Vías Locales Principales**

Son aquellas que articulan las vías locales del Distrito de San Borja con las vías Metropolitanas. Su definición y aprobación, cuando se trate de habilitaciones urbanas con fines de vivienda, corresponderá de acuerdo a Ley, a la Municipalidad de San Borja.



### 3.5.2. Mecanismos de Seguimiento y evaluación del Plan Urbano Distrital

Como mecanismo de seguimiento y evaluación del PUD se propone la conformación de una “Instancia de Gestión Participativa para el Desarrollo Urbano” que esté representada por las instituciones públicas y privadas, los vecinos y la municipalidad. Esta instancia se forma a partir del fortalecimiento de los sub sectores urbanos.

Dicha instancia se reúne de manera consecutiva cada 6 meses para debatir sobre los avances, logros y dificultades para la implementación de los proyectos y acciones relacionadas a la ejecución del PUD.

La municipalidad, siendo la instancia de gobierno, facilita la presentación de las iniciativas privadas a la comunidad y promueve el debate abierto sobre dichas iniciativas, incluye a la participación de los residentes, sobre todo de aquellos subsectores donde se ubica la iniciativa. La Oficina de Innovación Urbana y Desarrollo Económico actúa como secretario técnico y es responsable de la implementación del sistema de información para el seguimiento del PUD.

Las instituciones, participan en función de las iniciativas, tanto las de gestión público privada, así como las exclusivamente privadas, no responden necesariamente a un sistema de organización.

Los vecinos y vecinas, participan a través de las juntas vecinas en cada sub sector urbano, estas tienen una junta directiva quienes conforman la instancia distrital. Se implementa un mecanismo de consulta ciudadana sobre las iniciativas de inversión que se presenten.

Según el DS 022, cada iniciativa puede dar pie a la conformación de una Unidad de Gestión Urbana, que se define como una instancia donde participan inversionistas, municipalidad y vecinos con participación directa en dicha iniciativa (si los hubiere). Los afectados participan mediante la organización en el respectivo subsector.

Otro mecanismo se propone a través de un modelo de seguimiento y sistema de información territorial (indicadores de gestión), que incluye la construcción de una base de datos que adecúe herramientas para una constante actualización.

Finalmente, la implementación de un mecanismo de participación en tiempo real para la gestión urbana, implica el fortalecimiento y masificación de San Borja Smart con herramientas de gobierno electrónico.

### **3.5.3. Priorización de Programas y Proyectos de Inversión Urbana.**

Este instrumento es el componente de inversiones prioritarias del PUD, que se erige como marco orientador de la organización físico espacial de las actividades económicas, sociales, políticas y administrativas necesario para la gestión territorial del distrito de San Borja. El Programa se muestra a nivel de identificación y priorización de proyectos de inversión del Plan Urbano Distrital, PUD.

El programa de inversiones del PUD San Borja, presenta dentro de una Cartera o Banco de Proyectos, los programas y proyectos de inversión urbana estratégicos que permitirán encaminar el desarrollo integral del área urbano territorial, en la perspectiva del corto mediano y largo plazo; estos se relacionan con los Ejes y objetivos estratégicos previamente establecidos en la propuesta de desarrollo urbano, acorde al Plan de Desarrollo Concertado Local vigente.

La implementación del Plan Urbano Distrital organizado en cada uno de los ejes estratégicos, tienen como norte la visión de desarrollo de 10 años hacia adelante, que es un horizonte de largo plazo.

Para alcanzar los objetivos que se proponen, es necesario la ejecución de un conjunto de proyectos en el corto, mediano y largo plazo, que representan oportunidades de inversión, para los actores públicos y

privados, cuyo involucramiento requiere que la Municipalidad distrital de San Borja implemente una agresiva y permanente estrategia de divulgación del PUD, dirigiendo e implementando los cambios estratégicos que se prevé para con la comuna.

El Programa de Inversiones comprende:

- **La concepción** del Programa priorizado de inversión urbana.
- **El Programa Priorizado** de Inversiones, que constituye una lista de acciones para su ejecución en el corto plazo, altamente prioritario para el desarrollo económico y social de San Borja, el cual incluye la metodología con los criterios utilizados para su priorización.
- **La Cartera de Proyectos** de mediano y largo plazo que comprende una lista de acciones complementarias, pero igualmente importantes que conforman el conjunto ordenado o Carpeta de Inversiones para el desarrollo económico y social de San Borja.

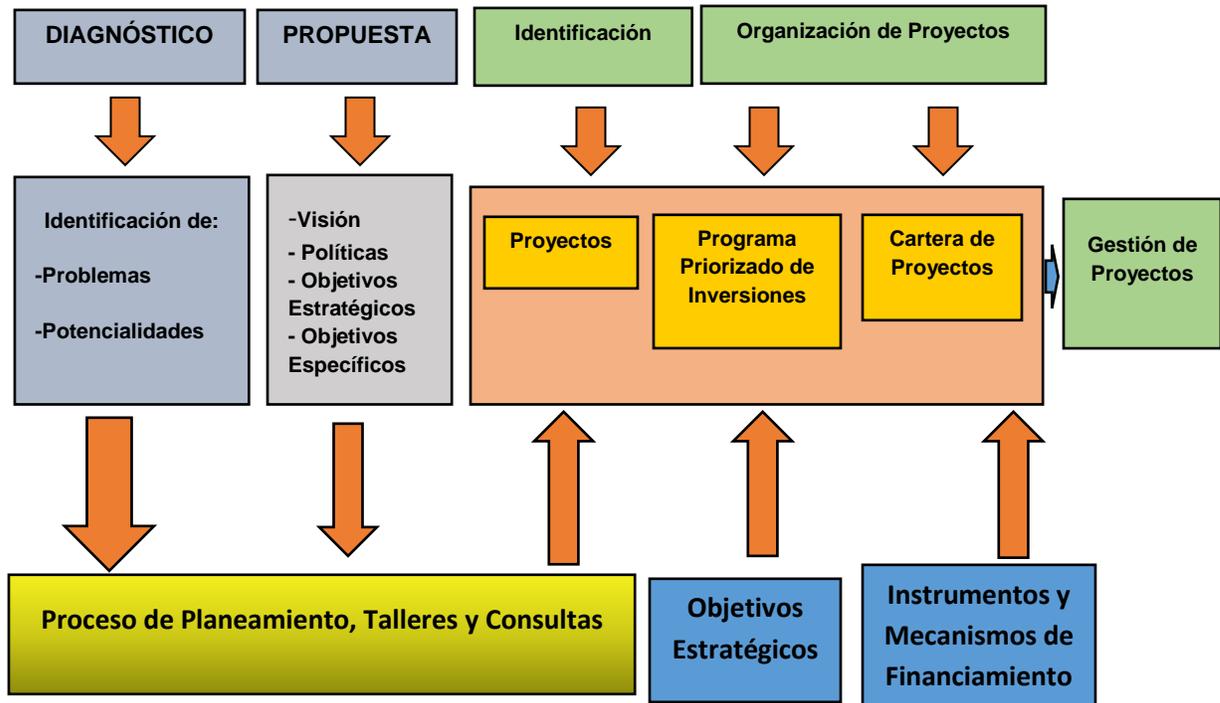
#### 3.5.3.1. Concepción del Programa Priorizado de Inversiones del PUD

El programa de inversiones que se propone ejecutar, permitirá a la Municipalidad administrar, promover y/o gestionar los proyectos presentados ante inversionistas o agentes privados y/u otras instituciones del sector público y la cooperación internacional, liderando y articulando el desarrollo del distrito, cumpliendo así un rol promotor del desarrollo local en coordinación y asociación con los niveles de gobierno metropolitano de Lima y central, con el objeto de facilitar la competitividad local y propiciar mejores condiciones de vida de su población.

Se conceptúa como el mecanismo de concreción del PUD, con un enfoque del Desarrollo Humano Integral y Solidario, poniendo como

centro a la persona humana, en su integralidad tanto individual como colectiva, incluyendo las dimensiones: económica, social, política, cultural, ambiental y ética.

**Gráfico N° 3.12**  
**Concepción del Programa Priorizado de Inversiones**



### 3.5.3.2. Objetivos del Programa de Inversiones

- Establecer la jerarquía de prioridades de inversión de acuerdo a la Visión y Objetivos formulados en el PUD.
- Contar con un marco de previsión de inversiones en infraestructura y/o equipamiento necesario que facilite la consolidación del perfil distrital de residencia de alta calidad con aportes a la sostenibilidad y desarrollo económico equilibrado en las áreas urbanas potenciales de utilización establecidas en el PUD.

- Orientar las acciones y la toma de decisiones de inversión de los diferentes agentes públicos y privados necesarios para el desarrollo distrital.
- Viabilizar las oportunidades de inversión estableciendo nexos estratégicos con el sector privado para la ejecución de los proyectos considerados en el PUD.
- Orientar la toma de decisiones en materia de inversión a los diversos agentes que actúan en la ciudad, a fin de permitirles una mayor eficacia en la atención a los principales requerimientos que presenta la población y al desarrollo y consolidación de actividades económicas.
- Racionalizar y optimizar los recursos disponibles, con el propósito de ejecutar proyectos que incidan en los niveles de habitabilidad, bienestar y seguridad de la población.

### 3.5.3.3. Organización del Programa Priorizado de Inversiones

La estructura del Programa de Inversiones se organiza en función al conjunto de proyectos prioritarios orientados a producir cambios importantes en la estructura física productiva actual y futura de la ciudad, al ejecutarse se da lugar a la concreción del Modelo de Desarrollo Urbano de la Ciudad y, por ende, el Modelo de Ciudad.

Ésta considera particularmente, el impulso y/o promoción de inversiones en:

- ✓ El mejoramiento del sistema vial y de tránsito peatonal distrital.
- ✓ Las Zonas de Reglamentación Especial del distrito.
- ✓ Áreas públicas aptas para la inversión privada, identificadas en el PUD.
- ✓ Proyectos ecológico-ambientales de posicionamiento del perfil distrital.

### 3.5.3.4. Estrategia de Ejecución y Financiamiento del Programa de Inversiones

#### a. Alcances

Considerando el horizonte temporal del PUD (10 años) la estrategia de ejecución que se propone, establece que el Programa de Inversiones debe ejecutarse considerando referencialmente niveles de priorización a los que hay que sumar los de naturaleza política, lo que garantizará el uso óptimo de los recursos de la Municipalidad, para ejecutar progresivamente las intervenciones consideradas en el Programa de Inversiones.

Las fuentes de financiamiento del Programa de Inversiones son públicas y privadas, nacionales e internacionales, sin embargo, cabe destacar el rol estratégico determinante de la Municipalidad al identificar y ejecutar iniciativas y acciones complementarias que servirán de soporte y acondicionamiento para la promoción de las inversiones del sector público y/o privado. Esto permitirá la eficiencia en el uso de recursos, la protección del territorio y la inclusión de toda la población del área concernida y los actores en los nuevos proyectos.

La ejecución de proyectos es de iniciativa pública, así como privada. En el caso de la inversión pública se encuentra regulada por el Sistema Nacional de Inversión Pública (Invierte Perú), que certifica la calidad de los proyectos de inversión pública de manera que:

- Se utilicen eficientemente los recursos de inversión.
- Se garantice la sostenibilidad de los proyectos.
- Los recursos públicos tengan mayor impacto socio-económico.

Para ello se establecen normas técnicas, métodos y procedimientos de observancia obligatoria aplicables a las fases de pre-inversión, inversión y post inversión y a los órganos conformantes del Sistema Invierte Perú, dentro de los cuales se encuentran las municipalidades. En ese sentido, la identificación y organización de las diversas oportunidades de inversión posibilitará a los diversos actores la maduración de los proyectos en niveles mayores de estudios de pre-inversión (estudios de factibilidad y estudios definitivos) que permita una adecuada toma de decisiones.

Parte importante de la evolución y dinámica de este programa de inversiones está asociado al asentamiento de una cultura del proyecto de inversión pública en nuestro escenario distrital. Las exigencias establecidas en el ciclo del proyecto que establece la normativa de Inversión Pública (Invierte Perú) aún no logran ser entendidas en su plenitud por la ciudadanía y por algunas instituciones, quienes continuamente exigen la ejecución de obras de infraestructura que no reúnen este tipo de exigencias y consideraciones.

#### **b. Mecanismos de Ejecución de Proyectos de Inversión**

Los proyectos de inversión pública se pueden ejecutar por el municipio bajo la modalidad de administración directa, cuando la magnitud de la inversión así lo permita, y el municipio cuente con los equipos y personal capacitado para ello. En proyectos con mayores montos de inversión, se realizarán por adjudicación o licitación, en cuanto el monto de inversión, la infraestructura existente y el personal técnico, permita la ejecución directa de obras a nivel de la ciudad.

### **c. Instrumentos y Mecanismos de Financiamiento del Programa de Inversiones.**

La identificación de los recursos financieros necesarios es una de las primeras acciones a enfrentar para el financiamiento del Programa de Inversiones. En ese sentido, el Plan Urbano Distrital, proporciona un panorama de las necesidades financieras para la ejecución de los proyectos, sin embargo, el PUD establece todos aquellos proyectos específicos, así como las estrategias de financiamiento que son necesarias en el horizonte del plan, para asegurar que haya un nivel de financiamiento suficiente y fuentes financieras diversificadas.

De igual manera, contribuirá al fortalecimiento de la capacidad operativa de gestión de la Municipalidad para la identificación, selección y uso de recursos financieros que permitan la realización exitosa y sostenida de los proyectos inherentes a la visión de desarrollo y los objetivos estratégicos.

#### **Instrumentos de Financiamiento**

El presupuesto público municipal es el principal instrumento de financiamiento que el Programa de Inversiones considera, sus componentes son:

- Recursos ordinarios.
- Fondo de Compensación Municipal.
- Impuestos municipales.
- Recursos directamente recaudados de las fuentes.
- Otras.

Los recursos públicos no son abundantes, pues en general están sujetos a la disponibilidad de recursos del gobierno central y al desempeño de la economía nacional, por lo que se propone que

otro tipo de instrumentos de financiamiento se incorporen al Plan, como:

- Financiamiento por fuentes públicas y privadas locales y nacionales.
- Financiamiento por fuentes públicas y privadas internacionales.
- Cooperación Técnica Internacional.

### **Mecanismos de Financiamiento**

Entre los mecanismos de financiamiento que se utilizarán para la incorporación de inversionistas privados en la ejecución del Programa de Inversiones para la ejecución de proyectos de infraestructura y desarrollo social, tenemos:

- Concesiones.
- Modelos de Asociaciones Público – Privadas.
- Créditos.
- Convenios de Cofinanciamiento
- Mancomunidades
- Presupuesto Participativo

La cooperación internacional es una fuente de financiamiento a considerar, si bien los recursos por este mecanismo no son abundantes como para financiar obras físicas, pueden ser orientados hacia proyectos relacionados al desarrollo de capacidades locales e institucionales, considerados en el Plan.

Un referente importante de cooperación internacional es aquel logrado por San Borja del Foro Económico y Comercial Asia Pacífico, APEC, con la designación de **Ciudad Modelo en Bajas Emisiones de Carbono**, cuya experiencia abre posibilidades y perspectivas de realización en el contexto de la cooperación

internacional, donde los proyectos de inversión sostenibles son una primera opción.

### 3.5.3.5. Programa Priorizado de Inversiones

El Programa Priorizado de Inversiones constituye una lista corta de acciones para su ejecución en el corto plazo, altamente prioritarios para el desarrollo económico y social de la ciudad, así mismo, expresa el modelo de desarrollo urbano que se pretende lograr. Su ejecución y desarrollo progresivo contribuye a la potenciación del desarrollo socio-económico de la ciudad. En dicho marco se distinguen:

**Los Proyectos Prioritarios**, aquellos que, por su pertinencia, disponibilidad económica financiera, efecto multiplicador, número de beneficiarios y ubicación en áreas potenciales de desarrollo del modelo sostenible, merecen preferencia en el cronograma de inversiones.

#### a. Fichas Técnicas de Proyectos Prioritarios

Cada uno de los proyectos priorizados cuenta con una ficha descriptiva de los principales atributos que los representa además de información básica: problemática u oportunidad según el eje estratégico, localización específica, población beneficiaria y costo estimado, entre otros de importancia para su posterior conversión en Perfiles de Proyectos para Invierte Perú del MEF (Inversión pública) o en Iniciativas de Planes de Negocios o Estudios de Factibilidad (Inversión privada), según sea el caso. Las Fichas de los proyectos Priorizados se presentan al final del presente documento.

### 3.5.3.6. Cartera de Proyectos

El Banco de Proyectos de mediano y largo plazo, comprende una lista de acciones complementarias pero prioritarias para el desarrollo urbano de la ciudad. Esta lista deberá ser ingresada en los registros de la Oficina de Programación de Inversiones de la Municipalidad que corresponda.

El Banco de Proyectos está organizado en función a los Programas de Inversión resultantes de las diferentes áreas temáticas del PUD.

Los Proyectos urbanísticos y Proyectos Estructurantes se constituyen en los elementos estructurales del Programa de Inversiones del PUD, los cuales conforman la cartera de oportunidades de inversión del distrito, en vista que para su financiamiento está prevista, tanto la inversión pública, mixta y privada, con fuentes internas y externas de acuerdo a la naturaleza de los planes y proyectos que se presentan.

En este contexto, los agentes que promueven la inversión privada, no estarán supeditados a propuestas aisladas de actores privados, que pueden ser rentables económicamente, pero que no se enmarcan fehacientemente dentro de los objetivos y metas de desarrollo distrital. Sino que, por el contrario, podrán promover proyectos o tener un marco de referencia que oriente el proceso de inversión, con participación pública directa o mixta permanentemente priorizada y actualizada a través del sistema de información distrital, que coadyuven a alcanzar la visión de la ciudad a futuro.

Este es uno de los objetivos principales del capítulo que nos ocupa, motivar a los diferentes actores económicos a

involucrarse decididamente en el proceso de inversión propuesto por el PUD, que permitirá plasmar los lineamientos, sus acciones estratégicas y las propuestas concebidas para el ordenamiento urbanístico en aras de transformar el distrito en la ciudad “soñada”.

En tal contexto, de comprometerse fondos públicos directamente o en la forma de Asociaciones Públicas Privadas (APP) o Iniciativas Privadas (IP) (si se involucra en la ejecución de la idea patrimonio del Estado), los planes y proyectos deberán pasar por el proceso de pre inversión del nuevo Sistema Nacional de Inversión Pública (Invierte Perú) comenzando con el estudio preliminar.

Finalmente hay que precisar que establecer un monto de inversión total por cada uno de los planes y proyectos, es una tarea que debe hacerse progresivamente (dado que es un plan proyectado a 10 años), y en algunos casos es imposible de calcular. Esto debido al nivel de idea en que se encuentran actualmente y por la necesaria elaboración de los estudios de soporte en la siguiente etapa de implementación del PUD.

**Tabla No. 3.12**  
**Cartera de Programas y Proyectos**  
**Plan Urbano Distrital de San Borja**

Políticas de Innovación Urbana	Objetivos	Programas, Proyectos y Actividades Estratégicas	Horizonte de Ejecución
<b>SAN BORJA ORDENADO Y PLANIFICADO</b>	Crear nuevos parámetros urbanos en zonas de alta densidad poblacional, laboral y de servicios.	Programa de adecuación urbanística de las Zonas de Reglamentación Especial del distrito.	Largo Plazo
		Plan Específico de la ZRE 1 - Zona San Juan Masías.	Corto Plazo
		Plan Específico a la ZRE 1 - Zona El Bosque y El Bosque de San Borja.	Mediano Plazo
		Plan Específico a la ZRE 1 - Zona Pequeños Agricultores Todos Los Santos.	Mediano Plazo
		Plan Específico a la ZRE 2 - Predios de la Urbanización Papa Juan XXIII	Mediano Plazo
		Plan Específico a la ZRE 3 - Parcelas del Área Rústica del Subsector 12-A	Mediano Plazo
	Promover la implementación de proyectos de renovación urbana en zonas y viviendas vulnerables del distrito.	Programa de Tratamiento de áreas urbanas con fines de renovación urbana	Corto Plazo
		Mejoramiento urbanístico del Asentamiento El Bosque	Mediano Plazo
		Mejoramiento urbanístico de la Urb. Papa Juan XXIII y Urb. Santa Rosa.	Largo Plazo
		Promover la generación de nuevos servicios de carácter vecinal	Mediano Plazo
		Promover la cooperación técnica con actores privados, que posibiliten la renovación urbana	Corto Plazo

Políticas de Innovación Urbana	Objetivos	Programas, Proyectos y Actividades Estratégicas	Horizonte de Ejecución
<b>SAN BORJA COMPETITIVO Y EFICIENTE</b>	Promover usos mixtos que integren la vivienda, el comercio y servicios.	Aprobar normativas que incentiven la generación de usos mixtos en ciertos ejes del distrito.	Corto Plazo
		Promover incentivos mediante parámetros urbanos u otros mecanismos municipales, la aparición de servicios de carácter vecinal.	Corto Plazo
	Fomentar competitividad en el distrito con comercios de calidad, diversidad de servicios, edificaciones sostenibles y promoción del empleo.	Aprobar normativas que incentiven la construcción de edificaciones sostenibles y la inversión en comercios de calidad.	Corto Plazo
		Programa de incentivos para la incorporación de actividades económicas diversas.	Mediano Plazo
	Jerarquizar ejes comerciales y de servicios en zonas metropolitanas, distritales y vecinales de acuerdo a la necesidad y carácter de cada zona.	Actualizar la normativa de índice de usos de Suelo para la ubicación de las actividades urbanas del distrito.	Corto Plazo
		Elaboración del Estudio para definir el Sistema Vial Local.	Corto Plazo
		Aprobar normativas que incentiven la densificación en ciertos ejes del distrito.	Mediano Plazo
	Promover la cooperación privada en aportes para infraestructura, mobiliario, programas sociales y/o seguridad humana que fomenten el desarrollo económico del distrito, así como el desarrollo ocupacional de la población joven y mujeres jefes de hogar del distrito.	Aprobar normativas que incentiven la responsabilidad social de instituciones públicas o privadas que permitan sus aportes a la infraestructura, mobiliario urbano o programas sociales.	Corto Plazo
	Promover la economía circular a través del reaprovechamiento de recursos naturales y/o residuos	Desarrollo de productos a través de la cosecha de olivos	Corto Plazo
		Producción de compost	Corto Plazo
		Promoción de reciclaje de aceite para fabricación de Biodiesel y Biogas.	Corto Plazo
	Gestionar alianzas para la cooperación técnica en el desarrollo de programas y proyectos de innovación urbana con diversos actores del distrito.	Convenios interinstitucionales para desarrollar un Sistema de Movilidad Integral con San Isidro, Surco, La Victoria, San Luis y Surquillo.	Corto Plazo
		Convenios público-privado de cooperación con los principales equipamientos del distrito para la oferta de servicios culturales, deportivos y de salud dirigido a los vecinos.	Mediano Plazo

Políticas de Innovación Urbana	Objetivos	Programas, Proyectos y Actividades Estratégicas	Horizonte de Ejecución
<b>SAN BORJA CONECTADO E INTERMODAL</b>	Promover la implementación de una adecuada red peatonal y cicloviaria haciendo un uso eficiente y equitativo del espacio público viario reduciendo la dependencia del vehículo de baja ocupación.	Programa de mejoramiento vial para la accesibilidad peatonal inclusiva y segura.	Corto Plazo
		Programa de implementación de calles completas.	Mediano Plazo
		Mejoramiento Integral de la avenida Aviación.	Mediano Plazo
		Mejoramiento Integral de la avenida San Luis	Mediano Plazo
		Mejoramiento Integral de la avenida Guardia Civil	Mediano Plazo
		Tratamiento urbanístico de la estación La Cultura, su entorno y el cruce de la Vía Expresa Javier Prado con Aviación.	Mediano Plazo
		Mejoramiento Integral de los puentes viales del distrito.	Mediano Plazo
		Intersecciones seguras	Mediano Plazo
		Supermanzana San Juan Masías	Mediano Plazo
		Supermanzana Torres de San Borja	Mediano Plazo
		Supermanzana Torres de Limatambo	Mediano Plazo
	Mejoramiento de la circulación peatonal.	Largo Plazo	
	Promover la intermodalidad fomentando el uso de vehículos de movilidad alternativos al auto (Bicicletas, Vmi, otros) como medio de transporte en viajes cortos dentro del distrito.	Programa de Movilidad Urbana Intermodal	Corto Plazo
		Implementación de la Red de ciclovías	Largo Plazo
	Implementar servicios municipales de transporte local de personas para apoyar la mejora del sistema de transporte público.	Implementación de Servicio de Transporte Vecinal "Urbanito Seguro"	Mediano Plazo
	Gestionar de forma eficiente, equitativa, racionalizada y optimizada los estacionamientos del distrito.	Sistema de control de parqueo y rotación vehicular.	Corto Plazo
Programa de optimización del uso de los estacionamientos públicos		Mediano Plazo	

Políticas de Innovación Urbana	Objetivos	Programas, Proyectos y Actividades Estratégicas	Horizonte de Ejecución
<b>SAN BORJA ACTIVO Y CULTURAL</b>	Mejorar y recuperar los espacios públicos del distrito a fin de que sean accesibles, inclusivos, caminables, dinámicos y seguros con adecuado mobiliario urbano y áreas verdes que se integren a la red peatonal del distrito.	Mejoramiento del Polideportivo San Borja.	Corto Plazo
		Equipamiento deportivo en el Pentagonito	Corto Plazo
		Mejoramiento Integral en Plaza Ebony	Corto Plazo
		Integración de los sectores de la Huaca Limatambo, delimitación y puesta en valor.	Mediano Plazo
		Elaboración del Catálogo de Mobiliario Urbano Distrital.	Mediano Plazo
		Circuito Verde San Borja	Largo Plazo
		Programa de Parques seguros para la niñez. Mejoramiento de todos los parques distritales.	Largo Plazo
		Puesta en valor de la Huaca San Borja	Largo Plazo
	Promover la activación del espacio público mediante actividades culturales, sociales y de desarrollo comunitario.	Programa de activaciones urbanas en los espacios públicos del distrito.	Corto Plazo
		Promover convenios público-privado para realizar activaciones temporales en el espacio público.	Corto Plazo
		Módulo de promoción de lectura con acceso a internet.	Corto Plazo
	Impulsar un nodo cultural a nivel metropolitano potenciando la presencia de equipamientos relacionados a la educación y cultura en alianzas con sus instituciones.	Generar convenios interinstitucionales que promuevan la cultura y educación en los alrededores del nodo cultural de San Borja.	Corto Plazo

Políticas de Innovación Urbana	Objetivos	Programas, Proyectos y Actividades Estratégicas	Horizonte de Ejecución
<b>SAN BORJA COMPROMETIDO</b>	Desarrollar estrategias de comunicación y pedagogía urbana que promuevan la participación de la ciudadanía (vecinos e instituciones públicas y privadas) en la planificación, gestión, seguridad e innovación urbana del distrito.	Programa de Participación Ciudadana con herramientas tecnológicas.	Corto Plazo
		Creación y funcionamiento del Sistema Participativo para la Gestión Urbana (Lab San Borja).	Corto Plazo
	Desarrollar la cultura ciudadana en los nuevos enfoques de ciudad hacia un crecimiento urbano equilibrado y sostenible.	Programa para el fortalecimiento del liderazgo vecinal.	Corto Plazo
	Contribuir con el orden público, la sana convivencia y el respeto a las personas en vía pública.	Programa "Educa" ( Educación ambiental)	Corto Plazo
		Programa "Camino Seguro a la Escuela"	Corto Plazo
		Promoción de la conducción vehicular responsable en el distrito.	Corto Plazo
	Contribuir al desarrollo de una cultura ciudadana que se identifique con sus espacios públicos.	Activación para la identificación vecinal.	Corto Plazo

Políticas de Innovación Urbana	Objetivos	Programas, Proyectos y Actividades Estratégicas	Horizonte de Ejecución
<b>SAN BORJA SEGURO E INTELIGENTE</b>	Implementar un gobierno digital a fin de brindar servicios municipales innovadores y eficientes.	Programa de Desarrollo de Capacidades en gestión y uso de herramientas de Gobierno Electrónico.	Corto Plazo
		Implementación de Centro de Operaciones Descentralizados	Corto Plazo
		Implementación del Lab San Borja-Centro de Innovación	Corto Plazo
		Mejoramiento del Sistema de Información Catastral	Corto Plazo
		Programa San Borja "Ciudad Inteligente"	Mediano Plazo
		Programa de implementación de alarmas vecinales y cámaras de video vigilancia	Mediano Plazo
		Implementación de Semaforización Inteligente	Mediano Plazo
		Centro de Salud (Telesalud)	Mediano Plazo
		Mapa Digital de enfermedades crónicas y determinantes de la salud	Mediano Plazo

Políticas de Innovación Urbana	Objetivos	Programas, Proyectos y Actividades Estratégicas	Horizonte de Ejecución
<b>SAN BORJA VERDE Y SALUDABLE</b>	Gestionar los recursos naturales y residuos sólidos.	Monitoreo de emisiones de Gases de Efecto Invernadero y de la calidad el aire de todo el distrito.	Corto Plazo
		Promoción para la energía fotovoltaica - Electroestaciones	Corto Plazo
		Programa de mejoramiento de infraestructura de riego	Mediano Plazo
		Programa de Densificación Forestal	Mediano Plazo
		Programa de mejoramiento de la gestión de residuos sólidos	Mediano Plazo
		Elaboración del Catastro de Especies Arbóreas y Arbustivas	Mediano Plazo
		Programa de Reciclaje "San Borja Recicla".	Mediano Plazo
		Contenedores Inteligentes	Mediano Plazo
	Fortalecer la gestión de riesgos ante desastres con la implementación de zonas seguras ante un evento natural o antrópico en los espacios públicos del distrito.	Programa de capacitación para la gestión de los peligros de sismos, inundaciones pluviales y fenómenos antrópicos	Corto Plazo
		Elaboración del Plan de Gestión de Riesgos de Desastres y Adaptación al Cambio Climático.	Corto Plazo
		Implementación de zonas seguras ante desastres en los espacios públicos.	Corto Plazo
		Desarrollo del Sistema de Atención Inmediata de la Emergencia.	Corto Plazo
		Promoción de buenas prácticas respecto a la emisión de carbono.	Mediano Plazo
		Programa de adecuación de San Borja al Cambio Climático	Mediano Plazo
		Incorporación de mecanismos de participación pública y privada en la gestión ambiental del distrito.	Mediano Plazo
Programa de Protección y Recuperación Ambiental	Largo Plazo		

Mapa No. 3.13  
Localización de Principales Proyectos de Inversión



- |   |   |  |
|---|---|--|
| 1 Mejoramiento del Sistema de Información Catastral   | 8 Mejoramiento de la avenida Aviación       | 15 Semaforización Inteligente (en todo el ámbito distrital)                          |
| 2 Implementación de Centros de Operaciones San Borja (COSB) Descentralizados                    | 9 Mejoramiento de la avenida San Luis       | 16 Parques Seguros para la Niñez (en todos los parques del distrito)                 |
| 3 Implementación del Lab San Borja - Centro de Innovación                                       | 10 Mejoramiento de la avenida Guardia Civil | 17 Integración de los Sectores de la Huaca Limatambo, Delimitación y Puesta en Valor |
| 4 Implementación del Centro de Alto Rendimiento Polideportivo Limatambo - Campo Deportivo       | 11 Supermanzana La Rambla                   | 18 Parque de la Familia  |
| 5 Implementación del Centro de Alto Rendimiento Polideportivo Rosa Toro - Campo Deportivo       | 12 Supermanzana San Juan Masías             | 19 Parque Olímpico   |
| 6 Mejoramiento del Entorno del Pentagonito  | 13 Supermanzana Torres de San Borja         | 20 Alameda del Bicentenario  |
| 7 Implementación de Zonas Seguras y Puntos de Encuentro ante Desastres en los Espacios Públicos | 14 Supermanzana Torres de Limatambo         | 21 Parques Mariano Santos, Grau y Uruguay  |
|   |   | 22 Avenida San Borja Norte   |
|   |   | 23 Avenida San Borja Sur   |
|   |   | 24 Red de Ciclovías  |

Elaboración: Equipo técnico MSB, 2019.

#### 3.5.4. Áreas Públicas aptas para Inversión Privada

Las áreas públicas del distrito aptas para la inversión privada se desprenden de los proyectos priorizados para la inversión urbana del distrito, ya que se busca que el sector privado pueda dar soporte al sector público, siendo este último quien lidera el desarrollo del distrito.

190

Si bien el sector privado debe proponer diferentes modalidades de participación en base a la legislación nacional, para el caso de San Borja este debe estar en relación a los ejes:(1) medioambiental, (2) la movilidad intermodal y (3) los espacios públicos activos y saludables.

- (1) Fomento de buenas prácticas medioambientales en el tratamiento de los residuos sólidos y las áreas verdes tales como el reciclaje, los contenedores soterrados y la optimización del aprovechamiento de aguas para riego de áreas verdes.
- (2) Proyectos de movilidad intermodal como la prestación del servicio de bicicleta pública con componente eléctrico y la prestación del servicio del bus local (equipamiento de activos, paraderos y estaciones).
- (3) Participación de la sociedad civil en el desarrollo sostenible del distrito a través de las activaciones urbanas temporales en los espacios generados a nivel de la calle (ferias temáticas).

La propuesta no es limitativa, pudiendo operadores privados proponer nuevas formas de colaboración siempre dentro de las áreas priorizadas para proyectos de inversión distrital.



### 3.5.5. Estrategia de Comunicación

#### 3.5.5.1 Justificación

La necesidad de crear una estrategia comunicacional para el Plan Urbano radica en la complejidad técnica que propone el contenido del documento y que implica un esfuerzo de parte de las autoridades para que el ciudadano de a pie se involucre, comprenda y vuelva suyas las propuestas y la visión de distrito que se plantea.

En ese sentido, la comunicación entra a formar un puente entre la apuesta técnica de los especialistas y la ciudadanía. Por ello, es muy importante que su construcción se realice de manera conjunta y coordinada entre el municipio y la ciudadanía, estableciendo mecanismos para plantear mensajes y acciones que respondan a las políticas del plan.

#### 3.5.5.2 Objetivos

##### General

Contribuir al logro de las metas del Plan Urbano Distrital de San Borja, a través del desarrollo de estrategias, herramientas y acciones de comunicación que apoyen la socialización de los acuerdos y compromisos del plan con el público objetivo, interpelen al ciudadano sobre la importancia de los objetivos del Plan Urbano y ayuden a promover la gestión urbana sostenible en el imaginario colectivo.

##### Específicos

- Fortalecer las capacidades de comunicación y relacionamiento de la Municipalidad con la ciudadanía en beneficio de los objetivos del plan.

- Visibilizar los beneficios de una gestión urbana sostenible y la importancia de la participación de los actores directamente involucrados en el proceso.
- Involucrar activamente a la ciudadanía en el desarrollo y sostenibilidad de los programas, proyectos y políticas que resulten del plan.
- Posicionar a la Municipalidad de San Borja como ejemplo de distrito inclusivo, sostenible e innovador en su desarrollo urbano.

### 3.5.5.3 Enfoques

En el marco del desarrollo de la estrategia, existen enfoques necesarios para abordar la temática, los cuales se detallan a continuación:

#### **Gestión urbana sostenible**

La planificación de las ciudades es cada vez más compleja y abordar sus problemáticas requiere una mirada multidisciplinaria con diferentes enfoques que respondan a los procesos más importantes que los espacios urbanos vienen desarrollando. Los estudios acerca de la ciudad señalan que uno de los problemas centrales del urbanismo actual son “los impactos sociales y económicos de la alta urbanización, que pone como reto la necesidad de incorporar un patrón de crecimiento que mejore las condiciones actuales de la población sin comprometer el futuro” (Banco Interamericano de Desarrollo, 2011)

Esto implica que se comprenda la ciudad como sistema, donde los aspectos sociales, económicos, ambientales e institucionales influyen entre sí para dar pie a los procesos que vemos diariamente

en las ciudades (Banco Interamericano de Desarrollo, 2011). Entender los procesos por separado no aporta a dar con soluciones integrales a los problemas complejos de la ciudad de hoy.

Abordar el desarrollo urbano sostenible de forma sistémica implica tener en cuenta el distrito dentro de un ámbito territorial mayor; apostar por el uso equilibrado del suelo que comprenda adecuadamente los servicios y equipamientos necesarios; comprender y potenciar un sistema eficiente y equitativo de movilidad y espacios públicos; apostar por la sustentabilidad ambiental, el uso racional de los recursos, la calidad urbana y paisajística; ofrecer una gestión integral de riesgos de desastres; reforzar la equidad social, la identidad cultural, la participación ciudadana y el ejercicio democrático y de gobernanza urbana.

### **Desarrollo humano**

El enfoque de desarrollo no está solo sustentado en la acumulación económica. El desarrollo, como lo sustentó Amartya Sen es “un proceso integrado de expansión de libertades fundamentales relacionadas entre sí”. Ello significa que la expansión de la libertad es, a la vez, el fin primordial y el medio principal del desarrollo. Es decir, reconocer el papel constitutivo (intrínseco) e instrumental de la libertad (Sen A. , 2000). Este enfoque ha ayudado a entender las oportunidades sociales, económicas, democráticas como parte de la serie de libertades que deben ser garantizadas y que a su vez contribuyen a mejorar la capacidad general de las personas.

### **Intergeneracional y género**

El enfoque intergeneracional enfatiza en un concepto importante: el envejecimiento activo (Organización Mundial de la Salud) que se basa en el reconocimiento de los derechos humanos de las

personas mayores y los entiende como sujetos de derecho en igualdad de oportunidades y de trato en todos los aspectos de la vida a medida que envejecen (Giró, 2006). El envejecimiento activo optimiza las oportunidades de bienestar físico, social y mental durante toda la vida, con el objetivo de ampliar la esperanza de vida saludable, la productividad y la calidad de vida en la vejez” (Giró, 2006).

El enfoque intergeneracional también hace un énfasis en incluir dentro del desarrollo de políticas, programas y proyectos a jóvenes y niños que en muchas oportunidades no son parte del proceso de toma de decisiones y no integran los espacios formales de participación ciudadana. Por ello el objetivo es abrir los procesos a estos grupos generacionales que no siempre están bien representados.

Asimismo, se incorpora el enfoque de género desde la perspectiva urbana donde las mujeres hacen “frente a los espacios de poder de los hombres, por la reivindicación de una habitabilidad plural de la ciudad que utilice la mirada de las mujeres como herramienta útil de diagnóstico” (García S. , 2012). La movilidad, seguridad y accesibilidad son los principales factores que determinan el enfoque de género en la arquitectura de las ciudades (García S. , 2012)

#### **3.5.5.4. Principios**

La estrategia comunicacional tiene principios que rigen su construcción y se basan en el planteamiento del plan:

##### **Prioridad de las personas antes que el vehículo**

Esta concepción centra el foco en el peatón, el que debe ser incluido como un elemento fundamental en la definición de las políticas de transporte y movilidad. Este enfoque influye físicamente

en el entorno e incrementa la seguridad del peatón en el espacio público, promoviendo un comportamiento respetuoso hacia los mismos por parte de los conductores, asegurando así la seguridad de todos en el espacio.

### **Uso efectivo del espacio público**

Se plantea la visión del espacio público como un espacio de encuentro social y construcción de ciudadanía, la misma que está anclada a la reflexión política acerca de lo público-privado; accesibilidad, transparencia y libertad. El espacio público expresa en el lenguaje de los planificadores y arquitectos, una forma de promoción o control de la sociabilidad y el encuentro en la construcción de la ciudad (Borja, 2001)

El espacio público desde este planteamiento es el lugar de la expresión pública del interés común, donde el ser humano busca los lazos compartidos y la diferenciación. En cambio, el espacio privado es aquel en que se asegura la reproducción de la vida. "Lo público remite a la acción y al discurso; lo privado, a la reproducción y al trabajo. Lo público es lo aparente y manifiesto; lo privado, lo oscuro que debe ser ocultado, sustraído a la mirada de los demás. Lo público es el espacio de la libertad, de la capacidad de inicio de algo nuevo; lo privado, el ámbito de la necesidad, de la reproducción" (Arendt, 1999)

#### **3.5.5.5 Diagnóstico Comunicacional**

En el marco del Convenio Específico entre la Municipalidad de San Borja y el Instituto Metropolitano de Planificación firmado el 08 de mayo del 2017 se realizaron diversas actividades de comunicación con la población sanborjina. A continuación, se presenta el detalle de las actividades llevadas a cabo:

### **Perfil social de la población**

Para identificar el perfil social de los vecinos y vecinas del distrito se elaboró una encuesta, la cual se aplicó a los 49 representantes de las Juntas Vecinales los días 7, 8, 9 y 11 de agosto de 2017, en los talleres de validación del diagnóstico realizados por el Instituto Metropolitano de Planificación. Asimismo, se desarrolló una serie de reuniones con regidores y especialistas involucrados en los temas del plan urbano que brindaron información relevante acerca del perfil de la población del distrito, con lo cual se ha identificado las siguientes características:

197

### **Sexo y grupo etario predominante**

En el censo de 1993, los datos precisan existía mayor cantidad de hombre en el distrito ya que el índice de masculinidad de San Borja era de 0.87, lo que implicaba que existieran aproximadamente 87 hombres por cada 100 mujeres; para el año 2007, este dato disminuyó, siendo 0.85, ello indica que hubieron cerca de 85 hombres por cada 100 mujeres. Para el año 2015, este índice varió, y encontramos que el índice incrementó a 0.86, es decir a 86 hombres por cada 100 mujeres.

Asimismo, podríamos decir que San Borja, viene presentando un proceso de envejecimiento de la población, aunque es una característica de la población de Lima Metropolitana, que al año 2014, de acuerdo a las estimaciones del INEI, se estima que existen más de un millón de adultos mayores, es decir, que tienen 60 y más años de edad (Instituto Nacional de Informática y Estadística, 2014).

### **Nivel educativo**

En relación a los aspectos educativos, San Borja presenta poca población (menos del 1%) que no ha logrado alcanzar ningún nivel educativo. Respecto a los resultados de los últimos censos, podemos encontrar que el mayor porcentaje de población se

encuentra entre el nivel secundaria y superior universitario completo. Lo cual indicaría que la población del distrito se encuentra altamente calificada ya que del año 1993 al 2007, el porcentaje se incrementó de 2.25% a 35.72%, esto debido a que San Borja es un distrito que, por su naturaleza residencial, atrae población con alto poder adquisitivo y que guarda una alta capacidad de acceso a la educación.

Esto se confirma con los resultados obtenidos de los asistentes encuestados en los talleres, con los que encontramos que más del 50% han recibido formación profesional esto quiere decir, superior incompleto o completo y un 26% afirma tener formación técnica.

#### **Identificación con el distrito**

Cuando se consultó sobre los distritos de procedencia de los encuestados, solo 22% respondió que había vivido toda su vida en San Borja, siendo Pueblo Libre (10%) el distrito de mayor procedencia de los encuestados. Luego se encuentran dispersos los resultados entre los distritos aledaños como Jesús María (8%), Surco (6%), La Molina (4%), Surquillo (4%), La Victoria (4%), entre otros. De acuerdo con los resultados el promedio de años de residencia de los encuestados es de 26. Además, el porcentaje de personas que viven en casa propia de 80%, siendo esta la principal modalidad de vivienda de los vecinos y vecinas de San Borja.

#### **Percepción ante el cambio**

De los encuestados, el 90% es identifica cambios en el distrito y en su sector; mientras tanto el 55% considera que estos cambios son positivos y otro 27% los califica como negativos. Uno de los factores más importantes que dirigen la respuesta en esta encuesta es el tema de la residencialidad, el mismo que está relacionado con seguridad, tranquilidad y áreas verdes.

Otro de los cambios identificados, es el relacionado a la congestión vehicular. Sin embargo, ante la propuesta de desincentivar el uso del auto propio existe una posición marcadamente escéptica sobre la posibilidad de que los vecinos y vecinas se transporten en otro tipo de vehículos, ya que el auto privado les brinda facilidades sobre todo a los adultos mayores y mujeres. Por lo mismo, los encuestados consideran que el tema de estacionamientos es un tema necesario de trabajar.

De acuerdo a lo recogido en los diferentes espacios de discusión y participación, se identifica una característica particular en el vecino y vecina de San Borja que está relacionado con la necesidad de preservar el statu quo, pero realizando intervenciones puntuales que no impliquen cambios sustanciales en el distrito y que puedan perturbar la cotidianeidad con la que ya están construidos sus hábitos.

### **Canales de comunicación**

De acuerdo a los resultados obtenidos, las juntas vecinales son el principal nodo de la red de vecinos y vecinas y son los voceros de las actividades de la Municipalidad. Un 38% afirma que las juntas son el principal medio por medio del cual se enteran de las noticias del distrito.

En segundo lugar, se encuentran las redes sociales (Facebook) con un 23%, luego están las notificaciones domiciliarias (21%) y los anuncios en vías principales (10%). Ciertamente, podemos deducir que los vecinos y vecinas de San Borja optan por una comunicación tradicional, “cara a cara” de preferencia, pero también se han acoplado a las nuevas tecnologías.

### **Análisis del entorno**

Además de la percepción de la ciudadanía y sus autoridades frente

a los problemas y desafíos que enfrenta el distrito, aportamos con la Metodología FODA a la propuesta, la misma que resulta en:

Fortalezas:

- Posición favorable ante el incremento de áreas verdes
- Posición favorable ante la promoción del uso del espacio público
- Posición favorable ante el uso y promoción de la bicicleta
- Posición favorable ante la reorganización del distrito.
- Posición favorable frente a la implementación de forma progresiva.

200

Debilidades:

- Reticencia de los vecinos y vecinas ante el cambio
- Desconfianza de los servicios de transporte público
- Uso intensivo del auto privado
- Preocupación por una mayor dotación de estacionamientos
- Preocupación por el abastecimiento de servicios básicos en la densificación.
- Interrogante ante la necesidad de cambios de zonificación.

Oportunidades:

- Puede ser una experiencia modelo en Lima Metropolitana
- Podría posicionar al distrito como un modelo de gestión urbana

Amenazas:

- Conflicto con Lima Metropolitana
- Crecimiento desmedido y no planificado de la ciudad
- Incremento del transporte privado “de paso”

A través de estos resultados se ha considerado una batería de mensajes, planteados como políticas en el plan pero que se desarrollan como ideas fuerza a elaborar en el proceso creativo de comunicación.

### 3.5.5.6 Diseño de la Estrategia

La estrategia de comunicación está basada en una lectura rápida del entorno que implica la identificación de informantes clave del público objetivo, en este caso, los vecinos y vecinas de San Borja organizados en juntas vecinales y la retroalimentación recibida en los talleres de exposición de propuestas a funcionarios y técnicos del municipio de San Borja.

La estrategia plantea tres niveles de trabajo, identificando públicos objetivos en cada nivel, proponiendo así productos de comunicación diferenciados. Es importante resaltar que la estrategia de comunicación es una herramienta flexible que se adecúa a los cambios que se originen en el proceso de implementación.

- Sistemática: se establece un orden que responde a los procesos de comunicación humana y que son necesarios para la promoción de ideas o propuestas de cambios de hábito y de percepción.
- Participativa: se construye con los propios agentes involucrados para que estas propuestas y la estrategia tenga legitimidad.
- Continua: responde a un proceso educativo donde la garantía de la continuidad es imprescindible para desarrollar las acciones de comunicación.
- Adaptable: se ajusta al contexto y a las necesidades que puedan surgir en el momento de la implementación, siendo así una estrategia acorde a la realidad.

### **Públicos identificados**

- **Actores directamente involucrados:** son los vecinos y vecinas de San Borja; Comisión de Desarrollo Urbano del distrito; empresas privadas e inversionistas inmobiliarios; juntas vecinales de seguridad ciudadana; equipo de OIUDE; gerentes, especialistas y regidores de la Municipalidad de San Borja.
- **Actores indirectamente involucrados:** Instituciones de gobierno; Municipalidad Metropolitana de Lima (MML); entidades del Ejecutivo como el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (MVCS), Ministerio del Ambiente (MINAM), Ministerio de Economía y Finanzas (MEF); organizaciones y medios de comunicación local; sociedad civil organizada; especialistas en medio ambiente y urbanismo, entre otros vinculados al desarrollo sostenible de la ciudad.

### **Niveles de comunicación**

Las actividades de comunicación del plan se concentrarán en tres áreas:

#### **Comunicación interna**

Dirigida a fortalecer la comunicación interna con los funcionarios, especialistas y personal administrativo de la municipalidad quienes son los encargados de llevar a cabo de manera exitosa y sostenible las políticas, planes y proyectos del municipio.

#### **Comunicación para el desarrollo sostenible**

Dirigida a establecer un diálogo y comunicar con sensibilidad a la ciudadanía del distrito, utilizando los medios, herramientas y espacios de comunicación y diálogo existentes, con el fin de permitir el acceso a la información y apoyar un cambio social de manera participativa.

### **Comunicación institucional**

Dirigida a facilitar el acceso transparente a la información y dar a conocer a la opinión pública vecinal y local y los medios de comunicación sobre los resultados, acuerdos y propuestas del plan, así como la rendición de cuentas ante los diferentes grupos de interés.

#### **3.5.5.7 Etapas para la Implementación**

El proceso de implementación del PUD se realiza de manera sistemática y por etapas, y por ende la estrategia comunicacional debe desarrollarse también en ese sentido.

##### **a. Etapa preparatoria**

El planteamiento de esta etapa es informar sobre la densificación de zonas residenciales con el enfoque de sostenibilidad urbana y la disminución de estacionamientos en el espacio público. Debido a que forman parte de un enfoque novedoso e innovador, comprendemos la necesidad de suplir los requerimientos de datos y generar el mayor contenido noticioso en torno al tema. Esta etapa puede tener una duración de tres a seis meses en su proceso de implementación.

Sin embargo, una estrategia indispensable para el desarrollo de esta etapa es la uniformización de mensajes al interior de los actores directamente involucrados: Vecinos y vecinas de San Borja, Comisión de Desarrollo Urbano del distrito, empresas privadas inmobiliarias, inversionistas inmobiliarios, Juntas Vecinales de Seguridad Ciudadana, equipo del PUD, gerentes, especialistas y regidores de la Municipalidad de San Borja.

Se plantea que en esta etapa se trabaje de manera constante y sistemática con las Juntas Directivas de las Juntas Vecinales,

además de contar como aliados a los medios de comunicación para la difusión de esta propuesta y los enfoques novedosos que plantea.

**b. Etapa de información y sensibilización**

Esta etapa considera que el principal objetivo se encuentra en la capacidad de desmitificar el proceso de densificación y poner en agenda la importancia de la transitabilidad de las personas, desde un enfoque integral, que responda tanto a un enfoque intergeneracional y de género, así como a la gestión urbana sostenible que valore y ponga el foco en el uso de los espacios públicos como espacios de cohesión social.

Para esta etapa se ha considerado un período de seis meses, tiempo adecuado para el desarrollo de las acciones de comunicación.

Se plantea el desarrollo de campañas comunicacionales que logren promocionar los beneficios del PUD como: sistema de transporte integrado, incremento de áreas verdes, recuperación y uso de espacios públicos, cohesión social para disminuir la inseguridad ciudadana.

**c. Etapa de posicionamiento**

Como última etapa de implementación consideramos que el objetivo que se necesita alcanzar es la proyección del distrito de San Borja como un modelo de experiencia de gestión urbana sostenible, replicable en otros ámbitos metropolitanos y urbanos, en ese sentido el desarrollo de campañas asociadas a San Borja como distrito sostenible e innovador en gestión del territorio.

Finalmente, como proceso de implementación, se recomienda

que esta etapa se desarrolle en un periodo de doce meses para que pueda dar pie a la planificación adecuada de las campañas y las actividades de comunicación pertinentes.

### 3.5.5.8. Implementación de la Estrategia

#### a. Niveles de acción de la estrategia

MATRIZ DE ACCIÓN				
NIVEL	POBLACIÓN OBJETIVO	OBJETIVO DE LA COMUNICACIÓN	PRODUCTOS/ACTIVIDADES DE COMUNICACIÓN	HERRAMIENTAS/CANALES DE LA COMUNICACIÓN
COMUNICACIÓN INTERNA	Gerentes, especialistas, regidores de la Municipalidad de San Borja.	Elaborar mensajes claros, coherentes y unificados y mantener informado al equipo del de la Municipalidad sobre las propuestas del plan.	Elaborar mensajes clave de nivel institucional y con relación al proyecto.	Envío por correo institucional, medios web y en carpetas compartidas
			Elaborar protocolo de comunicación interna	Envío por correo institucional, medios web y en carpetas compartidas
			Elaborar un conjunto de herramientas de base para presentaciones del equipo del proyecto	Patrones de Word y en carpetas compartidas, envío por correo institucional.
			Crear un repositorio fotográfico	Acceso web al repositorio.
			Actualizar el directorio	Envío por correo institucional, medios web y en carpetas compartidas
			Apoyar al equipo del proyecto en sus presentaciones	PPT, Prezi, documentos, presentaciones
COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL	Organizaciones y medios de comunicación local. Medios de comunicación local, sociedad civil organizada especialistas medio ambiente, urbanismo, empresas privadas inmobiliarias, inversionistas inmobiliarios, Juntas Vecinales de Seguridad Ciudadana.	Informar a la opinión pública sobre las propuestas del plan.		
			Generar contenidos noticiosos	Notas de prensa, comunicados
			Coordinar entrevistas	Radio o TV
			01 taller de presentación pública	Presentación del proyecto
	Elaborar un dossier de prensa		Carpetas, libretas, hoja divulgativa, folleto informativo, notas de prensa, comunicados	
Municipalidad Metropolitana de Lima (MML), Ministerio de Vivienda, Construcción		Realizar reuniones de presentación, avance y resultados del plan.	Materiales informativos (hoja y folleto informativo, página web), carpetas, libreta de notas, dossier de	

	y Saneamiento (MVCS), Ministerio del Ambiente (MINAM), Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).			prensa, folletos informativos, infografías
			Actualizar la página web	Página web, boletín municipal virtual.
COMUNICACIÓN PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE	Actores directamente involucrados. Vecinos y vecinas de San Borja, Comisión de Desarrollo Urbano del distrito.	Promover la gestión urbana sostenible.	Producción y divulgación de productos radiales a nivel vecinal.	Spots radio, Spots de redes sociales, Infografías
			Talleres de rendición de cuentas	Materiales informativos, fichas técnicas
	Difusión del material informativo		Mediante las Juntas Vecinales	
	Medios de comunicación local, redes de comunicadores, periodistas		Talleres sobre la gestión urbana sostenible.	Fichas técnicas, materiales informativos, infografía

**b. Proceso de implementación**

ETAPA	OBJETIVO DE ETAPA	CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN																			
		AÑO 1												AÑO 2							
		ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO
ETPA PREPARATORIA	Informar sobre la densificación de zonas residenciales con el enfoque de sostenibilidad urbana.																				
ETAPA DE INFORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN	Desmitificar el proceso de densificación, la importancia de la transitabilidad de las personas y el uso de los espacios públicos.																				
ETAPA DE POSICIONAMIENTO	Proyectar a San Borja como un modelo de experiencia de gestión urbana sostenible, replicable en otros ámbitos metropolitanos y urbanos																				

# Fichas de Actividades Prioritarias

## FICHA DE ACTIVIDAD N° 01

<b>Política PUD</b>	San Borja ordenado y planificado	<b>Objetivo PUD</b>	Crear nuevos parámetros urbanos en zonas de alta densidad poblacional, laboral y de servicios.
<b>Programa</b>	Programa de adecuación urbanística de las Zonas de Reglamentación Especial del distrito.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>PLAN ESPECÍFICO DE LA ZRE 1 – ZONA SAN JUAN MASÍAS</b>		
<b>Ubicación</b>	Asociación de Vivienda San Juan Masías y Urbanización San Juan Masías, Sub Sector 1B		
<b>Definición del Problema Central</b>	El Asentamiento Humano San Juan Masías, está configurado como una zona vulnerable y en riesgo de deterioro urbano en el distrito a pesar de encontrarse en un área de influencia metropolitana por la presencia de grandes equipamientos estatales.		
<b>Objetivo General</b>	Constituir a San Juan Masías con espacios para el aprovechamiento y optimización del uso del suelo, así como mejorar los espacios, servicios públicos y calidad del entorno.	<b>Objetivos Específicos</b>	Optimizar el uso del suelo para constituir a San Juan Masías como barrio gastronómico cultural del distrito.
			Mejoramiento de los servicios públicos.
			Dotar de medios
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población del sector 1B y población visitante.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano Plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	Se busca brindar un instrumento normativo que oriente la actuación urbana-funcional, así como la orientación urbanística para mejorar el proceso de desarrollo urbano.		
<b>Actividades Principales</b>	Delimitación y características del sector urbano.	<b>Resultados Esperados</b>	Mayor dotación y orden en la presencia de actividades comerciales dirigidas al rubro de alimentación. Mayor generación de actividades comerciales que aporten a la mejora en la calidad de vida de las personas.
	Diagnóstico del estado de la propiedad predial y análisis del área de estudio		
	Propuesta de ordenamiento y estructuración urbana.		
	Definición de las etapas del Plan Específico.		
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad, instituciones públicas y privadas localizadas en las cercanías, empresas privadas, juntas vecinales.		

## FICHA DE ACTIVIDAD N° 02

<b>Política PUD</b>	San Borja ordenado y planificado	<b>Objetivo PUD</b>	Crear nuevos parámetros urbanos en zonas de alta densidad poblacional, laboral y de servicios.
<b>Programa</b>	Programa de adecuación urbanística de las Zonas de Reglamentación Especial del distrito.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>PLAN ESPECÍFICO DE LA ZRE 1 – ZONA EL BOSQUE Y EL BOSQUE DE SAN BORJA</b>		
<b>Ubicación</b>	Subsector12A		
<b>Definición del Problema Central</b>	Las zonas denominadas como El Bosque y El Bosque de San Borja presentan una fuerte presencia de actividades económicas cuestionables en su formalidad, que deterioran el entorno urbano, los espacios públicos y la calidad de vida de los residentes y transeúntes.		
<b>Objetivo General</b>	Orientar la actuación o intervención urbanísticas, complementando la planificación urbana distrital.	<b>Objetivos Específicos</b>	Optimizar el uso del suelo
			Definir las características del espacio público.
			Definir la ubicación de equipamientos urbanos.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población residente y de paso en los subsectore12A.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano Plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	Se busca brindar un instrumento normativo que oriente la actuación urbana-funcional, así como la orientación urbanística para mejorar el proceso de desarrollo urbano.		
<b>Actividades Principales</b>	Delimitación y características del sector urbano.	<b>Resultados Esperados</b>	Mejorar el entorno urbanístico.
	Diagnóstico del estado de la propiedad predial y análisis del área de estudio		
	Propuesta de ordenamiento y estructuración urbana.		Mejorar la calidad de vida de residentes y visitantes.
	Definición de las etapas del Plan Específico.		
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad, instituciones públicas y privadas localizadas en las cercanías, empresas privadas, juntas vecinales.		

### FICHA DE ACTIVIDAD N° 03

<b>Política PUD</b>	San Borja ordenado y planificado	<b>Objetivo PUD</b>	Crear nuevos parámetros urbanos en zonas de alta densidad poblacional, laboral y de servicios.
<b>Programa</b>	Programa de adecuación urbanística de las Zonas de Reglamentación Especial del distrito.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>PLAN ESPECÍFICO DE LA ZRE 1 – ZONA PEQUEÑOS AGRICULTORES TODOS LOS SANTOS</b>		
<b>Ubicación</b>	Subsector 11C.		
<b>Definición del Problema Central</b>	La zona denominada como “Pequeños Agricultores Todos los Santos” presenta una fuerte presencia de actividades económicas cuestionables en su formalidad que deterioran el entorno urbano, los espacios públicos y la calidad de vida de los residentes y transeúntes.		
<b>Objetivo General</b>	Orientar la actuación o intervención urbanísticas, complementando la planificación urbana distrital.	<b>Objetivos Específicos</b>	Optimizar el uso del suelo
			Definir las características del espacio público.
			Definir la ubicación de equipamientos urbanos.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población residente en los subsectores 11C y 12A, así como población visitante.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano Plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	Se busca brindar un instrumento normativo que oriente la actuación urbana-funcional, así como la orientación urbanística para mejorar el proceso de desarrollo urbano.		
<b>Actividades Principales</b>	Delimitación y características del sector urbano.	<b>Resultados Esperados</b>	Mejorar el entorno urbanístico.
	Diagnóstico del estado de la propiedad predial y análisis del área de estudio		
	Propuesta de ordenamiento y estructuración urbana.		Mejorar la calidad de vida de residentes y visitantes.
	Definición de las etapas del Plan Específico.		
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad, instituciones públicas y privadas localizadas en las cercanías, empresas privadas, juntas vecinales.		

### FICHA DE ACTIVIDAD N°04

<b>Política PUD</b>	San Borja ordenado y planificado	<b>Objetivo PUD</b>	Crear nuevos parámetros urbanos en zonas de alta densidad poblacional, laboral y de servicios.
<b>Programa</b>	Programa de adecuación urbanística de las Zonas de Reglamentación Especial del distrito.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>PLAN ESPECÍFICO DE LA ZRE 2 – URBANIZACIÓN PAPA JUAN XXIII</b>		
<b>Ubicación</b>	Subsector 11A.		
<b>Definición del Problema Central</b>	El ámbito de estudio cuenta con áreas de jardines que actualmente se encuentran cercadas u ocupadas por los vecinos como propiedad privada		
<b>Objetivo General</b>	Orientar la actuación o intervención urbanísticas, complementando la planificación urbana distrital.	<b>Objetivos Específicos</b>	Optimizar el uso del suelo
			Definir las características del espacio público.
			Definir la ubicación de equipamientos urbanos.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población residente y visitante en el subsector 11A.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano Plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	Se busca brindar un instrumento normativo que oriente la actuación urbanafuncional, así como la orientación urbanística para mejorar el proceso de desarrollo urbano.		
<b>Actividades Principales</b>	Delimitación y características del sector urbano.	<b>Resultados Esperados</b>	Mejorar el entorno urbanístico.
	Diagnóstico del estado de la propiedad predial y análisis del área de estudio		
	Propuesta de ordenamiento y estructuración urbana.		Mejorar la calidad de vida de residentes y visitantes.
	Definición de las etapas del Plan Específico.		
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad, instituciones públicas y privadas localizadas en las cercanías, empresas privadas, juntas vecinales.		

### FICHA DE ACTIVIDAD N°05

<b>Política PUD</b>	San Borja ordenado y planificado	<b>Objetivo PUD</b>	Crear nuevos parámetros urbanos en zonas de alta densidad poblacional, laboral y de servicios.
<b>Programa</b>	Programa de adecuación urbanística de las Zonas de Reglamentación Especial del distrito.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>PLAN ESPECÍFICO DE LA ZRE 3 – PARCELAS DEL ÁREA RÚSTICA DEL SUBSECTOR 12A</b>		
<b>Ubicación</b>	Subsector 12A.		
<b>Definición del Problema Central</b>	Este sector no cuenta con habilitación urbana y las actividades urbanas son muy limitadas por ubicarse en una zona donde predominan las áreas residenciales exclusivas, favoreciendo con esto la presencia de oficinas.		
<b>Objetivo General</b>	Orientar la actuación o intervención urbanísticas, complementando la planificación urbana distrital.	<b>Objetivos Específicos</b>	Optimizar el uso del suelo
			Definir las características del espacio público.
			Definir la ubicación de equipamientos urbanos.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población residente en el subsector 12A, así como población visitante.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano Plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	Se busca brindar un instrumento normativo que oriente la actuación urbana-funcional, así como la orientación urbanística para mejorar el proceso de desarrollo urbano.		
<b>Actividades Principales</b>	Delimitación y características del sector urbano.	<b>Resultados Esperados</b>	Mejorar el entorno urbanístico.
	Diagnóstico del estado de la propiedad predial y análisis del área de estudio		
	Propuesta de ordenamiento y estructuración urbana.		Mejorar la calidad de vida de residentes y visitantes.
	Definición de las etapas del Plan Específico.		
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad, instituciones públicas y privadas localizadas en las cercanías, empresas privadas, juntas vecinales.		

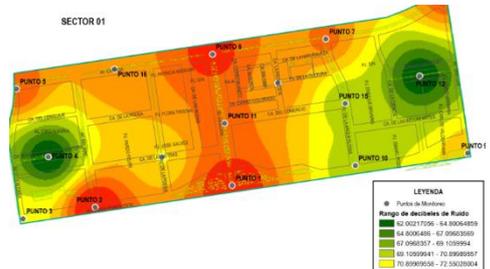
### FICHA DE ACTIVIDAD N° 06

<b>Política PUD</b>	San Borja competitivo y eficiente	<b>Objetivo PUD</b>	Jerarquizar ejes comerciales y de servicios en zonas metropolitanas, distritales y vecinales de acuerdo a la necesidad y carácter de cada zona.
<b>Título del Proyecto</b>	<b>SISTEMA VIAL LOCAL.</b>		
<b>Ubicación</b>	Todo el ámbito distrital		
<b>Definición del Problema Central</b>	El ordenamiento y jerarquización de las vías locales no es óptimo en el distrito, propiciando con esto un deterioro urbano y presión sobre los usos del suelo aledaños a las vías locales.		
<b>Objetivo General</b>	Orientar la actuación o intervención urbanísticas en las vías locales complementando la planificación urbana distrital.	<b>Objetivos Específicos</b>	<p>Diagnosticar las jerarquías de vías en el distrito.</p> <p>Definir las vías locales</p>
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total del distrito y población visitante.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano Plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El estudio contempla la Jerarquización de las vías locales con la finalidad de dar un desarrollo urbano adecuado al crecimiento económico del distrito.		
<b>Actividades Principales</b>	Elaborar el diagnóstico y características.	<b>Resultados Esperados</b>	Mejorar el desarrollo y ordenamiento urbano
	Diseño de la estrategia a implementar.		Mejorar la calidad de vida de residentes y visitantes.
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja, Municipalidad Metropolitana de Lima.		

### FICHA DE ACTIVIDAD N° 07

<b>Política PUD</b>	San Borja conectado e intermodal	<b>Objetivo PUD</b>	Gestionar de forma eficiente, equitativa, racionalizada y optimizada los estacionamientos del distrito.
<b>Programa</b>	Programa de control del uso de los estacionamientos públicos.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>SISTEMA DE CONTROL DE PARQUEO Y ROTACIÓN VEHICULAR</b>		
<b>Ubicación</b>	En todo el ámbito distrital		
<b>Definición del Problema Central</b>	En el distrito existen espacios habilitados para el parqueo vehicular por los cuáles los usuarios pagan una tasa por el tiempo de uso; sin embargo, el control de la permanencia de los vehículos es insuficiente afectando a los usuarios de servicios y comercios aledaños a la zona, así como residentes del lugar.		
<b>Objetivo General</b>	Crear un sistema de control automatizado para el parqueo y la rotación vehicular.	<b>Objetivos Específicos</b>	Georreferenciar la ubicación de estacionamientos
			Desarrollar una aplicación móvil
			Generar una base de datos para el sistema
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total distrital y población visitante.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Corto plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El proyecto contempla la georreferenciación de la ubicación de los estacionamientos, los cuales tendrán un sensor para el monitoreo de la permanencia de los vehículos a través de una aplicación que será gestionada por la municipalidad, y permitirá el conocimiento de los usuarios respecto de la disponibilidad de estacionamientos en tiempo real.		
<b>Actividades Principales</b>	Diagnóstico	<b>Resultados Esperados</b>	Optimizar los estacionamientos públicos.
	Diseño del sistema		
	Implementación del sistema		
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad San Borja, empresas e instituciones públicas y privadas.		

### FICHA DE ACTIVIDAD N° 08

<b>Política PUD</b>	San Borja verde y saludable	<b>Objetivo PUD</b>	Gestionar los recursos naturales y residuos sólidos.
<b>Programa</b>	Programa de Protección y Recuperación Ambiental		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>MONITOREO DE EMISIONES DE GI Y DE LA CALIDAD DEL AIRE DE TODO EL DISTRITO.</b>		
<b>Ubicación</b>	Todo el distrito		
<b>Definición del Problema Central</b>	La concentración de actividades comerciales entre otras actividades, emiten gases que afectan la calidad del aire y afectan la salud de residentes en zonas aledañas a las actividades.		
<b>Objetivo General</b>	Monitorear la calidad del aire en el distrito.	<b>Objetivos Específicos</b>	Establecer los niveles de contaminación del aire en el distrito.
			Identificar los puntos donde se generan mayor contaminación del aire.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Toda la población del distrito.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Corto plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	Se contempla considerar en el monitoreo las zonas de mayor concentración de actividad comercial y de tránsito vehicular, así como aquellos lugares identificados con problemáticas para la calidad del aire.		
<b>Actividades Principales</b>	Identificación de los puntos de monitoreo.	<b>Resultados Esperados</b>	Evaluación actualizada de la calidad del aire en el distrito hacia una eficiente gestión urbana para la adaptación al cambio climático.
	Monitoreo y evaluación		
	Desarrollo de mapas y planes contingentes		
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja.		

### FICHA DE ACTIVIDAD N° 09

<b>Política PUD</b>	San Borja verde y saludable	<b>Objetivo PUD</b>	Gestionar los recursos naturales y residuos sólidos.
<b>Programa</b>	Programa de Protección y Recuperación Ambiental		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>CATASTRO DE ESPECIES ARBÓREAS Y ARBUSTIVAS</b>		
<b>Ubicación</b>	Todo el distrito		
<b>Definición del Problema Central</b>	Actualmente la municipalidad cuenta con un registro limitado sobre las características de las especies arbóreas que permita definir una correcta gestión ambiental, tanto para la adecuada dotación de agua para el riego como para el ordenamiento urbanístico de los mismos en los espacios públicos.		
<b>Objetivo General</b>	Inventariar todas las especies arbóreas y arbustivas del distrito.	<b>Objetivos Específicos</b>	Cuantificar las especies arbóreas.
			Ubicar las especies arbóreas.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Toda la población del distrito.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	Se contempla inventariar todas las especies arbóreas y arbustivas del distrito, considerando las características de ubicación, especie, años de vida, diámetro entre otros.		
<b>Actividades Principales</b>	Planificación de las etapas del proyecto.	<b>Resultados Esperados</b>	Mejorar la gestión ambiental para la adaptación al cambio climático.
	Ejecución		
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja.		

### FICHA DE ACTIVIDAD N° 10

<b>Política PUD</b>	San Borja comprometido	<b>Objetivo PUD</b>	Desarrollar estrategias de comunicación y pedagogía urbana que promuevan la participación de la ciudadanía (vecinos e instituciones públicas y privadas) en la planificación, gestión, seguridad e innovación urbana del distrito.
<b>Programa</b>	Programa de Participación Ciudadana con herramientas tecnológicas.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>SISTEMA PARTICIPATIVO PARA LA GESTIÓN URBANA – LAB SAN BORJA</b>		
<b>Ubicación</b>	Plataforma virtual de dominio municipal.		
<b>Definición del Problema Central</b>	Actualmente la comunicación y difusión de los proyectos urbanos de interés vecinal es insuficiente, dificultando el desarrollo conjunto de propuestas que tengan sostenibilidad.		
<b>Objetivo General</b>	Dotar a la ciudadanía de un espacio virtual para la participación de los proyectos urbanos de la municipalidad.	<b>Objetivos Específicos</b>	Compartir los proyectos urbanos que desarrolle la municipalidad.
			Fomentar el diálogo sobre las problemáticas y oportunidades que tiene el distrito.
			Promover la educación ciudadana en la democratización del espacio público.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total del distrito	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Corto plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	Se contempla la creación de una plataforma online que promueva el compromiso ciudadano con la ciudad y el distrito, con la finalidad de que amplíe y democratice la participación de diferentes actores sociales en el desarrollo de los proyectos urbanos.		
<b>Actividades Principales</b>	Definición y diseño de la estrategia.	<b>Resultados Esperados</b>	Incrementar la participación ciudadana en la gestión urbana.
	Socialización del proyecto.		Incrementar el compromiso ciudadano y la sostenibilidad de los proyectos urbanos.
	Implementación.		
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja, ciudadanía del distrito, actores interesados.		

### FICHA DE ACTIVIDAD N° 11

<b>Política PUD</b>	San Borja verde y saludable	<b>Objetivo PUD</b>	Fortalecer la gestión de riesgos ante desastres con la implementación de zonas seguras ante un evento natural o antrópico en los espacios públicos del distrito.
<b>Programa</b>	Programa de Gestión de Riesgos de Desastres y Adaptación al Cambio Climático-		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>PLAN DE GESTIÓN DE RIESGOS DE DESASTRES Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO</b>		
<b>Ubicación</b>	Todo el ámbito distrital.		
<b>Definición del Problema Central</b>	El conocimiento sobre los posibles efectos de sismos de gran magnitud y los efectos del cambio climático sobre el territorio distrital es reducido, por lo mismo, son limitadas las previsiones para enfrentar dichos impactos. Se cuenta con una organización vecinal y recursos ediles diversos que suponen la posibilidad de una alta capacidad de respuesta.		
<b>Objetivo General</b>	Contar con procedimientos, instrumentos, capacidades y recursos para responder a un sismo de gran intensidad y efectos de cambio climático	<b>Objetivos Específicos</b>	Reducir la vulnerabilidad distrital frente a riesgos y efectos del cambio climático.
			Incrementar la resiliencia distrital y reducir los riesgos de gran impacto.
			Implementar procesos efectivos preparativos para la respuesta y recuperación.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total del distrito.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Corto plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	Mediante estrategia comunicacional se generará una corriente de opinión favorable a la elaboración y gestión del plan, que debe proveer el conocimiento del impacto de sismos de gran intensidad y efectos del cambio climático sobre el distrito y, sobre ello, la identificación de acciones a realizar para hacer frente a esa situación. Finalmente se implementará el plan, iniciando también un proceso de evaluación de su ejecución.		
<b>Actividades Principales</b>	Fase de preparación para la elaboración del plan.	<b>Resultados Esperados</b>	Contar con un instrumento orientador en la gestión del riesgo
	Elaboración del plan con participación de actores.		Mejora de la capacidad de respuesta de la ciudadanía.
	Ejecución de las disposiciones del plan.		Incrementar la resiliencia del distrito.
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja.		

# Fichas de Proyectos Prioritarios

### FICHA DE PROYECTO N° 01

<b>Política PUD</b>	San Borja seguro e inteligente	<b>Objetivo PUD</b>	Implementar un gobierno digital a fin de brindar servicios municipales innovadores y eficientes.
<b>Programa</b>	Programa “San Borja Ciudad Inteligente”		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN CATASTRAL</b>		
<b>Ubicación</b>	Local Municipal		
<b>Definición del Problema Central</b>	La información catastral desactualizada del municipio no permite generar una rentabilidad tributaria sincera de la realidad, sumado a esto la deficiente integración de los sistemas municipales para la gestión urbana y tributaria limita la toma de decisiones y acciones en las labores municipales.		
<b>Objetivo General</b>	Optimizar la gestión municipal urbana y tributaria.	<b>Objetivos Específicos</b>	Mejorar y actualizar la información catastral
			Integrar los sistemas de control urbano y tributario.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total del distrito. 116,000 habitantes.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Corto plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	Se busca actualizar la información catastral e integrar los sistemas de información de las áreas involucradas con especial énfasis en los Sistemas de Administración Tributaria.		
<b>Actividades Principales</b>	Análisis de los actuales sistemas de catastro, rentas y plataforma territorial.	<b>Resultados Esperados</b>	Información catastral actualizada.
	Actualización de información catastral.		
	Integración de los sistemas de catastro y rentas.		Eficiente manejo de la información a través de los sistemas integrados de gestión municipal.
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja.		

## FICHA DE PROYECTO N° 02

<b>Política PUD</b>	San Borja seguro e inteligente	<b>Objetivo PUD</b>	Implementación de Centro de Operaciones Descentralizados
<b>Programa</b>	Programa “San Borja Ciudad Inteligente”		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>IMPLEMENTACIÓN DE CENTROS DE OPERACIONES SAN BORJA (COSB) DESCENTRALIZADOS</b>		
<b>Ubicación</b>	San Juan Masías Torres de San Borja Torres de Limatambo Trébol Javier Prado Cruce Av. Primavera con Av. Panamericana Sur Cruce Av. Primavera con Av. Aviación Cruce Av. San Luis con Av. Javier Prado		
<b>Definición del Problema Central</b>	La municipalidad cuenta con insuficientes instalaciones óptimas para el monitoreo de la seguridad de los ciudadanos que sirvan para la atención propicia.		
<b>Objetivo General</b>	Mejorar la capacidad municipal para la mejorar la vigilancia en el distrito y asegurar la integridad física de los ciudadanos.	<b>Objetivos Específicos</b>	Mejorar y optimizar la central de tránsito con cámaras de última generación. Mejorar la cobertura de atención a nivel distrital.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total del distrito. 116,000 habitantes.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Corto plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El proyecto de Centros de Operaciones San Borja contempla la implementación de módulos que contengan pantallas de seguridad, video operadores y la tecnología necesaria para monitorear y vigilar la seguridad en el distrito.		
<b>Actividades Principales</b>	Diseño e implementación del Módulo de Seguridad Ciudadana. Compra e Instalación de cámaras de última generación.	<b>Resultados Esperados</b>	Disminuir los índices de inseguridad en el distrito. Atención oportuna a las denuncias policiales.
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja, Ministerio de Salud.		

### FICHA DE PROYECTO N°03

<b>Política PUD</b>	San Borja seguro e inteligente	<b>Objetivo PUD</b>	Implementación del Lab San Borja-Centro de Innovación
<b>Programa</b>	Programa "San Borja Ciudad Inteligente"		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>IMPLEMENTACIÓN DEL LAB SAN BORJA – CENTRO DE INNOVACIÓN.</b>		
<b>Ubicación</b>	Local Municipal: Av. Joaquín de la Madrid 200, San Borja.		
<b>Definición del Problema Central</b>	La inadecuada infraestructura y equipamiento desincentiva la colaboración ciudadana; del mismo modo, la poca capacidad del personal en el manejo de nuevas tecnologías de información, genera retrasos en la atención de trámites, generando descontento de la ciudadanía.		
<b>Objetivo General</b>	Implementar un espacio de trabajo colaborativo abierto a los ciudadanos, con la finalidad de trabajar en la búsqueda de soluciones a los problemas prioritarios del distrito y a la mejora de los servicios de atención al ciudadano.	<b>Objetivos Específicos</b>	Implementar una infraestructura y equipamiento adecuado con las nuevas tecnologías de innovación.
			Mejorar la infraestructura del Palacio Municipal
			Capacitar al personal en las nuevas tecnologías de información.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total del distrito. 116,000 habitantes.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Corto plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El proyecto permitirá mejorar la infraestructura del Palacio Municipal, ampliar los servicios que actualmente brinda la municipalidad a sus colaboradores y público en general, y mejorar los sistemas, tanto en software como en equipos, donde se registra y administra la información generada por la entidad, mejorando el acceso a la información de trabajadores y ciudadanía en general.		
<b>Actividades Principales</b>	Rediseño de las instalaciones.	<b>Resultados Esperados</b>	Eficiencia en la atención ciudadana, mejorando los tiempos para la atención de trámites.
	Capacitación del personal		Simplificación de los procesos y trámites de los servicios municipales.
	Adquisición de equipos, softwares y actualizaciones.		Acceso eficaz, transparente y oportuno de la información generalidad por la municipalidad
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad San Borja.		

## FICHA DE PROYECTO N° 04

<b>Política PUD</b>	San Borja Activo y cultural	<b>Objetivo PUD</b>	Mejorar y recuperar los espacios públicos del distrito a fin de que sean accesibles, inclusivos, caminables, dinámicos y seguros con adecuado mobiliario urbano y áreas verdes que se integren a la red peatonal del distrito.
<b>Programa</b>	Programa de activación del espacio público y mejoramiento de parques y jardines.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>IMPLEMENTACIÓN DE CENTRO DE ALTO RENDIMIENTO POLIDEPORTIVO LIMATAMBO - CAMPO DEPORTIVO</b>		
<b>Ubicación</b>	Polideportivo Limatambo, Avenida Malachowsky 560.		
<b>Definición del Problema Central</b>	Diseño inadecuado de los espacios deportivos para el juego, esparcimiento y el deporte dentro del Polideportivo Limatambo, reducido servicio de enseñanza en técnicas de las disciplinas deportivas. Además, la iluminación es deficiente por su baja intensidad dificultando la práctica deportiva nocturna.		
<b>Objetivo General</b>	Mejorar el equipamiento e instalaciones deportivas del Polideportivo.	<b>Objetivos Específicos</b>	Mejorar el campo deportivo, lozas deportivas, tribunas, vestuarios y servicios higiénicos.
			Mejorar la iluminación en las instalaciones.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total de usuarios del distrito y visitante.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Corto plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El proyecto contempla el mejoramiento del campo y lozas deportivas, tribunas, vestuarios y servicios higiénicos.		
<b>Actividades Principales</b>	Diagnóstico de la problemática.	<b>Resultados Esperados</b>	Mayor aprovechamiento de los espacios deportivos por usuarios residentes y visitantes.
	Diseño de la estrategia.		Mejora en la seguridad de peatones y ciclistas.
	Implementación.		Mejora de los equipamientos deportivos y recreativos.
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja.		

### FICHA DE PROYECTO N° 05

<b>Política PUD</b>	San Borja Activo y cultural	<b>Objetivo PUD</b>	Mejorar y recuperar los espacios públicos del distrito a fin de que sean accesibles, inclusivos, caminables, dinámicos y seguros con adecuado mobiliario urbano y áreas verdes que se integren a la red peatonal del distrito.
<b>Programa</b>	Programa de activación del espacio público y mejoramiento de parques y jardines.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>IMPLEMENTACIÓN DE CENTRO DE ALTO RENDIMIENTO POLIDEPORTIVO ROSA TORO - CAMPO DEPORTIVO</b>		
<b>Ubicación</b>	Polideportivo Rosa Toro, Av Julio Bailetti 442, San Borja.		
<b>Definición del Problema Central</b>	Diseño inadecuado de los espacios deportivos para el juego, esparcimiento y el deporte dentro del Polideportivo Limatambo, reducido servicio de enseñanza en técnicas de las disciplinas deportivas. Además, la iluminación es deficiente por su baja intensidad dificultando la práctica deportiva nocturna.		
<b>Objetivo General</b>	Mejorar el equipamiento e instalaciones deportivas del Polideportivo.	<b>Objetivos Específicos</b>	Mejorar el campo deportivo, lozas deportivas, tribunas, vestuarios y servicios higiénicos.
			Mejorar la iluminación en las instalaciones.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total de usuarios del distrito y visitantes.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Corto plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El proyecto contempla el mejoramiento del campo y lozas deportivas, tribunas, vestuarios y servicios higiénicos.		
<b>Actividades Principales</b>	Diagnóstico de la problemática.	<b>Resultados Esperados</b>	Mayor aprovechamiento de los espacios deportivos por usuarios residentes y visitantes.
	Diseño de la estrategia.		Mejora en la seguridad de peatones y ciclistas.
	Implementación.		Mejora de los equipamientos deportivos
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja.		

### FICHA DE PROYECTO N° 06

<b>Política PUD</b>	San Borja Activo y cultural	<b>Objetivo PUD</b>	Mejorar y recuperar los espacios públicos del distrito a fin de que sean accesibles, inclusivos, caminables, dinámicos y seguros con adecuado mobiliario urbano y áreas verdes que se integren a la red peatonal del distrito.
<b>Programa</b>	Programa de activación del espacio público y mejoramiento de parques y jardines.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>MEJORAMIENTO DEL ENTORNO DEL PENTAGONITO.</b>		
<b>Ubicación</b>	Pentagonito, cruce de las avenidas San Borja Norte y Paseo del Bosque		
<b>Definición del Problema Central</b>	Existe déficit de equipamiento deportivo para abastecer a la demanda de usuarios visitantes en el pentagonito.		
<b>Objetivo General</b>	Mejorar el equipamiento e instalaciones deportivas en el Pentagonito	<b>Objetivos Específicos</b>	Implementar mejores instalaciones deportivas. Mejorar la iluminación en el entorno de equipamientos deportivos.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total del distrito y usuarios visitantes.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Corto plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	Se contempla la implementación de nuevos gimnasios para fomentar el deporte en el distrito, que comprende nuevo mobiliario y áreas techadas flexibles para el desarrollo de diferentes actividades deportivas.		
<b>Actividades Principales</b>	Diagnóstico de la problemática. Diseño de la estrategia. Implementación	<b>Resultados Esperados</b>	Incrementar el aprovechamiento de los espacios públicos para actividades deportivas.
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja.		

### FICHA DE PROYECTO N° 07

<b>Política PUD</b>	San Borja verde y saludable	<b>Objetivo PUD</b>	Fortalecer la gestión de riesgos ante desastres con la implementación de zonas seguras ante un evento natural o antrópico en los espacios públicos del distrito.
<b>Programa</b>	Programa Gestión de Riesgos de Desastres y Adaptación al Cambio Climático.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>IMPLEMENTACIÓN DE ZONAS SEGURAS Y PUNTOS DE ENCUENTRO ANTE DESASTRES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS</b>		
<b>Ubicación</b>	Todo el distrito		
<b>Definición del Problema Central</b>	La señalización sobre la ubicación de los puntos de encuentro y zonas seguras en el distrito es insuficiente. Presenta, en algunos parques del distrito, señaléticas inadecuadas y/o temporales para señalar las zonas seguras.		
<b>Objetivo General</b>	Implementar y señalar las zonas segura y puntos de encuentro en el distrito.	<b>Objetivos Específicos</b>	Identificar los puntos de encuentro y zonas de encuentro en los espacios públicos.
			Señalar los puntos de encuentro y zonas seguros en los espacios públicos.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Toda la población del distrito.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Corto plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	Se contempla definir la ubicación y diseño del mobiliario urbano para la señalización de puntos de encuentro y zonas seguras en los espacios públicos del distrito.		
<b>Actividades Principales</b>	Diseño de la estrategia del proyecto.	<b>Resultados Esperados</b>	Adecuada ubicación de los puntos de encuentro y zonas seguras en espacios públicos.
	Implementación		
	Puesta a disposición del público		
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja, juntas vecinales.		

### FICHA DE PROYECTO N° 08

<b>Política PUD</b>	San Borja conectado e intermodal	<b>Objetivo PUD</b>	Promover la implementación de una adecuada red peatonal y cicloviaria haciendo un uso eficiente y equitativo del espacio público viario reduciendo la dependencia del vehículo de baja ocupación.
<b>Programa</b>	Programa de mejoramiento vial para la accesibilidad peatonal inclusiva y segura.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>MEJORAMIENTO DE LA AVENIDA AVIACIÓN</b>		
<b>Ubicación</b>	Avenida Aviación, en su tramo comprendido entre las avenidas Angamos y Canadá.		
<b>Definición del Problema Central</b>	El tramo de la avenida Aviación cuenta con deficiencias para el tránsito y cruce seguro de los peatones y ciclistas, además de encontrarse en un entorno urbanísticamente deteriorado por la alta afluencia del parque automotor y espacio público deficiente, lo que genera una pérdida de valor en el distrito.		
<b>Objetivo General</b>	Generar adecuadas condiciones para la transitabilidad peatonal y ciclista, revalorando el tramo de la avenida Aviación en el distrito.	<b>Objetivos Específicos</b>	<p>Crear veredas más seguras e iluminadas.</p> <p>Dar tratamiento paisajístico para la revaloración del entorno en el tramo de la avenida Aviación.</p> <p>Promover la integración distrital</p>
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total del distrito. 116,000 habitantes.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El proyecto contempla la ampliación de veredas, otorgando mayor seguridad al tránsito peatonal, creación de circuitos peatonales con espacios de estar, tratamiento paisajístico, desarrollo de ciclo vías y estaciones intermodales que fomenten la movilidad sostenible en el distrito.		
<b>Actividades Principales</b>	<p>Formulación de proyecto</p> <p>Implementación del proyecto</p> <p>Monitoreo y evaluación</p>	<b>Resultados Esperados</b>	<p>Mejorar la transitabilidad de los peatones</p> <p>Mejorar los servicios municipales.</p> <p>Incrementar la movilidad sostenible.</p>
<b>Actores involucrados</b>	Municipalidad de San Borja, Municipalidad Metropolitana de Lima, instituciones públicas y privadas.		

## FICHA DE PROYECTO N° 09

<b>Política PUD</b>	San Borja conectado e intermodal	<b>Objetivo PUD</b>	Promover la implementación de una adecuada red peatonal y cicloviaria haciendo un uso eficiente y equitativo del espacio público viario reduciendo la dependencia del vehículo de baja ocupación.
<b>Programa</b>	Programa de mejoramiento vial para la accesibilidad peatonal inclusiva y segura.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>MEJORAMIENTO DE LA AVENIDA SAN LUIS</b>		
<b>Ubicación</b>	Avenida San Luis, en su tramo comprendido entre las avenidas Angamos y Canadá.		
<b>Definición del Problema Central</b>	El tramo de la avenida San Luis cuenta con deficiencias para el tránsito y cruce seguro de los peatones y ciclistas, además de encontrarse en un entorno urbanísticamente deteriorado por la alta afluencia del parque automotor y espacio público deficiente, lo que genera una pérdida de valor en el distrito.		
<b>Objetivo General</b>	Generar adecuadas condiciones para la transitabilidad peatonal y ciclista, revalorando el tramo de la avenida San Luis en el distrito.	<b>Objetivos Específicos</b>	<p>Crear veredas más seguras e iluminadas.</p> <p>Dar tratamiento paisajístico para la revaloración del entorno en el tramo de la avenida San Luis.</p> <p>Promover la integración distrital.</p>
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total del distrito. 116,000 habitantes.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El proyecto contempla la ampliación de veredas, otorgando mayor seguridad al tránsito peatonal, creación de circuitos peatonales con espacios de estar, tratamiento paisajístico, desarrollo de ciclovías y estaciones intermodales que fomenten la movilidad sostenible en el distrito.		
<b>Actividades Principales</b>	<p>Formulación de proyecto</p> <p>Implementación del proyecto</p> <p>Monitoreo y evaluación</p>	<b>Resultados Esperados</b>	<p>Mejorar la seguridad y accesibilidad de los peatones.</p> <p>Mejorar el desplazamiento</p> <p>Incremento de la calidad urbana</p>
<b>Actores involucrados</b>	Municipalidad, Junta Vecinal, instituciones públicas y privadas.		

## FICHA DE PROYECTO N° 10

<b>Política PUD</b>	San Borja conectado e intermodal	<b>Objetivo PUD</b>	Promover la implementación de una adecuada red peatonal y ciclovía haciendo un uso eficiente y equitativo del espacio público viario reduciendo la dependencia del vehículo de baja ocupación.
<b>Programa</b>	Programa de Mejoramiento de intersecciones viales.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>MEJORAMIENTO DE LA AVENIDA GUARDIA CIVIL</b>		
<b>Ubicación</b>	Avenida Guardia Civil, en su tramo comprendido entre las avenidas Javier Prado y Gálvez Barrenechea.		
<b>Definición del Problema Central</b>	El tramo de la avenida Guardia Civil cuenta con poca accesibilidad para los peatones, tanto residentes de la zona como visitantes y usuarios de los servicios de salud que en la avenida se prestan.		
<b>Objetivo General</b>	Generar adecuadas condiciones para la transitabilidad peatonal y ciclista, revalorando el tramo de la avenida Guardia Civil en el distrito.	<b>Objetivos Específicos</b>	Crear veredas más seguras e iluminadas.
			Dar tratamiento paisajístico para la revaloración del entorno en el tramo de la avenida Guardia Civil
			Promover la integración distrital.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total del distrito. 116,000 habitantes.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El proyecto contempla la ampliación de veredas, otorgando mayor seguridad al tránsito peatonal, creación de circuitos peatonales con espacios de estar, tratamiento paisajístico, desarrollo de ciclovías y estaciones intermodales que fomenten la movilidad sostenible en el distrito.		
<b>Actividades Principales</b>	Formulación de proyecto	<b>Resultados Esperados</b>	Mejorar la seguridad y accesibilidad de los peatones.
	Implementación del proyecto		Mejorar el desplazamiento
	Monitoreo y evaluación		Incremento de la calidad urbana
<b>Actores involucrados</b>	Municipalidad de San Borja, Municipalidad Metropolitana de Lima, instituciones públicas y privadas.		

### FICHA DE PROYECTO N° 11

<b>Política PUD</b>	San Borja conectado e intermodal	<b>Objetivo PUD</b>	Promover la implementación de una adecuada red peatonal y ciclovitaria haciendo un uso eficiente y equitativo del espacio público viario reduciendo la dependencia del vehículo de baja ocupación.
<b>Programa</b>	Programa de mejoramiento vial para la accesibilidad peatonal inclusiva y segura.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>SUPERMANZANA LA RAMBLA</b>		
<b>Ubicación</b>	Área comprendida entre Av. Javier Prado, Av. Aviación, Av. De las Artes Norte, Jr. Sysley y Av. Guardia Civil.		
<b>Definición del Problema Central</b>	El área presenta déficit en el ordenamiento vehicular y en la ocupación de estacionamientos, así como insuficientes cruces seguros y sendas para peatones y ciclistas. El espacio público presenta alta ocupación por vehículos privados, lo cual desfavorece la realización de activaciones urbanas.		
<b>Objetivo General</b>	Priorizar al peatón y al ciclista brindándole espacios públicos seguros y de calidad.	<b>Objetivos Específicos</b>	Creación del carril 20 de desaceleración.
			Uso de carriles compartidos.
			Ordenamiento en el uso del espacio público
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población del sub-sector 3A y población visitante (1´100,000 pers. al mes aprox.).	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El proyecto contempla el ordenamiento peatonal, ciclista y vehicular a través de medidas de tránsito calmo (definiendo velocidades máximas permitidas por carril), ordenamiento en el uso del espacio público, y como resultado generar espacios públicos seguros y de calidad para el uso de los peatones.		
<b>Actividades Principales</b>	Diagnóstico del área de intervención	<b>Resultados Esperados</b>	Generación de espacios públicos de calidad.
	Diseño de la estrategia a implementar.		Cruces seguros para peatones.
	Participación ciudadana		Mejora de la imagen urbana.
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad San Borja, instituciones privadas.		

## FICHA DE PROYECTO N° 12

<b>Política PUD</b>	San Borja conectado e intermodal	<b>Objetivo PUD</b>	Promover la implementación de una adecuada red peatonal y cicloviaria haciendo un uso eficiente y equitativo del espacio público viario reduciendo la dependencia del vehículo de baja ocupación.
<b>Programa</b>	Programa de mejoramiento vial para la accesibilidad peatonal inclusiva y segura.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>SUPERMANZANA SAN JUAN MASÍAS</b>		
<b>Ubicación</b>	Asociación de Vivienda San Juan Masías y Urbanización San Juan Masías, Sub Sector 1B		
<b>Definición del Problema Central</b>	El área presenta déficit en el ordenamiento vehicular y en la ocupación de las bermas laterales como estacionamientos, así como insuficientes cruces seguros y sendas para peatones, así también el manejo de los residuos sólidos es deficiente y la presencia de áreas verdes, insuficiente.		
<b>Objetivo General</b>	Priorizar al peatón y al ciclista brindándole espacios públicos seguros y de calidad.	<b>Objetivos Específicos</b>	Creación de plataformas de cruce a nivel.
			Optimización de la sección vial
			Ordenamiento en el uso del espacio público
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población del sector 1B y población visitante.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El proyecto contempla el ordenamiento peatonal y vehicular a través de medidas de tránsito calmo (definiendo velocidades máximas permitidas y redefiniendo dimensiones de secciones viales), ordenamiento en el uso del espacio público, y como resultado generar espacios públicos seguros y de calidad para el uso de los peatones.		
<b>Actividades Principales</b>	Diagnóstico del área de intervención	<b>Resultados Esperados</b>	Generación de espacios públicos de calidad.
	Diseño de la estrategia a implementar.		Cruces seguros para peatones.
	Participación ciudadana		Mejora ambiental.
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad San Borja, instituciones públicas con presencia en el área (educación, salud).		

### FICHA DE PROYECTO N° 13

<b>Política PUD</b>	San Borja conectado e intermodal	<b>Objetivo PUD</b>	Promover la implementación de una adecuada red peatonal y cicloviaria haciendo un uso eficiente y equitativo del espacio público viario reduciendo la dependencia del vehículo de baja ocupación.
<b>Programa</b>	Programa de mejoramiento vial para la accesibilidad peatonal inclusiva y segura.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>SUPERMANZANA TORRES DE SAN BORJA</b>		
<b>Ubicación</b>	Torres de San Borja, Subsector 1A		
<b>Definición del Problema Central</b>	En el área de intervención existe un déficit de áreas verdes e insuficientes zonas de esparcimiento. Asimismo, reducida prestación de servicios para el recojo de basura e insuficiente iluminación para crear espacios seguros y de calidad.		
<b>Objetivo General</b>	Recuperar el espacio público dándole prioridad al peatón y creando espacios públicos más atractivos y seguros.	<b>Objetivos Específicos</b>	Ordenar el tránsito vehicular Instalar contenedores soterrados. Mejorar la iluminación peatonal.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población del sector 1: 11,500 habitantes	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	A través del ordenamiento del tránsito vehicular mediante medidas de tránsito calmo se busca brindar mejores medidas de seguridad para los peatones, además de mejorar el entorno urbanístico y democratizar el espacio público.		
<b>Actividades Principales</b>	Diagnóstico del área de intervención Diseño de la estrategia a implementar. Participación ciudadana	<b>Resultados Esperados</b>	Mejora de la calidad de vida de los residentes. Generación de espacios públicos de calidad. Cruces seguros para peatones.
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad San Borja, Juntas Vecinales.		

### FICHA DE PROYECTO N° 14

<b>Política PUD</b>	San Borja conectado e intermodal	<b>Objetivo PUD</b>	Promover la implementación de una adecuada red peatonal y cicloviaria haciendo un uso eficiente y equitativo del espacio público viario reduciendo la dependencia del vehículo de baja ocupación.
<b>Programa</b>	Programa de mejoramiento vial para la accesibilidad peatonal inclusiva y segura.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>SUPERMANZANA TORRES DE LIMATAMBO</b>		
<b>Ubicación</b>	Urbanización Torres de Limatambo		
<b>Definición del Problema Central</b>	En el área de intervención existe un déficit de áreas verdes y reducida prestación de servicios de riego, así también insuficientes zonas de esparcimiento, mobiliario urbano e iluminación, priorizando las zonas de estacionamiento vehicular sobre las de uso peatonal.		
<b>Objetivo General</b>	Recuperar el espacio público dándole prioridad al peatón y creando calles más seguras.	<b>Objetivos Específicos</b>	Ordenar el tránsito vehicular
			Instalar contenedores soterrados.
			Mejorar la iluminación peatonal.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población del sector 10: 11,500 habitantes.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	A través del ordenamiento del tránsito vehicular mediante medidas de tránsito calmo se busca brindar mejores medidas de seguridad para los peatones, además de mejorar el entorno urbanístico y democratizar el espacio público. El proyecto contempla el mejoramiento de la Plaza Marquina y entorno.		
<b>Actividades Principales</b>	Diagnóstico del área de intervención	<b>Resultados Esperados</b>	Mejora de la calidad de vida de los residentes.
	Diseño de la estrategia a implementar.		Generación de espacios públicos de calidad.
	Participación ciudadana		Cruces seguros para peatones.
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad San Borja, Juntas Vecinales.		

### FICHA DE PROYECTO N° 15

<b>Política PUD</b>	San Borja Seguro e inteligente	<b>Objetivo PUD</b>	Implementar un gobierno digital a fin de brindar servicios municipales innovadores y eficientes.
<b>Programa</b>	Programa Movilidad Sostenible		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>SEMAFORIZACIÓN INTELIGENTE</b>		
<b>Ubicación</b>	Todo el distrito		
<b>Definición de Problema Central</b>	En el distrito existen inadecuadas condiciones de transitabilidad vehicular y peatonal debido a una insuficiencia tecnológica en los servicios municipales que permita ordenar el tránsito y posibilite la fluidez del mismo, disminuyendo con esto el tráfico en horas punta y también la inseguridad en la vía pública.		
<b>Objetivo General</b>	Mejorar el control y fiscalización del tránsito a través del uso de semáforos inteligentes con un sistema integrado.	<b>Objetivos Específicos</b>	Reducir congestión vehicular en SS3A
			Aportar espacios públicos de calidad
			Exponer una propuesta urbanística que exprese la calidad residencial de SB
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total y visitante.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	Se implementarán semáforos inteligentes con un sistema integrado de detección de autos y personas para mejorar el control del tránsito y su fiscalización. Los sensores permitirán identificar la carga de vehículos o de peatones en pistas y veredas para así hacer más eficiente el cambio de luces semafóricas.		
<b>Actividades Principales</b>	Diagnóstico de la semaforización distrital.	<b>Resultados Esperados</b>	Reducción de tránsito.
	Compra e instalación de equipos		Incremento en la peatonal, ciclista y vehicular.
	Campaña comunicativa y educativa.		Reconocimiento del modelo de distrito inteligente.
<b>Actores participantes</b>	Municipalidad de San Borja, Instituciones públicas y privadas.		

## FICHA DE PROYECTO N° 16

<b>Política PUD</b>	San Borja activo y cultural	<b>Objetivo PUD</b>	Mejorar y recuperar los espacios públicos del distrito a fin de que sean accesibles, inclusivos, caminables, dinámicos y seguros con adecuado mobiliario urbano y áreas verdes que se integren a la red peatonal del distrito.
<b>Programa</b>	Programa de activación del espacio público y mejoramiento de parques y jardines.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>PARQUES SEGUROS PARA LA NIÑEZ</b>		
<b>Ubicación</b>	En los 76 parques del distrito.		
<b>Definición del Problema Central</b>	Actualmente el diseño de los parques del distrito limita su variedad de uso, el déficit de mobiliario y la insuficiente iluminación no permiten la consolidación de los parques como principales espacios de recreación, a lo que se suma el deterioro de gran parte de juegos infantiles		
<b>Objetivo General</b>	Mejorar las instalaciones y brindar mayor seguridad para el esparcimiento y juego de los niños.	<b>Objetivos Específicos</b>	Mejorar los juegos infantiles
			Instalar bancas y espacios de estar para la familia.
			Instalación de luminaria ornamental.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total del distrito y usuarios visitantes.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	Se contempla la implementación de juegos infantiles inclusivos que promuevan el uso seguro de los parques y el desarrollo integral de los niños, así como la instalación de bancas, creación de espacios de estar para la familia y luminarias ornamentales a nivel peatonal. Este proyecto se realizará en la totalidad de parques del distrito.		
<b>Actividades Principales</b>	Diagnóstico de la problemática.	<b>Resultados Esperados</b>	Incrementar la seguridad de los niños en los espacios de juego del distrito.
	Diseño de la estrategia.		
	Implementación		
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja, vecinos del distrito.		

### FICHA DE PROYECTO N° 17

<b>Política PUD</b>	San Borja activo y cultural	<b>Objetivo PUD</b>	Mejorar y recuperar los espacios públicos del distrito a fin de que sean accesibles, inclusivos, caminables, dinámicos y seguros con adecuado mobiliario urbano y áreas verdes que se integren a la red peatonal del distrito.
<b>Programa</b>	Programa de activación del espacio público y mejoramiento de parques y jardines.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES DE LA HUACA LIMATAMBO, DELIMITACIÓN Y PUESTA EN VALOR.</b>		
<b>Ubicación</b>	Jr. Jorge Muelle e interior de Polideportivo Limatambo		
<b>Definición del Problema Central</b>	El complejo arqueológico “Huaca Limatambo” adolece de una atención permanente y continua que garantice su conservación en el tiempo y que promueva su integración con el entorno, reconociendo su potencial histórico y urbano.		
<b>Objetivo General</b>	Puesta en valor de la Huaca Limatambo, unificación de dos fragmentos visibles.	<b>Objetivos Específicos</b>	Puesta en valor de la huaca
			Unificación de sus partes
			Proveer diversión cultural
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población de los sectores 8, 10 y 11 y visitas: 35,000 hab.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	Se deberá unificar las partes de la Huaca y repotenciar su valor histórico, integrándola además con su entorno y aperturándola a la ciudadanía sin atentar contra la integridad de la Huaca.		
<b>Actividades Principales</b>	Elaboración del expediente	<b>Resultados Esperados</b>	Monumento puesto en valor
	Puesta en valor		Ciudadanía valora el patrimonio, lo visita y, contribuye a su mantenimiento
	Implementación del museo de sitio		
	Implementación del circuito interno		
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad San Borja, Ministerio de Cultura, Municipalidad Metropolitana, empresas e instituciones públicas y privadas		

### FICHA DE PROYECTO N° 18

<b>Política PUD</b>	San Borja activo y cultural	<b>Objetivo PUD</b>	Mejorar y recuperar los espacios públicos del distrito a fin de que sean accesibles, inclusivos, caminables, dinámicos y seguros con adecuado mobiliario urbano y áreas verdes que se integren a la red peatonal del distrito.
<b>Programa</b>	Programa de activación del espacio público y mejoramiento de parques y jardines.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>PARQUE DE LA FAMILIA</b>		
<b>Ubicación</b>	Avenida Del Parque Norte, tramo comprendido entre Avs. San Borja Norte y San Borja Sur.		
<b>Definición del Problema Central</b>	El espacio actualmente presente un déficit lumínico, propiciando la inseguridad del lugar; asimismo, se evidencia la subutilización del área verde como berna central en lugar de espacio público activo. Existe un déficit de infraestructura menor y mobiliario urbano que de soporte a la activación del lugar.		
<b>Objetivo General</b>	Mejorar el espacio público, previendo la seguridad y disfrute para peatones y ciclistas.	<b>Objetivos Específicos</b>	Ampliación de veredas.
			Creación de intersecciones seguras.
			Creación de plazas multifuncionales.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El proyecto busca fomentar el disfrute del espacio público para los residentes, transeúntes y ciclistas ampliando las veredas, ubicando mobiliario deportivo, recreativo, infraestructura para usos múltiples, y mejorando la iluminación. Se busca mejorar el servicio público de mantenimiento de las áreas verdes a través de la instalación de un sistema de riego tecnificado.		
<b>Actividades Principales</b>	Diagnóstico del espacio público.	<b>Resultados Esperados</b>	Mejor aprovechamiento de los espacios públicos por usuarios residentes y visitantes.
	Diseño de la intervención		
	Implementación		
	Promoción del estilo de vida saludable.		Mejora en la seguridad de peatones y ciclistas.
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja.		

## FICHA DE PROYECTO N° 19

<b>Política PUD</b>	San Borja activo y cultural	<b>Objetivo PUD</b>	Mejorar y recuperar los espacios públicos del distrito a fin de que sean accesibles, inclusivos, caminables, dinámicos y seguros con adecuado mobiliario urbano y áreas verdes que se integren a la red peatonal del distrito.
<b>Programa</b>	Programa de activación del espacio público y mejoramiento de parques y jardines.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>PARQUE OLÍMPICO</b>		
<b>Ubicación</b>	Av. San Borja Sur, Jirón Paseo del Bosque y Av. La Floresta.		
<b>Definición del Problema Central</b>	En el área de intervención se evidencia un deficiente manejo del espacio público, principalmente de prioridad vehicular, insuficiente mobiliario deportivo, limitaciones en el uso del anfiteatro para múltiples actividades, déficit lumínico y cruces peatonales y ciclistas inseguros.		
<b>Objetivo General</b>	Mejorar el espacio público, previendo la seguridad y disfrute para peatones y ciclistas.	<b>Objetivos Específicos</b>	Optimización del mobiliario e infraestructura menor existente.
			Cruces seguros.
			Creación de espacios de estar.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El proyecto contempla la mejora del diseño del espacio público para disfrute de residentes, transeúntes y ciclistas, mejorando los cruces y accesos al parque, ubicando mobiliario deportivo y recreativo, mejorando la iluminación y optimizando el uso del anfiteatro a través de la colocación de una cubierta ligera y la mejora del diseño de las graderías.		
<b>Actividades Principales</b>	Diagnóstico del espacio público.	<b>Resultados Esperados</b>	Mejor aprovechamiento de los espacios públicos por usuarios residentes y visitantes.
	Diseño de la intervención		
	Implementación		
	Promoción del estilo de vida saludable.		Mejora en la seguridad de peatones y ciclistas.
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja.		

### FICHA DE PROYECTO N° 20

<b>Política PUD</b>	San Borja activo y cultural	<b>Objetivo PUD</b>	Mejorar y recuperar los espacios públicos del distrito a fin de que sean accesibles, inclusivos, caminables, dinámicos y seguros con adecuado mobiliario urbano y áreas verdes que se integren a la red peatonal del distrito.
<b>Programa</b>	Programa de activación del espacio público y mejoramiento de parques y jardines.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>ALAMEDA DEL BICENTENARIO</b>		
<b>Ubicación</b>	Avenida San Borja Norte, tramo comprendido entre Av. Aviación y Av. De las Artes Norte		
<b>Definición del Problema Central</b>	En el área de intervención, se evidencian los espacios de circulación para peatones y ciclistas son insuficientes e inseguros. El área verde existente tiene el carácter de berma central mas no de espacio público activo y la iluminación deficiente genera la percepción de un espacio inseguro. Asimismo, el mobiliario urbano existente es limitado, lo cual desincentiva el uso del espacio público.		
<b>Objetivo General</b>	Mejorar el espacio público, previendo la seguridad y disfrute para peatones y ciclistas.	<b>Objetivos Específicos</b>	Optimización de senderos peatonales y ciclovías.
			Intersecciones seguras.
			Creación de espacios de estar.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El proyecto contempla brindar un mayor disfrute del espacio público para los residentes, transeúntes y ciclistas optimizando la sección de senderos peatonales y ciclovías, colocando mobiliario deportivo y recreativo, y mejorando la iluminación.		
<b>Actividades Principales</b>	Diagnóstico del espacio público.	<b>Resultados Esperados</b>	Mejor aprovechamiento de los espacios públicos por usuarios residentes y visitantes.
	Diseño de la intervención		
	Implementación		
	Promoción del estilo de vida saludable.		Mejora en la seguridad de peatones y ciclistas.
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja.		

## FICHA DE PROYECTO N° 21

<b>Política PUD</b>	San Borja activo y cultural	<b>Objetivo PUD</b>	Mejorar y recuperar los espacios públicos del distrito a fin de que sean accesibles, inclusivos, caminables, dinámicos y seguros con adecuado mobiliario urbano y áreas verdes que se integren a la red peatonal del distrito.
<b>Programa</b>	Programa de activación del espacio público y mejoramiento de parques y jardines.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>PARQUES MARIANO SANTOS, GRAU Y URUGUAY</b>		
<b>Ubicación</b>	Parque Mariano Santos: cruce de Av. San Borja Norte con Av. Del Parque Norte; Parques Grau y Uruguay: Av. Del Parque Sur (tramo comprendido entre Av. San Borja Sur y Av. Guardia Civil).		
<b>Definición del Problema Central</b>	En el área de intervención de los Parques Mariano Santos, Grau y Uruguay, los espacios de circulación para peatones y ciclistas son insuficientes e inseguros, la iluminación es deficiente y las intersecciones inseguras. Asimismo, el área verde es sub-utilizada como berma central, más no como espacio público activo.		
<b>Objetivo General</b>	Mejorar el diseño del espacio público, previendo la seguridad y disfrute para peatones y ciclistas.	<b>Objetivos Específicos</b>	Optimización de senderos peatonales y ciclovías. Intersecciones seguras. Creación de espacios de estar.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El proyecto contempla brindar un mayor disfrute del espacio público para los residentes, transeúntes y ciclistas, optimizando el diseño de los espacios de circulación y de estar, mejorando la iluminación y colocando mobiliario complementario que fomente el uso del espacio público.		
<b>Actividades Principales</b>	Diagnóstico del espacio público. Diseño de la intervención Implementación Promoción del estilo de vida saludable.	<b>Resultados Esperados</b>	Mejor aprovechamiento de los espacios públicos por usuarios residentes y visitantes. Mejora en la seguridad de peatones y ciclistas.
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja.		

## FICHA DE PROYECTO N° 22

<b>Política PUD</b>	San Borja activo y cultural	<b>Objetivo PUD</b>	Mejorar y recuperar los espacios públicos del distrito a fin de que sean accesibles, inclusivos, caminables, dinámicos y seguros con adecuado mobiliario urbano y áreas verdes que se integren a la red peatonal del distrito.
<b>Programa</b>	Programa de activación del espacio público y mejoramiento de parques y jardines.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>AV. SAN BORJA NORTE</b>		
<b>Ubicación</b>	Av. San Borja Norte, tramo comprendido entre Av. Boulevard de Surco y Av. Aviación y Av. De las Artes Norte y Av. Del Parque Norte		
<b>Definición del Problema Central</b>	En el área de intervención de la Av. San Borja Norte, los espacios de circulación y cruces para peatones y ciclistas son insuficientes e inseguros. El área verde existente tiene el carácter de berma central mas no de espacio público activo, la iluminación deficiente genera la percepción de inseguridad y el mobiliario urbano existente es limitado, lo cual desincentiva el uso del espacio público.		
<b>Objetivo General</b>	Mejorar el espacio público, previendo la seguridad y disfrute para peatones y ciclistas.	<b>Objetivos Específicos</b>	Optimización de senderos peatonales y ciclovías. Intersecciones seguras. Creación de espacios de estar.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El proyecto contempla brindar un mayor disfrute del espacio público para los residentes, transeúntes y ciclistas optimizando el diseño de los espacios de circulación, mejorando la iluminación y colocando mobiliario urbano que mejore los espacios de estar, deporte y recreación en todo el eje.		
<b>Actividades Principales</b>	Diagnóstico del espacio público. Diseño de la intervención Implementación Promoción del estilo de vida saludable.	<b>Resultados Esperados</b>	Mejor aprovechamiento de los espacios públicos por usuarios residentes y visitantes.  Mejora en la seguridad de peatones y ciclistas.
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja.		

### FICHA DE PROYECTO N° 23

<b>Política PUD</b>	San Borja activo y cultural	<b>Objetivo PUD</b>	Mejorar y recuperar los espacios públicos del distrito a fin de que sean accesibles, inclusivos, caminables, dinámicos y seguros con adecuado mobiliario urbano y áreas verdes que se integren a la red peatonal del distrito.
<b>Programa</b>	Programa de activación del espacio público y mejoramiento de parques y jardines.		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>AV. SAN BORJA SUR</b>		
<b>Ubicación</b>	Av. San Borja Sur, tramo comprendido entre Av. Boulevard de Surco y Av. Del Parque Sur.		
<b>Definición del Problema Central</b>	En el área de intervención de la Av. San Borja Norte, los espacios de circulación y cruces para peatones y ciclistas son insuficientes e inseguros. El área verde existente tiene el carácter de berma central más no de espacio público activo, la iluminación deficiente genera la percepción de inseguridad y el mobiliario urbano existente es limitado, lo cual desincentiva el uso del espacio público.		
<b>Objetivo General</b>	Mejorar el espacio público, previendo la seguridad y disfrute para peatones y ciclistas.	<b>Objetivos Específicos</b>	Optimización de senderos peatonales y ciclovías.
			Intersecciones seguras.
			Creación de espacios de estar.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Mediano plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El proyecto contempla brindar un mayor disfrute del espacio público para los residentes, transeúntes y ciclistas optimizando el diseño de los espacios de circulación, mejorando la iluminación y colocando mobiliario urbano que mejore los espacios de estar, deporte y recreación en todo el eje.		
<b>Actividades Principales</b>	Diagnóstico del espacio público.	<b>Resultados Esperados</b>	Mejor aprovechamiento de los espacios públicos por usuarios residentes y visitantes.
	Diseño de la intervención		
	Implementación		
	Promoción del estilo de vida saludable.		Mejora en la seguridad de peatones y ciclistas.
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad de San Borja.		

## FICHA DE PROYECTO N° 24

<b>Política PUD</b>	San Borja conectado e intermodal	<b>Objetivo PUD</b>	Promover la intermodalidad fomentando el uso de vehículos de movilidad alternativos al auto (Bicicletas, Vmi, otros) como medio de transporte en viajes cortos dentro del distrito.
<b>Programa</b>	Programa Movilidad Sostenible		
<b>Título del Proyecto</b>	<b>Red de ciclovías</b>		
<b>Ubicación</b>	Todos los subsectores del distrito		
<b>Definición del Problema Central</b>	En el distrito existe una deficiente red de ciclovías, que crea inseguridad en los ciclistas ya que por la poca conectividad en las ciclovías éstos tienen que circular sobre las veredas o vías vehiculares que no cuentan con las características de seguridad para su tránsito.		
<b>Objetivo General</b>	Generar rutas de ciclovías seguras en el distrito que promuevan el uso de movilidad sostenible y desaliente el uso del vehículo privado.	<b>Objetivos Específicos</b>	Crear más kilómetros de ciclovías.
			Conectar las ciclovías existentes el distrito y con las de los distritos vecinos.
<b>Estimación de Beneficiarios</b>	Población total del distrito y visitante.	<b>Horizonte de Ejecución</b>	Largo plazo
<b>Breve Descripción del Proyecto</b>	El proyecto contempla el desarrollo de ciclovías seguras para disminuir la dependencia del automóvil y la contaminación ambiental, y promover una vida saludable. Se desarrollará la interconexión de rutas con otros distritos en aprovechamiento de la centralidad del distrito.		
<b>Actividades Principales</b>	Definición de las rutas.	<b>Resultados Esperados</b>	Incremento en el uso de la bicicleta.
	Diseño de ciclovías y módulos.		Disminución de la contaminación ambiental causada por el automóvil.
<b>Actores Involucrados</b>	Municipalidad San Borja, Municipalidad Metropolitana de Lima, instituciones públicas y privadas		

## Referencias

- Acciona. (2017). *¿QUÉ ES UNA SMART CITY? TOP 5 CIUDADES INTELIGENTES*. Obtenido de <https://www.sostenibilidad.com/construccion-y-urbanismo/que-es-una-smart-city-top-5-ciudades-inteligentes/>
- Agencia de Ecología Urbana. (2017). *Supermanzana*. Barcelona. Recuperado el 12 de diciembre de 2017, de <http://www.bcnecologia.net/es/modelo-conceptual/supermanzana>
- Arce, L. F. (2011). Competitividad urbana en el contexto latinoamericano. *Revista de Geografía Norte Grande*, 81-106. Obtenido de [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-34022011000100006#n1](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34022011000100006#n1)
- Arendt, H. (1999). *La condición humana*. Barcelona: Círculo de lectores.
- Banco Interamericano de Desarrollo . (2011). *Sostenibilidad Urbana en América Latina y el Caribe*. . Banco Interamericano de Desarrollo .
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2011). *Sostenibilidad Urbana en América Latina y el Caribe*. BID.
- Borja, J. &. (2001). *Espacio público: Ciudad y ciudadanía*. Electa: Barcelona.
- Brundtland, G. H. . (1987). *Nuestro Futuro Común*. Obtenido de <https://es.scribd.com/doc/105305734/ONU-Informe-Brundtland-Ago-1987-Informe-de-la-Comision-Mundial-sobre-Medio-Ambiente-y-Desarrollo>
- Carranza, L. (2013). Nuevas tecnologías, gobierno local y participación ciudadana: el caso de la Municipalidad de San Borja. *Comunicación+Desarrollo*, 83-90. Recuperado el 18 de Agosto de 2017, de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/canale/article/view/147>
- Centeno, P. V. (2013). I modelo urbano que sigue Lima en la actualidad: el responsable olvidado de la inseguridad . *Argumentos*, 17-18.
- CICRED. (1974). *La población del Perú*. Lima: CICRED.
- García, R., Miyashiro, J., Santa Cruz, P., Rubio, D., & Marces, R. (2015). *Desarrollo o crecimiento urbano en Lima: el caso de los distritos del Sur*. DESCO. Lima: Programa Urbano DESCO. Recuperado el 26 de Agosto de 2017, de <http://urbano.org.pe/descargas/investigaciones/PERU-HOY/PH-2015.pdf>
- García, S. (2012). *La Perspectiva de género en el Urbanismo. Una aproximación conceptual*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Giró, J. (2006). *Envejecimiento activo, envejecimiento en positivo*. La Rioja: Universidad de La Rioja.

- Grupo Apoyo y Opinión y Mercado 2012 . (2012). *Conocimientos, Actitudes y Practicas Sobre Bicicleta Analisis Integral*. Lima: FONAM.
- Instituto Metropolitano de Planificación. (2014). *Proyecciones poblacionales para Lima Metropolitana a los años horizonte 2018-2021-2025 y 2035 a nivel distrital* . Lima: Instituto Metropolitano de Planificación.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2015). *INEI: Censos de Población y Vivienda 1981 - 1993 - 2007*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2015). *nforme Técnico de Seguridad*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- Instituto Nacional de Informática y Estadística. (2014). *Una Mirada a Lima Metropolitana*. Lima: Instituto Nacional de Informática y Estadística.
- Japan International Cooperation Agency. (2012). *Annual Report 2012*.Tokyo. Obtenido de <https://www.jica.go.jp/english/publications/reports/annual/2012/c8h0vm00002qe6vj-att/all.pdf>
- Jopen, N., Gomez, W., & Herbert, O. (2014). *Documento de Trabajo N° 379 Departamento de Economía*. PUPCP.
- Luz del Sur. (10 de Agosto de 2017). *Luz del Sur*. Obtenido de <https://www.luzdelsur.com.pe/nosotros/zona-de-concesion.html>
- Ministerio de Educacion. (27 de Julio de 2017). *Sistema de Estadísticas del Ministerio de Educación*. Obtenido de ESCALE: <http://escale.minedu.gob.pe/padron-de-iiie>
- Ministerio de Salud. (2017 de Julio de 2017). *Ministerio de Salud*. Obtenido de <http://www.minsa.gob.pe/index.asp?op=6#Estadística>
- Ministerio de Vivienda y Construcción. (24 de Diciembre de 2016). Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible. *El Peruano*. Recuperado el 15 de Julio de 2017
- Ministerio de Vivienda, C. y. (2015). *Gestión Urbana para el Desarrollo de los Gobiernos Locales*. Ayacucho: MVCS.
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (2011). *Sistema Nacional de Estándares de Urbanismo, Propuesta Preliminar*. Lima: Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.
- Municipalidad de San Borja. (2016). *Plan Distrital de Seguridad Ciudadana*. Lima.
- Municipalidad de San Borja. (2017). *Plan Local de Seguridad Ciudadana de San Borja. Periodo 2017* . Lima: Municipalidad de San Borja.

- Municipalidad de San Borja. (2017). *Unidad de educación, cultura y turismo*. . Obtenido de <http://www.munisanborja.gob.pe/cultura/turismo/resena-del-distrito.html>
- Municipalidad Distrital de San Borja . (2010). *Diagnóstico Situacional, Presupuesto Participativo 2010*. Lima: Municipalidad Distrital de San Borja .
- Municipalidad Distrital de San Borja. (2011). *Plan de Desarrollo Concertado 2011-2016*. Lima: Municipalidad Distrital de San Borja. .
- Municipalidad Distrital de San Borja. (2015). *Compendio Estadístico 2015*. Lima: Municipalidad Distrital de San Borja.
- Municipalidad Distrital de San Borja. (2016). *Plan de Seguridad Ciudadana y Convivencia Social 2016*. Lima: Municipalidad Distrital de San Borja.
- Municipalidad Distrital de San Borja. (2016). *Plan de Desarrollo Local Concertado*. Lima: Municipalidad Distrital de San Borja.
- Municipalidad Metropolitana de Lima. (2014). *Ordenanza 1862*. Lima.
- MVCS, Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (2015). *Aprueban el Manual de Operaciones del Programa Nuestras Ciudades*. Lima: Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.
- National Research Council. (2000). *Highway Capacity Manual*. National Research Council.
- Planning for Healthy Places. (2017). *Calles Completas, Temas de Discusión*. Oakland. Recuperado el 12 de diciembre de 2017, de <https://www.eatwellbewell.org/uploads/resources/Complete-Streets-SPANISH-VERSION.pdf>
- Rosales, L. (2008). *Etnohistoria urbana, cultura y poder en el sector marginal-urbano San Juan Masías, San Borja, Lima 1972-2006*. Lima: Tesis de Grado UNMSM.
- SEDAPAL. (2014). *Plan Maestro de los Sistemas de Agua Potable y Alcantarillado 2014*. Lima: SEDAPAL.
- Sen, A. (2000). *Desarrollo y Libertad*. Buenos Aires: Planeta.
- Sen, A. (2000). *El Desarrollo como Libertad*. Barcelona: Editorial Planeta S.A.
- Zela, V. (2013). *Taller de arte y arqueología en la Huaca San Borja*. Lima: Municipalidad Metropolitana de Lima.