

PLAN DE GOBIERNO MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SAN ISIDRO

CARLOS THORNTON

ALCALDE DE SAN ISIDRO

2019 – 2022

PRINCIPIOS Y VALORES:

Queremos volver al vecino participativo, a un alcalde intachable, a un distrito admirado, queremos ser nuevamente de vanguardia rescatando lo mejor de nuestras tradiciones y dejar un distrito seguro, saludable y con identidad con nuestros hijos. Para lograr esto, nos basamos en principios, valores y planificación.

Principios:

Base de ideales, fundamentos, reglas y/o políticas de la cual nacen las ideologías, teorías, doctrinas, religiones y ciencias.

1. Sostenibilidad.- ***abordar las necesidades del presente sin comprometer la capacidad que tendrán futuras generaciones de cubrir sus propias necesidades.*** El factor ambiental es uno de los principales pilares de apoyo de este concepto, a la par con factores sociales y económicos. Estos tres pilares son fundamentales para la planificación y administración de una ciudad / distrito, ya que de aquí derivan todos los demás principios y valores.

1.1 Social

- La Dignidad de la Persona
- Identidad
- El Bien Común
- La Subsidiaridad
- La Solidaridad
- La Participación

1.2. Ambiental

- Buscar invertir en tecnología para sistemas de ahorro y generación de energías renovables.
- Incentivar la generación de techos verdes (50% del área de azotea) con plantas que capten CO2 y generen O2.
- Incentivar la utilización de materiales eco-amigables, ya sea para la construcción o acabados, como por ejemplo pintura fotocatalítica.
- Reducir las tasas municipales para derecho a trámites de licencia de construcción
- Reconocimiento anual al mejor proyecto de vivienda verde (por escalas/categorías)
- Avalar a los proyectos de edificación verde para obtener préstamos bancarios.

1.3. Económica

- Generar medidas que incentiven la inversión responsable en usos compatibles y complementarios que mejoren la calidad de vida y el valor de cada sector.
- Fomentar estrategias y normativas que incrementen el valor estético y económico del distrito.
- Fortalecer la identidad del distrito y difundir sus valores históricos.
- Fomentar la vocación peatonal de las calles.

2. Seguridad ciudadana.- Situación **de tranquilidad pública y de libre ejercicio de los derechos individuales, cuya protección efectiva se encomienda a las fuerzas de orden público**. La seguridad en el distrito es fundamental para lograr los objetivos como distrito que se plantean.

2.1 Contra la criminalidad

- Renovar y mejorar el alumbrado público.
- Incrementar red de ciclovías, gimnasios al aire libre y juegos infantiles.
- Fomentar el trabajo en conjunto de vecinos y serenazgo para una vigilancia integral del distrito.
- Invertir en tecnología que permita mejorar la seguridad distrital y coordinación interdistrital.

2.2 A favor del peatón universal: La primera causa de muerte en Lima Metropolitana es debido a los accidentes de tránsito; de esta forma, proteger al peatón forma parte de velar por la seguridad de los ciudadanos del distrito. Así, también se toma en cuenta a todos los ciudadanos, es decir, también a aquellos con habilidades diferentes, y que por ello tienen necesidades distintas. Se precisa, además, que el problema no solo es el riesgo físico sino también psicológico; se toma en cuenta que las mujeres del distrito son las que más se ven vulneradas según encuestas y es por esto que es necesario plantear estrategias de tolerancia 0 a acoso callejero

- Penalizar los vehículos motorizados que invadan las vías peatonales
- Invertir en mejorar la señalética vial
- Generar medidas que protejan a todos los peatones para incentivar el uso de los espacios públicos
- Utilizar estrategias como las texturas de pisos, rampas normativas o semáforos sonoros para personas con discapacidades.

Valores: -

1. **Aprendizaje:** la capacidad de aprender no sólo permite mejorarse a uno mismo y desarrollar nuevas habilidades, sino que también tiene como base el respeto por el saber de otros.
2. **Capacidad:** tener capacidad o competencia es haber desarrollado ciertas habilidades. Se considera un valor para elegir a participantes de determinadas tareas grupales, incluyendo trabajos. Las capacidades se desarrollan a través del aprendizaje y la superación.
3. **Colaboración:** participar de esfuerzos colectivos sin tener en cuenta el beneficio personal e individual sino el beneficio para todo el grupo o la comunidad.
4. **Empatía:** es la capacidad de comprender los sentimientos y pensamientos ajenos, la situación por la que pasan otras personas aunque sea diferente a la propia.
5. **Esfuerzo:** la energía y trabajo involucrado en alcanzar objetivos. Está asociado a la perseverancia.
6. **Fidelidad:** puede considerarse un valor como la predisposición de seguir los compromisos seguidos con una persona, una serie de principios, una institución, etc.
7. **Franqueza:** es la expresión de la sinceridad.

8. **Justicia:** considerar la justicia como valor es buscar que cada uno reciba lo que merece. (Ver: **Injusticias**)
9. **Honestidad:** quien tiene como valor la honestidad no sólo evita la mentira sino que también su conducta es congruente con lo que dice y piensa. La honestidad está asociada a la integridad.
10. **Integridad:** la rectitud, la coherencia con los propios valores.
11. **Lealtad:** es el desarrollo de un sentido de responsabilidad ante las personas y los grupos a los que pertenecemos.
12. **Paciencia:** la capacidad no sólo de esperar sino también de comprender las debilidades propias y ajenas.
13. **Perseverancia:** es la capacidad de continuar esforzándose a pesar de los obstáculos. Está asociada a la paciencia, pero requiere una actitud más activa.
14. **Responsabilidad:** cumplir con las obligaciones aceptadas.
15. **Sabiduría:** la sabiduría puede tenerse como valor a alcanzar, ya que se desarrolla a lo largo de toda la vida. Es el conjunto de conocimientos amplios y profundos que se van adquiriendo gracias al estudio y la experiencia.
16. **Sensibilidad:** es la capacidad de conectarse con los sentimientos propios y ajenos. La sensibilidad también puede estar asociada a la capacidad de conectarse con el arte en sus diferentes formas.
17. **Tolerancia:** tener la tolerancia como valor implica aceptar las opiniones y actitudes de otros, incluso si van en contra de los propios valores.
18. **Servicio:** el servicio puede considerarse un valor como la capacidad de estar disponible para otros y serles útil.
19. **Sinceridad:** expresar los propios sentimientos y pensamientos como son realmente.
20. **Solidaridad:** implica involucrarse en problemas de otros, colaborando con la solución. Por eso está asociada a la colaboración.
21. **Voluntad:** es la actitud de intentar hacer determinadas cosas o lograr determinados objetivos.
22. **Respeto:** es la capacidad de aceptar la dignidad de otros. En algunos casos, el respeto está asociado a la sumisión o la distancia.

DIAGNÓSTICO

HECHOS

Ubicación Geográfica

El distrito de San Isidro se encuentra ubicado en el departamento y provincia de Lima, en la zona central de la ciudad de Lima a 108 metros sobre el nivel de mar. Está dividida en 5 sectores y 24 sub sectores, que comprenden una extensión de 9.82 Km² (9,818,927 m²). Limita al norte con los distritos de Lince, La Victoria y Jesús María; al este con San Borja; al sur con Surquillo y Miraflores; y al oeste con Magdalena del Mar y el océano Pacífico.

Historia

Se levanta sobre los que fueron los fundos rústicos de San Isidro y San José de Huatica o Miraflores, asentados en la región precolombina de Huatica, que en lengua indígena significa: "Ciudad del Mal Espíritu" donde se había establecido el Señorío de los Huallas que tuvo como cacique a Puglia Caja.

En tiempos de la colonia, al hacerse el primer reparto de tierras, la región Huallas fue adjudicada al muy noble señor Nicolás de Rivera, "El Mozo", fundador de la Ciudad de los Reyes.

En el año 1560, don Antonio de Rivera, Procurador General, Alcalde y Maestro de Campo de Gonzalo Pizarro, trajo los primeros olivos que dieron lugar al nacimiento del Bosque del Olivar.

Esta hermosa heredad, antes de tomar el nombre de su propietario el Conde de San Isidro, quien la adquirió en 1777 llevó el nombre de sus anteriores dueños, entre ellos el de Martín Morón, don Pedro de Olavarrieta, don Tomás de Zumarán y don Antonio del Villar.

En el año 1853, pasó a poder de don Gregorio Paz Soldán, y finalmente a manos de los señores Moreyra y Paz Soldán.

En 1920, se formó la Compañía Urbanizadora San Isidro Limitada, encomendándose el proyecto de urbanización al escultor de Manuel Piqueras Cotoí, que concibió un plano variado e irregular con el afán de conseguir un barrio pintoresco y seguramente con la ilusión de que presentara la calle de San Isidro un aspecto arquitectónico de cierta unidad y carácter.

La primera urbanización se extendió alrededor del Olivar a lo largo de los Conquistadores y del Ovalo de la cuadra 28 de la avenida Arequipa. Dentro del mismo parque se separaron para la venta 41 manzanas de diversos tamaños, con un área de 22,400 m².

Orrantía En 1924 se autorizó la urbanización Orrantía, que constituyó un barrio de importancia con una avenida de primera categoría, como Javier Prado. En 1925 se creó la urbanización Country Club, con el edificio y el campo de Polo respectivamente, que formaron otro centro de gravedad del distrito de San Isidro.

Posteriormente, las urbanizaciones de San Isidro, Orrantía y Country Club se separan de Miraflores y pasan a formar el nuevo distrito creado por Decreto Legislativo 7113 del 24 de Abril de 1931 y cuyo primer concejo se instaló el 2 de Mayo del mismo año, siendo su primer Alcalde el Dr. Alfredo Parodi.

Actualmente, San Isidro se ha convertido en uno de los distritos más pujantes; sin embargo, a pesar de la modernidad que lo caracteriza, aún conserva importantes legados de nuestra cultura indígena y colonial que, combinados con los más refinados diseños arquitectónicos, lo convierten en uno de los más hermosos, tradicionales e históricos distritos de Lima.

San Isidro es, actualmente un distrito que une a su tradición la modernidad y el progreso. Su gran desarrollo urbano con residencias, edificios multifamiliares, centros comerciales y financieros muestran su arquitectura que incorpora los últimos avances de diseño dando una personalidad a nuestra ciudad.

El distrito de San Isidro muestra la siguiente información estadística que, en general, nos da la idea global de su actual desarrollo:

- 28 residencias de embajadas.
- 21 bancos principales, 50 agencias bancarias.
- 9 hoteles de 5 estrellas y 34 hoteles y hostales de otras categorías; 34 restaurantes, etc.
- Centros comerciales, grandes tiendas, tiendas por departamento y supermercados que constituyen atracción para el turista.
- Monumentos a nuestros próceres de la independencia así como a personajes ilustres de nuestro distrito e intelectuales que destacaron en las letras, en las ciencias y en las artes, 15 iglesias católicas, sinagoga y templos de otros credos religiosos.

De esta manera, San Isidro muestra una mezcla entre presente, pasado y vanguardia creando potenciales que han distinguido la identidad del distrito y le han brindado herramientas para seguir mejorando.

Demografía

La población del distrito de San Isidro al 2015 alcanzaba los 54,206 habitantes, representando el 0.55% de la población total de Lima Metropolitana (9,834,631 al 2015) y el 0.17 % de la población del país, ocupando el puesto 37 entre los distritos más poblados de Lima Metropolitana.

Servicios Básicos

De acuerdo a la información de unidades catastrales por uso, un total de 26,770 hogares del distrito de San Isidro y se encuentra en proceso de densificación. Según SEDAPAL, el distrito supera en consumo

de agua en 400% del estimado recomendado por la OMS para cubrir las necesidades de aseo y alimentación. Es decir, actualmente San Isidro consume 477 litros de agua potable por persona, lo cual se debe a sistemas de riego de áreas verdes y cómo se acostumbra a consumir el agua en los hogares.

“Actualmente el déficit hídrico en Lima es de 5,3 m³ por segundo y el uso irresponsable del servicio puede hacer que el recurso se agote, por lo que las buenas prácticas en las actividades diarias son indispensables para hacerlo sostenible a fin de que las próximas generaciones no afronten el desabastecimiento de agua potable que ya se registran en algunas ciudades del mundo.” – SEDAPAL

Actividad Económica del Distrito

San Isidro tiene diferentes vocaciones de acuerdo al sector, destacando el sector financiero en la Av. Canaval Moreyra, Sector empresarial comercial en las avenidas Rivera Navarrete y Camino Real, comercio boutique en Dasso y Conquistadores, también tiene sectores con vocación cultural como el Parque El Olivar, Av. Choquehuanca, Av. Santa Cruz y una predominancia residencial en los otros sectores del distrito.

Vialidad y Accesibilidad

El distrito está conectado mediante vías metropolitanas siendo las principales la Av. Javier Prado, Av. Arequipa, Costanera y Paseo de la República. En estas avenidas circula transporte público de diferentes escalas como el Metropolitano, las líneas 201, 202, 206 y 209 del corredor Javier Prado y las líneas 301, 302 y 303 del Corredor Azul (Av. Arequipa). Además, existen proyectos para el desarrollo de transporte público masivo como la línea 3, 4 y 6 del Tren Eléctrico, El distrito debe estudiar la mejor manera para prever impactos negativos a la calidad de vida cuando estos proyectos empiecen a ejecutarse y a funcionar.

Debido a las características de usos comerciales, de oficina, educación y residencial, del distrito, además de su ubicación geográfica y el trazado de las avenidas que lo atraviesan, actualmente uno de los problemas más importantes del distrito es el tráfico vehicular y las contaminaciones que éste genera. Debido a la buena conectividad mediante medios de transporte masivo en avenidas principales, se genera la oportunidad de delinquir que incrementa la inseguridad, siendo esta última la principal preocupación de los vecinos y el resultado de una serie de condicionantes que deben evaluarse.

POTENCIALIDADES

Potencialidades por Ubicación y vialidad:

La ubicación estratégica del distrito permite centralizar operaciones administrativas y logísticas para diferentes tipos de negocios, asimismo, el sistema de transporte público que actualmente existe tiene alcance metropolitano uniendo el distrito con los conos. Debemos considerar que actualmente existen proyectos para transporte público masivo en diferentes modalidades, con lo que el distrito se posicionará como el principal destino de viajes diarios con mayor flujo de pasajeros del Perú, lo que generará impactos importantes en la manera como se distribuyen los usos comerciales y densidades dentro del distrito.

Potencialidades por Identidad:

La historia del distrito nos ha dejado parques, narrativas y oportunidades para generar actividades. Tanto los espacios como las Huacas, El Olivar, el Golf y el Malecón se muestran como hitos y elementos activadores o generadores de flujos y referentes que crean densidades de usos complementarios que de ser adecuadamente planificado puede mejorar la seguridad y calidad de vida del distrito.

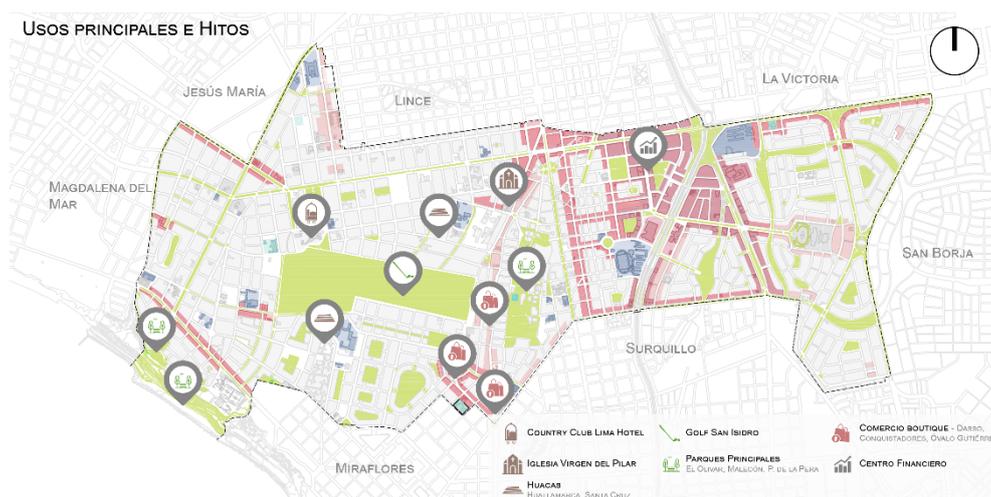
Potencialidades por Uso:

Además de las potenciales por la vocación o identidad histórica del distrito, actualmente existen usos que atraen y son generadores de diferentes actividades económicas, que a su vez hacen del distrito un lugar interesante para invertir. De esta forma, la creciente problemática que representa el tráfico vehicular motiva a las personas que trabajan en el distrito a vivir cerca. Al ser un espacio donde las personas vienen a diario a trabajar y pasan la mayor parte del día, aparecen oportunidades para brindar servicios como tiendas de regalo, boutiques, restaurantes ejecutivos, bodegas, institutos técnicos, universidades y postgrados para personas que deseen ampliar sus capacidades técnicas profesionales. Algunas de estas actividades se han ido estableciendo de forma orgánica de acuerdo a la demanda, sin embargo, todavía existe mucho espacio para ordenar y prever futuros conflictos mediante una adecuada planificación.

Debido a lo mencionado, las zonas tradicionalmente residenciales del distrito se encuentran en proceso de densificación y diversificación de usos, y cada vez observamos cómo los parques se llenan más y más de familias pasando el tiempo juntos. Este fenómeno es saludable para el distrito, y debe ser fomentado para atraer el uso fuera de horario de oficinas y a su vez disminuir el tráfico vehicular.

Vemos también que existen espacios bien aprovechados para hacer deporte, y se ha ido incorporando poco a poco la costumbre de trasladarse en bicicletas como medio de transporte, lo cual debe reforzarse de manera adecuada generando intermodalidad de transporte urbano para disminuir el tráfico vehicular, contaminación ambiental, sonora y mejorar la calidad de vida.

San Isidro - Mapa de zonificación, identificando hitos y usos



Fuente: VeMás

Potencialidades por Proyectos existentes:

Actualmente el distrito es policéntrico, concentrando actividades por vocación de uso comercial, residencial, financiera, turística y de educación, es importante considerar las tendencias y proyectos futuros que vayan a potenciar o poner en riesgo el funcionamiento distrital, y reaccionar de forma adecuada para garantizar la calidad de vida de los vecinos.

- 1. Metro de Lima:** Este proyecto tiene el potencial de ser el más influyente en las futuras dinámicas del distrito, actualmente se proyecta que las Líneas 3, 4 y 6 tendrán que cruzar el distrito en diferentes sectores y tendrán paraderos con alta demanda de pasajeros durante todo el año. El impacto que generarán estos paraderos de transporte masivo traerá problemas similares a los que actualmente observamos en el distrito de San Borja, se potenciarán y aparecerán conflictos nuevos al atraer mayor volumen de personas al año y al concentrarlas en estaciones se crearán grandes colas, ambulantes, más tráfico en paraderos, incremento de la actividad comercial, mayor generación de desperdicio y mayor oportunidad de delinquir. Este fenómeno lo observamos en el distrito de San Borja, mencionado

anteriormente, sobre el eje de la Av. Aviación y sobre todo en la estación La Cultura, donde la implementación de las estaciones ha traído alrededor de 2 millones de pasajeros al año y han generado muchos conflictos cambiando el uso y dinámica del sector.

- 2. Ciclovías y Estaciones:** En los últimos años, el distrito ha tenido una política de promoción al uso de la bicicleta como medio de transporte, para lo cual empezó a implementar una red de ciclovías y estaciones de bicicleta que recorren el sector comercial, financiero y la periferia de las zonas residenciales. Sabemos que a lo largo de las avenidas principales existen paraderos de buses y en el futuro existirán paraderos de 3 líneas del metro, con lo cual, el proyecto de ciclovías del distrito deberá funcionar de manera articulada y complementaria para desincentivar el uso del automóvil en distancias cortas disminuyendo el tránsito vehicular y sus efectos negativos. Para lograr una adecuada intermodalidad en el transporte urbano se deberá implementar un sistema que busque proteger la seguridad e integridad de las personas. Debemos planificar considerando las escalas peatonales, de bicicleta, bus y del metro como un sistema integrado donde no se permita la invasión de los espacios que cada sistema de transporte tendrá. En tal sentido, se deberá mejorar la planificación de los paraderos de buses, de bicicletas, ciclovías, pasos a nivel de vereda y fiscalizar el orden en el adecuado uso de estos espacios.

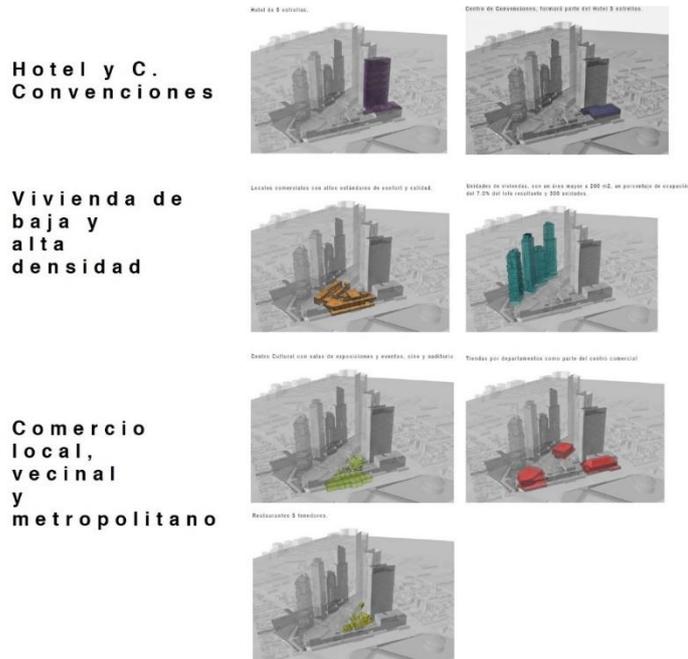
San Isidro – Sistema de Ciclovías y Metro de Lima



Fuente: VeMás

- 3. Puente de la Amistad y Parque Ecológico:** El proyecto busca unir el Malecón de ambos distritos además de darle a San Isidro un “Parque Ecológico” y malecón peatonal frente al mar. Es importante considerar el impacto de este proyecto no sólo a nivel local sino metropolitano, ya que se prevé además que sobre la Av. Del Ejército pase la línea 6 del Metro de Lima y frente al malecón se ubique el proyecto inmobiliario del Cuartel San Martín. Debido a las características propuestas del proyecto (alta densidad), se prevé que impacte generando mayor uso comercial, altos flujos peatonales y mayor flujo de transporte público. Debe considerarse el impacto indirecto que generarán estas propuestas, ya que gran parte del público que decida mudarse al proyecto inmobiliario y que visitan el nuevo malecón serán personas que trabajen en San Isidro o Miraflores, y esto generará que se incremente el tráfico vehicular en las calles locales generando mayor déficit de estacionamiento y contaminación sonora, visual y ambiental sobre sectores tradicionalmente residenciales y tranquilos.
- 4. Residencial Cuartel San Martín:** Sobre la Av. Del Ejército en el terreno del Cuartel San Martín se ha desarrollado una propuesta inmobiliaria, hoy en día de Urbi Propiedades, para el desarrollo de 4 torres de vivienda, hotel 5 estrellas, comercio local, zonal y metropolitano y centro de convenciones sobre un terreno de 68,000 metros cuadrados. Sabemos además que el Puente de la Amistad, el Parque Ecológico y la estación de la Línea 6 del Metro de Lima estará en un radio caminable de este proyecto.

Debemos evaluar intermodalidad de transporte público / privado además de medidas y normativas de seguridad. Por otro lado, la existencia del parque ecológico mitigará el déficit de áreas verdes y parques, sin embargo, el incremento de densidad que genera este proyecto y los que se desarrollarán de forma orgánica en los próximos años incrementará la demanda de uso de espacio público, por lo que debemos prestar especial atención a la generación y adecuado uso de espacios urbanos.



San Isidro – Proyectos existentes en la Av. Ejército



Fuente: VeMás

- 5. Centro Comercial Camino Real:** El proyecto de la reactivación del C.C. Camino Real ya se encuentra en etapa de implementación, adicionalmente el C.C. Golf Centenario está en etapa de evaluación. Sin embargo, existen diferentes propuestas que tienen como objetivo la congregación de multitudes para eventos culturales, comerciales y ocio. Este proyecto consolidará el eje de la avenida que lleva su nombre y a su vez generará mayor demanda de viajes internos del distrito, así como atraer público de otros distritos. Es importante prever los conflictos que se puedan generar por el incremento de demanda de flujos de personas mediante una adecuada integración al transporte alternativo interno del distrito con el sistema de buses y metro.



6. Plan Urbano: Actualmente el distrito es uno de los pocos que tiene un plan articulado y claro. Este ocupa los temas de vialidad vehicular; retiros, alturas y áreas libres de edificación; estacionamientos en zonas comerciales y residenciales; proyectos de espacios públicos compatibles con la Inversión Privada, y la reglamentación de zonas de usos especiales. Existen algunos esfuerzos y modificaciones que deben hacerse al Plan Urbano actual para mejorar el funcionamiento interno del tránsito vehicular, fomentar la intermodalidad de transporte y además, fomentar las construcciones de vocación sostenible. Algunos aspectos del plan actual que se resaltan son:

- El plan de recuperación y puesta en valor de la Plaza Constancio Bollar, plaza fragmentada por el paso del bypass de la Av. Arequipa, lo que representa un borde urbano que requiere de atención
- La creación de las zonas de Reglamentación especial para las huacas Huallamarca y Santa Cruz; pudiendo así incentivar el uso cultural en ellas.
- Plan de Regeneración urbana Costero de San Isidro, esto sumado a los proyectos de la Ciclovía/ puente de la Amistad y Parque ecológico, representa espacio público nuevo que requiere articulación y suma a la calidad de vida de los vecinos.

PROBLEMAS

A) DIMENSION SOCIAL:

1. Delincuencia: La percepción de la delincuencia como el principal problema del distrito nos obliga a enfocarnos en los diferentes generadores de oportunidad de delinquir, ya sea por tráfico, avenidas principales, delincuencia por ambulantes, delincuencia por desolación de las calles, entre otros factores. Es importante estudiar cuales son los principales factores y proponer medidas ad hoc para mitigar el riesgo criminal a la vez que se fomenta un adecuado uso del espacio público y mejora la calidad de vida del vecino. En tal sentido debemos reaccionar a la vez que planificamos a futuro usando herramientas tecnológicas, urbanas y sociales.

Se resalta que son las mujeres del distrito quienes más perciben la inseguridad como problema, y esto tiene que ver con lo hostiles que pueden resultar las calles para ellas. Por lo tanto, además de la delincuencia, se busca plantear una política de tolerancia 0 al acoso callejero en el distrito.

2. Tráfico vehicular: la falta de un adecuado sistema de transporte público ha servido de incentivo para que el parque automotor privado crezca, como evidencia, miles de personas viajan a sus centros laborales y no tienen donde estacionar sus carros. Esto ha sido uno de los principales problemas que

generan desorden y malestar cerca a los centros laborales. Sabemos que gran parte del tráfico vehicular se genera por el desorden que genera la falta de respeto de la señalética y paraderos correspondientes, asimismo, existen paraderos mal dimensionados y otros mal ubicados que deben reevaluarse.

3. **No se respetan espacios para peatón:** Debido a que los peatones no son el principal enfoque del plan urbano, suelen haber problemas a la hora de ocupar los espacios públicos y compartir el espacio con el parque automotor. En muchos casos los automóviles se estacionan sobre las veredas y en algunos casos las motos suben y usan las veredas y ciclovías para evitar el tráfico vehicular, este hecho pone en riesgo la integridad y vida de peatones además que evidencia uno de los problemas casi culturales que tenemos como ciudadanos, lamentablemente estamos acostumbrados a darle prioridad de uso del espacio público a los vehículos motorizados y debemos rescatar la vocación familiar de las calles para mejorar la integración además de darle a los niños más espacios lúdicos seguros.
4. **Espacio público no inclusivo:** Del mismo modo que los peatones no son el usuario prioritario, mucho menos aquellos que tienen capacidades distintas. Es decir, las aceras y las calles no están preparadas para aquellos con visión, audición o movilidad disminuida. Por eso, debemos plantear señaléticas, pavimentos texturizados y vías de acceso universal en el distrito.
5. **Calles y Avenidas Abandonadas fuera de horario de oficinas:** El uso exclusivo de comercio y oficinas genera que en algunas zonas del distrito exista uso intensivo entre las 7:00 AM y 8:00 PM durante días útiles, sin embargo, en feriados y fuera de horario de trabajo estas zonas tienen muy bajo uso, convirtiéndolas en espacios desolados que incrementan el riesgo y oportunidad de delinquir. Deben evaluarse planes que incorporen usos mixtos de habitación, trabajo y consumo para generar sectores dinámicos y seguros.
6. **Densificación y nuevos vecinos:** Debido al actual cambio de normativa en el distrito, antiguas zonas residenciales de baja o media densidad están siendo comprometidas por la cercanía de nuevos proyectos de alta densidad. Esto conlleva a problemas como déficit de espacios públicos y saturación vehicular si no se cuenta con una red de movilidad intermodal que priorice la movilización peatonal; también surgen problemas como la saturación de las redes de servicio como agua y desagüe. Debido a esto, es necesario contemplar un reglamento de edificaciones que tenga en cuenta estos escenarios, que genere espacios públicos para las nuevas viviendas que se están construyendo y se incentive a usar alternativas distintas al vehículo privado.
7. **Falta de áreas verdes y espacios públicos (parques):** El distrito cuenta con 6.6m² por habitante de áreas verdes. Aun siendo uno de los distritos con mejor comportamiento en este aspecto, todavía no es el recomendado por la OMS; además, debido al actual incremento de densidad, se vuelve necesario cuidar y promover la creación de nuevos espacios públicos y/o verdes. Deben evaluarse medidas e incentivos que busquen mitigar el impacto negativo de la construcción y densificación sobre el medio ambiente, es posible brindar incentivos especialmente para fomentar la inversión a la vez que se crean nuevas áreas verdes que funcionen como pulmones del distrito, éstas áreas verdes pueden ser públicas o privadas, pero deben promoverse en paralelo de manera que se vuelve atractivo para la privada, y de esta manera, se renuevan las construcciones antiguas por unas que brinden mejor calidad de vida.
8. **Espacios públicos subutilizados:** Existen espacios públicos con el potencial de ser emblemáticos como el malecón del distrito, actualmente la falta de infraestructura e interconexión con otros sectores hacen que se encuentra subutilizado. También existen espacios públicos (parques y bermas) que funcionan solamente como área verde, no presentan infraestructura que fomente su uso y genere integración vecinal, en muchos casos se debe implementar zonas con juegos para niños, gimnasios e integrar a la red de ciclovías para activar el uso de estos espacios mejorando la calidad de vida y seguridad.
9. **Falta de fluidez en transporte intermodal:** Actualmente el sistema de ciclovías del distrito se ha realizado en las zonas más comerciales y no se integran con las zonas residenciales de mayor densidad, tampoco a las redes de ciclovías de distritos aledaños.

Otro aspecto importante que resaltar es la falta de compromiso en la infraestructura que garantice la integridad del ciclista y peatón donde hay infraestructura para niños, creando pases a nivel que disminuyan la velocidad del automóvil dando prioridad al peatón, lo mismo debe estudiarse respecto a la señalética y adecuado uso del transporte intermodal.

10. **Alto consumo de agua:** Lima es un desierto y según SEDAPAL el consumo promedio de agua por día debe ser de 163 litros. El distrito de San Isidro tiene un consumo promedio de 477 litros día por persona, y esto se debe a la forma cómo se consume el agua además de en qué se consume. Acompañado a los incentivos que mejoren la sostenibilidad de los distritos nuevos, debemos educar a la población a un adecuado uso del recurso hídrico.
11. **Contaminación visual:** Actualmente existe una tendencia a la densificación residencial, con ello vienen mayor volumen de cableado eléctrico, telefónico y digital. Podemos observar a lo largo del distrito cables de todo tipo en los postes de luz y teléfono, estas instalaciones generan contaminación visual además de estar expuestas al clima, animales, accidentes y robo.

Otro aspecto que fomenta la contaminación visual es la existencia de diferentes tipos de alumbrado público. Muchas veces sobre la misma calle o avenida se pueden ver varios tipos de postes, en algunos casos los tradicionales de iluminación, en otros modernos sistemas LED con panel solar y en otros faroles decorativos. En algunos casos hemos observado distintos tipos de postes de luz con 5 metros o menos de separación entre sí sobre la misma vereda, convirtiéndose en barreras urbanas que dificultan caminar sobre las veredas además que deteriora la imagen y el valor del distrito.

El proyecto de ciclovías que actualmente se está ejecutando contempla estaciones con pantallas iluminadas a nivel de vereda de 3 metros por 5 metros. Este ha generado polémica entre los vecinos con justa razón, y debe evaluarse la cantidad de contaminación visual que van a generar estos letreros y revisar alternativas mejores para el distrito.

12. Imagen distrital deteriorada: La falta de respeto por los paraderos públicos, la contaminación visual generada por los cables de servicios, letreros luminosos, postes de luz y la arbitrariedad del diseño comercial de algunas zonas comerciales genera que el distrito se perciba como desordenado, desintegra la identidad y genera que tanto los vecinos como las visitas no cuiden del espacio público. Para disminuir la contaminación visual, entonces, se busca uniformizar el mobiliario urbano dentro del distrito, generando un lenguaje urbano claro.

B) DIMENSION ECONOMICA:

El modelo urbano del distrito es mediante la generación de nodos de uso intensivo, generando grandes áreas comerciales que incentivan grandes flujos vehiculares y peatonales, sin embargo, no se ha fomentado el comercio "artesanal" de cuadra que permite que el vecino no tenga que recorrer grandes distancias para hacer compras básicas de primera necesidad. Reevaluar la complementariedad de usos para permitir ciertos comercios sin comprometer la calidad de vida al que estamos acostumbrados es fundamental para un distrito más saludable.

C) DIMENSION TERRITORIAL AMBIENTAL:

Actualmente no se ha fomentado el adecuado uso del agua además de generar incentivos para inversiones responsables y sostenibles. Tampoco se ha estudiado y planificado un sistema de transporte alternativo integrado al transporte urbano e interdistrital.

D) DIMENSION INSTITUCIONAL:

Ruidos excesivos en ciertas zonas y en horas punta por la congestión vehicular. Persistencia de robos en casas, al paso y diversas modalidades.

VISIÓN DE DESARROLLO

“Haremos de San Isidro un distrito de **vanguardia, seguro, saludable, verde y confiable**, donde todos los vecinos se sientan orgullosos, identificados, representados, en confort y puedan crear espacios felices donde las familias de San Isidrinos puedan vivir tranquilos en su distrito”.

Vanguardia: Fortalecer el sistema democrático mediante una gestión eficiente y transparente requiere de esfuerzos colectivos, alianzas y acciones que sean trascendentes. El fundamento de una ciudad sostenible implica una ciudad que se preocupa por la seguridad, paisaje, bienestar, participación vecinal y planifica preparándose para reaccionar de forma proactiva a externalidades.

Debemos involucrar el adecuado uso de tecnologías con el objetivo de crear una ciudad inteligente mediante “el internet de las cosas” para cumplir con todos los objetivos de transparencia, eficiencia, fomento de inversiones sostenibles, eficiencia del tránsito vehicular y mejorar la seguridad ciudadana.

Promover el uso de tecnologías de la información y comunicación (TIC) en prestación de servicios públicos de alta calidad y calidez, seguridad, productividad, competitividad, innovación, emprendimiento, participación y capacitación. En tal sentido, San Isidro puede ser considerada “Smart City” en la medida que las inversiones que se realicen en capital humano (educación permanente, enseñanza inicial, enseñanza media y superior, educación para adultos, etc...), aspectos sociales, infraestructura de energía, tecnologías de comunicación e infraestructura de transporte, contemplen y promuevan:

- Una calidad de vida elevada
- Un desarrollo económico ambiental durable y sostenible
- Una gobernanza participativa
- Una gestión prudente y reflexiva de los recursos naturales
- Un buen aprovechamiento del tiempo del ciudadano.

Segura: La principal preocupación de los vecinos es la seguridad, por esta razón debemos pensar en seguridad desde varios frentes y considerar cada uno de estos como desafíos de alta importancia para el distrito. La seguridad integral y participación de los vecinos mediante la implementación de tecnologías de la información y comunicación para colaborar con la policía, serenazgo y otras municipalidades ayudará no solo a mejorar la seguridad en el distrito reaccionando a actos en tiempo real, sino que busca desincentivar la intención de delinquir en el distrito.

Verde y Saludable: Promover inversiones sostenibles y medios de transportes intermodales que crearán mejor calidad del aire, disminuirá la contaminación sonora, visual y brindará bienestar general a los vecinos. Incrementaremos la cantidad de juegos y espacios familiares para promover un mayor uso del espacio público e integrar a los vecinos en actividades saludables. Por parte de la inversión privada, se incentivarán normativas para que edificios tanto construidos como proyectos reduzcan su huella ecológica.

ORIENTACIONES GENERALES DEL PLAN DE GOBIERNO

1. UN GOBIERNO CON VALORES

Cimentaremos nuestra gestión sobre el principio de sostenibilidad, y llevaremos nuestros objetivos siempre bajo los valores que nos respaldan. El adecuado uso del recurso público será transparente como garantía de la legitimidad requerida para liderar con el ejemplo y afrontar los problemas del distrito con garantía de legitimidad.

2. UNA REGIÓN METROPOLITANA DE VANGUARDIA E INTERCONECTADA

El distrito de San Isidro es un punto neurálgico de Lima Metropolitana donde transitan vías de gran jerarquía como el Metropolitano, el Corredor Javier Prado, el Corredor Azul; y en un futuro las líneas

3, 4 y 6 del Metro de Lima. Además, se encuentra al límite de proyectos de gran envergadura como el Proyecto en el Cuartel San Martín en Miraflores. Por lo tanto, es importante planificar el distrito pensando en el amortiguamiento de los posibles efectos de estos proyectos para que la calidad de vida de los San Isidrininos no se vea afectada. Además, se prioriza el desarrollo intermodal del distrito fomentando el uso de bicicletas y generando circuitos peatonales seguros, previendo los paraderos de los distintos sistemas de transporte y su interconectividad.

3. UNA CIUDAD SEGURA Y CONFIABLE

Siendo la primera preocupación de los vecinos, la seguridad del distrito resulta ser prioridad en el Plan de Gobierno. El manejo de la seguridad ciudadana se construye como un plan específico para cada sector del distrito valiéndose de herramientas tecnológicas, sociales y urbanas; que permitan el uso seguro de las calles y espacios públicos de San Isidro.

4. UNA CIUDAD SALUDABLE Y VERDE

Siendo uno de los distritos con mejor calidad de vida, se busca mantener y mejorar este escenario, incentivando el mejoramiento y creación de espacios verdes; y creando normativas para que edificios tanto construidos como proyectos reduzcan su huella ecológica. A su vez, se busca fomentar estilos de vida saludables y sostenibles como el uso de bicicletas, la diversidad de usos de suelo para acortar tramos de movilidad permitiendo que estos se hagan caminando.

OBJETIVOS

1. Consolidar el distrito de San Isidro como un distrito Smart, ecológico y sostenible.
2. Fomentar mejores hábitos de vida mediante el impulso de actividades lúdicas, deportivas y culturales entre los vecinos, con la finalidad de garantizar mejores estándares de calidad de vida.
3. Planificar para prepararse de forma proactiva a externalidades como proyectos viales metropolitanos y proyectos inmobiliarios de gran envergadura.
4. Prepararse para ser el primer distrito intermodal sostenible, beneficiándose de los distintos tipos de movilidad que cruzan San Isidro y preparándose para afrontar y solucionar los efectos negativos de tal condición.
5. Impulsar la consolidación de los polos empresariales y comerciales del distrito, con recuperación del orden y mejoramiento del ornato en las fachadas y edificaciones.
6. Promover el respeto universal de los vecinos, implementando políticas de tolerancia 0 a acoso callejero y movilidad sensible para las personas con discapacidad.
7. Actualizar el Plan de Desarrollo Urbano con un enfoque participativo y sostenible, comprometido con la protección ambiental a través de políticas urbanísticas y de crecimiento urbano ordenado y de bajo impacto medioambiental del distrito, que priorice al peatón y la diversificación de usos de manera estratégica.
8. Recuperar y mejorar nuestro malecón y zona costera con el fin de que el distrito deje de dar la espalda a nuestro paisaje marítimo.
9. Elevar significativamente los esfuerzos en la capacitación y mejoramiento de estándares de gestión municipal para incrementar el nivel de eficacia y calidad de atención a los ciudadanos.
10. Promover el uso de tecnologías de la información y comunicación (TIC) en prestación de servicios públicos de alta calidad y calidez, seguridad, productividad, competitividad, innovación, emprendimiento, participación y capacitación.

ESTRATEGIAS, PROPUESTAS Y METAS

A) DIMENSIÓN SOCIAL: Una ciudad segura, saludable y confiable

1. Fomentar la participación vecinal dándole mayor impulso a la conformación de grupos vecinales, promoviendo la participación de estos en los espacios y mecanismos creados por la Ley Orgánica de Municipalidades.
2. Promover estilos de vida saludables en la población de San Isidro interiorizando el concepto de prevención en los vecinos fomentando la Prevención y el auto cuidado responsable como acción importante frente la curación.
3. Implementar espacios adecuados para las personas con habilidades diferentes, organizar programas de ayuda sanitaria y apoyo social para personas con capacidades diferenciadas, adultos mayores, niños, y madres gestantes.
4. Incrementar de forma estratégica y articulada la cantidad de juegos infantiles, gimnasios, ciclovías y pases a nivel de vereda.
5. Fiscalizar el adecuado uso del espacio e infraestructura pública como paraderos, rampas, estacionamientos, parques, entre otros.
6. Difundir y promover entre la población de San Isidro la práctica del deporte masivo fomentando así el uso de los parques y áreas verdes del distrito para actividades como baile, Tai-Chi, caminatas, tango, full body, etc..
7. Promover la cultura del respeto hacia los demás, partiendo desde las acciones del Municipio para con su comuna las cuales deberán ser el ejemplo de respeto hacia la persona humana.
8. Integrar en el proceso de desarrollo económico a los actores empresariales que forman parte de la comunidad para que asuman el compromiso de mejorar constantemente el distrito y se entienda que sus obligaciones también van más allá de su propiedad privada y deben integrarse con los espacios públicos y las actividades que ocurren en ellos.
9. Mejorar la identidad distrital mediante un lenguaje estructurado, vinculante y cohesivo a las zonas comerciales, empleando normativa especial para los letreros de vitrina, iluminación pública, pantone de colores, entre otros aspectos que ayuden a cumplir con el objetivo.

B) DIMENSION ECONOMICA: Una ciudad de vanguardia

1. Fortalecer los polos especializados del distrito incentivando la inversión privada en conjunto con el mejoramiento del espacio público colindante
2. Incentivar el uso mixto en las zonas que están en proceso de cambio para permitir el uso permanente de las calles y así consolidar un ambiente de seguridad en el distrito.
3. Reglamentar y generar puestos delimitados de comercio ambulatorio como biokioskos que permitan la vida residencial en el distrito.
4. Reevaluar la complementariedad de usos para permitir ciertos comercios sin comprometer la calidad de vida.
5. Incrementar la interconexión entre sistemas de transporte público, ciclovías y peatonal para favorecer la costumbre de caminar, disminuyendo el tránsito vehicular e incrementando el potencial de la vitrina comercial a nivel de calle.
6. Homogeneizar la imagen urbana de las zonas comerciales para crear una identidad diferenciada del distrito mejorando y favoreciendo la estética y elevando el valor de las propiedades.
7. Ordenar el sistema de alumbrado público por sector, para tener un solo modelo de poste disminuyendo la contaminación visual y barreras urbanas en las veredas.
8. Soterrar los cables de teléfono, electricidad y data para preservar mejor la integridad de estos, disminuir la contaminación visual, disminuir el riesgo a peatones y mejorar el valor estético del distrito.



C) DIMENSIÓN TERRITORIAL AMBIENTAL: Una ciudad sostenible y verde

1. Cumplir con la creación del Parque Ecológico, el mejoramiento de la Plaza Costancio Bollar y la protección del Bosque el Olivar.
2. Recuperación, puesta en valor y fomentar el uso del malecón de San Isidro.
3. Recuperación del espacio público actualmente utilizado como playa de estacionamiento por el Ministerio del Interior.
4. Promover inversiones privadas para mejorar la imagen e infraestructura reemplazando los edificios del Ministerio del Interior y Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
5. Buscar habilitar las huacas Huallamarca y Santa Cruz para que sean declaradas patrimoniales.
6. Habilitar el borde costero de San Isidro para su utilización pública.
7. Fortalecer el recojo de residuos diferenciados, el reciclaje y la utilización de aguas recicladas para el riego de áreas verdes públicas.
8. Promover modalidades de movilidad limpias como el ciclismo para disminuir las emisiones de CO2.
9. Fomentar que los nuevos proyectos residenciales inviertan en tecnología para sistemas de ahorro y generación de energías renovables.
10. Incentivar la generación de techos verdes (50% del área de azotea) con plantas que capten CO2 y generen O2.
11. Incentivar la utilización de materiales eco-amigables, ya sea para la construcción o acabados, como por ejemplo pintura fotocatalítica.
12. Reducir las tasas municipales para derecho a trámites de licencia de construcción
13. Reconocimiento anual al mejor proyecto de vivienda verde (por escalas/categorías)
14. Avalar a los proyectos de edificación verde para obtener préstamos bancarios.

D) DIMENSIÓN INSTITUCIONAL: Un gobierno con valores una ciudad segura

1. Impulsar el desarrollo de la Marca ciudad "San Isidro" rediseñando los letreros y señalética del distrito.
2. Crear una normativa que regule el diseño de fachadas de zonas comerciales con vitrina a la calle.
3. Mejorar la calidad del alumbrado público y homogeneizar el modelo empleado en cada sector.
4. Soterrar los cables eléctricos, data y teléfono.
5. Garantizar una gestión de calidad en el marco de la ley Orgánica de Municipalidades y en función a las necesidades y expectativas de los vecinos.
6. Trabajar Directa y Personalmente todos los problemas de Inseguridad Ciudadana, analizando de manera individual y de conjunto los problemas de cada sector del distrito y, conjuntamente con la Policía Nacional
7. Fortalecer al Personal de Serenazgo estableciendo horarios que nos permitan la Capacitación a Actualización permanente en Técnicas de Seguridad para todo nuestro personal siempre con el apoyo cercano de la Policía Nacional para garantizar la coordinación directa y efectiva con la P N P.

8. Implantar un sistema de control inmediato de infracciones de tránsito, mediante un sistema de controladores electrónicos integrados a los sistemas de video vigilancia, que nos permitan sancionar en tiempo real a todos los infractores de tránsito.
9. Adecuar una nueva cultura Organizacional municipal para la innovación y el cambio, a través de la participación activa de los vecinos en la toma de decisiones y asumiendo por ende responsabilidades compartidas.
10. Continuar Transparentando la gestión municipal e institucionalizando la participación vecinal, a través de la participación vecinal en la planificación, organización, priorización, ejecución y fiscalización de las actividades y obras de inversión del municipio.
11. Fortalecer y potenciar el área de participación vecinal para ofrecer un mejor servicio a los vecinos, mediante el contacto directo con los mismos hacia el logro de los objetivos institucionales y de la comunidad.
12. Fortalecer las estrategias que permiten al vecino participar en la formulación del presupuesto municipal
13. Continuar la evaluación constante de los ingresos asignados y transferidos al municipio distrital, por impuestos y fondos compensatorios de emergencia, para asegurar la utilización eficiente y eficaz de los mismos.
14. Capacitar, tecnificar y evaluar permanentemente a los inspectores municipales y personal de Serenazgo para brindar un mejor servicio a los vecinos.
15. Promover actividades de bienestar para los trabajadores municipales que permitan establecer lazos de confraternidad entre el personal y una mayor identificación y compromiso con la institución lo que permitirá un mejor ambiente laboral que será pieza fundamental para el logro de los objetivos trazados para el bienestar de los vecinos.
16. Llevar la gestión municipal al modelo de Ciudad Inteligente (Smart City), integrando todos los sistemas y bases de datos e interconectándolo para que sirva efectivamente en una herramienta altamente confiable para la toma de decisiones informadas.

FUENTES DE FINANCIAMIENTO

1. Ingresos directamente recaudados
2. Inversiones privadas
3. Transferencias del Estado para implementación de proyectos específicos

PRESUPUESTO PARTICIPATIVO

El presente Plan de Gobierno será la base para la actualización del Plan Urbano de San Isidro. Al igual que los planes anteriores, este está regulado por el sistema de presupuesto participativo que *constituye un mecanismo de transparencia, a través del cual las autoridades locales informan a los agentes participantes sobre el cumplimiento de los acuerdos y compromisos asumidos anualmente.*

Este mecanismo:

- Abre espacios para la retroalimentación entre la autoridad local y la población
- Facilita el control ciudadano de la gestión pública
- Incorpora el aporte de la sociedad civil
- Permite formular recomendaciones para mejorar la gestión de todos los actores
- Permite evaluar el desarrollo del proceso
- Genera elementos para concertar, asumir y medir responsabilidades y compromisos frente al cumplimiento de las acciones trazadas participativamente. La Rendición de Cuentas permite que el vecino tenga información directa, oportuna y veraz, sobre las acciones y resultados de los acuerdos y compromisos asumidos en el Proceso de Presupuesto Participativo del año anterior, sobre la base de la cual se ejerce la vigilancia ciudadana.

De esta forma, no solo es una herramienta para fiscalizar el dinero invertido en el distrito, sino de fomentar un ambiente de desarrollo participativo. Esto ayuda a medir el impacto de las estrategias puestas en

marcha, y proporcionará información precisa y actualizada, a fin de facilitar la toma de decisiones en las diferentes instancias del gobierno municipal.