

## Un distrito que debe encontrarse a sí mismo

23 de mayo de 2017

San Isidro no es el distrito más rico del Perú. Por ejemplo, Echarati (Cusco) tiene mayores ingresos que San Isidro y el doble per cápita. Los ingresos de Echarati llegan a S/. 245'734,585 anuales, los que provienen mayormente de rentas del canon (Camisea), lo que equivale a S/. 7,758 per cápita, mientras que el distrito limeño maneja de S/. 234'549,356 anuales, (equivalentes a S/. 3,433 per cápita) provenientes de impuestos y contribuciones obligatorias.

Pero San Isidro si es el distrito con los mejores desarrollos de vivienda, negocios y esparcimiento del país. Su población es la más educada y de mayores ingresos; pero, por largos años, y a lo largo de varios gobiernos municipales, San Isidro no encuentra la armonía entre sus ciudadanos y sus autoridades locales. La dinámica política del distrito deja mucho que desear para la calidad de su población, recursos, posibilidades de desarrollo y el ejemplo de civismo y gobernanza que debería dar a los otros más de 1,800 distritos del Perú.



**Fuente: Emaze**

**Pareciera que en San Isidro nadie ha hecho algunas preguntas básicas como: ¿Cuál es su naturaleza? ¿Cómo debe desarrollarse?** – Veamos:

San Isidro no es un distrito agrícola ni minero. Tampoco es un distrito residencial, es mucho más que eso.

San Isidro es:

- Un 'Hub' Financiero
- Un 'Hub' Comercial
- Un 'Hub' Gastronómico

Por lo tanto, concentra importantes volúmenes de población que procede de otros distritos, fuera de Lima y del extranjero, tanto para hacer uso de sus variadas ofertas, como para trabajar en el distrito, en el sistema financiero, el comercio y sus restaurantes.

Además, San Isidro alberga un buen número de los hoteles más grandes de Lima y la mayoría de las sedes diplomáticas, así como varios ministerios y agencias del Estado.

En consecuencia, el diseño urbanístico del distrito tiene que contemplar el desarrollo de vías de acceso de transporte público y privado, del mejor nivel de eficiencia posible. Debe ofrecer, sobre todo mientras no haya buen transporte público, muchos espacios de estacionamiento en áreas públicas y en playas de estacionamiento.

Una nota aparte sobre éstas últimas, las playas de estacionamiento, es que no pueden estar concentradas en un operador que ha prácticamente monopolizado la oferta y no brinda un servicio de calidad. Por ejemplo, solía dar uno de los peores tipos de cambio de la ciudad, ahora no recibe dólares; sus baños no están bien mantenidos (tasas rotas sin repararse por meses en el Centro Empresarial y Álvarez Calderón – prime locations); ahorro de personal que debe asumir varias funciones (abandonando las cajas); horarios de atención de las cajas que generan contaminación e incomodidad (Óvalo Gutiérrez); y precios altos sin la correspondiente calidad de servicio. La municipalidad debería controlar estos servicios en vez de hacerle el favor, al operador dominante, de prohibir los estacionamientos públicos e incomodar y hasta acosar a sus vecinos y visitantes.

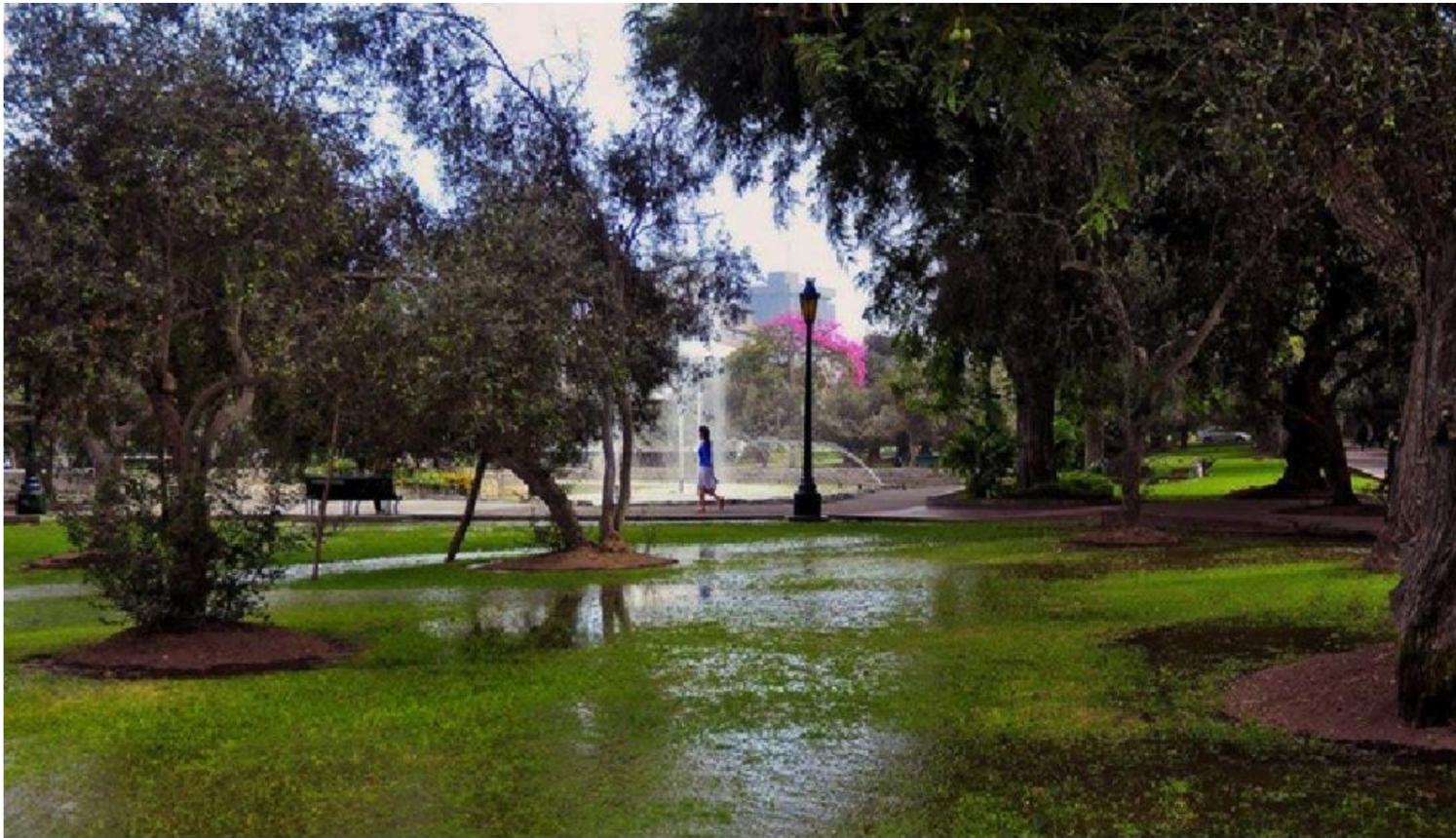


Contrariamente a la lógica de la naturaleza del distrito, se contrarió la idea de la municipalidad metropolitana de multiplicar los by-passes, por ejemplo, en la avenida Salaverry, con argumentos de concurso: 'los by-passes generan embotellamientos', ¡claro, si solo se hace uno! 'Ya no se hacen by-passes en otras ciudades, ¡claro, ya los hicieron hace tiempo!

Para complicar más las cosas, San Isidro tiene una serie de islas o grandes espacios intermedios, como el Club de Golf y el Bosque del Olivar, que no permiten líneas de tránsito rectas, y el tener que circundarlas, dificulta el tránsito.



**Fuente: SlideShare**



**Fuente: El Comercio**

Hoy día, el tránsito en el distrito es uno de los peores de Lima. En cualquier momento se produce un atoro que tome horas para resolverse.



**Fuente: Lucidez.pe**

Además de la pérdida de tiempo en atravesar el distrito en cualquier dirección, esto genera un grave problema de salud a los vecinos y visitantes. Manejar en San Isidro es malograrse el carácter y aumentar los niveles de estrés de manera muy dañina.

Con la misma lógica inversa a la naturaleza del distrito, se promueve un distrito en el que la gente se movilice en bicicleta. Se han habilitado ciclovías (de doble sentido), en vías de vehículos de un solo sentido, algo que está generando varios accidentes causados por vehículos que para cruzar controlan, lógicamente, solo una dirección. En estos casos, las bicicletas son las que deberían sobrepasar.

Algo parecido sucede con la prohibición de cambistas en las calles. Un servicio que se ofrece a los vecinos y visitantes por más de 30 años. El argumento de seguridad para sustentarlo es discutible, pues la seguridad al entrar y salir de los bancos es tal vez peor que con un cambista. Tan es así, que el gobierno ha tenido que dar marcha atrás con el retiro de la custodia policial de los bancos. Por otro lado, los bancos están transitando hacia la disminución del número de sus agencias y a desincentivar la presencia física de sus clientes en las mismas. Transacciones pequeñas, como las usuales con los cambistas, crearían una congestión inmanejable. Además, no podemos dejar de preguntarnos, ¿si con los cambistas en la puerta, los bancos toman un spread (margen) entre compra y venta de hasta 10%, a cuánto subiría el spread, si no hubieran cambistas?

Es pues necesario iniciar un diálogo racional y respetuoso sobre cómo desarrollar uno de los distritos más importantes del país, pensando más allá de una administración, pensando en los próximos 25 años.

Para ello, invitamos, al buen señor, Manuel Velarde, Alcalde de San Isidro y sus regidores, a intercambiar puntos de vista sobre el desarrollo del distrito, a invitar a especialistas a hacer comentarios y propuestas y a sacar este tema de la agresividad y anonimato de las redes sociales. **Lampadia**



**Fuente: FORO EXPLÁYATE**