



San Isidro

COMUNIDAD INTERNACIONAL

Plan Urbano Distrital
2012 - 2022
VERSION FINAL

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	6
INTRODUCCIÓN	7
RESUMEN EJECUTIVO	9

CAPÍTULO I

CONSIDERACIONES GENERALES DEL PLAN

1.1	Objetivos	
1.1.1	Objetivo General	32
1.1.2	Objetivos Específicos	32
1.2	Marco Conceptual	
1.2.1	Marco Conceptual	33
1.2.2	Ámbito de Intervención	34
1.2.3	Horizontes de Planeamiento y Ejecución	35
1.2.4	Metodología de elaboración del Plan	35
1.2.5	Glosario de Términos	37
1.3	Marco Normativo	38

CAPÍTULO II

INFORMACIÓN GENERAL DEL DISTRITO

2.1	Creación Política del distrito	49
2.2	Ubicación geográfica	49
2.3	Demarcación política y límites distritales	49
2.4	Reseña Histórica	50
2.5	Extensión	52
2.6	Altitud	52
2.7	Clima	52
2.8	Relieve y suelo	53
2.9	Geomorfología y geotecnia	53

CAPÍTULO III

DIAGNÓSTICO URBANO DISTRITAL

3.1	Evolución Urbana	56
3.2	El Crecimiento Urbano	61
3.2.1	Rol y función de San Isidro en el contexto metropolitano	69
3.2.2	Caracterización Urbana Distrital.	70
3.2.3	Caracterización Demográfica	89
3.2.4	Caracterización Económica - Urbana	92
3.2.5	Caracterización Social	104
3.3	La Vialidad y el Tránsito Vehicular Local	108
3.3.1	Vialidad	109
3.3.2	Transporte	113
3.3.3	Tránsito	124
3.4	Los Retiros, Alturas y Áreas Libres de las edificaciones	
3.4.1	Los Retiros Municipales	136
3.4.2	Alturas de edificación, procesos y tendencias	139
3.4.3	Áreas libres de edificaciones	155
3.5	El Ornato y Mobiliario Urbano	157
3.6	Estacionamientos en Zonas Comerciales y Residenciales	162
3.7	Identificación de Áreas Públicas Aptas para la Inversión Privada	168
3.8	Identificación de Zonas de Reglamentación Especial (ZRE)	178

CAPÍTULO IV

PROPUESTA URBANA

4.1	Planteamiento de Escenarios, Visión de Desarrollo y Organización Espacial	185
4.2	Propuestas por aspectos del Plan Urbano Distrital	194
4.2.1	Relativas al Crecimiento Urbano Distrital	194
4.2.2	Vialidad y Tránsito Vehicular Local – Movilidad Urbana	199

4.2.3	Relativas a los Retiros Municipales, Alturas de Edificación y Áreas Libres de las edificaciones	203
4.2.4	Relativas al Ornato y Mobiliario Urbano	208
4.2.5	Relativas a la dotación de estacionamientos en las Zonas Comerciales y Residenciales	215
4.2.6	Relativas a la Identificación de Áreas Públicas aptas para la Inversión Privada	217
4.2.7	Relativas a la Identificación de Zonas de Reglamentación Especial	218

CAPÍTULO V

PROGRAMAS DE INVERSIONES URBANAS

5.1	Definición de actividades y/o proyectos	223
-----	---	-----

CAPÍTULO VI

INSTRUMENTACIÓN DEL PLAN

6.1	Instrumentos de Gestión Urbana	226
-----	--------------------------------	-----

ANEXO N° 01

Relación de Planos

ANEXO N° 02

Programas de Inversiones Urbanas

ANEXO N° 01

RELACIÓN DE PLANOS

Plano N° 1:	San Isidro en el Contexto Metropolitano
Plano N° 2:	Evolución Urbana distrito de San Isidro 1920 – 2000
Plano N° 3:	Configuración Físico Espacial del Distrito
Plano N° 4:	Estructura Urbana de San Isidro
Plano N° 5:	Caracterización y Problemática Urbana - Sector 01
Plano N° 6:	Caracterización y Problemática Urbana - Sector 02
Plano N° 7:	Caracterización y problemática Urbana - Sector 03
Plano N° 8:	Caracterización y problemática Urbana - Sector 04
Plano N° 9:	Caracterización y Problemática Urbana - Sector 05
Plano N° 10:	Sectorización Urbana
Plano N° 11:	Plano de Alturas Temático
Plano N° 12:	Plano de Alturas de Edificación - Sector 01
Plano N° 13:	Plano de Alturas de Edificación - Sector 02
Plano N° 14:	Plano de Alturas de Edificación - Sector 03
Plano N° 15:	Plano de Alturas de Edificación - Sector 04
Plano N° 16:	Plano de Alturas de Edificación - Sector 05
Plano N° 17:	Plano de Alturas de Edificación Vigente
Plano N° 18:	Plano de origen y destino de San Isidro
Plano N° 19:	Identificación de Centros Atractores de Flujos Vehiculares
Plano N° 20:	Plano de Flujos de Población Flotante
Plano N° 21:	Plano de Diagnóstico Sistema Vial
Plano N° 22:	Identificación de Rutas Alternas Vehiculares S-N
Plano N° 23:	Identificación de Rutas Alternas Vehiculares N-S
Plano N° 24:	Identificación de Rutas Alternas Vehiculares O-E
Plano N° 25:	Identificación de Rutas Alternas Vehiculares E-O
Plano N° 26:	Intersecciones de Vías Líneas de Transporte
Plano N° 27:	Rutas Transporte de Carga Pesada
Plano N° 28:	Identificación de Mayor Demanda y Oferta de Taxistas y Paraderos
Plano N° 29:	Semaforización por Sectores
Plano N° 30:	Intersecciones de Vías Paraderos Autorizados por GTU
Plano N° 31:	Identificación de Posibles Áreas Disponibles para Estacionamiento
Plano N° 32:	Intersecciones de Vías de Capacidad Según número de Carriles
Plano N° 33:	Intersecciones de Vías Niveles de Servicio
Plano N° 34:	Plano de Nodos de Conflictos Peatonales
Plano N° 35:	Plano Crecimiento de Alturas
Plano N° 36:	Plano Propuesta Mobiliario Urbano
Plano N° 37:	Circuitos Turísticos Culturales
Plano N° 38:	Áreas de Interés para la Inversión Privada
Plano N° 39:	Zona de Reglamentación Especial

PRESENTACIÓN

El Distrito de San Isidro es una de las áreas urbanas más importantes y valiosas de la ciudad de Lima, donde concurren significativas inversiones, dadas las inmejorables condiciones que tiene el Distrito de accesibilidad, privacidad, paisaje urbano, medio ambiente y seguridad.

Consecuentemente, la Municipalidad de San Isidro, se ha propuesto llevar a cabo una Gestión Municipal de excelencia que consolide el rol urbanístico de los agentes que intervienen en el sostenimiento de la calidad ambiental en el Distrito, para un manejo eficiente en el proceso del mejoramiento urbano en el marco del Plan Urbano Distrital, reafirmando la voluntad y expectativas de los vecinos, ante la necesidad de cumplir con los objetivos estratégicos que permitan consolidar a San Isidro como un lugar amable, armónico moderno y seguro para vivir.

Se tiene como premisa la visión de desarrollo, promoviendo el tratamiento óptimo del uso del suelo para canalizar adecuadamente la inversión privada, optimizando el gasto público, de tal manera que el resultado sea técnicamente apropiado, económicamente viable, socialmente aceptable y que no afecte la calidad ambiental del Distrito. Así mismo, se propone consolidar el rol estratégico de San Isidro en el contexto Metropolitano, desarrollando así una gestión urbana que pueda concertar el crecimiento ordenado de todos los sectores.

El Plan Urbano es el instrumento Técnico- Normativo necesario para la previsión y promoción de las acciones del acondicionamiento territorial en el distrito. Este Plan incorpora y adecúa las políticas de Desarrollo Integral de Lima Metropolitana, lo que permitirá alcanzar los objetivos estratégicos diseñados con un horizonte temporal al año 2022 para orientar los modelos de desarrollo urbano ambiental y socio económico local.

En ese sentido, a manera de imagen objetivo estos lineamientos se sustentan en que San Isidro se debe consolidar como un distrito amable, armónico y seguro, para lo cual deberá contar con buena calidad de servicios públicos, así como con un equilibrio ambiental que permita la sostenibilidad de los sectores de planeamiento distrital en concordancia con sostener un equilibrio en el desarrollo urbano distrital.

La participación concertada de las instituciones públicas y de los agentes económicos en el distrito, favorecerá el desarrollo, mediante la intensidad del uso del suelo, conservación y protección ecológica de sus ambientes urbanos, organización de la red vial, la dotación de infraestructura y equipamiento, prestación de servicios públicos así como la generación de actividades económicas y sociales necesarias para el desarrollo integral del distrito.

En este sentido el Plan es una herramienta para la toma de decisiones que orienta las inversiones públicas y privadas a fin de utilizar con mayor eficiencia el presupuesto de gastos de inversión y de todos los recursos para impulsar acciones e inversiones de mayor impacto que permitan direccionar el desarrollo local sostenible.

La actual Gestión Municipal, se sustenta en el principio de que el Plan Urbano tiene como fin y sujeto principal a la población distrital y que el logro de los objetivos de desarrollo requiere del esfuerzo interinstitucional concertado y compartido con los agentes públicos y privados y de la propia población.

INTRODUCCIÓN

El Distrito de San Isidro está ubicado al Sur Oeste del Centro de la ciudad de Lima y por su posición en la Metrópoli así como por la forma rectangular de su ocupación en el territorio en el sentido Este - Oeste; es lugar de paso obligado para los viajes interdistritales de Norte a Sur en Lima Metropolitana.

San Isidro es un distrito con antecedentes de una ciudad con tradición, pero con un marcado desarrollo hacia la modernidad, situado en la costa central de Lima, mientras que hacia el Oeste se encuentra limitando el distrito de Magdalena del Mar y con el Océano Pacífico, por el Este con el distrito de San Borja, hacia el Norte con Jesús María, Lince y La Victoria, mientras que hacia el Sur con los distritos de Miraflores y Surquillo, constituyéndose como uno de los distritos que conforman Lima Centro.

El Distrito de San Isidro cumple un rol de importancia estratégica dentro del Área Central de Lima Metropolitana, condición singular que lo ha convertido en foco de atracción para la inversión inmobiliaria, generando la intensificación del uso del suelo y una fuerte presión para el cambio de su estructura urbana e infraestructura de servicios; materia de preocupación para la actual Gestión Municipal que se ha propuesto preservar el carácter residencial así como promover una sana convivencia entre las zonas comerciales consolidadas y los bolsones residenciales con alta calidad residencial.

El Plan Urbano al año 2022, es el instrumento básico para la promoción y gestión del desarrollo integral sostenido y sustentable del distrito a mediano y largo plazo, asegurando un adecuado ordenamiento territorial y gestión ambiental que permitan el mejoramiento del hábitat, la consolidación de infraestructura y equipamiento urbano, así como el desarrollo ordenado de las actividades económicas y sociales compatibles con la zonificación urbana a determinarse en el Plan de Desarrollo Urbano y dentro de un ambiente de coordinación, participación y cooperación de todos los agentes que intervienen en el desarrollo.

La repercusión del Plan Urbano sobre el conjunto de las actividades urbanas territoriales es fundamental, en la medida que se logra una mejor calidad de vida de los ciudadanos y una mejor utilización de los recursos dentro del distrito, acorde con las políticas de desarrollo humano y socio-económicas del distrito.

Para ello, se tiene la organización del territorio en función de áreas especializadas, que contribuyan a orientar la inversión, consolidando el Centro Financiero y las áreas destinadas para el uso exclusivo Residencial, el uso mixto, la recreación, el comercio y los servicios.

El Plan Urbano Distrital reconoce 05 Sectores de Planeamiento con características y tendencias que generan la ocupación del suelo con diferentes niveles de consolidación y/o especialización como el uso residencial, mixto o comercial y de servicios.

RESUMEN EJECUTIVO



Centro Empresarial Camino Real

RESUMEN EJECUTIVO

PLAN URBANO DISTRITAL DE SAN ISIDRO 2012-2022

1. CONSIDERACIONES GENERALES DEL PLAN

El Plan Urbano Distrital de San Isidro 2012-2022, es el instrumento técnico normativo mediante el cual se desarrollan disposiciones del Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima, el cual debe estar concordado con el Plan de Desarrollo Municipal Concertado del Distrito de San Isidro 2007 – 2017, tomando como base la evaluación del Plan Urbano Ambiental 2000 - 2010.

a) Objetivo del Plan

El objetivo del Plan Urbano Distrital de San Isidro 2012 -2022, de acuerdo al Artículo 20° de la Ordenanza N° 620-MML es formular propuestas fundamentalmente en los siguientes aspectos:

- Crecimiento urbano, en densificación de conformidad con los lineamientos del Plan Metropolitano de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano (PLAM) de Lima y el Plan de Desarrollo Urbano del Distrito.
- Vialidad y tránsito vehicular local, en estricta sujeción a los lineamientos del Sistema Vial Metropolitano.
- Retiros, Alturas y Áreas libres de las edificaciones, de conformidad con los patrones residenciales del distrito, sus tendencias y los Planos de Zonificación Distrital que aprueba la Municipalidad Metropolitana.
- Ornato y mobiliario urbano.
- Estacionamientos en las zonas comerciales y residenciales.
- Identificación de áreas públicas aptas para la Inversión Privada.
- Identificación de Zonas de Reglamentación Especial (ZRE).

b) Ámbito de Intervención.

El Plan abarca la totalidad de la jurisdicción del distrito que comprende 992.90 Ha. así como su interrelación con los siete distritos colindantes. Asimismo para efectos del planeamiento urbano, gestión urbana y organización vecinal se han considerado los cinco sectores que cuenta con características urbanas propias.

c) Horizonte de Planeamiento.

El citado Plan Urbano Distrital, tiene como propuesta actualizar el Plan Urbano Ambiental 2000 – 2010, con un horizonte de planeamiento urbano para los próximos diez años, es decir su proyección de desarrollo urbano al año 2022.

d) Metodología de elaboración del Plan.

Tomando en consideración lo establecido en el Capítulo IV de la Ordenanza N° 620-MML, se ha desarrollado la siguiente metodología para la formulación del Plan Urbano Distrital con un horizonte de planeamiento de 10 años:

FASE I: Conceptualización, formulación del Plan de Trabajo y Evaluación de Antecedentes; comprende la revisión de las estrategias y objetivos estratégicos del Plan de Desarrollo Concertado de San Isidro 2007 – 2017, la identificación del rol y función del distrito en el contexto metropolitano, la evaluación de logros y resultados del Plan Urbano Ambiental 2000 – 2010 y la definición de los objetivos del Plan.

FASE II: Diagnóstico; comprende la caracterización urbana del distrito, el reconocimiento de actividades y problemas, la selección y sistematización de información por ejes temáticos urbanos, vialidad, medio ambiente, social y seguridad ciudadana; y procesamiento y análisis de la problemática.

FASE III: Sensibilización con agentes y actores urbanos; comprende la participación y consulta con las diferentes instancias públicas y privadas, empresas de servicios básicos y en particular con las instancias de representación vecinal (Juntas Vecinales, Concejo de Coordinación Local Distrital).

FASE IV: Escenarios previsibles y la construcción de la Visión de Desarrollo; comprende la formulación de los siguientes escenarios: deseable, probable y posible, a partir de éste último se reajusta la Visión de Desarrollo del distrito contemplado en el Plan de Desarrollo Concertado de San Isidro 2007 – 2017; revisión de la organización física espacial y ejes estructurantes, definiendo políticas y estrategias por cada uno de los aspectos que comprende el Plan Urbano Distrital.

FASE V: Formulación de la Propuesta Urbana; comprende el desarrollo de las políticas, estrategias, objetivos y propuestas por los aspectos: crecimiento urbano, vialidad y el tránsito vehicular local, retiros, alturas y áreas libres, ornato y mobiliario, estacionamientos en zonas comerciales y residenciales, identificación de áreas públicas aptas para la inversión privada e identificación de zonas para reglamentación especial.

FASE VI: Socialización y difusión del Plan Urbano Distrital; comprende la difusión del contenido del Plan Urbano Distrital Formulado a través de la página web municipal, audiencias públicas con la finalidad que las personas naturales o jurídicas del distrito formulen sus observaciones o recomendaciones al Plan en concordancia con lo establecido en el Artículo 22° de la Ordenanza N° 620-MML; análisis y evaluación de las observaciones o recomendaciones e incorporación de los aportes pertinentes al Plan.

e) Contenido del Plan.

- Marco Metropolitano, rol y función del distrito en el contexto metropolitano.
- Diagnóstico urbano y caracterización del distrito de San Isidro: demográfico, social, económico, físico y ambiental.
- Propuestas generales del Plan Urbano: lineamientos generales, objetivos estratégicos y estrategias de desarrollo urbano.
- Modelo de desarrollo urbano.
- Formulación de propuestas específicas urbanas:
 - Crecimiento urbano.
 - Sistema Vial local.
 - Retiros, alturas y áreas libres.
 - Ornato y mobiliario urbano.
 - Estacionamientos.
 - Áreas públicas aptas para la inversión privada.
 - Zonas de Reglamentación Especial ZRE.

f) Instrumentos de Gestión Urbana.

g) Programas de Inversiones Urbanas; lineamientos para canalizar las iniciativas de proyectos.

h) Marco Normativo.

El presente Plan se fundamenta dentro de los alcances normativos señalados:

- **Constitución Política del Perú**
- **Ley N° 27972**
Ley Orgánica de Municipalidades.
- **Decreto Supremo N° 004-2011-VIVIENDA**
Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano.
- **Ordenanza N° 620-MML y sus modificatorias.**
Ordenanza Reglamentaria del Proceso de Aprobación del Plan Metropolitano de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Lima, de los Planes Urbanos Distritales y de Actualización de la Zonificación de los Usos del Suelo de Lima Metropolitana.
- **Ordenanza N° 341-MML y sus modificatorias.**
Aprueba el Plano del Sistema Vial Metropolitano de Lima.
- **Ordenanzas Metropolitanas N° 950, 1067, 1473 y 1544**
Aprueban, actualizan y modifican el Plano de Zonificación de los Usos del Suelo del distrito de San Isidro.
- **Ordenanza N° 1328-MML.**
Aprueba la actualización del Índice de Usos para la ubicación de actividades urbanas del distrito de San Isidro aprobado por Ordenanza N° 1067-MML.
- **Ordenanza N° 1604-MML**
Prórroga de la vigencia del Plan de Desarrollo Metropolitano Lima-Callao 1990-2010.

- **Acuerdo de Concejo N° 153-2007/MSI.**
Plan de Desarrollo Municipal Distrital Concertado del Distrito de San Isidro 2007-2017
- **Acuerdo de Concejo N° 093-2011/MSI**
Plan Estratégico Institucional 2011 – 2014

2. INFORMACIÓN GENERAL DEL DISTRITO.

El distrito de San Isidro fue creado mediante Decreto Ley N° 7113 del 24 de abril de 1931 y se constituyó en base a parte de la hacienda El Olivar y a las urbanizaciones de Orrantia y Country Club.

Asimismo, mediante Ley N° 28861 publicada en el Diario Oficial El Peruano el 05 de agosto del 2006, se otorgó al distrito de San Isidro, provincia y departamento de Lima, la mención honorífica de “**San Isidro – Comunidad Internacional**” por acoger el mayor número de embajadas, consulados, misiones diplomáticas y organismos internacionales.

El distrito se encuentra ubicado políticamente en el departamento de Lima, dentro de la Región de Lima Metropolitana, provincia de Lima y al sur oeste del centro histórico de Lima Metropolitana, limitando con siete distritos y el Océano Pacífico: por el norte con los distritos de Jesús María, Lince y La Victoria, por el este con el distrito de San Borja, por el sur con los distritos de Surquillo y Miraflores, y por el oeste con el distrito de Magdalena del Mar y el Océano Pacífico.

El distrito de San Isidro tiene una extensión superficial de 992.90 Has y se encuentra a una altitud promedio de 109 m.s.n.m.

3. DIAGNÓSTICO URBANO DISTRITAL

San Isidro es un distrito que cuenta con 82 años de creación, el cual se ha desarrollado en base a edificaciones con uso exclusivamente residencial, muchas de ellas de gran valor arquitectónico. Cuenta con amplias áreas verdes que le brinda una gran calidad ambiental; asimismo cuenta con espacios y ambientes de valor histórico monumental que es imprescindible preservar.

Por su ubicación, rol y función dentro de la metrópoli, sumado a la dinámica económica en el marco de la globalización, San Isidro, se ha convertido en el “foco de atracción” de las inversiones inmobiliarias de gran escala de nivel residencial como oficinas administrativas, comercio y servicios; asimismo, es sede de embajadas, consulados, misiones diplomáticas y organismos internacionales, situación que motivó la dación de la Ley N° 28861 del 05 de agosto de 2006 que le otorga la mención honorífica de “San Isidro – Comunidad Internacional”.

El distrito está recobrando población, que se expresa en el aumento de las unidades de vivienda. Al 2012 existían 23,721, unas 5,861 más que las 17,860 que arrojó el censo de 2007. Esto significa que, cada año, entre 2007 y 2012, se han incrementado unas 1,172 viviendas.

Por las oscilaciones propias del mercado inmobiliario, así como los estudios de la consultora TYNSA, permiten deducir en el 2011 unas 714 unidades de vivienda vendidas, la proyección considera unas 3,750 viviendas más, considerando unas

500 por año para el periodo 2013-2017 y 250 por año para el periodo 2018-2022; calculándose para el año 2022 una población de 72,567 habitantes..

a) Caracterización de la problemática urbana del distrito de San Isidro.

Por San Isidro cruzan, en el sentido este-oeste, la vía expresa metropolitana Av. Javier Prado, mientras que en el sentido norte-sur, la vía expresa metropolitana Av. Paseo de la República, vías colectoras Av. República de Panamá, Av. Arequipa, Av. Petit Thouars, Av. Arenales, Av. Camino Real y Av. General Salaverry. Estas generan una desarticulación de los sectores residenciales 1, 2 y 3 con respecto al sector 5; originando la formación del sector 4 el que se constituye como Centro Financiero, Comercial y Empresarial del distrito.

La presión inmobiliaria, actividades comerciales, administrativas y de servicios, se expanden fuera del perímetro del sector comercial y empresarial (sector 4), generando usos mixtos que es necesario controlar.

Producto de lo antes enunciado tenemos, la migración de la población en búsqueda de privacidad, por el tránsito congestionado de vías, niveles de servicio muy alto, déficit de estacionamiento especialmente en las zonas comerciales que originan que vías locales residenciales terminen siendo ocupadas para el estacionamiento vehicular.

La dinámica del sector inmobiliario presiona por intervenir en el distrito de San Isidro con nuevas edificaciones de alta densidad en forma indiscriminada, generando mayor densificación, vías saturadas, mayor uso y abuso del espacio público, mayor producción de aguas residuales, residuos sólidos, mayor contaminación, mayor degradación ambiental producto de la emisión de CO₂; e incidencia delictiva.

Estos factores, alteran la calidad ambiental del Bosque El Olivar y de sectores residenciales que tienen algunas de sus vías congestionadas por el alto tránsito vehicular sobretodo en horas punta y también por su uso como parqueo vehicular producto del déficit de estacionamiento dentro del lote de algunas actividades comerciales, administrativas y de servicio instaladas en el entorno inmediato.

Parte del problema urbano se genera por la dación de ciertas normas de la Municipalidad Metropolitana de Lima que otorgan compatibilidad de uso para el funcionamiento de oficinas administrativas en las viviendas existentes y por edificar en algunos ejes viales con zonificación residencial, cambiando tácitamente la zonificación, afectando la calidad residencial del distrito y la consolidación de la visión de desarrollo por el uso comercial o administrativo que se incorpora y que no guarda concordancia con la zonificación de los usos del suelo vigentes.

Asimismo, existen amenazas externas, como la construcción de megaproyectos en los distritos colindantes, como en el Ex Cuartel San Martín en la Av. Augusto Pérez Aranibar (Ex – Del Ejército) del distrito de Miraflores, o en el ex hipódromo de San Felipe del distrito de Jesús María, que ponen en riesgo la residencialidad de los sectores 1 y 2.

En síntesis en materia de densificación, el distrito presenta tendencia a la densificación sobre los ejes viales desarrolladores, bajas densidades al interior de los sectores, en contradicción con las densidades normadas para la zonificación RDA y RDMA que amerita revisar. A ello se suma a diario la población flotante que exige adoptar medidas que modifiquen estas tendencias.

En movilidad urbana se observa un sobre uso de las vías metropolitanas y locales, por los flujos vehiculares predominantemente metropolitanos, con impactos ambientales negativos para el desarrollo residencial; por lo que amerita adoptar medidas al respecto priorizando al peatón.

En materia de alturas como se observan en el análisis contrastando los desarrollos actuales con las edificaciones en altura que se vienen produciendo, expresan un perfil urbano heterogéneo en algunos ejes viales, existiendo una holgura entre el 60% de edificaciones de 2 a 3 pisos y las alturas normadas.

Es materia de evaluación, la ocupación de los retiros municipales y espacios públicos, la solución al déficit de estacionamientos mediante la participación de la inversión privada, la unidad y homogeneización del mobiliario y ornato urbano, el mejoramiento del espacio público, la protección de las zonas y ambientes monumentales.

4. PROPUESTA URBANA

Para la formulación de la visión de desarrollo del distrito y de las propuestas por cada uno de los aspectos del Plan Urbano Distrital, ha sido necesario desarrollar los siguientes escenarios previsibles: escenario deseable, escenario probable y el escenario posible, siendo este último la visión definitiva de desarrollo urbano del distrito

A continuación se detalla el escenario posible a nivel de dimensiones:

a) Dimensión Social y Seguridad Ciudadana

- San Isidro ha recuperado población en sus sectores residenciales manteniendo y preservando su calidad ambiental urbana.
- La población flotante comparte sus servicios de alimentación, salud y educación y otros con los distritos limítrofes por el desarrollo de plataformas económicas complementarias en los distritos vecinos, concertado entre gobiernos locales.
- Se fortalece la participación ciudadana en forma coordinada y organizada con las Juntas Vecinales y la Municipalidad.
- En el Sector 04 se producen acciones de mejoramiento o renovación urbana y mayor control en seguridad ciudadana.
- El distrito mantiene y mejora el servicio de seguridad ciudadana.
- Se fortalece la percepción vecinal de seguridad ciudadana, incrementando el equipamiento de seguridad a través del incremento de cámaras, personal y unidades móviles.
- Se fortalece las coordinaciones entre la Policía Nacional del Perú y el Serenazgo de San Isidro con un eficiente monitoreo de las cámaras de vigilancia, incremento de unidades móviles y equipos de comunicación.

- La Municipalidad a través del Presupuesto Participativo canaliza inversiones y donaciones para apoyar con equipos de comunicación, movilidad e infraestructura para fortalecer la seguridad ciudadana en el distrito.

b) Dimensión Económica

- Continúa la actividad inmobiliaria, promoviendo proyectos sustentables, en concordancia y armonía con la ciudad, generando mayores beneficios en la tributación municipal, que revierta en la calidad de vida y salud del vecino residente.
- Se potencian y promueven plataformas económicas en los distritos vecinos, con actividades comerciales y de servicios complementarios al Centro Financiero y Empresarial, con la finalidad de reducir la densidad de la población flotante en el distrito y mejorar las condiciones de accesibilidad, ambientales, de ocupación del espacio urbano, entre otros.
- Se incrementa el interés de las asociaciones públicas privadas para financiar y ejecutar proyectos de infraestructura y servicios, sustentando en las experiencias locales que contribuyen a la solución de la problemática urbana del distrito e incrementar la calidad urbana ambiental.

c) Dimensión Urbana

- Mejora la integración vecinal entre los sectores residenciales, del Este con el Oeste, pasando por el Centro Financiero y Empresarial, fortaleciendo la unidad distrital.
- Se preserva las condiciones físicas ambientales del Golf, El Olivar y al interior del Sector 1, 2, 3 y 5 para garantizar calidad ambiental a las zonas residenciales, delimitando claramente las áreas especializadas para uso comercial, servicios, finanzas, turismo y recreacional. Se proponen normas reguladoras del desarrollo urbano, en materia de zonificación, alturas, índices de uso y parámetros urbanísticos, consensuadas con la sociedad civil y sus autoridades. Socializa las normas urbanas que emanan del Plan de Urbano Distrital y se recupera la percepción de los vecinos que los instrumentos de gestión provienen de su gobierno local.
- Se orienta y promueve un desarrollo urbano arquitectónico de calidad, con la tendencia a proteger la imagen urbana y armónica del distrito y se alienta la incursión de edificaciones sustentables (edificios verdes) que incorporan conceptos de conservación de recursos, eficiencia energética e impactos mínimos al ambiente. Las nuevas edificaciones respetan el entorno urbano, la morfología urbana y como tal, la actividad inmobiliaria respeta las normas en concordancia con el nivel residencial de baja y media densidad.
- Se consolida el Centro Financiero y Empresarial, manteniendo una infraestructura y servicios competitivos de calidad.
- Los atractivos turísticos y recreacionales, como la Huaca Huallamarca, el Bosque El Olivar, el Malecón BERNALES ("Balcón al mar") forman parte del Circuito Turístico Cultural, los mismos que sumados a la riqueza arquitectónica de los sectores 1, 2 y 3 son reconocidos como patrimonio y tradición urbana, complementada con la arquitectura moderna que emerge en el Sector 4 contribuyen al fortalecimiento de la identidad del distrito.
- El Circuito Turístico Cultural, se integra al Circuito de la Salud, compuesto por Av. Del Parque Norte, Av. Pablo Carriquiry, Hermita de San Martín de Porras y Av. Del Parque Sur.
- El parque hotelero, las misiones diplomáticas, instituciones privadas y servicios de primer nivel, alternan armónicamente con la residencialidad

exclusiva del distrito y son convocados por el gobierno local para comprometerlos en el desarrollo urbano del distrito, con la oportunidad de canalizar recursos del sector privado o la cooperación internacional.

- Se controlan los impactos negativos sobre las áreas residenciales, de los megaproyectos como en el Ex Cuartel San Martín (distrito de Miraflores), el Real Plaza Salaverry (distrito de Jesús María); poniendo en práctica sus planes de manejo ambiental, gestión del tránsito, instituyendo un área de amortiguamiento y el cumplimiento de los parámetros urbanísticos en los sectores residenciales circundantes.
- Se recupera las áreas públicas que ocupa el Ministerio del Interior.

d) Dimensión de la Movilidad Urbana

- Se propone un sistema de vialidad local, de integración, compatible con el sistema metropolitano.
- Se define que el proyecto de la vía expresa subterránea Av. Javier Prado incluya propuestas para la circulación de transporte público y/o privado, corredores segregados complementarios y/o metro (ver estudios del JICA), se da inicio a su ejecución.
- Se viene mejorando la accesibilidad en las vías metropolitanas y la zona financiera de San Isidro, por la implementación gradual del Sistema Integrado de Transporte (SIT), en el marco de la Reforma del Transporte ejecutada por la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- La Municipalidad de San Isidro en coordinación con la Municipalidad de Lima implementará los nuevos corredores de transporte público sin afectar las características paisajísticas de los ejes viales metropolitanos.
- Se institucionalizan asociaciones públicas privadas o privadas, para canalizar inversiones, que contribuyan a disminuir el actual déficit de plazas de parqueo, en áreas públicas o privadas respectivamente.
- Se implementa la Central de Control de Tránsito Local compatible con el Centro de Control Metropolitano.
- Se reduce la congestión en los puntos críticos de tránsito, en el marco del sistema vial local y metropolitano que se hace más eficiente.
- Se emiten disposiciones para regular el tránsito de paso en la zona del Bosque El Olivar.
- Se fortalece el área de Fiscalización de tránsito de la Municipalidad de San Isidro.
- Se mejora la accesibilidad en la zona financiera de San Isidro.
- Se eliminan los paraderos informales de taxis y se institucionaliza paraderos oficiales de taxis en el Centro Financiero y Centro Empresarial.

e) Dimensión Ambiental y Gestión del Riesgo

- Se recupera la calidad urbana ambiental en diferentes sectores del distrito, disminuyendo las emisiones de CO₂ y todo el resto de partículas químicas y otras, preservando la calidad residencial del distrito.
- La empresa de servicios SEDAPAL incorpora en sus planes el abastecimiento de agua y alcantarillado.
- Se logra la integración paisajista con la Costa Verde, que beneficie a la comunidad San Isidrina, como espacio integrador y vinculante con el tejido urbano del distrito.
- El 100% de edificios multifamiliares, comerciales y administrativos cumplen con las normas de seguridad y se encuentran certificadas.

- El Grupo de Trabajo, según el SINAGERD funcionan adecuadamente y sus integrantes se reúnen periódicamente, ejercitando labores de prevención; con participación de los representantes de las Juntas Vecinales.

En base al escenario posible antes descrito, se ha propuesto la siguiente Visión de Desarrollo al 2022:

“SAN ISIDRO, DISTRITO RESIDENCIAL, COMUNIDAD INTERNACIONAL, TRADICIONAL, CULTURAL Y MODERNO”.

SAN ISIDRO, ES UN DISTRITO CONSOLIDADO CON ALTA CALIDAD DE VIDA AMBIENTAL RESIDENCIAL, ES UN REFERENTE CULTURAL, ADMINISTRATIVO, FINANCIERO DE CALIDAD QUE PROMUEVE UN DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE CON EL USO EFICIENTE DEL SUELO, MANTENIENDO SUS ÁREAS VERDES Y CONDICIONES AMBIENTALES.

LA ORGANIZACIÓN FÍSICO ESPACIAL

Reconoce las proyecciones de población para los próximos 10 años, la visión de desarrollo del distrito, que promueve fundamentalmente la calidad de vida y el hábitat; y como objetivo estratégico:

Uso racional de los recursos naturales, el ambiente y el paisaje costero marino del distrito, dentro de un concepto de desarrollo sustentable, a fin de contribuir a la eficiencia productiva y funcional de la ciudad de Lima y San Isidro en particular; para elevar las condiciones de vida de la actual población y de las nuevas generaciones.

La organización espacial responde a las actividades urbanas que se desarrollan en el distrito, que se expresan en las actividades: Residencial, Financiera, Comercial, Cultural, Turístico, Recreacional, Ambientes Naturales y Monumentales; para su desarrollo armónico el Plan Urbano aborda las políticas, estrategias, propuestas, lineamientos, instrumentos de gestión y programa de inversiones, por cada uno de los aspectos, que contribuirán a mantener, fortalecer y/o reevaluar los parámetros urbanísticos y arquitectónicos en el distrito de San Isidro..

LOS EJES DESARROLLADORES

Los ejes desarrolladores se fundan o coinciden con las vías metropolitanas que pasan por el distrito y como tal condicionan la organización espacial del distrito

La estructura del Plan se sustenta en los Ejes de Desarrollo jerarquizados, un eje principal desarrollador, que hace de “columna vertebral” para el distrito por su función integradora y dinamizadora, Av. Javier Prado en sentido Este - Oeste, de la cual se desprenden ejes transversales en el sentido Norte – Sur constituidos

por una vía expresa, Paseo de la Republica, vías arteriales como la Av. Salaverry y Republica de Panamá y vías colectoras como Camino Real, Arequipa, Petit Thouars, Gálvez Barrenechea y Guardia Civil.

Ejes tangenciales que generan tensión o distensión al distrito, como la Av. Aramburu o la Costa Verde respectivamente.

Los ejes desarrolladores del distrito, interactúan con los ejes desarrolladores del interior de cada uno de los cinco sectores, como son:

Sector 1: Eje Javier Prado en el sentido Oeste-Este, seguido de Dos de Mayo, Basadre, Alberto del Campo – Miro Quezada; y en el sentido Norte Sur Salaverry, Prescott, Las Palmeras.

Sector 2: Eje Av. Augusto Pérez Aranibar en el sentido Oeste-Este, Alberto del Campo – Miro Quezada y Juan A. Pezet; y en el sentido Norte Sur Salaverry, Coronel Pedro Portillo, Belén y Camino Real – Tudela y Varela.

Sector 3: Eje Camino Real, Arequipa en el sentido Norte – Sur; y en el sentido Oeste – Este Víctor Andrés Belaúnde – Paz Soldán, Choquehuanca, Ernesto Plascencia y Pardo y Aliaga.

Sector 4: Eje Javier Prado en el sentido Oeste-Este, Andrés Reyes, Paz Soldán – Canaval Moreyra y La Habana; el sentido Norte Sur Paseo de la Republica, República de Panamá, Rivera Navarrete y las Camelias

Sector 5: Eje Javier Prado en el sentido Oeste-Este, Parque Norte y Canaval Moreyra y Aramburú; y en el sentido Norte Sur, Pablo Carriquiry, Gálvez Barrenechea y Guardia Civil.

PROPUESTAS POR ASPECTOS DEL PLAN URBANO DISTRITAL.

1. Relativas al Crecimiento Urbano Distrital.

- Mantener los Parámetros Urbanísticos y Edificatorios, aplicando las densidades contempladas en el Cuadro I Resumen de la Zonificación Residencial del distrito de San Isidro del Decreto de Alcaldía N° 002-2012-ALC/MSI, Área de Tratamiento III y Ordenanza N° 620 MML para viviendas unifamiliares, bifamiliares, multifamiliares y conjuntos residenciales en las zonificaciones RDB, RDM, hasta 8 pisos. de 250 hab./Ha. a 1,100 Hab./Ha. según corresponda en la tabla.
- Reducir en un 25 % las densidades vigentes contemplados en el Cuadro I Resumen de la Zonificación Residencial, distrito de San Isidro, Área de Tratamiento III, Decreto de Alcaldía N° 002-2012-ALC/MSI y Ordenanza N° 620 MML para viviendas multifamiliares o conjunto residenciales en zonificación RDA de 9 a 12 pisos y en zonificación RDMA de 13 pisos a más.
- Mantener los incentivos para la disminución de las densidades en las zonificaciones RDA y RDMA con unidades de vivienda de mayor área y mejor calidad de servicios.

- Ratificar las densidades contempladas en el Cuadro II Resumen de la Zonificación Comercial, distrito de San Isidro, Área de Tratamiento III; revisar los parámetros urbanísticos de las zonas comerciales, principalmente en prever los niveles de servicio (población a servir) y/o su acondicionamiento, en función de ello los requerimientos de estacionamientos, áreas y frentes de lotes mínimos, alturas, accesibilidad vial, etc.
- Modificación de la Ordenanza N° 1328-MML para reajustar o eliminar la compatibilidad de usos en las zonificaciones residenciales eliminando los términos “por edificar” e incorporando reajustes al Índice de Usos para la ubicación de actividades urbanas.
- Promover e identificar ejes urbanos apropiados para el desarrollo hotelero de calidad que contribuya a cubrir el déficit de demanda del turismo ejecutivo, mediante la intervención del sector privado e internacional.
- Promover la realización de un estudio sobre el costo que representa la presencia de la población flotante para el distrito y como se recupera ese gasto, vía tributos o algún medio.
- Consolidar al distrito de San Isidro como Ciudad Resiliente.
- Conformación de la Plataforma de Respuesta ante Desastres en el entorno de Lima Golf Club y el Centro Financiero.
- Estudio de Microzonificación Sísmica del distrito, con la finalidad de evaluar el comportamiento del suelo ante un movimiento sísmico de gran envergadura a partir de los estudios de suelo de las edificaciones que se ejecutan en el distrito.
- Evaluación estructural de los puentes vehiculares y peatonales del distrito y definición de un Sistema de Rutas de Evacuación y Zonas de Refugio ante la ocurrencia de un desastre.
- Inventario del equipamiento de salud y capacidades instaladas del distrito para su adecuación ante la ocurrencia de un movimiento sísmico u otro tipo de desastre.

2. Vialidad y Tránsito Vehicular Local – Movilidad Urbana.

- Actualización del Plan Director de Vialidad, Tránsito y Transporte a nivel local de manera integral, desde la perspectiva de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), que comprenda un conjunto de actuaciones para la implantación de formas de desplazamientos más sostenibles (caminar, bicicleta, transporte público dentro de una ciudad; es decir, modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando una mejor calidad de vida para los ciudadanos en concordancia con el análisis y formulación a detalle de las propuestas planteadas en el Plan Urbano dentro del componente de transporte y las políticas para la Reforma del Transporte a nivel metropolitano..

Asimismo, dicho Plan deberá estar orientado a la obtención de información actualizada que sirva de base de datos, para la definición, análisis e identificación de los problemas de circulación vehicular y peatonal existentes, así como de las zonas rígidas para estacionamientos, la determinación de sus causas con el aporte de los vecinos afectados que

contribuya a elaborar un diagnóstico y formular las alternativas y propuestas más asociadas a su mitigación, teniendo en cuenta además el análisis del marco legal y normativo vigente, que desarrollar los estudios y proyectos viales específicos, considerando como parte del soporte de las propuestas, el empleo de software de simulación y modelación a través de un modelo de tránsito para el distrito.

Así también se deberá evaluar las intervenciones viales al interior del Centro Histórico Urbano y las intervenciones que tendrán que realizarse en su Anillo Vial Perimétrico, constituido por las Avenidas Camino Real, Pardo y Aliaga y los tramos correspondientes de las Avenidas Santa, Cruz y Arequipa, dentro del marco de actuación que definirá el citado Plan Director.

Para la Av. Camino Real, que es una vía colectora de jerarquía metropolitana y que interconecta la zona norte y sur de la Capital, será necesario iniciar los estudios para que los flujos vehiculares interdistritales se realicen sin seguir comprometiendo y contaminando la antigua y estrecha red vial local del distrito; es indispensable separar el tráfico y circulación vehicular LOCAL del tráfico y circulación vehicular INTERDISTRITAL y establecer una Red Vial Jerarquizada. Para ello, la vinculación interdistrital Norte-Sur (Av. Camino Real) debería realizarse de manera subterránea a fin de poder liberar el suelo natural para la circulación local distrital.

Considerar medidas de tráfico calmo en el Bosque El Olivar para la reducción del tránsito vehicular y la restricción de estacionamientos, así como en el perímetro inmediato como medidas de protección y salvaguarda del patrimonio cultural.

- La formulación de una Cartera de Proyectos de Inversión en infraestructura vial, que involucra los aspectos relacionados a:
 - a) Ampliaciones de vías.
 - b) Construcción de Pasos a Densivel.
 - c) Conexión vial mediante la construcción de Viaductos.
 - d) Mejoramiento Vial
 - e) Implementación de la Vía Expresa República de Panamá.

Dichas medidas están orientadas a la restructuración de la infraestructura vial que conforma la red vial metropolitana del distrito, otorgándole mejores condiciones físicas y operativas, a fin de absorber parte del tráfico de paso que se desplaza por las vías internas locales, al ser estas empleadas como rutas alternas hacia los diferentes puntos de destino de los usuarios, generando problemas de sobre saturación al soportar volúmenes vehiculares iguales o mayores a los que desplazan por las vías metropolitanas y/o en muchos casos por encima de su capacidad, siendo necesario el planteamiento de mejoras a fin de redistribuir dichos flujos hacia las vías principales, lo cual estaría permitiendo lo siguiente:

- a) Optimizar la capacidad vial y el funcionamiento de la infraestructura vial urbana.

- b) Mantener una sección de calzada uniforme, de manera que se otorgue coherencia y continuidad al tránsito.
 - c) Otorgar condiciones físicas acordes al flujo vehicular elevado que soportan.
 - d) Lograr un tránsito vehicular y peatonal fluido, seguro y ordenado.
 - e) Proteger el medio ambiente urbano y sus habitantes de los efectos negativos derivados del tráfico.
 - f) Generar vías de conexión de tránsito entre ejes estructuradores.
 - g) Otorgar una infraestructura vial acorde a los orígenes y destino de los usuarios.
 - h) Contribuir a descongestionar el sector Financiero de San Isidro.
- La creación de cinco (05) circuito urbanos accesibles, para facilitar la movilidad y traslado de las personas con movilidad reducida (PMR), aplicados en los espacios de mayor demanda peatonal siendo los circuitos propuestos:
 - a) Circuito Av. Salaverry
 - b) Circuito El Golf
 - c) Circuito Bosque El Olivar
 - d) Circuito Av. Arequipa
 - e) Circuito Centro Financiero
 - f) Control de Tránsito en la Zona Comercial y Financiera de San Isidro
- Estudio de Evaluación para la peatonalización de vías comprendidas en el Bosque El Olivar, Av. Las Begonias y la Alameda Paseo de la República.
- Estudio para la implementación de una red de ciclovías en el distrito.
- Implementación de la Central de Control de Tránsito (CCT)
- Implementación de un Sistema Interconectado de Semaforización en ejes priorizados del distrito.
- Implementación de comunicación de fibra óptica multiuso (video vigilancia, control de semaforización, transmisión de datos y otros).
- Tratamiento de Puntos críticos de tránsito (intersecciones críticas)
- Implementación de Sistemas Inteligentes para el Control del Tránsito (ITS)
- Estudio para la creación de una red básica para la circulación de unidades de transporte pesado en el distrito en coordinación con la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- Estudios para la racionalización y reordenamiento del sistema de Transporte Público que se desplaza por las vías del distrito, considerando la definición y ubicación de Paraderos en las vías autorizadas, así como la propuesta de retiro de este servicio de vías de carácter residencial.
- Desarrollo de programas permanentes de educación vial.
- Creación del Reglamento de elaboración de Estudios de Impacto Vial generados por la operación de actividades urbanas, en base a las normativas vigentes.
- Formulación de un plan para el desarrollo de los trabajos de interferencia de vías en el distrito, en base a la normativa vigente.

3. Relativas a los Retiros Municipales, Alturas de Edificación y Áreas Libres de las edificaciones.

Retiros Municipales

- Ratificar que los proyectos, presenten propuestas de edificación con retranques o escalonamientos de alturas, a partir de la altura promedio, hasta la altura permitida por la norma, a fin de mantener el perfil urbano, incluyendo el retiro municipal.
- Revisar las normas relativas a los retiros laterales, desde el punto de vista del espacio urbano, perfiles y escena urbana.
- Actualizar el inventario del retiro municipal y elaborar el estudio de evaluación de los usos e impactos que estos generan y/o contribuyen al paisaje urbano.
- Estudio de evaluación de los impactos que generan los usos temporales de retiro municipal con fines comerciales.
- Control urbano y fiscalización estricta, para evitar construcciones irregulares en el retiro municipal de las viviendas unifamiliares, desvirtuando la norma y destinándolo a otros usos.
- Ratificar la exigencia del cumplimiento de cercos frontales con tratamiento paisajístico con una altura máxima de 3.00 m.
- Controlar la implementación de techos de protección para el acceso de personas de material liviano y desmontable, pues se suelen introducir elementos de concreto, desvirtuando los alcances de la norma.
- Fiscalización sobre el levantamiento de Caseta de Vigilancia para que no se desvirtúe su uso y destine a otros usos.
- Ratificar las normas de usos permitidos en retiros y fiscalizar su uso.
- Exigir el cumplimiento de considerar plazas de estacionamientos en el retiro municipal en inmuebles calificados con zonificación de Comercio Vecinal, Comercio Zonal, Comercio Metropolitano y Zonificación Residencial compatible con actividades comerciales, dejar los espacios reglamentarios correspondientes a los accesos peatonales y/o vehiculares; y de ser necesaria la rampa de acceso para las personas con discapacidad.
- Restringir y fiscalizar el estacionamiento en el retiro municipal paralelo a los frentes del lote.

Las Alturas de Edificaciones

- Mantener con cargo a evaluar periódicamente y proponer nuevas consideraciones para el patrón de alturas establecidos mediante Ordenanza N° 1067-MML para ejes urbanos de nivel metropolitano en el marco de la visión de desarrollo, la dinámica urbana y los niveles de consolidación.
- Mantener con cargo a evaluar periódicamente y proponer nuevas consideraciones para el patrón de alturas establecidos mediante Ordenanza N° 212-MSI que corresponden a los ejes viales de nivel local en el marco de la visión de desarrollo, la dinámica urbana y los niveles de consolidación.
- Confirmar las alturas máximas de piso a piso de los departamentos en edificios multifamiliares será de 3.00 m. En edificaciones destinadas a Usos Comerciales, la altura de piso a piso en Comercio Vecinal será de 3.50 m. y en Comercio Zonal y Comercio Metropolitano será de 4.00 m. hasta alcanzar lo definido en el plano de alturas.

- Mantener con cargo a evaluar periódicamente y proponer nuevas consideraciones para el patrón del tratamiento para predios colindantes con edificaciones de mayor altura a la normada.
- Estudiar y/o evaluar las alturas de edificación normadas para los predios ubicados en la parte posterior de los ejes calificados con zonificación Residencial de Densidad Alta (RDA), Residencial de Densidad Muy Alta (RDMA) y Comercio Metropolitano (CM).
- Ratificar el tratamiento de alturas para predios frente a parques, con promoción de techos verdes, debiendo definirse la relación de los parques donde es aplicable esta norma.
 - En lotes calificados con Zonificación RDB, con frente a parque con una altura máxima de 3 pisos, se podrá construir 1 piso adicional a lo señalado en el Plano de Alturas de edificación correspondiente a los predios con frente a ejes viales y sectores urbanos de nivel local, con un retranque de 3 m., alcanzando una altura de 4 pisos y considerar la construcción de azotea de hasta el 50% de área techada, el área restante deberá habilitar una azotea verde. Además deben incrementar un 50% del área mínima de la unidad de vivienda y número de estacionamientos para visitas.
 - En lotes calificados con Zonificación RDM, con frente a parque con una altura máxima de 5 pisos, se podrá construir 2 pisos adicionales a lo señalado en el Plano de Alturas de edificación correspondiente a los predios con frente a ejes viales y sectores urbanos de nivel local, con dos retranques sucesivos de 3 m. cada uno, alcanzando una altura de 7 pisos y considerar la construcción de azotea de hasta el 50% de área techada, en el área restante se deberá habilitar una azotea verde. Además deben incrementar un 50% del área mínima de la unidad de vivienda y número de estacionamientos para visitas.

Áreas Libres de las Edificaciones.

- Ratificar el porcentaje de áreas libres de acuerdo a lo establecido en la norma que regula los Parámetros Urbanísticos y Edificatorios vigentes.
- Promover e incentivar mayor área libre mediante nuevos conceptos de las construcciones como los “edificios verdes”, que contribuyen al desarrollo sustentable de la ciudad, marcando una tendencia innovadora y amigable con el ambiente.
- Promover edificaciones que propicien la conservación de recursos, la eficiencia energética y la generación de espacios internos saludables, desde su ubicación, durante la construcción, durante la vida útil de la edificación y mantenimiento de la misma; trayendo consigo beneficios para el distrito. Este tipo de edificaciones deben encontrar alternativas para un mayor ahorro de recursos como agua, energía, entre otros para el cuidado ambiental.
- Mantener con cargo a evaluar periódicamente y proponer nuevas consideraciones en los lineamientos técnicos de excepción, que promuevan el uso residencial, propicien un medio ambiente equilibrado, preservar la calidad residencial, el paisaje urbano y una mayor calidad arquitectónica de las edificaciones del distrito.

4. Relativas al Ornato y Mobiliario Urbano

- Actualización del Estudio de Ordenamiento del Mobiliario y Ornato Urbano, que se constituya en el Plan Maestro, considerando el inventario, la tipología de espacios públicos, criterios ambientales para el diseño y factores que contribuyan a la Marca Ciudad y que comprenda:

La forma como se integran y articulan los diferentes elementos del espacio público ha dado origen a diversas tipologías, que responden, básicamente, al uso y funcionalidad principal que las caracteriza. El siguiente cuadro resume las diferentes tipologías de espacio público, que es preciso identificar, al momento de establecer una estrategia para la instalación de mobiliario urbano.

- Actualizar el Estudio de Capacidad Sostenible para Comercio Ambulatorio, a fin de determinar las ubicaciones adecuadas, los giros de uso permitidos en comercio de vía pública y evaluar la factibilidad de publicidad en dichos elementos en el marco del Plan Maestro de Ornato y Mobiliario Urbano.
- Reglamento para el soterrado de cables en nuevos proyectos de regeneración urbana.
- Reglamento para la instalación de antenas de telecomunicaciones en áreas apropiadas del distrito, reiterando que no afecte la calidad residencial y el Centro Histórico Urbano Monumental de San Isidro.
- Mejoramiento y modernización del sistema de alumbrado público en vías metropolitanas y locales en coordinación con las empresas concesionarias EDELNOR y LUZ DEL SUR.
- Actualización de la Reglamentación de Publicidad Exterior para implementación de sistemas moderno de pantallas Led en zonas de comercio metropolitano.
- Implementación de Circuitos de la Salud
 - Av. Salaverry, Malecón Bernales, Club San Isidro.
 - Perímetro de Lima Golf Club.
 - Av. Del Parque Norte, Pablo Carriquiry y Del Parque Sur
- Relanzamiento de espacios públicos, instalación de hitos urbanos en los accesos al distrito, comprendiendo el mobiliario urbano, para su incorporación a un Circuito Turístico – Cultural.
- Normar la preservación de los Olivos ubicados en espacios públicos o privados del distrito como contribución al ornato urbano e identidad del distrito.
- Promover la Creación del Museo del Olivo, y su incorporación al Circuito Turístico Cultural, como parte del mobiliario urbano.
- Formular la reglamentación del Comercio Ambulatorio, como actividad promocional y temporal, desde la perspectiva del mobiliario urbano, desarrollo económico y social.
 - Definir parámetros de diseño para la construcción e instalación de módulos
 - Propiciar su organización por giros y desarrollar programas de capacitación para un comercio de calidad y eficiencia, que aporte a la identidad del distrito
 - Paralelamente promover su formalización de manera sostenible.

5. Relativas a la dotación de estacionamientos en las Zonas Comerciales y Residenciales

- Estudio para reformular la normatividad referida a la exigencia de estacionamientos del Reglamento de Parámetros Urbanísticos y Edificatorios, expresados en el Índice de estacionamientos para las edificaciones de usos comerciales, administrativas, de servicios, compatibilidades de uso y otros; que comprenda:
 - Revisión y análisis para aplicación de requerimientos de estacionamientos para equipamiento de educación, salud y otros usos para su incorporación al Reglamento de Parámetros Urbanísticos y Edificatorios.
 - Lineamientos para la revisión de la Ordenanza N° 103-MSI los indicadores para aplicación de los requerimientos de estacionamientos y otros parámetros Institutos Superiores, Academias y/o similares Colegios y nidos.
 - Revisar y/o reformular el “área de comedor y atención al público (barra) más un estacionamiento por cada 5 m² del área techada de los ambientes vinculados al Casino y/o Sala de Juego del área” para los casos de hoteles y restaurantes.
 - Lineamientos para la revisión y reformulación de los indicadores para aplicación de los requerimientos de estacionamientos en Clínicas y Consultorios.
- Promover el incremento de oferta de estacionamientos en espacios públicos, privados o ambos a través de asociaciones públicas privadas a través de sistemas electromecánicos u otros, los mismos que deberán ser evaluados y reglamentados.
- Exigir el cumplimiento de la Ordenanza N° 612-MML sobre dotación de estacionamientos para bicicletas cuya área deberá ser el 5% del área neta de estacionamientos sin considerar el área de patio de maniobra.
- Promover e incentivar el incremento de playas de estacionamiento en los Sectores 3 y 4 de mayor demanda de estacionamientos sobre la vía pública, así como en los sectores 1 y 2, a fin de evitar el grado de informalidad.
- Revisar los indicadores de estacionamientos y/o promover la acumulación de lotes en el Sector 5 para proyectos residenciales, que les permita resolver los requerimientos.
- Promover e incentivar el incremento de playas de estacionamiento en los Sectores 1 y 2 a fin de evitar el estacionamiento de vehículos en la vía pública.
- Incrementar gradualmente las áreas autorizadas para cobro de parqueo, reduciendo paralelamente las zonas rígidas, en particular en las calles locales, al interior de las vías arteriales y colectoras. Primero en los sectores 3 y 4.
 - Área triangular dentro de Paseo de la República, República de Panamá y Canaval Moreyra (Subsector 4A)
 - Cuadrilátero dentro de Canaval Moreyra, Paseo de la República, República de Panamá y Andrés Aramburú (Subsector 4B).
 - Cuadrilátero dentro de Javier Prado, Las Palmeras, Dos de Mayo y Los Eucaliptos (Subsector 1A).
- Ratificar que las edificaciones que se acojan a los lineamientos técnicos de excepción que regulan los proyectos edificatorios y de densificación en el

distrito, deberán contar con un espacio de estacionamiento para visita por cada unidad de vivienda. Así mismo podrán utilizar como máximo el 50% del frente o sumatoria de frentes para estacionamientos en primer nivel, incluyendo la rampa de acceso vehicular.

- Proponer que en los proyectos de edificación en zonificaciones RDA, RDMA, CZ y CM las edificaciones deben incluir una bahía de embarque para el estacionamiento frontal de vehículos en tránsito, debiendo contener como mínimo un espacio para 2 vehículos.

6. Relativas a la Identificación de Áreas Públicas aptas para la Inversión Privada

- Promover las asociaciones público privadas para la provisión de estacionamientos para uso público pagado, usando la concesión de los derechos de superficie y/o de uso del subsuelo de terrenos y áreas municipales (parques, vías, plazas) para cuyo efecto deberán realizarse los estudios de impacto ambiental que comprende la socialización de la propuesta a fin de no vulnerar la calidad de vida de los residentes. De preferencia cercanos a los nodos de circulación de vías arteriales y colectoras y en zonas céntricas del distrito. La Consultora Instituto de Economía Urbana Universidad ESAN, recomienda las siguientes localizaciones, por sectores:
 - a. Sector 1: Av. Dos de Mayo entre Av. Prescott y Ca. Los Eucaliptos, Av. Dos de Mayo con Ca. Las Palmeras, Ca. Los Eucaliptos con Av. Aurelio Miró Quesada.
 - b. Sector 2: Av. Portillo con Av. Antonio Pezet, Av. Camino Real entre la Av. Antonio Pezet y Ca. Miguel Dasso.
 - c. Sector 3: Ca. Choquehuanca entre Av. Los Conquistadores y Av. Camino Real.
 - d. Sector 4: Canaval Moreyra en dirección oeste antes de cruzar Paseo de la República, Av. Petit Thouars, Av. Juan de Arona y Av. Del Parque.
 - e. Sector 5: Av. República de Panamá entre Canaval Moreyra y el trébol de Javier Prado con Paseo de la República.
- Promover el desarrollo urbanístico de la Costa Verde
En el ámbito de la Costa Verde, franja de 770 m. de longitud por 100 m. de ancho es factible conducir procesos de desarrollo integral, armónico y estético, evaluando y otorgando la compatibilidad a los proyectos de inversión pública, privada y mixta.

La Autoridad del Proyecto Costa Verde establece la política general para conducir el proceso de desarrollo integral, armónico y urbanístico de la Costa Verde, promoviendo la implementación de programas de incentivos a la inversión privada y la ejecución de proyectos de obras de infraestructura pública y de proyectos medioambientales de los integrantes de la Autoridad del Proyecto Costa Verde.

7. Relativas a la Identificación de Zonas de Reglamentación Especial

- Puesta en valor del Centro Histórico Urbano de San Isidro.-
- Propuesta para la Zona de Reglamentación Especial: Camino Real.
 - Cumplimiento de la realización de Estudios de Impacto Ambiental, que contemple las características de uso y volumetría de las edificaciones, las características de las vías y de los espacios públicos del entorno, así como su integración con la estructura vial existente, sistema de circulaciones peatonales y vehiculares.
 - Exigir en los Estudios de Impacto Ambiental EIA las proyecciones del público objetivo, que indique sus estudios de factibilidad, para advertir si los niveles de servicio proyectados son de alcance metropolitano, zonal o vecinal; para la correcta aplicación de la normatividad adecuada, en particular para prever la demanda de estacionamientos.
 - Es indudable que los proyectos desarrolladores, se proyectan a un público objetivo mayor, población de los distritos del entorno, en consecuencia de alcance metropolitano, que es necesario evaluar, prever y adoptar medidas desde una perspectiva de la sostenibilidad del distrito y/o mitigar sus impactos.
- Formular con fines de renovación urbana la reglamentación de la ZRE del Sector 4 del ámbito establecido en la Ordenanza N° 1328-MML ampliando su ámbito hasta los siguientes límites:
 - Por el Norte: Límite distrital con Lince.
 - Por el Este: Av. Paseo Parodi, Av. Javier Prado Este, Ca. Las Camelias, Av. República de Colombia y Av. Paseo de la República.
 - Por el Oeste: Av. Arequipa
 - Por el Sur: Av. Andrés Aramburú
- Zona de Reglamentación Especial, Plan Maestro de la Costa Verde, depende de la Autoridad del Proyecto de la Costa Verde (APCV).
- Proponer la ZRE de la Huaca Huallamarca y Huaca Santa Cruz.
- Promover la protección de los bienes inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación en el que se encuentran o asientan, los aires y el marco circundante en la extensión técnicamente necesaria para los sitios arqueológicos del distrito, en el marco del. Art. 27 Reglamento D.S. 011-2006-ED, incorporando una zona de amortiguamiento en el marco de la Ley del Patrimonio.
- Proponer la Creación de la ZRE de los Subsectores 1-3 y 2-1 que se encuentran delimitados entre la Av. Faustino Sánchez Carrión, Av. Felipe Santiago Salaverry, Malecón Bernaldes y Av. Juan de Aliaga.
- Proponer que los propietarios de Lima Golf Club gestionen la Creación de la Reserva Ambiental Privada ante el SERNANP
- Formular la instrumentación y reconocimiento de Ambientes Urbano Monumentales: Av. Arequipa
- Formular normas y/o parámetros de protección del patrimonio de equipamiento educativo público o privado, tales como los Colegios Sophianum, María Reyna, Santa Úrsula y San Agustín.
- Lineamientos para la Protección de Zonas Residenciales, mediante parámetros para el equipamiento de educación (universidades y otros niveles) y salud (clínicas, laboratorios), para su inserción al Reglamento de Parámetros Urbanísticos y Edificatorios.

5. Programa de Inversiones Urbanas

Para tal efecto, el Programa de Inversiones Urbanas, considera entre otras, los siguientes proyectos y actividades:

PROGRAMA A: Gestión y Administración Urbana

- Actualización y/o Reajuste de la Reglamentación de la Compatibilidad de Usos e Índice de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas
- Creación de la Marca Ciudad "San Isidro"
- Reglamentación de Monumentos Históricos
- Reglamentación para Zonas de Recreación Pública
- Plan de Renovación del Centro Financiero
- Plan Maestro para el Desarrollo Hotelero en San Isidro
- Reglamentación del Equipamiento Urbano de Salud
- Reglamentación del Equipamiento Urbano de Educación
- Levantamiento digital en tres dimensiones de las edificaciones del distrito.
- Levantamiento digital (escaneo láser) de instalaciones subterráneas de las principales áreas del distrito

PROGRAMA B: Desarrollo Social

- Plan de Implementación de la Clínica Municipal
- Implementación y promoción de la Casa Vecinal
- Programa de Integración Vecinal: El Urbanito
- Casa del Adulto Mayor – Taytahuasi.
- Sistema de Recreación de la niñez y juventud
- Planes de adaptación para las personas con discapacidad
- Programa de Atención del Adulto Mayor
- Plan de Implementación del Circuito Turístico Cultural
- Plan de Producción Artística de San Isidro
- Promoción Municipal de Casa de Reposo
- Implementar y fortalecer, escuelas, academias y talleres, de prácticas deportivas y recreativas, para adultos mayores, jóvenes y niños.

PROGRAMA C: Vialidad y Tránsito

- Actualización del Plan Director de Vialidad, Tránsito y Transporte
- Proyectos de Inversión en Infraestructura Vial, entre otros los siguientes:
 - ✓ Ampliación de carriles en:
 - ❖ Av. Javier Prado Oeste
 - ❖ Av. Aramburú
 - ❖ Av. Pérez Aranibar
 - ❖ Av. Guardia Civil
 - ❖ Av. Juan de Aliaga
 - ❖ Av. General Salaverry
 - ❖ Av. Del Parque Norte
 - ❖ Av. Pablo Carriquiry
 - ❖ Av. Santa Cruz
 - ❖ Av. Faustino Sánchez Carrión.
 - ✓ Pasos a Densivel en:
 - ❖ Óvalo Quiñones con Av. Guardia Civil y Av. Gálvez Barrenechea.
 - ❖ Av. José Gálvez Barrenechea y Av. Del Parque Norte.
 - ❖ Av. Arequipa y Av. Dos de Mayo.
 - ❖ Av. Arequipa con Av. Aramburú y Av. Santa Cruz.

- ❖ Av. Gral. Salaverry - Av. Augusto Pérez Aranibar.
- ❖ Av. República de Panamá con Av. Aramburú.
- ❖ Av. República de Panamá con Av. Canaval Moreyra.
- ✓ Conexión Viaductos en:
 - ❖ Conexión Viaducto Vía Expresa – Av. República de Panamá - Av. Javier Prado.
 - ❖ Av. Pablo Carriquiry – Av. Nicolás Arriola.
 - ❖ Conexión Nor-Este Av. José Gálvez Barrenechea – Av. Javier Prado Este (Puente Quiñones).
 - ❖ Conexión Av. Canaval Moreyra – Av. San Borja Sur.
- ✓ Mejoramiento de las vías expresas y accesos
 - ❖ Mejoramiento, rediseño vial y elevación de talud: Intersección Av. Paseo de la Republica - Av. Canaval Moreyra
 - ❖ Mejoramiento, rediseño vial y elevación de talud: Intersección Av. Paseo de la República - Av. Aramburú
 - ❖ Mejoramiento y Rediseño Vial Bajada San Martín
 - ❖ Creación de la vía expresa: Av. República de Panamá.
- Implementación de una red de fibra óptica para video cámaras, control de semaforización y transmisión de datos.
- Estudio para la implementación de una red de ciclovías.
- Creación de cinco (5) Circuitos Urbanos Accesibles.
- Estudio para la peatonalización de vías comprendidas en el Bosque El Olivar, Av. Las Begonias y Alameda Paseo de la República.
- Implementación de un Sistema Sincronizado de Semáforos en ejes priorizados.
- Implementación de una Plataforma de Conectividad Institucional - Backbone de Fibra Óptica Municipal para la comunicación multiuso.
- Implementación de Sistemas Inteligentes para el control de Tránsito (ITS).
- Elaboración de estudios para la racionalización y reordenamiento del Sistema de Transporte Público.
- Control del Tránsito en la Zona Comercial - Institucional y Financiera
- Publicidad y Propaganda de educación vial.

PROGRAMA D: Zonas de Reglamentación Especial

- Plan de Recuperación y Puesta en Valor de Ambientes Urbanos Monumentales: Plaza Constancio Bollar.
- Creación de las Zonas de Reglamentación Especial de las Huacas Huallamarca y Santa Cruz.
- Creación de la Zona de Reglamentación Especial de la Zona de Límite con el distrito de Magdalena del Mar.
- Zona de Reglamentación Especial del Sector 04.
- Plan de Desarrollo de la Zona de Reglamentación Especial Costa Verde y Plan de Regeneración Urbana Costero San Isidro.
- Lineamientos de Diseño Arquitectónico para la Zona del Olivar y su Zona de Influencia.
- Creación de la Zona de Reserva Ambiental Privada Lima Golf Club
- Puesta en valor de la Casa Museo Marina Núñez del Prado de Falcón

PROGRAMA E: Medio Ambiente y Seguridad

- Sede Central de Seguridad Ciudadana.
- Plan de Gestión de Riesgos de Desastres

- Implementación del Centro de Operaciones de Emergencias (COE – MSI).
- Plan Maestro Sistemas de Parques San Isidro.
- Implementación de Planta de Tratamiento y reúso de aguas servidas para riego.
- Plan de Monitoreo de la Calidad Ambiental en el distrito.
- Programa de Promoción e Incentivos para la construcción de Edificaciones Verdes y Sostenibles.
- Catastro de Especies Arbóreas
- Mejoramiento de Viveros Municipales

PROGRAMA F: Ornato y Mobiliario Urbano

- Reglamentación del Mobiliario Urbano.
- Reglamentación de Telecomunicaciones (Antenas).
- Regulación del Comercio Ambulatorio.
- Actualización de la Reglamentación de Publicidad Exterior.
- Reglamentación para soterrado de cables.

CAPITULO I

CONSIDERACIONES GENERALES



Vista Aérea del Parque Alfonso Ugarte

•

CAPÍTULO I

CONSIDERACIONES GENERALES DEL PLAN

1.1 Objetivos

1.1.1 Objetivo General

- Formular el Plan Urbano Distrital de San Isidro 2012-2022, como instrumento técnico normativo mediante el cual se desarrollan disposiciones del Plan de Desarrollo Metropolitano.
- Concordar el Plan Urbano Distrital con el Plan de Desarrollo Municipal Concertado del Distrito de San Isidro 2007 – 2017, tomando como base la evaluación del Plan Urbano Ambiental 2000 - 2010.

1.1.2 Objetivos Específicos

Según la Ordenanza N° 620 – MML, el Plan Urbano Distrital, como instrumento técnico normativo precisa, desarrolla y aplica las disposiciones del Plan Metropolitano de Lima a nivel del distrito. El Artículo 20° indica considerar fundamentalmente los siguientes aspectos:

- a. Propuesta de crecimiento urbano, en densificación de conformidad con los lineamientos del Plan Metropolitano de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano (PLAM) de Lima y el Plan de Desarrollo Urbano del Distrito.
- b. La vialidad y tránsito vehicular local, en estricta sujeción a los lineamientos del Sistema Vial Metropolitano.
- c. Los Retiros, Alturas y Áreas libres de las edificaciones, de conformidad con los patrones residenciales del distrito, sus tendencias y los Planos de Zonificación Distrital que aprueba la Municipalidad Metropolitana.
- d. Disposiciones relativas al ornato y mobiliario urbano.
- e. Dotación de estacionamientos en las zonas comerciales y Residenciales e identificación de ejes viales y/o de áreas públicas aptas para el desarrollo de Iniciativas de Inversión Privada para este fin.
- f. Identificación de áreas públicas aptas para la Promoción de Iniciativas de la Inversión Privada.

- g. Identificación de Zonas de Reglamentación Especial (ZRE) con características diferenciadas que ameriten el desarrollo de Planes específicos.

1.2 Marco Conceptual

1.2.1 Marco Conceptual

El diseño urbano, aborda la disposición, el aspecto y la funcionalidad de las ciudades, y en particular la formación y los usos urbanos del espacio público. Es una práctica de diseño que requiere una buena comprensión del desarrollo de bienes raíces, de economía urbana, de política económica y teoría social; y como tal demanda una intervención interdisciplinaria.

El diseño urbano es el arte de crear y dar forma a las ciudades y pueblos, comprende la disposición y el diseño de edificios, espacios públicos, los sistemas de transporte, los servicios y mobiliario urbano. Es el marco que ordena los elementos en una red de calles, plazas, y bloques; combina la arquitectura, la arquitectura del paisaje y la planificación de la ciudad juntos, para hacer de las zonas urbanas funcionales y atractivos.

El diseño urbano demanda de un conjunto de decisiones para su instrumentación en la ciudad, como la gestión ambiental, la equidad social y la viabilidad económica, para la creación o consolidación de zonas o lugares de particular belleza, identidad, patrimonio o características ambientales singulares.

La planificación urbana, es el conjunto de instrumentos técnicos y normativos que se elaboran para ordenar el uso del suelo y regular las condiciones para su transformación o conservación. Comprende un conjunto de prácticas de carácter esencialmente proyectual con las que se establece un modelo de ordenamiento urbano para un ámbito espacial, para un municipio, para un área urbana o una zona a escala de barrio.

La planificación urbana, está relacionada con la arquitectura, la geografía y la ingeniería civil en la medida en que ordena espacios. Debe asegurar su correcta integración con las infraestructuras y sistemas urbanos o metropolitanos. Precisa del conocimiento del medio físico, social y económico que se obtiene a través de análisis según los métodos de la sociología, la demografía, la geografía, la economía y otras disciplinas.

El urbanismo, no es sólo el planeamiento, sino que precisa **la gestión** lo que conlleva a la organización político-administrativa.

La planificación urbana se concreta en los planes como, instrumentos técnicos que comprenden, generalmente, una memoria informativa sobre los antecedentes y justificativa de la propuesta, normas de obligado cumplimiento, planos que reflejan las determinaciones, estudios económicos sobre la viabilidad de la actuación y ambientales sobre los impactos que producirá.

La evolución de las ciudades como resultado de los cambios sociales y económicos que se dan en su ámbito, originan presiones que pugnan por la demolición y reemplazo de antiguas edificaciones, y por el cambio en los usos de los predios urbanos, principalmente del uso residencial hacia los usos comerciales, o el cambio de

residencias unifamiliares de baja densidad hacia multifamiliares de alta densidad. En respuesta a ésta afectación, los vecinos se protegen y propugnan la conservación de la estructura urbana y de los usos tradicionales, **los mismos que son defendidos como derechos adquiridos.**

En ciudades de rápida evolución se produce una situación de pugna o crisis que enfrenta por un lado **los intereses de conservar la ciudad tradicional y por otro los intereses de cambiar e intensificar las actividades urbanas.** Este conflicto se presenta incluso al nivel de un mismo individuo o propietario, quien por un lado desea habitar en un ambiente tradicional con la mayor tranquilidad posible para su familia, pero por otro lado, al momento de vender, pretende la máxima valorización de su propiedad, aunque ello implique el cambio de su entorno urbano hacia actividades de mayor intensidad.

Actualmente en el distrito de San Isidro este conflicto de intereses se presenta con gran notoriedad, tal vez con mayor grado que en cualquier otra área urbana de Lima Metropolitana, por las ventajas de localización, paisaje urbano, seguridad y privacidad que presentan actualmente algunas zonas del distrito.

Mobiliario urbano, llamado también “elementos urbanos” y son aquellas estructuras o elementos que prestan un servicio a la comunidad, instalados en la vía pública para varios propósitos, tales como: Paraderos de transporte público, bancas, casetas telefónicas, servicios higiénicos, elementos de información municipal, elementos de información horaria y/o de temperatura, elementos con mensajes de servicios a la comunidad, kioscos, puestos de venta o de prestación de servicios autorizados en la vía pública y otros elementos o estructuras similares; todos los cuales pueden tener espacios para publicidad exterior, de hasta cinco metros cuadrados y que no excedan la altura del elementos en sí.

1.2.2 Ámbito de Intervención

El ámbito de intervención comprende 992.90 Ha de superficie del distrito y la interrelación que desarrolla con los siete distritos colindantes: Magdalena del Mar por el Nor Oeste, Jesús María, Lince y La Victoria por el Norte, San Borja por el Este, Surquillo y Miraflores por el Sur y la costa verde al Oeste; y por ende la metrópoli: Lima.

El Distrito de San Isidro, para efectos del planeamiento, gestión urbana y organización vecinal se encuentra dividido en cinco sectores, los mismos que cuentan con características propias y delimitadas de la siguiente forma:

SECTOR 1:

Delimitado por la Av. Faustino Sánchez Carrión, Av. Felipe S. Salaverry, linderos posteriores de los lotes que dan frente a la Av. Guillermo Prescott, lindero posteriores de los lotes que dan frente a la Av. Dos de Mayo, Av. Santo Toribio, calle Las Palmeras, Av. Aurelio Miró Quesada, - Av. Alberto del Campo y Av. Juan de Aliaga.

SECTOR 2:

Delimitado por la Av. Alberto del Campo, Av. Aurelio Miró Quesada, Av. Camino Real, calle Francisco Tudela y Varela, Av. Angamos, Av. Francisco Alayza y Paz Soldán, el lindero posterior y lateral del Cuartel San Martín, bajada a la Costa Verde, litoral del Océano Pacífico, Malecón Bernal y Av. Juan de Aliaga.

SECTOR 3:

Delimitado por los linderos posteriores de los lotes que dan frente a la Av. Dos de Mayo, Av. Arequipa, Av. Santa Cruz, Ovalo Gutiérrez, Av. Emilio Cavenecia; calle José del Llano Zapata, calle Alfredo Salazar, Av. Francisco Tudela y Varela; Av. Camino Real, Av. Aurelio Miró Quesada, Av. Santo Toribio y calle Las Palmeras.

SECTOR 4:

Delimitado por la calle Percy Gibson, linderos posteriores de los lotes que dan frente a la Av. Javier Prado Este, Av. República de Panamá, Av. Andrés Aramburú y Av. Arequipa.

SECTOR 5:

Delimitado por la Av. Javier Prado Este, Av. Guardia Civil, Ovalo Quiñones, Av. José Gálvez Barrenechea, linderos posteriores de los lotes que dan frente a la calle 32, linderos posteriores de los lotes que dan frente a la calle Dr. Ricardo Angulo Ramirez, Av. Andrés Aramburú y Av. República de Panamá.

1.2.3 Horizontes de Planeamiento y Ejecución

La actual Gestión Municipal se ha propuesto actualizar el Plan Urbano Ambiental 2000 – 2010 y formular el instrumento técnico normativo para orientar el desarrollo urbano sostenible del distrito para los próximos 10 años mediante su Plan Urbano Distrital 2012 - 2022, en el marco de la normatividad vigente y las competencias municipales.

1.2.4 Metodología de elaboración del Plan.

Tomando en consideración lo establecido en el Capítulo IV de la Ordenanza N° 620-MML, se ha desarrollado la siguiente metodología para la formulación del Plan Urbano Distrital con un horizonte de planeamiento de 10 años:

FASE I: Conceptualización, formulación del Plan de Trabajo y Evaluación de Antecedentes; comprende la revisión de las estrategias y objetivos estratégicos del Plan de Desarrollo Concertado de San Isidro 2007 – 2017, la identificación del rol y función del distrito en el contexto metropolitano, la evaluación de logros y resultados del Plan Urbano Ambiental 2000 – 2010 y la definición de los objetivos del Plan.

FASE II: Diagnóstico; comprende la caracterización urbana del distrito, el reconocimiento de actividades y problemas, la selección y sistematización de información por ejes temáticos urbanos, vialidad, medio ambiente, social y seguridad ciudadana; y procesamiento y análisis de la problemática.

FASE III: Sensibilización con agentes y actores urbanos; comprende la participación y consulta con las diferentes instancias públicas y privadas, empresas de servicios básicos y en particular con las instancias de representación vecinal (Juntas Vecinales, Concejo de Coordinación Local Distrital).

FASE IV: Escenarios previsibles y la construcción de la Visión de Desarrollo; comprende la formulación de los siguientes escenarios: deseable, probable

y posible, a partir de éste último se reajusta la Visión de Desarrollo del distrito contemplado en el Plan de Desarrollo Concertado de San Isidro 2007 – 2017; revisión de la organización física espacial y ejes estructurantes, definiendo políticas y estrategias por cada uno de los aspectos que comprende el Plan Urbano Distrital.

FASE V: Formulación de la Propuesta Urbana; comprende el desarrollo de las políticas, estrategias, objetivos y propuestas por los aspectos: crecimiento urbano, vialidad y el tránsito vehicular local, retiros, alturas y áreas libres, ornato y mobiliario, estacionamientos en zonas comerciales y residenciales, identificación de áreas públicas aptas para la inversión privada e identificación de zonas para reglamentación especial.

FASE VI: Socialización y difusión del Plan Urbano Distrital; comprende la difusión del contenido del Plan Urbano Distrital Formulado a través de la página web municipal, audiencias públicas con la finalidad que las personas naturales o jurídicas del distrito formulen sus observaciones o recomendaciones al Plan en concordancia con lo establecido en el Artículo 22° de la Ordenanza N° 620-MML; análisis y evaluación de las observaciones o recomendaciones e incorporación de los aportes pertinentes al Plan.

Contenido del Plan Urbano

- Marco Metropolitano, Identificación del rol y función del distrito en el contexto metropolitano.
- Diagnóstico urbano, caracterización del distrito de San Isidro y sus principales problemas: en lo demográfico, en lo social, en lo económico, en lo físico, en lo ambiental.
- Propuestas generales del Plan Urbano, comprende los lineamientos generales, los objetivos estratégicos y las estrategias de desarrollo urbano para el distrito.
- El modelo de desarrollo urbano, como marco que defina el tratamiento del espacio público, los retiros, las áreas libres y alturas.
- Formulación de las propuestas específicas urbanas que comprenda:
 - Crecimiento urbano: Densificación.
 - Sistema Vial local.
 - Retiros, alturas y áreas libres.
 - El Ornato y mobiliario urbano.
 - Dotación de estacionamientos.
 - Áreas públicas con aptitud para la inversión privada.
 - Las Zonas de Reglamentación Especial ZRE.
- Instrumentos de gestión, que comprenda:
- Lineamientos para canalizar el Programa de Inversiones Urbanas, conformado por las iniciativas de proyectos identificados en el Plan Urbano, para promover las

inversiones públicas y privadas, a fin de lograr un desarrollo sostenido y mejorar la calidad de vida de la población del distrito.

Identificación del rol y función por sectores

Se identifica analizando los vínculos, relaciones y flujos económicos que mantienen el sector con el distrito y distritos vecinos; asimismo la función que desempeña, determinada por la actividad predominante que desarrollan los mayores números de habitantes y que incidirán en la caracterización urbana del sector en el contexto del distrito.

Formulación del diagnóstico urbano: la caracterización urbana distrital

Permite determinar los procesos, tendencias, desequilibrios y potencialidades urbanas, a partir del análisis y caracterización de los aspectos:

- a. Crecimiento urbano, densificación.
- b. Vialidad y tránsito vehicular local,
- c. Retiros, Alturas y Áreas libres de las edificaciones, según los patrones residenciales del distrito, tendencias.
- d. Ornato y mobiliario urbano.
- e. Dotación de estacionamientos en las zonas comerciales y Residenciales.
- f. Vialidad y/o de áreas públicas aptas para proyectos urbanos.
- g. Zonas de Reglamentación Especial (ZRE) con características diferenciadas.

Comprende el reconocimiento de la problemática urbana, la formulación de hipótesis de análisis, la selección y sistematización de información; el procesamiento y sus conclusiones. El diagnóstico se retroalimenta con la convocatoria a los principales actores y agentes del distrito, para que mediante espacios de diálogo como talleres de Participación Vecinal, contribuyan a la caracterización urbana, recoger sus alcances y validen el diagnóstico.

El diagnóstico y el aporte de los vecinos en los Talleres, permitirá identificar y formular propuestas adecuadas, acordes con los requerimientos que precisa el Plan Urbano Distrital, con el Plan de Desarrollo Urbano, con la situación actual y sus proyecciones para los próximos 5 años, que oriente hacia una efectiva gestión urbana. Esta forma de Planeamiento permitirá enfrentar o mitigar los problemas de corto y mediano plazo, aprovechar las potencialidades del distrito, reorientar las debilidades o tendencias negativas, formulando la matriz de Problemas-Necesidades-Potencialidades.

Formulación de la propuesta general del Plan Urbano

En base al diagnóstico urbano, el reconocimiento del distrito y la definición de la Visión de Futuro, se formula la propuesta general urbana, intentando responder a la siguiente interrogante ¿Qué San Isidro queremos para los próximos 10 años? En función de ello se definen o convalidan los roles y funciones de cada sector en el contexto distrital, los logros que se desean alcanzar a nivel urbanístico, paisaje urbano, ornato, mobiliario y espacio público.

Para la concreción e institucionalización del Plan Urbano Distrital, será importante el liderazgo de la Gestión Municipal de San Isidro, sus instancias de Participación Ciudadana, que acompañan el proceso de formulación del plan, articulación con los procesos de concertación local, que permitan arribar a planes estratégicos institucionalizados y participativos.

Con estos elementos se arriba a la elaboración del documento final del Plan que serán sometidos a la Comisión de Desarrollo Urbano y al Concejo de la Municipalidad de San Isidro, para sus correspondientes aprobaciones.

1.2.5 Glosario de Términos

Acumulación de Lotes

Proceso de sumar terrenos habilitados en un solo lote. La acumulación de lotes no acumula la zonificación ni los usos de los lotes originales antes de la acumulación.

Alineamiento de fachada

Es la distancia medida entre el eje de la vía y la línea de retiro municipal de un lote.

Altura Máxima de Edificación

Es la dimensión vertical de una edificación en pisos y metros lineales. Está establecida como parámetro en los Planos de Alturas de Edificación para los ejes urbanos de nivel metropolitano y local. Se mide en el punto más alto de la vereda del frente principal de acceso de personas al inmueble a edificar, sobre el límite de propiedad. En caso que exista acceso por dos frentes de distinto nivel se tomará el nivel más alto. No incluye los tanques elevados, ni las casetas de los equipos para los ascensores y/o aire acondicionado.

Ámbito Urbano Homogéneo

Son zonas urbanas consolidadas con características urbano-ambientales de condiciones similares tomando en consideración la tipología y dimensiones de los lotes existentes.

Área Libre

Es la superficie de terreno donde no existen proyecciones de áreas techadas. Se calcula sumando las superficies comprendidas fuera de los linderos de las poligonales definidas por las proyecciones de las áreas techadas sobre el nivel del terreno, de todos los niveles de la edificación y hasta los límites de propiedad.

Área Techada

Es la suma de las superficies de las edificaciones techadas. Se calcula sumando la proyección de los límites de la poligonal que encierra cada piso, descontando los patios, ductos y pozos de iluminación.

Compatibilidad de Uso

Es la conformidad de desarrollar un uso determinado compatible con la categorización del espacio geográfico establecido en la zonificación de usos vigente.

Concepto de Colindancia de Alturas

Es la aplicación para precisar el número de pisos o altura de edificación en metros que corresponde a un predio que se ubica inmediatamente vecino a una o más edificaciones existentes con mayor altura a la establecida en los planos de altura de edificación.

Conjunto Residencial

Grupo de viviendas compuesto de varias edificaciones independientes, con predios de propiedad exclusiva y que comparten bienes comunes bajo el régimen de copropiedad.

Densidad Neta

Es el indicador resultante de dividir el número de habitantes del proyecto propuesto entre el área de un lote urbano para uso residencial. Su unidad de medida es habitantes por hectárea (hab/Ha).

Edificio Multifamiliar

Edificación única con dos o más unidades de vivienda que mantienen la copropiedad del terreno y de las áreas y servicios comunes.

Fachada

Paramento exterior de una edificación. Puede ser frontal, la que da hacia la vía, a través de la que se puede acceder, lateral o posterior.

Frente de lote

Lindero del lote que colinda con la vía pública.

Índice de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas

Documento técnico – normativo que clasifica y tipifica los usos comerciales, administrativos y de servicios en cada zonificación, declarando su conformidad o no conformidad según la calificación de la zona.

Límite de propiedad

Es la delimitación conformada por cada uno de los linderos que definen la poligonal que encierra el área de un lote o sublote.

Línea de fachada

Es la proyección del paramento vertical exterior de una edificación sobre el terreno, en algunos casos no necesariamente coincide con la línea del retiro municipal.

Lote

Superficie de terreno urbano delimitado por una poligonal, definido como resultado de un proceso de habilitación urbana, acumulación o subdivisión de lote.

Lote acumulado

Superficie de terreno resultante de un proceso de acumulación de dos o más lotes, manteniendo la zonificación asignada a cada lote.

Lote Mínimo Normativo

Parámetro que establece la superficie mínima que debe tener un lote de acuerdo con la zonificación establecida, densidad y uso del suelo.

Piso

Espacio habitable delimitado por una superficie inferior transitable y una superficie superior que la techa.

Oficina Administrativa

Establecimiento donde sólo se realizan labores de organización de cualquier actividad económica (profesional, institucional o de servicios), no así la actividad propiamente dicha. Se atienden exclusivamente labores de tipo gerencial, secretarial, de contabilidad, asesoría y programación o digitación sólo a través de trabajos de escritorio; sin atención al público y con reducido y eventual número de visitantes externos donde todo contacto con terceros es por teléfono o por medios electrónicos. Su distribución puede contar, entre otros ambientes, con una sala de reuniones eventuales o sala de directorio (no reuniones ni convocatorias masivas) y con un

pequeño archivo documentario. No comprende actividades de capacitación, almacenes o depósitos de mercadería, caja o pagos, venta directa al público, despacho de mercadería o de documentos de flujo constante al exterior; en consecuencia, sus actividades se realizan a puerta cerrada y utilizando sólo mobiliario y equipamiento de oficina. No incluye la prestación de servicios profesionales directos que constituyen giros debidamente tipificados en el Índice de Usos vigente.

Ornato

Es el conjunto de elementos arquitectónicos, artísticos y naturales que guardan armonía estética entre sí y dentro del espacio urbano, dándole realce, belleza e identidad al sector donde se localiza.

Parámetros Urbanísticos y Edificatorios

Disposiciones que determinan la normativa urbanística y los índices edificatorios regulados por los respectivos Planes Urbanos o Proyectos Urbanísticos Integrales.

Los parámetros urbanísticos están referidos a la clasificación del territorio urbano y las áreas de tratamiento normativo, a la zonificación, a los índices de usos compatibles y a las densidades y los parámetros edificatorios están referidos a las alturas máximas de edificación, área mínima por unidad de vivienda, el porcentaje mínimo de área libre, los retiros, el requerimiento de estacionamiento, entre otros.

Perfil Urbano

Es la composición volumétrica resultante de las edificaciones consolidadas en un eje urbano.

Plano de Alturas de Edificación

Instrumento técnico – normativo que establece las Alturas Máximas de Edificación en sectores y/o ejes de nivel metropolitano o local. Estas alturas son aprobadas mediante Ordenanza Metropolitana u Ordenanza Distrital según corresponda.

Plano de Zonificación

Documento gráfico que regula los diferentes usos del suelo en función de las demandas físicas, económicas y sociales de la población. Se complementa con los Parámetros Urbanísticos y Edificatorios, el Índice de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas y el Cuadro de Niveles Operacionales y Estándares de Calidad.

Retiro Municipal

Es la separación obligatoria entre la línea de propiedad y la línea municipal (línea paralela al eje de la vía, que determina el límite hasta donde es posible edificar) tomada esta distancia en forma perpendicular a ambas líneas y a todo lo largo del frente o de los frentes del lote. El retiro municipal frontal se encuentra dentro de propiedad privada y forma parte del área libre que se exige en los parámetros urbanísticos y edificatorios.

Retiro Lateral

Es la separación entre el lindero lateral del lote y la línea de edificación, tomada esta distancia en forma perpendicular a ambas líneas.

Retiro Posterior

Es la separación entre el lindero posterior o fondo del lote y la línea de Edificación, tomada esta distancia en forma perpendicular a ambas líneas y en la extensión que determinen los Parámetros Urbanísticos y Edificatorios.

Retranque

Es la separación de la edificación hacia el interior en un piso respecto a la línea de fachada del piso inferior.

Subdivisión de lotes

Partición de terrenos habilitados en fracciones destinadas al mismo uso del lote matriz, para su utilización independiente. A cada fracción resultante se le denomina “Sublote”.

Sublote

Fracción de terreno resultante de un proceso de subdivisión de un lote matriz.

Tratamiento paisajístico

Es el acondicionamiento de las áreas libres o azoteas con la implementación de áreas verdes y/o especies arbóreas.

Uso conforme

Es el uso que cumple con las normas de Zonificación de los Suelos e Índice de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas vigentes.

Uso No Conforme

Es el uso que no cumple con las normas de Zonificación de los Suelos e Índice de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas vigentes.

Vivienda Bifamiliar

Permite el establecimiento de dos unidades de vivienda en uno o en diferentes niveles superpuestos y con accesos independientes.

Vivienda Unifamiliar

Unidad de vivienda sobre un lote único.

Zona de Reglamentación Especial

Son las áreas urbanas que poseen características particulares de orden físico, histórico, monumental, ambiental, social, económico o vulnerable, en las que se pueden aplicar disposiciones reglamentarias especiales para mantener y/o mejorar su proceso de crecimiento urbano.

1.3 Marco Normativo

El presente Plan se fundamenta dentro de los alcances normativos que se señalan a continuación:

1.3.1 Constitución Política del Perú

Según el Artículo 194° de la Constitución Política del Perú, las municipalidades distritales son los órganos de gobierno local. Tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia.

Las Municipalidades, según el Artículo 195°, promueven el desarrollo y la economía local, y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo. Asimismo son competentes para:

- Planificar el desarrollo urbano de sus circunscripciones, incluyendo la zonificación, urbanismo y el acondicionamiento territorial.
- Fomentar la competitividad, las inversiones y el financiamiento para la ejecución de proyectos y obras de infraestructura local.
- Desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de educación, salud, vivienda, saneamiento, medio ambiente, sustentabilidad de los recursos naturales, transporte colectivo, circulación y tránsito, turismo, conservación de monumentos arqueológicos e históricos, cultura, recreación y deporte, conforme a ley.

Las Municipalidades, según el Artículo 197° promueven, apoyan y reglamentan la participación vecinal en el desarrollo local.

1.3.2 Ley N° 27972 - Ley Orgánica de Municipalidades

Según el Artículo 1°, los gobiernos locales son entidades, básicas de la organización territorial del Estado y canales inmediatos de participación vecinal en los asuntos públicos, que institucionalizan y gestionan con autonomía los intereses propios de las correspondientes colectividades; siendo elementos esenciales del gobierno local, el territorio, la población y la organización. Asimismo, las municipalidades distritales son los órganos de gobierno promotores del desarrollo local, con personería jurídica de derecho público y plena capacidad para el cumplimiento de sus fines.

De acuerdo al Artículo 2°, las municipalidades distritales gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia.

Por otra parte, en el Artículo 9°, se establece que el proceso de planeación local es integral, permanente y participativo, articulando a las municipalidades con sus vecinos. Indicando que en dicho proceso se establecen las políticas públicas de nivel local, teniendo en cuenta las competencias y funciones específicas exclusivas y compartidas establecidas para las municipalidades provinciales y distritales. Además se establece que el sistema de planificación tiene como principios la participación ciudadana a través de sus vecinos y organizaciones vecinales, transparencia, gestión moderna y rendición de cuentas, inclusión, eficiencia, eficacia, equidad, imparcialidad y neutralidad, subsidiariedad, consistencia con las políticas nacionales, especialización de las funciones, competitividad e integración.

Las municipalidades distritales, según el Artículo 10°, promueven el desarrollo integral, para viabilizar el crecimiento económico, la justicia social y la sostenibilidad ambiental, estableciendo que la promoción del desarrollo local es permanente e integral. Las municipalidades provinciales y distritales promueven el desarrollo local, en coordinación y asociación con los niveles de gobierno regional y nacional, con el objeto de facilitar la competitividad local y propiciar las mejores condiciones de vida de su población.

De acuerdo al numeral 3 del Artículo 79°, una de las funciones específicas exclusivas de las municipalidades distritales es aprobar el Plan Urbano Distrital, con sujeción al plan y a las normas municipales provinciales sobre la materia.

1.3.3 Decreto Supremo N° 004-2011-VIVIENDA - Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

En el Artículo 2°, se establece que corresponde a las municipalidades planificar el desarrollo integral de sus circunscripciones, en concordancia con los planes y las políticas nacionales, sectoriales y regionales, promoviendo las inversiones así como la participación de la ciudadanía.

Según el Artículo 3°, las municipalidades, en materia de acondicionamiento territorial y desarrollo urbano y rural, aprobarán los siguientes instrumentos:

- Planes urbanos (PU), que comprenden:
 - 1) Plan de Acondicionamiento Territorial (PAT)
 - 2) Plan de Desarrollo Metropolitano (PDM)
 - 3) Plan de Desarrollo Urbano (PDU)
 - 4) Plan Urbano Distrital (PUD)
 - 5) Esquema de Ordenamiento Urbano (EU)
- Plan Específico (PE)
- Planeamiento Integral (PI)

De acuerdo al Artículo 13°, el Plan Urbano Distrital es el instrumento técnico-normativo mediante el cual se desarrollan disposiciones del Plan de Desarrollo Metropolitano y del Plan de Desarrollo Urbano, en los distritos que pertenecen a Áreas Metropolitanas o a áreas conurbadas.

Asimismo, en el Artículo 14°, se establece que el Plan Urbano Distrital debe considerar los siguientes aspectos:

- 1) La compatibilidad del Índice de Usos para ubicación de actividades urbanas en las zonas residenciales, comerciales e industriales del distrito.
- 2) Los retiros de las edificaciones.
- 3) La dotación de estacionamientos en zonas comerciales y residenciales.
- 4) Las disposiciones relativas al ornato y mobiliario urbano.
- 5) Identificación de las áreas públicas aptas para la inversión privada.

En el Artículo 15°, se establece que corresponde a las Municipalidades Distritales la formulación y aprobación de su Plan Urbano Distrital.

En el Artículo 46°, respecto al plazo para la aprobación de modificaciones al Plan Urbano Distrital establece que el Concejo Distrital podrá aprobar modificaciones al Plan Urbano Distrital durante su vigencia, las mismas que se someterán al procedimiento señalado en el Artículo 44° del reglamento, cuando:

- 1) Se aprueben Planes Específicos
- 2) Se dicten normas municipales que alteren los aspectos señalados en el artículo 14° del citado reglamento.

1.3.4 Ordenanza N° 620-MML y sus modificatorias - Ordenanza Reglamentaria del Proceso de Aprobación del Plan Metropolitano de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Lima, de los Planes Urbanos Distritales y de Actualización de la Zonificación de los Usos del Suelo de Lima Metropolitana.

En el Artículo 19°, se establece que el Plan Urbano Distrital es el instrumento técnico normativo mediante el cual se precisan, desarrollan y aplican las disposiciones del Plan Metropolitano de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano (PLAM) de Lima a nivel del ámbito de un distrito.

Asimismo, en el Artículo 20°, se establece que el Plan Urbano Distrital debe considerar fundamentalmente los siguientes aspectos:

- a) Su propuesta de crecimiento urbano, ya sea en expansión o en densificación, de conformidad con los lineamientos del PLAM de Lima.
- b) La Vialidad y el tránsito vehicular local, en estricta sujeción a los lineamientos del Sistema Vial Metropolitano.
- c) Los Retiros, Alturas y Áreas Libres de las edificaciones, de conformidad con los patrones de construcción existentes, sus tendencias y los Planos de Zonificación Distrital que aprueba la Municipalidad Metropolitana.
- d) Las disposiciones relativas al ornato y mobiliario urbano.
- e) La dotación de estacionamientos en las Zonas Comerciales y Residenciales.
- f) La identificación de las áreas públicas aptas para la inversión privada.
- g) La Identificación de Zonas de Reglamentación Especial (ZRE), apropiadas para desarrollar Planes Específicos; por ejemplo en temas de Restauración de zonas Históricas y Monumentales del Distrito; de Renovación en zonas antiguas, ruinosas y con hacinamiento poblacional; de Seguridad Física en áreas de riesgo y vulnerables a catástrofes y fenómenos naturales; entre otros.

Según el Artículo 21°, corresponde a las Municipalidades Distritales formular y aprobar su Plan Urbano y normativa específica, en estricta sujeción a los lineamientos de la Municipalidad Metropolitana de Lima, del PLAM de Lima, sus Reglamentos y normas conexas.

En los Artículos 22°, 23° y 24° se establece el trámite de aprobación del Plan Urbano Distrital por parte de la municipalidad distrital y su ratificación por parte de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

En el Artículo 25° se establece que el Concejo Distrital podrá aprobar modificaciones al Plan Urbano Distrital en un plazo menor al establecido en el Artículo 23°:

- 25.1 Para los casos que alteren los aspectos señalados en el artículo 20°, las modificaciones se sujetarán al procedimiento señalado en el artículo 22° de la citada Ordenanza.
- 25.2 Para los casos de modificaciones a: (i) la zonificación, (ii) la localización del comercio, industria, equipamiento de educación, salud, administración y

recreación y (iii) la extensión y ubicación de las zonas de Reglamentación Especial aptas para desarrollar Planes Específicos, estas se sujetarán al procedimiento establecido en el artículo 34° de la presente Ordenanza y sus modificatorias.

1.3.5 Ordenanza N° 341-MML y sus modificatorias - Aprueba el Plano del Sistema Vial Metropolitano de Lima.

Según el Artículo 1°, se aprueba el Plano del Sistema Vial Metropolitano de Lima signado con la nomenclatura SVM-1999, que define la estructura vial del Área Metropolitana de Lima - Callao; la clasificación de vías, los Intercambios Viales y/o Pasos a Desnivel y 552 Láminas que contienen las Secciones Viales Normativas, que involucra a la jurisdicción del distrito de San Isidro.

En el Artículo 2°, se establece la Clasificación de Vías para Lima Metropolitana considerando las siguientes categorías: Vía Expresa, Nacional / Regional, Subregional, Metropolitana, Vía Arterial, Vía Colectora y Vía Local.

Asimismo, mediante Ordenanza N° 1621-MML, se modifica el Artículo 7° de la Ordenanza N° 341-MML, estableciendo en su inciso 7.2: "Las Municipalidades Distritales también podrán realizar la formulación, ejecución y mantenimiento de los Proyectos de Inversión Pública para la creación, ampliación, mejoramiento, recuperación, rehabilitación, semaforización, señalización vertical y horizontal, ornato, publicidad y mobiliario urbano de las vías del Sistema Vial Metropolitano, con la autorización expresa de la Municipalidad Metropolitana de Lima".

1.3.6 Ordenanza N° 1599-MML – Regula la prestación del Servicio de Transporte Público Regular de Personas en Lima Metropolitana.

Tiene como finalidad, garantizar las condiciones de calidad y seguridad de la prestación del Servicio de Transporte Público Regular de personas en Lima Metropolitana, **fomentando la mejora de la movilidad en la Ciudad** y la calidad de vida de los usuarios del Servicio de transporte de personas, **coadyuvando a la implementación del Sistema Integrado de Transporte – SIT**.

1.3.7 Ordenanzas Metropolitanas N° 950, 1067, 1473 y 1544 – Aprueban, actualizan y modifican el Plano de Zonificación de los Usos del Suelo del distrito de San Isidro.

Mediante el Artículo 1° de la Ordenanza N° 950-MML, se aprobó el Plano de Zonificación de los Usos del Suelo del distrito de San Isidro, que con otros distritos, conforman el Área de Tratamiento Normativo III de Lima Metropolitana.

Asimismo mediante el Artículo 2° de la citada Ordenanza, se aprobó las Normas Generales de Zonificación de los Usos del Suelo del distrito de San Isidro: Cuadro N° 01 Resumen de Zonificación Residencial (Anexo N° 02) y Cuadro N° 02 Resumen de Zonificación Comercial (Anexo N° 03) y las Especificaciones Normativas de la Zonificación (Anexo N° 04).

Mediante la cuarta disposición final de la Ordenanza N° 1067-MML, se aprobaron correcciones gráficas del Plano de Zonificación de San Isidro, aprobado mediante la Ordenanza N° 950-MML.

Con las Ordenanzas N° 1473-MML y N° 1544-MML, se modificó el Plano de Zonificación del Distrito de San Isidro, Provincia y Departamento de Lima.

1.3.8 Ordenanza N° 1328-MML - Aprueba la actualización del Índice de Usos para la ubicación de actividades urbanas del distrito de San Isidro aprobado por Ordenanza N° 1067-MML.

De acuerdo al Artículo 1, se aprobó el Cuadro del Índice de Usos para la ubicación de actividades urbanas del distrito de San Isidro. Asimismo, en el Artículo 2° se modificó el Artículo 4° de la Ordenanza N° 1067-MML referido a las compatibilidades de uso con actividades comerciales, administrativas y/o de servicio en zonificaciones residenciales.

1.3.9 Ordenanza N° 1604-MML - Prórroga de la vigencia del Plan de Desarrollo Metropolitano Lima-Callao 1990-2010.

Mediante el Artículo Primero, se aprobó la prórroga de la vigencia del Plan de Desarrollo Metropolitano Lima-Callao 1990-2010 por doce (12) meses hasta mayo del 2013, en ejercicio de la competencia constitucional en materia de planificación del desarrollo urbano y rural en la circunscripción que le corresponde a la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Asimismo, en el Artículo Tercero, se establece que el Instituto Metropolitano de Planificación de la Municipalidad Metropolitana de Lima (IMP), es el órgano responsable de formular el nuevo “**PLAM de Lima**”, conforme a lo establecido en la Ordenanza N° 620-MML.

1.3.10 Acuerdo de Concejo N° 153-2007/MSI - Plan de Desarrollo Municipal Distrital Concertado del Distrito de San Isidro 2007-2017

Mediante el Artículo Único, se aprobó el Plan de Desarrollo Municipal Distrital Concertado del distrito de San Isidro para el periodo 2007-2017 (Plan de Desarrollo Concertado 2007-2017).

En este plan se proponen las estrategias para el desarrollo distrital, comprendiendo la Visión del distrito, Líneas Estratégicas, Objetivos Estratégicos y el Mapa Estratégico.

1.3.11 Acuerdo de Concejo N° 093-2011/MSI - Plan Estratégico Institucional 2011 – 2014.

Mediante el Artículo Segundo, se aprobó el Plan Estratégico Institucional de la Municipalidad de San Isidro para el periodo 2011-2014 (Plan Estratégico Institucional 2011-2014).

Este plan consta de lo siguiente: Consideraciones Generales, Diagnóstico Estratégico, Planeamiento Estratégico y Anexos, dentro de los cuales se han considerado los siguientes objetivos estratégicos que están relacionados con el Plan Urbano Distrital:

- Fortalecer el desarrollo urbano concertado, residencialidad y sostenible.

- Fortalecer el desarrollo urbano, respetándola residencialidad con la participación vecinal.
 - Promover el reordenamiento vial del distrito.
 - Fomentar la cultura y conservación del medio ambiente en el distrito.
-
- Promover el desarrollo social, orientado a mejorar la calidad de vida, articulando el beneficio al Adulto Mayor, jóvenes y niños del distrito.

CAPITULO II

INFORMACION GENERAL DEL DISTRITO



Palacio Municipal de San Isidro

CAPÍTULO II

INFORMACIÓN GENERAL DEL DISTRITO

2.1 Creación Política del distrito

El distrito de San Isidro fue creado mediante Decreto Ley N° 7113 del 24 de abril de 1931 y se constituyó en base a parte de la hacienda El Olivar y a las urbanizaciones de Orrantia y Country Club.

Mediante la Ley N° 28861 publicada en el Diario Oficial El Peruano el 05 de agosto del 2006, se otorgó al distrito de San Isidro, provincia y departamento de Lima, la mención honorífica de “**San Isidro – Comunidad Internacional**” por acoger el mayor número de embajadas, consulados, misiones diplomáticas y organismos internacionales, a fin de garantizar la seguridad, el tránsito, el ornato y en general la mejor calidad de vida de las misiones diplomáticas, semejante a la que gozan determinadas metrópolis en un entorno de carácter internacional.

2.2 Ubicación geográfica

El distrito se encuentra ubicado políticamente en el departamento de Lima, dentro de la Región de Lima Metropolitana, provincia de Lima y al sur oeste del centro histórico de Lima Metropolitana.

Tomando en consideración los hitos limítrofes, el distrito se ubica desde la Longitud 77°00'76" Oeste hasta la Longitud 77°06'18" Oeste y desde la Latitud 12°08'51" Sur hasta la Latitud 12°11'14" Sur.

2.3 Demarcación política y límites distritales

El distrito limita con siete distritos y el Océano Pacífico, siendo los límites los siguientes:

- **Por el Norte**, limita con el distrito de Jesús María a través de la Av. Faustino Sánchez Carrión y Av. Felipe S. Salaverry, con el distrito de Lince a través de los linderos posteriores de los lotes que dan frente a la Av. Guillermo Prescott y la Av. Dos de Mayo, calle Percy Gibson, linderos posteriores de los lotes que dan frente a la Av. Javier Prado Este y con el distrito de La Victoria a través de la Av. Javier Prado Este.
- **Por el Este**, limita con el distrito de San Borja, a través de la Av. Guardia Civil hasta la Plaza Quiñones continuando por el eje de la Av. José Gálvez Barrenechea hasta el cruce con la calle 32.

- **Por el Sur**, limita con el distrito de Surquillo con el pasaje 33 y con los linderos posteriores de los lotes con frente a la calle 32 y calle Dr. Ricardo J. Angulo Ramírez hasta el cruce con la calle 3 Sur, continuando por el eje de la Av. Andrés Aramburú hasta la Av. Paseo de la República, limita con el distrito de Miraflores a través del eje de la Av. Andrés Aramburú desde la Av. Paseo de la República hasta la Av. Arequipa, continua por el eje de la Av. Santa Cruz, hasta el Ovalo Agustín Gutiérrez continuando por el eje de la Av. Cavenecia, la calle José Del Llano Zapata hasta la calle Alferez Alfredo Salazar por la que continua hasta la Av. Francisco Tudela y Varela hasta la Av. Angamos por cuyo eje continua hasta la Av. Francisco Alayza y Paz Soldán, hasta llegar al lindero posterior del Cuartel SAN Martín, luego sigue por el lindero lateral izquierdo del Cuartel hasta cruzar la Av. Augusto Pérez Aranibar por cuyo eje continua hasta el eje de la vía que da acceso a la autopista Costa Verde, proyectándose hacia el Océano Pacífico.
- **Por el Oeste**; limita con el Océano Pacífico hasta la proyección del eje de la Av. Felipe S. Salaverry, limita con el distrito de Magdalena del Mar, a través del Malecón Luis Bernal García y la Av. Juan de Aliaga hasta el cruce con la Av. Faustino Sánchez Carrión.

El distrito se encuentra dividido en cinco (05) Sectores de Planeamiento Urbano y 24 Subsectores Vecinales.

2.4 Reseña Histórica

- **San Isidro y el pasado Prehispánico**

El asiento de San Isidro se remite a la época pre hispana.

La Cultura Lima localizada en la Costa Central del Perú entre los siglos III y IX de nuestra Era, se caracteriza por su desarrollo fundamentalmente agrícola con la explotación de los recursos marinos; registra la edificación de importantes Centros Urbanos y Ceremoniales constituidos por pirámides escalonadas de planta rectangular complementados por zonas residenciales que se ubican alrededor de los edificios principales, entre los que se encuentran Huallamarca y Huaca Santa Cruz, que se ubican actualmente en áreas pertenecientes al distrito de San Isidro.

La Huaca Huallamarca o Pan de Azúcar se ubica en su primera fase durante el Formativo Medio (200 a.C.) constituido por un adoratorio Piramidal, de planta rectangular edificado por adobitos, presentaba paredes revocadas y pintadas (Crónicas del Padre Meléndez). La Cultura Lima desaparece alrededor del 700 d.C., ante la aparición de la Cultura Wari que se extiende hasta 1000 d.C.

En la época Inca, siglo XV, el hoy distrito de San Isidro era poblado por la etnia de origen Aymara que se conocía como los HUALLAS, que encuentran y reutilizan el antiguo adoratorio como lugar de enterramiento. A partir de 1950 se le conoce como la Huaca Huallamarca, su estructura es a base de adobes cónicos y relleno de tierra, data del siglo VI y se asocia a los Maranga, tuvo una ocupación tardía de los Chancay e Incas.

La influencia Inca no se da por cuanto no realizan obras importantes ni dejan evidencias de su permanencia en la zona. Ubicada entre las avenidas El Rosario y las Calles Salamanca y Cristóbal Colón en los límites de la antigua hacienda

pan de Azúcar. (Inventario de Monumentos Arqueológicos del Perú INC – MLM. 1985)



Huaca Huallamarca. Sector 1

La Huaca Santa María de Santa Cruz, a 1952 ocupaba un área de 8,400 m². Sin incluir el estanque; la estructura más antigua corresponde a una pirámide aterrazada de adobes pequeños de 140 m de largo, 60m de ancho y 10 m de altura, donde se alternan terrazas y rampas con recintos cuadrangulares enlucidos y pintados en blanco, amarillo y rojo.

Una segunda estructura está constituida por escaleras hechas de adobes pequeños, patios abiertos y pequeñas estructuras cuadrangulares. La tercera estructura es una ampliación, destaca la entrada principal con portada de doble jamba, plataformas, rampas, gradas, recintos rectangulares pequeños y pasadizos estrechos.

De la basura encontrada en el lugar se pudo ubicar cerámica Inca. Actualmente ocupa un área de 3,800m². Es parte del Complejo de Huaca Juliana, con la que se comunicaba a través de un camino y un sistema de canales de riego.

Ubicada en terrenos anexos al grupo Habitacional Santa Cruz, presenta solo un tercio de su área original, la encontramos mutilada y alterada por las edificaciones circundantes, se ha eliminado el gran estanque que se ubicaba al frente para dar paso a la calle Paul de Beuadiez. (Inventario de Monumentos Arqueológicos del Perú INC – MLM. 1985)

- **San Isidro durante los siglos, XVI, XVII Y XVIII.**

San Isidro en sus años iniciales, los barrios se originaban basándose en el ordenamiento de su traza urbana, supeditaba a la existencia de canales y acequias que se constituían en los elementos ordenadores o condicionantes del desarrollo urbano del hoy distrito de San Isidro, los mismos que a pesar de sus años seguían vigentes y eran el principal recurso de subsistencia de la nueva población. Estos canales provenían de los cacicazgos, y el lugar, hoy ocupado por el distrito de San Isidro, formaba parte del Señorío de Guatca. Su primer

propietario fue Don Pedro Chumbi Charman, curaca principal de Guatca. (Según documentos de archivo del Convento de Santo Domingo-Lima).

El distrito dista de la Plaza Mayor de Lima 6 Km. y tiene su origen en el Olivar que allí se ubica, con un área aproximada de ocupación de 27 hectáreas, que según el cronista Jiménez de la Espada, en 1560 llegan los primeros olivos traídos por Antonio de Rivera. Procurador General, Alcalde y Maestro de Campo de Gonzalo Pizarro, que dieron lugar al nacimiento del Bosque del Olivar, lugar emblemático del distrito en la actualidad.

En la Colonia, al producirse el primer reparto de tierras, el ámbito de los Huallas fue adjudicado a Nicolás de Rivera, "El Mozo", fundador de la Ciudad de los Reyes. Luego son vendidas como haciendas y conocidas por los nombres de sus propietarios, entre ellos, Don Martín de Morón, Don Pedro de Olavarrieta, Don Tomás de Zumarán, Don Pedro Jiménez Menacho y Don Antonio de Villar, quien vende a Don Isidro de Abarca, Conde de San Isidro, a partir de ello, (1770) se le conoce como la Hacienda de los Condes de San Isidro.

En 1853 pasó a poder de Don Gregorio Paz Soldán, y finalmente a los señores Moreyra y Paz Soldán.

2.5 Extensión

La extensión superficial es de 992.90 Has; de forma alargada con una longitud de 5.15 km. en la dirección Oeste-Este, que cubre alrededor del 60% del ancho de la sección plana de Lima Metropolitana comprendida entre el mar y los cerros de las estribaciones andinas, y un ancho de 13 cuadras aproximadamente en el sentido Sur a Norte, que se reduce en su límite con el distrito de Surquillo a 1.3 km. en una porción de forma trapezoidal; y en la dirección opuesta hacia el Oeste termina en un acantilado y una plataforma frente al Océano Pacífico.

2.6 Altitud

La altitud del distrito de San Isidro varía desde los cero metros hasta los 154 m.s.n.m., la parte central del distrito que corresponde al Bosque El Olivar de San Isidro tiene una altitud promedio de 109 m.s.n.m.

2.7 Clima

La temperatura media anual de la costa del Litoral Limeño, donde se ubica el distrito de San Isidro es de 18°C.

La temperatura máxima en los meses veraniegos puede llegar a los 30°C y la mínima a los 12°C en época invernal.

El distrito de San Isidro por estar ubicado en la franja costera, tiene un clima del tipo árido, con deficiencia de lluvias durante todo el año; solo se presentan lloviznas ligeras entre abril y diciembre, con un ambiente atmosférico húmedo. Las sensaciones de calor o frío se dan de acuerdo a las estaciones correspondientes, están en función de la alta humedad atmosférica que domina el ambiente de la capital.

En el distrito se distinguen cuatro estaciones habituales, verano, otoño, invierno y primavera con los siguientes promedios de temperatura diaria:

- Verano: Enero a marzo: 21°C a 29 °C.
- Otoño: Abril a junio: 17°C a 27 °C.
- Invierno: Julio a setiembre: 12°C a 19°C.
- Primavera: Octubre a diciembre: 16°C a 24°C.

2.8 Relieve y suelo

Relieve: Está conformado por una terraza ligeramente inclinada y ondulada producto del asentamiento del material acarreado por el río Rímac. También conforman el relieve del distrito el acantilado de la Costa Verde que tiene una longitud aproximada de 800 m. y el litoral marítimo con el Océano Pacífico.

Suelo: Se encuentra asentado en el cono de deyección del río Rímac, estando el terreno conformado predominantemente por un estrato potente de grava fluvio-aluvial, conocida como conglomerado.

El estrato superficial está constituido por un material de relleno hasta una profundidad que varía entre 0.40 y 0.70 metros, en estado medianamente compacto, consistente en arena fina a gruesa, limosa y con presencia de raíces en gran porcentaje y gravas.

Eventualmente aparece un estrato desde la profundidad anterior hasta 1.40 metros de arcilla limosa, con cierto contenido de arena fina, de consistencia dura y poco húmeda.

En áreas muy localizadas y de poca extensión se encuentra un relleno de material de desmonte, cuyo espesor máximo alcanza los 3.0 m.

Subyaciendo a estos estratos se encuentra el conglomerado consistente en una grava de forma redondeada a subredondeada, pobremente gradada, medianamente compacta, húmeda, de matriz arenosa, con presencia de boleas de 6" a 10" pulgadas y cantos rodados de 12" a 20".

Según los registros de pozos de agua, en esta zona este material tiene una potencia mayor a los 190 m de profundidad alcanzados en dichas perforaciones.

2.9 Geomorfología y geotecnia

Geomorfología:

San Isidro se halla asentado sobre la parte central del abanico aluvial del río Rímac, que constituye una terraza fluvio aluviónica de relieve horizontal ligeramente inclinado, la cual representa una línea de erosión del viejo abanico.

Un perfil longitudinal del cono deyección del río Rímac en el sentido Este – Oeste muestra que la zona de los acantilados de la Costa Verde corresponde a un truncamiento del cono aluvial producto de la acción marina que progresivamente ha ido erosionando los materiales desde su lugar final de depósito hasta el lugar que ocupan actualmente.

En el cono deyección de río Rímac se distinguen cuatro geoformas producidas por procesos de acumulación y erosión de origen marino, fluvial y eólico. Estas unidades geomorfológicas son:

- Acantilados y playas.
- Terrazas costeras y cono deyeectivo del Rímac.

Geotecnia

Las zonas geotécnicas sísmicas se determinan con las características mecánicas y dinámicas determinadas de los suelos que conforman el terreno de cimentación del área de estudio, y las consideraciones dadas por el Código de Diseño Sismorresistente del Reglamento Nacional de Construcciones (Norma E-030, 2003).

En el mapa de zonificación geotécnica sísmica del distrito de San Isidro en su área urbana existe un predominio de la Zona I en un 90% del área y un 10% de Zona III (S3) y Zona V en la zona del acantilado y playa las cuales se detallan a continuación:

ZONA I: Esta zona está conformada por los afloramientos rocosos, los estratos de grava potentes que conforman los conos de deyección de los ríos Rímac y Chillón, y los estratos de grava coluvial-eluvial de los pies de las laderas, que se encuentran a nivel superficial o cubiertos por un estrato de material fino de poco espesor. Este suelo tiene un comportamiento rígido, con periodos de vibración natural determinados por las mediciones de micro-trepidaciones que varían entre 0.1 y 0.3 s. Para la evaluación del peligro sísmico a nivel de superficie del terreno, se considera que el factor de amplificación sísmica por efecto local del suelo en esta zona es $S = 1.0$ y el periodo natural del suelo es $T_s = 0.4$ s, correspondiendo a un suelo tipo 1 de la norma sismorresistente peruana.

ZONA III: Esta zona está conformada en su mayor parte por los depósitos de suelos finos y arenas de gran espesor que se presentan en algunos sectores del distrito.

Los periodos predominantes encontrados en estos suelos varían entre 0.5 y 0.7 s, por lo que su comportamiento dinámico ha sido tipificado como un suelo tipo 3 de la norma sismorresistente peruana, con un factor de amplificación sísmica $S=1.4$ y un periodo natural de $T_s = 0.9$ s.

ZONA V: Están constituidos por áreas puntuales conformadas por depósitos de rellenos sueltos de desmontes heterogéneos que han sido colocados en depresiones naturales o excavaciones realizadas en el pasado, con potencias entre 5 y 15 m.

CAPITULO III

DIAGNOSTICO URBANO

DISTRITAL



CAPÍTULO III

DIAGNÓSTICO URBANO DISTRITAL

3.1 Evolución Urbana

En 1920 se forma la Cia. Urbanizadora San Isidro Ltda. encomendando el proyecto al Escultor Manuel Piqueras Cotoli, quien concibe un planeamiento urbano variado e irregular con el propósito de conseguir un barrio pintoresco, de cierta unidad y carácter. San Isidro empieza a poblarse poco a poco, por amigos de la familia propietaria de la hacienda, en busca de tranquilidad y exclusividad para sus residencias. San Isidro abre sus calles hacia Lima y Miraflores, ya que estando Augusto B. Leguía en la Presidencia de la República, hizo construir la Av. B. Leguía y que ahora es la Av. Arequipa, como principal vía de comunicación entre Lima y el entonces denominado “balnearios del Sur”, los automóviles empezaban a multiplicarse como medios de transporte privado, facilitando el acceso externo a San Isidro y la circulación por sus espacios internos.

Esta primera urbanización se extendió alrededor del Bosque El Olivar, a lo largo de Los Conquistadores y del Ovalo de la cuadra 28 de la avenida Arequipa.

En 1924 se autorizó las urbanizaciones de San Isidro, Orrantia (primera zona), Risso y Barboncito; Orrantia constituyó un barrio de importancia, con una avenida de primera categoría como Javier Prado.

En 1925 Se constituye la Sociedad Anónima Limitada propietaria del Country Club, la cual adquirió terrenos en las haciendas de Orrantia y San Isidro, para la construcción del edificio y dependencias de un Centro social y para la formación de la urbanización Country Club, formando así otro centro de gravedad del distrito.

El área por urbanizarse ya contaba con todos los servicios públicos y alcanzaban un considerable desarrollo. Los vecinos de las urbanizaciones “San Isidro”, “Orrantia” y “Country Club”, solicitaron la creación del Distrito de San Isidro, debido a que el municipio de Miraflores no se abastecía para atender sus crecientes necesidades, entre otras razones, por la distancia que los separaba y porque los servicios municipales de dichas zonas eran ejecutados por las compañías urbanizadoras, lo que no era conveniente para su conservación y mejora, ni para los intereses de los pobladores.

El 24 de Abril de 1931 por Decreto Legislativo 7113, se creó el distrito de San Isidro, el nuevo distrito contaba con una población aproximada de 3,000 habitantes y una extensión aproximada de 10 km², siendo su primer Alcalde el Dr. Alfredo Parodi,

constituyéndose en base a parte de la Hacienda de El Olivar y de las Urbanizaciones de Orrantia y del Country Club.

Así vemos que el origen de formación del distrito de San Isidro fue la apertura de la Av. Arequipa, como primera comunicación automotor entre la capital y Miraflores. Esta arteria, al pasar por el fundo de San Isidro, determinó su cambio de uso por lo menos de un sector, de agrícola a urbano.

En 1933, se empezó la construcción del local municipal y se terminó la instalación del alumbrado público del Olivar. En 1934 se construyó la parroquia de la virgen del Pilar, en 1936 se inauguró el primer cine y la Av. Salaverry. En 1937 se instaló la central automática de la Compañía de Teléfonos, se abrió el tramo de la Av. Arenales entre Lobatón y Orrantia, se produjo la pavimentación y canalización de la Av. Petit Thouars en el sector Barboncito, y la implementación de la comisaría urbana. En 1938, se inaugura el aeropuerto de Limatambo (*antes tenía pistas que se cruzaban donde ahora está el monumento a Quiñónes; y cuando se urbanizó esa zona se convirtieron en vías principales "Av. Principal" y la "Av. del Aire", ahora Av. Gálvez Barrenechea y Guardia Civil*) y también el hipódromo de San Felipe, ambos en terrenos del distrito. En 1945 se inaugura la laguna construida en el Olivar y el Campo deportivo de San Isidro. En 1946 se pone al servicio del público un centro de salud. En 1947 se inaugura el primer jardín de infancia y un parque infantil.

Un factor importante del desarrollo distrital es la ubicación del aeropuerto de Limatambo, el cual delimita el distrito con Santiago de Surco. El aeropuerto se ubicó en los límites este y sureste del distrito de San Isidro, dentro del fundo Limatambo. El desarrollo de la Av. Paseo de la República y de la Av. Javier Prado fue una importante obra en el distrito de San Isidro, esa intersección se convertiría años más tarde en un importante polo financiero. Otro factor importante fue la ubicación de la tienda por departamentos Sears Roebuck del Perú en la intersección de la Av. República de Panamá con la Av. Emilio Cavenecia; años más tarde se convertiría en un importante polo comercial.

Desde 1990 en San Isidro se observa marcados cambios en el uso del suelo, pues algunas zonas antes residenciales (Av. Santa Cruz, por ejemplo) han pasado a ser zona de establecimientos empresariales e institucionales, mientras que zonas antes eminentemente comerciales, como la Av. República de Panamá, se vienen convirtiendo en financieras y de servicios. En la actualidad el cuadrilátero establecido entre las Av. República de Panamá, Javier Prado, Petit Thouars y Aramburu se viene transformando en un moderno centro financiero, el mejor equipado de la capital limeña, donde los inversionistas y entidades bancarias y financieras, funcionando a la actualidad 58 entidades bancarias. **Ver Plano N°2 Evolución Urbana del distrito de San Isidro 1920-2000.**



Aerofotografía del distrito de San Isidro, Año 1943

a) El ordenamiento urbano del distrito

Mediante Acuerdo de Concejo No 270- MML del 20 de Noviembre de 1986, se aprobó la reestructuración urbana que dispone entre otros la elaboración de planos de zonificación distritales, y que luego de haber transcurrido 3 años, fue el sustento para que la Municipalidad de Lima Metropolitana a través del Decreto de Alcaldía No 092-90 MML del 7 de mayo de 1990 apruebe “El programa para Actualización de la Zonificación General de Lima Metropolitana 1990-1996”.

En este contexto se formula el Plano de Zonificación del San Isidro y se aprueba, mediante Resolución de Alcaldía No 057-92- MML-AM-SMDU del 23 de Abril de 1992, a partir de esa fecha la Municipalidad de San Isidro formula dos propuestas de reajuste de la zonificación distrital:

- La Primera aprobada, mediante Resolución de Alcaldía No 1096 del 2 de Setiembre de 1993 de la Municipalidad Metropolitana de Lima; y
- La Segunda, aprobado por Acuerdo de Concejo No 148 del 20 de Diciembre de 1996 y ratificada por Resolución de Alcaldía No 197 del 3 de febrero de 1997 de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Este reajuste de la Zonificación de San Isidro, aprobado mediante Ordenanza No 197-MML del 21 de diciembre 1998, además de aprobar cambios puntuales de zonificación modificó el Reglamento de Zonificación distrital, admitiendo en zonas R2 la construcción de edificios multifamiliares con una altura de 3 pisos, no permitiendo construcción de escaleras en azotea.

Para el caso de viviendas existentes, permitía el cambio de usos a oficinas de tipo administrativo a comercial a puerta cerrada, siempre y cuando cuente con la aceptación mayoritaria de los vecinos residentes en la cuadra a ambos frentes y sujeto

al reglamento de cambio de uso y al índice para la ubicación de actividades urbanas del distrito.

Con la finalidad de formular el estudio urbanístico que encargaba la Ordenanza 197-MML y que defina la propuesta de estructuración urbana de San Isidro, su sistema vial distrital, su zonificación, su reglamento y afines; la gestión municipal emprendió por el año 1999 el proceso de planificación urbana en el distrito, para promover el ordenamiento de los espacios urbanos, de acuerdo a sus niveles de consolidación y/o especialización. Así como también como instrumento técnico normativo, de ordenamiento del desarrollo urbano del distrito y de prevención frente a las tendencias y procesos negativos de la actividad comercial, que operan en el distrito, en el marco de una visión de desarrollo urbano distrital sustentable.

El Plan fue elaborado con la activa participación de los vecinos a través de las Juntas Vecinales, liderado por la gestión municipal, mediante Talleres de “Ida y Vuelta” permitiendo recoger las propuestas y aspiraciones de los vecinos por sectores en los “Talleres de Ida” y de exponer las propuestas del Plan en los “Talleres de Vuelta” que las convalidaban.

El Plan Urbano Ambiental 2000 – 2010 reconoció 5 Sectores de Planeamiento con características y tendencias que generan la ocupación del suelo con diferentes niveles de consolidación y/o especialización como residencial, mixto o comercial. En ese sentido la organización del territorio como áreas especializadas, por sectores y zonas, constituían una fortaleza para el distrito que el Plan los mantenía y preservaba, en tanto contribuía a orientar la inversión, consolidar el Centro Financiero, las áreas destinadas para el uso exclusivo residencial, los usos mixtos, el comercio y los servicios.

El Plan definía una estructura urbana, en el marco del contexto metropolitano, el rol y función del distrito, una visión de desarrollo sustentable, ejes viales desarrolladores de las actividades urbanas, organización del territorio por sectores de planeamiento, reconocimiento de áreas especializadas por sus vocaciones de uso o características ambientales y zonas de reglamentación especial.

El Plan Urbano Ambiental 2000-2010, aprobado mediante Ordenanza N° 312-MML de 24 de Marzo del 2001, tenía como objetivo ordenar el “desorden” que originó el reajuste de la zonificación de San Isidro, aprobado mediante la Ordenanza D.A. 197-MML, logrando controlar los cambios de zonificación específicos y neutralizar la expansión inmobiliarias por un promedio de 2 años, generándose un embalse de cambios de zonificación en la Municipalidad de Lima.

Sin embargo la instrumentación del Plan Urbano Ambiental proyectado con un horizonte de planeamiento de 10 años, se ve frustrado, cuando se emite el D.S. N° 027-2003-VIVIENDA, del 6 de Octubre del 2003 que aprueba el Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano, que entre sus disposiciones transitorias da un plazo de 180 días a las municipalidades para que adecuen sus disposiciones en materia de desarrollo urbano a las contenidas en el Reglamento.

En el año 2003, en el marco de la Política de Vivienda se emite D.S. N° 027-2003-VIVIENDA que aprueba el Reglamento de Ordenamiento Territorial, que entre otros objetivos tenía: **promover la actualización, simplificación y flexibilización de la normativa técnica de los usos de suelo urbano y urbanizable, de la edificación**

residencial y de su inscripción registral, garantizando que no contravenga al Plan Nacional de Vivienda – Vivienda para Todos: Lineamientos de Política 2003-2007.

En este contexto la Municipalidad Metropolitana de Lima emite la Ordenanza N° 620 – MML del 4 de Abril de 2004, estableciendo el proceso de aprobación del Plan Metropolitano de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Lima, de Planes Urbanos Distritales y Actualización de la Zonificación de los Usos de Suelo de Lima y define como políticas urbanas:

- Elevar la densidad urbana de acuerdo con la particularidad urbanísticas que representan las diferentes áreas que conforman la metropoli
- Intensificar el uso del suelo orientado a un mayor aprovechamiento de las potencialidades que tienen las áreas urbanas de la ciudad.
- Flexibilizar el uso del suelo a fin de lograr mayores niveles de compatibilidad entre las actividades urbanas.
- Estimular la inversión inmobiliaria dentro de una sana economía urbana
- Regular los usos del suelo de acuerdo con el bien común y el interés general con prevalescencia sobre los intereses individuales o de grupo. Compatibilidad que aprueba el proceso de aprobación del Plan Metropolitano de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Lima, de Planes Urbanos Distritales y Actualización de la Zonificación de los Usos de Suelo de Lima;

Estas disposiciones entran en contradicción con la Visión del Plan Urbano Ambiental de consolidar su Centro Financiero, el Centro Empresarial y **preservar la residencialidad** en los sectores 1, 2, 3 y 5; comprometiendo al distrito a inscribir su normatividad urbanística y edificatoria en el marco de las nuevas disposiciones metropolitanas y del gobierno central, como la homologación de la zonificación, la densificación e intensificación del uso del suelo urbano.

Estas disposiciones provenientes del gobierno metropolitano y gobierno central movilizan a los vecinos a través de las juntas vecinales que participan activamente en el proceso de reajuste de la zonificación y que darán lugar a la Ordenanza N° 950-MML que modifica la zonificación aprobada por la Ordenanza N° 312 MML.

De éste modo se trunca el Plan aprobado por la Ordenanza N° 312, no se concretan las Zonas reglamentadas como, los ejes Dos de Mayo, Salaverry, Guardia Civil, Galvez Barrenechea, o de Reglamentación Especial previstas como la zona del Country Club, Javier Prado, el entorno de los parques condominiales del sector II.

Se acelera nuevas Reglamentaciones Especiales en zonas no previstas debido a la presión y boom inmobiliario, proceso que se expresará en la Zonificación aprobado mediante Ordenanza N° 950 del 17 de Junio de 2006, que aprueba el Reajuste Integral de Zonificación de Usos de Suelos de San Isidro y Magdalena del Mar, aprobación que no refleja la voluntad vecinal; el mismo que se encuentra vigente a la fecha.

3.2 El Crecimiento Urbano

Entre los indicadores urbanos de los niveles de consolidación y/o capacidad de soporte del suelo urbano tenemos:

a) La densificación, como indicador de incremento poblacional.

La densidad urbana, que viene a ser la relación de cantidad de habitantes por superficie, que nos permite observar la capacidad de absorción de población residente y/o saturación, para el efecto se presenta las densidades promedio por sectores.

$$\text{Densidad Neta} = \frac{\text{Cantidad de Habitantes}}{\text{Superficie Ocupada (sin incluir pistas y veredas)}}$$

En aplicación del concepto de densidad, para efecto del análisis del crecimiento urbano, nos remitimos a la Zonificación vigente aprobado por la Ordenanza 950-MML, calculamos el área de los predios con zonificación Residencial Baja, Media y Alta por cada sector, sumamos las áreas y establecemos la superficie total calificada para uso residencial; que nos permita comparar con las áreas destinadas al uso residencial que registra el plano de usos de suelo de catastro de la Municipalidad, a fin de contrastar el área normada y el área de usos de comercio registrados catastralmente, para efecto del análisis.

**CUADRO N° 01
RESUMEN DE ZONIFICACIÓN RESIDENCIAL
DISTRITO DE SAN ISIDRO AREA DE TRATAMIENTO III**

ZONIFICACION	PISOS DE EDIFICACION (1)	USOS	AREA LIBRE MINIMA %	DENSIDAD hab./Ha.	LOTE MINIMO NORMATIVO (m2.)	FRENTE MINIMO NORMATIVO (ml.)
Residencial de Densidad Baja RDB	3	Unifamiliar	35% (*)	250	200	10
	3-4	Bifamiliar	35%	350	300	10
	3-4	Multifamiliar	40%(**)	700	300	10
	5	Multifamiliar	40%(**)	800	350	10
	Según plano de alturas	Conjunto Residencial	50%	800	2500	50
Residencial de Densidad Media RDM	3	Unifamiliar	35% (*)	250	300	10
	4	Bifamiliar	35%	350	300	10
	3 - 4 - 5	Multifamiliar	40%(**)	800	350	10
	6		40%(**)	850	350	12
	7		40%(**)	1000	350	15
	8		40%(**)	1100	350	15
	Según plano de alturas	Conjunto Residencial	50%	1100	2500	50
Residencial de Densidad Alta RDA	3	Unifamiliar	35% (*)	250	350	10
	4	Bifamiliar	35%	350	350	10
	7	Multifamiliar	40%	1100	450	15
	8		40%	1100	450	15
	10		40%	1250	600	18
	12		40%	1500	600	18
	Según plano de alturas	Conjunto Residencial	50%	1750	2500	50
Residencial de Densidad Muy Alta RDMA	3	Unifamiliar	35% (*)	250	350	10
	4	Bifamiliar	35%	350	350	10
	12	Multifamiliar	40%	1500	800	18
	15		40%	2500	1000	25
	Según plano de alturas	Conjunto Residencial	60%	2500	2500	50

Fuente: Decreto de Alcaldía N° 002-2012 ALC/MSI

Tomando como referencia el cuadro normativo, se procede a calcular el área de los predios con zonificación residencial, luego los usos residenciales de los predios del plano de usos de suelos, en ambos casos sumados y contrastados, las diferencias que se encuentran constituyen indicadores que nos marca la tendencia de consolidación o debilitamiento de la residencialidad, resultante de comprar entre el suelo normado como es la zonificación y la lectura del plano de usos de suelo, permitiéndonos inferir el crecimiento o decrecimiento de determinados usos por sectores.

Si la superficie calculada “registrada catastralmente” es mayor que el área zonificada (lo normado) expresaría que la zonificación es una utopía y que la superficie real - menor que la normada implica pérdida de área de uso residencial y por consiguiente expansión del uso de suelo comercial.

Para el análisis, confrontamos la “densidad promedio” normada que contempla el Cuadro N° 1 Resumen de Zonificación Residencial del D.A 002-2012 MSI, para cada zonificación, con el área zonificada para uso residencial, encontramos la capacidad de soporte poblacional proyectada para cada zonificación residencial (baja, media, alta); sumamos la población calculada y el resultado constituye la población potencial proyectada para el sector de análisis; a dicho resultado restamos la población que registró el INEI del año 2007, y obtenemos la capacidad de soporte poblacional para los próximos años para el sector.

En síntesis para la interpretación del análisis se presentan los cuadros por sectores, siguiendo el procedimiento que se describe:

- Primera columna – según normatividad – suma de áreas de predios según zonificación,
- Segunda columna - según usos de suelo - área residencial que registra plano de usos de suelo,
- Tercera columna – decremento - registra el porcentaje de la diferencia de áreas, un 15% menos del área zonificada,
- Cuarta columna registra densidades promedio del Cuadro Resumen,
- Quinta columna, registra capacidad de soporte poblacional, aplicando el promedio de densidades por tipo de zonificación, sumándolas para tener soporte por sector ,
- Sexta columna - población - del censo del 2007; y,
- Séptima columna - capacidad de soporte poblacional proyectada - sin hacer uso de las densidades máximas podría alcanzar el Sector; como se verá en cada caso por sector, constituyendo un horizonte de planeamiento.

SECTOR 1										
USOS	SEGÚN NORMATIVIDAD (1)		SEGÚN USOS DE SUELO (2)		DECREMENTO/PERDIDA		DENSIDAD Hab/Has	CAPAC. SOPORTE POBLAC. POTENCIA	POBLACIÓN 2007	CAPAC. SOPORTE POBLAC. REAL
	Area (m2)	%	Area (m2)	%	Area (m2)	%				
RESIDENCIAL DENSIDAD BAJA	564,666.83						350.00	19,763.33		
RESIDENCIAL DENSIDAD MEDIA	295,315.34						800.00	23,625.00		
RESIDENCIAL DENSIDAD ALTA	97,207.91						1,100.00	10,692.00		
RESIDENCIAL DENSIDAD MUY ALTA	207,302.48						1,500.00	31,095.00		
SUBTOTAL :	1,164,492.56	57%	869,177.43 (*)	42%	-295,315.13	15%		85,175.33	13,327.00	71,848.33
COMERCIO VECINAL	56,270.57									
COMERCIO ZONAL	37,014.47									
COMERCIO METROPOLITANO	0.00									
SUBTOTAL :	93,285.04	4%	222,008.03 (**)	11%	+128,722.99	7%	-	-	-	-
USOS ESPECIALES - OU	68,004.42									
SUBTOTAL :	68,004.42	3%	92,621.90 (***)	4%	+24,617.48	1%	-	-	-	-

Área de la Vivienda: Comercio: 740.00 m²

Fuente: Elaboración Equipo encargado del Plan Urbano
Ordenanza N°950-MML, Ordenanza N° 1067-MML, D.A 002-ALC/MSI
Planos Usos de Suelo. Subgerencia de Catastro
Sistematización, porcentajes y cuadros de áreas. Equipo Técnico Consultor

Del cuadro que precede, siguiendo la metodología indicada, obtenemos que la capacidad de soporte poblacional proyectada en base al cuadro normativo, sin hacer uso de la densidades máximas podría alcanzar el Sector 1 una población de 71,848 hab. Lo que significa que podrían quintuplicar su población, en este sector observamos la tendencia a incrementar alturas sobre ejes viales como Javier Prado y Salaverry.

SECTOR 2										
USOS	SEGÚN NORMATIVIDAD (1)		SEGÚN USOS DE SUELO (2)		DECREMENTO/PERDIDA		DENSIDAD Hab/Has	CAPAC. SOPORTE POBLAC. POTENCIA	POBLACIÓN 2007	CAPAC. SOPORTE POBLAC. REAL
	Area (m2)	%	Area (m2)	%	Area (m2)	%				
RESIDENCIAL DENSIDAD BAJA	671,042.10						350.0	23,486.0		
RESIDENCIAL DENSIDAD MEDIA	275,900.58						800.0	22,072.0		
RESIDENCIAL DENSIDAD ALTA	1,511.06						1,100.0	166.0		
RESIDENCIAL DENSIDAD MUY ALTA	87,708.14						1,500.0	13,156.0		
SUBTOTAL :	1,036,161.88	38%	839,171.63 (*)	30%	-196,990.25	8%		58,880.0	15,951.0	42,929.0
COMERCIO VECINAL	0.00									
COMERCIO ZONAL	66,559.26									
COMERCIO METROPOLITANO	0.00									
SUBTOTAL :	66,559.26	2%	72,566.13 (**)	3%	+6,006.87	1%	-	-	-	-
USOS ESPECIALES - OU	25,539.55									
SUBTOTAL :	25,539.55	1%	88,114 (***)	3%	+62,574.45	2%	-	-	-	-

Fuente: Elaboración Equipo encargado del Plan Urbano
Ordenanza N°950-MML, Ordenanza N° 1067-MML, D.A 002-ALC/MSI
Planos Usos de Suelo. Subgerencia de Catastro
Sistematización, porcentajes y cuadros de áreas. Equipo Técnico Consultor

Del cuadro que precede, siguiendo la metodología indicada, obtenemos que la capacidad de soporte poblacional proyectada en base al cuadro normativo, sin hacer uso de la densidades máximas podría alcanzar el Sector 2 una población de 42,929.00 hab. Lo que significa que podrían triplicar su población. En este sector

observamos la tendencia a conservar densidades bajas, predominancia de RDB, excepto el perímetro de Lima Golf Club.

SECTOR 3									
USOS	SEGÚN NORMATIVIDAD (1)		SEGÚN USOS DE SUELO (2)		DECREMENTO/PERDIDA		DENSIDAD	CAPAC. SOPORTE	POBLACIÓN
	Area (m2)	%	Area (m2)	%	Area (m2)	%	Hab/Has	POBLAC. POTENCIAL	2007
RESIDENCIAL DENSIDAD BAJA	180,130.78						350.0	6,304.5	
RESIDENCIAL DENSIDAD MEDIA	193,270.79						800.0	15,461.6	
RESIDENCIAL DENSIDAD ALTA	32,750.24						1,100.0	3,602.5	
RESIDENCIAL DENSIDAD MUY ALTA	56,633.81						1,500.0	8,495.0	
SUBTOTAL :	462,785.62	34%	419,999.70 (*)	31%	-42,785.92	3%		33,863.8	8,457.00
COMERCIO VECINAL	110,528.35								
COMERCIO ZONAL	104,012.33								
COMERCIO METROPOLITANO	0.00								
SUBTOTAL :	214,540.68	16%	272,449.55 (*)	20%	+57,908.87	4%	-	-	-
USOS ESPECIALES - OU	24,811.57								
SUBTOTAL :	24,811.57	2%	48,169.91 (*)	4%	+23,358.34	2%	-	-	-

Fuente: Elaboración Equipo encargado del Plan Urbano
Ordenanza N°950-MML, Ordenanza N° 1067-MML, D.A 002-ALC/MSI
Planos Usos de Suelo. Subgerencia de Catastro
Sistematización, porcentajes y cuadros de áreas. Equipo Técnico Consultor

Del cuadro que precede, siguiendo la metodología indicada, obtenemos que la capacidad de soporte poblacional proyectada en base al cuadro normativo, sin hacer uso de la densidades máximas podría alcanzar el Sector 3 una población de 25,406 hab. Lo que significa que podrían triplicar su población. En este sector observamos la tendencia a conservar densidad media RDM, condicionada por el área monumental de El Olivar, excepto el perímetro de El Golf.

SECTOR 4									
USOS	SEGÚN NORMATIVIDAD (1)		SEGÚN USOS DE SUELO (2)		DECREMENTO/PERDIDA		DENSIDAD	CAPAC. SOPORTE	POBLACIÓN
	Area (m2)	%	Area (m2)	%	Area (m2)	%	Hab/Has	POBLAC. POTENCIAL	2007
RESIDENCIAL DENSIDAD BAJA	161,572.61						350.0	5,655.0	
RESIDENCIAL DENSIDAD MEDIA	153,145.75						800.0	12,251.6	
RESIDENCIAL DENSIDAD ALTA	44,142.22						1,100.0	4,855.6	
RESIDENCIAL DENSIDAD MUY ALTA	0.00						1,500.0	0.0	
SUBTOTAL :	358,860.58	21%	417,747.35 (*)	25%	+58,886.77	4%		22,762.3	8,950.00
COMERCIO VECINAL	23,144.56								
COMERCIO ZONAL	181,701.19								
COMERCIO METROPOLITANO	359,931.49								
SUBTOTAL :	564,777.24	33%	272,991.44 (*)	16%	-216,514.20	17%	-	-	-
USOS ESPECIALES - OU	11,822.85								
SUBTOTAL :	11,822.85	1%	40,536.89 (*)	2%	+28,714.04	2%	-	-	-

Fuente: Elaboración Equipo encargado del Plan Urbano
Ordenanza N°950-MML, Ordenanza N° 1067-MML, D.A 002-ALC/MSI
Planos Usos de Suelo. Subgerencia de Catastro
Sistematización, porcentajes y cuadros de áreas. Equipo Técnico Consultor

Del cuadro que precede, siguiendo la metodología indicada, obtenemos que la capacidad de soporte poblacional proyectada en base al cuadro normativo, sin

hacer uso de la densidades máximas podría alcanzar el Sector 4 una población de 13,812 hab. Lo que significa que podría duplicar su población. En este sector observamos la tendencia a migrar del uso residencial, por la predominancia del comercio.

SECTOR 5										
USOS	SEGÚN NORMATIVIDAD (1)		SEGÚN USOS DE SUELO (2)		DECREMENTO/PERDIDA		DENSIDAD	CAPAC. SOPORTE	POBLACIÓN	CAPAC. SOPORTE
	Area (m2)	%	Area (m2)	%	Area (m2)	%	Hab/Has	POBLAC. POTENCIA	2007	POBLAC. REAL
RESIDENCIAL DENSIDAD BAJA	504,137.16						350.00	17,644.8		
RESIDENCIAL DENSIDAD MEDIA	344,803.37						800.00	27,584.2		
RESIDENCIAL DENSIDAD ALTA	0.00						1,100.00	0.0		
RESIDENCIAL DENSIDAD MUY ALTA	0.00						1,500.00	0.0		
SUBTOTAL :	848,940.53	40%	773,658.92 (*)	40%	-75,281.61	0%		45,229.0	10,462.00	34,767.0
COMERCIO VECINAL	68,896.55									
COMERCIO ZONAL	63,300.36									
COMERCIO METROPOLITANO	60,698.94									
SUBTOTAL :	192,895.85	10%	115,248.96 (**)	8%	-77,646.89	2%	-	-	-	-
USOS ESPECIALES - OU	39,597.77									
SUBTOTAL :	39,597.77	2%	61,854.91(***)	3%	+22,257.14	1%	-	-	-	-

Fuente: Elaboración Equipo encargado del Plan Urbano
Ordenanza N°950-MML, Ordenanza N° 1067-MML, D.A 002-ALC/MSI
Planos Usos de Suelo. Subgerencia de Catastro
Sistematización, porcentajes y cuadros de áreas. Equipo Técnico Consultor

Del cuadro que precede, siguiendo la metodología indicada, obtenemos que la capacidad de soporte poblacional proyectada en base al cuadro normativo, sin hacer uso de la densidades máximas podría alcanzar el Sector 5 una población de 34,767 hab. Lo que significa que podría triplicar su población. En este sector observamos la predominancia de densidades bajas al interior RDB, con tendencia al incremento de alturas en el perímetro.

Del análisis realizado para los cinco sectores, se concluye que de mantenerse las densidades contempladas en el D.A 002-2012 MSI en el marco de la Ordenanza N° 950 - MML, los sectores podrían incrementar entre 3 a 5 veces su población actual; sin embargo nada indica que la capacidad de la infraestructura y los servicios soporte un incremento de población que triplique o quintuplique la población del distrito; por lo que amerita reducir las densidades en la zonificación Residencial Densidad Alta RDA y Residencial Densidad Muy Alta, para las edificaciones que excedan los 12 pisos

b) El coeficiente de edificación, indicador de incremento de área edificada

El Coeficiente de Edificación (Ce), como la relación entre el área construida sobre el área de terreno, que en la actualidad se observa que empieza a presentar coeficientes elevados, que se va a expresar en las edificaciones de gran altura, y/o alentados al desarrollo en altura en el marco de la normas vigentes que privilegia la altura vs áreas verdes, que amerita analizar la relación área – altura - área construida.

$$\text{Coeficiente de Edificación} = \frac{\text{Área Construida}}{\text{Área del terreno a edificar}}$$

Para el análisis, registramos la información del siguiente modo

- Primera columna – zonificación – se describen los tipos que registran el sector,
- Segunda columna – lotes – cantidad de lotes por tipo de zonificación,
- Tercera columna – área de terreno - registra el área de la superficie por tipo de zonificación,
- Cuarta columna – área construida – registra el área edificada por tipo de zonificación,
- Quinta columna – coeficiente de edificación – resultante de dividir el área construida entre el área del terreno para obtener el coeficiente de edificación, como indicador de intensidad de uso del suelo urbano.

SECTOR 01				
ZONIFICACION	LOTES	AREA DE TERRENO (m2)	AREA CONSTRUIDA (m2)	COEFICIENTE DE EDIFICACION Ce
RESIDENCIAL DENSIDAD ALTA	104	100095.13	292667.99	2.92
RESIDENCIAL DENSIDAD BAJA	938	552968.36	785680.85	1.42
RESIDENCIAL DENSIDAD MEDIA	402	290766.04	665311.07	2.29
RESIDENCIAL DENSIDAD MUY ALTA	148	195391.44	625869.45	3.20
SUBTOTAL	1592	1139220.97	2369529.36	2.08
COMERCIO VECINAL	71	70474.08	91804.35	1.30
COMERCIO ZONAL	34	37877.28	72203.25	1.91
SUBTOTAL	105	108351.36	164007.6	1.51
EDUCACION	8	58631.57	59772.56	1.02
SALUD	4	14695.08	18156.09	1.24
OTROS USOS	11	65570.31	31266.19	0.48
SUBTOTAL	23	138896.96	109194.84	0.79
TOTAL	1720	1386469.29	2642731.8	1.91

Fuente: Información de la Subgerencia de Catastro Integral.

Del cuadro que precede, siguiendo la metodología descrita, obtenemos que el coeficiente de edificación para el Sector 1, en uso residencial con una tipología de lotes de 400 m², fluctúa entre 1 y 3 dando un promedio de 2, lo que significa una intensidad de uso moderado del suelo urbano que va del área edificada equivalente al área del terreno hasta duplicar dicha área; en uso de comercio fluctúa entre 1 y 2 dando un promedio de 1.5, lo que significa una intensidad de uso moderado del suelo urbano que va del área edificada equivalente al área del terreno hasta un 50% más de dicha área.

SECTOR 02					
ZONIFICACION	LOTES	AREA DE TERRENO (m2)	AREA CONSTRUIDA (m2)	COEFICIENTE DE EDIFICACION Ce	COEF. DE EDIF. Ce (*)
RESIDENCIAL DENSIDAD ALTA	1	1486.72	23083.76	15.53	8
RESIDENCIAL DENSIDAD BAJA	1298	683269.78	944177.19	1.38	
RESIDENCIAL DENSIDAD MEDIA	376	263763.56	771430.17	2.92	
RESIDENCIAL DENSIDAD MUY ALTA	50	72045.2	272069.28	3.78	
SUBTOTAL	1725	1020565.26	2010760.40	1.97	
COMERCIO ZONAL	140	93880.96	204104.15	2.17	
SUBTOTAL	140	93880.96	204104.15	2.17	
EDUCACION	6	73294.22	58243.01	0.79	
OTROS USOS	7	22753.61	13889.45	0.61	
ZONA DE REGLAMENTACION ESPECIAL	5	167752.00	11650.03	0.07	
SUBTOTAL	18	263799.83	83782.49	0.32	
TOTAL	1891	1910630.37	2309270.46	1.21	

Fuente: Información de la Subgerencia de Catastro Integral.

(*) Nota la Ordenanza 1385 MML que aprueba la zona de reglamentación especial - Cuartel San Martín (68,400 m²) en los Parámetros que aprueba contempla Coeficiente de edificación 8 lo que significa que la edificación en dicho terreno alcanzaría un área construida de 547,200, considerando 60% de área libre, el área edificable por piso sería 27,360 m², lo que representaría 20 pisos de altura. La Ordenanza indica que en el límite con San Isidro la altura será de 12 m. - 4 pisos, levantándose a partir del límite la altura en ángulo de 45°, hasta 25 m. y luego aplicar la altura que determine el Ce.

Del cuadro que precede, siguiendo la metodología descrita, obtenemos que el coeficiente de edificación para el Sector 2, en uso residencial con una tipología de lotes de 1,200 m² fluctúa entre 2 y 4 dando un promedio de 3 lo que significa una intensidad de uso con tendencia al alza del suelo urbano, particularmente alrededor de El Golf, que va del área edificada equivalente dos veces el área del terreno hasta cuadruplicar dicha área; en uso de comercio fluctúa esta alrededor de 2, lo que significa una intensidad de uso moderado del suelo urbano que el área edificada duplica el área del lote.

SECTOR 03				
ZONIFICACION	LOTES	AREA DE TERRENO (m2)	AREA CONSTRUIDA (m2)	COEFICIENTE DE EDIFICACION Ce
RESIDENCIAL DENSIDAD ALTA	115	48160.74	55741.29	1.16
RESIDENCIAL DENSIDAD BAJA	355	195769.92	367433.56	1.88
RESIDENCIAL DENSIDAD MEDIA	28	38674.93	136268.33	3.52
RESIDENCIAL DENSIDAD MUY ALTA	44	46023.77	224524.28	4.88
SUBTOTAL	542	328629.36	783967.46	2.39
COMERCIO VECINAL	143	89337.63	190026.13	2.13
COMERCIO ZONAL	131	94221.22	273782.31	2.91
SUBTOTAL	274	183558.85	463808.44	2.53
EDUCACION	5	38281.25	33821.56	0.88
SALUD	3	6541.6	10316.86	1.58
OTROS USOS	6	20983.65	43698.97	2.08
ZONA DE REGLAMENTACION ESPECIAL	488	372112.08	640245.9	1.72
SUBTOTAL	502	437918.58	728083.29	1.66
TOTAL	1318	950106.79	1975859.19	2.08

Fuente: Información de la Subgerencia de Catastro Integral.

Del cuadro que precede, siguiendo la metodología descrita, obtenemos que el coeficiente de edificación para el Sector 3, en uso residencial con una tipología de lotes de 400 m², fluctúa entre 1 y 4 dando un promedio de 2.5, lo que significa una intensidad de uso moderado del suelo urbano, con tendencial incremento hacia Javier Prado, que va del área edificada equivalente al área del terreno hasta casi triplicar dicha área; en uso de comercio fluctúa entre 2 y 3 dando un promedio de 2.5, lo que significa una intensidad de uso moderado del suelo urbano, con tendencia al incremento, que va del área edificada que duplica el área del terreno, hasta triplicar dicha área.

SECTOR 04				
ZONIFICACION	LOTES	AREA DE TERRENO (m2)	AREA CONSTRUIDA (m2)	COEFICIENTE DE EDIFICACION Ce
RESIDENCIAL DENSIDAD BAJA	451	158,028.74	215,464.20	1.36
RESIDENCIAL DENSIDAD MEDIA	450	146,333.59	234,363.71	1.60
RESIDENCIAL DENSIDAD ALTA	48	38,843.87	66,087.45	1.70
SUBTOTAL	949	343,206.20	515,915.36	1.50
COMERCIO METROPOLITANO	301	359,764.74	1,296,383.77	3.60
COMERCIO VECINAL	54	22,662.93	34,886.13	1.54
COMERCIO ZONAL	440	191,389.41	404,385.12	2.11
SUBTOTAL	795	573,817.08	1,735,655.02	3.02
EDUCACION	2	60,566.30	20,121.56	0.33
OTROS USOS	4	11,827.05	6,793.29	0.57
SUBTOTAL	6	72,393.35	26,914.85	0.37
TOTAL	1750	989,416.63	2,278,485.23	2.30

Fuente: Información de la Subgerencia de Catastro Integral.

Del cuadro que precede, siguiendo la metodología descrita, obtenemos que el coeficiente de edificación para el Sector 4, en uso residencial con una tipología de lotes de 400 m² a 1,200 m², fluctúa alrededor de 1.5, lo que significa una intensidad de uso moderado del suelo urbano que el área edificada equivale al área del terreno más el 50% de dicha área; en uso de comercio fluctúa entre 2 y 4 dando un promedio de 3, lo que significa una intensidad de uso al alza del suelo urbano que va del área edificada equivalente al área del terreno hasta triplicar dicha área.

SECTOR 05				
ZONIFICACION	LOTES	AREA DE TERRENO (m ²)	AREA CONSTRUIDA (m ²)	COEFICIENTE DE EDIFICACION Ce
RESIDENCIAL DENSIDAD BAJA	1237	503059	546593.04	1.09
RESIDENCIAL DENSIDAD MEDIA	656	335421.03	461042.15	1.37
SUBTOTAL	1893	838480.03	1007635.19	1.20
COMERCIO METROPOLITANO	29	68157.68	198863.28	2.92
COMERCIO VECINAL	124	68159.56	130940.39	1.92
COMERCIO ZONAL	131	122377.6	139445.8	1.14
SUBTOTAL	284	258694.84	469249.47	1.81
EDUCACION	2	2952.28	11774.23	3.99
OTROS USOS	4	41768.32	55389.88	1.33
SUBTOTAL	6	44720.6	67164.11	1.50
TOTAL	2183	1141895.47	1544048.77	1.35

Fuente: Información de la Subgerencia de Catastro Integral.

Del cuadro que precede, siguiendo la metodología descrita, obtenemos que el coeficiente de edificación para el Sector 5, en uso residencial con una tipología de lotes de 300 m², fluctúa alrededor de 1.5, lo que significa una intensidad de uso moderado del suelo urbano, que el área edificada equivale al área del terreno más el 50% de dicha área; en uso de comercio fluctúa entre 1 y 3 dando un promedio de 2, lo que significa una intensidad de uso moderado, que va del área edificada equivalente al área del terreno hasta duplicar dicha área.

Del análisis realizado para los cinco sectores, se concluye que de mantenerse las tendencias edificatorias, los sectores podrían incrementar entre 1 a 3 veces de su superficie, con tendencia al alza en tanto ya no existe terrenos que permitan desarrollos horizontales por lo que el crecimiento será en altura y en tanto el coeficiente de edificación no es un parámetro vigente de control urbano, podrían producirse casos como que presenta el Sector 2 donde un solo lote presenta un coeficiente de edificación de 15.

3.2.1 Rol y función de San Isidro en el contexto metropolitano

San Isidro por su ubicación estratégica dentro del Área Central de Lima Metropolitana y por la localización y desarrollo de las actividades financieras, comerciales, turismo, recreación, servicios y otros, a donde ingresa una población flotante diaria de aproximadamente 800,000 personas; **cumple un rol de Centro Financiero, Empresarial y Comercio Especializado**, convirtiéndose en un foco de atracción para la inversión inmobiliaria, generando una intensificación del uso del suelo para servicios y presión para el cambio de su estructura e infraestructura

urbana, y por ende una dinámica comercial exclusiva en algunos sectores del distrito.

Por su ubicación geográfica, es lugar de paso obligado de Norte a Sur o de Este a Oeste por el transporte público intenso, haciendo un sobreuso de la infraestructura vial de la jurisdicción de San Isidro. La inversión inmobiliaria intensa, la degradación ambiental, el desborde de la actividad comercial y financiera, incentivado por el Plan de Desarrollo Metropolitano 1990 – 2010 que promovía el eje Lima – Miraflores, amenaza **la función distrital: de prestador de servicios de calidad, centro financiero de excelencia y residencialidad de calidad ambiental.**

3.2.2 Caracterización Urbana Distrital

a) Conformación Urbana

La Conformación Urbana del distrito se expresa en la distribución de la población con sus patrones y costumbres en el ámbito territorial de los 5 sectores de planeamiento, configurando un patrón heterogéneo de asentamiento, resultante del proceso de urbanización, que se traduce en una trama heterogénea de calles, manzanas sobre los cuales se levantan edificios, con características especiales según el sector que corresponda.

Elementos definidores de la conformación urbana:

- Ejes viales dinamizadores del desarrollo, como definidores y delimitadores de espacios urbanos homogéneos, generado por las vías principales.
- Áreas con intensificación de usos determinados, generados por la ocupación del suelo, para el desarrollo de actividades urbanas variadas, predominantemente residencial y comercial, determinando tendencias, niveles de consolidación y/o especialización como residencial, mixto o comercial.
- Áreas específicas o perimetrales a iconos ambientales del distrito como el Olivar, el Golf, Benemérita Guardia Civil y Policía (Pera del Amor), y;
- Áreas perimetrales, alrededor de parques tipo “condominio” en el sector 2, delimitados por Álvarez Calderón, Jacinto Lara, Angamos y Francisco Tudela Varela.

Sector 1: Trama homogénea de calles ortogonales entre sí, sobre el eje Javier Prado y Prescott.

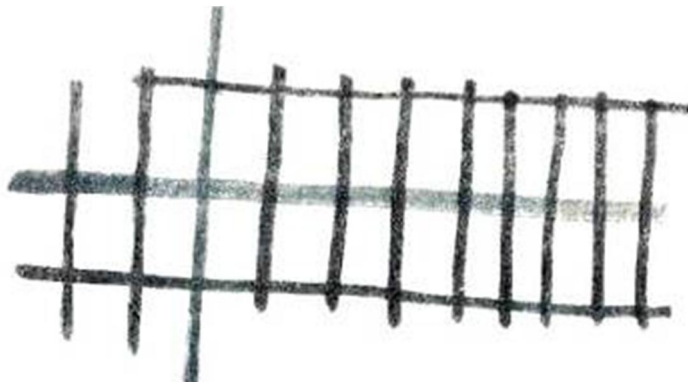


Fig. Trama homogénea. Av. Dos de Mayo y Prescott.

Sector 2: Trama heterogénea de calles semi-ortogonales y sinuosas, condicionado por Lima Golf Club y/o conformación de super manzanas alrededor de áreas verdes condominiales, inscritos en el perímetro Álvarez Calderón, Jacinto Lara, Angamos y Francisco Tudela Varela.

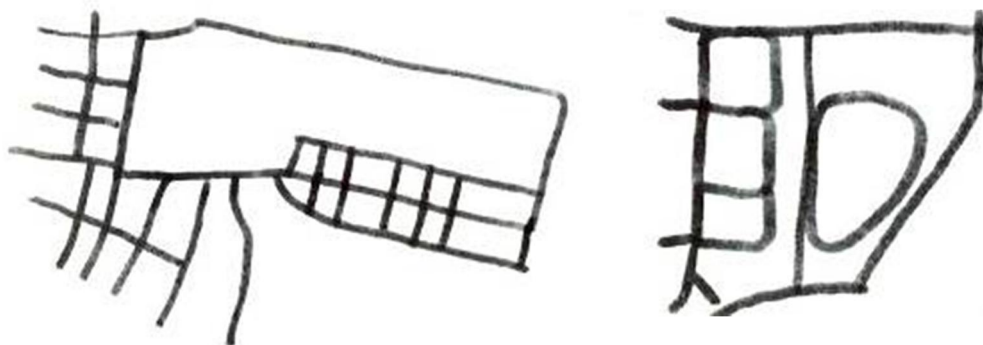


Fig. Trama heterogénea
Izquierda: Lima Golf Club – Derecha: Parques condominiales

Sector 3: Trama heterogénea de calles semi ortogonales y sinuosas, de distribución radial teniendo como su centro el Bosque El Olivar, que se constituye en su centro de gravedad.



Fig. Trama heterogénea y radial alrededor del Bosque El Olivar

Sector 4: Trama heterogénea de calles semi ortogonales y sinuosas, que se “desprenden” de las barreras urbanas como la Av. Paseo de la República y/o la Av. República de Panamá.



Fig. Trama heterogénea Av. Paseo de la República.

Sector 5: Trama heterogénea de calles sinuosas, condicionado por el cruce de dos vías como la Av. Guardia Civil y la Av. José Gálvez Barrenechea (ex Pistas de aterrizajes), siendo sus elementos ordenadores.



Fig. Trama heterogénea. Av. Gálvez Barrenechea y Av. Guardia Civil.

La conformación urbana del distrito está condicionada por el dinamismo económico en el distrito, en la captación de inversiones, en el desarrollo inmobiliario comercial y residencial, que se expresa físicamente en los diferentes sectores. En los sectores 1, 2 y 3 predominantemente residenciales ocupados por los sectores de altos y medios, presentando una arquitectura bien conservada que alternan la modernidad con la tradicional, con incremento de alturas hacia los ejes desarrolladores; en el sector 4 y parte del sector 3, con una arquitectura emergente moderna, esbelta, y monumental correspondiente a entidades bancarias y otros, sede de la economía globalizada.

Una constante en cada uno de los sectores, que caracteriza al distrito, son las áreas verdes “bermas” y la arborización, que contribuyen a “refrescar” el perfil

urbano, enriqueciendo la calidad ambiental, muy típico de San Isidro, dándole un carácter ambiental muy peculiar.

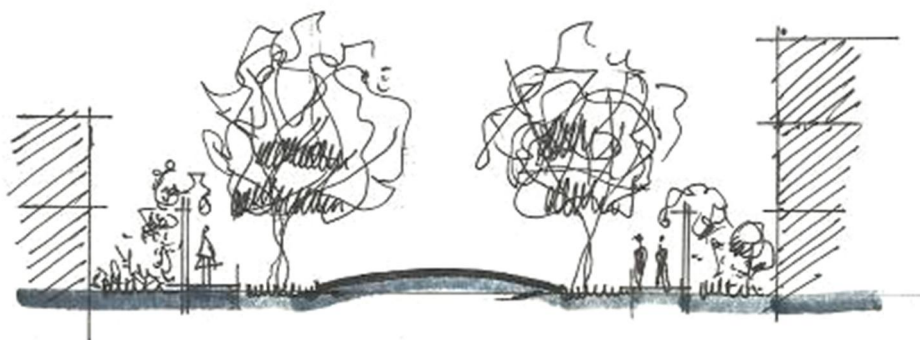


Fig. Perfil Urbano típico de San Isidro.

En consecuencia la morfología urbana actual del distrito es la resultante de los procesos y tendencias que han venido operando sobre el territorio, distinguiendo:

- Ejes dinamizadores del desarrollo, como definidores de espacios urbanos lineales homogéneos, generado por las vías principales.
- Áreas que se consolidan con intensificación de usos determinados, generados por la ocupación del suelo, tendencias, especialización (comercio, centro financiero, centro empresarial) y/o zonas exclusivas (residencial).
- Patrones de ocupación atípicos, perimetrales a iconos ambientales del distrito como el Bosque El Olivar, Lima Golf Club, Parque de la Benemérita Guardia Civil y Policía y/o alrededor de parques tipo "condominio" como son los Parques Hermasia Payet, Papa Pío XII, Gosta Lettersten Holtzen. (Ver Plano N° 3 - Configuración Físico Espacial del Distrito)

b) Estructuración Urbana y Nodos Urbanos

La estructura urbana que presenta el distrito, es la resultante de las relaciones urbanísticas que se han venido consolidando en los últimos 30 años a nivel físico espacial, como expresión directa de la dinámica económica y social que opera en el distrito, del movimiento de capitales e inversiones en el distrito, y como consecuencia del rol y función que le compete dentro de la metrópoli: Lima. En éste contexto encontramos a San Isidro con una organización social y administrativamente distribuidos en 5 sectores, los mismos que presenta características muy peculiares entre sí, e interrelacionados vialmente entre los cinco sectores, con algunas barreras ambientales como el Lima Golf Club o el Bosque El Olivar que limitan la integración distrital o los sectores residenciales separados por el Centro Financiero, dificultando la integración del sector 5 con los demás sectores (1,2 y 3).

La estructura responde a las características especiales de localización, al proceso de consolidación de urbanización, a sus iconos ambientales, a las barreras urbanas y a la forma en que el sistema socioeconómico ha ido instituyendo y asentando la actividad financiera y comercial condicionando la morfología urbana en el contexto de la gran metrópoli. Este proceso ha marcado los usos del suelo, el desarrollo de infraestructura vial y el desarrollo urbano en general del distrito,

adoptando un rol de prestación de servicios de calidad y una función de centro financiero y residencial de calidad ambiental.

La economía globalizada y la inversión privada ha contribuido a consolidar un nodo constituido en el centro de gravedad como el centro financiero complementado con nodos secundarios como el centro empresarial, los centros comerciales y un desarrollo residencial segmentado de calidad. La ocupación del espacio económico se ha venido dando por el sector comercio, con tendencia al alza, originando un desequilibrio en el distrito, por la especulación en el mercado inmobiliario, en zonas que vienen siendo ganadas por esta actividad y direccionando su ocupación hacia áreas residenciales.

El desarrollo del centro financiero empresarial y comercial, y su ubicación estratégica en el área central de Lima, han contribuido a que el distrito soporte una población flotante externa, presión vehicular sobre sus vías de acceso o que la atraviesan, amenazando con expandirse sobre el área residencial y/o generando sub-centros comerciales y/o potenciando otros.

La configuración actual del territorio expresa una articulación espacial condicionada por las barreras urbanas viales como las avenidas Paseo de la República, Javier Prado y República de Panamá, barreras de equipamiento recreacional como el Lima Golf Club y el Bosque El Olivar; e interrumpidos por el Centro Financiero, creando espacios claramente diferenciados y heterogéneos a nivel de calidad urbana y ambiental, poniendo en riesgo áreas residenciales de calidad.

Los Nodos Urbanos del distrito

La estructura funcional del distrito, tiene su centro de gravedad en el Centro Financiero que concentra más de 269 entidades financieras de la capital y del país, complementado por subcentros como el empresarial y comerciales (Camino Real, eje Los Conquistadores, Miguel Dasso y Juan de Arona con Rivera Navarrete), generando nodos de comercio especializado de alcance no sólo local, sino interdistrital y metropolitano, estableciéndose relaciones entre sí, y como tal elementos estructurantes y condicionantes del desarrollo físico espacial del distrito.

Los Nodos antes identificados se encuentran sobre ejes viales metropolitanos (Vías expresas Javier Prado y Paseo de la República) y vías arteriales como (Av. Salaverry, Av. Del Ejército y República de Panamá) y vías colectoras como (Camino Real, Arequipa, Petit Thouars), los mismos se consolidan con incremento de densidades, incremento de alturas en sus edificaciones, incorporación de la actividad comercial con tendencia a incrementarse; situación que tenderá a acentuarse con la presencia de futuros subcentros económicos en la periferia al distrito.

Se cierne la amenaza de nuevos subcentros comerciales en vértices vecinos, entre Salaverry y Sánchez Carrión (Jesús María, Ex hipódromo de San Felipe, distrito de Jesús María) y en el vértice entre Angamos y Av. Del Ejército (Ex Cuartel San Martín, distrito de Miraflores), que generarán impactos ambientales y viales, sobre los sectores 1 y 2 de alta calidad residencial; poniendo en tensión la residencialidad del distrito.

Los Nodos Comerciales

La estructura urbana que presenta el distrito, en el componente comercial ha consolidado y dinamizado el eje Lima San Isidro Miraflores, contemplado en el Plan Metropolitano 1990-2010; y dentro de éste marco ha configurado los siguientes nodos comerciales:

- **De nivel metropolitano**, comercio especializado, Centro Financiero y Comercial que se desarrolla entre Javier Prado, Paseo de la República, República de Panamá y Canaval Moreyra de nivel metropolitano, nodo que se complementa al Nor-Este con el Jockey Plaza del distrito de Santiago de Surco y al Sur-Oeste con la Plaza San Miguel del distrito de San Miguel. Para consolidar el Eje Lima – Miraflores complementariamente al Centro Financiero, los sub-centros de nivel distrital, que se desarrollan alrededor de las intersecciones Camino Real con Paz Soldán y Miguel Dasso con Camino Real.
- **De nivel interdistrital**, alrededor de los nodos constituidos por las intersecciones de Camino Real con Paz Soldán y Miguel Dasso con Camino Real y/o sobre los ejes que se derivan de éstos como Camino Real o Javier Prado.
- **De nivel local**, ejes para cada sector, Guillermo Prescott para el Sector 1, Augusto Pérez Aranibar para el Sector 2, Los Conquistadores para el Sector 3, Petit Thouars para el sector 4 y Javier Prado Este, José Gálvez Barrenechea y Av. Guardia Civil para el Sector 5.
- **De nivel vecinal**, los mismos que se desarrollan sobre los ejes viales locales articuladores del distrito, cerrando un circuito con un comercio de servicios para el distrito complementándose en algunos segmentos por el comercio sectorial, distrital o metropolitano. (Ver Plano N° 4 - Estructura Urbana de San Isidro).

c) Sectores de Planeamiento Urbano

San Isidro ha consolidado cinco (05) Sectores de Planeamiento con características y tendencias que generan la ocupación del suelo con diferentes niveles de consolidación y/o especialización como residencial, mixto o comercial, tomando como base las siguientes consideraciones:

- Por su proceso de urbanización, que le confieren a cada sector tipología de tamaño de lotes, retiros, secciones de vías, planeamiento espacial, etc.
- Por homogeneidad de funciones.
- Por división geográfica para la administración tributaria, prestación de servicios de limpieza pública, de mantenimiento de parques y jardines, agua y desagüe, energía y seguridad ciudadana.
- Por la organización de las Juntas de Vecinos.

Cada Sector en el marco de las particularidades presenta características específicas y problemas como los que se describen:

La caracterización urbana por sectores:

• **SECTOR – 1**

Delimitado por la Ca. Las Palmeras, Av. Santo Toribio, Av. Aurelio Miró Quesada, Av. Alberto del Campo, Av. Juan de Aliaga, Av. Faustino Sánchez Carrión, Av. General Salaverry y el límite distrital con el distrito de Lince.

Este sector tiene un área de 205.90 Has y una población de 13,327 habitantes, densidad poblacional de 65 hab/Ha. (Ver Plano N° 5 - Caracterización y Problemática Urbana- Sector 1).

Caracterización:

Los ejes definen Sub-Sectores, que se caracterizan por ser predominantemente residenciales, de densidades medias y bajas, con el uso comercial hacia el Eje Dos de Mayo y Salaverry y no en su interior.

Presencia significativa de dos vías metropolitanas: Javier Prado y Salaverry, que inducen una mayor intensidad de usos y como tal edificaciones en alturas.

Creciente actividad hotelera que aún convive con la residencialidad del sector, con tendencias a la densificación en algunos ejes como Basadre, Nicolás de Rivera, Santo Toribio y El Rosario.

Limitadas áreas verdes, calidad ambiental que se sostiene en bermas verdes y arborización de sus calles.

Problemas y/o Tendencias

- Zona predominantemente residencial de gran calidad que se encuentra vulnerable a la presión comercial que se desarrolla en la Av. Salaverry y Dos de Mayo, así como en el tramo entre la Av. Javier Prado y la Av. Jorge Basadre, por la presencia de actividades (Instituciones, Hoteles y oficinas entre otros) que pretenden expandir sus actividades en predios ubicados en dichos tramos. Actividades que se vieron favorecidas por la Ordenanza N° 1328 MML
- Tendencia a consolidar el uso residencial de alta densidad en la Av. Javier Prado Oeste y media y baja densidad al interior.
- Déficit de áreas verdes (uso indirecto del Área Libre – Verde del Golf)
- Amenaza de Otros Usos en edificaciones en la Av. Dos de Mayo (Ordenanza sobre compatibilidad de usos Ord. 1328 MML) y sus transversales, con riesgo a decaer el eje; amerita redimensionar la oferta del volumen habitable y sus usos.
- Proceso de deterioro urbano por la modificación del uso de las propiedades actuales. Los inmuebles que se usaban como viviendas se está utilizando para otros fines como resultados de la presión del sector comercial (Restaurantes y/o oficinas). (Ordenanza sobre compatibilidad de usos Ord. 1328 MML)
- Consecuencia del proceso anterior pérdida del valor residencial de los bienes construidos e incremento del valor comercial de las propiedades. Tendencia al desarrollo de nuevas actividades que rescatan y/o reutilizan el inmueble o levantan nuevas edificaciones acorde con los intereses inmobiliarios.
- En el Sub Sector 1-3 del distrito de San Isidro está siendo vulnerada la residencialidad por la construcción de edificaciones de gran altura con una

alta densidad poblacional y el desarrollo de actividades comerciales, administrativas y de servicios en zonas residenciales RDB, RDM y RDMA.

- Problemas urbanos¹: Rehabilitación de pistas y veredas en los subsectores, Recuperación de áreas verdes subsectores 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, 1-5, modernización de esquinas seguras en el subsector 1.1.

Escenario deseable:

“Residencial de calidad ambiental, cultural, turística con desarrollo de comercio compatible con área residencial”.



Foto 1: Zona Residencial, vulnerable a la presión comercial. Javier Prado Oeste.

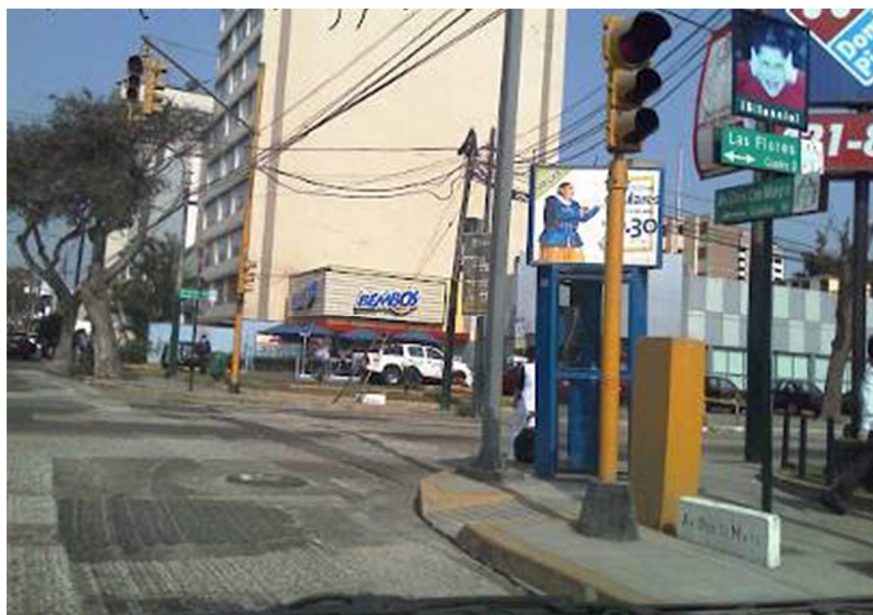
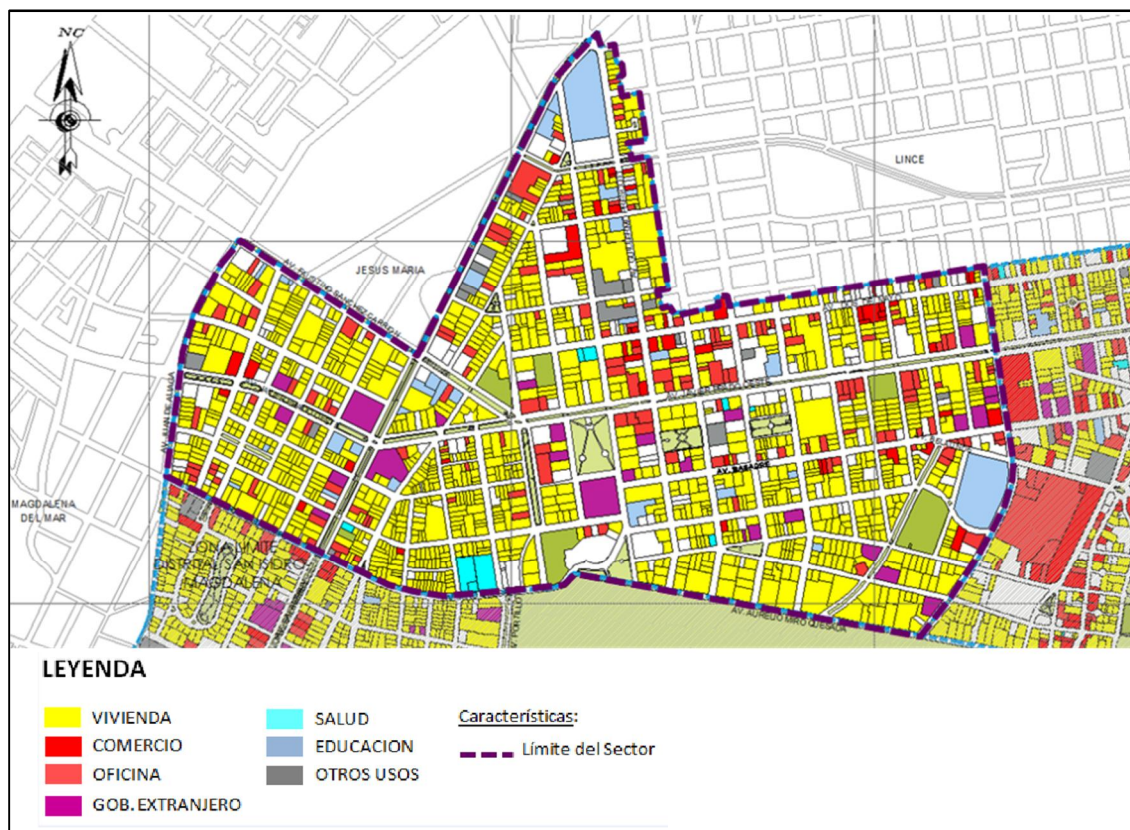


Foto 2: Modificación de Uso de las Propiedades actuales, predominando los Usos Mixtos. Intersección Av. Dos de Mayo con Las Flores.

¹ Según el Plan de Desarrollo Concertado 2007-2017 y Plan Estratégico Institucional 2011-2014.



Caracterización y Problemática Urbana- Sector 1.
Actividades Urbanas – Uso del Suelo

• SECTOR 2

Delimitado por la Av. Alberto del Campo, Av. Aurelio Miró Quesada, Av. Camino Real, Av. Francisco Tudela y Varela, Av. Angamos, Av. Francisco Alayza y Paz Soldán, límite distrital con Miraflores, el Océano Pacífico, límite distrital con Magdalena del Mar y Av. Juan de Aliaga.

Área de superficie de 276.00 Has y una población de 15,951 habitantes. Densidad 57 hab/Has. **Ver Plano N° 06-Characterización y Problemática Urbana- Sector 2.**

Caracterización:

Los ejes definen subsectores, predominantemente residenciales, de densidades medias y bajas, con el uso comercial hacia los ejes y no en su interior. Una característica especial es la presencia de áreas verdes en condominio, como los que se encuentran entre las Av. Álvarez Calderón, Jacinto Lara, Angamos y Tudela y Varela, alrededor de los Parques Cap. José Quiñones, Hermasia Payet, Papa Pío XII, Gosta Lettersten Holtzen, Alberto Hurtado Abadía, Ernesto Alayza Grundy.

Presencia del Lima Golf Club, de propiedad privada uno de los “pulmones” más importantes del distrito, que necesita mantenerse, preservarse y regularse para preservar la calidad ambiental del entorno.

Representa el área residencial más relevante del distrito, de mayor atractivo y características peculiares al encontrarse alrededor de áreas verdes (parques o Lima Golf Club)

Problemas y/o Tendencias.

- Existencia de una gran presión inmobiliaria, propiciando la densificación y crecimiento en altura en discordancia con las zonas de residencial densidad baja y media.
- Tendencia a consolidar el uso residencial de alta densidad alrededor de El Golf y ejes viales, y densidades bajas al interior, alrededor de parques “condominiales” con edificaciones de alto valor inmobiliario.
- No existe integración con la Costa Verde, siendo el único tramo de “ventana al mar”, como recurso natural paisajístico del que se debería beneficiar el distrito.
- En el Sub Sector 2-1 del distrito de San Isidro está siendo vulnerada la residencialidad por la construcción de edificaciones que superan la altura de edificación normada con una alta densidad poblacional y el desarrollo de actividades comerciales, administrativas y de servicios en zonas residenciales RDB y RDM, especialmente en el eje de la Av. Felipe S. Salaverry.
- Tendencia a consolidarse el uso residencial en la Av. Salaverry.
- Vulnerabilidad de las zonas residenciales del eje de la Av. Juan Pezet en el tramo comprendido entre la Av. Salaverry y la Av. Coronel Portillo, así como en el entorno de la Clínica El Golf por la presencia de actividades urbanas diversas (Instituciones, Hoteles y oficinas entre otros) que pretenden expandir sus actividades entre la Av. Salaverry hacia Juan de Aliaga.
- Lima Golf Club, de propiedad privada, sin habilitación urbana, uno de los “pulmones” más importantes del distrito, alrededor del cual se ha edificado viviendas multifamiliares de gran altura; requiere consolidar su uso como Reserva Ambiental Paisajista.
- Debe definirse con toda propiedad si los parques son de propiedad privada (Condominiales) de uso público o son bienes públicos.²

Escenario deseable

“Residencial de calidad ambiental, cultural, turística, recreativa y de protección ecológica con desarrollo del comercio compatible con área residencial”.

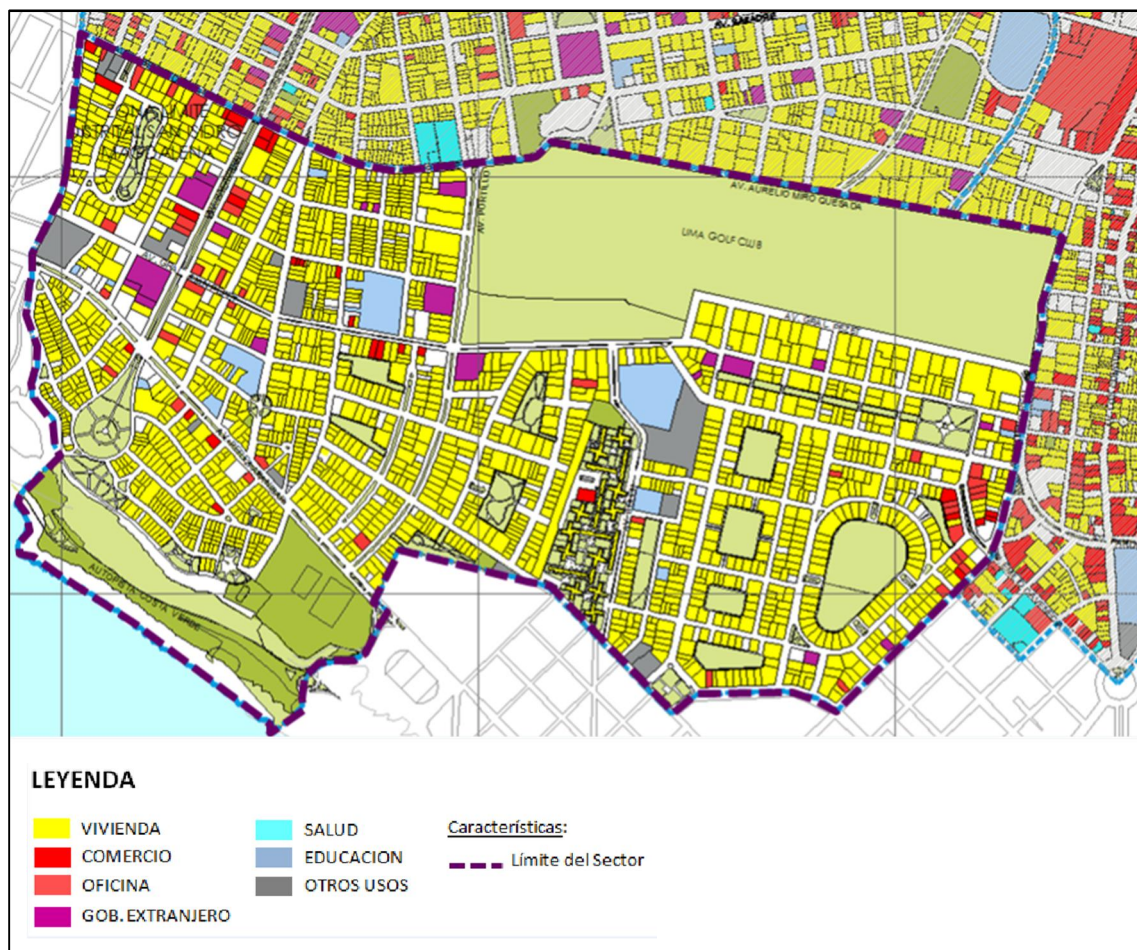
² Plan Estratégico Institucional 2011-2014.



Foto 3: Lima Golf Club de propiedad privada y sin Habilitación Urbana.



Foto 4: No existe Integración con la Costa Verde siendo una “ventana al Mar”, del que debería beneficiarse el distrito.



Caracterización y Problemática Urbana- Sector 2.
Actividades Urbanas – Uso del Suelo

• SECTOR 3

Delimitado por la Av. Arequipa, Av. Santa Cruz, Av. Emilio Cavenecia, Ca. José Del Llano Zapata, Ca. Alférez Alfredo Salazar, Av. Francisco Tudela y Varela, Av. Camino Real, Av. Aurelio Miró Quesada, Av. Santo Toribio, Ca. Las Palmeras y el límite distrital con Lince.

Área de superficie de 136.80 Ha y una población de 8,457 habitantes. Densidad 62 Hab/ha. **Ver Plano N° 7 Caracterización y problemática Urbana- Sector 3.**

Caracterización:

Los ejes definen Sub-Sectores, con características heterogéneas, donde el uso residencial viene siendo desplazado por el uso comercial, conservando como área representativa del uso residencial y la Zona de El Olivar de interés histórico monumental, que a la actualidad dispone de una Reglamentación Especial, Ordenanza N° 1126-MML.

Problemas y/o Tendencias

- El uso comercial presenta características contrastantes, un sector emergente el Centro Empresarial con tendencia a invadir el Sector 1 de uso residencial, mientras que el comercio como la Av. Los Conquistadores se consolida y se especializa.

- El Sector empresarial es el que está ejecutando la presión inmobiliaria dirigiendo las inversiones al sector comercial en general por ser una localización que, por tener justamente esas vías (Los Conquistadores y Los Libertadores), la hacen accesibles e incrementan el valor comercial del área. El Plan de Desarrollo puso especial atención en determinar el uso y su intensidad en la zona a fin de evitar conflictos y pérdida de valor de la zona monumental.³
- En éste sector se concentran el mayor número de conflictos urbanos entre usos y densidades, agravadas por los altos flujos de transporte público y privado, así como la escasez de estacionamientos.
- Se localiza uno de los encuentros viales de nivel metropolitano, de mayor conflicto: Entre la Av. Javier Prado con las vías Las Palmeras, Arenales, Petit Thouars, Paseo Parodi y Rivera Navarrete.
- Zona Monumental Bosque El Olivar, interrumpida vialmente y sobreutilizada vehicularmente por la Av. Choquehuanca.
- Tendencia a consolidar el uso residencial alrededor de la Zona Monumental y su Área de Influencia, (Área de amortiguamiento).
- Tendencia a consolidarse el uso residencial de alta densidad en todo el sector con edificaciones de alto nivel de oferta inmobiliaria, introduciendo usos mixtos con comercio (oficinas) y vivienda.
- Vulnerabilidad de las zonas residenciales del eje de la Av. Daniel Hernández, por la presencia de actividades (Instituciones, Hoteles restaurantes y oficinas entre otros) que pretenden expandir sus actividades, deteriorando un ambiente urbano tradicional, por el cual se accedía al Bosque El Olivar.
- Tendencia a consolidar un comercio especializado de servicios entre las avenidas Emilio Cavenecia y Miguel Dasso.

Escenario deseable:

“Residencial, cultural, turística y de protección ecológica”

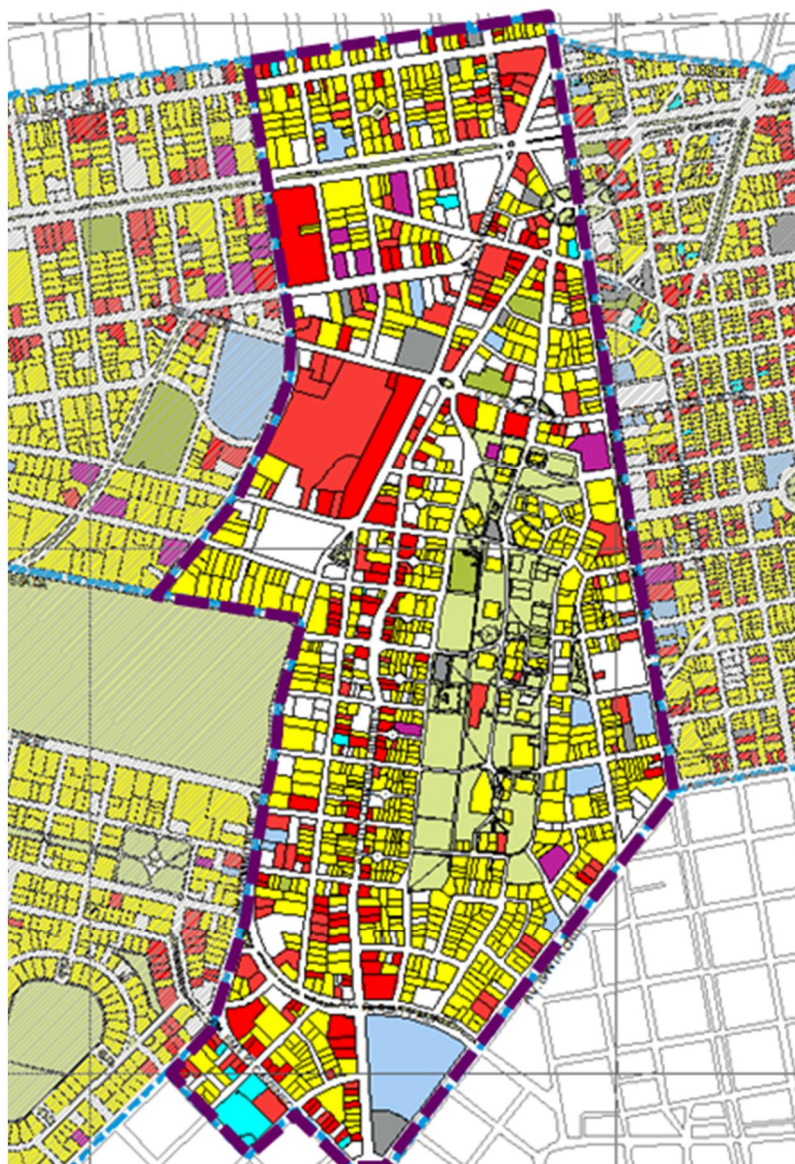
³ Plan Estratégico Institucional 2011-2014.



Foto 5: Centro Empresarial con tendencia a expandirse hacia el Sector 1 de uso residencial.



Foto 6: Zona Monumental El Olivar. interrumpida vialmente y sobreutilizada vehicularmente por la Av. Choquehuanca, al fondo edificio Boulevard Los Olivos.



LEYENDA

VIVIENDA	SALUD	<u>Características:</u> --- Límite del Sector
COMERCIO	EDUCACION	
OFICINA	OTROS USOS	
GOB. EXTRANJERO		

Caracterización y problemática Urbana- Sector 3.
Actividades Urbanas – Uso del Suelo

• SECTOR 4

Delimitado entre la Av. República de Panamá, Av. Andrés Aramburú, Av. Arequipa, Ca. Percy Gibson Moler y límite distrital con Lince.

Área de superficie de 170.30 Has y una población de 8,950 habitantes. Densidad 52 Hab/Has. **Ver Plano N° 8-Characterización y problemática Urbana- Sector 4.**

Caracterización:

Es el Sector económico-financiero y empresarial más importante del distrito, con influencia a nivel metropolitano y nacional. El uso comercial está consolidado, con tendencia a expandirse, en forma desordenada; mientras que el uso residencial se encuentra vulnerable a la presión comercial, empresarial y financiera.

El eje San Isidro – Miraflores concentra el 45% de agencias bancarias⁴. Tiene edificaciones de gran altura, éstas se combinan con edificaciones de dos o tres pisos, en ambos casos el uso es comercial y/o de oficinas.

Tendencia al desarrollo en altura, irrumpiendo en el perfil urbano, siendo su expresión significativa el Hotel Westin, constituyéndose en un hito del distrito y de la metrópoli.

Existen complejos como el de Saga, Ripley, Metro, Tottus ubicados con frente al Paseo de La República que presentan volumetrías bajas, con tendencia a crecer en altura.

El Paseo de la República, divide no sólo al Sector sino también el distrito, debido a la característica de esta vía, constituyendo una barrera urbana vial.

Problemas y/o Tendencias

- Tendencia a consolidar el uso comercial y financiero.
- Tendencia a consolidar el uso mixto en el tramo comprendido entre la Av. Javier Prado Este y la Av. Aramburú, entre Las Camelias y Petit Thouars, que tiende a articularse con actividades complementarias al Centro Financiero.
- Vulnerabilidad de las zonas residenciales en el entorno al Parque José Luis Bustamante y Rivero, por la presencia de actividades de oficinas y servicios que tiende a expandir sus actividades.
- Tendencia al deterioro urbano por limitaciones en los parámetros urbanísticos que impiden la densificación y/o un uso más eficiente del suelo, como la Urbanización del Fundo Chacarilla Santa Cruz por el tamaño del lote.

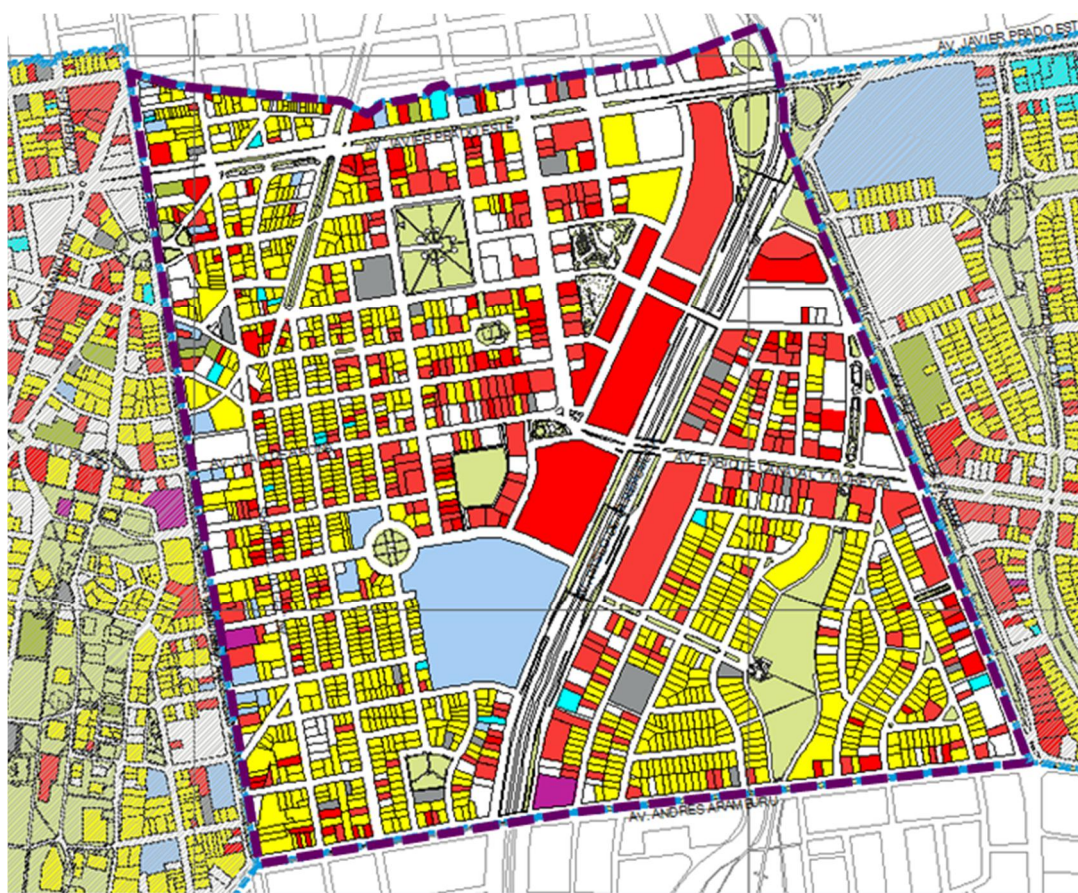
Escenario deseable:

“Residencial con desarrollo del Centro Financiero”.

⁴ Fuente: Diagnóstico Preliminar del Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima al 2021. Oficina del Plan Regional de Desarrollo de Lima. Municipalidad Metropolitana de Lima. Enero 2012.



Foto 7: Tendencia a consolidarse el uso comercial y financiero.



LEYENDA

VIVIENDA
 COMERCIO
 OFICINA
 GOB. EXTRANJERO

SALUD
 EDUCACION
 OTROS USOS

Características:

Límite del Sector

Caracterización y problemática Urbana- Sector 4.
 Actividades Urbanas – Uso del Suelo

• **SECTOR 5**

Delimitado entre la Av. República de Panamá, Av. Javier Prado Este, Av. Guardia Civil, Av. José Gálvez Barrenechea, límite distrital con Surquillo y Av. Andrés Aramburú.

Área de superficie de 195.60 Ha y una población de 10,462 habitantes. Densidad 53 Hab/Ha. **Ver Plano N° 9 Caracterización y Problemática Urbana- Sector 5.**

Caracterización:

Los ejes definen Sub-Sectores, que se caracterizan por ser predominantemente residenciales, de densidades medias y bajas; y en algunas zonas, importantes áreas verdes, tanto en parques como en avenidas. La influencia del Sector 4 se desarrolla a lo largo de la Av. República de Panamá (su límite).

Destacan equipamientos importantes como el Ministerio del Interior y el de Industria, Comercio, Turismo, alrededor del cual se desarrolla un nivel bajo de comercio, debido al carácter de zona de seguridad. El complejo del Banco Continental y los bancos vecinos del Sector 4 (Scotiabank, El Comercio, etc.) generan conflictos de tipo vehicular, que afectan a las zonas residenciales.

Presencia de grandes avenidas, con amplias secciones, como Guardia Civil, José Gálvez Barrenechea y Pablo Carriquiry, a lo largo de las cuales se densifica el uso residencial con algunos usos comerciales y/o institucionales compatibles, con una Zonificación de Densidad Media.

Problemas y/o Tendencias

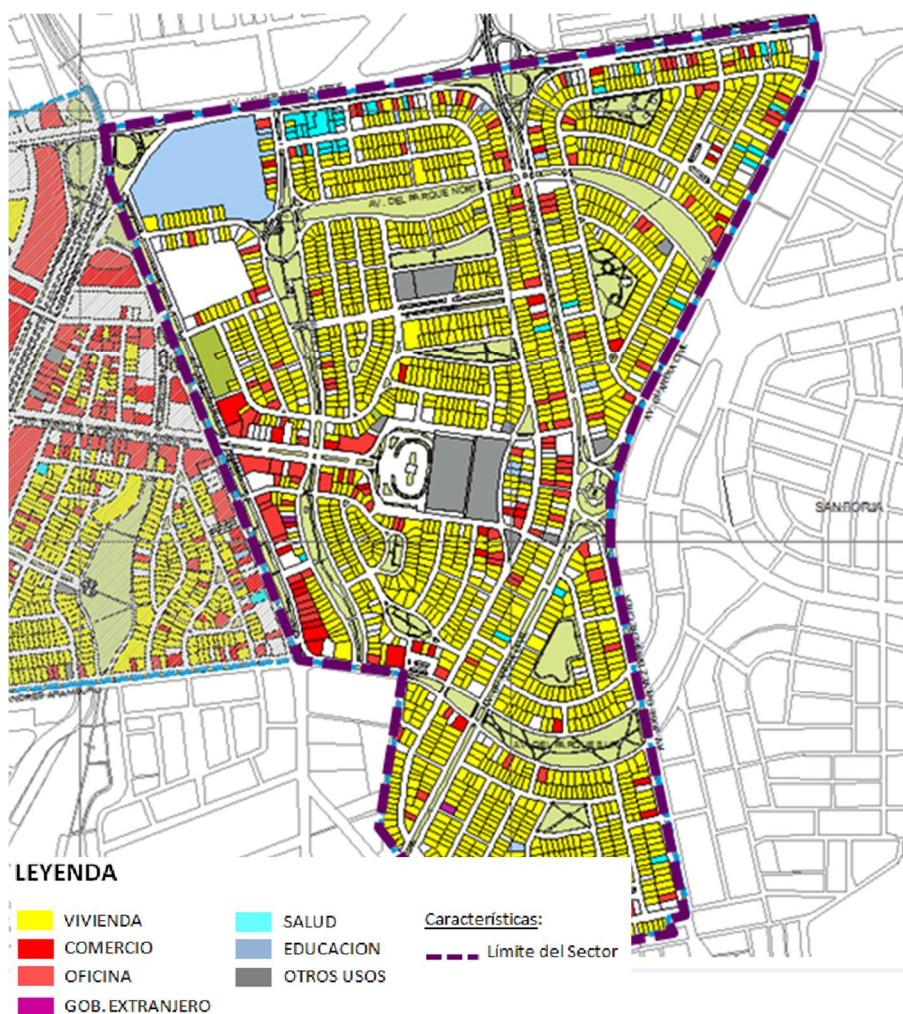
- Los principales problemas se ubican a lo largo de la Av. República de Panamá, y su proximidad a la Av. Javier Prado, con el desarrollo de un comercio de servicios.
- El uso residencial se encuentra consolidado expuesto a la incursión de actividades dispersas en su interior que tratan de localizarse.
- Zonas residenciales del eje de la Av. Guardia Civil, expuesto a la incursión de actividades complementarias a las Clínicas ubicadas en el frente de la Av. Guardia Civil en San Borja, que pretenden expandir sus actividades hacia San Isidro.
- Problemas urbanos: Mantenimiento de calles, áreas verdes, luminarias y otros. Fiscalización. Algunos locales y negocios a clausurar.
- Expansión de la zona de influencia de la Clínica Ricardo Palma, hacia el interior (19 predios comprometidos).
- Existencia de inmuebles sin habilitación urbana que demanda regularización.
- Impacto indirecto por la ubicación de terminales terrestres en el perímetro Av. Javier Prado y Av. Aramburú.

Escenario deseable:

“Residencial de Alta Calidad Ambiental”.



Foto 8: Expansión de la zona de influencia de la Clínica Ricardo Palma, hacia el interior (19 predios comprometidos).



Caracterización y problemática Urbana- Sector 5.
Actividades Urbanas – Uso del Suelo

3.2.3 Caracterización Demográfica

El distrito de San Isidro al 2007 contaba con 58,056 habitantes.

Tabla: Población del distrito y por sectores. 2007

Población	Número	Porcentaje
San Isidro	58,056	100
Sector 1	13,327	23
Sector 2	15,951	27.5
Sector 3	8,457	14.5
Sector 4	8,950	15.4
Sector 5	10,462	18
Otros	909	

Fuente: Perfil sociodemográfico - Censo 2007 - INEI.

Población por género al año 2007

San Isidro, con una población de 58,056 habitantes al 2007, tenía 25,184 (43.38%) hombres y 32,782 (56.62%) mujeres. San Isidro es el distrito de Lima Metropolitana con mayor participación porcentual de mujeres, por encima de Miraflores (55.54%) y San Borja (54.55%).

Promedio personas por vivienda

Al censo de 2007 existían 17,860 viviendas en San Isidro, lo cual arroja un promedio de **3.2 personas por vivienda**. En el censo de 1993 el distrito había arrojado una población de 63,004 habitantes y de 15,826 viviendas, lo cual indicaba un promedio de 3.9 habitantes por vivienda. Históricamente, el número promedio de miembros por familia se ha reducido, siendo esta una tendencia nacional y de Lima Metropolitana.⁵

Densidad poblacional

Al año 2007 la densidad poblacional en el distrito de San Isidro era de 59.3 habitante por hectárea, o de 5,936 habitantes por kilómetro cuadrado.

Edad promedio

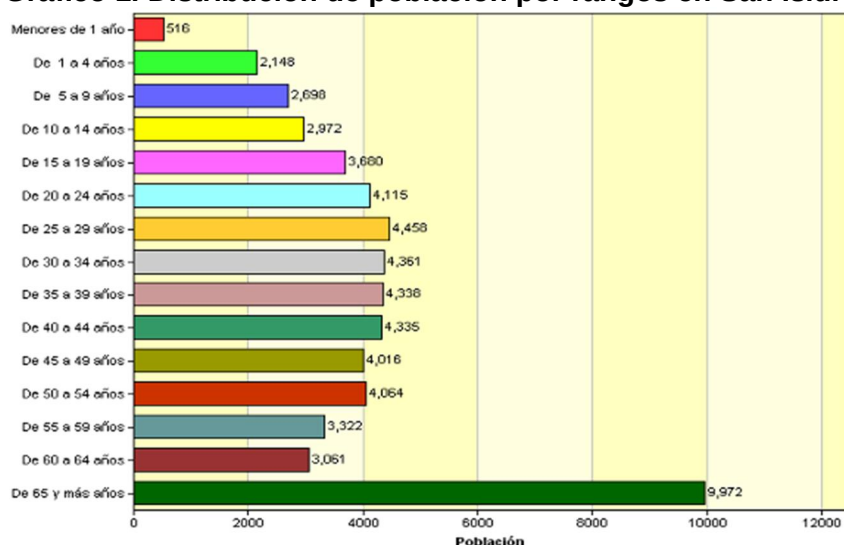
La edad promedio de la población es 40.5 años.

Composición de la población

En el distrito existe una significativa presencia de población de 65 a más años, y tendencias que permiten hablar de un envejecimiento de la población. La población que cuenta hasta 14 años representa sólo el 14% del total. El rango entre 15-24 años es de 13%. La población entre 25-64 años es 55%, y la población de 65 años a más representa el 17% de la población.

⁵ Si se considera que al 2007 había en San Isidro un 13.21% de viviendas desocupadas, las realmente ocupadas serían 15,128 unidades, con lo cual el promedio habitantes/vivienda sería 3.8.

Gráfico 1. Distribución de población por rangos en San Isidro



Fuente: Información Censo 2007 - INEI

En San Isidro hay una tasa de envejecimiento de 119, lo cual significa que por cada 100 niños (0-14 años) hay 119 adultos mayores (65 años a más). La siguiente tabla compara esta información con la de la provincia de Lima.

Tabla 4: Rango de edades de San Isidro y Provincia de Lima, 2007

Rango de edades	Distrito San Isidro	Provincia de Lima
0-14 años	14 %	25%
15-64 años	68%	70%
65 años a más	17%	7%

Fuente: Información Censo 2007 - INEI

Tendencia del crecimiento de la población: escenarios

La proyección de la población de San Isidro presenta dos escenarios, uno de decremento de la población y otro de incremento.

Escenario 1: decremento de la población

El escenario de decremento se desprende de los estimados del INEI, los cuales se establecen observando que, entre 1981 y 1993, la población tuvo una variación decreciente de -12.65% y que, entre 1993-2007, fue de - 7.85%. La información muestra que, aunque en el último periodo inter-censal se redujo la tasa decreciente, la tendencia demográfica es a una reducción de la población. Sobre esta base, el INEI ha proyectado la población de San Isidro al **2012 en 56,570 habitantes**, al 2020 en 52,039 habitantes y al 2025 unos 50,216 habitantes (www.inei.gob.pe); lo cual permite estimar al **2022 unos 51,753 habitantes**.

Escenario 2: incremento de la población

El segundo escenario, de incremento de la población, sugerido por funcionarios de la Municipalidad de San Isidro, indica que el distrito estaría recobrando población, siendo una muestra de esta tendencia el aumento de las unidades de vivienda que se viene registrando. Al 2012, la Subgerencia de Catastro Integral muestra la existencia de 23,721 unidades habitacionales, esto es, unas 5,861

más que las 17,860 que arrojó el censo de 2007. Esto significa que, cada año, entre 2007 y 2012, se han incrementado unas 1,172 viviendas.

Por lo tanto, existen indicios para construir un escenario de incremento de la población, el cual se basa en el aumento de las unidades de vivienda.⁶ Al respecto, algunas consideraciones técnicas deben hacerse notar⁷ y, a su vez, se requiere establecer un conjunto de supuestos, dado que el incremento de viviendas no necesariamente implica el incremento de población.⁸

En tanto ejercicio de escenario se requiere considerar:

- Al menos el 13% de viviendas desocupadas que arrojó el censo del 2007, con lo cual de las 23,637 unidades detectadas al 2012 restarían 20,564 viviendas ocupadas. Multiplicada por un estimado de 3.0 habitantes/vivienda sería 61,692 habitantes.
- Para la consideración de los próximos años un número promedio de 2.9 habitantes por vivienda, considerando la tendencia decreciente.
- Una reducción progresiva del incremento de unidades de vivienda. No es dable pensar que si entre 2007-2012 hubo unas 1,172 viviendas más por año, esta tendencia se mantendrá lineal. Por las oscilaciones propias del mercado inmobiliario, así como los estudios de la consultora TYNESA que permiten deducir en el 2011 unas 714 unidades de vivienda vendidas, la proyección considerará unas 3,750 viviendas más, considerando unas 500 por año para el periodo 2013-2017 y 250 por año para el periodo 2018-2022.⁹

Siendo así la proyección de la población sería:

- En 2007: 58,056 habitantes.
- En 2012: 61,692 habitantes.
- En 2022: 72,567 habitantes.

La siguiente tabla muestra la proyección, en decremento o incremento, de acuerdo a los escenarios planteados. Según el INEI San Isidro tendría 51,753 habitantes y según la proyección a partir del incremento de viviendas unos 72,567 habitantes. Es una diferencia notoria que tiene incidencia para el análisis económico, social y ambiental del distrito.

⁶ Ipsos- Apoyo (*Perfiles zonales de la Gran Lima 2010*) ha estimado la población de San Isidro en 64,163 habitantes sobre 21,928 viviendas, esto es, 2.9 habitantes por vivienda.

⁷ La consideración de la variable aumento de viviendas no toma en cuenta los indicadores claves de la proyección demográfica que son las tasas de nacimiento, de inmigraciones, de defunciones y de emigraciones.

⁸ En 1993 San Isidro tenía 15,826 viviendas que se incrementaron a 17,860 en el 2007, pero en el mismo lapso la población se redujo de 63,004 a 58,056 habitantes (pasando el promedio de habitante por vivienda de 3.9 a 3.2).

⁹ Esto supone que las regulaciones urbanísticas destinadas a mantener el carácter residencial y la composición social de la población, así como el agotamiento relativo de la oferta, incidirán en una disminución relativa de las viviendas en los próximos años.

Tabla: Proyección de población por escenarios

Población	Escenario 1	Escenario 2
2007	58,056	58,056
2012	56,570	61,911
2022	51,753	72,567

Fuente: Proyección del Equipo encargado del Plan Urbano.

En cuanto a la proyección de población en los cinco sectores de San Isidro, se ensaya un ejercicio considerando la vivienda población por sectores al 2012 entregada por la Oficina de Catastro. El estimado es referencial, dado que la población por sectores no suma el total de viviendas estimadas, probablemente por la existencia de viviendas que no pueden ser ubicadas en sector alguno. Para el estimado al 2022 se ha aplicado un criterio similar. Al número de viviendas detectado por la Oficina de Catastro a abril 2012 se ha descontado el 13% al parque de viviendas (supuestamente desocupadas) y multiplicando por 3 para el año 2012. La proyección proyectada al 2022 considera 2.9 habitantes por vivienda el número de población al 2022.¹⁰

La tabla permite observar que la proyección marca cambios en las tendencias demográficas de los sectores de San Isidro. Los sectores 1 y 2, y en parte el 3, confirman su crecimiento poblacional por el aumento de unidades de vivienda. A diferencia, el sector 5 muestra casi un estancamiento. En el sector 4 la población tendería a disminuir por la reducción de las unidades dedicadas a la vivienda.

Tabla 6. Proyección de población por sectores en escenario 2¹¹

Sectores	Población 2007	2012 (viviendas ocupadas)	Población 2012 (viv x 3)	Población 2022 (viv x 2.9)
1	13,327	6,331	18,993	21,732
2	15,951	5,369	16,107	18,397
3	8,457	3,304	9,912	11,321
4	8,950	2,408	7,224	8,288
5	10,462	3,103	9309	10,630

Fuente: Proyección del Equipo encargado del Plan Urbano.

3.2.4 Caracterización Económica – Urbana

El Distrito, está compuesto por 5 Sectores Urbanos, los mismos que se desagregan para analizar individualmente sus características, capacidades y potencialidades, para conjugar con el desarrollo armónico del distrito.

Cada sector cuenta con Juntas Vecinales y 24 subsectores, con características y tendencias, que generan la ocupación del suelo con diferentes niveles de consolidación y/o especialización como residencial, mixto o comercial.

¹⁰ Para dicho efecto, el parque de 3,750 nuevas viviendas a generarse entre 2012 – 2022 se divide para cada sector considerando su participación porcentual al parque en el 2012.

¹¹ El estimado es referencial. En la información de la Subgerencia de Catastro Integral las viviendas por sectores no suman el total indicado.

Unidades Prediales

San Isidro cuenta con 59,853 predios distribuidos en: Residenciales 21,338 (16%), Comerciales 9,557 (16%) y Otros 28,958 (48%), tales como cocheras.

Contribuyentes

Cuenta con 25,340 contribuyentes: Personas naturales 23,570 (93%) y Personas jurídicas 1,770 (7%). **Ver Plano N° 10-Sectorización Urbana**

Análisis por sectores:

SECTOR 1:

Sectores Económicos

Es un sector, donde se desarrollan actividades económicas terciarias, teniendo una PEA que está ocupada en su 85,1% en actividades de comercio y servicios, y dentro de esta su vocación está dada por el 52,4%, a las actividades de servicios. Es el segundo en cantidad de población económicamente activa local. Ver Cuadro N° 1

CUADRO N° 1
SAN ISIDRO-SECTOR N° 1: POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA
OCUPADA SEGÚN GRANDES SECTORES DE ACTIVIDAD ECONÓMICA
AÑO: 2012

GRANDES RAMAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	POB.ECONOM. ACTIVA	
	Absoluto	%
TOTAL	6.607	100,0
I. SECTOR PRIMARIO	169	2,5
II. SECTOR SECUNDARIO	666	10,1
III. SECTOR TERCIARIO	5.621	85,1
Comercio	2.673	47,6
Servicios	2.948	52,4
IV. NO ESPECIFICADO	151	2,3

Fuente: Resultados Definitivos de los Censos de Población y Vivienda 1981 y 1993/ INEI
Censos Nacionales 2007 : XI de Población y VI de Vivienda /INEI
Censo Económico 1993/INEI IV Censo Nacional Económico 2008 /INEI

PEA Ocupada por Sub-sectores y Ramas de Actividad – SECTOR 01

Es un sector eminentemente de PEA terciaria, localizándose en los sub-sectores 1-5 y 1-1 en su mayor parte, aglomerando el 19.2% y el 18.4%, respectivamente de la PEA del sector terciario; es un sector que maneja una PEA muy pareja en sus espacios internos. Ver Cuadro N° 2

CUADRO N° 2
SAN ISIDRO-SECTOR N°1: POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA OCUPADA POR SUBSECTORES
SEGÚN RAMA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA
AÑO: 2012

RAMA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	Sector 1	Sub sector					
		1-1	1-2	1-3	1-4	1-5	1-6
PEA OCUPADA	6.607	1.181	1.128	1.090	753	1.298	1.157
I. SECTOR PRIMARIO	169	28	30	25	9	38	39
Agric., ganadería, caza y silvicultura	44	11	6	4	2	11	10

Pesca	17	2	5	2	1	4	3
Explotación de minas y canteras	108	15	19	19	6	23	26
II. SECTOR SECUNDARIO	666	99	125	113	65	153	111
Industrias manufactureras	466	69	90	78	37	116	76
Suministro de electricidad, gas y agua	22	5	5	4	0	5	3
Construcción	178	25	30	31	28	32	32
III. SECTOR TERCIARIO	5.621	1.033	956	939	637	1.079	977
Comercio	2.673	460	450	496	286	525	456
Venta, mant.y rep. veh.autom.y motoc.	77	17	8	14	6	14	18
Comercio al por mayor	255	47	44	57	14	66	27
Comercio al por menor	465	78	87	89	66	73	72
Hoteles y restaurantes	200	42	40	34	17	39	28
Intermediación financiera	330	71	63	57	34	55	50
Activid.inmobil., empres. y alquileres	1.346	205	208	245	149	278	261
Servicios	2.948	573	506	443	351	554	521
Trans., almac. y comunicaciones	382	75	76	63	28	77	63
Servicios sociales y de salud	373	76	69	57	64	55	52
Admin.pub. y defensa; p. segur.soc.afil	280	65	60	55	19	41	40
Enseñanza	415	97	88	86	45	52	47
Otras activ. serv.comun.soc y personales	470	102	78	68	58	77	87
Hogares privados con servicio doméstico	999	147	132	112	132	249	227
Organiz. Y órganos extraterritoriales	29	11	3	2	5	3	5
IV. NO ESPECIFICADO	151	21	17	13	42	28	30

Fuente: Resultados Definitivos de los Censos de Población y Vivienda 1981 y 1993/ INEI
Censos Nacionales 2007 : XI de Población y VI de Vivienda /INEI
Censo Económico 1993/INEI
IV Censo Nacional Económico 2008 /INEI
Elaboración: Proyección del Equipo encargado del Plan Urbano.

Actividad Comercial

El sector N° 1, es el penúltimo sector en cuanto a concentración comercial, teniendo a la fecha 480 unidades comerciales funcionando en su distrito, concentrándose 63.9% de estos en el sub-sector 1-A. Ver Cuadro N° 3

CUADRO N°3
SAN ISIDRO - SECTOR N° 1: LICENCIAS OTORGADAS SEGÚN
SUB SECTORES
AÑOS: 1995 - 2011

SECTOR	TOTAL	AÑO DE LA LICENCIA																
		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1	480																	
1-A	307	1	1			1	2	19	22	10	32	32	38	16	27	22	32	51
1-B	80					1		3	4	5	13	9	13	9	4	3	4	12
1-C	93		1					7	10	9	8	13	10	8	5	3	8	11

Fuente: Catastro Urbano de la Municipalidad de San Isidro
Elaboración: Proyección del Equipo encargado del Plan Urbano.

SECTOR 2

Sectores Económicos

Es un sector, donde se desarrollan actividades económicas terciarias, teniendo una PEA que ocupa el 85,3% en actividades de comercio y servicios, y dentro de ésta su vocación está dada por el 53.2%, a las actividades de servicios. Este sector, el primero en cantidad de población económicamente activa local. Ver Cuadro N° 4

CUADRO N° 4
SAN ISIDRO-SECTOR N° 2: POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA
OCUPADA SEGÚN GRANDES SECTORES DE ACTIVIDAD ECONÓMICA
AÑO: 2012

GRANDES RAMAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	POB.ECONOM. ACTIVA	
	Absoluta	%
TOTAL	7.630	100,0
I. SECTOR PRIMARIO	179	2,3
II. SECTOR SECUNDARIO	696	9,1
III. SECTOR TERCIARIO	6.509	85,3
Comercio	3.050	46,8
Servicios	3.459	53,2
IV. NO ESPECIFICADO	246	3,3

Fuente: Resultados Definitivos de los Censos de Población y Vivienda

Censos Nacionales 2007 : XI de Población y VI de Vivienda /INEI
Censo Económico 1993/INEI
IV Censo Nacional Económico 2008 /INEI
Elaboración: Proyección del Equipo encargado del Plan Urbano

PEA Ocupada por Sub-sectores y Ramas de Actividad – SECTOR 02

Es un sector eminentemente de PEA terciaria, localizándose su fuerza en las actividades de servicios. Ver Cuadro N° 5

CUADRO N° 5
SAN ISIDRO-SECTOR N° 2: POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA OCUPADA POR
SUBSECTORES SEGÚN RAMA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA
AÑO: 2012

RAMA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	Sector 2	Sub sector							
		2-1	2-2	2-3	2-3 / 2-4	2-4	2-5	2-6	2-7
PEA OCUPADA	7.630	642	1.830	652	122	664	1.596	1.547	579
I. SECTOR PRIMARIO	179	9	30	16	1	9	64	40	10
Agric., ganadería, caza y silvicultura	47	1	11	4	1	2	15	12	1
Pesca	25	1	1	1	0	2	7	9	4
Explotación de minas y canteras	107	7	18	11	0	5	42	19	5
II. SECTOR SECUNDARIO	696	66	158	64	10	51	137	158	51
Industrias manufactureras	469	52	103	44	8	37	92	95	38
Suministro de electricidad, gas y agua	18	1	3	1	0	2	2	8	1
Construcción	209	13	52	19	2	12	43	55	12

Plan Urbano Distrital de San Isidro 2012-2022

III. SECTOR TERCIARIO	6.509	559	1.559	547	107	581	1.349	1.312	497
Comercio	3.050	247	752	244	27	283	585	642	269
Venta, mant. y rep. veh. autom. y motoc.	98	13	25	3	2	8	15	21	11
Comercio al por mayor	228	31	40	32	3	14	44	41	23
Comercio al por menor	529	44	142	36	5	85	69	95	53
Hoteles y restaurantes	201	28	44	8	1	25	31	36	27
Intermediación financiera	422	38	86	41	5	43	94	87	28
Activid.inmobil., empres. y alquileres	1.572	93	415	124	11	108	332	362	127
Servicios	3.459	312	807	303	80	298	764	670	228
Trans., almac. y comunicaciones	374	43	87	28	2	53	59	67	34
Servicios sociales y de salud	385	32	99	29	18	34	79	68	25
Admin.pub. y defensa; p. segur.soc.afil	312	42	58	21	27	39	62	40	24
Enseñanza	465	42	90	32	8	77	104	72	42
Otras activ. serv.comun.soc y personales	545	44	140	41	7	73	93	90	58
Hogares privados con servicio doméstico	1.359	108	329	150	17	22	363	325	45
Organiz. Y órganos extraterritoriales	19	1	4	2	1	0	4	8	0
IV. NO ESPECIFICADO	246	8	83	25	4	23	46	37	21

Fuente: Resultados Definitivos de los Censos de Población y Vivienda 1981 y 1993/ INEI

Censos Nacionales 2007 : XI de Población y VI de Vivienda /INEI

Censo Económico 1993/INEI

IV Censo Nacional Económico 2008 /INEI

Elaboración: Proyección del Equipo encargado del Plan Urbano.

Actividad Comercial

El sector N° 2, es el último sector en cuanto a concentración comercial, teniendo a la fecha 417 unidades comerciales funcionando en su ámbito, concentrando 67% de estos en el sub-sector 2-B. Ver Cuadro N° 6

CUADRO N° 6
SAN ISIDRO - SECTOR N° 2 : LICENCIAS OTORGADAS SEGÚN
SUB SECTORES
AÑOS: 1994 - 2011

SECTOR	TOTAL	AÑO DE LA LICENCIA													
		1994	1995-1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
2	417														
2-A	134	1	0	1	9	16	5	14	14	15	9	13	11	7	18
2B	2		0											1	1
2-B	280		0		14	17	18	37	18	32	15	42	26	30	31
2-D	1		0												1

Fuente: Catastro Urbano de la Municipalidad de San Isidro

Elaboración: Proyección del Equipo encargado del Plan Urbano.

SECTOR 3

Sectores Económicos

Desarrolla una base económica terciaria, concentrando el 84.9%, del total de sectores económicos y su concentración interna se da en comercio, básicamente, con el 50,2%. Ver Cuadro N° 7

CUADRO N° 7
SAN ISIDRO-SECTOR N° 3: POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA
OCUPADA SEGÚN GRANDES SECTORES DE ACTIVIDAD ECONÓMICA
AÑO: 2012

GRANDES RAMAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	POB.ECONOM. ACTIVA	
	Absoluta	%
TOTAL	4.224	100,0
I. SECTOR PRIMARIO	106	2,5
II. SECTOR SECUNDARIO	396	9,4
III. SECTOR TERCIARIO	3.586	84,9
Comercio	1.800	50,2
Servicios	1.786	49,8
IV. NO ESPECIFICADO	136	3,2

Fuente: Resultados Definitivos de los Censos de Población y Vivienda 1981 y 1993/ INEI
Censos Nacionales 2007 : XI de Población y VI de Vivienda /INEI
Censo Económico 1993/INEI. IV Censo Nacional Económico 2008 /INEI

PEA Ocupada por Sub-sectores y Ramas de Actividad – SECTOR 03

Este sector de características terciaria, su PEA terciaria concentra el 85%, localizando su fuerza en las actividades de comercio. Ver Cuadro N° 8

CUADRO N° 8
SAN ISIDRO-SECTOR N°3: POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA OCUPADA POR
SUBSECTORES SEGÚN RAMA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA
AÑO: 2012

RAMA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	Sector 3	Sub sector		
		3-1	3-2	3-3
PEA OCUPADA	4.224	1.494	1.337	1.396
I. SECTOR PRIMARIO	106	52	33	22
Agric., ganadería, caza y silvicultura	31	18	4	9
Pesca	14	5	8	2
Explotación de minas y canteras	61	29	21	11
II. SECTOR SECUNDARIO	396	138	136	121
Industrias manufactureras	257	89	92	76
Suministro de electricidad, gas y agua	7	3	2	2
Construcción	132	46	42	43
III. SECTOR TERCIARIO	3.586	1.268	1.109	1.212
Comercio	1.800	658	552	590
Venta, mant.y rep. veh.autom.y motoc.	52	22	21	9
Comercio al por mayor	141	41	52	48

Comercio al por menor	364	151	99	114
Hoteles y restaurants	150	60	36	54
Intermediación financiera	180	62	59	59
Activid.inmobil., empres. y alquileres	913	322	285	306
Servicios	1.786	610	557	622
Trans., almac. y comunicaciones	240	86	76	78
Servicios sociales y de salud	255	101	59	95
Admin.pub. y defensa; p. segur.soc.afil	169	70	59	41
Enseñanza	284	104	80	100
Otras activ. serv.comun.soc y personales	347	116	109	123
Hogares privados con servicio doméstico	475	126	169	180
Organiz. Y órganos extraterritoriales	16	7	5	5
IV. NO ESPECIFICADO	136	36	59	41

Fuente: Resultados Definitivos de los Censos de Población y Vivienda 1981 y 1993/ INEI

Censos Nacionales 2007 : XI de Población y VI de Vivienda /INEI

Censo Económico 1993/INEI

IV Censo Nacional Económico 2008 /INEI

Elaboración: Proyección del Equipo encargado del Plan Urbano.

Actividad Comercial

El sector N° 3, es el segundo sector en cuanto a concentración comercial, teniendo a la fecha 2,092 unidades comerciales funcionando en su ámbito, concentrándose 64.5% de estos en el sub-sector 3-C. Ver Cuadro N° 9

CUADRO N°9
SAN ISIDRO - SECTOR N° 3 : LICENCIAS OTORGADAS SEGÚN
SUB SECTORES
AÑOS : 1994 – 2011

SECTOR	TOTAL	AÑO DE LA LICENCIA																	
		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
3	2.092																		
3-A	78							1	4	7	3	10	8	5	2	17	8	5	7
3-B	353		1	1		1	1		13	17	18	30	39	27	40	37	36	59	33
3C	4																	3	1
3-C	1350		2				1	4	57	64	49	106	90	120	119	162	165	191	220
3-D	306	2	2		1	3	8	5	19	16	19	40	19	18	36	34	23	27	34
3-V	1																		1

Fuente: Catastro Urbano de la Municipalidad de San Isidro

Elaboración: Proyección del Equipo encargado del Plan Urbano.

SECTOR 4

Sectores Económicos

Desarrolla una base económica terciaria, concentrando el 85.9%, del total de sectores económicos y su concentración interna se da en comercio, básicamente, con el 52.4%. Ver Cuadro N° 10

CUADRO Nº 10
SAN ISIDRO-SECTOR Nº 4: POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA
OCUPADA SEGÚN GRANDES SECTORES DE ACTIVIDAD ECONÓMICA
AÑO: 2012

GRANDES RAMAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	POB.ECONOM. ACTIVA	
	Absoluta	%
TOTAL	4.216	100,0
I. SECTOR PRIMARIO	70	1,7
II. SECTOR SECUNDARIO	325	7,7
III. SECTOR TERCIARIO	3.621	85,9
Comercio	1.896	52,4
Servicios	1.725	47,6
IV. NO ESPECIFICADO	200	4,7

Fuente: Resultados Definitivos de los Censos de Población y Vivienda 1981 y 1993/ INEI
Censos Nacionales 2007 : XI de Población y VI de Vivienda /INEI
Censo Económico 1993/INEI
IV Censo Nacional Económico 2008 /INEI

PEA Ocupada por Sub-sectores y Ramas de Actividad – SECTOR 04

Este sector de características terciaria, su PEA terciaria concentra el 86%, localizando su fuerza en las actividades de comercio. Ver Cuadro Nº 11

CUADRO Nº 11
SAN ISIDRO-SECTOR Nº 4: POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA OCUPADA POR
SUBSECTORES SEGÚN RAMA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA
AÑO: 2012

RAMA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	Sector 4	Sub sector			
		4-1	4-2	4-3	4-4
PEA OCUPADA	4.216	1.128	258	1.698	1.138
I. SECTOR PRIMARIO	70	23	4	21	22
Agríc., ganadería, caza y silvicultura	24	9	1	6	8
Pesca	8	2	1	6	0
Explotación de minas y canteras	38	12	2	9	14
II. SECTOR SECUNDARIO	325	79	16	137	94
Industrias manufactureras	209	51	12	80	65
Suministro de electricidad, gas y agua	15	4	2	5	5
Construcción	101	24	2	52	24
III. SECTOR TERCIARIO	3.621	956	233	1.474	963
Comercio	1.896	503	136	759	501
Venta, mant.y rep. veh.autom.y motoc.	48	18	1	21	8
Comercio al por mayor	101	29	2	36	34
Comercio al por menor	459	137	25	203	94
Hoteles y restaurantes	189	37	8	103	42
Intermediación financiera	179	38	32	59	51
Activid.inmobil., empres. y alquileres	920	244	68	337	272
Servicios	1.725	453	97	715	462
Trans., almac. y comunicaciones	247	59	12	121	56

Servicios sociales y de salud	329	81	23	135	90
Admin.pub. y defensa; p. segur.soc.afil	192	48	9	74	60
Enseñanza	331	88	24	132	88
Otras activ. serv.comun.soc y personales	290	89	8	129	64
Hogares privados con servicio doméstico	334	87	20	124	104
Organiz. Y órganos extraterritoriales	2	1	1	0	0
IV. NO ESPECIFICADO	200	70	5	66	59

Fuente: Resultados Definitivos de los Censos de Población y Vivienda 1981 y 1993/ INEI
Censos Nacionales 2007 : XI de Población y VI de Vivienda /INEI
Censo Económico 1993/INEI
IV Censo Nacional Económico 2008 /INEI
Elaboración: Proyección del Equipo encargado del Plan Urbano.

Actividad Comercial

El sector N°4, es el primer sector en cuanto a concentración comercial, teniendo a la fecha 2,582 unidades comerciales funcionando en su ámbito, concentrándose 42% de estos en el sub-sector 4-B. Ver Cuadro N° 12

CUADRO N° 12
SAN ISIDRO - SECTOR N° 4 : LICENCIAS OTORGADAS SEGÚN
SUB SECTORES
AÑOS : 1994 - 2011

SECTOR	TOTAL	AÑO DE LA LICENCIA															
		1994	1995	1996-1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
4-0	2.584																
4-A	273			0	1	1	14	22	19	29	28	18	21	32	19	26	42
4B	1			0												1	
4-B	1085	1	2	0		2	32	46	48	83	88	98	112	114	110	142	207
4-C	429			0		1	5	20	10	34	27	49	46	49	61	66	61
4D	1			0												1	
4-D	397			0	1		16	33	23	40	44	36	22	45	40	43	54
4-E	398		2	0		1	17	23	19	36	28	41	49	34	53	55	40

Fuente: Catastro Urbano de la Municipalidad de San Isidro
Elaboración: Proyección del Equipo encargado del Plan Urbano .

SECTOR 5

Sectores Económicos

Desarrolla una base económica terciaria, concentrado el 84.7%, del total de sectores económicos y su concentración interna se da en comercio, básicamente, con el 53.1%. Ver Cuadro N° 13

CUADRO Nº 13

SAN ISIDRO-SECTOR Nº 5: POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA
OCUPADA SEGÚN GRANDES SECTORES DE ACTIVIDAD ECONÓMICA
AÑO: 2012

GRANDES RAMAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	POB.ECONOM. ACTIVA	
	Absoluta	%
TOTAL	4.866	100,0
I. SECTOR PRIMARIO	102	2,1
II. SECTOR SECUNDARIO	451	9,3
III. SECTOR TERCIARIO	4.120	84,7
Comercio	2.187	53,1
Servicios	1.933	46,9
IV. NO ESPECIFICADO	193	3,9

Fuente: Resultados Definitivos de los Censos de Población y Vivienda 1981 y 1993/ INEI
Censos Nacionales 2007 : XI de Población y VI de Vivienda /INEI
Censo Económico 1993/INEI
IV Censo Nacional Económico 2008 /INEI
Elaboración: Proyección del Equipo encargado del Plan Urbano.

PEA Ocupada por Sub-sectores y Ramas de Actividad – SECTOR 05

Este sector de características terciarias, su PEA terciaria concentra el 85%, localizando su fuerza en las actividades de comercio. Ver Cuadro Nº 14

CUADRO Nº 14

SAN ISIDRO-SECTOR Nº5: POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA OCUPADA POR
SUBSECTORES SEGÚN RAMA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA
AÑO: 2012

RAMA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	Sector 5	Sub sector			
		5-1	5-2	5-3	5-4
PEA OCUPADA	4.866	1.225	1.425	997	1.219
I. SECTOR PRIMARIO	102	25	29	21	29
Agríc., ganadería, caza y silvicultura	25	8	2	11	5
Pesca	8	2	5	0	2
Explotación de minas y canteras	69	15	22	10	22
II. SECTOR SECUNDARIO	451	113	153	72	111
Industrias manufactureras	312	79	104	45	83
Suministro de electricidad, gas y agua	15	9	2	2	2
Construcción	124	25	47	25	26
III. SECTOR TERCIARIO	4.120	1.042	1.193	859	1.027
Comercio	2.187	579	615	450	544
Venta, mant.y rep. veh.autom.y motoc.	73	19	25	8	21
Comercio al por mayor	163	42	42	45	34
Comercio al por menor	400	105	126	76	93
Hoteles y restaurantes	147	51	42	22	33
Intermediación financiera	240	90	57	31	62
Activid.inmobil., empres. y alquileres	1.164	272	323	268	301

Servicios	1.933	463	578	409	483
Trans., almac. y comunicaciones	269	85	53	57	75
Servicios sociales y de salud	365	81	118	89	77
Admin.pub. y defensa; p. segur.soc.afil	232	63	81	45	42
Enseñanza	313	61	86	70	96
Otras activ. serv.comun.soc y personales	302	79	89	53	81
Hogares privados con servicio doméstico	450	93	151	95	111
Organiz. Y órganos extraterritoriales	2	1	0	0	1
IV. NO ESPECIFICADO	193	45	50	45	52

Fuente: Resultados Definitivos de los Censos de Población y Vivienda 1981 y 1993/ INEI
Censos Nacionales 2007 : XI de Población y VI de Vivienda /INEI
Censo Económico 1993/INEI
IV Censo Nacional Económico 2008 /INEI
Elaboración: Proyección del Equipo encargado del Plan Urbano.

Actividad Comercial

El sector N°5, es el tercer sector en cuanto a concentración comercial, teniendo a la fecha 999 unidades comerciales funcionando en su ámbito, concentrándose 71% de estos en el sub-sector 5-B. Ver Cuadro N° 15

CUADRO N° 15
SAN ISIDRO - SECTOR N° 5: LICENCIAS OTORGADAS SEGÚN
SUB SECTORES
AÑOS: 1994 – 2011

SECTOR	TOTAL	AÑO DE LA LICENCIA																
		1991	1994-1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
5	999																	
5-A	286	1				1		12	20	19	33	28	34	19	14	21	42	41
5-B	712		2	3	3	2	3	40	57	31	64	35	72	52	64	103	91	90
5-C	1																1	

Fuente: Catastro Urbano de la Municipalidad de San Isidro

Síntesis de la dimensión económica del distrito de San Isidro

Por su ubicación estratégica dentro del Área Central Metropolitana, en los últimos años se ha consolidado la actividad financiera y comercial especializada, conformando **un nodo central**, que opera como lugar de coordinación, control y servicio para el capital global.

Esta connotación de actividades urbanas especializadas de alcance metropolitano, le demanda acreditar elementos de competitividad de diverso índole, concentrando infraestructura, comunicaciones de punta y mercados de recursos humanos altamente capacitados; y como tal concentración de poder económico, funciones de alta dirección, convirtiéndose en lugar de producción postindustrial, de finanzas y servicios especializados; funciones que se expresan en la localización de 296 entidades financieras, 98 organismos públicos, 98 organismos internacionales, 5,063 oficinas administrativas y profesionales; 2,302 locales comerciales , servicios, entre otros. **Ver Plano N° 4 Estructura Urbana de San Isidro.**

Funciones Urbanas que la convierten en un atractor de una población flotante compuesto por 163,039 personas que trabajan y 750,000 personas de tránsito, circulación de 145 rutas de transporte, y como tal sobre uso de la infraestructura vial, alterando la función residencial.

SAN ISIDRO: POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA OCUPADA POR SECTORES
SEGÚN RAMA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA
AÑO: 2012

RAMA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	Sector 1	Sector 2	Sector 3	Sector 4	Sector 5
PEA OCUPADA	6.607	7.630	4.224	4.216	4.866
I. SECTOR PRIMARIO	169	179	106	70	102
Agric., ganadería, caza y silvicultura	44	47	31	24	25
Pesca	17	25	14	8	8
Explotación de minas y canteras	108	107	61	38	69
II. SECTOR SECUNDARIO	666	696	396	325	451
Industrias manufactureras	466	469	257	209	312
Suministro de electricidad, gas y agua	22	18	7	15	15
Construcción	178	209	132	101	124
III. SECTOR TERCIARIO	5.621	6.509	3.586	3.621	4.120
Comercio	2.673	3.050	1.800	1.896	2.187
Venta, mant.y rep. veh.autom.y motoc.	77	98	52	48	73
Comercio al por mayor	255	228	141	101	163
Comercio al por menor	465	529	364	459	400
Hoteles y restaurants	200	201	150	189	147
Intermediación financiera	330	422	180	179	240
Activid.inmobil., empres. y alquileres	1.346	1.572	913	920	1.164
Servicios	2.948	3.459	1.786	1.725	1.933
Trans., almac. y comunicaciones	382	374	240	247	269
Servicios sociales y de salud	373	385	255	329	365
Admin.pub. y defensa; p. segur.soc.afil	280	312	169	192	232
Enseñanza	415	465	284	331	313
Otras activ. serv.comun.soc y personales	470	545	347	290	302
Hogares privados con servicio doméstico	999	1.359	475	334	450
Organiz. Y órganos extraterritoriales	29	19	16	2	2
IV. NO ESPECIFICADO	151	246	136	200	193

Fuente: Resultados Definitivos de los Censos de Población y Vivienda 1981 y 1993/ INEI
Censos Nacionales 2007 : XI de Población y VI de Vivienda /INEI
Censo Económico 1993/INEI
IV Censo Nacional Económico 2008 /INEI
Elaboración: Proyección del Equipo encargado del Plan Urbano.

Del cuadro que antecede podemos concluir que la actividad económica predominante a nivel del distrito es el sector terciario, alcanzando el 85% de las actividades, que se expresan en:

Comercio: Venta, mantenimiento de vehículos, automotrices, comercio al por mayor, comercio al por menor, hoteles y restaurants
Intermediación financiera: actividad inmobiliaria, empresas y alquileres

Servicios: Transacciones y comunicaciones
 Servicios sociales y de salud
 Administración pública (Ministerio de Vivienda, COFPPRI, FONCODES) y defensa (Ministerio del Interior)
 Enseñanza: universidades, academias y colegios
 Otras actividades, servicios comunitarios, sociales y personales
 Hogares privados con servicio doméstico.

SAN ISIDRO: POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA ESTIMADA DE 6 AÑOS Y MAS OCUPADA TOTAL, LOCAL Y FLOTANTE SEGÚN NÚMERO DE EMPRESAS O ESTABLECIMIENTOS

AÑO : 1,993– 2,008--2012

CONDICION DE ACTIVIDAD	1.993		2.000		2008		2012	
	ABSOL.	%	ABSOL.	%	ABSOL.	%	ABSOL.	%
NUMERO DE EMPRESAS	3.851		4.037		4303		4442	
POB. ECONOM. ACTIVA OCUPADA	97.036	100	99.826	100	152.391	100	188.285	100
PEA OCUPADA SAN ISIDRO	28.886	29,8	28.353	28,4	26.242	17,2	25.246	13,4
PEA. OCUPADA FLOTANTE	68.150	70,2	71.473	71,6	126.149	82,8	163.039	86,6

Fuente: Resultados Definitivos de los Censos de Población y Vivienda 1981 y 1993/ INEI
 Censos Nacionales 2007 : XI de Población y VI de Vivienda /INEI
 Censo Económico 1993/INEI
 IV Censo Nacional Económico 2008 /INEI
 Elaboración: Proyección del Equipo encargado del Plan Urbano .

3.2.5 Caracterización Social

Las principales variables sociales del distrito de San Isidro se han dividido en Necesidades básicas insatisfechas, pobreza, nivel educativo. Salud (morbilidad, desnutrición, mortalidad), ingreso familiar (niveles socio económicos) y desarrollo humano.

Necesidades Básicas Insatisfechas

El método de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) mide la presencia de los hogares en viviendas con características físicas inadecuadas, hogares con hacinamiento, hogares en viviendas sin desagüe de ningún tipo, hogares con niños que no asisten a la escuela y hogares con alta dependencia económica.

En el distrito de San Isidro el indicador de NBI es 0.010903, ocupando el segundo lugar entre los distritos con menos NBI, detrás del distrito de La Punta con 0.006590 y superando a Miraflores con 0.011618.

Pobreza y desigualdad social

Según la información del Instituto Metropolitano de Planificación (IMP), elaborada sobre la base de datos del Instituto Nacional de Estadísticas e Informática (INEI), el distrito de San Isidro viene reduciendo sus porcentajes de pobreza los cuales, en realidad, son mínimos. Al año 2007 existía un 1.26% de población pobre y al año 2009 un 0.60%.

En cuanto a la desigualdad, medida a través del coeficiente de Gini, es menor que en los niveles nacional y de la provincia de Lima.¹²

Tabla 7: Pobreza y coeficiente de Gini en San Isidro, Lima provincia y Perú

Lugar	2007			2009		
	Pobreza total	Pobreza extrema	Coeficiente de Gini	Pobreza total	Pobreza extrema	Coeficiente de Gini
San Isidro	1.26	0.00	0.28	0.60	0.00	0.35
Provincia de Lima	17.95	0.89	0.31	17.50	0.80	0.36
Perú	39.90	13.70	0.44	34.80	11.5	0.42

Fuente: IMP. Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima 2121. Diagnóstico Preliminar. Lima, 2012.

Nivel Educativo

El distrito de San Isidro tiene altos indicadores en educación.

Un 83% de la población entre 6-24 años asiste al sistema educativo regular.

En cuanto al último nivel de estudios que aprobó, según el censo del 2007, predominan los que concluyeron estudios superiores universitarios completos con 38%, lo cual quiere decir que la gran mayoría de los habitantes son profesionales. Con educación superior universitaria incompleta se tiene al 11%, con educación superior no universitaria completa al 10% y con educación superior no universitaria incompleta al 4%. Estas categorías suman al 63% de la población. Un 24% completó la secundaria y un 10% llegó hasta nivel primario.

La tasa de alfabetismo, que es la relación de la población que no sabe leer ni escribir para un grupo de edad respecto a la población total de ese grupo de edad, es de 99.67%. La población analfabeta es de 166 personas (0%).

La tasa de escolaridad en un nivel educativo determinado es la relación entre el total del alumnado matriculado en dicho nivel y la población de la edad teórica correspondiente. La tasa de escolaridad en San Isidro es de 94.17%.

El logro educativo, que es un indicador que considera la tasa de alfabetización adulta y el promedio de años de estudio de la población de 25 años a más, es de 97.83% en San Isidro.

¹² El coeficiente de Gini es una medida de desigualdad, que mide básicamente los ingresos. Es un número entre 0 y 1 donde 0 es la perfecta igualdad y 1 la perfecta desigualdad. De manera que mientras más cerca de 0 hay mayor igualdad. El coeficiente de San Isidro es mejor que el resto nacional, y se aproxima al que ostenta el país de Italia.

Salud

En cuanto a la cobertura de salud, un 77% de la población de San Isidro cuenta con algún seguro de salud, ocupando el primer lugar en los distritos de Lima Metropolitana. La mayor parte de la población se encuentra afiliada a un seguro privado (37%), seguido por un 29% que se encuentra afiliado a ESSALUD. El restante 11% de la población combina seguros de salud públicos y privados.

La tasa de desnutrición crónica en menores de 5 años, estimada por cada mil niños, en el 2007 en San Isidro es de **2.78 niños**. Lo cual contrasta con las tasas obtenidas para ese mismo año en los distritos de San Luis (29.09), La Victoria (29.09), Carabayllo (26.85), Lince (21.83) y Magdalena (20.38). Esta información es proporcionada por la Dirección de Salud (DISA, www.disavic.gob.pe).

La tasa bruta de mortalidad (TBM) distrital por cada mil habitantes en San Isidro, en el 2005, ha sido estimada, por la Dirección de Salud (DISA), en 7.5, siendo que para Lima es de 5.2. San Isidro tiene una alta tasa de mortalidad fundamentalmente por el envejecimiento de su población. La TBM señala el número de defunciones por población una población por cada mil habitantes.

Las tasas de mortalidad en menores de 5 años en San Isidro se han venido reduciendo, pasando de 13.9 en el 2004 a 8.0 en el 2005.

En cuanto a las causas de morbilidad, la siguiente tabla presenta la situación de San Isidro para los años 2005, 2006 y 2007. El mayor número de casos (1,879) ha sido ocasionado por las enfermedades respiratorias agudas no neumónicas, seguido por las enfermedades diarreicas agudas (EDA) con 1,281 casos, entre los cuales los EDA acuosa (más comunes) se han presentado con 1,212 casos.

Tabla 8. Causas de morbilidad distrito San Isidro 12005,2006 y 2007

Enfermedad	Años			
	2005	2006	2007	TOTAL
Infecciones respiratorias agudas no neumónicas (IRA)	593	720	566	1,879
Infecciones respiratorias agudas neumónicas	19	15	12	46
Asma	160	139	125	424
Enfermedad diarreica agua (EDA)	534	349	398	1,281
• EDA acuosa	507	325	380	1,212
• EDA disintérica	27	24	18	69

Fuente: Dirección de Salud www.disavic.gob.pe

Ingreso Familiar (niveles socioeconómicos)

San Isidro, de acuerdo a la consultora Ipsos Apoyo, es el distrito en Lima Metropolitana que más manzanas con nivel socioeconómico A tiene: 62%. Un 36% pertenece al nivel B y sólo el 2% restante al nivel C (cuya presencia se ubica en unas 11 manzanas).

San Isidro supera en manzanas de nivel A al distrito de La Molina (43.2%), San Borja (42.3%) y Santiago de Surco (37%).

Entre los años 2002 y 2010, San Isidro ha reducido el NSE A en 1 punto y ha aumentado el nivel B en 0.4% y el Nivel C en 1.2%.¹³

De acuerdo al mapa estratificado a nivel de manzana por ingreso per cápita a nivel del hogar, los sectores Nivel A se distribuyen mayormente en los sectores 1, 2, 3 y 5. El sector 4, de acuerdo a dicho mapa, es el que tiene un predominio del nivel B.¹⁴

Índice de Desarrollo Humano (IDH)

San Isidro ocupa el puesto número 1 en el índice de desarrollo humano (IDH) distrital del Perú en el 2007, elaborado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

Tabla 9: Índice de Desarrollo Humano. 2007

Lugar	Población	IDH	Ranking
San Isidro	58,056	0.7590	1
Lima	8 482 619	0.6845	-
Perú	27 428 615	0.6234	-

Fuente: PNUD, *Aproximación al índice de desarrollo humano. Anexo metodológico*. Lima, 2009.

El IDH se elabora a partir de cinco variables: i) esperanza de vida al nacer, en el cual San Isidro tiene 76,19 años, ocupando el puesto 6 (superado por La punta, La Perla, Bellavista, Callao y Chorrillos); ii) alfabetismo, en el cual San Isidro con 99.67% ocupa el puesto 3 (superado por La Punta y Miraflores); iii) escolaridad, en el que San Isidro con 94.17% ocupa el primer lugar; iv) logro educativo en el que San Isidro con 97.83% ocupa el puesto 1; y v) Ingreso familiar per cápita en el cual San Isidro, con 954.8 Nuevos Soles por mes, ocupa el puesto 1.

Seguridad ciudadana

El distrito de San Isidro, en comparación con los otros distritos de Lima Metropolitana, tiene mejores indicadores de seguridad ciudadana. La encuesta de victimización del 2011 de la ONG Ciudad Nuestra muestra que, ante la pregunta “¿Usted o algún miembro de su familia ha sido víctima de algún delito los últimos 12 meses?”, en San Isidro se alcanza un 27%, uno de los porcentajes más bajos. A diferencia del promedio de Lima (43%) y de distritos como Villa El Salvador (52%), La Victoria (50%), Miraflores (30%) y San Borja (29%). Igualmente, en San Isidro el porcentaje de atracos y de percepción de inseguridad es bajo comparativamente. No obstante, en robos en viviendas se ubica en una posición intermedia.

Medio Ambiente

El crecimiento urbano en el distrito de San Isidro, en los últimos años se evidencia a partir del boom inmobiliario, el incremento de actividades de servicios y de la población flotante que concurre a diario, generando problemas ambientales como la contaminación del aire, ruido, desabastecimiento de agua, incremento de aguas residuales, residuos sólidos y de riesgos; que ameritan una

¹³ Ipsos Apoyo *Perfiles Zonales de Lima Metropolitana 2010* y Apoyo Opinión y Mercado *Perfiles Zonales de Lima Metropolitana 2002*.

¹⁴ Municipalidad de San Isidro *Perfil sociodemográfico San Isidro*, Lima 2011, p. 29.

adecuación física principalmente en infraestructura y servicios básicos, siendo necesario implementar medidas preventivas y correctivas de los impactos negativos y pasivos ambientales existentes con tendencia a incrementar en el tiempo.

Se observa incumplimiento de las normas ambientales, que demanda fiscalización y control de las actividades que se realizan a partir de la dinámica urbana que se intensifica.

3.3 La Vialidad y el Tránsito Vehicular Local – Movilidad Urbana

Debido a su ubicación geográfica al suroeste del Centro de Lima en la zona denominada “Centro Ampliado de Lima Metropolitana” y a su forma casi rectangular con un promedio que alcanza los 5 km. de base (que corresponden al 60% del ancho de la sección plana de Lima) y 2 km de altura, convierte al Distrito de San Isidro en una zona de paso casi obligado para los viajes interdistritales, absorbiendo de un 30% a 40% de los 12.2 millones de viajes motorizados realizados en Lima y Callao, por lo que la red vial de San Isidro no solo es empleada por los vecinos de San Isidro, si no a un alto porcentaje de la población de Lima (denominada población flotante o en tránsito) la cual asciende a 700,000 personas diarias.

Asimismo, dado que el distrito de San Isidro se encuentra limitado por los distritos de Magdalena del Mar, Jesús María, Lince, La Victoria, Surquillo, San Borja y Miraflores; la trama vial de estos distritos y la circulación vehicular que por ellos discurre, por razones de la conectividad urbana, “cruzan” San Isidro lo que agudiza la congestión vehicular y molestia a los residentes que ven alterada su calidad de vida.

Esta situación se complica aún más si tomamos en cuenta que las pocas vías de carácter metropolitano con las que cuenta el distrito como por ejemplo la Av. Javier Prado, Av. Aramburu y Av. Santa Cruz (de conexión este - oeste y viceversa) presentan altos grados de congestión vehicular en horas punta, con flujos vehiculares por encima de su capacidad, propiciando el uso de vías locales internas del distrito, generando diversos recorridos alternos.

Por otro lado la ocupación del territorio del distrito a través de los procesos de urbanización y el crecimiento poblacional alcanzado, además de estar caracterizado por la localización de equipamientos urbanos como Centros Comerciales, Tiendas por Departamento en el denominado Centro Financiero; han convertido a San Isidro en un importante generador de viajes metropolitano, principalmente del transporte privado y público, generando problemas de congestionamientos en diversas vías locales del distrito, generando puntos y/o intersecciones críticas dentro del entorno local.

Esta situación es la que viene propiciando reducciones de velocidad de circulación, llegando los conductores a desplazarse hasta por debajo de los 10 Km/hr, lo que trae como consecuencia un incremento de la contaminación ambiental en sus diversas aspectos: sonora, emisiones de gases y visual, además del consecuente malestar de los vecinos al ver afectado su entorno y su calidad de vida.

Por lo que es necesario, el mejoramiento de las condiciones físicas y operativas de la red vial del distrito, así como de la operación del tránsito vehicular que por ella discurre.

3.3.1 Vialidad

El distrito de San Isidro nace, se desarrolla y consolida urbanísticamente como un distrito residencial de baja densidad, de alta calidad residencial y con una población perteneciente prioritariamente a los sectores socioeconómicos A y B, por consiguiente la **infraestructura vial** siempre ha estado dimensionada para atender un parque automotor reducido y de escasa movilidad.

La problemática relacionada a la vialidad del distrito, se envuelve en el contexto Metropolitano, el cual trasciende sobre el entorno urbano local; así como también los aspectos fundamentales de la infraestructura vial, uso y estado de conservación.

Los ejes de desarrollo, generados por las vías principales, como entes articuladores definen los lineamientos que conforman la delimitación de espacios urbanos homogéneos; al mismo tiempo trasladan sus impactos sobre los ambientes residenciales del distrito.

Por lo que, los ejes viales importantes tales como la Av. Arequipa, Av. Petit Thouars, Av. Arenales, Av. Camino Real, Av. Javier Prado, Av. Jorge Basadre, Av. Santa Cruz, Av. Salaverry, entre otros, eran suficientes para atender la demanda vehicular interdistrital, dejando a las vías locales la atención de los sectores de actividad interna.

Esta situación no se refleja actualmente debido al desarrollo de las actividades urbanas del distrito, a su crecimiento como principal Centro Financiero y a su tendencia al crecimiento vertical con la construcción de edificios con uso de oficinas, comercio, etc. lo cual ha generado un incremento sustancial de la población flotante al ser uno de los principales centros atractores y generadores de viajes.

El Sistema Vial del distrito San Isidro

La concepción urbana de la red vial de San Isidro, no corresponde a un planeamiento racional, si no a un crecimiento desordenado ocasionado por urbanizaciones que no han sido estudiadas en conjunto, resultando una mezcla de zonas antiguas, medias y modernas, con vías principales con problemas de trazo e intersecciones que no permiten un tránsito fluido.

Contexto Metropolitano.-

Jerarquización Vial Normativa (Ordenanza N° 341-MML y su modificatoria):

Actualmente el distrito posee una red vial jerarquizada de acuerdo a lo señalado en el Plano del Sistema Vial Metropolitano, aprobado mediante Ordenanza N° 341-MML, el cual clasifica las vías a nivel metropolitano de acuerdo a su importancia, funcionalidad y al servicio que prestan, asignando los derechos de vía, siendo de cuatro tipos VIAS EXPRESAS, ARTERIALES, COLECTORAS y LOCALES, cuyas características se pasan a detallar a continuación.

a. Vías Expresas

- Soporta importantes flujos vehiculares.
- Circulación a alta velocidad, condiciones de flujo libre
- Une zonas de importante de tránsito

- Integra la ciudad con el resto del país.
- De flujo ininterrumpido; no existen cruces a nivel con otras vías.
- Transporta vehículos livianos y pesados, con diseño adecuado.
- Servicio de Transporte público a través de calzadas exclusivas.

b. Vías Arteriales

- Llevan apreciables volúmenes de tránsito.
- Velocidades medias de circulación
- A distancias requiere construcción de pasos a desnivel y/o intercambios con vías arteriales o colectoras.
- Diseño de las intersecciones debe considerar carriles para volteos.
- Permite el tránsito de diferentes tipos de vehículos.
- El Transporte público de pasajeros puede realizarse por calzadas o carriles segregados con paraderos debidamente diseñados.
- Establecer y diseñar paraderos especiales para el transporte público.

c. Vías Colectoras

- Lleva el tránsito desde un sector urbano hacia las vías Arteriales y/o Expresas.
- Sirven para el tránsito de paso.
- Prestan vías de servicio a las propiedades adyacentes.
- El flujo vehicular es interrumpido por intersecciones semaforizadas en los cruces con vías Arteriales y otras vías Colectoras.
- Apropia para la circulación del transporte público.

d. Vías Locales

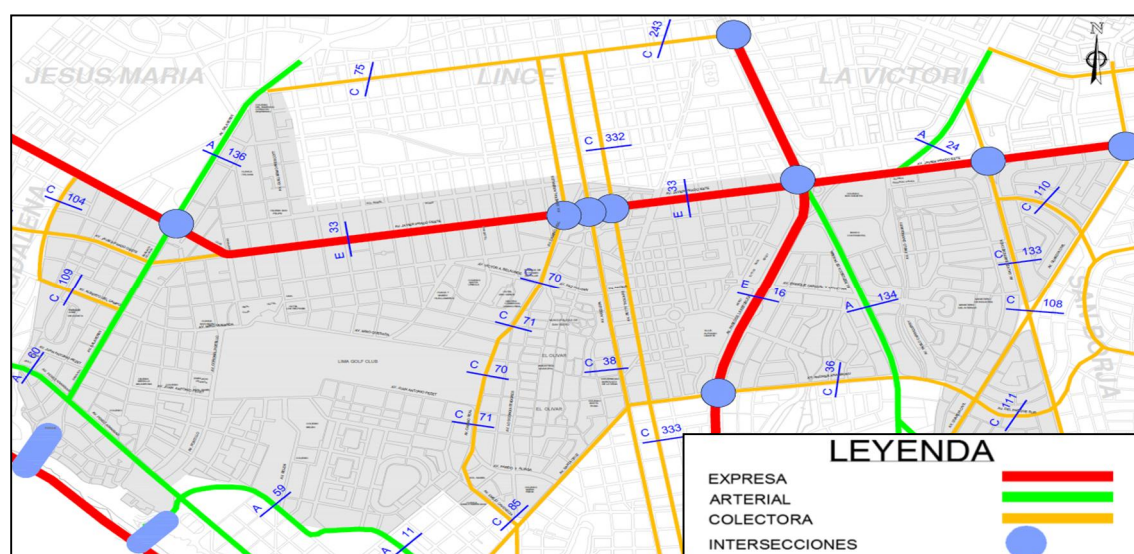
- Su función principal es la de proveer acceso a los predios o lotes adyacentes.

Por lo que el sistema vial de San Isidro basado en la Ordenanza N° 341-MML, se encontraría estructurada de la siguiente manera:

LISTADO DE VIAS				
Nº	Sección	Via	Tramo	Mts.
EXPRESAS				
01	E-06	Circuito de Playas	Regatas - Marbella	34.00 - 67.00
02	E-16	Paseo de la República	Pza. Grau – Rep. de Panamá	72.00
03	E-33	Prado, Javier	Sánchez Carrión – Pan. Sur	
ARTERIALES				
04	A-11	Angamos	Del Ejercito - Santa Cruz	25.00 – 30.00
05	A-59	Ejercito	Jr. Polar - Malecón	30.00 – 33.00
06	A-134	República de Panamá	Ovalo Balta - Aramburu	28.00 – 35.00
07	A-136	Salaverry	Ejercito – Pza. Jorge Chávez	40.00
COLECTORA				
08	C-36	Aramburu	Arequipa – Pas. de la República	30.00
09	C-37	Arenales	28 de Julio – Javier Prado	20.00
10	C-38	Arequipa	28 de Julio - Pardo	29.00 – 30.00
11	C-70	Camino Real	Javier Prado – Paz Soldán	15.00
1			Paz Soldán - Choquehuanca	30.00
			Choquehuanca - Pezet	15.00
			Pezet – Cavenecia	30.00
13	C-85	Cavenecia Emilio	Camino Real – Ovalo Gutiérrez	21.00
14	C-109	Del Campo, Alberto	Salaverry – De Aliaga Juan	20.00
15	C-110	Del Parque Norte	Gálvez Barnechea – Guardia Civil	29.00 – 60.00
16	C-142	Guardia Civil	Calle 4 - Prolg. Paseo de la República	40.00
17	C-259	Prado, Javier	Sánchez Carrión – Brasil	35.00
18	C-310	Santa Cruz	Arequipa – Pardo	22.00
19	C-332	Petit Thouars	28 de Julio – Chichón	20.00

Fuente: Sistema Vial Metropolitano – Ordenanza N° 341-MML y sus modificatorias.

PLANO DEL SISTEMA VIAL DE SAN ISIDRO



Bajo esta estructura vial se puede apreciar que si bien el distrito posee vías del tipo expresa, arterial y colectora que lo atraviesan de norte a sur y viceversa, carece de vías que lo atraviesan en sentido este-oeste y oeste - este, limitándose sólo a las vías de la periferia como son la Av. Javier Prado (tipo expresa) y el eje Aramburu – Santa Cruz (tipo colectora).

Dicho problema se acentúa aún más debido a que la Av. Javier Prado viene funcionando actualmente como una vía arterial dado que aún no se han desarrollado las obras de infraestructura que eviten los cruces a nivel y que cumplan la función de vía rápida, con un acondicionamiento acorde al de una vía expresa, siendo esto competencia directa de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

De acuerdo a la norma antes citada la Municipalidad Metropolitana de Lima, tiene injerencia directa sobre la red vial básica (vías expresas, arteriales y colectoras), mientras que las vías locales de San Isidro son de responsabilidad directa del municipio distrital, lo que en la práctica no se observa ya que es San Isidro quien se encarga del mantenimiento, señalización y administración de la red vial metropolitana, dentro de su jurisdicción.

Contexto Local.-

Dentro de este contexto, las vías no disponen de una clasificación específica, sin embargo se presentan diversas características de acuerdo básicamente a sus condiciones operativas y a como vienen siendo empleadas dentro del entorno local, destacándose la presencia de ejes distritales y vías distritales.

Ejes distritales:

Estarían conformadas por vías o grupo de estas, que interconectan directa o indirectamente las vías del distrito de San Isidro con los ejes metropolitanos, siendo alguna de ellas empleadas por el servicio de transporte público, presentando flujos vehiculares altos.

Las condiciones de tránsito en estos ejes es bastante similar al de los ejes metropolitanos sobre todo en las horas punta, alcanzando su capacidad vial máxima, debido a que son empleadas como rutas alternas hacia los diferentes puntos de destino de los usuarios dentro del distrito y/o fuera de él, pudiéndose destacar los siguientes ejes:

Conexión Norte – Sur y Sur Norte

Portillo
Flores - Prescott
Belén
Santo Toribio
Rivera Navarrete
Pablo Carriquiry
Los Conquistadores
Paseo Parodi – Fuentes
Las Begonias

Conexión Oeste – Este y Este - Oeste

Dos de Mayo
Jorge Basadre
Alberto del Campo – Miro Quesada
Pezet
Canaval Moreyra – Juan de Arona – Paz Soldán – Víctor A. Belaunde – Jorge Basadre
Del Parque Norte
Choquehuanca – La Habana – República de Colombia – Augusto Tamayo
Canaval Moreyra
Andrés Reyes – Seminario

Vías Distritales:

Se han considerado dentro de esta clasificación a las vías locales que en determinados momentos tienen alto volumen de tráfico constituido principalmente por vehículos con origen y/o destino dentro del Distrito de San Isidro o que sirven de acceso a los ejes metropolitanos y distritales, cuyos flujos vehiculares en las horas punta alcanzan la capacidad vial máxima.

El tránsito en estas vías tiene en la mayor parte del día condiciones aceptables, con excepción de las horas punta y en las intersecciones con los ejes metropolitanos y/o distritales y algunas veces con otras vías de igual condición.

Entre estas vías distritales podemos señalar las siguientes:

Cádiz	Nicolás de Rivera
Los Castaños	Lizardo Alzamora
Jacinto Lara	República de Colombia
El Rosario	Álvarez Calderón Pardo y Aliaga
Las Palmeras	Tudela y Varela
Santo Toribio	Belén
Los Libertadores	Miguel Dasso
Francisco Masías	Las Tordillas
Las Camelias	Ricardo Angulo
Alayza y Paz Soldán	Derteano

Vías Locales:

Avenidas o calles con moderado volumen de tráfico, constituido principalmente por vehículos con origen y/o destino en San Isidro, que en determinados lugares y momentos específicos se pueden acercar a la capacidad de la vía (en las condiciones actuales), dentro de esta clase se encontraría el resto de las vías del distrito.

Interruptores Urbanos (barreras urbanas):

La red vial de San Isidro está afectada por dos tipos de barreras, aquellas consolidadas por su propia tipología vial (vías expresas) y aquellas que presentan condiciones de uso de suelo como grandes áreas recreacionales que constituyen parte importantísima del sistema ecológico no solo del distrito si no de parte de la zona sur, que de alguna manera no han permitido enlazar correctamente la trama vial entre dos zonas cercanas, propiciando la falta de continuidad vial en su recorrido.

Bajo este contexto es identificable cuatro (04) interruptores urbanos:

- Dos de ellas en función a su condición de Vía Expresa (Av. Javier Prado y Av. Paseo de la República), cuya consolidación como vía rápida, ha limitado los puntos de accesibilidad entre un sector y otro.
- Y las otras dos zonas constituidas por el Bosque El Olivar y el Lima Club Golf, que si bien poseen una gran ocupación del territorio, tiene detrás una clara función urbana relacionada a la preservación del área verde y recreativa, por lo que su limitada accesibilidad, no debe estar sujeta a la construcción de nueva infraestructura vial.

3.3.2 Transporte

Los grandes problemas relacionados al transporte se han ido acrecentando en el tiempo debido a diversos factores como son: la liberación no planificada del transporte, la importación de vehículos usados, la falta de implementación de un sistema de chatarreo, la existencia de normas que favorecen la adquisición y tenencia de vehículos usados, entre otros.

Esta problemática subsiste actualmente por haberse presentado limitaciones y conflicto entre los involucrados y autoridades competentes que están impidiendo la implementación de la Reforma del Transporte a través de un Sistema Integrado de Transporte – SIT que comprenda la implementación de los Corredores Complementarios, que contribuirían a desalentar el uso del auto privado, reducir el volumen vehicular y déficit de estacionamientos al interior del distrito.

A fin de enfocar claramente la problemática en materia de transporte en el distrito, se ha subdividido este aspecto de acuerdo al tipo que se presenta:

- Transporte Público de pasajeros
- Transporte de carga
- Servicio de Taxi
- Transporte Escolar
- Transporte Turístico

Transporte Público de Pasajeros.-

Al igual que en toda la ciudad de Lima el transporte de pasajeros en el Distrito de San Isidro se realiza en vehículos que pertenecen a empresas particulares que cubren rutas (recorridos) que utilizan las principales avenidas. En muchos casos dichos recorridos no han sido estudiados, racionalizados ni adecuados a la demanda de transporte, ni a las condiciones de la infraestructura vial.

La Gerencia de Transporte Urbano (GTU) del Municipio Metropolitano de Lima otorga autorizaciones para que las empresas de servicio de transporte público puedan iniciar sus operaciones en una o más rutas, mediante licitaciones y concesiones, las cuales son por lo general renovadas.

El Distrito de San Isidro es atravesado por 145 rutas de transporte público, las que han sido autorizadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima y por la Municipalidad del Callao, que se encarga de la administración, supervisión y control de las empresas que brindan el mencionado servicio.

La flota vehicular del servicio de transporte público está conformada por camionetas rurales, micros y ómnibus en su mayor parte sumamente antiguos y en muy mal estado de conservación, brindando servicio sin las normas mínimas de seguridad y comodidad.

Es opinión generalizada de los usuarios y conductores de otros vehículos, que los choferes de servicio público no respetan las leyes y normas de tráfico, inclusive las señales de los semáforos, muchos manejan sin brevete, ocasionando la mayor parte de los accidentes. Hay gran cantidad de unidades que se denominan piratas, porque no cuentan con la autorización para brindar el servicio.

La policía no puede controlar y sancionar las infracciones, por lo que muchas quedan impunes y lo que reduce notoriamente el efecto disuasivo de las multas.

Las tarifas son fijadas por las propias empresas en base a la competencia, es decir son reguladas por el mercado, debiendo la GTU preocuparse para impedir la existencia de monopolios.

De la información proporcionada por la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima, actualmente se encuentran autorizadas a circular por el distrito un total de 98 rutas de transporte público, que en conjunto poseen una flota aproximada de 7000 unidades entre ómnibus, micros y camionetas rurales, las mismas que como parte de su recorrido y de acuerdo a la información proporcionada por la GTU se encuentran circulando por las siguientes vías:



**Rutas de Transporte Público autorizadas a circular por San Isidro – según
información de GTU-MML (98)**

Nº	RUTA	EMPRESA	TIPOLOGIA	FLOTA REQUERIDA	FLOTA HABILITADA				ANTIGÜEDAD PROMEDIO (AÑOS)
					OMNIBUS	MICROBUS	C. RURAL	TOTAL	
1	ECR02	SAN FELIPE EXPRESS S.A.	C. RURAL	60	0	0	60	60	22.03
2	ECR13	E.T. Y SERV. JORGE PANDURO S.A.	C. RURAL	80	0	1	67	68	22.55
3	EM01	EMPRESA DE TRANSPORTES PALMARI S.A.	MICROBUS	66	0	60	0	60	20.26
4	EM02	E.T. ESPECIAL SOLIDARIDAD S.A.	MICROBUS	146	7	125	0	132	10.46
5	EM16	E.S.T. 25 DE SETIEMBRE S.A.C.	MICROBUS	72	0	69	0	69	22.03
6	EM17	E.T. CUARENTA INTEGRADA S.A.	MICROBUS	88	1	86	0	87	4.37
7	EM29	AGRUP. DE TRANS. EN CAMIONETAS S.A.(A.T.C.R. S.A.)	MICROBUS	92	0	88	0	88	19.28
8	EM37	TRANSPORTES RAPIDO UNIVERSAL S.A.	MICROBUS	114	0	113	0	113	17.80
9	EM40	E.T. NUEVO HORIZONTE S.A.	MICROBUS	79	1	75	0	76	5.72
10	EM49	E.T. ANGAMOS S.A.	C. RURAL	62	0	0	60	60	21.50
11	EM53	TRANSPORTES Y SERVICE CANADA S.A.	C. RURAL	83	0	7	67	74	13.12
12	EM54	E.T. Y SERVICIOS MULTIPLES SUR LIMA S.A.	MICROBUS	67	1	57	0	58	3.35
13	EM55A	E.T. MIRAFLORES - MONTECRICO S.A.	C. RURAL	67	0	0	64	64	21.52
14	EM59	EMP. DE TRANSP. Y SERV. LA HUAYRONA S.A.	MICROBUS	100	0	98	0	98	21.21
15	EO07	E.T. Y SERV. ARCO IRIS S.A.	MICROBUS	52	0	45	1	46	16.82
16	EO100	E.T. SESENTITRES S.A.	MICROBUS	44	0	44	0	44	26.52
17	EO101	E.S.T. SANTA CATALINA S.A.	MICROBUS	71	0	70	0	70	23.07
18	EO126	MULTISERVICIOS E INV. VIRGEN DE COPACABANA S.A.	OMNIBUS	72	10	53	0	63	9.54
19	EO20	E.T. 104 S.A.	OMNIBUS	44	23	18	0	41	27.36
20	EO26	E.T. SANTO CRISTO S.A.	MICROBUS	72	0	65	0	65	14.45
21	EO35	E.T. UNIDOS S.A.	OMNIBUS	91	88	0	0	88	13.58
22	EO39	CONSORCIO VIA S.A.	OMNIBUS	86	53	5	0	58	4.96
23	EO48	E.T. JOSE LEAL COCHARCAS S.A.	MICROBUS	60	0	59	0	59	22.65
24	EO50	J.C. REPRESENTACIONES SOCIEDAD ANONIMA "J.C.R.S.A."	MICROBUS	61	0	48	0	48	22.48
25	EO54	E.T. CASTRO FUENTES S.A. KEVIDSA	MICROBUS	119	0	115	0	115	17.30
26	EO64	E.T. LUIS BANCHERO ROSSI S.A.	OMNIBUS	57	54	3	0	57	18.93
27	IM41	COOPERATIVA DE SERV. ESPECIALES TRANSPORTES SOL Y MAR LTDA.	MICROBUS	78	0	58	0	58	20.00
28	IM49	E.T. URBANO EL MOLINERO EXPRESS S.A.	MICROBUS	64	0	49	0	49	14.92
29	IO13	E.T. MAGDALENA-SAN MIGUEL S.A.	C. RURAL	96	0	0	62	62	19.69
30	IO15	E.T. ESPECIAL SOLIDARIDAD S.A.	MICROBUS	37	0	34	0	34	22.79
31	IO20	TRANSUMA S.A.	MICROBUS	78	0	78	0	78	19.58
32	IO28	E.T. Y SERV. LOS ANGELES DEL PERU S.A. ETRAPERSA	MICROBUS	55	0	53	0	53	25.00
33	IO30	COMUN. INTE. TUR. SERV. URANO TOURS S.A.	MICROBUS	103	0	102	0	102	23.55
34	IO33	E.T. SERV. SANTA ROSA DE LIMA S.A.	OMNIBUS	79	42	29	0	71	21.27
35	IO49	E.T. UNIDOS DE PASAJEROS S.A. (ETUPSA 73)	OMNIBUS	70	65	2	0	67	14.47
36	IO57	E.T. LOS LAURELES S.A.	MICROBUS	69	0	68	0	68	16.54
37	IO67	E.T. RAPIDO MUSA S.A.	MICROBUS	65	1	48	0	49	22.90
38	IO72	E.T. RAPIDO MUSA S.A.	MICROBUS	56	0	43	0	43	20.70
39	IO73	E.T. RAPIDO MUSA S.A.	MICROBUS	27	0	26	0	26	23.65
40	IO75	E.T. CASTRO FUENTES S.A. KEVIDSA	MICROBUS	47	0	40	0	40	21.30
41	IO77	E.T. GENERALES LA ARDILLA S.A.	OMNIBUS	44	20	17	0	37	23.04
42	IO78	E.T. 41 S.A.	OMNIBUS	79	65	11	0	76	23.43
43	IO88	E.T. Y SERV. ALMIRANTE MIGUEL GRAU S.A.	MICROBUS	115	1	59	0	60	18.69
44	IO96	E.T. UNIDOS CHAMA S.A.	MICROBUS	63	1	57	0	58	23.42
45	NM06	E.T. EL METRO S.A.	MICROBUS	75	2	71	0	73	12.19
46	NM12	E.T. 36 SAN MARTIN DE PORRES S.A.	OMNIBUS	84	71	6	0	77	19.73
47	NM24	E.T. NOR LIMA S.A. (ETNOLSA)	MICROBUS	81	1	89	0	90	22.94
48	NM28	E.T. Y SERV. EL PORVENIR S.A.	MICROBUS	99	1	98	0	99	11.95
49	NM29	TRANSUMA S.A.	MICROBUS	109	1	106	0	107	8.40
50	NM32	E.T. VIRGEN DE LA CONCEPCION S.A. ETIVIRCO	MICROBUS	96	0	94	0	94	22.59
51	NM34	AGRUP. DE TRANS. EN CAMIONETAS S.A.(A.T.C.R. S.A.)	MICROBUS	78	0	75	0	75	24.85
52	NM36	AGRUP. DE TRANS. EN CAMIONETAS S.A.(A.T.C.R. S.A.)	MICROBUS	93	0	87	0	87	11.32
53	NM38	AGRUP. DE TRANS. EN CAMIONETAS S.A.(A.T.C.R. S.A.)	MICROBUS	141	0	136	0	136	15.82
54	NO02	E.T. TUR. E INVERSIONES SEDOR DE LA SOLEDAD S.A. SESOSA	MICROBUS	65	0	61	0	61	11.55
55	NO03	TRANSPORTES Y SERV. SANTA CRUZ S.A.	OMNIBUS	94	83	9	0	92	17.06
56	NO07	E.T. UNIDOS DE PASAJEROS S.A. (ETUPSA 73)	OMNIBUS	97	91	6	0	97	19.50
57	NO101	E.T. Y SERV. NUEVA AMERICA S.A.	OMNIBUS	73	54	19	0	73	3.37
58	NO37	E.T. SANTA LUZMILA S.A.	MICROBUS	62	2	55	0	57	12.19
59	NO38	E.T. FEDERICO VILLARREAL S.A.	OMNIBUS	85	53	29	0	82	24.27
60	NO99	COMUN. INTE. TUR. SERV. URANO TOURS S.A.	MICROBUS	53	0	50	0	50	10.07
61	OM05	E.T. INTERNACIONAL PAMELA S.A.	MICROBUS	63	0	62	0	62	24.98
62	SCR08	TRANSUMA S.A.	C. RURAL	95	0	1	71	72	21.14
63	SCR10	E.T. MIRAFLORES - MONTECRICO S.A.	C. RURAL	45	0	0	36	36	20.89
64	SCR15	E.T. URBANO LIMATAMBO S.A.C. (ETULSAC)	MICROBUS	17	0	15	0	15	25.40
65	SCR26	EMPRESA DE TRANSPORTE, SERVICIOS TURISMO E INVERSIONES NORTEA	C. RURAL	42	0	0	41	41	22.34
66	SCR35	E.T. Y SERV. MULTIPLES STAR S.A.	C. RURAL	44	0	11	23	34	14.41
67	SCR36	E.T. UNIDOS CHAMA S.A.	C. RURAL	106	0	2	94	96	19.52
68	SCR38	E.T. URBANO EL PARAISO S.A.	C. RURAL	35	0	0	35	35	23.60
69	SCR38A	E.T. Y SERV. ESPEC. 10 DE ENERO S.A. (ETRASE)	C. RURAL	40	0	0	39	39	23.44
70	SCR38B	EMP. TRANS. SERV. ESP. CARMELITAS 2001 S.A.	C. RURAL	57	0	1	48	49	24.73
71	SM05	EMPRESA DE TRANSPORTES VILLA MARINA S.A.	MICROBUS	78	0	71	0	71	20.14
72	SM09	E.T. SERV. SAN JUAN DE DIOS S.A.	MICROBUS	116	0	112	0	112	23.88
73	SM17	EMPRESA DE TRANSPORTE BRONCO S.A. ETBRONSA	C. RURAL	66	0	1	63	64	14.15
74	SM18	TRANSUMA S.A.	MICROBUS	140	10	114	0	124	12.29
75	SM20A	E.T. EXPRESS PACHACAMAC S.A.	C. RURAL	70	0	0	68	68	21.85
76	SM24	TRANSPORTES SAN IGNACIO S.A.	MICROBUS	111	0	108	0	108	20.81
77	SM38	E.T. SERV. MULTI. SAN GENARO S.A.	MICROBUS	48	0	47	0	47	5.33
78	SM40	E.T. Y MULT.IMP. Y EXP. SAN FRANCISCO DE ASIS DE LOS OLIVOS S.	MICROBUS	69	0	59	0	59	22.78
79	SOD4	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS CHAMA S.A.	OMNIBUS	72	61	6	0	67	16.31
80	SOD7	TRANSPORTE DE SERVICIOS URBANOS S.A.	OMNIBUS	41	20	1	0	21	14.08
81	SO08	EMPRESA DE TRANSPORTES URBANO LINEA 4 S.A.	OMNIBUS	64	64	0	0	64	5.20
82	SO10	E.T. IKARUS S.A.	OMNIBUS	41	10	0	0	10	19.90
83	SO13	E.T. LOS LAURELES S.A.	OMNIBUS	61	12	42	0	54	24.57
84	SO14	E.T. ESFUERZOS UNIDOS S.A.	MICROBUS	95	30	59	0	89	6.98
85	SO24	E.T. UNIDOS DE PASAJEROS S.A. (ETUPSA 73)	OMNIBUS	90	61	13	0	74	25.09
86	SO26	E.T. UNIDOS CHAMA S.A.	MICROBUS	133	0	128	0	128	12.69
87	SO28	E.T. Y SERV. SAN PEDRO S.A.	OMNIBUS	70	58	8	0	66	24.61
88	SO30	E.T. SANTO CRISTO DE PACHACAMILLA S.A.	OMNIBUS	105	85	18	0	103	19.40
89	SO31	E.T. SANTO CRISTO DE PACHACAMILLA S.A.	MICROBUS	18	0	14	0	14	25.64
90	SO35	E.T. SERV.COM.IMPOR. Y EXP. MACHU PICHU S.A.	MICROBUS	106	3	100	0	103	12.66
91	SO37	E.T. SINCHI ROCA S.A.	MICROBUS	58	1	51	0	52	19.93
92	SO42	E.T.T. EL MARQUEZ S.A.	MICROBUS	65	0	57	0	57	24.35
93	SO44	E.T. Y SERV. MULTIPLES 160 S.A.	MICROBUS	48	2	45	0	47	4.98
94	SO51A	E.T. TABLADA 2000 S.A. (ETTADOSA)	C. RURAL	50	0	3	46	49	19.47
95	SO67A	E.T. ROOSEVELT S.A.	C. RURAL	35	0	1	30	31	23.95
96	SO67B	E.T. Y SERV. ESPECIALES SANTA MARIA S.A.	C. RURAL	37	0	0	34	34	23.74
97	SO74	EMP. DE TRANS. Y SERV. MULT. SANTA ISABEL DE VILLA S.A.	C. RURAL	46	0	1	41	42	21.71
98	SO92	E.T. Y SERV. EL PORVENIR S.A.	MICROBUS	43	1	39	0	40	26.07
TOTAL				7135	1210	4259	1050	6519	

Rutas de Transporte Público autorizadas a circular por San Isidro – según información de DGTU-MPC (47)

Nº	ruta	EMPRESA	FLOTA AUTORIZADA
1	CR02	E.T MIRAFLORES MONTEERRICO S.A.	84
2	CR13	E. MODELO DE TRANSPORTE LATINO AMERICANA S.A.	60
3	CR14	E.T. HOGAR TOURS S.A.	69
4	CR15	EMPRESA DE TRANSPORTE Y SERVICIO SAN ANTONIO S.A.	60
5	CR16	E.T. SAN JOSE S.A.	94
6	CR19	CONSORCIO CIELO AZUL S.A.	45
7	CR20	CONSORCIO GRUPO SALAMANCA	140
8	CR31	E.T.FO.C.A.M.S.A.	51
9	CR38	EMPRESA DETRANSPORTE GRUPLAN S.A.	78
10	CR39	E.T. ANGAMOS S.A.	99
11	CR54	E.T. VEINTIDOS S.A.C.	93
12	CR71	E.T. GRUPO DIEZ S.A.	86
13	CR75	EMPRESA DE TRANSPORTE Y TURISMO STAR TOURS S.A.C.	100
14	IM18	E.T. PROYECTO SIETE S.A.	58
15	IM21	TRANSLIMA S.A.	51
16	IM31	COOP. DE SERV. ESP. SOL Y MAR LTDA.	100
17	IM44	C.T.I. CORPORACION S.A.	50
18	IO03	CONSORCIO GRUPO ORION	60
19	IO06	CONSORCIO GRUPO ORION	127
20	IO07	CONSORCIO GRUPO ORION	73
21	IO12	CONSORCIO M. MILLAN	93
22	IO14	E.T. ALEYULA TRANSPORTE S.A.	75
23	IO28	CONSORCIO GRUPO ORION	88
24	IO30	CONSORCIO GRUPO ORION	142
25	IO41	C.T.I. CORPORACION S.A.	73
26	IO50	E.T. VENEZUELA S.A.	80
27	IO57	C.T.I. CORPORACION S.A.	91
28	IO71	E.T. Y SERV. MULTIPS CHALACOS UNIDOS S.A.C.	52
29	IO75	E.T. CIELO MAR Y TIERRA S.A.	95
30	IO89	E.T. SERV. MULT. AQUARIUS EXPRESS S.A.	88
31	OM10	E.T. Y SERV. MULTIPS CHALACOS UNIDOS S.A.C	60
32	OM18	CONSORCIO GRUPO ORION	143
33	OM19	CONSORCIO GRUPO ORION	153
34	OM21	CONSORCIO GRUPO ORION	155
35	OM22	E.T. Y SERV. LA MAR S.A.	75
36	OM23	CORPORACION ETUNIJESA S.A.C.	145
37	OM24	TRANSPORTE Y SERVICIO VRP S.A.	55
38	OM28	E.T. SEÑOR DEL MAR S.A.	60
39	OM30	CONSORCIO GRUPO ORION S.A.	70
40	OM31	E.T. URBANO PUERTO CHICO E.I.R.L.	61
41	OM33	CONSORCIO INVERSIONES LOS ANGELES DEL PERU S.A.	113
42	OM36	ET. ASOCIACION 435 REAL S.A.	67
43	OM37	CONSORCIO GRUPO ORION	65
44	OM57	C.T.I. CORPORACION S.A.	88
45	OM62	CONSORCIO GRUPO SALAMANCA	75
17	IM41	COOP. DE SERV. ESP. SOL Y MAR LTDA.	0
23	IO13	E.T. MAGDALENA SAN MIGUEL S.A.	0
TOTAL			3840

Vías autorizadas para el Transporte Público – Según Información de GTU

Nº	VIAS	Nº	VIAS
1	Alberto del Campo	31	Guillermo Prescott
2	Amador Merino Reyna	32	Javier Prado Este
3	Andrés Aramburu	33	Javier Prado Oeste
4	Antequera	34	Jorge Basadre

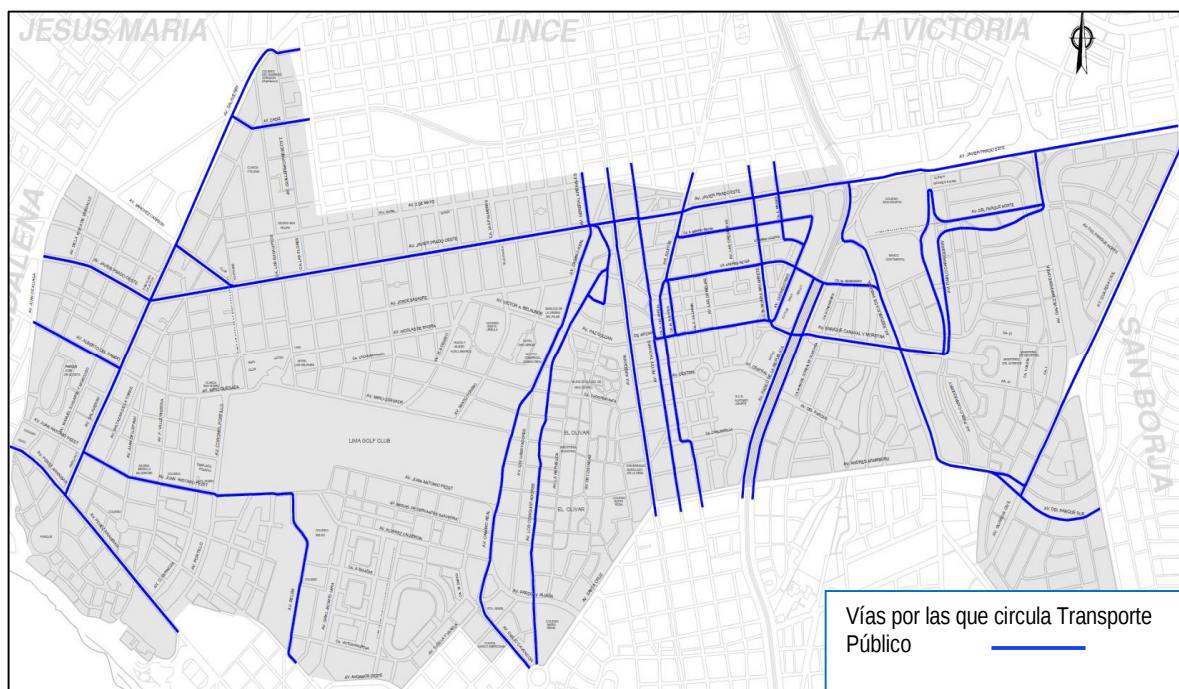
5	Arenales	35	Jorge Polar**
6	Arequipa	36	José Gálvez Barrenechea
7	Audiencia	37	Juan de Aliaga
8	Aurelio Miro Quesada	38	Juan de Arona
9	Belén	39	Las Camelias*
10	Cádiz	40	Las Castañitas*
11	Calle 41*	41	Las Palmeras*
12	Camino Real	42	Los Castaños*
13	Chacarilla	43	Los Conquistadores
14	Chinchón	44	Los Lirios**
15	Cnel. Andrés Reyes	45	M. Echenique*
16	Cnel. Odriozola*	46	Manuel Atanasio Fuentes
17	Cnel. Pedro Portillo*	47	Manuel Bañón
18	Daniel Hernández	48	Miguel Iglesias**
19	Deán Valdivia*	49	Miguel J. Seminario
20	Augusto Pérez Aranibar	50	Olavide
21	Del Parque Sur	51	Ollanta
22	Dos de Mayo*	52	Pablo Carriquiry
23	Enrique Canaval Moreyra	53	Paz Soldán*
24	Faustino Sánchez Carrión	54	Petit Thouars
25	Federico Villarreal	55	República de Panamá
26	Francisco Masías	56	Ricardo Palma
27	Gral. Córdova	57	Sacsayhuaman
28	Gral. Juan Antonio Pezet	58	San Martín de Porres
29	Gral. Trinidad Morán**	59	Santa Cruz
30	Guardia Civil	60	Víctor Andrés Belaunde

(*) Vías que no presentan circulación de transporte público.

(**) Vías que no corresponden al distrito

Siendo el esquema vial autorizado para la prestación del servicio el siguiente:

Esquema de las vías autorizadas para la circulación del Transporte Público en San Isidro



Fuente: Gerencia de Transporte Urbano - MML

Bajo este esquema se ha podido identificar algunas de las problemáticas que viene generando la circulación de este tipo de servicio por las vías del distrito, siendo estas las siguientes:

- a) Incremento desmesurado de la flota de vehículos por ruta de transporte público, por ejemplo la Ruta EM-02 que posee 145 unidades.
- b) Incremento en el número de rutas asignado por eje vial, con problemas de sobre-oferta del servicio y por consiguiente la sobre saturación de las vías.
- c) Recorridos autorizados, inadecuados y sinuosos, sin criterio técnico que generan la utilización de vías locales (residenciales) y que datan de muchos años, no habiendo sido modificados.
- d) Reasignación de rutas de transporte público que prestaban servicio en la Vía Expresa del Paseo de la República, hacia otras vías del distrito como: Av. Paseo Parodi, Av. Rivera Navarrete, Av. Canaval Moreyra, debido a la operación del Metropolitano.
- e) Relación desactualizada de vías autorizadas para la circulación de transporte público, generando confusión con las labores de fiscalización y control, como es el caso de la Ca. Las Castañitas sujeta al retiro de este servicio.

- f) Circulación de unidades de transporte público autorizadas por diferentes administraciones, como es el caso de la Provincia de Lima y del Callao.
- g) Modificación de recorridos por parte de los conductores del Transporte Público, que emplean vías no autorizadas, como ruta alterna para eludir la congestión vehicular y/o intersección semaforizadas en ejes metropolitanos, lo cual se observa generalmente en las siguientes vías:
- Av. Basadre cuadras 04 y 05
 - Av. Dos de Mayo cuadra 11
 - Ca. Soledad cuadra 01
 - Av. Prolongación Arenales cuadra 05
 - Av. Augusto Pérez Aranibar cuadra 17
- h) Ausencia de un estudio que sustente la necesidad de circulación y racionalización del transporte público por las vías autorizadas del distrito.
- i) Circulación de unidades sin cumplir con las adecuadas condiciones de seguridad para prestar el servicio, (asientos y ventanas rotas, vidrios inadecuados, falta de extintor y botiquín, luces pasamanos y cinturones de seguridad inoperativos).
- j) Circulación desordenada, realizando maniobras inadecuadas, entrecruzamientos de carril y a velocidad, con la finalidad de captar mayor cantidad de pasajeros, atentando contra la integridad física de los residentes y usuarios de este servicio.
- k) Circulación de unidades de transporte público con más de 10 años de antigüedad, sin renovar su flota vehicular, generando mayor contaminación ambiental.



Transporte de Carga.-

El transporte de carga por su tipología vehicular y características en general, viene produciendo impactos negativos sobre algunas vías del distrito, más aun teniendo en cuenta que San Isidro presenta una configuración urbana de tipo residencial, comercial y financiera.

Con Resolución Directoral Municipal N° 1899-96-MLM/DMTU, se declaran las vías corredores para la circulación de vehículos de transporte pesado, señalando que para el uso temporal y/o excepcional de vías, diferentes a las declaradas, los propietarios de las unidades de carga deberán estar registrados y obtener su autorización por parte de la Gerencia de Transporte Urbano.

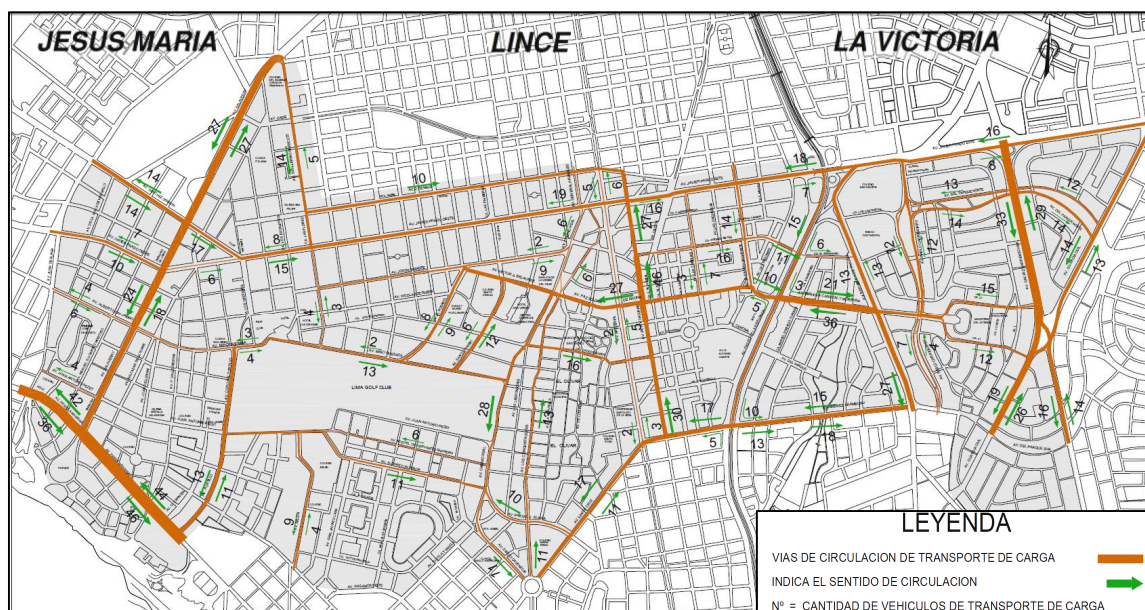
Mediante Ley General de Residuos Sólidos N° 27314 artículo 9, se concede a las Municipalidades Provinciales la responsabilidad de toda la gestión de los residuos sólidos, lo que se acentúa en el ámbito metropolitano.

Este tipo de Servicio viene siendo regulado actualmente mediante la Ordenanza N° 1227 que Reglamenta la Circulación y la Prestación del Servicio de Transporte de Carga en la Provincia de Lima y el Decreto de Alcaldía N° 041- que “Declara las Vías Corredores Libres” para la circulación de vehículos de carga ligera, mediana y pesada durante las 24 horas del día y sin necesidad de contar con la opinión de la Municipalidad de San Isidro.

El incremento de la actividad urbana en el distrito, relacionada al comercio y la construcción, ha generado la demanda de vehículos de transporte tanto de bienes de consumo (mercadería), así como para el abastecimiento de materiales de construcción y eliminación del desmonte, lo cual se traduce en el incremento de unidades de transporte pesado tipo camión, volquetes, vehículos concreteros, entre otros, que vienen generando el deterioro gradual del pavimento en vías no preparadas para la circulación de este tipo de unidades.

Para tener un enfoque sobre la circulación de este tipo de unidades se ha extraído la evaluación realizada en el Plan Vial 2004, donde se muestra las vías mayormente empleadas por este servicio en hora punta, y que por sus características de diseño y de trayectoria tienen influencia en áreas netamente residenciales y financieras, tal es el caso de la Av. Camino Real, Av. Los Conquistadores, Av. Belén, Av. Juan de Arona, Av. Petit Thouars, Av. Arequipa, entre otras, soportando volúmenes entre 15 y 40 unidades por hora, haciendo más sensible el tránsito vehicular y generando un impacto más visible y directo a los residentes y usuarios.

Esquema Vial de la Circulación del Transporte de Carga



Fuente: Plan Vial 2004

En función a ello se ha venido presentando las siguientes problemáticas:

- a) Circulación de unidades de transporte de carga en forma desordena empleando vías no apropiadas para su desplazamiento (calles estrechas, con radios de giro insuficiente, zonas residenciales, etc), deteriorando gradualmente la infraestructura vial.
- b) Ausencia de una red vial distrital adecuada para el desplazamiento de este tipo de unidades, principalmente de aquellos que prestan servicios a las construcciones y que pueda ser integrada con las rutas que viene empleando desde su lugar de origen (prestación del servicio) hacia el lugar de destino (entrega y/o despacho).
- c) Circulación de vehículos de carga sin contar con la debida autorización emitida por el Ministerio de Transporte y/o por la Gerencia de Transporte Urbano, en merito a lo establecido en la normatividad vigente (R.D.M. N° 1899).

Del Servicio de Taxi Metropolitano.-

Este servicio se encuentra regulado en base a la Ordenanza N° 196-99 (11/01/99), que aprueba el Reglamento del Servicio de Taxi Metropolitano, reconociéndolo como una actividad legítima, que favorece el transporte del público en la ciudad.

El crecimiento de este servicio se debió a problemas de carácter socio-económico como solución al desempleo y que vieron en esta actividad una opción de trabajo rentable, cuya regulación se ha ido dejando de lado, debido a la falta de continuidad política, acrecentándose aún más en los últimos años.

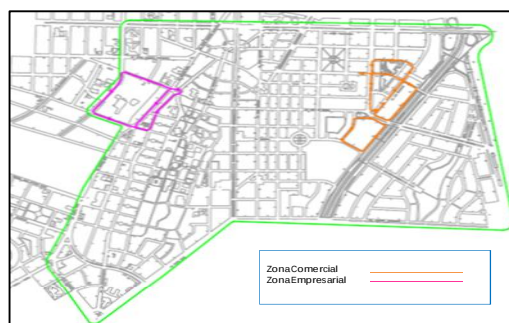
Esta situación conjuntamente con el desarrollo de las actividades urbanas consolidado con el crecimiento financiero y comercial del distrito, han afectado la circulación del tránsito vehicular debido a la gran cantidad de vehículos de este servicio que utilizan las vías del distrito, como una zona potencial de atracción y generación de viajes, reflejado con mayor énfasis en el Centro Financiero.

Esto ha venido generado una serie de problemas como los que se detalla a continuación:

- a) Circulación continúa por más de 10 veces por el mismo circuito (ruleteo) con el afán de captar pasajeros, lo que se traduce en un incremento del flujo vehicular, cuando realmente no lo hay (diminución de la capacidad vial).
- b) Detención innecesaria de vehículos sobre la calzada con el afán de captar pasajeros, generando serias interrupciones en el normal desplazamiento del tránsito.

- c) Circulación de unidades de taxi sin contar con la debida autorización para prestar este tipo de servicio (informales).
- d) Presencia de Taxis - Colectivos cubriendo determinadas rutas cortas que involucran algunas vías del distrito como la Av. Arequipa, Av. Javier Prado, Av. Auxiliar de Paseo de la República, no siendo este servicio regulado.
- e) Identificación de mayor circulación de taxis en dos zonas bien marcadas como son la zona comercial y financiera del distrito:

- Zona comercial y bancaria (Saga Falabella, Ripley, Banco Continental, Metro y otros), ubicada en el área comprendida entre la Av. Paseo de la República desde la Av. República de Colombia hasta la Av. Andrés Reyes (sentido norte-sur), Av. Las Begonias / Ca. Deán Valdivia – Av. Rivera Navarrete/ Ca. Dean Valdivia y el cruce entre Av. República de Colombia/Ca. Augusto Tamayo.



- Zona Empresarial; Ubicada en el área comprendida entre Ca. Choquehuanca / Av. Camino Real – Ca. Choquehuanca / Av. Santo Toribio- Av. Víctor A. Belaunde / Av. Santo Toribio y el Cruce entre Av. Camino Real / Av. Víctor A. Belaunde.

Del Transporte Escolar.-

Mediante Ordenanza Municipal N° 615-2004, se Reglamenta el Servicio Público de Transporte Escolar, sin embargo la informalidad en este tipo de servicio aun supera el 20 %, lo que representa un peligro inminente para sus usuarios en calidad de población estudiantil.

De acuerdo al registro del cual se dispone, en el distrito de San Isidro vienen operando un total de 48 Centros Educativos, con una población estudiantil aprox. de 9,500 alumnos, presentándose la mayor cantidad de colegios en los sectores 1 y 2 (14 colegios por sector), mientras que el sector 3 presenta una mínima cantidad (4).



Uno de los principales problemas que se presenta, es que la mayoría de los centros educativos no cuenta con zonas de estacionamiento internas para el embarque y desembarque de alumnos, lo cual ha venido propiciando el empleo de la vía pública para este fin, generando serias



interrupciones al tránsito vehicular, principalmente durante las horas de ingreso y salida del alumnado, siendo los colegios con mayor incidencia: Colegio María Reyna, Colegio Santa Úrsula, Colegio Isabel Flores de Oliva, Colegio San Agustín, etc.

Del Transporte Turístico e Interprovincial.-

Servicio Turístico:

Este servicio se ha ido incrementando en el tiempo, debido a la concentración de Hoteles de primer nivel, así como de centros culturales, que de forma habitual y organizada se presta a turistas.

Uno de los problemas generados por este servicio, está relacionado al uso de calles estrechas de acuerdo con la ubicación de Hotel, cuyas condiciones físicas no son apropiadas para la circulación de unidades del tipo ómnibus, como el que es empleado en ocasiones, los cuales son atraídos por hoteles como el Sonesta del Olivar, Los Delfines, Novotel, Swissotel, Roosevelt, entre otros.



Servicio Interprovincial:

Esta bajo competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y se ha caracterizado por el uso de vías del distrito como vías de paso, provenientes principalmente de los distritos de La Victoria y Lince, teniendo como referencia el empleo de vías como la Av. Gálvez Barrenechea, Av. Guardia Civil, República de Panamá, Av. Aramburú, esta última como vía de paso obligado por la ubicación de la empresa Transportes Olano en el lado correspondiente al distrito de Surquillo.

3.3.3 Tránsito

Debido a su ubicación central dentro de la Provincia, al incremento del flujo vehicular, la proliferación desmedida de unidades de taxi, y la saturación de los ejes troncales norte-sur (Paseo de la República, Arequipa, Petit Thouars, Salaverry, etc.) y oeste - este (Javier Prado, Parque Sur - Aramburu, Santa Cruz, etc.), el distrito de San Isidro soporta en horas punta, niveles de congestión por encima de lo normalmente tolerable, como es el caso de colas por arriba de los 300 metros de longitud y demoras por arriba de los 10 minutos para poder cruzar una intersección como es cualquiera de la Av. Javier Prado.

El componente de Tránsito comprende diferentes variables que afectan las condiciones operativas de una determinada vía, siendo las variables más comunes las siguientes.

- Semaforización
- Señalización
- Paradero de transporte público.
- Interferencia en vía pública por obras.
- Estacionamientos.

- Estado del pavimento.
- Paraderos informales de taxi.
- Velocidad
- Circulación vehicular
- Circulación peatonal, entre otros.

Semaforización:

La semaforización es uno de los principales elementos del cual depende en mayor o menor grado el nivel de congestionamiento, dado que este dispositivo de control empleado adecuadamente, permite optimizar la circulación del tránsito, generando seguridad en el paso alternado de los vehículos y peatones, reduciendo asimismo el índice de accidentes.

Actualmente, el distrito de San Isidro presenta dentro de red vial, una malla de 92 intersecciones semaforizadas, de las cuales 57 son las que se encuentran administradas por la Municipalidad de San Isidro y 35 intersecciones que vienen siendo administradas por la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Dichas intersecciones han sido sujetas a proyectos de mejoramiento de la red semafórica, habiéndose considerado el cambio de semáforos convencionales por otros con tecnología a led's, incremento de semáforos peatonales, reemplazo de estructuras tubulares antiguas por postes modulares nuevos, habilitación de canalizaciones nuevas y cajas de paso, además de 18 intersecciones semaforizadas en estos 3 últimos años, las mismas que se presentan en el siguiente cuadro:

INTERSECCIONES			
1	CAMINO REAL – AURELIO MIRO QUESADA	10	RIVERA NAVARRETE – LAS BEGONIAS – JUAN DE ARONA
2	CANAVAL MOREYRA – PABLO CARRIQUIRY	11	JORGE BASADRE – LOS NOGALES (culminada)
3	CONQUISTADORES - CONDE DE LA MONCLOVA	12	JORGE BASADRE – LOS ROBLES (culminada)
4	CONQUISTADORES - PLASCENCIA	13	ARAMBURÚ - LAS PERDICES (culminada)
5	CONQUISTADORES - ROAUD PAZ SOLDAN	14	VICTOR A. BELAUDE - SANTO TORIBIO (culminada)
6	DOS DE MAYO – LOS ALAMOS	15	PORTILLO - AURELIO MIRO QUESADA
7	MIGUEL SEMINARIO – PASEO DE LA REPUBLICA	16	ARAMBURU - MANUEL FUENTES
8	MIGUEL SEMINARIO – REPUBLICA DE PANAMA	17	PAZ SOLDAN - DANIEL HERNANDEZ - LOS INCAS
9	CANAVAL MOREYRA – PASEO DE LA REPUBLICA	18	AURELIO MIRO QUESADA - LAS FLORES

En cuanto a los controladores de tráfico, se debe precisar que en una segunda etapa el proyecto de mejoramiento consideró el cambio de controladores debido a que estos presentaban fallas en su funcionamiento, principalmente por la antigüedad de los equipos y las instalaciones semafóricas, ocasionando impactos negativos en su operación, debido además a que su funcionamiento era básico con una programación limitada para las 24 horas del día, de fabricación artesanal, excediendo muchos en su tiempo de vida útil, generando lo siguiente:

- Sobrevaloración de su reparación por la falta de repuestos en el mercado.
- Continúas fallas que encarecían el mantenimiento.

- No tenían la capacidad de ser coordinados o sincronizados.
- Existía una diversidad de marcas.

Por lo que el proyecto de mejoramiento ha generado hasta el momento el reemplazo de 42 controladores por otros con tecnología moderna y con capacidad de ser centralizados, 18 de los cuales fueron instalados como parte de la semaforización de intersecciones nuevas.

Cabe precisar que dicha red semafórica se ha ido consolidando sobre los principales ejes viales del distrito, permitiéndonos disponer de ejes sincronizados de forma manual pero que no han sido sujeto a estudios para la generación de olas verdes que permitan mejorar las condiciones de fluidez del tránsito vehicular y/o peatonal, siendo estos ejes los siguientes:

- Av. Camino Real - Ca. Cavenecia.
- Av. Víctor Andrés Belaunde – Av. Jorge Basadre
- Av. Juan de Arona (con interrupción en la Av. Arequipa)
- Av. Los Conquistadores
- Ca. Choquehuanca
- Ca. Andrés Reyes – Av. Miguel Seminario

Señalización:

En términos generales la señalización horizontal, del distrito se encuentra en buen y regular estado de conservación, teniendo en cuenta además que dichos trabajos vienen siendo parte de los proyectos de acondicionamiento urbano que se viene ejecutando.

Entre los principales problemas percibidos sobre este componente tenemos:

- Ausencia en el uso de nuevas tecnologías referidas a este rubro, que permitan entre otras cosas disminuir los costos de mantenimiento de un programa adecuada de mantenimiento de la señalización horizontal y vertical, dos veces al año en vías de alto tránsito y una vez al año en calles locales con poco flujo vehicular.
- Limitada e inadecuada señalización temporal durante la ejecución de obras, que le permita a los usuarios de las vías identificar con la debida anticipación, las zonas de trabajo y las posibles rutas y pases alternos para el tránsito vehicular y/o peatonal con motivo de los trabajos.
- Señalización horizontal y vertical de paraderos, que necesita acciones inmediatas de mantenimiento.
- Ausencia de un programa de mantenimiento periódico de las zonas rígidas.
- Saturación de señales verticales en ciertos ejes, como es el caso de la Av. Santo Toribio, Av. El Rosario, entre otros, debido a la ubicación de señales muy próximas entre sí, que requieren ser redistribuidas, considerando una distancia mínima de 30 m. una de otra.

- La señalización de preferencia del paso vehicular en las intersecciones se encuentra claramente definidas en las intersecciones del distrito.
- Mejorar los programas de señalización de zonas escolares, No Ruidos, Prohibición de Estacionamientos, entre otros.
- La falta de uniformidad en cuanto a los materiales y dimensionamiento de las gibas instaladas en el distrito y que debe obedecer a responder la necesidad de regular la velocidad de circulación ante un peligro eminente como es el cruce de peatones, escolares, para afianzar la preferencia del paso vehicular, entre otros aspectos.

De los Paraderos de Transporte Público:

Es otra de las variables que afecta negativamente las condiciones operativas del tránsito vehicular, de acuerdo a su relación con la infraestructura vial, siendo competencia de la MML su identificación y señalización de acuerdo a lo establecido en la Ordenanza Marco del Transporte N° 131.

Según la información proporcionada por la Gerencia de Transporte Urbano de la MML, sólo diez (10) ejes viales del distrito, cuentan con paraderos de transporte público autorizados a la fecha, siendo estos los siguientes:

- Av. Augusto Pérez Aranibar (Del Ejército)
- Av. Emilio Cavenecia.
- Av. Salaverry.
- Av. Camino Real
- Av. Paseo de la República
- Av. Petit Thouars
- Av. Arequipa
- Av. Arenales
- Av. Parque Sur
- Av. Guardia Civil

No encontrándose todas las vías autorizadas para la circulación de transporte público provistas de paraderos debidamente autorizados, aun cuando no todas estas deban estar sujetas a su implementación, siendo necesario indicar que dichos puntos de parada, deben ser identificables mediante la señalización horizontal y vertical correspondiente, observándose sólo la existencia de las señales verticales de código I-20 (Paradero de Bus), de acuerdo a lo establecido en el Manual de Dispositivos de Control del Tránsito.

Esta situación ha venido generando los siguientes problemas:

- a) Confusión en las labores de fiscalización y control.
- b) Uso de cualquier punto de la vía para el embarque y desembarque de pasajeros.
- c) Detención innecesaria de vehículos de transporte público por más tiempo del permitido, con la finalidad de captar mayor cantidad de pasajeros.
- d) Realización de maniobras peligrosas, entrecruzamientos de carril, inadecuado estacionamiento, con la finalidad de ganarse pasajeros, generando desorden, malestar e inseguridad en los usuarios de este servicio.
- e) Malestar en los vecinos, lo que repercute en la imagen corporativa del distrito.

De las interferencias al tránsito vehicular por obras.-

Como parte del crecimiento económico, se viene observando que la construcción ha sido uno de los sectores con mayor desarrollo, lo que ha generado un incremento de la actividad constructiva de edificios de oficinas, edificios multifamiliares, centros comerciales, entre otros, que fuera del impacto vial generado durante la etapa de operación del proyecto, estaría causando también impactos en el tránsito durante su etapa constructiva.

Esta situación se debe a diversos factores que contribuyen a desorientar, propiciar el desorden y malestar de los usuarios de las vías, que por lo general se ven afectados, dado que cuando se realiza una obra de un edificio, por el mantenimiento de una vía o la instalación de servicios básicos, lo primero que se hace es interrumpir la calzada o la vía, se coloca material o maquinaria que afecta uno de los carriles de circulación o impide el tránsito normal de peatones por las veredas, provocando que estos invadan la calzada y puedan ser víctimas de algún accidente.

La ausencia de mayor fiscalización y control con respecto al uso de la vía pública tanto para el recojo de desmonte, como para el abastecimiento de materiales de construcción.

Si bien las empresas constructoras están obligadas a solicitar la autorización de interferencia de vías a la Gerencia de Transporte Urbano de la MML, se ha venido observando que muchas de ellas durante la ejecución de las obras, incumplen con las medidas de seguridad necesarias, al no emplear los elementos de seguridad que permitan advertir al transeúnte y/o conductor sobre las nuevas condiciones que rige el uso de la vía.

Se incumple con la instalación de las señales verticales de obras que permitan advertir e informar a los usuarios, sobre la aproximación a un estrechamiento de la vía, nueva canalización peatonal, etc.

Se incumple con el enmallado de las zonas de trabajo o áreas sujetas a intervención y/o ocupadas por materiales, desmonte, así como por camiones volqueteros y vehículos especiales (mixer, concreteiros, etc).

El área de interferencia de vías de la Subgerencia de Ingeniería del Tránsito - GTU-MML, no cuenta con el recurso humano y el equipamiento necesario, que les permita fiscalizar el cumplimiento de las Resoluciones de autorización otorgadas por este concepto, amparados en la Ordenanza N° 059-99.

De los Estacionamientos.-

Los parqueos o estacionamientos representan uno de los principales problemas en el distrito de San Isidro, debido a la elevada tasa de motorización del transporte privado que soporta y a las actividades que se desarrollan en él.

De acuerdo al Estudio realizado por el Instituto de Economía Urbana (INEUR), San Isidro soporta actualmente un déficit de 9000 espacios de estacionamiento, que representa un total de 9000 vehículos que estacionan diariamente empleando para ello la vía pública, generando alteraciones en las condiciones del tránsito debido a factores relacionados con:

**Ca. Castañitas
(Altura del Colegio San Agustín)**

Vehículos que ignoran la
señalización vertical como la R-
27 NO ESTACIONAR



- a) Estacionamiento de vehículos sobre los carriles de circulación vehicular, reduciendo el ancho útil de la calzada y en consecuencia su capacidad vial hasta en un 50%
- b) Interrupción del tránsito con las maniobras de ingreso y salida de zonas de estacionamiento habilitadas en la vía pública (berma lateral).
- c) Estacionamiento de vehículos en forma inadecuada (diagonal y/o perpendicular), con la finalidad de disponer de mayor cantidad de espacios, lo cual no responde al ancho útil disponible en berma lateral.
- d) La invasión indebida de la acera destinada al tránsito de peatones, generando inseguridad en su desplazamiento.
- e) Proliferación de estacionamiento vehículos en zona residenciales ajenas a la institución que los genera.
- f) Estacionamiento de vehículos sin respetar el Nuevo Reglamento Nacional de Tránsito:
 - Sobre aceras, pasos peatonales y rampas destinadas a la circulación de personas minusválidas.
 - Frente a entradas a garaje, generando malestar en los residentes.
 - En la propia intersección y/o dentro de los 10 metros próximos a ella, afectando la visibilidad, seguridad y fluidez del tránsito vehicular.
 - En lugares prohibidos, afectados bajo la condición de zonas rígidas.
 - En el lado derecho de las vías de un solo sentido de circulación, aun cuando la norma establece que para estos casos se deben estacionar al lado izquierdo.



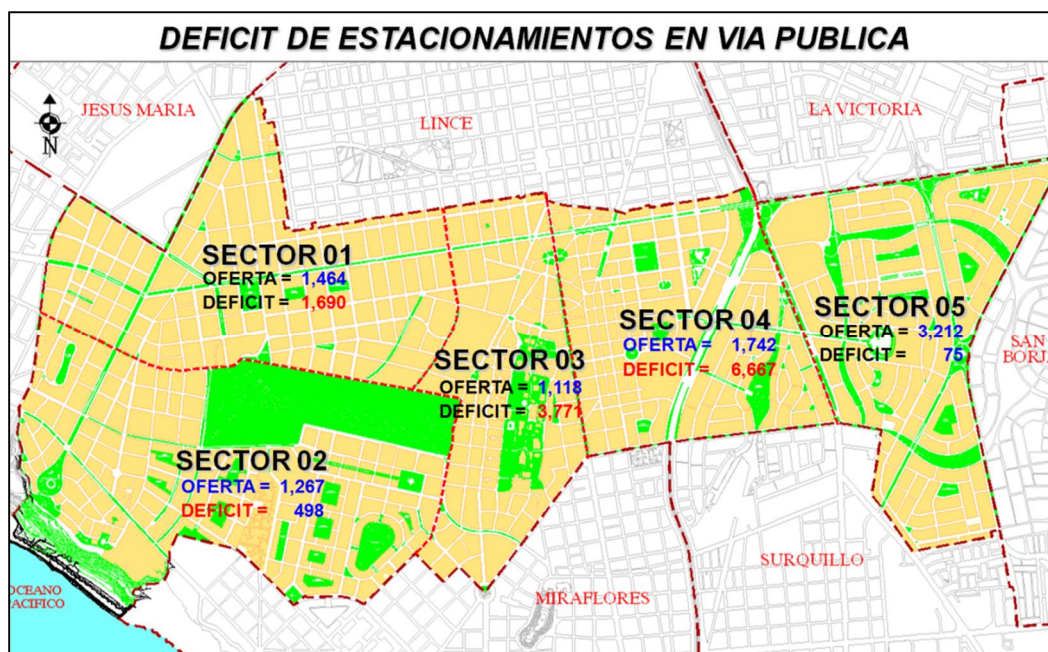
Zona Adyacente al Colegio San Agustín

Vehículos estacionados en carriles donde solo se usa para el embarque y desembarque de alumnos.

Dichos problemas están relacionados a la falta de espacios de estacionamiento en una determinada zona, para lo cual se ha tenido como base el estudio realizado en el año 2009 por el Instituto de Economía Urbana (INEUR), que clasificó la demanda de estacionamientos en el distrito de dos tipos:

- Estacionamientos de larga estadía (más de 4 horas), con una demanda aproximada de 45,614 estacionamientos.
- Estacionamientos de corta estadía (menos de 4 horas), con una demanda de 5,156 estacionamientos en la mañana, entre las 10:30 y 11:10 horas, y 6,185 estacionamientos en la tarde, entre las 16:30 y 17:10 horas.

El siguiente esquema muestra el desbalance que existe con respecto a la demanda de estacionamientos por sectores de acuerdo a la evaluación de INEUR:



A continuación se muestran algunas tomas fotográficas, sobre estacionamientos en la vía pública:

Sector 01 – Calle Salamanca



Sector 01 – Plaza Leoncio Prado



Sector 03 – Calle Choquehuanca



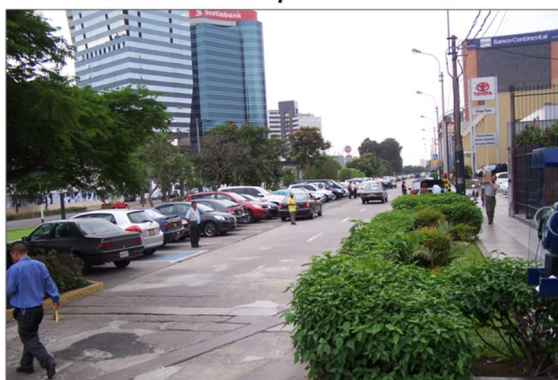
Sector 03 – Calle La República



Sector 04 – Parque Abtao



Sector 05 – Av. República de Panamá



Del estado del pavimento:

Otras de las variables que afecta negativamente las condiciones del tránsito vehicular, está relacionada al estado de conservación del pavimento, ya que esto genera disminución de la velocidad de circulación, retrasos, incremento de los costos de operación vehicular, malestar de los usuarios de las vías, hasta la posible ocurrencia de accidentes dependiendo de la magnitud del problema.

La mayoría de las vías son de pavimento de asfalto y mixto; en menor proporción existen vías de concreto.

En términos generales, el estado del pavimento de las vías del distrito se encuentra en buen estado de conservación, debido a las políticas adecuadas de mantenimiento por parte de la GOSM y al mejoramiento vial de algunas intersecciones y/o ejes viales como parte de los proyectos formulados por la GDU.

De acuerdo a lo verificado, dichos problemas son más comunes en ejes metropolitanos, cuyo mantenimiento se encuentran bajo competencia de la Municipalidad Provincial (Ordenanza N° 341), siendo estos ejes los siguientes: Av. Paseo de la República, Av. Javier Prado, Av. República de Panamá, Av. Emilio Cavenecia, Av. Santa Cruz, Av. Aramburu, Av. Augusto Pérez Aranibar, Av. Juan de Aliaga, Av. Salaverry, Av. Guardia Civil y Av. Gálvez Barrenechea, estas últimas sujetas a proyectos de mejoramiento vial por parte de la Municipalidad de San Isidro.

Asimismo, se ha podido observar este problema en algunas vías limítrofes, donde la intervención sobre el pavimento por parte de los distritos vecinos no es priorizada, debido al problema de definir que institución la debe intervenir.

Paraderos Informales de Taxis.-

Los paraderos informales de Taxi, se vienen concentrando mayormente en zonas de alta actividad comercial, bancos, clínicas y otros, siendo los puntos más críticos del distrito: la Av. Andrés Reyes, Av. Las Begonias, Av. Javier Prado Este, Av. Canaval Moreyra, Av. Paseo de la República, Av. Rivera Navarrete y Av. Juan de Arona entre otros.

Algunos paraderos autorizados, se han fijado sin ningún estudio, casi por la costumbre o a iniciativa de las empresas y la mayor parte no dispone del espacio adicional a la calzada, por lo que las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros se realizan en el carril derecho y en muchos casos, en dos o más carriles, reduciendo la capacidad de la vía.

Asimismo, existen otras zonas del distrito donde se concentran los paraderos de taxis, tales como el Centro Comercial Camino Real y en general en las puertas de las oficinas de trabajo, en donde durante las mañanas y las noches los taxistas hacen "cola" para obtener un cliente.

Esta situación viene generando que las sanciones impuestas por la operación de este servicio estén dirigidas a:

- Detención de taxis en doble fila
- Detención y estacionamientos de taxis en zonas rígidas
- Embarque y desembarque de pasajeros en zonas inseguras.
- Interrupción del tránsito

- Detención de vehículos obstaculizando las rampas para personas con discapacidad.
- Detención de taxis en cruces peatonales

De la Circulación vehicular.-

Los flujos vehiculares principalmente en el distrito de San Isidro han sufrido procesos de crecimiento importantes, producto del crecimiento de las actividades urbanas y que han tenido sus efectos directos en las vías principales que atraviesan el distrito de San Isidro, muchas de ellas saturadas con flujos vehiculares por encima de su capacidad, generando congestión, contaminación, velocidades bajas de circulación.

Esta variable es muy importante en la evaluación del tránsito, debido a que sirve como dato para la toma de decisiones tales como:

- Priorización de ejes de transporte privado y público
- Evaluación de la oferta existente (infraestructura vial) en relación a la demanda existente.
- Volumen de vehículos de transporte público y pesado por ejes
- Identificación de intersecciones críticas.

La capacidad del diseño inicial de las vías de San Isidro está afectada y reducida a menos del 40% por una gran cantidad de problemas, lo que se evidencia sobre todo en las intersecciones en las que se tiene elevados tiempos de espera, algunos de los problemas sobre todo en las vías metropolitanas están relacionados a la falta de capacidad vial y ausencia de una adecuada gestión del tránsito, que demanda la realización de intervenciones en infraestructura vial de costo elevado, además de citarse otros problemas resumidos de la siguiente manera:

- Descoordinación del sistema de semaforización en algunos ejes.
- Incumplimiento de las reglas de tránsito.
- Falta de control policial
- Alto porcentaje de vehículos pesados (mayormente de transporte público de pasajeros)
- Ausencia de un sistema adecuado de paraderos.
- Vehículos de transporte público antiguos e inadecuados
- Niveles de servicio críticos en vías metropolitanas, comprometiendo vías locales
- Polos de generación o atracción de tránsito (edificios, comercios, etc.) sin capacidad de estacionamiento propio.
- Polos de generación o atracción de tránsito (edificios, comercios, etc.) ubicados en vías con poca capacidad por su sección transversal o cerca de puntos críticos de vías congestionadas.
- Invasión de las bermas laterales y parte de la calzada para ser usadas como zonas de estacionamiento.
- Cierre de la vía pública por terceros.
- Intersecciones con diseño geométrico inadecuado.
- Ausencia de una Central de Control de Tránsito y Vigilancia (CCTV).

De acuerdo las estadísticas del cual se dispone y a la magnitud del tráfico, se ha podido identificar que los mayores flujos vehiculares son soportados por las siguientes vías:

a) Ejes viales sentido Este - Oeste y Oeste - Este:

- Av. Javier Prado
- Av. Santa Cruz – Av. Aramburu – Av. Del Parque Sur
- Ca. Choquehuanca – Ca. La Habana – Plaza 27 de Noviembre – Av. República de Colombia – Ca. Francisco Tamayo – Av. Canaval Moreyra – Calle 41
- Av. Jorge Basadre
- Av. Juan de Arona – Av. Paz Soldán – Av. Víctor A. Belaunde
- Av. Del Parque Norte
- Av. Augusto Pérez Aranibar
- Av. Alberto del Campo – Av. Aurelio Miro Quesada – Ca. Plascencia

b) Ejes viales sentido Norte - Sur y Sur - Norte:

- Av. Del Ejército
- Av. Arequipa
- Av. Petit Thouars
- Av. Camino Real – Av. Cavenecia
- Av. Paseo de la República
- Av. República de Panamá
- Av. Pablo Carriquiry
- Av. Gálvez Barrenechea
- Av. Guardia Civil
- Av. Crnel. Pedro Portillo

c) Puentes de la Vía Expresa: Javier Prado, Andrés Reyes, Canaval Moreyra, Aramburú.

d) Siguiendo la sectorización del distrito, los sectores 3, 4 y 5, principalmente este último, son los que soportan la mayor carga vehicular, derivada principalmente de los distritos de San Borja, Surco, La Molina, y que emplean las vías de San Isidro como vías alternas de paso hacia los distritos de Miraflores, Magdalena, Jesús María, San Miguel y el Callao, como consecuencia del problema de tráfico que presenta la Av. Javier Prado entre otros ejes principales de conexión este-oeste y viceversa.

e) En zonas como el Bosque El Olivar donde se ha ido incrementando el flujo de vehículos, siendo sus vías más marcadas las calles Choquehuanca y Ernesto Plascencia (de oeste-este), así como las Calles Antero Aspíllaga, Av. Los Incas y Ca. La República en sentido sur-norte y norte-sur respectivamente.

Bajo este esquema se han venido aplicando diversas medidas tendientes a restringir el paso de vehículos por el Bosque El Olivar, como la restricción del acceso vehicular en la intersección de la Av. Santa Cruz con la Ca. Mariano José de Arce, orientado sobre las políticas del Plan Integral del Olivar, y tratándose de un área declarada como Monumento Nacional mediante Resolución Suprema N° 577 del 16.12.1959, debidamente sectorizada (Resolución Directoral Nacional N°

410/INC) y que cuenta con un Reglamento de Conservación, Revalorización, Zonificación y Edificación para esta zona, lo cual fue actualizado mediante Ordenanza 1465.

De la circulación peatonal.-

El sistema de tránsito y circulación en los últimos años ha ido cambiando su orden de prioridad en el uso de la vía pública, con la finalidad de proteger a los usuarios más vulnerables desarrollando el concepto de movilidad urbana, que busca humanizar el espacio urbano.

El desarrollo de la red vial y de sus demás componentes, en años anteriores, han venido restando accesibilidad al peatón para el uso de la vía pública, haciéndola poco protegida, poco accesible y poco cómoda; destinándose, por el contrario, toda la atención y facilidades al tránsito vehicular.

Es por ello que como parte de la política de gestión de la Municipalidad de San Isidro, se han ido considerado en los proyectos de mejoramiento vial, factores relacionados a la presencia significativa o no de tránsito peatonal; condiciones físicas que impiden o facilitan un tránsito peatonal libre, seguro y cómodo (semáforos peatonales, existencia y estado de veredas, ubicación de postes, tachos de basura, o cualquier tipo de mobiliario mal ubicado sobre el sendero de desplazamiento peatonal, la restricción de circulación vehicular en zonas álgidas de gran demanda peatonal como el caso de la Ca. Chinchón, en base a las condiciones físicas y operativas que presente.

Uno de los casos que se ha podido percibir con relación a un mal uso del espacio destinado a los peatones se puede apreciar en la Av. Las Begonias, donde se observan los siguientes problemas:

- Ancho de vereda insuficiente, no acorde a las actividades propias que se desarrollan en su entorno, al tratarse de una de los principales centros atractores del distrito.
- Falta de alineamiento, lo cual ha sido generado en el tiempo debido al acondicionamiento de la vía pública en función a los intereses de los centros comerciales de la zona.
- Diseño de vereda no adecuado que generan conflictos peatón - vehículo, en los cruces con las vías de ingreso y salida de las zonas de estacionamiento de los locales comerciales.
- Jardineras mal ubicadas invadiendo gran parte del espacio destinado al peatón.
- Presencia de elementos de interferencia sobre las zonas de circulación peatonal, tales como cabinas telefónicas, postes, jardineras, mobiliario urbano, etc. que finalmente reducen su ancho efectivo.
-

- Falta de consideración de espacios adicionales en los extremos de las veredas, dado que nadie camina pegado a la pared.

Otro aspecto del mal diseño del espacio público destinado al peatón, lo conforma el espacio público destinado a la accesibilidad de la Estaciones del Metropolitano, principalmente del ubicado en el Puente Canaval Moreyra, que pese a la gran demanda peatonal existente, no se ha previsto por la autoridad competente la formulación de un diseño adecuado que condicione la sección de la acera a la demanda existente, habiéndose sólo intervenido ampliando la vereda del Puente de 2.00m a 3.00m, siendo esto insuficiente tal como se ve en la siguiente toma fotográfica.



3.4 Los Retiros, Alturas y Áreas Libres de las edificaciones

3.4.1 Los Retiros Municipales

Los retiros municipales se definen como la separación obligatoria entre la línea de propiedad y la línea municipal (línea paralela al eje de la vía, que determina el límite hasta donde es posible edificar); tomada ésta distancia en forma perpendicular a ambas líneas y a todo lo largo del frente o de los frentes del lote.

Tipos de retiros

- **Retiro frontal**, se encuentra dentro de propiedad privada y forma parte del área libre que se exige en los parámetros urbanísticos y edificatorios.
- **Retiro lateral**, es la separación entre el lindero lateral del lote y la línea de edificación, tomada esta distancia en forma perpendicular a ambas líneas.
- **Retiro Posterior**, es la separación entre el lindero posterior o fondo del lote y la línea de Edificación, tomada esta distancia en forma perpendicular a ambas líneas y en la extensión que determinen los Parámetros Urbanísticos y Edificatorios.

Según el Art. 11 Retiros Municipales en Zonificación Residencial del D.A. 02-2012 MSI, establecidos en el anexo 03 algunas excepciones, indica los siguientes retiros:

- Frente a pasaje peatonal: 1.50 m.
- Frente a parque: 3.00 m.

- (Frontal, Lateral, o Posterior)
- Frente a avenida (Arteriales o colectoras) 5.00 m.
- Frente a vías expresas: 10.00 m.
- Frente a calle y demás tipologías de vías: 3.00 m.

Excepcionalmente para la evaluación de propuestas de Anteproyecto y/o Licencias de Edificación, tomando en consideración la composición y perfil urbano de la vía así como el grado de consolidación de las edificaciones existentes, el Art. 11.1 del D.A. 02-2012 MSI indica que la Gerencia de Desarrollo Urbano previo informe sustentatorio de la Subgerencia de Catastro Integral, determinará el retiro municipal diferente al retiro municipal normativo de la vía que deberá aplicar la edificación propuesta.

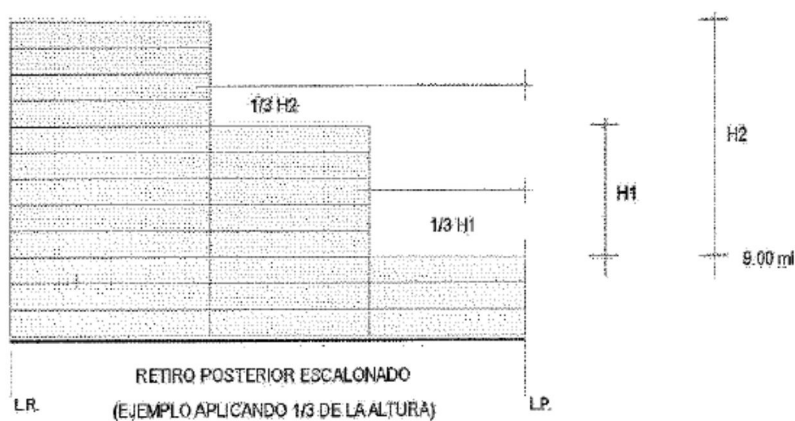
No es aplicable la exigencia de retiros laterales, salvo el caso de predios con frente de lote igual o mayor a 25.00 m. que se proyecten con una altura mayor a los 21.00 m. y colinden con edificaciones existentes con alturas iguales o mayores que hayan dejado un retiro lateral normativo; sin embargo, frente al desarrollo de edificaciones multifamiliares y/o edificios corporativos de alturas superiores a los 50.00 m. amerita revisar la norma de los retiros laterales.

Usos del retiro

La norma citada permite:

- Gradas hasta el nivel + 1.50 m. sobre nivel de vereda; así como gradas que bajen hasta el nivel de - 3.00 m. máximo.
- Estacionamiento en semisótano, cuyo nivel de piso terminado del primero no sobrepase de 1.50 m. con cerramiento ciego exterior por el frente de hasta 3.00 m. La superficie del retiro en el desnivel resultante deberá ser acondicionada como área verde o terraza, componente del tratamiento volumétrico y paisajístico del conjunto urbano, respetando los ochavos reglamentarios.
- Rampas de acceso al semisótano o sótano, considerando un retiro de 3.00 m. para este caso.
- Estacionamiento sin techar, sobre huellas en área verde en predios con zonificación RDB frente menores a 15 m.
- Estacionamientos techados con material liviano solo para viviendas unifamiliares.
- Muretes para medidores.
- Muros en los linderos laterales, con altura máxima de 3.00 m.
- Cerco frontal con tratamiento paisajístico con una altura máxima de 3.00 m.
- Muros transversales para separar las unidades independientes en el primer piso
- Techos de protección para el acceso de personas de material liviano y desmontable.
- Piscinas, piletas o fuentes de agua.
- Rampas o elevadores para el acceso de personas con discapacidad.
- Caseta de vigilancia con baño hasta 4 m².
- Uso de montacargas hacia el sótano de estacionamientos, el cual no tendrá elemento visible.
- Cisterna para agua y sus respectivos cuartos de bombas, subestaciones eléctricas subterráneas, siendo necesario que haya un tratamiento paisajístico a nivel de superficie.

Así también especifica que los proyectos pueden presentar propuestas de edificación con escalonamientos de alturas en la parte posterior del lote, siempre y cuando se aplique que toda edificación a partir de la altura de 9.00 m. medidos desde el nivel de vereda y deberá considerar un retiro posterior de $\frac{1}{3}$ de su altura para el uso residencial o un $\frac{1}{4}$ para el uso comercial, no debiendo ser este retiro menor a 3.00 m.



La problemática de los usos del retiro:

- Uso indebido de los retiros, llegando a techarse e incorporándose a la unidad inmobiliaria, aun sobre redes públicas, según informa SEDAPAL.
- Estacionamientos techados con material liviano en viviendas unifamiliares, que se desvirtúa.
- Cerco frontal con tratamiento paisajístico con una altura máxima de 3.00 m. no se cumple.
- Techos de protección para el acceso de personas de material liviano y desmontable, no se cumple, se introducen elementos de concreto.
- Caseta de vigilancia con baño hasta 4 m² que se desvirtúa y consolida.
- Dedicación a otros usos de los normados, con tendencia a consolidarse

Estacionamientos en Retiros

El D.A. 02-2012 MSI en lo que respecta a estacionamientos en retiro indica "Solo en las edificaciones existentes, se permitirá considerar plazas de estacionamientos en el retiro municipal de inmuebles calificados con zonificación de Comercio Vecinal, Comercio Zonal, Comercio Metropolitano y Zonificación Residencial compatible con actividades comerciales, debiendo dejar los espacios reglamentarios correspondientes a los accesos peatonales y/o vehiculares; y de ser necesaria la rampa de acceso para las personas con discapacidad. Asimismo, no se permitirá en ningún caso, el estacionamiento paralelo a los frentes del lote en el retiro municipal. Sin embargo estas disposiciones no siempre se cumplen por malas prácticas de los usuarios.

3.4.2 Alturas de edificación, procesos y tendencias

El desarrollo edificatorio en el distrito de San Isidro, tiene una evolución heterogénea, en el marco del reglamento de alturas aprobado por la Ordenanza N° 950 – 1067 MML aprobadas por Lima para los ejes viales metropolitanos y por la Ordenanza 212 MSI aprobado por la Municipalidad de San Isidro para los ejes viales locales.

Los procesos y tendencia del desarrollo de las alturas, con algunas excepciones se han ejecutado en el marco de las normas antes mencionadas, generando un perfil urbano irregular y discontinuo, como se puede observar en la vista que adjuntamos de la Av. Javier Prado, situación que se repite en los demás ejes viales; agudizado por propuestas arquitectónicas dispares, competitivas entre sí, sin respeto al entorno urbano.



Av. Javier Prado, perfil urbano heterogéneo

Para analizar las alturas de las edificaciones, definidoras del perfil urbano y en consecuencia de la calidad del espacio urbano, se contrasta la normatividad establecida de alturas máximas por ejes viales, con la información gráfica catastral de la Municipalidad de San Isidro, de tal manera que permita determinar las tendencias del desarrollo en altura, el respeto a la normatividad establecida, se observa una holgura en alturas sobre los ejes viales.

Para ello se evalúa los ejes viales principales y por sectores, que se describen, basándose en gráficos de análisis y matrices de cálculo.

SECTOR 1

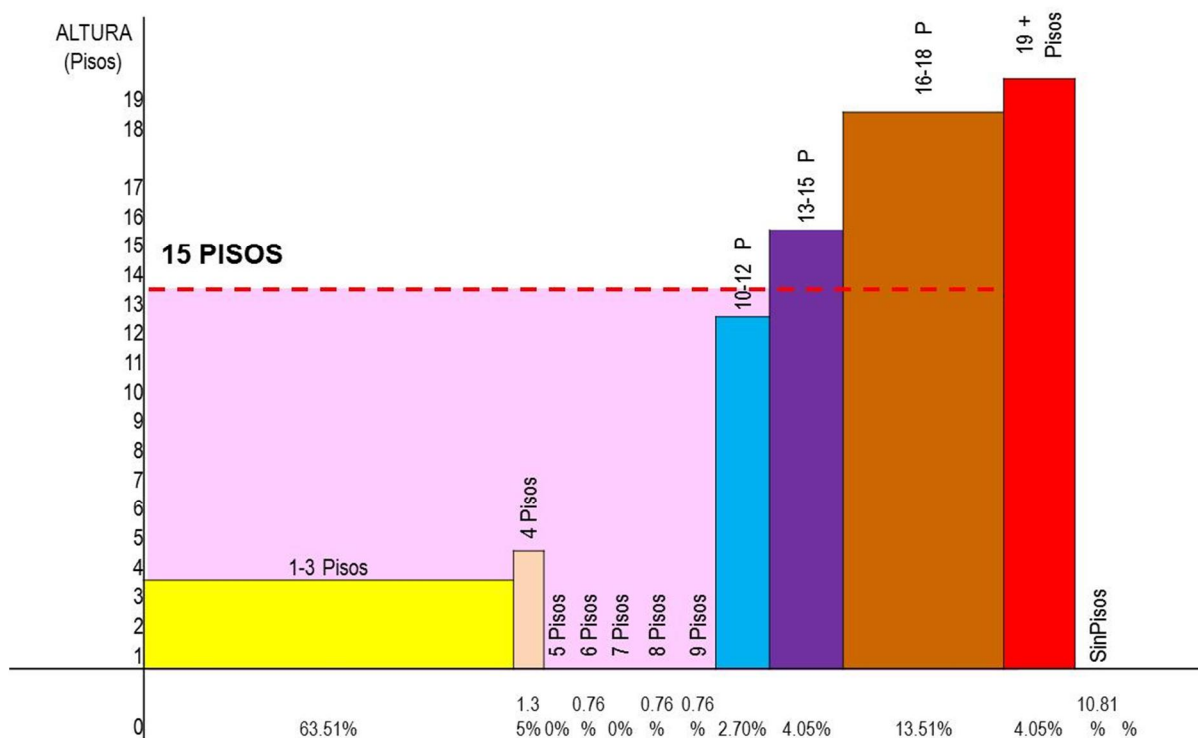
EJE JAVIER PRADO OESTE:

Comprendido entre Los Castaños hasta las Palmeras.

Según la Ordenanza 1067-MML que aprueba el Plano de Alturas específicas de edificación, indica como altura máxima 15 pisos sobre la Av. Javier Prado; siendo esa la altura permitida encontramos un 4.05% de edificaciones que alcanzan 19 pisos, un 13.51% entre 16 y 18 pisos, ambos excediendo la norma establecida; un 4.05% de edificaciones se encuentran en el marco de la norma entre 13 a 15 Pisos, un 0.76% entre 6 y 9 pisos, un 1.35% de 4 pisos y un 63.51% de edificaciones entre 1 y 3 pisos, siendo esta última la tendencia predominante.

De los gráficos de análisis, se observa una holgura para el desarrollo en alturas de hasta 15 pisos para el 63.51% (47 predios) de los 74 predios que existen.

Av. Javier Prado Oeste (Tramo Los Castaños – Las Palmeras)



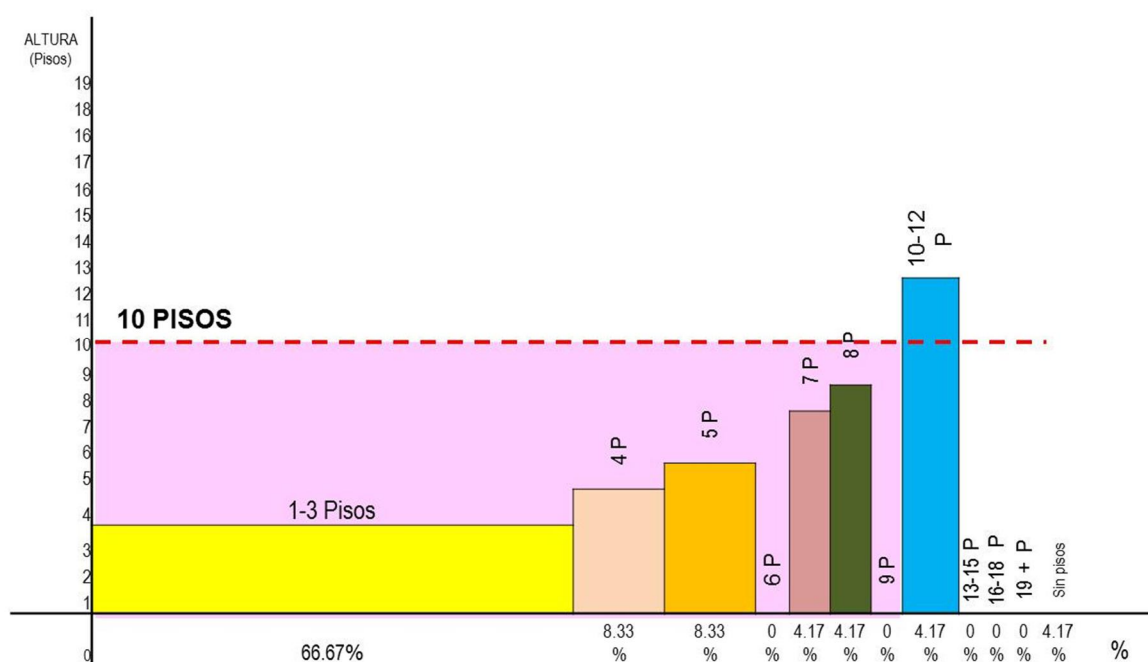
EJE SALAVERRY:

Tramo, comprendido entre Av. Sánchez Carrión hasta Canevaro.

Según la Ordenanza 1067-MML que aprueba el Plano de Altura específicas de edificación, indica como altura máxima 10 pisos sobre la Av. Salaverry; siendo esa la altura permitida encontramos un 4.17% de edificaciones que alcanzan de 10 a 12 pisos; un 4.17% entre 7 y 8 pisos; un 8.33% de edificaciones de 4 y 5 pisos y un 66.67% de edificaciones entre 1 y 3 pisos, siendo esta última la tendencia predominante.

De los gráficos de análisis, se observa una holgura para el desarrollo en alturas de hasta 10 pisos en un 66.67% (16 predios) de los 24 predios que existen.

Av. Salaverry (tramo F. Sánchez Carrión – Canevaro)



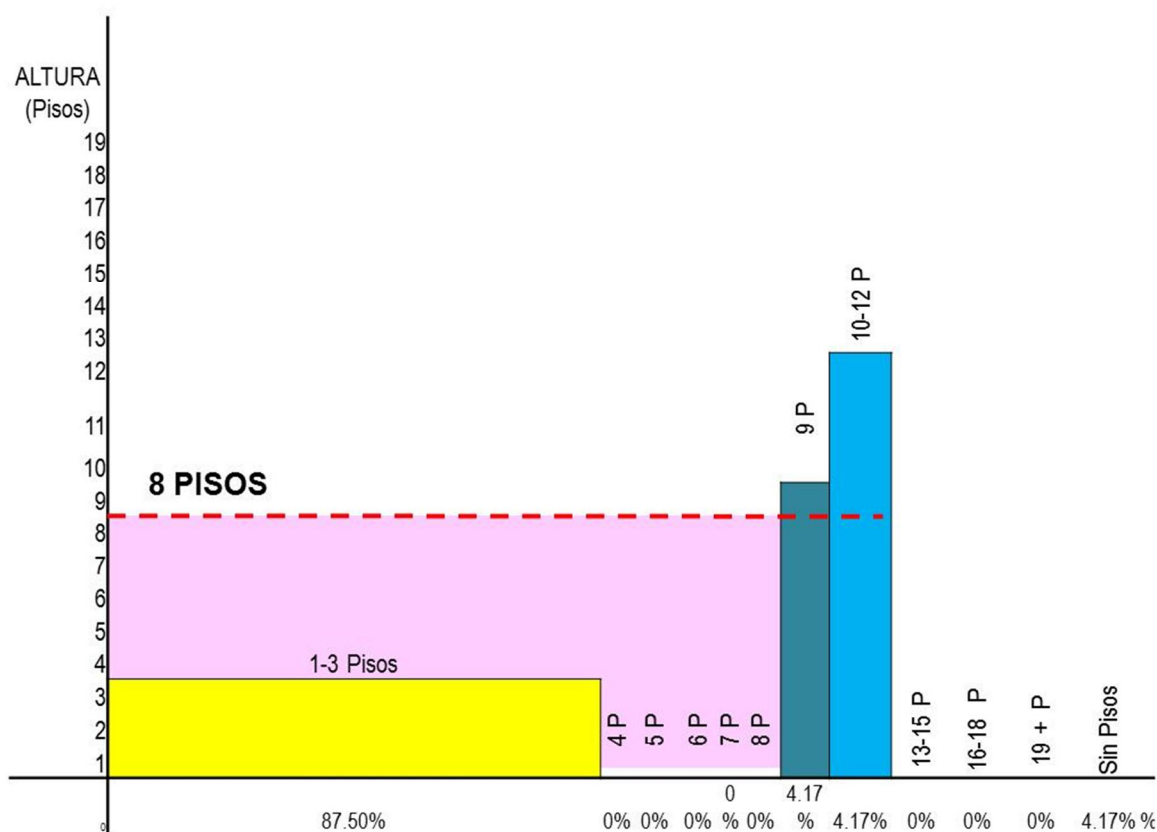
EJE SALAVERRY:

Tramo comprendido entre Av. Alberto del Campo y Av. Javier Prado.

Según la Ordenanza 1067-MML que aprueba el Plano de Altura específicas de edificación, indica como altura máxima 8 pisos sobre la Av. Salaverry; siendo esa la altura permitida encontramos un 4.17% de edificaciones que alcanzan de 10 a 12 pisos; un 4.17% de 9 pisos, que exceden la norma; un 87.50% de edificaciones entre 1 y 3 pisos, siendo esta última la tendencia predominante.

De los gráficos de análisis, se observa una holgura para el desarrollo en alturas de hasta 8 pisos en un 87.50% (21 predios) de los 24 predios que existen.

**Av. Salaverry
(tramo Alberto del Campo – Javier Prado)**



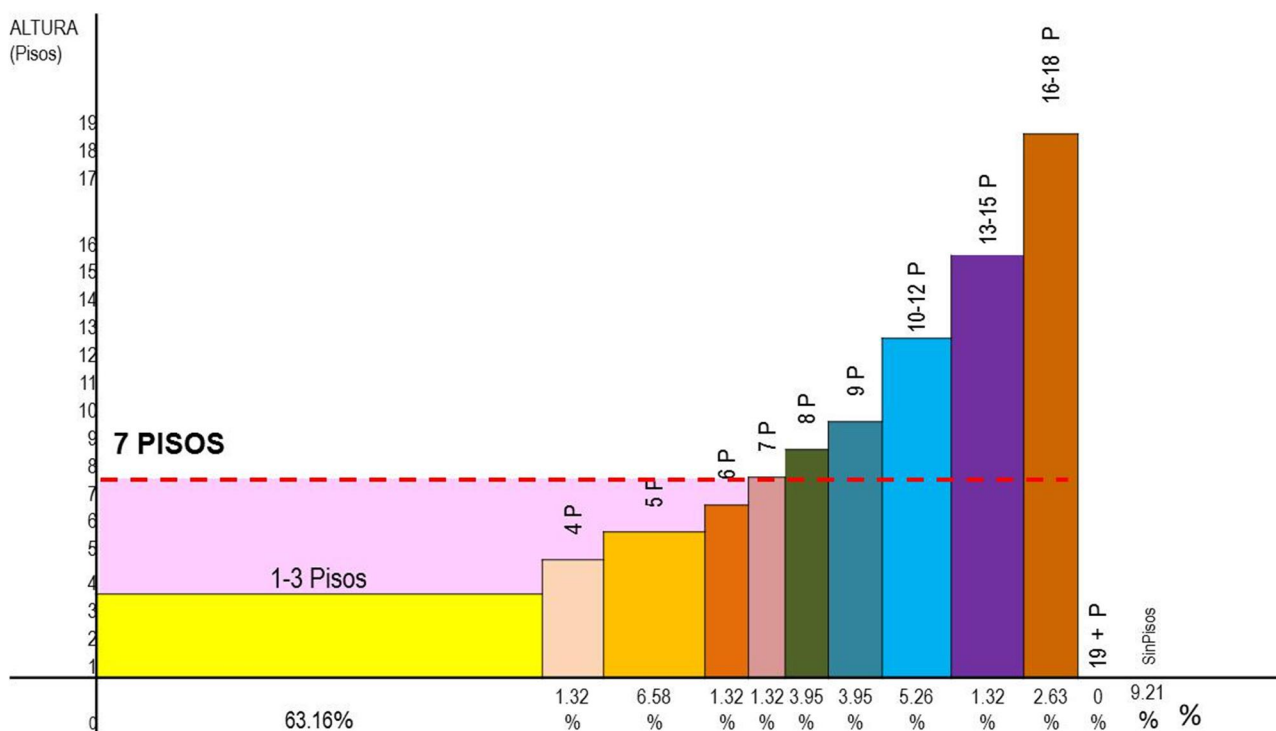
EJE AV. DOS DE MAYO:

Tramo comprendido entre Los Laureles hasta Las Palmeras

Según la Ordenanza 1067-MML que aprueba el Plano de Altura específicas de edificación, indica como altura máxima 7 pisos sobre la Av. Dos de Mayo; siendo esa la altura permitida encontramos un 2.63% de edificaciones que alcanzan de 16 a 18 pisos; un 1.32% de edificaciones de 13 a 15 pisos, un 5.26% de edificaciones de 10 a 12 pisos, un 3.95% de edificaciones de 8 y 9 pisos, que exceden la norma; un 1.32% de edificaciones de 6 a 7 pisos, un 6.58% de edificaciones de 5 pisos, un 1.32% de edificaciones de 4 pisos, y un 63.16% de edificaciones de entre 1 y 3 pisos, siendo la tendencia predominante.

De los gráficos de análisis, se observa una holgura para el desarrollo en alturas de hasta 7 pisos en un 63.16% (48 predios) de los 76 predios que existen.

Av. Dos de Mayo (Tramo Los Laureles – Las Palmeras)



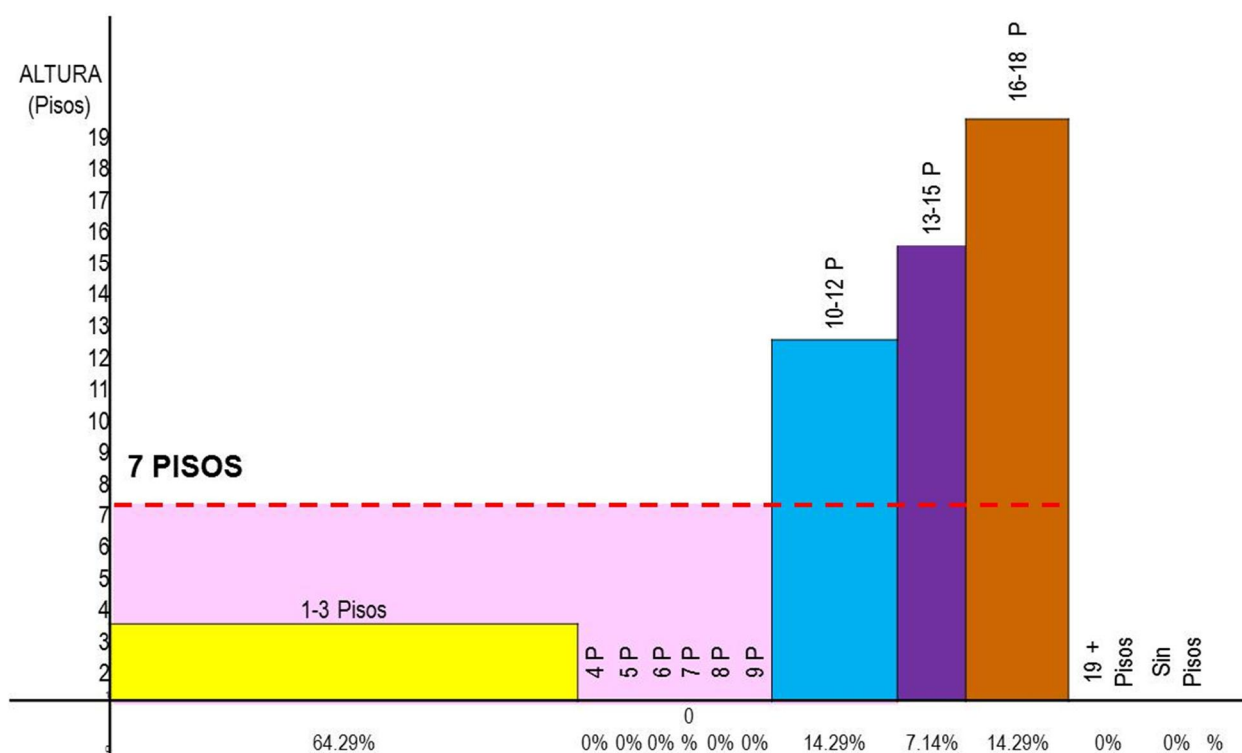
EJE AV. DOS DE MAYO:

Tramo comprendido entre Los Eucaliptos hasta Los Laureles

Según la Ordenanza 1067-MML que aprueba el Plano de Altura específicas de edificación, indica como altura máxima 7 pisos sobre la Av. Dos de Mayo; siendo esa la altura permitida encontramos un 14.29% de edificaciones que alcanzan de 16 a 18 pisos; un 7.14% de edificaciones de 13 a 15 pisos, un 14.29% de edificaciones de 10 a 12 pisos que exceden la norma; y un 64.29% de edificaciones de entre 1 y 3 pisos, siendo esta última la tendencia predominante.

De los gráficos de análisis, se observa una holgura para el desarrollo en alturas de hasta 7 pisos en un 64.29% (9 predios) de los 14 predios que existen.

**Av. Dos de Mayo
(Tramo Los Eucaliptos – Los Laureles)**



SECTOR 2

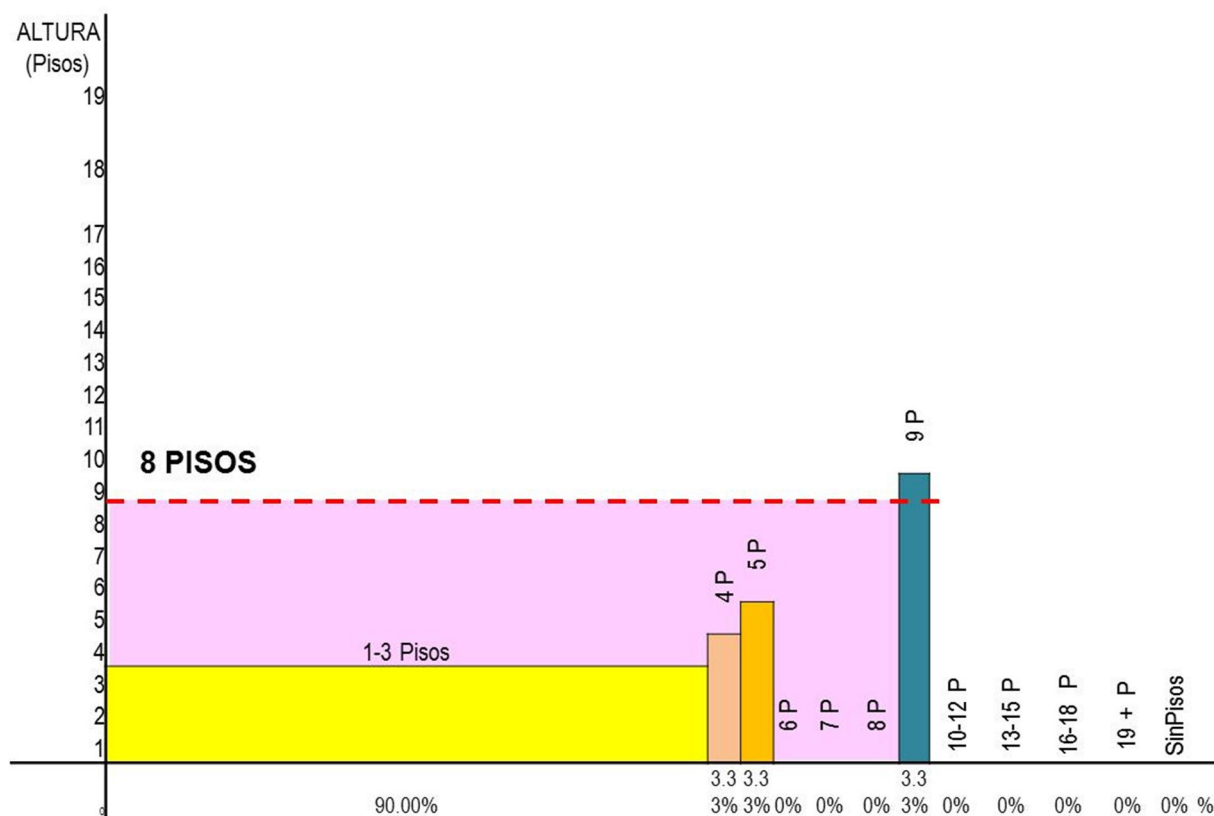
AV. SALAVERRY

Tramo comprendido entre Del Campo y Pezet

Según la Ordenanza 1067-MML que aprueba el Plano de Altura específicas de edificación, indica como altura máxima 8 pisos sobre la Av. Salaverry; siendo esta la altura permitida encontramos en todo este eje un 3.33% de edificaciones que alcanzan alturas de 9 pisos, que exceden la norma establecida. Entre 4 y 5 pisos encontramos un 3.3%, no se encuentran edificaciones en éste tramo de 6, 7 y 8 pisos y un 90% de edificaciones entre 1 a 3 pisos, siendo esta última la tendencia predominante.

De los gráficos de análisis, se observa una holgura para el desarrollo en alturas de hasta 8 pisos en un 90.00% (27 predios) de un total de 30 predios que existen.

Av. Salaverry Tramo Del Campo-Pezet)



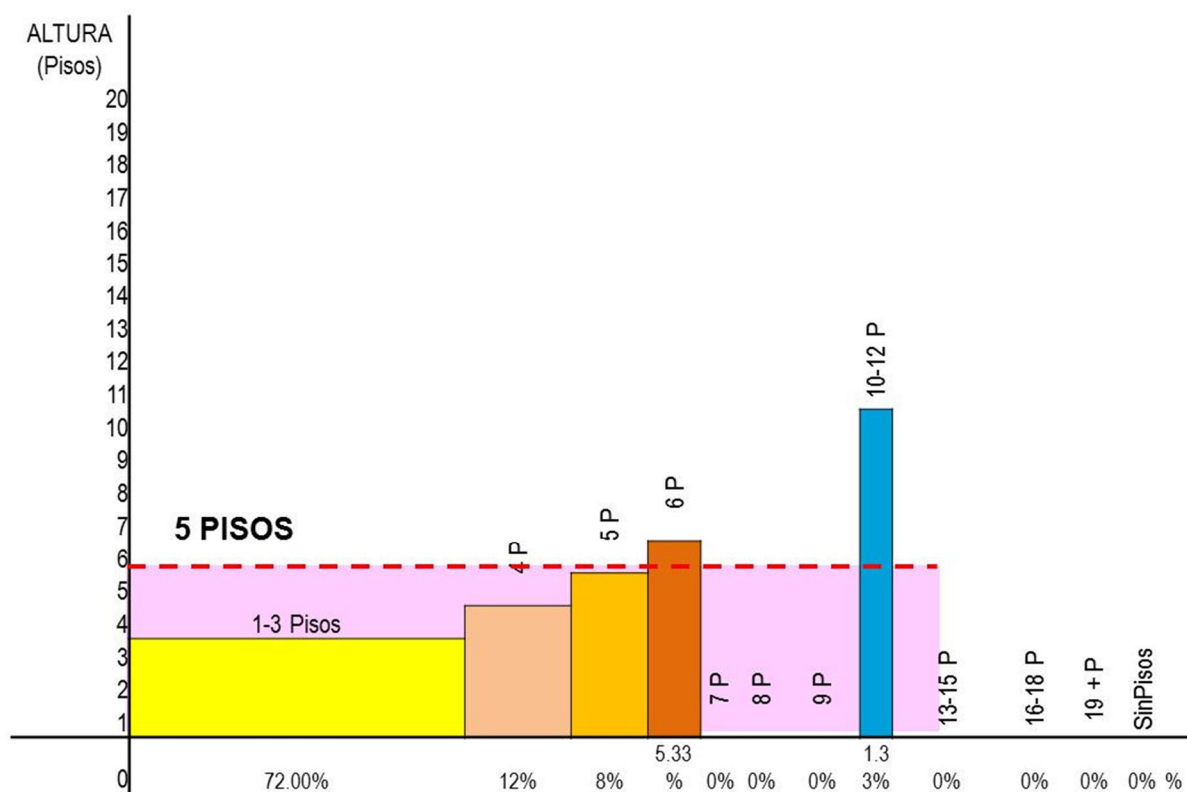
AV. AUGUSTO PÉREZ ARANIBAR

Tramo comprendido entre Juan de Aliaga y Portillo

Según la Ordenanza 1067-MML que aprueba el Plano de Altura específicas de edificación, indica como altura máxima de 5 pisos sobre Av. Pérez Aranibar; siendo esta la altura permitida encontramos en todo este eje 1.33% edificaciones que alcanzan alturas de 10 a 12 pisos, excediendo hasta el doble según la norma establecida. Entre 4 y 5 pisos encontramos un 12.00% y 8.00% respectivamente y de 6 pisos un 5.33% que también excede la norma, siendo la tendencia predominante de 1 a 3 pisos con un 72.00%.

De los gráficos de análisis, se observa una holgura para el desarrollo en alturas de hasta 5 pisos en un 72.00% (51 predios) de un total de 70 predios que existen.

**Av. Pérez Aranibar
(tramo Juan de Aliaga-Portillo)**



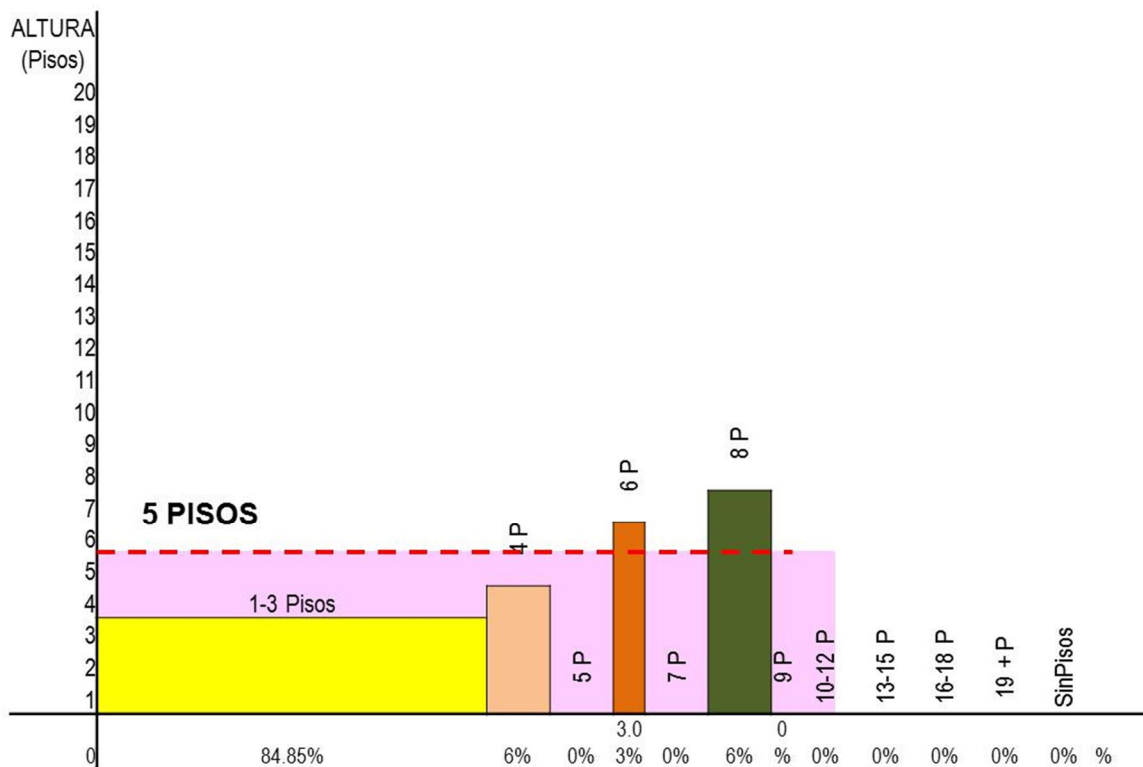
AV. PEZET

Tramo comprendido entre Salaverry y Valle Riestra

Según la Ordenanza 1067-MML que aprueba el Plano de Altura específicas de edificación, indica como altura máxima 5 pisos sobre la Av. Pezet; siendo esta la altura permitida encontramos en todo este eje un 6.00% edificaciones que alcanzan alturas de 8 pisos, excediendo la norma establecida. Entre 4 y 6 pisos encontramos un 6.00% y 3.00% respectivamente, siendo la tendencia predominante de 1 a 3 pisos con un 84.85%.

De los gráficos de análisis, se observa una holgura para el desarrollo en alturas de hasta 5 pisos en un 84.85% (28 predios) de un total de 33 predios que existen.

**Av. Pezet
(Tramo Salaverry y Valle Riestra)**



SECTOR 3:

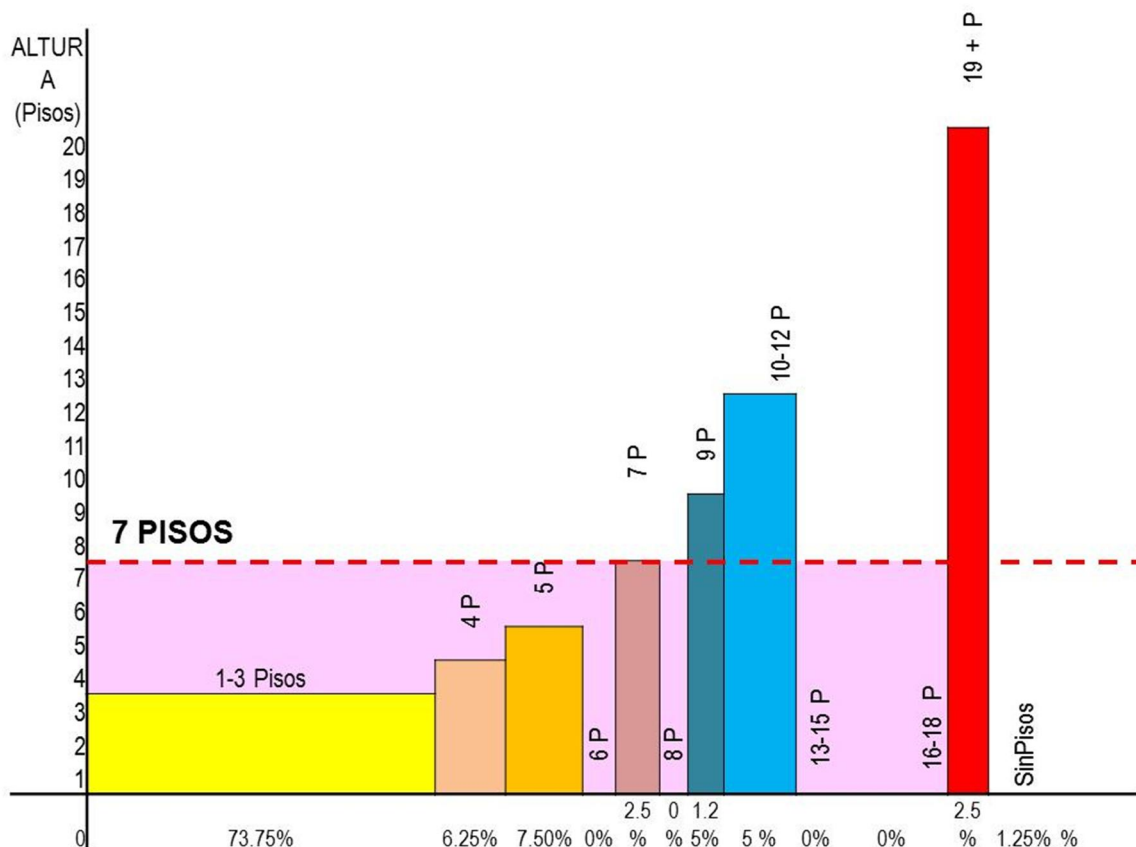
AV. AREQUIPA

Tramo comprendido entre Av. Aramburú y Plaza Bollar (Oeste)

Según la Ordenanza 1067-MML que aprueba el Plano de Altura específicas de edificación, indica como altura máxima de 7 pisos sobre la Av. Arequipa Oeste; siendo esta la altura permitida encontramos un 2.50% edificaciones que alcanzan alturas de 19 a más pisos, 5.00% edificaciones que alcanzan alturas de 10 a 12 pisos, un 1.20% edificaciones de 9 pisos, excediendo la norma establecida. Un 2.5% de edificaciones de 7 pisos, encontramos un 13.75% edificaciones de 4 a 5 pisos, siendo la tendencia predominante de 1 a 3 pisos con un 73.75%.

De los gráficos de análisis, se observa una holgura para el desarrollo en alturas de hasta 7 pisos en un 73.75% (30 predios) de un total de 40 predios que existen.

**Av. Arequipa
(Tramo Aramburu y Plaza Bollar)**



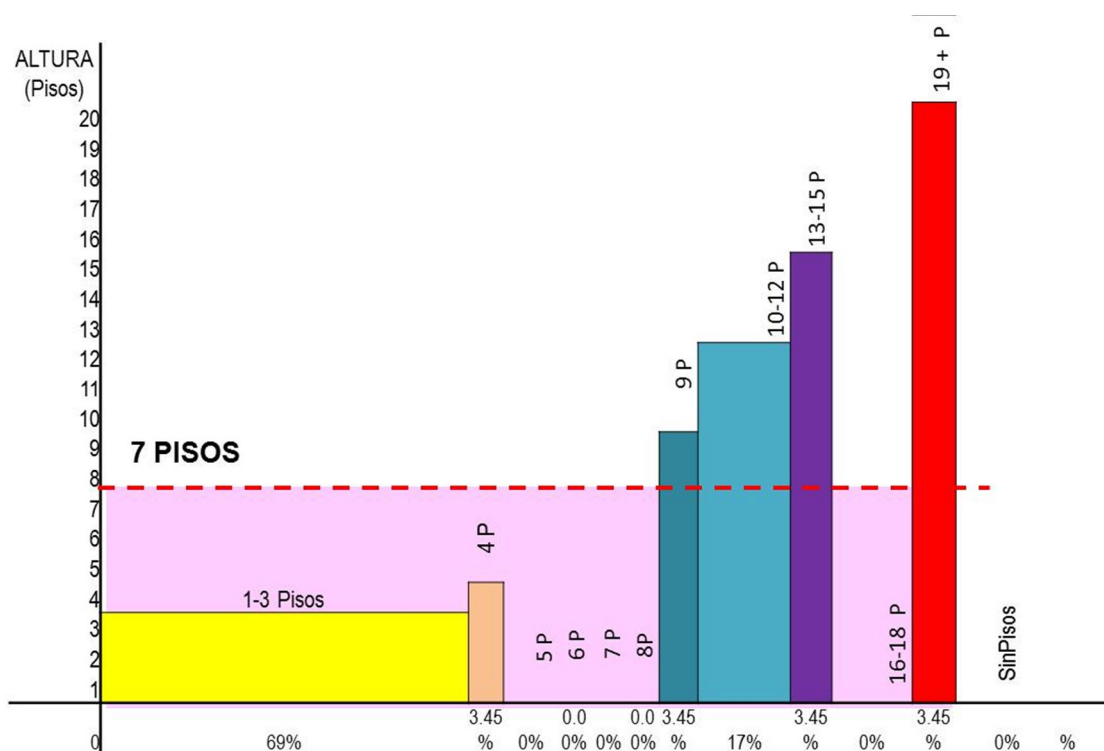
AV. BASADRE

Tramo comprendido entre Las Palmeras y Camino Real

Según la Ordenanza 1067-MML que aprueba el Plano de Altura específicas de edificación, indica como altura máxima de 7 pisos sobre la Av. Basadre; siendo esta la altura permitida encontramos un 3.45% tanto para edificaciones que alcanzan alturas de 19 a más pisos como edificaciones de 13 a 15 pisos; un 17% de edificaciones de 10 a 12 pisos y un 3.45% edificaciones de 9 pisos, excediendo la norma establecida. Encontramos un 3.45% de edificaciones de 4 pisos, siendo la tendencia predominante de 1 a 3 pisos con un 69.00%.

De los gráficos de análisis, se observa una holgura para el desarrollo en alturas de hasta 7 pisos en un 69.00% (18 predios) de un total de 26 predios que existen.

AV. BASADRE (tramo Las Palmeras y Camino Real)



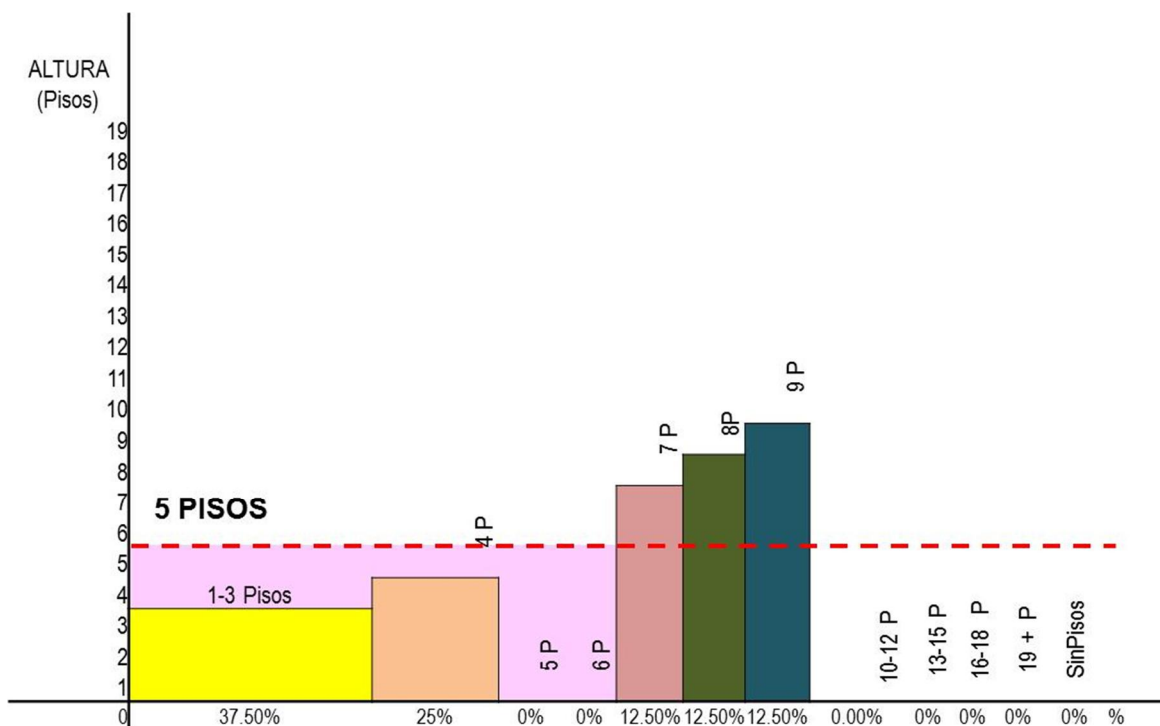
AV. PARDO Y ALIAGA

Tramo comprendido entre Los Conquistadores y Santa Cruz

Según la Ordenanza 1067-MML que aprueba el Plano de Alturas específicas de edificación, indica como altura máxima de 5 pisos sobre la Av. Pardo y Aliaga; siendo esta la altura permitida encontramos un 12.50% de edificaciones que alcanzan alturas de 7,8 y 9 pisos; un 25% de edificaciones de 4 pisos, y un 37.50% de edificaciones 1 a 3 pisos, siendo esta última la tendencia predominante.

De los gráficos de análisis, se observa una holgura para el desarrollo en alturas de hasta 5 pisos en un 37.50% (3 predios) de un total de 7 predios que existen.

**Av. Pardo y Aliaga
(tramo Los Conquistadores y Santa Cruz)**



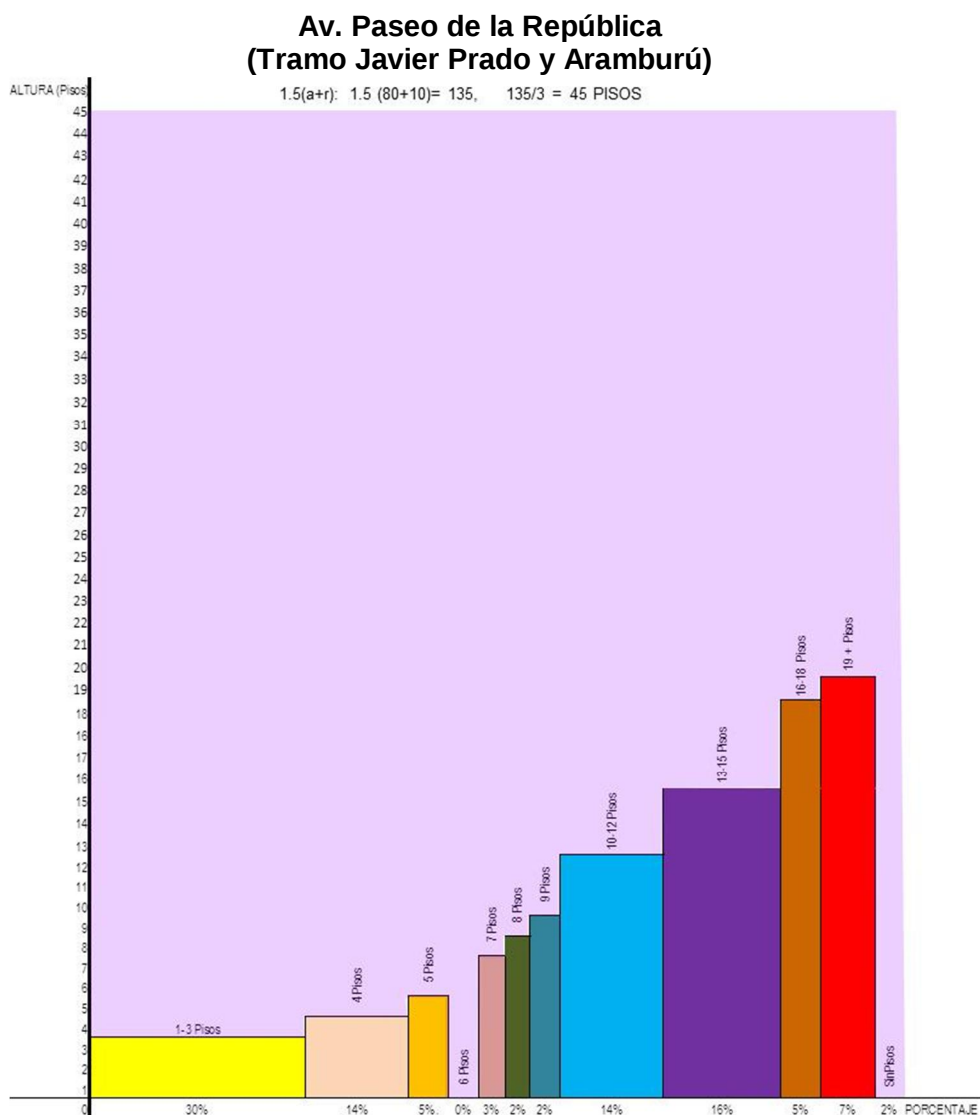
SECTOR 4:

AV. PASEO DE LA REPÚBLICA

Tramo comprendido entre Javier Prado y Aramburú.

Según la Ordenanza 1067-MML que aprueba el Plano de Alturas específicas de edificación, indica como altura máxima para éste tramo 1.5 (a+r) metros de altura, lo que para el caso representa, un promedio de 38 pisos, encontramos un 12% entre 16 a 19 pisos, entre 8 a 12 Pisos un 18% predominando las edificaciones de 10 a 12 pisos con un 14%, entre 4 a 7 pisos con 22%, siendo significativo las edificaciones de 4 pisos y edificaciones de 1 a 3 pisos con un 30%; todas estas edificaciones en el marco de la normatividad establecida.

De los gráficos de análisis, se observa una holgura para el desarrollo en alturas de hasta 38 pisos en aplicación de la norma un 30 % (21 predios) de un total de 44 predios.



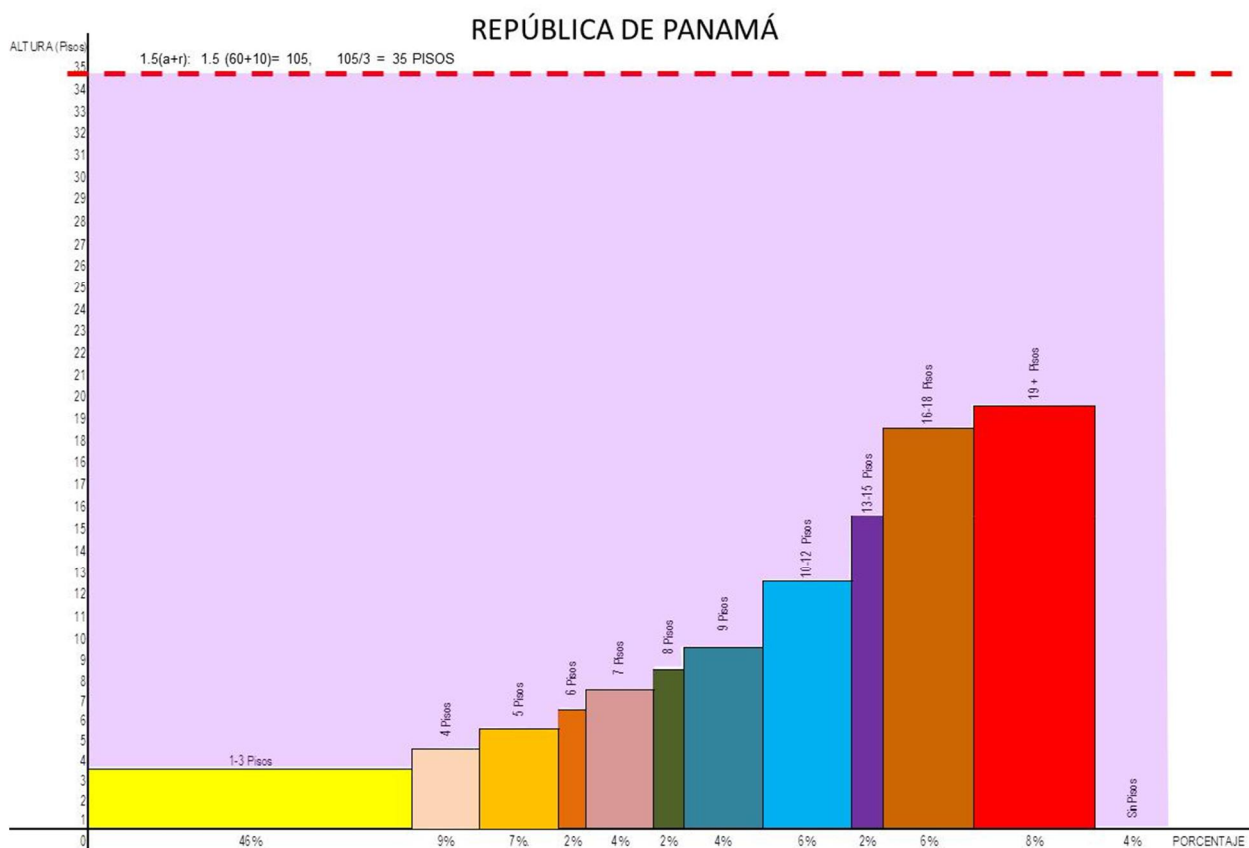
AV. REPÚBLICA DE PANAMÁ

Tramo comprendido entre Javier Prado y Aramburú.

Según la Ordenanza 1067-MML que aprueba el Plano de Altura específicas de edificación 2007, indica como altura máxima para este tramo 1.5 (a+r) pisos, lo que para el caso representa, un promedio de 35 pisos, encontramos un 14% entre 16 a 19 pisos, entre 8 a 15 Pisos un 14% predominando las edificaciones de 10 a 12 pisos (6%), entre 4 a 7 pisos un 22%, siendo significativo las edificaciones de 5 pisos con un 7% y un 46% corresponde a edificaciones de 1 a 3 pisos en el marco de la normatividad establecida.

De los gráficos de análisis, se observa una holgura para el desarrollo en alturas de hasta un 46% (45 predios) de predios de un total de 53 predios.

Av. República de Panamá (Tramo Javier Prado y Aramburú)



SECTOR 5

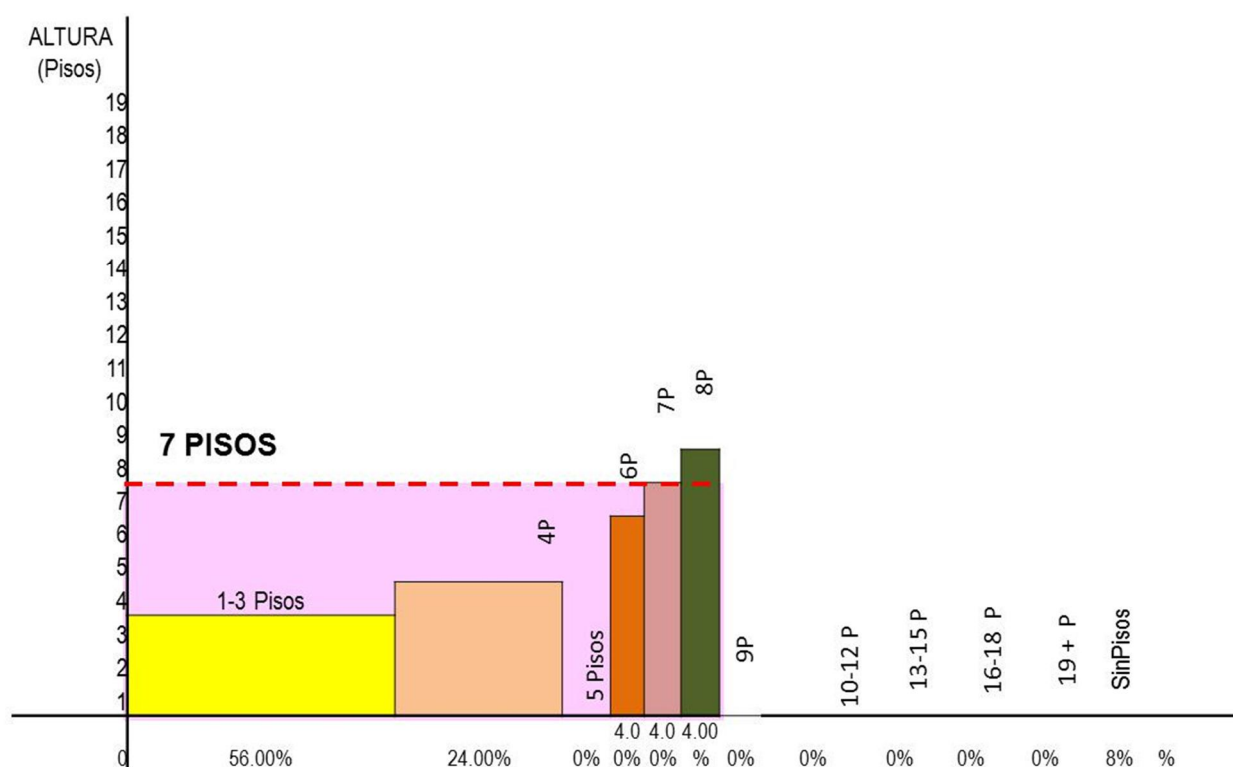
AV. GUARDIA CIVIL

Tramo comprendido entre Javier Prado hasta Parque Norte.

Según la Ordenanza 1067-MML que aprueba el Plano de Altura específicas de edificación, indica como altura máxima para este tramo 7 pisos; siendo esta la altura permitida encontramos en todo este eje un 4.00% de edificaciones que alcanzan 8 pisos, excediendo la norma establecida en edificaciones, de 6 y 7 pisos encontramos un 4.00%. Sin embargo, encontramos edificaciones de 4 pisos con un 26% y de 1 a 3 pisos 56.00%, siendo esta última la tendencia predominante.

De los gráficos de análisis, se observa una holgura para el desarrollo en alturas de hasta 7 pisos en un 56.00% (14 predios) de un total de 25 predios que existen.

AV. GUARDIA CIVIL (tramo Javier Prado – Parque Norte)



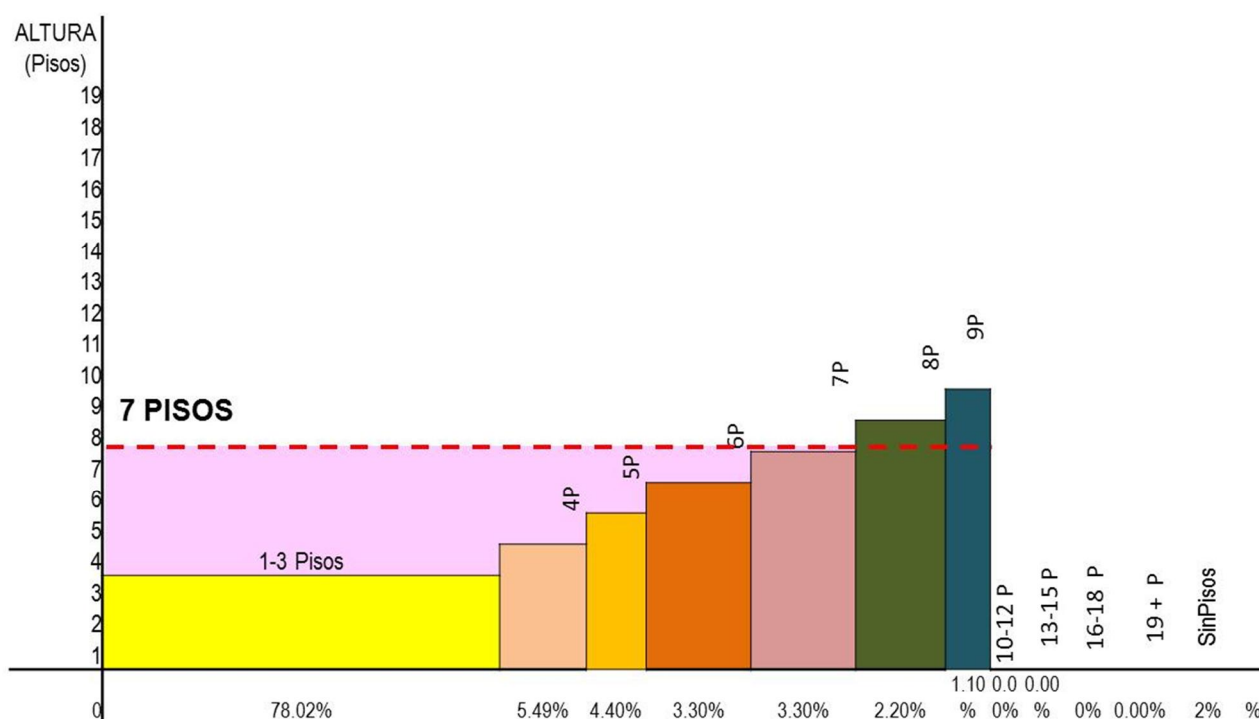
AV. GÁLVEZ BARRENECHEA

Tramo comprendido entre Javier Prado hasta Óvalo Quiñones.

Según la Ordenanza 1067-MML que aprueba el Plano de Altura específicas de edificación, indica como altura máxima para este tramo 7 pisos; siendo esta la altura permitida encontramos en todo este eje un 2.2% y 1.10% de edificaciones que alcanzan 8 y 9 pisos, excediendo la norma establecida, en edificaciones de 6 y 7 pisos encontramos un 3.3%. Sin embargo, en edificaciones de 4 y 5 pisos encontramos un 5.5% y 4.4% respectivamente, de 1 a 3 pisos un 78.02%, siendo esta última la tendencia predominante.

De los gráficos de análisis, se observa una holgura para el desarrollo en alturas de hasta 7 pisos en un 78.02% (71 predios) de un total de 92 predios que existen.

AV. GÁLVEZ BARRENECHEA (tramo Javier Prado – Ovalo Quiñones)



Ver Anexos Cuadros de Análisis de alturas por ejes.

Ver Plano N° 11 Plano de Alturas Temático, ver Plano N° 12 Plano de Alturas Sector 01, ver Plano N° 13 Plano de Alturas Sector 02, ver Plano N° 14 Plano de Alturas Sector 03, ver Plano N° 15 Plano de Alturas Sector 04 y ver Plano N° 16 Plano de Alturas Sector 05.

3.4.3 Áreas libres de edificaciones

El área libre según la Norma G 040 del RNE es la superficie de terreno donde no existen proyecciones de área techada. Se calculan sumando las superficies comprendidas fuera de los linderos de las poligonales definidas por las proyecciones de las aéreas techadas sobre el nivel de terreno, de todos los niveles de la edificación hasta los límites de la propiedad.

Las aéreas libres para usos de vivienda unifamiliar, bifamiliar y multifamiliar en Zonificación Residencial de Densidad Baja fluctúa entre el 35 y 40% de área del terreno normativo el mismo que fluctúa entre 200 a 350 m², en buena cuenta se trata de un área libre que va de 70 m² para unifamiliares a 140 m² para los multifamiliares de hasta 5 pisos, los mismos que por su localización al centro de ejes viales desarrolladores, tienen garantizado la iluminación, ventilación y asoleamiento, excepto las que se encuentran colindantes con edificaciones del entorno en altura.

Las áreas libres para usos de vivienda unifamiliar, bifamiliar y multifamiliar en Zonificación Residencial de Densidad Media, fluctúa entre el 35 y 40% de área del terreno normativo el mismo que fluctúa entre 300 a 350 m², en buena cuenta se trata de un área libre que va de 105 m² para unifamiliares a 140 m² para los multifamiliares de hasta 8 pisos, los mismos que por la esbeltez de éstas mismas edificaciones y la proximidad a edificaciones de mayor altura del entorno, resultan insuficientes.

Las áreas libres para usos de vivienda unifamiliar, bifamiliar y multifamiliar en Zonificación Residencial de Densidad Alta y Muy Alta fluctúa entre el 35 y 40% de área del terreno normativo, el mismo que fluctúa entre 350 a 600 m², en buena cuenta se trata de un área libre que va de 105 m² para unifamiliares a 240 m² para los multifamiliares de hasta 12 a 15 pisos, los mismos que por su esbeltez y entorno urbano resultan insuficientes para garantizar iluminación, ventilación y asoleamiento natural a las unidades de vivienda.

Para conjuntos residenciales la exigencia es entre el 50 al 60% de área libre.

Asimismo, la Municipalidad de San Isidro ha emitido el Decreto de Alcaldía N° 016-2012-ALC/MSI que aprueba lineamientos técnicos de excepción con la finalidad de propiciar mayores áreas libres y áreas verdes; compensando esta mayor exigencia con flexibilidad en otros parámetros urbanísticos y edificatorios. Esta normatividad es aplicable en predios que tienen las siguientes características urbanas:

- a) Estar ubicados en zonas de uso residencial calificados con zonificación de equipamiento urbano como Otros Usos, Salud o Educación, se podrá edificarse Conjuntos Residenciales con áreas de terreno iguales o superiores a 2,500 m²., el porcentaje de área libre será de 50% del área de terreno.
- b) Predios calificados con zonificación Residencial de Densidad Muy Alta (RDMA) ubicados en ejes urbanos de nivel local del distrito con área de terreno de 1,500 a 2,500 m². y/o resultantes del proceso de reurbanización el porcentaje mínimo de área libre será del 50% del área de terreno y esta área deberá considerar un tratamiento paisajístico con áreas verdes.
- c) Predios calificados con zonificación de Comercio Metropolitano (CM) con frente a vías con secciones iguales o mayores a 40.00 m. o predios resultantes de

proceso de reurbanización con frente no menor a 50 m. se le exigirá los siguientes porcentajes de áreas libres:

- 50% para predios con áreas de terreno entre 2,500 m². y 7,500 m².
- 60% para predios con áreas de terreno mayores a 7,500 m².

Nuevos conceptos: Edificaciones Sostenibles

Los “edificios verdes” nuevos conceptos, que contribuyen al desarrollo sustentable de la ciudad, emergen en el distrito de San Isidro marcando una tendencia innovadora y amigable con el ambiente.

En el Centro Financiero del distrito de San Isidro, con una inversión de 30 millones de dólares, se ha construido el Centro Empresarial Platinum Plaza bajo el **concepto “Green Building” (edificio verde)**, que promueve la conservación de recursos, la eficiencia energética y la generación de espacios internos saludables, desde su ubicación, durante la construcción, durante la vida útil de la edificación y mantenimiento de la misma; trayendo consigo beneficios para el medio ambiente. Este tipo de edificaciones **buscan alternativas para un mayor ahorro de recursos como agua, energía, entre otros.**

El proyecto empresarial cuenta con 20,000 m² de oficinas, distribuidas en dos torres de 15 pisos cada una y ocho niveles para estacionamientos con capacidad para 600 unidades. Su diseño y distribución de instalaciones permiten un óptimo uso de la iluminación natural, ahorrando energía eléctrica, mientras que el sistema de agua tiene un diseño especial que reduce el desecho de desperdicios al mar. El proyecto ha considerado la instalación de extractores de monóxido de carbono en los estacionamientos, que controlan los gases contaminantes, reduciendo el contacto directo que los usuarios puedan tener con emanaciones nocivas.



Centro Empresarial Platinum Plaza.

La arquitectura del edificio, a través de los materiales utilizados, permite una óptima utilización de la luz solar, lo que redundará no solo en el ahorro de energía eléctrica sino en la generación de mejores condiciones de trabajo. Con los materiales adecuados, se disminuye la carga térmica necesaria, lo cual genera una menor inversión inicial en aire acondicionado con el consiguiente ahorro de energía en el tiempo.

En cuanto al manejo del agua potable y desagüe, los aparatos sanitarios y las griferías cuentan con sensores para permitir un uso más racional del agua y disminuir las descargas hacia el sistema de alcantarillado. Respecto a la energía el edificio cuenta con muros cortina con un termopanel (cristales insulados de doble capa, con vacío entre ellos), que permite la disminución del aire acondicionado. Cuenta con lámparas de alta eficiencia que consumen menos energía.

Este tipo de edificaciones frente al calentamiento global de la tierra, cobra especial fuerza y es que contribuye con el medio ambiente, constituyéndose en una alternativa en el mercado inmobiliario peruano. Este edificio verde contribuye al desarrollo sustentable de la ciudad, controlando el impacto que las edificaciones ejercen sobre el medio ambiente y mejoran la calidad de vida de sus ocupantes, generando valor durante las etapas de diseño, construcción y operación.

3.5 El Ornato y Mobiliario Urbano

Conceptualización del Ornato Público:

El ornato público son los adornos, los arreglos y atavíos; una de sus finalidades o manifestaciones de la actividad municipal en materia de política urbana, está referida al aspecto decorativo de las fachadas, a los jardines y paseos públicos.

Bajo el concepto de ornato público, los municipios destinan recursos para el ornato público, esmerándose en su promoción, mantenimiento y desarrollo en beneficio de la ciudad.

Conceptualización de Mobiliario Urbano:

Los elementos y muebles urbanos también denominados equipamiento o mobiliario urbano, se pueden definir como objetos que se utilizan y se integran en la estructura urbana y que deben ser funcionales, estéticos, armónicos y proporcionar beneficios concretos a la ciudad y a los ciudadanos.

Componentes	Descripción
Vegetación	Son los elementos para jardines, arborización y protección complementarios de paisajes, tales como vegetación herbácea o césped, jardines, arbustos, setos o matorrales, árboles o bosques
Mobiliario Urbano	• Elementos de comunicación tales como: mapas, planos, informadores y teléfonos, entre otros. • Elementos de organización tales como: bolardos, paraderos, tope llantas y semáforos. • Elementos de ambientación tales como: luminarias peatonales y vehiculares, protectores de árboles, bancas, relojes, esculturas y murales, entre otros. • Elementos de recreación tales como: juegos para adultos y juegos infantiles. • Elementos de servicio tales como: parquímetros, ciclisteros, surtidores de agua y casetas de venta, entre otros. • Elementos de salud e higiene tales como: baños públicos o contenedores para basura. • Elementos de seguridad, tales como: barandas, pasamanos, cámaras de seguridad y tráfico, sirenas, hidrantes y equipos contra incendios, entre otros.
Señalización	• Elementos de nomenclatura domiciliaria o urbana. • Elementos de señalización vial. • Elementos de señalización aérea.

Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá, adaptación Equipo encargado del Plan Urbano r

Estado Situacional del Mobiliario Urbano

No se encuentra un planeamiento integral de la ubicación e instalación del mobiliario urbano del distrito de San Isidro, expresándose en la falta de unidad de criterios, tanto en el diseño como en los materiales utilizados.

Se tiene la Zona Monumental El Olivar, que es necesario preservar y que cuente con un mobiliario urbano especial que lo distinga e identifique.

Presencia de paletas publicitarias en algunas avenidas del distrito, que saturan el ambiente, situación que genera estrés y cargas emotivas, originando la contaminación visual afectando a peatones y conductores. Por ejemplo en algunos tramos de la Av. Javier Prado, República de Panamá, Santa Cruz, Aramburu, Av. Javier Prado entre el Colegio San Agustín y Clínica Ricardo Palma, entre otros. Sin embargo es de reconocer que en los últimos años, como expresión de la autoridad municipal local se ha retirado este tipo de publicidad.

Paraderos carentes de elementos de confort, limitados a la paleta informativa.

Cabinas telefónicas en el Sector Financiero, observándose competencia entre las diferentes empresas prestadoras del servicio; en alguno casos dificultando la visibilidad de los conductores por estar ubicado en la esquinas.

Presencia de Quioscos, de diferentes patrones de diseño, fundamentalmente en el Sector 4 por la naturaleza de la actividad comercial, financiera y el alto número de transeúntes.

Presencia de carretas de venta de frutas, en las zonas residenciales, alentados por los propios residentes, alterando el ornato.

Señalización de calles, no siempre bien ubicados.

Señalizadores viales deficientes en sectores residenciales, instalaciones de gibas en lugares inadecuados retirados de las intersecciones, no cumpliendo su propósito de disminuidores de velocidad.

Carencia de papeleras y/o deficiente estado de conservación, en lugares críticos o próximos a clínicas u otros equipamientos.

Mobiliarios urbanos instalados sin tomar en cuenta las secciones de las vías para el tránsito peatonal, constituyendo en algunos casos barreras en el desplazamiento de personas (madres gestantes, personas con discapacidad, personas de la tercera edad con acompañantes, etc.)

El espacio público viene siendo expuesto a una demanda excesiva de objetos (Kioscos, carretas, cabinas, etc.) que crea una verdadera especulación del espacio urbano y puede superar la capacidad de confort y de claridad urbana. Si el mobiliario urbano no es el adecuado, se vuelven excesivos los costos de mantenimiento, ya sea por su deficiente comportamiento, o su precaria fabricación y ponen en riesgo la calidad de la estructura urbana.

La conservación del paisaje urbano debe evitar la concentración indiscriminada de mobiliario por lo que se deben tener políticas de zonificación y ubicación con base a

las características propias de cada espacio público y las necesidades reales de la ciudad.

Elementos del mobiliario urbano en el distrito:

Paletas informativas

Según el Estudio de Ordenamiento del Mobiliario Urbano, año 2004, de la Sub Gerencia de Obras Privadas, Anuncios y Ornato de la Municipalidad de San Isidro advertía que existían 180 paletas publicitarias, ubicadas en zonas comerciales y en el sector financiero, generando la aparición de “intersecciones conflictivas” las que se encuentran saturadas de publicidad constituyendo “barreras visuales” que generan distracción tanto del peatón como del conductor, incrementado el riesgo de accidentes, ya que los elementos publicitarios generan impulsos y estimulan el sistema nervioso que al ser muy continuos producen desconcentración, estrés, nerviosismo, ansiedad, entre otros. En los últimos años han disminuido significativamente, encontrando por ejemplo en el Paseo de la República tres paletas informativas de TACA, Rímac y Metro; o una en la Av. Aramburu con Petit Thouars.

Existen en el mercado diferentes empresas dedicadas a este tipo de publicidad, como son NAPSA, DINAGRAPH, ESTRATEGIA VISUAL y PUNTO VISUAL.

Paletas con información horaria y de temperatura

Continúa el estudio señalando que se han identificado 37 paletas con información horaria. Aproximadamente el 50% de ellas no cuentan con una ubicación adecuada o se encuentran en intersecciones viales donde podrían ser materia de distracción.

Paraderos

Existen 69 paraderos autorizados por la Municipalidad de Lima, ubicados en vías principales como la Av. Javier Prado, Av. Salaverry, Av. Camino Real, Av. Los Conquistadores, Av. Arequipa, Av. Pérez Aranibar, y un tramo de la Vía Expresa, vías de gran tráfico vehicular y con alta concentración de transporte público en horas punta, principalmente en la Av. Javier Prado.

Las rutas de transporte público, en el tramo de la Av. Pezet, Av. Belén, la Av. Guardia Civil y las rutas internas en el sector 4 y 5, no cuentan con paraderos autorizados; ningún paradero cuenta con un módulo de paradero, sólo con un letrero señalítico.

Los paraderos de taxis, formales e informales constituyen un problema de congestión. Los paraderos de taxis están relacionados directamente con las actividades comerciales de carácter sectorial o metropolitano como son: Ripley, Saga, Tottus, Metro y las oficinas de entidades financieras y bancarias.

Cabinas telefónicas:

Según el estudio citado, existían 266 cabinas entre simples, dobles, triples y cuádruples; que representan un total de 414 aparatos telefónicos; su ubicación preferente se encuentra en la Zona Comercial y Financiera del distrito, excediendo la demanda requerida y generando caos en la circulación peatonal ya que no respetan los senderos peatonales, llegándose a extremos de ubicar dos y hasta tres cabinas de una empresa en la misma esquina, no existiendo criterio de racionalidad para su ubicación, pudiendo tener una cabina cuádruple, en vez de dos dobles.

Señalizadores de calles:

Existen 737 señalizadores de calles, de los cuales 668 se encuentran preparados para soportar publicidad.

Existen zonas residenciales que se encuentran desabastecidas de este servicio.

No existe una señalización diferenciada para la Zona Monumental del distrito. El diseño actual no permite que sea utilizado por personas con discapacidad.

Kioscos:

Existen 62 quioscos que se encuentran ubicados cerca de locales de salud, educación, instituciones públicas o privadas o locales de servicios, no cuentan con las condiciones de higiene y seguridad necesaria.

Además del comercio de golosinas y periódicos se ha detectado una fuerte presencia de comercio de flores, en forma ambulatoria así como en módulos improvisados que forman parte del mobiliario. Así también existen 03 módulos de lustrado de calzado que ejercen actividades en la vía pública, ubicados en la zona financiera del distrito.

Papeleras – recipientes de desechos orgánicos de mascotas

Existen 325 papeleras ubicadas en las principales áreas verdes del distrito, diferenciando el tipo de elementos a recibir; ya sea papelería en general o desechos orgánicos de animales.

Su instalación a nivel de equipamiento urbano es insuficiente, debiendo instalarse con preferencia en las zonas cercanas a lugares de afluencia masiva de público, zonas de caminatas o circulación de peatones, además no presenta diseño diferenciado para la zona monumental.

Totem

Existen 10 en todo el distrito, se considera que la cantidad de tótem informativo debe incrementarse mejorando el sistema de información brindado por la Municipalidad de San Isidro.

Servicios Higiénicos

Existen tres en todo el distrito, no se encuentran en buen estado de conservación. Sus características de diseño no corresponden al entorno urbano y se encuentran muy descuidados, sobretodo el que está ubicado a espaldas del local donde funciona la Gerencia de Administración Tributaria frente a la Comisaría.

Paneles monumentales

Existe saturación de estos elementos en la denominada zona de límites, los cuales han sido autorizados por la Municipalidad de Magdalena del Mar.

Problemas Principales:

Los principales problemas, según el estudio antes citado, que presentan el mobiliario urbano con publicidad es el siguiente:

- Se han ejecutado los convenios sin tener los fundamentos o el sustento de un plan integral que regule técnicamente el mobiliario urbano con publicidad en el distrito, de acuerdo a sus características y usos.
- En las zonas limítrofes, el mobiliario urbano y el de los distritos vecinos, tales como Surquillo, San Borja, etc, está ubicado en forma irracional y excesiva.

- Sobresaturación de mobiliario urbano con paraderos, paletas publicitarias, anuncios monumentales, anuncios giratorios, etc; en vías como la Av. Salaverry y Av. Alberto del Campo.
- Los convenios suscritos no han tomado en cuenta la demanda real de cada tipo de mobiliario urbano, ni se ha estudiado la capacidad real de elementos que pueda soportar el distrito.
- Quejas constantes de los vecinos por ubicaciones de elementos de publicidad en vía pública de las zonas residenciales .Ejemplo: Av. Aurelio Miró Quesada, Av. Coronel Portillo, etc. y en las zonas comerciales tales como Av. Camino Real, Av. Felipe Pardo y Aliaga, etc.
- Ubicaciones inadecuadas de algunos elementos de publicidad que obstaculizan la visibilidad de la señalización.
- No existe uniformidad o estandarización en el diseño ni el concepto de imagen distrital y tampoco se ha cuidado la calidad de los elementos. En vista que los convenios se han hecho con distintas empresas, cada una ha establecido sus propios diseños. Los intentos de la Municipalidad, a través del área de Anuncios y Ornato, de uniformizar criterios de diseño han fracasado debido a la renuencia de las empresas y a la falta de mecanismos legales dentro de los convenios para obligarlos a cumplir un solo diseño.

3.6 Estacionamientos en Zonas Comerciales y Residenciales

Marco Conceptual

El estacionamiento es una condición indispensable para el sistema de transporte en el distrito de San Isidro, en particular para las personas que se transportan en automóvil hacia sus centros de trabajo, negocios, entretenimiento, entre otros destinos y atracciones del distrito. Por lo que la disponibilidad de estacionamientos o su carencia, así como su costo, facilitan u obstaculizan el acceso en automóvil.

La Normatividad para el estacionamiento

El Artículo 4° de la Norma A 010 Condiciones de Diseño, Capítulo I Características de Diseño, establece en el ítem j Exigencias de estacionamientos para cada uno de los usos permitidos. El Capítulo XI, Artículo 60° indica toda edificación deberá proyectarse con una dotación mínima de estacionamientos dentro del lote en que se edifica, de acuerdo a su uso y según lo estableció en el Plan Urbano. El Artículo 61° indica que en casos excepcionales podrán estar ubicados en sótano, a nivel del suelo o en piso alto. El Artículo 62° indica que en casos excepcionales el déficit de estacionamientos podrán ser adquiridos en predios que se encuentren a una distancia de recorrido peatonal cercana a la edificación que origina el déficit, mediante una modalidad que establezca la Municipalidad en el Plan Urbano.

El Artículo 65° establece las características a considerar en la provisión de estacionamientos de uso privado como son: dimensiones libres mínimos, ocupación de los elementos estructurales hasta 5%, distancia mínima entre los espacios de estacionamientos opuestos de 6.00 m., limitaciones, etc. De igual modo el Art, 65 establece las características de los estacionamientos de uso público como son los espacios mínimos, distancias mínimas, acceso y salidas, rampas, radios de giro, etc.

Regulación de estacionamientos para vivienda

El Artículo 13° Índice de Espacios de estacionamientos del D.A. 02-2012-MSI, establece un mínimo de 3 estacionamientos para viviendas unifamiliares, 4 para bifamiliares y para conjuntos residenciales según tipo de edificaciones y ámbitos urbanos homogéneos según cuadro:

Tipo de Unidad de vivienda	Ámbito A	Ámbito B	Ámbito C y D
Unidad de vivienda de 3 dormitorios	3	3	2
Unidad de vivienda de 3 dormitorios	3	2	2
Unidad de vivienda de 3 dormitorios	2	2	2

Adicionalmente la norma exige un porcentaje para estacionamientos de visita según el ámbito que corresponda:

Ámbitos A y B 30%

Ámbitos C y D 15%

Así mismo la norma indica que en predios con frente igual o mayor a 15 m. solo podrán utilizar el 50% de la longitud del frente del lote para dicho fin, el porcentaje no considera los accesos y salidas de los estacionamientos ubicados al interior del lote.

En este contexto se observa que el Sector 5 es el tercero con oferta formal de estacionamientos (6,928 unidades) y el ultimo en estacionamientos informales (1,562

unidades) por lo que revisando la exigencia de unidades de estacionamientos por vivienda en el sector 5, se exige por unidad de vivienda 3 estacionamientos, que amerita revisar toda vez que el lote normativo es de 300 a 350 m².

Regulación de estacionamientos para comercio,

El Artículo 21° Índice de Espacios de estacionamientos del D.A. 02 -2012 MSI indica que para comercio deberá proyectarse con la dotación reglamentaria, según lo establecido en el Anexo 4. Su aplicación y control es de responsabilidad del órgano municipal correspondiente.

El cálculo del requerimiento de estacionamientos está referido al área útil, en consecuencia se deben descontar las áreas de circulación vertical u horizontal (cajas de ascensores y escaleras, pasadizos y otros) depósitos o almacenes, cocinas, servicios higiénicos, guardianías, kitchenet y/o comedor de empleos, sala de reuniones, así como biblioteca y gimnasio (cuando estén al servicio de los trabajadores)

ANEXO 4 ÍNDICE DE ESTACIONAMIENTOS PARA ACTIVIDADES ADMINISTRATIVAS Y DE SERVICIOS

USO	UN (1) ESTACIONAMIENTO CADA	
OFICINAS COMERCIALES Y/O ADMINISTRATIVAS		
Oficinas de Comercio Metropolitano	35.00 m2	Del 80% del área útil más el 20% del número de estacionamientos resultantes para visitantes
Oficinas en Comercio Zonal, Comercio Vecinal y Zonas Residenciales Compatibles	35.00 m2	Del 70% del área útil más el 15% del número de estacionamientos resultantes para
LOCALES COMERCIALES		
Locales comerciales o tiendas	20.00 m2	Del área total de venta, atención al público y exhibición
Supermercados, Tienda por departamentos, Autoservicios y Grandes Almacenes	20.00 m2	Del área total de venta, atención al público y exhibición
SERVICIOS EN EDUCACIÓN		
Universidades	Alumno	Considera el 30% del alumnado en atención simultánea y 50% para establecimientos universitarios de postgrado o pregrado con postgrado + 1/50 m2 de área administración y 1/cada aula de profesores.
Instituto Superior, Academias y/o similares	Alumno	Considera el 15 % del alumnado en atención simultánea y /50% de área administración.
Colegios y nidos	Alumno	Adicionalmente un estacionamiento cada 50 m2 del área administrativa
SERVICIOS DE HOTELERÍA Y RESTAURANTES		
Apart hotel	40%	Del número de habitaciones

Hoteles y hostales de 3 estrellas	25%	Del número de habitaciones
Hoteles de 5 y 4 estrellas	30%	Del número de habitaciones
Hoteles de 5 estrellas con casino y/o sala de Juegos	10.00 m2	Del área de comedor y atención al público (barra) mas 1 estacionamiento por cada 5 m2 del área techada de los ambientes vinculados al Casino y/o sala de Juego del área de comedor y/o atención al público (barra).
Restaurantes, cafeterías y similares.	15.00 m2	
SERVICIOS DE ESPARCIMIENTO, CULTURALES, DEPORTES Y RELIGIOSOS		
Cines, Teatros, Locales Culturales y de espectáculos, Centro de Convenciones y afines	10	butacas
Discotecas, salas de baile, pubs y similares	10.00 m2	Del área útil y pista de baile
Clubs sociales o Departamentales, Colegios Profesionales y similares	15.00 m2	Del área útil, según actividad
Gimnasio, Spa	10.00 m2	Del área útil
Locales de Culto (templo)	4	asientos
Locales deportivos, coliseos y similares	20	espectadores
Salas o Galerías de Exposición	30.00 m2	Del área útil
SERVICIOS DE INTERMEDIACIÓN FINANCIERA		
Bancos, financieras, cajas municipales Cajas rurales y demás sistema financieros, de seguros y AFPs (No se refiere a oficinas administrativas)	15.00 m2	Del área de oficinas y área de atención al público
Banca de desarrollo o de Segundo piso, organismo, Organismos Financieros Multilaterales, Oficinas de representaciones de Bancos o Entidades Financieras Extranjeras o similares	30.00 m2	Del área útil
SERVICIOS DE SALUD		
Centros médicos, laboratorios	15.00 m2	Del área útil de consultorio o similares, salas de espera y tomas de muestra (incluye áreas de quirófano) más el 15% del número de estacionamientos resultantes para visitantes.
Clínicas, Policlínicos y Similares	15.00 m2	
Consultorios individuales	15.00 m2	Del área útil de consultorio o similares, salas de espera

Fuente: Anexo N° 04 Índice de Estacionamientos para actividades comerciales, administrativas y de servicios del Decreto de Alcaldía N° 002-2012-ALC/MSI

Estado situacional del estacionamiento: la informalidad

Uso generalizado del estacionamiento prohibido. La implícita anuencia de las autoridades, o en todo caso la falta de control sobre el uso ilegal que se hace de las vías (sobre pistas, zonas rígidas y veredas) y la baja probabilidad de ocurrencia de sanciones a los infractores, determinan que se haya incorporado el contingente de capacidad física de parqueo ilegal, a una oferta que si bien puede denominarse “informal”, ha llegado a formar parte de una oferta “real” (en cuanto existe y es utilizada) bajo el esquema del comportamiento habitual de los usuarios de estacionamiento.

El tema del parqueo informal ha dejado de ser el problema de algunos infractores que no respetan las normas. Los conductores en general, las autoridades e incluso la ciudadanía, son parte del problema.

Asimismo, las limitaciones en la infraestructura física existente o la escasez de recursos para los sistemas de transporte colectivo son factores que también influyen en la situación detectada en campo.

La ubicación geográfica de San Isidro con respecto a la ciudad de Lima Metropolitana, implica que sea un destino de paso obligado para muchos de los que se dirigen a otros destinos. Este hecho favorece al distrito en los usos de carácter comercial, financiero y de servicios, debido a la gran cantidad de público potencial que pasa en forma permanente por el distrito, aunque este no sea su destino final.

El sector empresarial moderno y más importante en términos de ventas y rentabilidad, utiliza como sede formal de sus operaciones el distrito de San Isidro. Un total de 1,316 empresas pertenecientes a las diez mil más grandes del país, están localizadas en San Isidro. En general considerando el censo efectuado por la Consultora se tiene una cifra conservadora de 2,084 unidades corporativas localizadas en el distrito, las que estarían generando, tanto en forma directa (empleados dependientes, servicios no personales, practicantes) e indirectamente (empresarios, comerciantes e independientes) un flujo de 91,362 personas que generan sus ingresos o parte de ellos en San Isidro. De estas 91,362 personas el 10.60 % reside en el distrito, mientras que las restantes 89.40% acuden al distrito para desempeñar sus actividades laborales, profesionales y de negocios.

Los giros de actividades son variados, predominando el comercio, la construcción, las actividades inmobiliarias, arquitectónicas y de ingeniería, los servicios de asesoría empresarial, pesca, telecomunicaciones, etc.

La vocación del distrito es básicamente corporativa, residencial y comercial. El distrito se ha constituido hoy en el centro financiero de Lima y por tanto del país, y como tal mantiene una actividad cultural relevante, con varios teatros, galerías de arte y fotografía, librerías de diversa índole, y casas de cultura, las que atraen al público local y a los turistas hacia el distrito.

Además de la oferta cultural, se tienen muchas embajadas, iglesias y sedes de importantes clubes sociales peruanos, asimismo se han erigido muchos edificios de gran altura, convirtiéndolo en uno de los distritos más modernos de la ciudad de Lima. También se tiene la presencia de varios centros educativos importantes como son: San Agustín, Belén, Santa Úrsula, Sophianum, León Pinelo y Alfonso Ugarte. Otras

actividades son los servicios de salud, servicios gastronómicos, actividades de entretenimiento y los servicios notariales, legales o de asesoría en gestión.

Los recursos físicos viales son cuantiosos y se encuentran en buen estado de mantenimiento, incluyendo: avenidas, calles, veredas, semáforos, señalización vial, etc. Las áreas dedicadas a vías y veredas totalizan 2`127,252 m2.

Además de la población residente y con actividades productivas, la **Consultora Instituto de Economía Urbana** Universidad ESAN, **estima que los diversos destinos ubicados en San Isidro generan aproximadamente un total de 61,774 viajes, de los cuales el automóvil privado representa cerca del 60% (37,000 viajes) que supone una cantidad similar de espacios para estacionar.** Es importante precisar que el uso del transporte colectivo por parte de los residentes es casi nulo.

Adicionalmente a la población residente, trabajadora o visitante, existen aproximadamente 88,853 automóviles (privados y taxis) que se desplazan por San Isidro, sin tener como destino final el distrito, no se incluye el transporte colectivo regular. Si bien esta cifra no representa una demanda potencial de estacionamientos si contribuyen en forma importante a la congestión en las horas pico.

La Demanda de Estacionamientos:

Según el Informe N° 089 -08-ARLL del 2 de Diciembre de 2008 en el marco de la Adjudicación Directa N° 018 -2008 --CE/MSI "Contratación del Servicio de Asesoría Económica Financiera – Propuesta de una solución Integral para la problemática existente de estacionamiento en el distrito de San Isidro" realizado por el Instituto de Economía Urbana Universidad ESAN, indica que hay que tener presente que la utilidad de los estacionamientos, y por tanto su demanda, se dará siempre en forma condicional a la realización previa de los viajes en automóvil. De allí que **la demanda por estacionamientos, se derive de la demanda por viajes en automóvil**, siendo el estacionamiento un servicio complementario al viaje.

Los viajes en automóviles son los principales generadores de la demanda de estacionamientos. La relación será además directa y proporcional a la frecuencia de los viajes y a los tiempos de permanencia.

Además de ser una demanda derivada, el estacionamiento no es un producto en el sentido estricto, sino más bien un servicio; se concibe como la demanda del espacio o la infraestructura de estacionamientos durante un determinado lapso de tiempo.

La Oferta de Estacionamientos:

El estudio resume tres principales fuentes de estacionamiento, en las cuales centró su análisis:

- Estacionamiento público sobre las vías (autorizadas y gratuitas)
- Estacionamiento privado fuera de las vías y de uso privado (incluyendo el gratuito y pagado)
- Estacionamiento privado fuera de las vías y orientado al uso público (ofrecido por playas comerciales).

Del levantamiento de información de campo realizado en las zonas de mayor congestión vehicular (en total 593 manzanas que representan el 82% del total de manzanas que comprende el distrito) que tenía como objetivos:

- Conocer la capacidad de estacionamiento en las vías públicas (número de autos estacionados, estacionamientos delimitados y libres, posición de los vehículos, ubicación sobre veredas, bermas, existencia de zonas rígidas y la identificación de secciones que permitirían acondicionar nuevos espacios)
- Conocer la capacidad de estacionamientos en las playas privadas (capacidad, tipo: restringido, mixto ó general, costos, horarios de funcionamiento, uso de la edificación).

Estacionamientos en Vía pública: se tiene un total de 9,786 estacionamientos, siendo el sector 4 el más afectado, seguido del 1, 5, 3 y el Sector 2 finalmente. Al 100% de las manzanas (806) el número de autos estacionados alcanzan 13,211 unidades.

Estacionamientos en Playas privadas: se identificaron 110 playas de estacionamiento en los 5 sectores. El 34% se concentra en el Sector 3 con 38 playas, seguido del Sector 5 con 27 playas y del Sector 4 con 26 playas, por mencionar las principales. Sin embargo, la mayor oferta de espacios se tiene en el Sector 4 con 3807 espacios, con un promedio de 146 autos/playa, seguido del Sector 3 con 70 autos/playa.

En total existen 60 playas de estacionamiento de tipo general para todo público, representando el 55% del total identificado para el distrito.

Del total de espacios ofertados 7,924 unidades, el 43% (3,422) estarían usados por abonados, un 40% corresponde a espacios que se alquilan por horas y un 17% corresponde al estacionamiento exclusivo de clientes o empleados.

	Sector 1	Sector 2	Sector 3	Sector 4	Sector 5	Total
Autorizadas para cobros	118	107	310	461	476	1472
En bermas laterales y centrales	1,356	2,038	808	1,281	2,831	8,314
En las vías	1,474	2,145	1,118	1,742	3,307	9,786
Privado de uso público	608	144	2,649	3,807	716	7,924
Privados de uso privado	2,390	1,162	5,660	9,660	2,905	21,777
Fuera de vías	2,998	1,306	8,309	13,467	3,621	29,701
Total Formal	4,472	3,451	9,427	15,209	6,928	39,487
Informal sobre pistas y veredas	1,030	1,761	669	684	640	4,784
Informal en zonas rígidas	1,386	931	542	1,631	922	5,412
Total Informal	2,416	2,692	1,211	2,315	1,562	10,196
TOTAL	6,888	6,143	10,638	17,524	8,490	49,683

Demanda de Estacionamiento

Demanda de Estacionamientos (por uso de las vías): la demanda de estacionamientos para todo el distrito se encuentra sobrepasando la oferta existente, se aprecia un alto grado de informalidad en la ocupación de vías públicas.

Demanda en vía pública: un 22% del total de lados de las manzanas inspeccionadas tienen autos estacionados sobre uno de los carriles de circulación; y un 7% del total de los lados de las manzanas tienen autos estacionados ocupando la vereda.

Problemas Principales:

- Estacionamiento sobre calzada, reduce ancho útil de circulación hasta en un 50%.
- Interrupciones con maniobras de ingreso y salida de zonas de estacionamiento.
- Estacionamiento en forma inadecuada (diagonal y/o perpendicular), no responde al ancho de la berma.
- Invasión indebida de la acera, generando inseguridad en el desplazamiento peatonal.
- Proliferación de estacionamiento de vehículos en zona residenciales ajenas a la institución que los genera.
- Estacionamiento de vehículos sin respetar el Nuevo Reglamento Nacional de Tránsito.

Conclusiones:

- Los Sectores 3 y 4 son los que presentan mayor demanda de estacionamientos sobre la vía pública, con un alto grado de informalidad. Sin embargo, son los que ofrecen mayor número de playas.
- La falta de espacios adecuados para el estacionamiento de vehículos hace que exista un conflicto de usos con las actividades residenciales del Sector 5.
- La demanda de estacionamientos en el Sector 2 es menor en relación a los otros sectores y es cubierta por el estacionamiento de vehículos en la vía pública.
- En el Sector 1 la demanda de estacionamientos se satisface sobre la vía pública, con un alto índice de informalidad. La cantidad de playas no satisface la demanda existente en el sector.
- Aplicación de índices de requerimientos de estacionamientos sobre “áreas útiles” y no sobre el área total construida, genera la distorsión en su cumplimiento.
- Ausencia de control urbano sobre la obra edificada y de cumplimiento de la oferta de estacionamientos proyectados.

3.7 Identificación de Áreas Públicas Aptas para la Inversión Privada

Definición de Áreas Públicas

Son los lugares públicos donde cualquier persona puede asistir con su familia y realizar las actividades para lo que fueron diseñadas, respetando el lugar, el reglamento del lugar, a otros usuarios y a los vecinos en torno de estos lugares.

Conceptualización

El diseño urbano interpreta la forma y el espacio público, con criterios físico-estético-funcionales, busca satisfacer las necesidades de la comunidad dentro una

consideración del beneficio colectivo en el área urbana existente, hasta llegar a la conclusión de una estructura urbana a seguir. Por lo tanto el diseño urbano realiza la planeación física en niveles de análisis como son el área urbana y el mobiliario urbano. La teoría del diseño urbano trata primariamente el diseño y la gestión del espacio público del ámbito público, del área pública o del dominio público y la forma en que los lugares públicos se experimentan y usan. El espacio público incluye la totalidad de los espacios usados libremente en el día a día por el público en general, como las calles, las plazas, los parques y la infraestructura pública.

Algunos aspectos de los espacios de propiedad privada, como las fachadas de los edificios o los jardines domésticos, que también contribuyen al espacio público y son por lo tanto consideradas por la teoría del diseño urbano.

El diseño urbano es un campo íntimamente relacionado con el planeamiento urbano, pero se diferencia de éste, en el enfoque a las mejoras físicas del ambiente público, ya que en la práctica el planeamiento urbano se centra en la administración de la urbanización privada a través del planeamiento de esquemas y otros controles estatales de urbanización.

Los espacios públicos están frecuentemente sujetos a la superposición de responsabilidades de múltiples agentes o autoridades e intereses de propietarios cercanos, así como los requerimientos de múltiples y a veces competentes usuarios. Por lo tanto el diseño, la construcción y la administración del espacio público, demanda la consulta y negociación entre actores y agentes urbanos. En consecuencia el diseñador urbano raramente tiene el grado de libertad o control artístico ofrecido en otras disciplinas del diseño. Normalmente requiere la participación multidisciplinaria, como la ingeniería, la ecología, historia local y planeamiento del transporte urbano.

El diseño urbano tiene en consideración los siguientes aspectos:

- La Estructura Urbana, cómo los lugares se posicionan juntos y cómo las partes se interrelacionan unas con otras.
- Tipología, densidad y sustentabilidad urbana: tipos de espacios y morfologías relacionadas con la intensidad de uso, consumo de recursos, producción y subsistencia.
- Accesibilidad, de proveer una opción fácil y segura para moverse entre los espacios.
- Legibilidad y orientación, de ayuda a las personas a encontrar los medios de integración y entender cómo funcionan los espacios.
- Mezcla de usos complementarios: Locación de actividades que permiten interacción constructiva entre ellas.
- Caracterización e identidad, que permite reconocer y valorar las diferencias entre un espacio y otro, entre un sector y otro.
- Continuidad y cambio, ubicando a las personas en el tiempo y espacio, incluyendo lo que respecta al patrimonio y el soporte para el desarrollo de la cultura local.
- Sociedad civil, que compromete a hacer espacios donde las personas sean libres de encontrarse unas con otras como iguales, componente importante en la construcción del capital social.

Áreas públicas aptas para la inversión privada

En el distrito de San Isidro se tiene la experiencia de haber destinado áreas públicas para la construcción de infraestructura para estacionamientos, tales como:

- Estacionamiento Subterráneo Parque Cáceres.
- Estacionamiento Subterráneo Boulevard Dionisio Derteano.
- Estacionamiento Subterráneo Óvalo Gutiérrez, en conjunto con la Municipalidad de Miraflores.

Asimismo, en el presente año se viene instrumentando la ejecución de la concesión del subsuelo de la Av. Ricardo Rivera Navarrete que brindará 822 estacionamientos subterráneos en tres niveles a fin de reducir el déficit de estacionamientos en el sector del Centro Financiero y Empresarial de San Isidro.

Los Espacios Públicos, de competencia municipal

La forma como se integran y articulan los diferentes elementos del espacio público ha dado origen a diversas tipologías, que responden, básicamente, al uso y funcionalidad principal que las caracteriza. En el cuadro Tipología de Espacios Públicos, se resume los diferentes tipos de espacio público, que es preciso identificar, para superar los problemas y/o establecer las estrategias para su recuperación:

TIPOLOGÍA DE ESPACIOS PÚBLICOS

Por su función	Tipo	Descripción	Problemas
Relación peatón, ciclista, vehículos	Vereda	Área lateral de una vía destinada a la permanencia y al tránsito exclusivo de los peatones.	Con deficiencias por su sección y/o desarrollo.
	Calzada	Zona de la vía destinada para la circulación de los vehículos	Sobreuso de vías locales.
	Separador	Zona verde o dura de la vía pública colocada en dirección paralela a su eje para canalizar flujos de tráfico, controlar maniobras inadecuadas y proporcionar protección a los peatones.	En avenidas, sección que va disminuyendo por ensanchamiento de las calzadas.
	Ciclovía	Calzada destinada de manera permanente a la circulación de bicicletas, ubicada en el andén, el separador o segregada de la calzada vehicular, debidamente señalizada y delimitada.	Deficiencia, falta implementación y promoción.
	Alameda	Zonas de reserva vial, específicamente definidas para la implantación de sistemas peatonales, a través de corredores verdes, dotados del respectivo mobiliario urbano y arborización.	Se encuentra en el Bosque El Olivar y el Malecón Bernales, falta mantenimiento apropiado.
	Vía Peatonal	Zona de espacio público, destinada para el tránsito exclusivo de peatones.	Invasión frecuente por los vehículos.
Articulación	Retiro	Área libre, de propiedad	Uso vulnerable, no se

social recreación y	municipal	privada, que hace parte social y del espacio público, la cual está comprendida entre la línea de demarcación de la vía y el paramento de construcción, sobre la cual no se admite ningún tipo de construcción.	respeto lo normado, usos diversos.
	Parque	Espacio verde, de uso colectivo, que actúa como regulador del equilibrio ambiental; es elemento representativo del patrimonio natural y se destina a la recreación, contemplación y ocio de los ciudadanos.	Parques enrejados, restringiendo el uso para los usuarios del perímetro, dejando de cumplir su uso colectivo.
	Zona verde y comunal:	Es el conjunto de áreas de servicios e instalaciones físicas de uso público y carácter colectivo que hacen parte del espacio público.	Área emblemática Bosque El Olivar, amenazado por el proceso edificatorio del entorno.
	Plaza	Es un espacio abierto destinado al ejercicio de actividades de convivencia ciudadana.	No existe esta tipología de espacio público.
	Plazoleta	Espacio público con características similares a las de la plaza pero con dimensiones menores.	Existen algunas, predominantemente destinadas a área verde. "Plaza" Bollar.
De interés general	Franja de aislamiento	Área destinada a la ejecución de proyectos y obras general de infraestructura y prestación de los servicios públicos.	Franjas que se están perdiendo, ocupadas por los propietarios de la frontera inmediata.
	Franja de control ambiental	Es una franja de terreno no edificable que se extiende a lado y lado de determinadas vías o zonas especiales, con el objeto principal de aislar el entorno del impacto generado por la misma vía y de contribuir paisajística y ambientalmente.	Franjas verdes que se van perdiendo por el uso informal de estacionamientos, que se están encementando con acción municipal.
	Zona de protección de patrimonio histórico, monumental ambiental	Zona de reserva ecológica no edificable de uso público, constituida por una franja paralela a la línea borde de la zona de protección.	Zona de amortiguamiento edificados, necesita normas de protección y control. Entorno de las zonas arqueológicas.
	Zona de protección de ribera de mar.	Zona de reserva ecológica no edificable de uso público, constituida por una franja paralela a la línea borde de alta marea.	Área sub utilizada, descuidada.

Fuente: Esquema de la Alcaldía Mayor de Bogotá, adaptación del Equipo encargado del Plan Urbano

Los espacios característicos del distrito y la vegetación

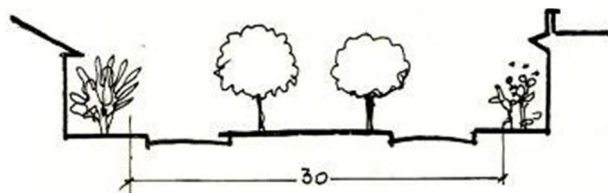
El Bosque El Olivar de San Isidro constituye un valioso espacio de carácter, determinado por la relación entre la vivienda y el espacio público, que demanda un estudio cuidadoso su conservación y mantenimiento, que no solamente tenga en cuenta los elementos del mobiliario urbano, sino el tipo y uso de las construcciones del perímetro a considerar.

Ernesto Gastelumendi, en su libro *Arquitectura Paisajista*, indica “Por la armonía entre la obra arquitectónica y la vegetación, por la controlada importancia que hasta ahora tienen las pistas de circulación y por no existir elementos discordantes se conserva aún un valioso ejemplo de parque, pero se advierten algunos síntomas de desintegración como son el afán de ampliar innecesariamente algunas pistas, de rectificar su trazo dándole alineamientos rectos por la tendencia a aumentar la densidad de construcción aunque el uso de vivienda se mantiene”. En el espacio del Olivar sucede que observando de diversos ángulos el parque, se registra un franco dominio de la vegetación, encontrando un equilibrado empleo de elementos arquitectónicos y verdes y por último algunas calles, limitadas por pequeñas manzanas donde la vegetación empieza a ausentarse.

La Avenida Arequipa es una vía de especial importancia, que unía Lima con Miraflores, constituidas por casas aisladas en grandes terrenos, ese carácter de concebir las viviendas en su relación al espacio público, como una constante en la concepción de los espacios urbano en el distrito de San Isidro, a pesar de la falta de unidad de sus construcciones; el valor se debe a una adecuada proporción entre ancho y altura de construcción en su mayor parte y a la existencia de una continua y variada vegetación, que hace interesante su recorrido en sus diversos tramos que son muy variados. En los últimos años nos encontramos con una acentuada tendencia al cambio de uso, depredando el valor estético de estos espacios urbanos.

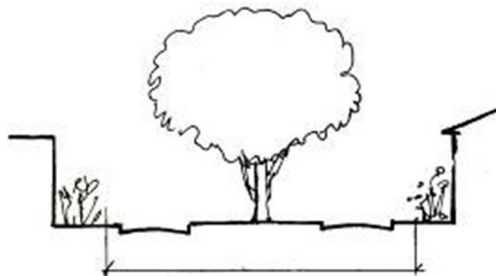
A pesar que la Av. Arequipa tiene un ancho uniforme, en determinados sitios se presentan ensanchamientos o importantes intersecciones o desvíos que influyen en la estructura plástica. Al iniciar la Avenida en Lima, presenta diversas plazuelas y ensanchamientos con vegetación. Entre las cuadras 26 y 29 tenemos una serie de ángulos variados, el desvío Camino Real, luego el cruce a desnivel (Av. Javier Prado) encontrando visuales a diferente nivel, luego el ovalo (plazuela Bollar) que constituye un ensanchamiento agradable. En la cuadra 37 el espacio se fuga por la Av. Santa Cruz en diagonal, provista de frondosos árboles, luego del cual encontraremos la intersección con la Av. Angamos, para rematar en el ovalo de Miraflores.

A continuación del registro del Arq. Ernesto Gastelumendi, en el libro *Arquitectura Paisajista*, presentamos secciones de distinto carácter de diferentes tramos de la Av. Arequipa



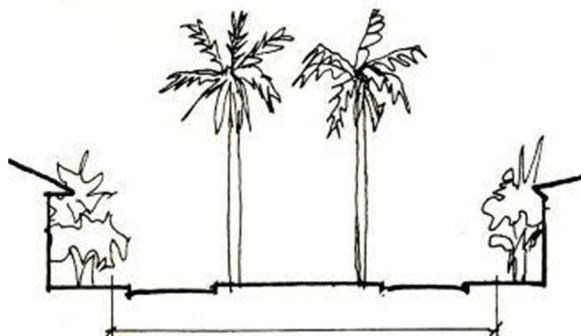
Primeras cuadras, construcciones de dos pisos con algo de vegetación en los jardines delanteros

A la altura de Lince, encontramos un tramo con árboles en el medio, se tratan de frondoso ficus, cuya silueta se destaca por estar despejados los espacios laterales pero la arteria queda dividida en dos por estos elementos vigorosos, colocados en hilera sobre el eje.



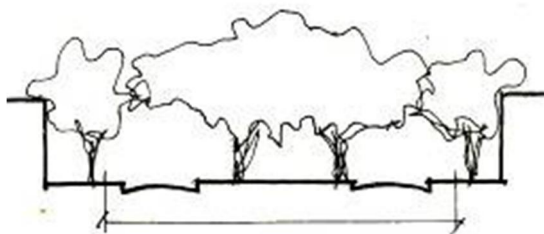
Construcciones de altura variada, árboles al medio, frondosos ficus, con espacios laterales despejados

En San Isidro, el Arq. Ernesto Gastelumendi, en su libro *Arquitectura Paisajista*, indica refiriéndose a la calidad de los espacios urbanos, respecto a la Av. Arequipa, un tramo con árboles de un carácter poco común, las hileras de palmeras, de acentuado ritmo vertical con troncos lisos y claros. Allí las construcciones son bajas, los jardines particulares tienen algunos arbustos y el ambiente es abierto y visible al cielo.



Av. Arequipa, de San Isidro, cuadras 30-32

Continuando, nos encontramos con otros tramos con una coposa vegetación principalmente de Tipas y Cedrelas, que con la vegetación de los jardines particulares cubren toda la superficie de la avenida, constituyendo tramos sombreados sin cielo visible



Tramos sombreados sin cielo visible

El ritmo y textura de los troncos así como la silueta de las copas, son factores decisivos en el aspecto de estas cuadras de la Avenida Arequipa.

Estado situacional de áreas verdes por sectores:

SECTOR 1:

N°	Nombre	Área Total m2	Área Verde m2	Sistema de Riego
1	Alfonso Ugarte	15,785	13,716	Tecnificado
2	Boza Ratto Manuel Prado (Santa Inés)	1,919	1,919	Gravedad
3	Leoncio Prado (Country)	4,743	4,743	Gravedad
4	Dammert	5,138	5,138	Gravedad
5	Guatemala	6,269	6,269	Gravedad

Fuente: Plan Estratégico Institucional 2011-2014

SECTOR 2:

N°	Nombre	Área Total m2	Área Verde m2	Sistema de Riego
1	Acosta	8,389.31	7,193	Tecnificado
2	Santa Teresita(Belén)	7,580	7,580	Gravedad
3	Bernales	9,173	7,249	Cisterna
4	Miguel Dasso (Comercial)	2,225	2,225	Gravedad
5	Gandhi	3,330	2,428	Manguera
6	Gral. La Fuente	5,321	5,321	Gravedad
7	Gral. Gamarra	3,990	3,990	Gravedad
8	Grecia	4,661	2,538	Tecnificado
9	José Quiñones	9,040.40	8,824	Gravedad
10	Mora	1,685	1,484	Gravedad
11	Pallet (76)	9,591	9,591	Gravedad
12	Paúl Harris	6,578	6,578	Gravedad
13	Guardia Civil (Pera del Amor)	20,248	16,817	Gravedad
14	Pio XII (54)	9,769	9,769	Gravedad
15	Alayza Grundy (52)	36,307	36,307	Gravedad
16	Renán Elías	7,648	6,531	Tecnificado
17	Roosevelt	15,325	10,858	Tecnificado
18	Gosta Lettersten (Santa Margarita)	5,101	5,101	Gravedad
19	Alberto Hurtado Abadía (V. Maurtua)	7,054	7,054	Gravedad

Fuente: Plan Estratégico Institucional 2011-2014

SECTOR 3:

N°	Nombre	Área Total m2	Área Verde m2	Sistema de Riego
1	Santa Rosa	3,228	2,370	Gravedad
2	Pedro Murillo	1,383	985	Gravedad

Fuente: Plan Estratégico Institucional 2011-2014

SECTOR 4:

N°	Nombre	Área Total m2	Área Verde m2	Sistema de Riego
1	Abtao (Las Américas)	18,206	16,380	Gravedad
2	Antequera	2,002	1,272	Manguera
3	Bustamante y Rivero	34,065	32,864	Gravedad
4	Central	8,166	8,166	Tecnificado
5	Manuel Vicente Villarán	4,131	4,131	Gravedad
6	Constancio Bollar (Olavide)	3,914	3,765	Gravedad

Fuente: Plan Estratégico Institucional 2011-2014

SECTOR 5:

N°	Nombre	Área Total m2	Área Verde m2	Sistema de Riego
1	Berninzoni	7,274	4,847	Gravedad
2	Juan Pablo II (34)	4,469	4,469	Gravedad
3	Dignidad	9,651	5,388	Tecnificado
4	Dogny	7,866	7,866	Gravedad
5	Las Oropéndolas	2,819	2,819	Gravedad
6	Mellizo	1,271	1,271	Gravedad
7	Enrique Palacios (Quemado)	13,272	12,374	Gravedad
8	Talamantes	8,733	8,733	Gravedad
9	Trabajador Municipal	11,231	10,344	Gravedad

Fuente: Plan Estratégico Institucional 2011-2014

Ver Plano de Áreas Verdes por sectores.

Al margen del Bosque El Olivar, observamos que la mayoría de áreas verdes están cubiertas por flores y pocos árboles. Si bien estas áreas verdes con flores mejoran la belleza paisajística del distrito, en los sectores donde ocurren congestiones de tránsito la presencia de árboles es importante debido a sus efectos positivos al ambiente en relación con la disminución de absorción de carbono, el microclima y la disminución en la infiltración de aguas de lluvias.



Izquierda: Avenida del Parque Norte
 Derecha: Cerco vivo del Club de Golf

Áreas Verdes Públicas en San Isidro

Descripción	Área m ²
Boulevards	8,300.26
Bosque El Olivar	101,431.63
Plazas	21,037.26
Plazuelas	5,329.99
Parques	388,035.77
Islas	6,596.91
Vías (Berma Central, Berma Lateral, Jardín de Aislamiento)	649,063.67
Talud Costa Verde - Vivero 2	63,769.74
Explanada Costa Verde - Vivero 3	15,484.29
Berma Lateral Costa Verde	6,294.63
Campos Deportivos del Estadio Municipal	9,703.71
Residencial Santa Cruz	25,919.37
Total	1'300,967.23

Fuente: Gerencia de Desarrollo Urbano, Subgerencia de Catastro Integral. Junio 2011.

Los espacios del distrito de San Isidro se encuentran en buen estado de mantenimiento, sin embargo su distribución en el distrito es desigual. El sector que posee mayores áreas verdes es el sector 2, seguido por el sector 5, el sector 1 posee menos áreas verdes.

Áreas Verdes por sectores

	Sector 1	Sector 2	Sector 3	Sector 4	Sector 5
Metros (m ²)	40,383.47	291,480.65	109,581.08	71,283.49	139,174.87
Habitantes	13,327.00	15,951.00	8,457.00	8,950.00	10,462.00
Coeficiente.					

El área de influencia de los espacios verdes se calcula que es de 500m distancia máxima que una persona recorre para hacer uso de un espacio verde a escala barrial de forma cotidiana¹⁵.

Ver Plano de Áreas Verdes y Sistema de Riego en San Isidro.

Autorizaciones de Tala y Poda en San Isidro, 2008-2010

Año	Tala	Reubicación	Reposición
2008	12	5	120
2009	-	-	-
2010	-	48	-

Fuente: Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) - Gerencia de Servicios a la Ciudad - Subgerencia de Medio Ambiente.

¹⁵ Fuente: Molina, J., Análisis Urbano del Partido de Lanús, Año 2005.



Parque Andrés A. Cáceres

La Municipalidad de San Isidro, con la finalidad de promover aporte de áreas verdes en terrenos privados, ha emitido el Decreto de Alcaldía N° 016-2012-ALC/MSI, que permiten, exceder la cantidad de pisos permitidos por Parámetros Urbanos en edificaciones comerciales siempre que generen áreas verdes en el terreno del proyecto.

Identificación de áreas públicas para la inversión privada

De área total del distrito, el 35% está destinada a vías, de las cuales rescatando el estudio sobre oferta y demanda realizado por el Instituto de Economía Urbana INEUR de la Universidad ESAN, que identifica zonas para la promoción de estacionamientos, se tienen 2,649 m. de vías (10 has.) que podrían explotarse el subsuelo para estacionamientos por el sector privado.

En el área de influencia señalada por el estudio, se contabilizan 238 lotes desocupados privados, que podrían destinarse a estacionamientos.

Conclusiones

Áreas verdes asociadas a especies con fines ornamentales, afectados por el desarrollo inmobiliario residencial o financiero, comprometiendo la cobertura arbórea.

El municipio mantiene las áreas verdes públicas para ofrecer a los vecinos, un espacio agradable para la recreación y disfrute de un microclima, además de equilibrio entre espacio edificado y no edificado, la salud de las personas y necesidades ecológicas. San Isidro tiene 130.10 ha de áreas verdes públicas: 1 bosque, 2 boulevares, 7 plazas, 8 plazuelas, 45 parques y 36 islas. En el sector 3 El Bosque El Olivar con 10.14 ha, recurso natural muy importantes para el ecosistema y para los factores climáticos a nivel local

El Club El Golf entre los sectores 1 y 2 representa 41.30 ha. de propiedad privada, aporta a la calidad ambiental de su entorno, no se considera dentro de la oferta pública, proporciona servicios ambientales, belleza y paisaje a los vecinos aledaños.

Complementariamente requieren conservación, protección y optimización en el Sector 4 el Parque José Luis Bustamante y Rivero como espacio emblemático y representativo, en el Sector 5 el Parque Norte, Parque Sur y Pablo Carryquiry, como espacios emblemáticos y representativos.

El sector 1 adolece de áreas verdes, que amerita estudiar cómo resolver el déficit.

3.8 Identificación de Zonas de Reglamentación Especial (ZRE)

Los orígenes del actual San Isidro se remontan a la ocupación territorial del Valle del Río Rímac por culturas Pre-Inca e Inca; las huacas Huallamarca y Santa Cruz han podido subsistir hasta el presente y forman parte del actual tejido urbano del Distrito. Había otras en lo que hoy es el Club de Golf y entre la zona de Sta. Cruz y Antero Aspíllaga. Lo que ahora se conoce como la Av. Camino Real es parte del Gran Camino Inca o CapacÑan, obra monumental que se espera inscribir en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO

Luego de la conquista española y tres años después de la fundación de Lima, la zona fue adjudicada a Don Antonio de Rivera quien, en 1560, desarrolla una agricultura selectiva de olivares originarios de España que constituyen nuestro actual Bosque El Olivar. Es un singular ejemplo de longevidad mundial preservado hasta el presente.

En 1777, el fundo es adquirido por Don Isidoro de Cortázar y Abarca, primer Conde de San Isidro y primer firmante del Acta de la Independencia del Perú. Desde ese año se le conoció como Hacienda de San Isidro y su Casa Hacienda está en la Plazuela Paz Soldán, entre las calles Paz Soldán y Santa Luisa.

En la época Republicana, inicialmente formó parte del distrito de Miraflores y es en 1920 que la Hacienda empieza a ser urbanizada alrededor del Bosque, según conceptos urbanísticos de aquella época, por el urbanista y escultor Manuel Piqueras Cotoí, constituyéndose en un ejemplo único, original y muy valioso de trama urbana en la ciudad de Lima. Todavía es una zona del distrito que atrae, admira y exhibe con orgullo las más bellas casas de Lima de estilo Tudor y otros, y también una arquitectura contemporánea de calidad. La iglesia de la Virgen del Pilar de los Padres Pasionistas constituye otro de los monumentos arquitectónicos que rodean la Plazuela Paz Soldán.

Pero, esta valiosa Zona experimenta en la actualidad fuertes presiones negativas para su desenvolvimiento urbanístico: la densificación, los usos del suelo y el avasallamiento de la circulación vehicular - en una trama antigua, más bien peatonal, obviamente no concebida para las exigencias actuales - constituyen elementos que son absolutamente necesarios de controlar y orientar correctamente para que este legado histórico pueda incorporar de manera racional, soluciones urbanísticas modernas que permitan mantener su condición de ser el principal referente de San Isidro a través del tiempo.

Áreas Especiales que destacan en la configuración espacial:

San Isidro cuenta con áreas significativas privilegiadas:

- El Lima Golf Club ubicado hacia el Oeste rodeado de las zonas más residenciales de San Isidro con un área de influencia directa de 41.30 has, que comprende el área de Club Lima Golf y un área de influencia indirecta de 18.43 has, que comprende los edificios multifamiliares de densidad muy alta adyacentes al Golf con un área de 16.53 has y el Country Club con 1.90 ha.
- El Bosque El Olivar calificado como Zona Monumental Nacional declarado Patrimonio Cultural con un área de influencia directa de 10.14 has, que comprende el área del Bosque el Olivar; y un área Indirecta de 73.90 m², que comprende el anillo vial que bordea al Olivar.

- Complementado con el Centro Financiero con un área de influencia directa que comprende 11.60 has de área comercial y un área de influencia indirecta de 195.00 Has, que comprende todo el área del Sector 4 y un eje Comercial y el Centro Empresarial, ubicado a seis cuadras hacia el Este del Bosque el Olivar; con una tendencia a la densificación residencial.

Cuadro de Área de Influencia Directa e Indirecta

Áreas de configuración especial	Área de influencia (Has)	
	Directa	Indirecta
Club Lima Golf	41.30	18.43
Bosque el Olivar	10.14	73.90
Centro Financiero	11.60	195.00

Fuente: Equipo encargado del Plan Urbano.

Zonas calificadas como Zonas de Reglamentación Especial

a) La Zona Monumental Bosque El Olivar de San Isidro

Esta Zona de Reglamentación Especial frente a la vulnerabilidad y deterioro de sus características urbano, ambientales y monumentales tiene como finalidad la conservación, revalorización, zonificación y reglamentación de las edificaciones en la Zona Monumental del Bosque de Los Olivos de San Isidro y su área de influencia, contando con el reconocimiento y calificación de Zona Monumental de parte de la entidad especializada INC, ahora Ministerio de Cultura.

Mediante la Ordenanza 1569-MML, publicada el 9 de diciembre de 2011, se aprueba la Actualización de la Reglamentación Especial de la Zona Monumental del Bosque de Olivos del distrito de San Isidro, la cual está complementada con el Reglamento de Conservación, Revalorización, Zonificación y Edificación para la zona, aprobado mediante Resolución Directoral N° 410-INC.

La Zona Monumental Bosque El Olivar de San Isidro reconocido por el Instituto Nacional de Cultura mediante Resolución Directoral Nacional N° 410/INC, comprende doce (12) Sectores; asimismo, el Artículo 7° de la Ordenanza N° 950-MML, para efectos de zonificación incluye los lotes con frente a las Calles Arca Parró, Pérez de Tudela Gonzáles de la Torre, Ricardo Rosell, San Alejandro y La República, con excepción de los predios ubicados con frente a las Avenidas Santa Cruz, Pardo de Aliaga y Los Conquistadores, pertenecientes al distrito de San Isidro.

La citada Ordenanza aprueba el Plano de Zonificación de los Usos del Suelo de la Zona Monumental Olivar de San Isidro y cuenta con la aprobación del Instituto Nacional de Cultura; así también aprueba el Plano de Alturas de Edificación de la Zona Monumental.

Indica que las alturas máximas se aplicarán para edificaciones nuevas. Se respetará la altura de las edificaciones existentes que superen la altura máxima aprobada.

Así también aprueba el Índice de Usos para la Ubicación de Actividades Urbanas de la Zona, con la precisión siguiente: En zonificación Residencial de Densidad Baja (RDB) sólo se permitirán los Hoteles de 4 y 5 estrellas existentes (Código CIU H.55.1.0.08).

Incorpora la actividad Agencia de Viajes y Agencia de Turismo (Código CIU I.63.0.4.01) compatible en el eje de la Av. Los Conquistadores en toda su extensión. La actividad Hoteles de 4 y 5 Estrellas (sin casinos ni tragamonedas) (Código CIU H.55.1.0.08), compatible en la Avenida Felipe Pardo y Aliaga en predios calificados como RDM.

b) La Zona Comercial y Empresarial de Camino Real

Esta Zona de Reglamentación Especial se constituyó mediante el artículo 9° de la Ordenanza N° 950-MML, con la finalidad de mitigar las posibles afectaciones negativas de las edificaciones de comercio intensivo, institucionales y/o residenciales de alta densidad en las áreas vecinas residenciales y en el Sector del Bosque de Los Olivos de San Isidro.

La Ordenanza N° 1529-MML, publicada el 27 de mayo de 2011, establece las características y condiciones que deben contemplar las futuras edificaciones en la ZRE Camino Real, y regular el uso de sus instalaciones, de modo tal que no generen impacto negativo en las áreas vecinas residenciales y en la Zona Monumental del Bosque El Olivar.

Exige los Estudios de Impacto Ambiental y Estudio de Impacto Vial abarcando un sector urbano mayor y se orienta a mitigar las afectaciones negativas de las edificaciones y actividades, sobre las áreas vecinas residenciales.

La ficha 2 de la Ord. 1529 MML, para requerimiento de estacionamientos para actividades comerciales, administrativas y de servicios, aplica para la Sub Zona B el equivalente a Comercio Zonal.

Del Cuadro 02 del D.A. 002-2012 que indica los Niveles del Servicio en función de los cuales se establecen los índices de espacios para estacionamientos, el Art. 21 del Anexo 04, gradúa la exigencia de comercio metropolitano a zonal y a vecinal, disminuyendo la exigencia.

c) Zona de Reglamentación Especial, Plan Maestro de la Costa Verde.

El Plan Maestro de Desarrollo para la Costa Verde, es el instrumento normativo general que establece los lineamientos, normas específicas y la programación de inversiones requeridas para promover, orientar y controlar las acciones del sector público y privado, en beneficio del desarrollo de la Costa Verde. Se inscribe en el Plan Maestro de Manejo, Desarrollo y Control del Cinturón Ecológico de Lima Metropolitana, aprobado por Resolución Suprema N° 252-91-PCM y el Plan de Desarrollo Metropolitano Lima-Callao 1990-2010, prorrogado por la Ordenanza N° 1505-MML de fecha 11.03.2011.

En el año 2009 la Municipalidad Metropolitana de Lima elaboró el denominado Plan Estructurador de la Costa Verde, aprobado mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 911 de fecha 03.03.2009.

Actualmente la Autoridad del Proyecto Costa Verde (APCV) se encuentra en proceso de actualización del Plan Maestro de Desarrollo. El Plan Estructurador es el documento que plantea las bases para el desarrollo de la Costa Verde y recoge un claro cambio de definiciones para esta zona, cuyo litoral durante décadas perdió cualidades de espacio público y se volvió predominantemente una vía rápida que la metrópoli aprovecha para toda clase de flujos. Este Plan considera el ordenamiento

territorial de los espacios, los derechos de reserva y obras de vialidad, así como las pautas que organizan lo público y lo privado.

En base al Plan Estructurador proponen los distintos componentes que darán unidad, continuidad, servicios, identidad y arquitectura al conjunto de la Costa Verde

El Proyecto comprende las municipalidades ribereñas como San Miguel, Magdalena del Mar, San Isidro, Miraflores, Barranco y Chorrillos y tiene como instrumento de gestión a la Autoridad del Proyecto Costa Verde que tiene como misión, conducir el proceso de desarrollo integral, armónico y estético de la Costa Verde, evaluando y otorgando la compatibilidad a los proyectos de inversión pública, privada y mixta que se desarrollen en su ámbito; entre sus funciones están:

- Conducir el proceso de desarrollo integral, armónico y estético de la Costa Verde, evaluando y otorgando la compatibilidad a los proyectos de inversión pública, privada y mixta que se desarrollen en el ámbito de la Costa Verde.
- Pronunciarse sobre actos, autorizaciones y/o adjudicaciones de derechos efectuados por las municipalidades, respecto de los terrenos de la Costa Verde de su jurisdicción, ratificándolos o rechazándolos, según corresponda en función del Plan Maestro de Desarrollo de la Costa Verde, sus normas específicas y la normatividad vigente.
- Establece la política general y conducir el proceso de desarrollo integral, armónico y urbanístico de la Costa Verde. Promover la implementación de programas de incentivos a la inversión privada y la ejecución de proyectos propios de los integrantes de la Autoridad del Proyecto Costa Verde. Realizar acciones de ordenamiento, supervisión y seguimiento posterior de los proyectos y obras que se ejecuten dentro de la jurisdicción de la Costa Verde y Promover la realización de obras infraestructura pública y de proyectos medioambientales.

d) Zona de Reglamentación Especial ZRE, al interior del Sector 4

La Ordenanza. N° 1328-MML en el Artículo 8° establece como Zona de Reglamentación Especial, el área comprendida entre la Av. Javier Prado Este, Ca. Las Camelias, Av. República de Colombia, Ca. Plaza 27 de Noviembre, Ca. Luis Felipe Villarón cuadra 5, Ca. La Habana y Av. Petit Thouars.

Esta Zona de Reglamentación Especial se sustenta debido a que cuenta con una zonificación de Residencial de Densidad Media (RDM), delimitada por una zonificación para Comercio Zonal (CZ), tipología de lotes con área y frentes reducidos, secciones viales angostas y desarrollo de actividades administrativas a “puerta cerrada”, razón por la cual los residentes encuentran la dificultad para desarrollar edificaciones residenciales y/o actividades vinculadas al comercio o servicios, encontrando un parámetro urbanístico y edificatorio limitado. Asimismo, se detecta hacia el sur hasta la Av. Andrés Aramburú similares características.

Paralelamente a estos procesos, se observan signos de tugurización y deterioro urbano al suroeste de este sector (manzana que comprende al predio denominado “La Florida” y otros) con zonificación RDA y, al norte del mismo (entre la Av. Javier Prado Este y la Ca. Percy Gibson) con zonificación CZ, sectores que ameritan intervenciones específicas de renovación o regeneración urbana.

Así también, el ámbito urbano antes descrito colinda por el oeste con el eje vial de la Av. Arequipa, que presenta características de Ambiente Urbano Monumental.

Por lo antes expuesto, se considera conveniente ampliar el ámbito de la Zona de Reglamentación Especial delimitado por:

Por el Norte: Límite distrital con Lince.

Por el Este: Av. Paseo Parodi, Av. Javier Prado Este, Ca. Las Camelias, Av. República de Colombia y Av. Paseo de la República.

Por el Oeste: Av. Arequipa

Por el Sur: Av. Andrés Aramburú

Zona que requieren de Reglamentación Especial

a) Subsectores 1-3 y 2-1 del distrito de San Isidro

Corresponde al área comprendida entre la Av. Faustino Sánchez Carrión, Av. General Salaverry, Malecón Luis Bernales García y Av. Juan de Aliaga, con uso residencial predominante que varía entre Residencial de Densidad Baja (RDB), Residencial de Densidad Media (RDM) y Residencial de Densidad Muy Alta (RDMA), con la finalidad de preservar y proteger la calidad residencial de estos subsectores frente al establecimiento de edificaciones de alta densidad y presencia de actividades comerciales, administrativas y de servicios.

Esta zona requiere la estandarización y unificación de Parámetros Edificatorios y la aprobación del Índice de Usos para la ubicación de actividades urbanas que permitan preservar la calidad residencial y ambiental de este sector.

De otro lado, el sector colindante con el Malecón Luis Bernales García requieren de estudios geotécnicos que permitan determinar la capacidad portante del suelo con fines de edificación.

b) Bienes y/o ambientes monumentales

Zona de Amortiguamiento para los sitios arqueológicos

La protección de los bienes inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación comprende el suelo y subsuelo en el que se encuentran o asientan, **los aires y el marco circundante en la extensión técnicamente necesaria para cada caso**, determinada por el Ministerio de Cultura (Artículo 27° Reglamento D.S. 011-2006-ED)

La Huaca Huallamarca o Pan de Azúcar comprendida entre la Av. Nicolás de Rivera, Av. El Rosario, Ca. Choquehuanca y la Ca. Salamanca con zonificación OU, demanda para su protección y conservación, delimitar un Área de Amortiguamiento.

La Huaca Santa María de Santa Cruz, ubicada en la Av. Belén, en terrenos anexos al Conjunto Habitacional Santa Cruz, se evidencia que un tercio de su área original, se encuentra mutilada y alterada por las edificaciones circundantes, la cual demanda protección y medidas de mitigación para los impactos de las edificaciones del entorno, requiriendo para ello, definir una zona de amortiguamiento.

c) Ambientes Urbano Monumentales

El Ministerio de Cultura aprueba la reglamentación específica de los Ambientes Urbanos Monumentales, acorde a las características de valor de los inmuebles y componentes urbanísticos propios del lugar, protegiendo el entorno o área paisajista mediante la delimitación de área, según corresponda. Art. 34° Reglamento D.S. 011-2006-ED.

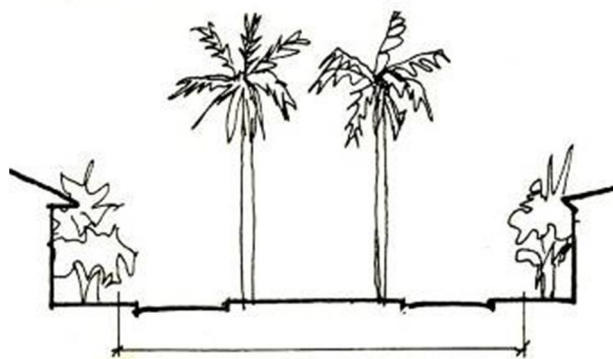
El Reglamento contempla las concesiones de bienes culturales virreinales y republicanos, así como las que afecten sus áreas circundantes, o las de servicios vinculados a él, debiendo contar con la autorización previa del INC (Ministerio de Cultura), sin perjuicio de las competencias propias de cada uno de los sectores involucrados. Art. 41° Reglamento D.S. 011-2006-ED.

Avenida Arequipa, Ambiente Urbano Monumental

Es una vía de especial importancia, constituida por casas de uno a dos pisos en grandes terrenos, que contempla las viviendas en su relación al espacio público, como una constante en la concepción de los espacios urbano; a pesar de la falta de unidad de sus construcciones; tiene valor debido a su adecuada proporción entre ancho y altura de construcción en su mayor parte y a la existencia de una continua y variada vegetación, que hace interesante su recorrido en sus diversos tramos que son muy variados. En los últimos años nos encontramos con una acentuada tendencia al cambio de uso, depredando el valor estético de estos espacios urbanos; que amerita reglamentación específica para su protección y conservación.

Luego el cruce a desnivel (Av. Javier Prado) se encuentran visuales a diferente nivel, luego el ovalo (plazuela Bollar) constituye un ensanchamiento agradable, para luego continuar un desarrollo lineal hasta llegar a la cuadra 37 en que el espacio se fuga por la Av. Santa Cruz en diagonal, provista de frondosos árboles.

El Arq. Ernesto Gastelumendi, en su libro *Arquitectura Paisajista*, indica refiriéndose a la calidad de los espacios urbanos, respecto a la Av. Arequipa, un tramo con árboles de un carácter poco común, las hileras de palmeras, de acentuado ritmo vertical con troncos lisos y claros. Allí las construcciones son bajas, los jardines particulares tienen algunos arbustos y el ambiente es abierto y visible al cielo.



Av. Arequipa, de San Isidro, cuadras 30-32

CAPITULO IV

PROPUESTA URBANA



Vista Aérea de la Urb. Limatambo

CAPÍTULO IV

PROPUESTA URBANA

4.1 Planteamiento de Escenarios, Visión de Desarrollo y Organización Espacial

La Visión se construye sobre la base de tres escenarios o situaciones futuras, uno conformado por los deseos, sueños o aspiraciones de parte de los vecinos representados por sus presidentes y delegados técnicos de las Juntas Vecinales de cada uno de los sectores, sus autoridades municipales, llamado escenario deseable; otro considerando los procesos y tendencias que se registran en el diagnóstico de la realidad actual o escenario probable y un tercero que nace de la confrontación de los dos escenarios anteriores, que nos permite visualizar lo realizable con la planificación denominado escenario posible.

La visión incorpora las voluntades, los deseos, los sueños y las aspiraciones de mediano y largo plazo de todos los actores involucrados en el proceso, pero también considera los procesos y tendencias de la realidad, su contexto y de lo probable. Sin embargo la visión pone énfasis en los sueños y aspiraciones de los vecinos y autoridades locales, porque es basándose en ellos que se logran los mayores compromisos y confluencias para el desarrollo del distrito que se aspira.

Para la formulación de las propuestas, se asume un enfoque de escenarios previsibles de acuerdo a las características urbanas del distrito y en función de las siguientes dimensiones del desarrollo:

- a. Dimensión Social y Seguridad Ciudadana.
- b. Dimensión Económica
- c. Dimensión Urbana
- d. Dimensión de la Movilidad Urbana
- e. Dimensión Ambiental y Gestión de Riesgo.

ESCENARIO DESEABLE

Dimensión Social y Seguridad Ciudadana:

- Se consolidan los sectores residenciales con alta calidad ambiental urbana, manteniendo y recuperando su población en los sectores residenciales.
- Juntas Vecinales y residentes comprometidos con su distrito, ejercen una función de apoyo a la gestión municipal y fiscalización.

- Se consigue la renovación urbana en las zonas de hábitat deprimido en el sector 04; se consigue la aceptación social de las intervenciones urbanas.
- Se han revertido las incidencias del delito en todos los sectores del distrito.
- El distrito mantiene y mejora más sus condiciones de seguridad ciudadana, articulándose la labor de la Policía Nacional del Perú (PNP) con la del Serenazgo, especialmente a través de convenios institucionales, compartiendo conjuntamente el monitoreo de las cámaras de vigilancia, mejorándose equipos de comunicación y movilidad (más motocicletas) y equipos de radio.

Dimensión Económica:

- Se mantiene y potencia la infraestructura de calidad y exclusiva, como foco de atracción para la inversión financiera y empresarial.
- Se captan nuevas inversiones inmobiliarias, que se desarrollan en el marco de las normas urbanas establecidas.
- Se descentralizan las plataformas económicas de servicios.
- Las asociaciones público privadas financian y ejecutan proyectos de infraestructura y servicios que contribuyen a la solución de la problemática urbana del distrito e incrementar la calidad urbana ambiental.

Dimensión Urbana:

- San Isidro logra la interrelación de sus sectores residenciales y comerciales. Así como logra el desarrollo de la Costa Verde con fines de recreación y cultura.
- San Isidro preserva las condiciones físicas ambientales para la función residencial, alrededor del Golf, Bosque El Olivar y a los interiores del sector 1, 2, 3 y 5 respectivamente; y como tal conserva sus áreas especializadas para uso residencial, cultural, comercial, financiero, turístico y recreacional.
- Desarrollo urbano arquitectónico de calidad, e incursión de edificaciones sustentables que incorporan conceptos de conservación de recursos, eficiencia energética y generación de espacios internos saludables de impactos mínimos al ambiente (edificios verdes).
- Consolidación del Centro Financiero y Empresarial en San Isidro
- San Isidro ejecuta normas reguladoras del desarrollo urbano, en materia de zonificación, alturas, índices de uso y parámetros urbanísticos, consensuadas por los vecinos organizados, por sus autoridades y reconocidas por el gobierno provincial.
- Reúne la mayor parte del parque hotelero de mayor nivel, sede de misiones diplomáticas, instituciones privadas y de servicios de primer nivel, que conviven armónicamente con la residencialidad exclusiva del distrito; y como tal se constituyen en actores comprometidos con el desarrollo urbano del distrito y contribuyen a canalizar recursos del sector privado o de la cooperación internacional.

Dimensión de la Movilidad Urbana

- Se propone un sistema de vialidad local, compatible con el sistema metropolitano.
- Se construyen parqueos de estacionamientos públicos que disminuyen el actual déficit de plazas de parqueo.
- Se implementa la central de control de tránsito local interconectada con la Central de control metropolitana.
- Se racionalizan las rutas y flotas en las vías locales de San Isidro en donde opera el transporte público.
- La Municipalidad de Lima regula y controla el servicio de taxis en la metrópoli.

- Se promueve el uso de la bicicleta en el Distrito.
- El vecino de San Isidro eleva su porcentaje de viajes en transporte público.
- Se logra la accesibilidad en las vías metropolitanas y la zona financiera de San Isidro, por la implementación del Sistema Integrado de Transporte (SIT), en el marco de la Reforma del Transporte que ejecute la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- Se incentiva el desplazamiento a pie por el distrito.

Dimensión Ambiental y Gestión del Riesgo

- Se mantiene, se protege y enriquece la calidad ambiental del distrito
- Convalidación de las estrategias y disposiciones normativas para una eficiente gestión ambiental del distrito.
- A nivel del recurso suelo, se logra la integración paisajista con la Costa Verde, con proyectos en beneficio de la comunidad San Isidrina, integrándose y vinculándose con el tejido urbano del distrito.
- Se mantiene y preserva las áreas verdes públicas y privadas del distrito.
- Participación activa del Gobierno Local con la Policía Ecológica, que controla las emisiones de CO₂ a las unidades de transporte público que circulan por el distrito.
- El 100% de edificios multifamiliares, comerciales y administrativos cumplen con las normas de seguridad acreditadas y cuentan con la evaluación de la vulnerabilidad no estructurales.
- El distrito cuenta con un Grupo de Trabajo y Plataformas de Defensa Civil organizados que bajo el liderazgo e iniciativa municipal, reúne a los sectores institucionales claves.

ESCENARIO PROBABLE (TENDENCIAS)

Dimensión Social y Seguridad Ciudadana:

- Según las proyecciones del INEI para el año 2012 se estima una población de 58,000 habitantes y para el 2022 una población de 62,000 habitantes lo que implica una demanda de 1,379 unidades de vivienda a razón de 2.9 hab. por unidad de vivienda; sin embargo reconociendo la tendencia de incremento de unidades de vivienda al año se estima un incremento de población a 72,000 habitantes para los próximos 10 años.
- Residentes comprometidos con el crecimiento urbano del distrito se encuentran en permanente apoyo a las labores de fiscalización de aquellos proyectos que incumplen la normatividad vigente afectando la calidad urbano ambiental.
- En el sector 04 se producen acciones de mejoramiento urbano y mayor control en seguridad ciudadana.
- Conflictos entre vecinos pro-residenciales de densidad baja y vecinos interesados en vender sus predios a inmobiliarias.
- Se han revertido las incidencias del delito a un 30% de la situación actual en todos los sectores del distrito.
- Se establecen convenios institucionales entre la Policía Nacional del Perú y el Serenazgo de San Isidro referidos al monitoreo de las cámaras de vigilancia apoyo en movilidad (más motocicletas) y equipos de radio.
- Los vecinos y el sector empresarial, a través de asignaciones en el Presupuesto Participativo y donaciones, apoyan con equipos de comunicación y movilidad a la Policía Nacional del Perú (PNP).

Dimensión Económica:

- Incremento de la población flotante y de la Población Económicamente Activa (PEA) demandan mayores servicios e infraestructura y consiguientemente mayores recursos municipales, mayor transporte público y genera mayor producción de residuos sólidos.
- Incremento de ingresos municipales por arbitrios e impuesto predial.
- No se logra atraer el interés de las asociaciones públicas privadas para financiar y ejecutar proyectos de infraestructura y servicios que contribuyan a la solución de la problemática urbana del distrito e incrementar la calidad urbana ambiental.

Dimensión Urbana:

- Los sectores residenciales se densifican y se desarrollan en altura, así como el Centro Financiero se consolida con edificaciones corporativas y de calidad, mejorando la interrelación espacial y funcional del distrito
- El sector 5 continúa desvinculado del área recreativa de la municipalidad. San Isidro va perdiendo las condiciones físicas ambientales para la función residencial, alrededor del Golf, Bosque El Olivar y a los interiores del sector 1,2, 3 y 5 respectivamente; por el incremento y expansión de oficinas administrativas, (expedición de 4,926 Licencia de Funcionamiento en los últimos 5 años)
- El desarrollo urbano arquitectónico no mitiga sus impactos que generan a su entorno urbano, a pesar del esfuerzo disperso de promotores inmobiliarios por desarrollar edificaciones sustentables.
- El Centro Financiero y Empresarial se consolida, disminución de inversiones frente al desarrollo de nuevos centros financieros y empresariales en la metrópoli. Desborde de las actividades comerciales y financieras, provocando procesos migratorios; copa totalmente el sector 4, salvo algunas islas residenciales.
- Nuevas edificaciones no respetan el entorno urbano, la morfología. La presión Inmobiliaria propicia mayor densificación y crecimiento de alturas en discordancia con el nivel residencial de baja y media densidad.
- La entidad municipal logra articularse a una red de información y comunicación integrada a la gestión urbana, para el otorgamiento de licencias y dificulta la gestión y el control urbano, haciendo incontrollable la proliferación de la actividad de comercio en usos no conforme.
- San Isidro logra interrelacionar sus diferentes instancias reguladoras del desarrollo urbano, social y económico, sustentado en sus normas en materia de zonificación, alturas, índices de uso y parámetros urbanísticos, más aún cuando estas se socializan con los vecinos organizados.
- Los atractivos turísticos y recreacionales, como la Huaca Huallamarca y el Bosque El Olivar se promocionan por su importancia por su riqueza histórica y aportan a la identidad del distrito.
- El parque hotelero de mayor nivel, la sede de misiones diplomáticas, instituciones privadas y de servicios de primer nivel, que tienen su asiento en el distrito, basados en la extraterritorialidad de la que gozan las sedes diplomáticas, tienen un desarrollo que fortalece el desarrollo urbano del distrito.
- Acumulación de lotes, como incentivo a nuevas inversiones en el marco de la visión de desarrollo.
- Expansión del equipamiento de salud y educación sobre zonas residenciales.
- Incremento de los usos del suelo destinados a comercio, pone en cuestión el equilibrio entre la Residencialidad y el comercio exclusivo.

- Se consolidan los macro proyectos en el Ex Cuartel San Martín (distrito de Miraflores), el Real Plaza Salaverry (distrito de Jesús María) y el Golf; con impactos negativos sobre la Residencialidad del entorno inmediato.

Dimensión de Movilidad Urbana:

- Se posterga el mejoramiento de las vías metropolitanas, Av. Javier Prado. Se desestima que el Metro pase por la Av. Javier Prado.
- Disminuye el interés del sector privado por la construcción de zonas de estacionamientos públicos. Se incrementa el déficit de unidades de parqueo vehicular.
- Se implementa la central de control de tránsito local en coordinación con la Municipalidad de Lima.
- La Municipalidad de Lima no implementa la Reforma del Transporte y se posterga la implementación del Sistema Integrado de Transporte y de los corredores de transporte público en las vías metropolitanas y continúa la mala calidad del servicio de transporte de pasajeros, manteniéndose las 145 rutas de Lima y Callao que atraviesan el distrito.
- Incremento del parque automotor, debido al sostenido crecimiento de la economía nacional, intensifica los niveles de congestión y contaminación en la red vial principal de San Isidro.
- Los puntos críticos viales que generan congestión del tránsito, se agudizan.
- Continúa la operación del servicio de taxis sobre ofertado, informal y congestionante.
- El vecino mantiene un bajo porcentaje de uso del transporte público.
- Se consolida la accesibilidad peatonal en las vías, para personas con movilidad restringida (PMR).

Dimensión Ambiental y Gestión de Riesgo:

- El incremento del parque automotor en la ciudad de Lima, afecta la calidad ambiental del distrito, por las emisiones de CO₂, con mayor incidencia en los ejes metropolitanos.
- Se inicia con SEDAPAL el programa de mejoramiento y rehabilitación de instalaciones de agua y alcantarillado.
- El 50% de edificios multifamiliares, comerciales y administrativos cumplen con las normas de seguridad y se encuentran certificadas.
- El Grupo de Trabajo, según el SINAGERD funcionan adecuadamente y sus integrantes se reúnen periódicamente, ejercitando labores de prevención.

ESCENARIO POSIBLE (VISIÓN DEFINITIVA)

Dimensión Social y Seguridad Ciudadana

- San Isidro ha recuperado población en sus sectores residenciales manteniendo y preservando su calidad ambiental urbana.
- La población flotante comparte sus servicios de alimentación, salud y educación y otros con los distritos limítrofes por el desarrollo de plataformas económicas complementarias en los distritos vecinos, concertado entre gobiernos locales.
- Se fortalece la participación ciudadana en forma coordinada y organizada con las Juntas Vecinales y la Municipalidad.
- En el Sector 04 se producen acciones de mejoramiento o renovación urbana y mayor control en seguridad ciudadana.

- El distrito mantiene y mejora el servicio de seguridad ciudadana.
- Se fortalece la percepción vecinal de seguridad ciudadana, incrementando el equipamiento de seguridad a través del incremento de cámaras, personal y unidades móviles.
- Se fortalece las coordinaciones entre la Policía Nacional del Perú y el Serenazgo de San Isidro con un eficiente monitoreo de las cámaras de vigilancia, incremento de unidades móviles y equipos de comunicación.
- La Municipalidad a través del Presupuesto Participativo canaliza inversiones y donaciones para apoyar con equipos de comunicación, movilidad e infraestructura para fortalecer la seguridad ciudadana en el distrito.

Dimensión Económica

- Continúa la actividad inmobiliaria, promoviendo proyectos sustentables, en concordancia y armonía con la ciudad, generando mayores beneficios en la tributación municipal, que revierta en la calidad de vida y salud del vecino residente.
- Se potencian y promueven plataformas económicas en los distritos vecinos, con actividades comerciales y de servicios complementarios al Centro Financiero y Empresarial, con la finalidad de reducir la densidad de la población flotante en el distrito y mejorar las condiciones de accesibilidad, ambientales, de ocupación del espacio urbano, entre otros.
- Se incrementa el interés de las asociaciones públicas privadas para financiar y ejecutar proyectos de infraestructura y servicios, sustentando en las experiencias locales que contribuyen a la solución de la problemática urbana del distrito e incrementar la calidad urbana ambiental.

Dimensión Urbana

- Mejora la integración vecinal entre los sectores residenciales, del Este con el Oeste, pasando por el Centro Financiero y Empresarial, fortaleciendo la unidad distrital.
- Se preserva las condiciones físicas ambientales del Golf, El Olivar y al interior del Sector 1, 2, 3 y 5 para garantizar calidad ambiental a las zonas residenciales, delimitando claramente las áreas especializadas para uso comercial, servicios, finanzas, turismo y recreacional. Se proponen normas reguladoras del desarrollo urbano, en materia de zonificación, alturas, índices de uso y parámetros urbanísticos, consensuadas con la sociedad civil y sus autoridades. Socializa las normas urbanas que emanan del Plan de Urbano Distrital y se recupera la percepción de los vecinos que los instrumentos de gestión provienen de su gobierno local.
- Se orienta y promueve un desarrollo urbano arquitectónico de calidad, con la tendencia a proteger la imagen urbana y armónica del distrito y se alienta la incursión de edificaciones sustentables (edificios verdes) que incorporan conceptos de conservación de recursos, eficiencia energética e impactos mínimos al ambiente. Las nuevas edificaciones respetan el entorno urbano, la morfología urbana y como tal, la actividad inmobiliaria respeta las normas en concordancia con el nivel residencial de baja y media densidad.
- Se consolida el Centro Financiero y Empresarial, manteniendo una infraestructura y servicios competitivos de calidad.
- Los atractivos turísticos y recreacionales, como la Huaca Huallamarca, el Bosque El Olivar, el Malecón Bernales ("Balcón al mar") forman parte del Circuito Turístico Cultural, los mismos que sumados a la riqueza arquitectónica de los sectores 1, 2 y 3 son reconocidos como patrimonio y tradición urbana,

complementada con la arquitectura moderna que emerge en el Sector 4 contribuyen al fortalecimiento de la identidad del distrito.

- El Circuito Turístico Cultural, se integra al Circuito de la Salud, compuesto por Av. Del Parque Norte, Av. Pablo Carriquiry, Hermita de San Martín de Porras y Av. Del Parque Sur.
- El parque hotelero, las misiones diplomáticas, instituciones privadas y servicios de primer nivel, alternan armónicamente con la residencialidad exclusiva del distrito y son convocados por el gobierno local para comprometerlos en el desarrollo urbano del distrito, con la oportunidad de canalizar recursos del sector privado o la cooperación internacional.
- Se controlan los impactos negativos sobre las áreas residenciales, de los megaproyectos como en el Ex Cuartel San Martín (distrito de Miraflores), el Real Plaza Salaverry (distrito de Jesús María); poniendo en práctica sus planes de manejo ambiental, gestión del tránsito, instituyendo un área de amortiguamiento y el cumplimiento de los parámetros urbanísticos en los sectores residenciales circundantes.
- Se recupera las áreas públicas que ocupa el Ministerio del Interior.

Dimensión de la Movilidad Urbana

- Se propone un sistema de vialidad local, de integración, compatible con el sistema metropolitano.
- Se define que el proyecto de la vía expresa subterránea Av. Javier Prado incluya propuestas para la circulación de transporte público y/o privado, corredores segregados complementarios y/o metro (ver estudios del JICA), se da inicio a su ejecución.
- Se viene mejorando la accesibilidad en las vías metropolitanas y la zona financiera de San Isidro, por la implementación gradual del Sistema Integrado de Transporte (SIT), en el marco de la Reforma del Transporte ejecutada por la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- La Municipalidad de San Isidro en coordinación con la Municipalidad de Lima implementará los nuevos corredores de transporte público sin afectar las características paisajísticas de los ejes viales metropolitanos.
- Se institucionalizan asociaciones públicas privadas o privadas, para canalizar inversiones, que contribuyan a disminuir el actual déficit de plazas de parqueo, en áreas públicas o privadas respectivamente.
- Se implementa la Central de Control de Tránsito Local compatible con el Centro de Control Metropolitano.
- Se reduce la congestión en los puntos críticos de tránsito, en el marco del sistema vial local y metropolitano que se hace más eficiente.
- Se emiten disposiciones para regular el tránsito de paso en la zona del Bosque El Olivar.
- Se fortalece el área de Fiscalización de tránsito de la Municipalidad de San Isidro.
- Se mejora la accesibilidad en la zona financiera de San Isidro.
- Se eliminan los paraderos informales de taxis y se institucionaliza paraderos oficiales de taxis en el Centro Financiero y Centro Empresarial.

Dimensión Ambiental y Gestión del Riesgo

- Se recupera la calidad urbana ambiental en diferentes sectores del distrito, disminuyendo las emisiones de CO₂ y todo el resto de partículas químicas y otras, preservando la calidad residencial del distrito.

- La empresa de servicios SEDAPAL incorpora en sus planes el abastecimiento de agua y alcantarillado.
- Se logra la integración paisajista con la Costa Verde, que beneficie a la comunidad San Isidrina, como espacio integrador y vinculante con el tejido urbano del distrito.
- El 100% de edificios multifamiliares, comerciales y administrativos cumplen con las normas de seguridad y se encuentran certificadas.
- El Grupo de Trabajo, según el SINAGERD funcionan adecuadamente y sus integrantes se reúnen periódicamente, ejercitando labores de prevención; con participación de los representantes de las Juntas Vecinales.

LA VISIÓN DE DESARROLLO PARA EL DISTRITO

“SAN ISIDRO DISTRITO RESIDENCIAL, COMUNIDAD INTERNACIONAL, TRADICIONAL, CULTURAL Y MODERNO”

SAN ISIDRO, ES UN DISTRITO CONSOLIDADO CON UNA ALTA CALIDAD DE VIDA AMBIENTAL RESIDENCIAL, ES UN REFERENTE CULTURAL, ADMINISTRATIVO, FINANCIERO DE CALIDAD QUE PROMUEVE UN DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE CON EL USO EFICIENTE DEL SUELO, MANTENIENDO SUS ÁREAS VERDES Y CONDICIONES AMBIENTALES.

En el marco de la Visión y Objetivos antes descritos, el Plan Urbano 2012 - 2022 para el distrito de San Isidro se formulan las propuestas en el marco de la Ordenanza N° 620-MML, Artículo 20°, Capítulo IV para los Planes Urbanos distritales.

LA ORGANIZACIÓN FISICO ESPACIAL

Parte de la definición de un modelo de desarrollo urbano sostenible, que exprese planteamientos de conformación, articulación, funcionamiento y de solucionar los problemas.

Reconoce las proyecciones de población para los próximos 10 años, la visión de desarrollo del distrito, que promueve fundamentalmente la calidad de vida y el hábitat; y objetivos estratégicos para el largo plazo, que comprende:

Uso racional de los recursos naturales, el ambiente y el paisaje costero marino del distrito, dentro de un concepto de desarrollo sustentable, a fin de contribuir a la eficiencia productiva y funcional de la ciudad de Lima y San Isidro y a elevar las condiciones de vida de la actual población y de las nuevas generaciones.

El Modelo de Desarrollo Urbano sirve de base para el planteamiento de acciones que se ejecuten en los diferentes horizontes de planeamiento y realizaciones de la gestión municipal.

El Modelo responde a las actividades urbanas que se desarrollan en el distrito, que se expresan en características como: Residencial, Financiera, Comercial, Cultural, Turístico, Recreacional, Ambientes Naturales y Monumentales.

EJES DESARROLLADORES

Los ejes desarrolladores son lugares o espacios físicos estratégicos, donde se concentran o pueden concentrar actividades urbanas comerciales, de servicios, políticos-administrativos y/o culturales de nivel vecinal, distrital o metropolitano; proveen servicios y equipamiento urbano a sus respectivas áreas, contribuyen a la integración del distrito y elevar los niveles de rentabilidad del suelo urbano.

Los ejes desarrolladores se fundan o coinciden con las vías metropolitanas que pasan por el distrito y como tal condicionan el desarrollo urbano del distrito

El Modelo Urbano propone que el ámbito del Plan se estructure en función a Ejes de Desarrollo jerarquizados, a partir del reconocimiento de las condiciones actuales del distrito, como:

Un eje principal desarrollador, que hace de “columna vertebral” para el distrito por su función integradora y dinamizadora, Av. Javier Prado en sentido Este - Oeste, de la cual se desprenden **ejes transversales en el sentido Norte – Sur** constituidos por una vía expresa, Paseo de la Republica, vías arteriales como la Av. Salaverry y Republica de Panamá y vías colectoras como Camino real, Arequipa, Petit Thouars, Gálvez Barrenechea y Guardia Civil.

Ejes tangenciales que generan tensión o distensión al distrito, como la Av. Aramburu o la Costa Verde respectivamente.

De la superposición de la estructura expuesta al ámbito distrital, trasladando la estructura distrital de los ejes desarrolladores al interior tenemos por sector:

Sector 1

Eje Desarrollador Javier Prado en el sentido Oeste-Este, seguido de Dos de Mayo, Basadre, Alberto del Campo – Miro Quezada; y en el sentido Norte Sur Salaverry seguido de Prescott, Las Palmeras.

Sector 2

Eje Desarrollador Av. Augusto Pérez Aranibar en el sentido Oeste-Este, seguido de Alberto del Campo – Miro Quezada y Juan A. Pezet; y en el sentido Norte Sur Salaverry seguido de Coronel Pedro Portillo, Belén y Camino Real – Tudela y Varela.

Sector 3

Eje Desarrollador Camino Real, Arequipa en el sentido Norte – Sur; y en el sentido Oeste – Este Víctor Andrés Belaúnde – Paz Soldán, Choquehuanca, Ernesto Plascencia y Pardo y Aliaga.

Sector 4

Eje Desarrollador Javier Prado en el sentido Oeste-Este, seguido de Andrés Reyes, Paz Soldán – Canaval Moreyra y La Habana; el sentido Norte Sur Paseo de la Republica, República de Panamá seguido de Rivera Navarrete y las Camelias

Sector 5

Eje Desarrollador Javier Prado en el sentido Oeste-Este, seguido de Parque Norte y Canaval Moreyra y Aramburú; y en el sentido Norte Sur, Pablo Carriquiry, Gálvez Barrenechea y Guardia Civil.

4.2 Propuestas por aspectos del Plan Urbano Distrital

4.2.1 Relativas al Crecimiento Urbano Distrital

Políticas

- Controlar el proceso de densificación, sin afectar la calidad de vida y ambiental del distrito.
- Convalidar las normas y mantener los parámetros urbanísticos y edificatorios vigentes, que regulan la densificación en función de la infraestructura y capacidad de servicios instalada.
- Orientar y promover un desarrollo edificatorio de calidad, protegiendo el ambiente e incentivando la construcción sustentable.
- Promover un desarrollo de actividades urbanas homogéneas, compatible con su zonificación de usos del suelo vigente.
- Incorporar la gestión ambiental como eje estratégico de la planificación urbana del distrito, en la perspectiva de impulsar un desarrollo urbano sostenible.
- Considerar en las proyecciones a futuro, la disponibilidad y calidad del recurso hídrico para consumo humano, el tratamiento y disposición de aguas residuales, reducción y disposición de residuos sólidos, garantizar el cumplimiento de los estándares de calidad ambiental, densificación de áreas verdes urbanas.
- Promover que los edificios multifamiliares, comerciales y administrativos cumplan con las normas de seguridad y se encuentran certificadas.

Estrategias

- Revisión de las normas de densificación y crecimiento de alturas en concordancia con el nivel residencial de baja, media, alta y muy alta densidad.
- Promoción y consolidación del Centro Financiero y Empresarial.
- Aplicación de parámetros urbanísticos y edificatorios, específicos, para cada una de las áreas especializadas de uso residencial, oficinas, de servicios, cultural, comercial, turístico y recreacional, que se instrumentan en función de la visión de desarrollo del Distrito y del sector específico de planeamiento.
- Evaluar las compatibilidades de usos e Índice de usos para la ubicación de actividades urbanas.
- El tránsito de población flotante por el distrito, que concurren a sus centros de trabajo y/o por los servicios u oferta del comercio, que brinda el distrito, requiere de medidas de regulación y control ambiental, que favorezcan la conservación ambiental a través de la aplicación de sanciones e incentivos impuesto a aquellas personas, que dañen el entorno urbano y el medio ambiente.
- Promover de manera concertada con los gobiernos locales vecinos el desarrollo de plataformas económicas complementarias a las que se desarrollan en el distrito para disminuir población flotante (Venta de auto partes, venta de vehículos, entrega de placas, etc.)

- Promover el retiro de actividades de atención al público o demandantes de servicios de las instituciones públicas (COFOPRI, FONCODES, MVCS y otros) para disminuir población flotante.
- Fortalecer el Grupo de Trabajo, de acuerdo a las normas vigentes del SINAGERD instrumentando las labores de prevención; con participación de los representantes de las Juntas Vecinales.

Objetivo Estratégico

- Regular la densificación del distrito (repoblamiento), en el marco de las posibilidades reales del ambiente, infraestructura y servicios; sin poner en riesgo las condiciones ambientales para las futuras generaciones.
- Regular las compatibilidades de uso e Índice de usos para la ubicación de actividades urbanas concordantes con su zonificación y la visión de desarrollo de cada sector y/o eje urbano.
- Incorporar la política nacional del ambiente, así como la política ambiental de Lima Metropolitana, en los lineamiento de política, mecanismos, proyectos y programas ambientales priorizados en la planificación urbana del distrito.
- Incorporar los mecanismo del SINAGERD y las estrategias de prevención en cada uno de los componentes del Plan Urbano.

Síntesis del Análisis

San Isidro es un distrito consolidado y como tal no existen áreas disponibles para la expansión urbana; por lo que el crecimiento para absolver demandas para la función residencial, comercial y financiera; en el marco del Plan de Desarrollo Metropolitano y sus normas vigentes, tendrá que prever su desarrollo haciendo un uso más intenso del suelo urbano, buscando un equilibrio con la densificación permitida y la disponibilidad de sus servicios e infraestructura.

Del análisis realizado en el diagnóstico en relación a la capacidad de soporte poblacional proyectada en base a la densificación normativa vigente, tenemos:

Sector 1, capacidad de soporte poblacional proyectada en base al cuadro normativo, sin hacer uso de la densidades máximas podría alcanzar una población de 71,848 hab. Lo que significa que podrían quintuplicar su población.

Sector 2, capacidad de soporte poblacional proyectada en base al cuadro normativo, sin hacer uso de la densidades máximas podría alcanzar una población de 42,929.00 hab. Lo que significa que podrían triplicar su población.

Sector 3, capacidad de soporte poblacional proyectada en base al cuadro normativo, sin hacer uso de la densidades máximas podría alcanzar una población de 25,406 hab. Lo que significa que podrían triplicar su población.

Sector 4, capacidad de soporte poblacional proyectada en base al cuadro normativo, sin hacer uso de la densidades máximas podría alcanzar una población de 13,812 hab. Lo que significa que podría duplicar su población. En este sector observamos la tendencia a migrar del uso residencial, por la predominancia del comercio.

Sector 5, capacidad de soporte poblacional proyectada en base al cuadro normativo, sin hacer uso de la densidades máximas podría alcanzar una población de 34,767 hab. Lo que significa que podría triplicar su población.

Sector	Área	Aplicando Densidades Medias	Capacidad de Soporte	Población 2007	Población Proyectada
1	1'164492.56		85,175.33	13,327.00	71,484
2	1'036,161.88		58,880	15,951.00	42,929
3	462,785.62		33,863.82	8,457.00	25,406
4	358,860.58		22,762.35	8,950.00	13,812
5	848,940.53		45,229.00	10,462.00	35,767
					189,398

Fuente: Equipo encargado del Plan Urbano

De mantenerse las densidades contempladas en el marco de la Ordenanza N° 950 - MML, los sectores podrían incrementar entre 3 a 5 veces su población actual, que representa entre 189,398 habs. a 360,000 habs., los mismos que sumados a la población flotante, generaría un conflicto entre la demanda social y la oferta de estructura y servicios.

CUADRO N° 01
RESUMEN DE ZONIFICACIÓN RESIDENCIAL
DISTRITO DE SAN ISIDRO AREA DE TRATAMIENTO III

ZONIFICACION	PISOS DE EDIFICACION (1)	USOS	AREA LIBRE MINIMA %	DENSIDAD hab./Ha.	LOTE MINIMO NORMATIVO (m2.)	FRENTE MINIMO NORMATIVO (mL.)
Residencial de Densidad Baja RDB	3	Unifamiliar	35% (*)	250	200	10
	3-4	Bifamiliar	35%	350	300	10
	3-4	Multifamiliar	40%**	700	300	10
	5	Multifamiliar	40%**	800	350	10
	Según plano de alturas	Conjunto Residencial	50%	800	2500	50
Residencial de Densidad Media RDM	3	Unifamiliar	35% (*)	250	300	10
	4	Bifamiliar	35%	350	300	10
	3 - 4 - 5	Multifamiliar	40%**	800	350	10
	6		40%**	850	350	12
	7		40%**	1000	350	15
	8		40%**	1100	350	15
	Según plano de alturas	Conjunto Residencial	50%	1100	2500	50
Residencial de Densidad Alta RDA	3	Unifamiliar	35% (*)	250	350	10
	4	Bifamiliar	35%	350	350	10
	7	Multifamiliar	40%	1100	450	15
	8		40%	1100	450	15
	10		40%	1250	600	18
	12		40%	1500	600	18
	Según plano de alturas	Conjunto Residencial	50%	1750	2500	50
Residencial de Densidad Muy Alta RDMA	3	Unifamiliar	35% (*)	250	350	10
	4	Bifamiliar	35%	350	350	10
	12	Multifamiliar	40%	1500	800	18
	15		40%	2500	1000	25
	Según plano de alturas	Conjunto Residencial	60%	2500	2500	50

Fuente: Decreto de Alcaldía N° 002-2012-ALC/MSI

A la población distrital y sus proyecciones realizadas se hace imprescindible considerar la población flotante que se manifiesta en dos grupos, la población económica activa de 163,039 personas que concurre al distrito a laborar y la población que transita o concurre al distrito para realizar alguna gestión, por un servicio, a comprar o en tránsito que representa 700 mil personas.

Considerandos

- Nada indica que la capacidad de la infraestructura y los servicios soporten un incremento de población que triplique o quintuple la población del distrito;
- Del análisis se observa una densidad promedio de 60 hab./Ha. en sectores con Zonificación RDB y RDM, como al interior de los sectores 1, 2, 3 y 5
- Del análisis se observa un incremento de densidades en los ejes viales con zonificación RDA y RDMA.
- Demanda en el distrito de San Isidro de unidades de vivienda con áreas entre 224 a 450 m² como indica el Informe de Coyuntura Inmobiliaria de TINSA, 4to trimestre 2011.
- Considerando que la Ordenanza N° 1328-MML, ha facilitado la instalación de oficinas administrativas y otros servicios no acordes con la zonificación, índice de usos de actividades urbanas y la visión de desarrollo del sector.
- De no implementarse plataformas económicas complementarias en los distritos vecinos de manera concertada, la población flotante tiende a incrementarse; por lo que amerita adoptar políticas disuasivas concertadas con el sector público y privado; si el objetivo es preservar las características residenciales del distrito y estar a la altura del reconocimiento: San Isidro Comunidad Internacional.

Propuestas

- Mantener los Parámetros Urbanísticos y Edificatorios, aplicando las densidades contempladas en el Cuadro I Resumen de la Zonificación Residencial del distrito de San Isidro del Decreto de Alcaldía N° 002-2012-ALC/MSI, Área de Tratamiento III y Ordenanza N° 620 MML para viviendas unifamiliares, bifamiliares, multifamiliares y conjuntos residenciales en las zonificaciones RDB, RDM, hasta 8 pisos. de 250 hab./Ha. a 1,100 Hab./Ha. según corresponda en la tabla.
- Reducir en un 25 % las densidades vigentes contemplados en el Cuadro I Resumen de la Zonificación Residencial, distrito de San Isidro, Área de Tratamiento III, Decreto de Alcaldía N° 002-2012-ALC/MSI y Ordenanza N° 620 MML para viviendas multifamiliares o conjunto residenciales en zonificación RDA de 9 a 12 pisos y en zonificación RDMA de 13 pisos a más.
- Mantener los incentivos para la disminución de las densidades en las zonificaciones RDA y RDMA con unidades de vivienda de mayor área y mejor calidad de servicios.

EVALUACIÓN DE LA DENSIDAD DE LA ZONIFICACIÓN RESIDENCIAL DISTRITO DE SAN ISIDRO ÁREA DE TRATAMIENTO III

ZONIFICACIÓN	PISOS	USOS	ÁREA LIBRE MÍNIMA %	DENSIDAD Hab/Ha	ÁREA LOTE MÍNIMO
RDB Residencial Densidad Baja	3	Unifamiliar	35% (*)	250	200
	3-4	Bifamiliar	35%	350	300
	3-4	Multifamiliar	40% (**)	700	300
	5	Multifamiliar	40% (**)	800	350
	Según plano de alturas	Conjunto Residencial	50%	800	2500

RDM Residencial Densidad Media	3	Unifamiliar	35% (*)	250	300
	4	Bifamiliar	35%	350	300
	3-4-5	Multifamiliar	40%(**)	800	350
	6		40%(**)	850	350
	7		40%(**)	1000	350
	8		40%(**)	1100	350
	Según plano de alturas	Conjunto Residencial	50%	1100	2500
RDA Residencial densidad alta	3	Unifamiliar	35%(*)	250	350
	4	Bifamiliar	35%	350	350
	7	Multifamiliar	40%	1100	450
	8		40%	1100	450
	10		40%	1250	600
	12		40%	1500	600
	Según plano de alturas	Conjunto Residencial	50%	1750	2500
RDMA Residencial densidad muy alta	3	Unifamiliar	35%(*)	250	350
	4	Bifamiliar	35%	350	350
	12	Multifamiliar	40%	1500	800
	15		40%	2,500	1000
	Según plano de alturas	Conjunto Residencial	60%	2,500	2500

Fuente: Decreto de Alcaldía N° 002-2012-ALC/MSI

- Ratificar las densidades contempladas en el Cuadro II Resumen de la Zonificación Comercial, distrito de San Isidro, Área de Tratamiento III; revisar los parámetros urbanísticos de las zonas comerciales, principalmente en prever los niveles de servicio (población a servir) y/o su acondicionamiento, en función de ello los requerimientos de estacionamientos, áreas y frentes de lotes mínimos, alturas, accesibilidad vial, etc.

CUADRO II
RESUMEN DE LA ZONIFICACIÓN COMERCIAL
DISTRITO DE SAN ISIDRO ÁREA DE TRATAMIENTO III

ZONA	ALTURA MÍNIMA DE EDIFICACIÓN	USO RESIDENCIAL COMPATIBLE	LOTE MÍNIMO M2	FRENTE MÍNIMO M	ÁREA LIBRE	ESTACIONAMIENTO MÍNIMO	NIVEL DE SERVICIO
Comercio metropolitano CM	Según plano de alturas	RDMA-RDA	600		No exigible. Lo destinado a vivienda dejará el área libre que requiere según uso	Regulado en función del área construida total	De 500,000 a 1,000,000
Comercio Zonal CZ		RDA-RDM	Existente	Existente			De 250,000 a 500,000
Comercio Vecinal CV		RDM-RDB	Existente	Existente			De 2,500 a 10,000

Fuente: Decreto de Alcaldía N° 002-2012-ALC/MSI

- Modificación de la Ordenanza N° 1328-MML para reajustar o eliminar la compatibilidad de usos en las zonificaciones residenciales eliminando los

términos “por edificar” e incorporando reajustes al Índice de Usos para la ubicación de actividades urbanas.

- Promover e identificar ejes urbanos apropiados para el desarrollo hotelero de calidad que contribuya a cubrir el déficit de demanda del turismo ejecutivo, mediante la intervención del sector privado e internacional.
- Promover la realización de un estudio sobre el costo que representa la presencia de la población flotante para el distrito y como se recupera ese gasto, vía tributos o algún medio.
- Consolidar al distrito de San Isidro como Ciudad Resiliente.
- Conformación de la Plataforma de Respuesta ante Desastres en el entorno de Lima Golf Club y el Centro Financiero.
- Estudio de Microzonificación Sísmica del distrito, con la finalidad de evaluar el comportamiento del suelo ante un movimiento sísmico de gran envergadura a partir de los estudios de suelo de las edificaciones que se ejecutan en el distrito.
- Evaluación estructural de los puentes vehiculares y peatonales del distrito y definición de un Sistema de Rutas de Evacuación y Zonas de Refugio ante la ocurrencia de un desastre.
- Inventario del equipamiento de salud y capacidades instaladas del distrito para su adecuación ante la ocurrencia de un movimiento sísmico u otro tipo de desastre.

4.2.2 Vialidad y Tránsito Vehicular Local – Movilidad Urbana

Políticas

- Requerir a la Municipalidad Metropolitana de Lima, la implementación de la Reforma del Transporte a través de un Sistema Integrado de Transporte – SIT que comprenda la implementación de los Corredores Complementarios, que contribuirá a desalentar el uso del auto privado, mejorando las condiciones operativas del tránsito y reducir la demanda de estacionamientos en el distrito.
- Mitigar el impacto de la congestión del tráfico, mejorando las condiciones físicas y operativas de las vías, así como de seguridad vial; y el respeto a las normas de tránsito.
- Propiciar una movilidad urbana sostenible, mejorando la accesibilidad peatonal e impulsando el empleo de modos de transporte no motorizados.
- Potenciar en las áreas técnicas los temas de la movilidad urbana en la Municipalidad de San Isidro.

- Promover y concertar con el gobierno metropolitano la construcción de las obras de mejoramiento de la infraestructura vial y la modernización del sistema de transporte público en las principales vías metropolitanas de San Isidro.

Estrategias

- Implementar medidas de gestión de tránsito para la reducción de la congestión en zonas críticas y protegidas de San Isidro.
- Implementar sistemas inteligentes de transporte en el control del tránsito.
- Implementar medidas de mejoramiento de la accesibilidad en vías locales y de sistemas de transporte no motorizado.
- Fortalecer en los órganos municipales los asuntos de movilidad urbana y de fiscalización del tránsito en la Municipalidad de San Isidro.
- Apoyar a la Municipalidad Metropolitana de Lima en el mejoramiento e incremento de la capacidad de la infraestructura vial en las vías metropolitanas de San Isidro.
- Proponer a la Municipalidad Metropolitana de Lima la racionalización y modernización del sistema de transporte público en los corredores complementarios e integración entre las vías metropolitanas y vías locales de San Isidro.

Objetivo estratégico

- Mejorar la accesibilidad y movilidad urbana del distrito, así como mitigar los impactos viales generados por la congestión del tránsito automotor.

Considerandos

- Como parte del sistema vial metropolitano, el distrito debe contar con una estructura vial debidamente jerarquizada, utilizando la clasificación funcional aprobada por la MML, sin desmedro de los intereses del distrito de San Isidro, mostrando la interrelación vial interdistrital con la metrópoli y analizando especialmente los ejes de interconexión de la ciudad de Lima.
- Considerando algunas vías que en el diagnóstico se identifican como Ejes Metropolitanos, que presentan altos volúmenes de tráfico deberá planificarse en forma coordinada con la Comuna Distrital el Plan de Gestión de Tránsito y mejoras de infraestructura vial.
- Cualquier solución, deberá buscar el equilibrio urbanístico ambiental, para ello se debe considerar que la nueva vía expresa Javier Prado, sea en trinchera tapada o túnel (vía subterránea cerrada).
 - a) Que se garantice un nivel de servicio entre “A” y “D” que refleja óptimas condiciones de racionalización para la vía que usen los vehículos que no ingresen al viaducto y que usen las vías laterales.
 - b) Que se considere la solución de todo el transporte público necesario, con sus entradas y salidas al viaducto y no sólo de una línea a lo largo del mismo.
 - c) Que se programe la construcción de tal forma que se garantice que no se afectarán las condiciones del tráfico ni las propiedades vecinas.

- d) Que se haga público el proyecto para que los afectados directamente puedan opinar

Propuestas

- Actualización del Plan Director de Vialidad, Tránsito y Transporte a nivel local de manera integral, desde la perspectiva de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), que comprenda un conjunto de actuaciones para la implantación de formas de desplazamientos más sostenibles (caminar, bicicleta, transporte público dentro de una ciudad; es decir, modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando una mejor calidad de vida para los ciudadanos en concordancia con el análisis y formulación a detalle de las propuestas planteadas en el Plan Urbano dentro del componente de transporte y las políticas para la Reforma del Transporte a nivel metropolitano..

Asimismo, dicho Plan deberá estar orientado a la obtención de información actualizada que sirva de base de datos, para la definición, análisis e identificación de los problemas de circulación vehicular y peatonal existentes, así como de las zonas rígidas para estacionamientos, la determinación de sus causas con el aporte de los vecinos afectados que contribuya a elaborar un diagnóstico y formular las alternativas y propuestas más asociadas a su mitigación, teniendo en cuenta además el análisis del marco legal y normativo vigente, que desarrollar los estudios y proyectos viales específicos, considerando como parte del soporte de las propuestas, el empleo de software de simulación y modelación a través de un modelo de tránsito para el distrito.

Así también se deberá evaluar las intervenciones viales al interior del Centro Histórico Urbano y las intervenciones que tendrán que realizarse en su Anillo Vial Perimétrico, constituido por las Avenidas Camino Real, Pardo y Aliaga y los tramos correspondientes de las Avenidas Santa, Cruz y Arequipa, dentro del marco de actuación que definirá el citado Plan Director.

Para la Av. Camino Real, que es una vía colectora de jerarquía metropolitana y que interconecta la zona norte y sur de la Capital, será necesario iniciar los estudios para que los flujos vehiculares interdistritales se realicen sin seguir comprometiendo y contaminando la antigua y estrecha red vial local del distrito; es indispensable separar el tráfico y circulación vehicular LOCAL del tráfico y circulación vehicular INTERDISTRITAL y establecer una Red Vial Jerarquizada. Para ello, la vinculación interdistrital Norte-Sur (Av. Camino Real) debería realizarse de manera subterránea a fin de poder liberar el suelo natural para la circulación local distrital.

Considerar medidas de tráfico calmo en el Bosque El Olivar para la reducción del tránsito vehicular y la restricción de estacionamientos, así como en el perímetro inmediato como medidas de protección y salvaguarda del patrimonio cultural.

- La formulación de una Cartera de Proyectos de Inversión en infraestructura vial, que involucre los aspectos relacionados a:
 - a) Ampliaciones de vías.

- b) Construcción de Pasos a Desnivel.
- c) Conexión vial mediante la construcción de Viaductos.
- d) Mejoramiento Vial
- e) Implementación de la Vía Expresa República de Panamá.

Dichas medidas están orientadas a la reestructuración de la infraestructura vial que conforma la red vial metropolitana del distrito, otorgándole mejores condiciones físicas y operativas, a fin de absorber parte del tráfico de paso que se desplaza por las vías internas locales, al ser estas empleadas como rutas alternas hacia los diferentes puntos de destino de los usuarios, generando problemas de sobre saturación al soportar volúmenes vehiculares iguales o mayores a los que desplazan por las vías metropolitanas y/o en muchos casos por encima de su capacidad, siendo necesario el planteamiento de mejoras a fin de redistribuir dichos flujos hacia las vías principales, lo cual estaría permitiendo lo siguiente:

- a) Optimizar la capacidad vial y el funcionamiento de la infraestructura vial urbana.
 - b) Mantener una sección de calzada uniforme, de manera que se otorgue coherencia y continuidad al tránsito.
 - c) Otorgar condiciones físicas acordes al flujo vehicular elevado que soportan.
 - d) Lograr un tránsito vehicular y peatonal fluido, seguro y ordenado.
 - e) Proteger el medio ambiente urbano y sus habitantes de los efectos negativos derivados del tráfico.
 - f) Generar vías de conexión de tránsito entre ejes estructuradores.
 - g) Otorgar una infraestructura vial acorde a los orígenes y destino de los usuarios.
 - h) Contribuir a descongestionar el sector Financiero de San Isidro.
- La creación de cinco (05) circuito urbanos accesibles, para facilitar la movilidad y traslado de las personas con movilidad reducida (PMR), aplicados en los espacios de mayor demanda peatonal siendo los circuitos propuestos:
 - a) Circuito Av. Salaverry
 - b) Circuito El Golf
 - c) Circuito Bosque El Olivar
 - d) Circuito Av. Arequipa
 - e) Circuito Centro Financiero
 - f) Control de Tránsito en la Zona Comercial y Financiera de San Isidro
 - Estudio de Evaluación para la peatonalización de vías comprendidas en el Bosque El Olivar, Av. Las Begonias y la Alameda Paseo de la República.
 - Estudio para la implementación de una red de ciclovías en el distrito.
 - Implementación de la Central de Control de Tránsito (CCT)
 - Implementación de un Sistema Interconectado de Semaforización en ejes priorizados del distrito.
 - Implementación de comunicación de fibra óptica multiuso (video vigilancia, control de semaforización, transmisión de datos y otros).
 - Tratamiento de Puntos críticos de tránsito (intersecciones críticas)
 - Implementación de Sistemas Inteligentes para el Control del Tránsito (ITS)

- Estudio para la creación de una red básica para la circulación de unidades de transporte pesado en el distrito en coordinación con la Municipalidad Metropolitana de Lima.
- Estudios para la racionalización y reordenamiento del sistema de Transporte Público que se desplaza por las vías del distrito, considerando la definición y ubicación de Paraderos en las vías autorizadas, así como la propuesta de retiro de este servicio de vías de carácter residencial.
- Desarrollo de programas permanentes de educación vial.
- Creación del Reglamento de elaboración de Estudios de Impacto Vial generados por la operación de actividades urbanas, en base a las normativas vigentes.
- Formulación de un plan para el desarrollo de los trabajos de interferencia de vías en el distrito, en base a la normativa vigente.

4.2.3 Relativas a los Retiros Municipales, Alturas de Edificación y Áreas Libres de las edificaciones

LOS RETIROS MUNICIPALES

Políticas

- Preservar la calidad ambiental del espacio público del distrito de San Isidro, complementado por los retiros municipales, al paisaje urbano.
- Mantener la exigencia del retiro municipal en las zonas residenciales y comerciales.
- La ocupación temporal de retiro municipal y/o de las edificaciones existentes no necesariamente deben conducir a determinar la consolidación de retiro.

Estrategias

- Velar por el estricto cumplimiento de los retiros, usos y elementos, dentro de los parámetros establecidos.
- Fomentar para que las nuevas propuestas edificatorias en el distrito, tomen en consideración la composición y perfil urbano de la vía, así como el grado de consolidación de las edificaciones existentes, con tratamiento paisajístico, en la perspectiva de aportar a la marca ciudad del distrito.
- Velar por el uso adecuado y apropiado de los retiros municipales en los lugares permitidos que no afecten el ornato urbano, el entorno urbano, la calidad y unidad arquitectónica de la edificación.

Objetivo estratégico

- Preservar y recuperar los retiros municipales normados y cumplimiento de su finalidad como componente del espacio urbano.

Síntesis del análisis

En los diferentes sectores del distrito se observa el uso indebido de los retiros, como techado de los mismos, desarrollo de actividades comerciales.

Los techos de protección para el acceso de personas, con material liviano y desmontable, no se cumplen, pues se observan elementos de concreto, desvirtuando los alcances de la norma.

Levantamiento de Caseta de Vigilancia con baño, sin respetar la normatividad y/o desvirtuando su uso y destino.

Inadecuado uso de los retiros municipales con estacionamientos vehiculares, afectando el paisaje urbano típico san isidrinio.

Considerandos

- Se hace necesario recuperar el paisaje urbano tradicional del distrito, buscando alternativas de compensación con incentivos de techos verdes y/o tratamientos paisajísticos.
- Preservar la calidad ambiental de los espacios urbanos.

Propuestas

- Ratificar que los proyectos, presenten propuestas de edificación con retranques o escalonamientos de alturas, a partir de la altura promedio, hasta la altura permitida por la norma, a fin de mantener el perfil urbano, incluyendo el retiro municipal.
- Revisar las normas relativas a los retiros laterales, desde el punto de vista del espacio urbano, perfiles y escena urbana.
- Actualizar el inventario del retiro municipal y elaborar el estudio de evaluación de los usos e impactos que estos generan y/o contribuyen al paisaje urbano.
- Estudio de evaluación de los impactos que generan los usos temporales de retiro municipal con fines comerciales.
- Control urbano y fiscalización estricta, para evitar construcciones irregulares en el retiro municipal de las viviendas unifamiliares, desvirtuando la norma y destinándolo a otros usos.
- Ratificar la exigencia del cumplimiento de cercos frontales con tratamiento paisajístico con una altura máxima de 3.00 m.
- Controlar la implementación de techos de protección para el acceso de personas de material liviano y desmontable, pues se suelen introducir elementos de concreto, desvirtuando los alcances de la norma.
- Fiscalización sobre el levantamiento de Caseta de Vigilancia para que no se desvirtúe su uso y destine a otros usos.
- Ratificar las normas de usos permitidos en retiros y fiscalizar su uso.
- Exigir el cumplimiento de considerar plazas de estacionamientos en el retiro municipal en inmuebles calificados con zonificación de Comercio Vecinal, Comercio Zonal, Comercio Metropolitano y Zonificación Residencial compatible con actividades comerciales, dejar los espacios reglamentarios correspondientes a los accesos peatonales y/o vehiculares; y de ser necesaria la rampa de acceso para las personas con discapacidad.
- Restringir y fiscalizar el estacionamiento en el retiro municipal paralelo a los frentes del lote.

LAS ALTURAS DE EDIFICACIÓN

Políticas

- Propiciar un desarrollo de alturas, armónico, homogéneo, sin poner en riesgo la calidad ambiental del espacio urbano, promoviendo e incentivando los edificios con techos verdes.

Estrategias

- Incorporar en los parámetros urbanísticos, la presentación del análisis y propuesta urbanística de la edificación en correspondencia con el entorno urbano, en la perspectiva de la visión de Marca Ciudad.

Objetivo estratégico

- Propiciar un desarrollo de alturas homogéneo en el marco de las normas establecidas y/o niveles de consolidación.

Síntesis del análisis

La lectura que ofrece el desarrollo de las alturas de las edificaciones es de un perfil urbano heterogéneo, con mayor incidencia en los ejes viales que permiten alturas mayores a 7 pisos; y con menor incidencia al interior de los diferentes sectores, destacando la proporcionalidad entre ancho y altura, y su correspondencia con la escala humana.

En síntesis, como resultado del análisis, se observa una holgura de desarrollo en altura para el futuro, que van del 37% hasta el 78% en diferentes sectores; que pueden alcanzar mayores alturas establecidas mediante Ordenanza N° 1067-MML y Ordenanza 212-MSI.

Considerandos

- Desarrollo edificatorio en altura, caótico y competitivo sin respetar el entorno urbano, amerita instituir lineamientos para el diseño que no afecten el perfil de los ejes y sectores urbanos del distrito y el desarrollo de alturas gradual hacia el interior de los mismos y en particular de la zona monumental y/o zonas residenciales.

Propuestas

- Mantener, con cargo a evaluar periódicamente y proponer nuevas consideraciones para el patrón de alturas establecidos mediante Ordenanza N° 1067-MML para ejes urbanos de nivel metropolitano en el marco de la visión de desarrollo, la dinámica urbana y los niveles de consolidación.
- Mantener con cargo a evaluar periódicamente y proponer nuevas consideraciones para el patrón de alturas establecidos mediante Ordenanza N° 212-MSI que corresponden a los ejes viales de nivel local en el marco de la visión de desarrollo, la dinámica urbana y los niveles de consolidación.

- **Confirmar las** alturas máximas de piso a piso de los departamentos en edificios multifamiliares será de 3.00 m. En edificaciones destinadas a Usos Comerciales, la altura de piso a piso en Comercio Vecinal será de 3.50 m. y en Comercio Zonal y Comercio Metropolitano será de 4.00 m. hasta alcanzar lo definido en el plano de alturas.
- Mantener con cargo a evaluar periódicamente y proponer nuevas consideraciones para el patrón de tratamiento para predios colindantes con edificaciones de mayor altura a la normada.
- Estudiar y/o evaluar las alturas de edificación normadas para los predios ubicados en la parte posterior de los ejes calificados con zonificación Residencial de Densidad Alta (RDA), Residencial de Densidad Muy Alta (RDMA) y Comercio Metropolitano (CM).
- Ratificar el tratamiento de alturas para predios frente a parques, con promoción de techos verdes, debiendo definirse la relación de los parques donde es aplicable esta norma.
 - En lotes calificados con Zonificación RDB, con frente a parque con una altura máxima de 3 pisos, se podrá construir 1 piso adicional a lo señalado en el Plano de Alturas de edificación correspondiente a los predios con frente a ejes viales y sectores urbanos de nivel local, con un retranque de 3 m., alcanzando una altura de 4 pisos y considerar la construcción de azotea de hasta el 50% de área techada, el área restante deberá habilitar una azotea verde. Además deben incrementar un 50% del área mínima de la unidad de vivienda y número de estacionamientos para visitas.
 - En lotes calificados con Zonificación RDM, con frente a parque con una altura máxima de 5 pisos, se podrá construir 2 pisos adicionales a lo señalado en el Plano de Alturas de edificación correspondiente a los predios con frente a ejes viales y sectores urbanos de nivel local, con dos retranques sucesivos de 3 m. cada uno, alcanzando una altura de 7 pisos y considerar la construcción de azotea de hasta el 50% de área techada, en el área restante se deberá habilitar una azotea verde. Además deben incrementar un 50% del área mínima de la unidad de vivienda y número de estacionamientos para visitas.

Restricciones y condicionantes

- Reconfirmar que en el área calificada como Zona Monumental e Histórica, definidas como Zonas de Reglamentación Especial (ZRE), se aplicará la normativa específica aprobada mediante Ordenanza Metropolitana N° 1569-MML durante su vigencia.

ÁREAS LIBRES DE LAS EDIFICACIONES

Políticas

- Velar por la calidad de vida en las edificaciones, preservando las áreas libres en las edificaciones.

Estrategias

- Promover el estricto cumplimiento de los porcentajes de área libres
- Promover incentivos para el aporte de mayores áreas libres y generación de áreas verdes, como contribución al paisaje urbano.

Objetivo estratégico

Cumplimiento de los porcentajes de áreas libres normados como contribución a la calidad de vida de las unidades de vivienda.

Síntesis del análisis

Con los porcentajes de áreas libres en zonificación RDB y RDM está garantizado la iluminación, ventilación y asoleamiento, excepto las que se encuentran colindantes con edificaciones del entorno en altura.

Del análisis del **porcentaje de áreas libres, para las edificaciones en zonificación residencial alta y muy alta RDA y RDMA**, en un distrito en proceso de consolidación se observa que las exigencias son las mismas para la zonificación RDB y RDM, razón por la cual a fin de evitar en el mediano plazo índices de hacinamiento y garantizar calidad de vida en las unidades de vivienda, amerita incrementar este parámetro y/o promover incentivos.

Considerandos

- Estando vigentes el Decreto de Alcaldía N° 002-2012-ALC/MSI que aprueba los Parámetros Urbanísticos y Edificatorios del distrito y el Decreto de Alcaldía N° 016-2012-ALC/MSI que aprueba entre otros lineamientos técnicos de excepción para incentivar la promoción de mayores áreas libres, compensados con la flexibilización de otros parámetros; amerita la evaluación y/o revisión de su aplicación en el marco de la visión de desarrollo del distrito.

Propuestas

- Ratificar el porcentaje de áreas libres de acuerdo a lo establecido en la norma que regula los Parámetros Urbanísticos y Edificatorios vigentes.
- Promover e incentivar mayor área libre mediante nuevos conceptos de las construcciones como los “edificios verdes”, que contribuyen al desarrollo sustentable de la ciudad, marcando una tendencia innovadora y amigable con el ambiente.
- Promover edificaciones que propicien la conservación de recursos, la eficiencia energética y la generación de espacios internos saludables, desde su ubicación, durante la construcción, durante la vida útil de la edificación y mantenimiento de la misma; trayendo consigo beneficios para el distrito. Este tipo de edificaciones deben encontrar alternativas para un mayor ahorro de recursos como agua, energía, entre otros para el cuidado ambiental.
- Mantener con cargo a evaluar periódicamente y proponer nuevas consideraciones en los lineamientos técnicos de excepción, que promuevan el uso residencial, propicien un medio ambiente equilibrado, preservar la calidad residencial, el paisaje urbano y una mayor calidad arquitectónica de las edificaciones del distrito.

4.2.4 Relativas al Ornato y Mobiliario Urbano

Políticas

- Velar por la promoción y conservación del espacio urbano existente del distrito, compuesto por elementos arquitectónicos y paisajísticos, tributarios de la trama urbana y del paisaje urbano, alcanzando al mobiliario urbano.
- Revaloración y relanzamiento de los elementos tradicionales componentes del ornato urbano y resalte de los mismos, como contribución a la identidad del distrito.
- Proponer hitos urbanos que contribuyan a la identidad del distrito y a su fortalecimiento, en especial en los límites distritales.
- Propiciar que el mobiliario urbano, sea percibido al recorrer por el distrito peatonal o vehicularmente, que se viva, se sienta y se lea su historia a través de su arquitectura, sus espacios, componentes urbanos y su paisaje natural, fundamental para que el distrito no pierda identidad y no se convierta en un polo anodino y sin personalidad.
- Preservar las áreas verdes actuales incrementando nuevas especies que contribuyan a absorber las emisiones de CO₂ y con fines ornamentales.
- Velar por la adecuada proporción entre ancho y altura en la Avenida Arequipa, reivindicando la concepción de los espacios urbanos en el distrito de San Isidro.
- Recuperación y puesta en valor de la tipología de espacios urbanos, respecto a la Av. Arequipa, como el tramo con árboles de carácter poco común, por hileras de palmeras, de acentuado ritmo vertical con troncos lisos y claros. Desarrollo equilibrado de las construcciones de medianas alturas, los jardines particulares con algunos arbustos y el ambiente abierto y visible al cielo.
- Promoción y conservación del espacio urbano existente del distrito, comprendiendo el mobiliario urbano fijo o rodante del comercio ambulatorio apropiado del distrito.
- Propiciar que el mobiliario urbano del comercio ambulatorio, contribuya al fortalecimiento de la identidad del distrito y marca ciudad.
- Promover la formalización del comercio ambulatorio, como parte de la realidad socio económica del distrito.

Estrategias

- Normar el orden y promover la estética de los elementos publicitarios, apropiados al paisaje urbano, formatos, tamaño, materiales y ubicación racional, para lograr su integración a los demás elementos del paisaje urbano.
- Tener en cuenta la valoración de los espacios urbanos, donde la exposición de elementos aporten información y comunicación.

- Mantenimiento de tramos con una coposa vegetación con Tipas y Cedrelas, con vegetación de los jardines particulares, constituyendo tramos sombreados sin cielo visible, para recuperar las características del espacio urbano de la Av. Arequipa.
- Actualizar el inventario del comercio ambulatorio en la vía pública del el distrito
- Que el Plan Maestro del Ornato y Mobiliario urbano el distrito comprenda el del comercio ambulatorio.
- Definir espacios adecuados para la instalación del ejercicio del comercio formal, a través de la inversión privada, nucleando comercios y servicios existentes.
- Tener en cuenta la valoración de los espacios urbano, donde la actividad del comercio ambulatorio aporte al espacio urbano y brinde un servicio real.

Objetivo estratégico

Promoción y conservación del espacio urbano compuesto por elementos arquitectónicos y paisajísticos, que contribuyan a la imagen del distrito.

Síntesis del análisis

En los últimos años la economía informal traducida en el comercio ambulatorio ocupa un lugar importante en la economía distrital, aportando fuentes de empleo e ingresos, constituyéndose en actores del espacio urbano. En el año 2004 existían aproximadamente 38 giros, ejercido por aproximadamente 1,265 personas, agrupados en puestos fijos anclados, fijos rodantes, rodantes, a pie y los que tienen puesto fijo con exhibidor

Considerando

- Que el mobiliario urbano, debe valorar los espacios urbanos y ayudar a complementar los mismos, estandarizando elementos, generando unidad dentro del conjunto urbano arquitectónico, respondiendo a la zonificación, sección vial, uso y tráfico.
- Que las propuestas de mobiliario urbano deben aportar factores de identidad con la visión de Marca Ciudad, diferenciación con relación a otros distritos y reforzamiento de la imagen e identidad distrital.
- Que el mobiliario urbano debe cumplir con lo dispuesto en la Norma Técnica NTE U 190 Adecuación Urbanística para personas con discapacidad y la Norma Técnica NTE A 060 Adecuación Arquitectónica para personas con discapacidad.
- Que existen ambulantes que cuentan con autorización municipal mediante ordenanza Municipal, que superan el medio millar.
- Que la actividad del comercio ambulatorio se concentra a lo largo de los principales ejes de comercialización del distrito, así como en los exteriores y/o entorno de las aglomeraciones comerciales, supermercados, estaciones del metropolitano.

Propuestas

- Actualización del Estudio de Ordenamiento del Mobiliario y Ornato Urbano, que se constituya en el Plan Maestro, considerando el inventario, la tipología de espacios públicos, criterios ambientales para el diseño y factores que contribuyan a la Marca Ciudad y que comprenda:

La forma como se integran y articulan los diferentes elementos del espacio público ha dado origen a diversas tipologías, que responden, básicamente, al uso y funcionalidad principal que las caracteriza. El siguiente cuadro resume las diferentes tipologías de espacio público, que es preciso identificar, al momento de establecer una estrategia para la instalación de mobiliario urbano.

TIPOLOGÍA DE ESPACIOS PÚBLICOS

Por su función	Tipo	Descripción	Propuestas
Relación peatón, ciclista, vehículos	Vereda	Área lateral de una vía destinada a la permanencia y al tránsito exclusivo de los peatones	Evaluar las dimensiones y proponer mobiliario. Recuperar sección donde hay déficit.
	Calzada	Zona de la vía destinada para la circulación de los vehículos.	Evaluar sección vial y señalética
	Separador	Zona verde o dura de la vía pública colocada en dirección paralela a su eje para canalizar flujos de tráfico, controlar maniobras inadecuadas y proporcionar protección a los peatones.	Evaluar sección de separador central y proponer mobiliario urbano.
	Ciclovía	Calzada destinada de manera permanente a la circulación de bicicletas, ubicada en el andén, el separador o segregada de la calzada vehicular, debidamente señalizada y delimitada.	Evaluar circuitos de ciclovía y proponer señalética y mobiliario urbano
	Alameda	Zonas de reserva vial, específicamente definidas para la implantación de sistemas peatonales, a través de corredores verdes, dotados del respectivo mobiliario urbano y arborización	Evaluar tipología de usos y proponer mobiliario urbano.
	Vía Peatonal	Zona de espacio público, destinada para el tránsito exclusivo de peatones	Proponer señalética.
	Parque	Espacio verde, de uso colectivo, que actúa como regulador del equilibrio ambiental; es elemento representativo del patrimonio natural y se destina a la recreación, contemplación y ocio de los ciudadanos.	Evaluar tipología de parque y proponer señalética y mobiliario urbano

	Plaza	Es un espacio abierto destinado al ejercicio de actividades de convivencia ciudadana.	Evaluar tipología de parque y proponer señalética y mobiliario urbano
	Zona de protección de patrimonio histórico, monumento al ambiental	Zona de reserva ecológica no edificable de uso público, constituida por una franja paralela a la línea borde de la zona de protección.	Evaluar y proponer señalética y mobiliario urbano
	Zona de Malecón y Área de Influencia	Zona de Malecón "Balcón del Condado de San Isidro" constituido por la franja delimitada entre la Av. Pérez Aranibar y Acantilado.	Evaluar y proponer señalética y mobiliario urbano
	Zona Franja Costera	Zona de Reserva ecológica no edificable de uso público, constituida por una franja paralela a la línea borde de alta marea.	Evaluar y proponer señalética y mobiliario urbano

Fuente: Equipo encargado del Plan Urbano

Aspecto que deberá considerar el Plan Maestro

- **Actualización el Inventario**

Ubicación, tipo de elementos, materiales, tecnologías, durabilidad, tipo de mantenimiento, compatible con el medio ambiente.

- **Paletas informativas**

Ubicación organizada en zonas de factibilidad publicitaria y permisible en vías con sección suficiente para acogerlos, preferentemente en zonas comerciales o servicios.

No impedir la vista del paisaje urbano y a una distancia no menor de 12 ms. De las intersecciones viales.

Materiales de preferencia policarbonato, cristal templado con fierro estructural y anclajes con protección anticorrosiva. Iluminación interna con fluorescentes o iluminación Led procurando el ahorro de energía.

- **Paletas con información horaria y de temperatura**

Ubicación principalmente en zonas comerciales y servicios.

Materiales de preferencia policarbonato, cristal templado con fierro estructural y anclajes con protección anticorrosiva. Iluminación interna con fluorescentes o iluminación Led procurando el ahorro de energía.

- **Paraderos**

Ubicación organizada en zonas de circulación de transporte público, brindando seguridad, abrigo y protección amplia contra el sol y lluvia.

Dimensiones mínimas y además condicionantes de estandarización, según disposiciones municipales, a respetar.

Materiales de preferencia fabricado de aluminio o policarbonato, con protección contra rayos solares y drenaje para agua de lluvias. En los soportes publicitarios policarbonato o cristal templado con fierro estructural y anclajes con protección

anticorrosiva. Iluminación interna con fluorescentes o iluminación Led procurando el ahorro de energía. Bancas de estructura metálica para el descanso temporal, con cara publicitaria de estructura metálica que permita transparencia y vida útil al elemento.

- **Cabinas telefónicas**

Ubicación organizada en zonas adecuadas, generando módulos de comunicación, al interior de las cuales se instalen las empresas prestadoras del servicio, concentrando en un solo lugar diversos aparatos telefónicos.

Contar con las concesiones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Autorización Municipal.

Dimensiones mínimas y además condicionantes de estandarización, según disposiciones municipales, a respetar.

En zonas comerciales y servicios, se permitirá en dos de las 4 esquinas; en calles solo en una esquina. En todos los casos en vías que cuenten con berma lateral con un ancho mínimo de 1.20 y vereda de 1.50 m. pudiendo tener o no jardín de aislamiento.

Deberán tener en cuenta la accesibilidad para personas con discapacidad.

Materiales de preferencia fabricado con paneles metálicos con pintura electrostática, columnas de fierro complementado con aluminio, acrílico o policarbonato. El mobiliario debe ser a prueba de intrusos y grafitis.

- **Kioscos de venta de flores**

Ubicación organizada en zonas adecuadas, contar con Autorización Municipal.

Dimensiones mínimas y además condicionantes de estandarización, según disposiciones municipales, a respetar.

Deberán tener en cuenta la accesibilidad para personas con discapacidad.

Materiales de preferencia fabricado con paneles metálicos con pintura electrostática, columnas de fierro complementado con aluminio, acrílico o policarbonato. El mobiliario debe contar con un sistema de abastecimiento de agua potable y evacuación de aguas servidas, mediante lavaderos instalados al interior.

- **Kioscos** (venta de periódicos y revistas, galletas y gaseosas, lustrabotas, etc.)

Ubicación organizada en zonas adecuadas, contar con Autorización Municipal, dentro del límite de unidades permitidas. No deben interferir con la circulación peatonal, ni alterar el desarrollo de áreas verdes.

Dimensiones mínimas y además condicionantes de estandarización, según disposiciones municipales, a respetar. Máximo aprovechamiento del suelo, con diseño que permita diversas opciones de exhibición y flexibilidad interior.

Materiales de preferencia fabricado con paneles metálicos con pintura electrostática, columnas de fierro complementado con aluminio, acrílico o policarbonato. El mobiliario debe contar con un sistema de abastecimiento de agua potable y evacuación de aguas servidas, mediante lavaderos instalados al interior. El mobiliario debe ser a prueba de intrusos y grafitis.

- **Señalización de calles y lugares de interés**

Estandarizar la señalización de vías, en la perspectiva de instrumentar la marca ciudad "San Isidro", mediante la instalación de postes especialmente diseñados, con un tratamiento diferenciado para la Zona Monumental del Bosque El Olivar.

Los postes señalizadores no deben soportar publicidad, excepto los que estén en zonas comerciales o servicios.

Materiales de fierro o aluminio, con protección de preferencia fabricado con paneles metálicos con pintura electrostática, columnas de fierro como la corrosión, de fácil mantenimiento, resistente a grafitis, anclajes de fierro al piso, no pudiendo contar con aristas o canto vivo.

- **Papeleras y Recipientes de residuos orgánicos para mascotas.**

Ubicación, en zonas de alta circulación peatonal y en cercanías a lugares de afluencia de público.

Materiales resistentes, estructura y cuerpo con planchas y tubos de fierro con protección anticorrosiva y pintura electrostática como también con plancha de aluminio, fijado a base con bloques de concreto; y de fácil desalojo de la basura. Tener un sistema de limpieza y mantenimiento sencillo, con accesorios que impidan su utilización indebida. Debe contar con un sistema de drenaje para líquidos internos y la posibilidad de airear los desechos, para evitar la formación de olores desagradables y concentración de bacterias.

El diseño debe diferenciar el tipo de residuos a depositar (desechos orgánicos de mascotas) y prever un sistema de segregación y reciclaje.

- **Tótem o columna informativa.**

Ubicación en zonas estratégicas del distrito, de preferencia en intersecciones viales importantes, integrándose al entorno de tal manera que conformen hitos urbanos, no limitándose a brindar información geográfica sino a la difusión y promoción de actividades del distrito o municipales.

Materiales, estructura de fierro revestida con planchas de aluminio moldeado en las esquinas con una base de fierro anclado al suelo que sirve de soporte para la estructura. El área de publicidad iluminada con tubos fluorescentes a través de un difusor de cristal templado o policarbonato con energía eléctrica por conductos subterráneos o aplicando la tecnología Led y el ahorro de energía.

- **Servicios higiénicos**

Ubicación, en zonas estratégicas del distrito, de preferencia integrado a las casetas del Serenazgo

El diseño debe ser acorde con las últimas tecnologías, a prueba de intrusos, materiales y revestimientos a prueba de grafitis, con sistema de auto lavado.

- **Mini gimnasios**

Ubicación, en parques estratégicos, integrados al entorno urbano, donde los usuarios vienen consolidando áreas de ejercicios al aire libre, como prácticas deportivas para la salud.

El diseño debe atender a la población potencial usuaria, jóvenes, personas de la tercera edad y niños.

Materiales, albañilería, concreto y fierro, con alto grado de resistencia al clima, vandalismo grafitis, pudiendo contar con elementos de cristal templado o policarbonato. Para niños deberá contemplar el diseño con materiales apropiados.

- **Implementación de Módulos Interactivos, elementos de servicio a la comunidad o turistas.**

Consiste en la instalación de una pantalla sensitiva al toque humano, permitiéndole al usuario interactuar con la computadora presionando regiones de la pantalla representadas por imágenes, palabras o elementos. Los monitores touchscreen se utilizarían en Cabinas basado en una PC, donde no se requiere el uso de mouse o teclado.

Los componentes del touchscreen son por lo general un controlador que se encarga de traducir la posición presionada a coordenadas en pantalla, software y una pantalla de cristal transparente. Cada una de ellas debe ser activada con un objeto, dedo o uña. Permite al usuario interactuar directamente con los contenidos en pantalla sin la necesidad de dispositivos de entrada alternos, pudiendo ofrecer toda la información que la municipalidad desee.

Ubicación, en parques estratégicos, en la zona comercial y de servicios, de preferencia integrado a las Casetas de Serenazgo.

Materiales, cuenta con elementos estructurales de fierro con protección anticorrosiva y pintura electrostática con conexiones de aluminio y cristal templado o policarbonato, perfiles de fierro para la estructura con pintura electrostática, pantalla de tipo touchscreen – pantalla táctil

- **Actualizar el Estudio de Capacidad Sostenible para Comercio Ambulatorio, a fin de determinar las ubicaciones adecuadas, los giros de uso permitidos en comercio de vía pública y evaluar la factibilidad de publicidad en dichos elementos en el marco del Plan Maestro de Ornato y Mobiliario Urbano.**
- Reglamento para el soterrado de cables en nuevos proyectos de regeneración urbana.
- Reglamento para la instalación de antenas de telecomunicaciones en áreas apropiadas del distrito, reiterando que no afecte la calidad residencial y el Centro Histórico Urbano Monumental de San Isidro.
- Mejoramiento y modernización del sistema de alumbrado público en vías metropolitanas y locales en coordinación con las empresas concesionarias EDELNOR y LUZ DEL SUR.
- Actualización de la Reglamentación de Publicidad Exterior para implementación de sistemas moderno de pantallas Led en zonas de comercio metropolitano.
- Implementación de Circuitos de la Salud
 - Av. Salaverry, Malecón Bernales, Club San Isidro.
 - Perímetro de Lima Golf Club.
 - Av. Del Parque Norte, Pablo Carrquiry y Del Parque Sur
- Relanzamiento de espacios públicos, instalación de hitos urbanos en los accesos al distrito, comprendiendo el mobiliario urbano, para su incorporación a un Circuito Turístico – Cultural.

- Normar la preservación de los Olivos ubicados en espacios públicos o privados del distrito como contribución al ornato urbano e identidad del distrito.
- Promover la Creación del Museo del Olivo, y su incorporación al Circuito Turístico Cultural, como parte del mobiliario urbano.
- Formular la reglamentación del Comercio Ambulatorio, como actividad promocional y temporal, desde la perspectiva del mobiliario urbano, desarrollo económico y social.
 - Definir parámetros de diseño para la construcción e instalación de módulos
 - Propiciar su organización por giros y desarrollar programas de capacitación para un comercio de calidad y eficiencia, que aporte a la identidad del distrito
 - Paralelamente promover su formalización de manera sostenible.

4.2.5 Relativas a la dotación de estacionamientos en las Zonas Comerciales y Residenciales

Políticas

- Promover la construcción de edificaciones para el parqueo vehicular y otros medios de transporte.
- Promover la participación privada en la construcción de estacionamientos públicos vehiculares.

Estrategias

- Apoyar y promover mediante la inversión privada la construcción de estacionamientos públicos en superficie, subterráneos y/o en altura.

Objetivo estratégico

Reducir el déficit de estacionamientos, incentivar el uso de bicicletas y recuperación del espacio físico para la ciudad.

Síntesis del análisis

Del análisis de la normatividad y exigencias de estacionamientos contemplados en el Reglamento de Parámetros Urbanísticos y Edificatorios, expresados en el Índice de estacionamientos para las zonas residenciales y para las actividades administrativas y de servicios; se encuentran que los cálculos se realizan exceptuando las áreas de depósitos, circulación, servicios higiénicos entre otros hasta un límite máximo del 35% del área total del área construida, el mismo que debe ser evaluado y contribuya a reducir los déficits de estacionamientos en el distrito.

Considerando

- Que amerita revisar y/o reformular los % de área útil para aplicación de los requerimientos de estacionamientos.
- Que amerita revisar y/o reformular el “área total de venta, atención al público y exhibición” para aplicación de los requerimientos de estacionamientos.

Propuestas

- **Estudio para reformular la normatividad referida a la exigencia de estacionamientos del Reglamento de Parámetros Urbanísticos y Edificatorios, expresados en el Índice de estacionamientos para las edificaciones de usos comerciales, administrativas, de servicios, compatibilidades de uso y otros; que comprenda:**
 - Revisión y análisis para aplicación de requerimientos de estacionamientos para equipamiento de educación, salud y otros usos para su incorporación al Reglamento de Parámetros Urbanísticos y Edificatorios.
 - Lineamientos para la revisión de la Ordenanza N° 103-MSI los indicadores para aplicación de los requerimientos de estacionamientos y otros parámetros Institutos Superiores, Academias y/o similares Colegios y nidos.
 - Revisar y/o reformular el “área de comedor y atención al público (barra) más un estacionamiento por cada 5 m² del área techada de los ambientes vinculados al Casino y/o Sala de Juego del área” para los casos de hoteles y restaurantes.
 - Lineamientos para la revisión y reformulación de los indicadores para aplicación de los requerimientos de estacionamientos en Clínicas y Consultorios.
- Promover el incremento de oferta de estacionamientos en espacios públicos, privados o ambos a través de asociaciones públicos privadas a través de sistemas electromecánicos u otros, los mismos que deberán ser evaluados y reglamentados.
- Exigir el cumplimiento de la Ordenanza N° 612-MML sobre dotación de estacionamientos para bicicletas cuya área deberá ser el 5% del área neta de estacionamientos sin considerar el área de patio de maniobra.
- Promover e incentivar el incremento de playas de estacionamiento en los Sectores 3 y 4 de mayor demanda de estacionamientos sobre la vía pública, así como en los sectores 1 y 2, a fin de evitar el grado de informalidad.
- Revisar los indicadores de estacionamientos y/o promover la acumulación de lotes en el Sector 5 para proyectos residenciales, que les permita resolver los requerimientos.
- Promover e incentivar el incremento de playas de estacionamiento en los Sectores 1 y 2 a fin de evitar el estacionamiento de vehículos en la vía pública.
- Incrementar gradualmente las áreas autorizadas para cobro de parqueo, reduciendo paralelamente las zonas rígidas, en particular en las calles locales, al interior de las vías arteriales y colectoras. Primero en los sectores 3 y 4.
 - Área triangular dentro de Paseo de la República, República de Panamá y Canaval Moreyra (Subsector 4A)
 - Cuadrilátero dentro de Canaval Moreyra, Paseo de la República, República de Panamá y Andrés Aramburú (Subsector 4B).

- Cuadrilátero dentro de Javier Prado, Las Palmeras, Dos de Mayo y Los Eucaliptos (Subsector 1A).
- Ratificar que las edificaciones que se acojan a los lineamientos técnicos de excepción que regulan los proyectos edificatorios y de densificación en el distrito, deberán contar con un espacio de estacionamiento para visita por cada unidad de vivienda. Así mismo podrán utilizar como máximo el 50% del frente o sumatoria de frentes para estacionamientos en primer nivel, incluyendo la rampa de acceso vehicular.
- Proponer que en los proyectos de edificación en zonificaciones RDA, RDMA, CZ y CM las edificaciones deben incluir una bahía de embarque para el estacionamiento frontal de vehículos en tránsito, debiendo contener como mínimo un espacio para 2 vehículos.

4.2.6 Relativas a la Identificación de Áreas Públicas aptas para la Inversión Privada

Políticas

- Promover la inversión privada en áreas públicas adecuadas para la provisión de servicios e infraestructura en concordancia con las políticas de desarrollo urbano y mitiguen los impactos.

Estrategias

- El estudio realizado por ESAN-INEUR determinó déficit de estacionamientos públicos e identificó los sectores de mayor demanda.
- Sobre la franja costera del circuito de la Costa Verde, la Autoridad Autónoma de la Costa Verde viene evaluando la actualización del Plan Maestro, el cual dará alcances respecto a las políticas y lineamientos para el uso de los espacios libres de los acantilados.

Objetivo estratégico

Identificar áreas públicas adecuadas para la inversión privada, para la dotación de servicios públicos e infraestructura en concordancia con las políticas de desarrollo urbano.

Propuestas

- Promover las asociaciones público privadas para la provisión de estacionamientos para uso público pagado, usando la concesión de los derechos de superficie y/o de uso del subsuelo de terrenos y áreas municipales (parques, vías, plazas) para cuyo efecto deberán realizarse los estudios de impacto ambiental que comprende la socialización de la propuesta a fin de no vulnerar la calidad de vida de los residentes. De preferencia cercanos a los nodos de circulación de vías arteriales y colectoras y en zonas céntricas del distrito. La Consultora Instituto de Economía Urbana Universidad ESAN, recomienda las siguientes localizaciones, por sectores:

- f. Sector 1: Av. Dos de Mayo entre Av. Prescott y Ca. Los Eucaliptos, Av. Dos de Mayo con Ca. Las Palmeras, Ca. Los Eucaliptos con Av. Aurelio Miró Quesada.
 - g. Sector 2: Av. Portillo con Av. Antonio Pezet, Av. Camino Real entre la Av. Antonio Pezet y Ca. Miguel Dasso.
 - h. Sector 3: Ca. Choquehuanca entre Av. Los Conquistadores y Av. Camino Real.
 - i. Sector 4: Canaval Moreyra en dirección oeste antes de cruzar Paseo de la República, Av. Petit Thouars, Av. Juan de Arona y Av. Del Parque.
 - j. Sector 5: Av. República de Panamá entre Canaval Moreyra y el trébol de Javier Prado con Paseo de la República.
- Promover el desarrollo urbanístico de la Costa Verde
En el ámbito de la Costa Verde, franja de 770 m. de longitud por 100 m. de ancho es factible conducir procesos de desarrollo integral, armónico y estético, evaluando y otorgando la compatibilidad a los proyectos de inversión pública, privada y mixta.

La Autoridad del Proyecto Costa Verde establece la política general para conducir el proceso de desarrollo integral, armónico y urbanístico de la Costa Verde, promoviendo la implementación de programas de incentivos a la inversión privada y la ejecución de proyectos de obras de infraestructura pública y de proyectos medioambientales de los integrantes de la Autoridad del Proyecto Costa Verde.

4.2.7 Relativas a la Identificación de Zonas de Reglamentación Especial

Políticas

- Protección de los bienes inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación
- Recuperación de la identidad del distrito, los bienes culturales inmuebles, clasificándolos de acuerdo a su época de construcción, prehispánica, virreinal y/o republicanos.
- Desarrollo de un tratamiento específico promocional en áreas homogéneas.

Estrategias

- Identificar y definir áreas de reglamentación especial, que requieran un tratamiento promocional.

Objetivo Estratégico

- Protección de las áreas, bienes inmuebles y/o ambientes urbanos monumentales e históricos integrantes del patrimonio cultural y del medio ambiente local.

Propuestas

- **PUESTA EN VALOR DEL CENTRO HISTÓRICO URBANO DE SAN ISIDRO.-**
Área Urbana de Tratamiento Diferenciado

El perímetro urbano del Centro Histórico de San Isidro definido por las avenidas: Camino Real, Felipe Pardo y Aliaga, Santa Cruz, Arequipa, Javier Prado y Jorge Basadre (1ª cuadra) contiene en su interior el Bosque de Olivos (Monumento

Nacional con Reglamentación Especial), como el área urbana que circunda al Monumento.

La Municipalidad de San Isidro promueve la calificación para el reconocimiento del Bosque El Olivar como Patrimonio Cultural por UNESCO.

LINEAMIENTOS PARA LA INTERVENCION URBANÍSTICA

La intervención urbanística a realizarse para esta área circundante tiene como OBJETIVO CENTRAL: *Recuperar y revalorizar las condiciones de residencialidad y calidad de vida de los residentes así como las características urbanas del espacio público, implementando los siguientes lineamientos:*

- o **NORMATIVIDAD**; diferenciada consistente en Parámetros Urbanísticos y Edificatorios (Usos del Suelo selectivos); es prioritario neutralizar la “compatibilidad de usos” que se ha convertido en la principal causa de deterioro y decadencia del entorno urbano al habérsela violentado y permitido su desarrollo de manera indiscriminada, alejada de principios básicos de planeamiento urbano como la concentración y especialización en Ejes y Núcleos Comerciales técnicamente definidos.
- o La RED VIAL interna deberá recuperar su jerarquía de espacio público LOCAL, en donde la PRIORIDAD DEL PEATON sobre la circulación vehicular estará asegurada por la aplicación de soluciones de Tráfico Calmado y en donde el transporte público estará circunscrito a la Red Vial Metropolitana en concordancia con el actual proceso jerarquizado de reordenamiento vial.

Redefinición de las características de las vías internas de esta Zona, incrementarán las áreas verdes y la vegetación, se mejorará el ornato y el mobiliario urbano, se diseñará la iluminación en función del peatón y se incorporarán todos los requerimientos normativos necesarios para promover la preservación de las edificaciones, de los espacios públicos característicos y del uso de las vías, consolidándose el nivel y calidad de vida en el interior del Centro Histórico Urbano de San Isidro.

- Propuesta para la Zona de Reglamentación Especial: Camino Real.
 - Cumplimiento de la realización de Estudios de Impacto Ambiental, que contemple las características de uso y volumetría de las edificaciones, las características de las vías y de los espacios públicos del entorno, así como su integración con la estructura vial existente, sistema de circulaciones peatonales y vehiculares.
 - Exigir en los Estudios de Impacto Ambiental EIA las proyecciones del público objetivo, que indique sus estudios de factibilidad, para advertir si los niveles de servicio proyectados son de alcance metropolitano, zonal o vecinal; para la correcta aplicación de la normatividad adecuada, en particular para prever la demanda de estacionamientos.
 - Es indudable que los proyectos desarrolladores, se proyectan a un público objetivo mayor, población de los distritos del entorno, en consecuencia de alcance metropolitano, que es necesario evaluar, prever y adoptar medidas desde una perspectiva de la sostenibilidad del distrito y/o mitigar sus impactos.

- Formular con fines de renovación urbana la reglamentación de la ZRE del Sector 4 del ámbito establecido en la Ordenanza N° 1328-MML ampliando su ámbito hasta los siguientes límites:
Por el Norte: Límite distrital con Lince.
Por el Este: Av. Paseo Parodi, Av. Javier Prado Este, Ca. Las Camelias, Av. República de Colombia y Av. Paseo de la República.
Por el Oeste: Av. Arequipa
Por el Sur: Av. Andrés Aramburú
- Zona de Reglamentación Especial, Plan Maestro de la Costa Verde, depende de la Autoridad del Proyecto de la Costa Verde (APCV).
- Proponer la ZRE de la Huaca Huallamarca y Huaca Santa Cruz.
Promover la protección de los bienes inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación en el que se encuentran o asientan, los aires y **el marco circundante en la extensión técnicamente necesaria para los sitios arqueológicos del distrito**, en el marco del. Art. 27 Reglamento D.S. 011-2006-ED, incorporando una zona de amortiguamiento en el marco de la Ley del Patrimonio.
- Proponer la Creación de la ZRE de los Subsectores 1-3 y 2-1 que se encuentran delimitados entre la Av. Faustino Sánchez Carrión, Av. Felipe Santiago Salaverry, Malecón Bernales y Av. Juan de Aliaga.
- Proponer que los propietarios de Lima Golf Club gestionen la Creación de la Reserva Ambiental Privada ante el SERNANP
Las áreas verdes del Club de El Golf que representa 41.30 ha. no considerado dentro de la oferta pública, por su condición de propiedad privada; proporciona no solo servicios ambientales, sino belleza paisajística a los vecinos aledaños, determinante para la calidad ambiental de su entorno e icono ambiental para el distrito.

Para garantizar su preservación como Reserva Ambiental Privada, se propone el régimen de Área Protegida Privada de un espacio natural, de dominio privado que se encontraría bajo protección legal, con una gestión sometida a un manejo sustentable que permita cumplir con objetivos de conservación del patrimonio natural, cultural y paisajístico, así como el desarrollo de sus propietarios.

Las Áreas de Conservación Privada, son aquellos predios de propiedad privada que por sus características ambientales, biológicas, paisajísticas u otras análogas, contribuyen a complementar la cobertura del SINANPE, aportando a la conservación de la diversidad biológica e incrementando la oferta para investigación científica y la educación, así como las oportunidades para el desarrollo del turismo especializado entre otros. (Resolución Presidencial N° 144-2010-SERNANP, artículo 1°)

Las Áreas de Conservación Privadas son instrumentos creados para incorporar mayores superficies territoriales para la protección del Patrimonio Natural y Cultural. El papel de estas áreas se torna fundamental y necesario para complementar al Área Protegida de carácter público El Bosque El Olivar que cuenta con la calificación de Zona de Reglamentación Especial, faltándole planes de manejo, desarrollo o controles efectivos. En este sentido, las Áreas Protegidas Privadas son mecanismos efectivos y sustentables que garantizan la preservación del patrimonio de una ciudad.

Existe en el medio la normativa que posibilita este régimen, el mismo que debe ser gestionado por sus propietarios; el SERNANP establece los mecanismos, categorías y procedimientos para brindar un marco legal de protección a porciones de territorio de dominio público o privado.

La norma permite a los propietarios la posibilidad de incorporar voluntariamente sus tierras a algunas de las categorías de conservación establecidas. Las categorías previstas son de Reservas Naturales de Uso Múltiple y otras.

Ventajas para el propietario, el valor que le brinda la declaración de Área Protegida le permite el desarrollo de iniciativas turísticas y/o de investigación.

Desventajas para el propietario, adscrito al SERNANP la propiedad queda afectada, su inscripción se registra en SUNARP, por lo que, en los supuestos de transferencia sea a título oneroso o gratuito las restricciones determinadas en el Plan de Manejo continúan pesando sobre el inmueble, quedando los nuevos propietarios obligados a dar cumplimiento al compromiso asumido por su anterior dueño, por lo menos hasta que finalicen los 20 años que establece la Ley.

- Formular la instrumentación y reconocimiento de Ambientes Urbano Monumentales: Av. Arequipa
El Ministerio de Cultura (INC) aprueba la reglamentación específica de los Ambientes Urbanos Monumentales, acorde a las características de valor de los inmuebles y componentes urbanísticos propios del lugar, protegiendo el entorno o área paisajista mediante la delimitación de área, según corresponda. Art. 34 Reglamento D.S. 011-2006-ED

- **Avenida Arequipa, Ambiente Urbano Monumental**

Protección del eje de la Av. Arequipa, como ambiente urbano monumental, en coordinación con el Ministerio de Cultura por ser una vía de especial importancia, constituida por casas de uno a dos pisos en grandes terrenos, que contempla las viviendas en su relación al espacio público, como una constante en la concepción de los espacios urbano; a pesar de la falta de unidad de sus construcciones; tiene valor debido a su adecuada proporción entre ancho y altura de construcción en su mayor parte y a la existencia de una continua y variada vegetación, que hace interesante su recorrido en sus diversos tramos que son muy variados de la Av. Arequipa. En los últimos años nos encontramos con una acentuada tendencia al cambio de uso, depredando el valor estético de estos espacios urbanos.

- Formular normas y/o parámetros de protección del patrimonio de equipamiento educativo público o privado, tales como los Colegios Sophianum, María Reyna, Santa Úrsula y San Agustín.
- Lineamientos para la Protección de Zonas Residenciales, mediante parámetros para el equipamiento de educación (universidades y otros niveles) y salud (clínicas, laboratorios), para su inserción al Reglamento de Parámetros Urbanísticos y Edificatorios.

CAPITULO V

PROGRAMA DE INVERSIONES URBANAS



Centro Financiero de San Isidro

CAPÍTULO V

PROGRAMAS DE INVERSIONES URBANAS

El Plan Urbano, es el resultado de un proceso sistemático de trabajo compartido entre todos los participantes y las propuestas materializadas en el Programa de Inversiones, lo que expresa el consenso alcanzado en dicho proceso y por lo tanto, le dan legitimidad y viabilidad social e institucional necesarias para su implementación.

El conjunto de las propuestas del Plan Urbano se plasman en el Programa de Inversiones Urbanas, el cual constituye la principal herramienta para la concertación y gestión del desarrollo integral del distrito y resolver o atenuar los problemas urbanos, ambientales, socio-económicos y político-institucionales existentes y previsibles en el distrito acorde con la Visión de Desarrollo al 2022, elaborado en mesas temáticas de trabajo con las diferentes Gerencias Municipales de San Isidro y la participación de los representantes de las Juntas Vecinales-

Por ello, el Programa de Inversiones Urbanas es la organización lógica de dicho proceso, el cual permitirá la organización requerida y los instrumentos de gestión indispensables para asegurar la implementación de dichos programas.

La implementación del Programa de Inversiones Urbanas requiere de voluntad política y de instrumentos legales, que van desde su aprobación, ejecución, ajustes, actualizaciones y evaluación de impacto en un proceso de retroalimentación permanente, así como de la aceptación y compromiso social de la población distrital, fuentes de financiamiento local y/o externo, participación concertada de instituciones públicas y agentes económicos, que en conjunto permitan asegurar su viabilidad y la ejecución de las propuestas plasmadas.

El Plan Urbano Distrital como resultado de un proceso sistemático de trabajo compartido entre todos los participantes y las propuestas materializadas en el Programa de Inversiones Urbanas, expresa el consenso alcanzado en dicho proceso y, por lo tanto, dan legitimidad y la viabilidad social e institucional necesarias para su implementación.

5.1 Definición de actividades y/o proyectos.

El Plan Urbano del distrito de San Isidro aprueba y promueve una guía general de actividades y/o proyectos que demande el desarrollo urbano sostenible del distrito, coherente con la visión de desarrollo que se propone para el distrito, definiendo las actividades y/o proyectos de los aspectos comprendidos en el Plan Urbano, agrupados en los siguientes programas:

- A) PROGRAMA A: GESTION Y ADMINISTRACIÓN URBANA
- B) PROGRAMA B: DESARROLLO SOCIAL
- C) PROGRAMA C: VIALIDAD Y TRÁNSITO
- D) PROGRAMA D: ZONAS DE REGLAMENTACIÓN ESPECIAL
- E) PROGRAMA E: MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD
- F) PROGRAMA F: ORNATO Y MOBILIARIO URBANO

En el programa de Inversiones Urbanas, se indican los criterios a considerar en el proceso de ejecución o implementación de las actividades y/o proyectos; tal como se muestran en el Anexo N° 02: Programas de Inversiones Urbanas.

- a) **Agente Responsable;** que corresponde a las instancias pertinentes de las entidades públicas y/o privadas que se encargaran de la ejecución de la actividad o proyecto dentro de sus competencias funcionales.
- b) **Agente Financiero;** que corresponde a las entidades públicas y/o privadas que se encargaran de brindar los recursos financieros para la ejecución de la actividad o proyecto dentro de sus competencias funcionales.
- c) **Plazo de Ejecución;** se consideran tres horizontes de ejecución: corto plazo hasta 03 años, mediano plazo entre 3 a 6 años y largo plazo mayor a 6 años.
- d) **Ámbito de Influencia;** que viene a representar el impacto o alcance de la actividad y/o proyecto durante su ejecución y/o su puesta en operación.
- e) **Presupuesto total de inversión;** es una estimación de los recursos económicos que requerirá la actividad o proyecto para su ejecución previo desarrollo de los estudios definitivos.

CAPITULO VI

INSTRUMENTOS DE GESTION URBANA



Vista Aérea del Lima Golf Club

CAPÍTULO VI INSTRUMENTOS DE GESTIÓN URBANA

6.1 Instrumentos de Gestión Urbana

- Tipo de Instrumento: Plan Urbano Distrital (PUD)
- Instancias de Instrumentación: Gerencia de Desarrollo Urbano.
Gerencia de Autorizaciones y Control Urbano
- Instancias de Control Urbano: Gerencia de Fiscalización
Gerencia de Seguridad Ciudadana.
Gerencia de Obras y Servicios Municipales.
- Instancias de Participación Vecinal: Oficina de Participación Vecinal
- Mecanismo de Instrumentación: Estudios específicos.
Reglamentos
Planes Directores
Lineamientos Normativos
Lineamientos Específicos por aspectos del Plan
Planes Maestros.
Planes Operativos.
- Objetivo:

Orientar la instrumentación del Plan que contribuya a regular el desarrollo urbano del distrito, en el marco de la Visión de Desarrollo en el distrito, Políticas, Estrategias y Objetivos Específicos que comprende el Plan.
- Insumos Normativos:
 - Ordenanza N° 620-MML – Ordenanza Reglamentaria del Proceso de Aprobación del Plan Metropolitano de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Lima, de planes urbanos distritales y actualización de la zonificación de los usos del suelo de Lima Metropolitana.
 - Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima-Callao 1990-2010 vigente.
 - Plan de Desarrollo Concertado de San Isidro 2007 – 2017.
 - Plan Estratégico Institucional de San Isidro 2011 – 2014.
 - Ordenanza N° 950-MML (2006) modificada por la Ordenanza N° 1067-MML (2007) – Aprueba el Reajuste de la Zonificación de los Usos del Suelo, Plano

- de Alturas de Edificación en ejes de nivel metropolitano e Índice de Usos para la ubicación de actividades urbanas.
- Ordenanza N° 212-MSI (2007) – Aprueba el Plano de Alturas de Edificación en ejes de nivel local.
 - Ordenanza N° 1569-MML – Reglamentación de la Zona de Reglamentación Especial Bosque El Olivar de San Isidro.
 - Ordenanza N° 1529-MML - Reglamentación de la Zona de Reglamentación Especial Centro Comercial Empresarial Camino Real.
 - Decreto de Alcaldía N° 002-2012-ALC/MSI – Aprueba los Parámetros Urbanísticos y Edificatorios del San Isidro.
- Es un instrumento concordado con el Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima-Callao 1990-2010, Plan Regional de Desarrollo Concertado de Lima 2012 - 2025 y componente del Plan Metropolitano de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Lima (PLAM).
 - Marco legal
 - Ley de Descentralización de la República
 - Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972
 - Decreto Supremo 04-2011 MVCS
 - Ordenanza N° 620-MML
 - Entidades Rectoras y/o Prestadoras de Servicios a coordinar
 - Municipalidad Metropolitana de Lima
 - Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento
 - Ministerio del Ambiente
 - Ministerio de Cultura
 - Ministerio del Interior
 - SEDAPAL
 - Luz del Sur
 - EDELNOR
 - Empresas del Sector Inmobiliario
 - Normatividad para la Instrumentación del Plan
 1. Actualización del Plan Director de Vialidad, Tránsito y Transporte a nivel local de manera integral, desde la perspectiva de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)
 2. Puesta en valor del Centro Histórico Urbano de San Isidro: Área Urbana de Tratamiento Diferenciado
 3. Actualización de la Reglamentación de Publicidad Exterior
 4. Creación y consolidación de ZRE Huaca Huallamarca
 5. Creación y consolidación de ZRE Huaca Santa Cruz
 6. Proponer la Creación de la ZRE de los Subsectores 1-3 y 2-1 del distrito de San Isidro.
 7. Reglamentación de la ZRE del Sector 4 con fines de renovación urbana
 8. Plan de Desarrollo de la ZRE Costa Verde
 9. Plan Maestro del Centro Financiero
 10. Actualización del Estudio de Mobiliario Urbano: Plan Maestro
 11. Plan Cultural y Turístico – Circuito Cultural - Turístico



12. Reglamentación para Zona de Recreación Pública
13. Reglamentación de Telecomunicaciones (antenas)
14. Reglamentación del Comercio Ambulatorio
15. Reglamentación de los parámetros para Equipamiento Educativo
16. Reglamentación de los parámetros para Equipamiento de Salud
17. Lineamientos para la Protección de Zonas Residenciales, mediante parámetros para el equipamiento de educación y salud
18. Reglamentación para soterrado de cables.