



Manuel Velarde asumió como el 20.º alcalde de San Isidro, un distrito en Lima, Perú, en enero de 2015. Desde 2010, también es profesor de la Universidad de San Martín de Porres. Es abogado y trabajó en la firma Lazo, Romaña & Gagliuffi Abogados, fue asesor legal entre 2003 y 2008 en el Ministerio de Economía y Finanzas del Perú y en 2009 fue nombrado superintendente de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria de Perú. Se graduó en la Pontificia Universidad Católica del Perú y obtuvo un título de máster en leyes en la Universidad de Pensilvania y en King's College de Londres. Anthony Flint, miembro sénior del Instituto Lincoln, lo entrevistó en mayo de 2018 para este número, dedicado a América Latina y el Caribe.

La búsqueda de sustentabilidad en el distrito financiero de Lima

ANTHON FLINT: La estructura de gobernanza afecta a la administración de grandes regiones metropolitanas y la calidad de vida de los ciudadanos. ¿Nos puede contar sobre los desafíos y oportunidades de ser parte del sistema de gobernanza de Lima?

MANUEL VELARDE: San Isidro es uno de los 43 distritos bajo el mando de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Cada distrito tiene sus particularidades. Somos un territorio de 10 kilómetros cuadrados con alrededor de 60 000 habitantes. Además, somos el centro financiero de Perú. De lunes a viernes, cerca de un millón de personas vienen a San Isidro a trabajar, o a hacer compras o algún trámite. Dar lugar para todo esto es un gran desafío. Las políticas que aplicamos se consideran de vanguardia. Estamos en posición de ofrecer mejores servicios, generar una mejor calidad de vida, pero tenemos desafíos. Por ejemplo, [la necesidad de más] transporte público. Además, debemos coordinar continuamente con otros distritos.

AF: ¿Cuáles son los desafíos principales en finanzas y planificación en San Isidro, y cómo lidia el municipio con estos desafíos?

MV: Hoy, el distrito se financia con dos impuestos: el de propiedad y el de servicio. Ambos, pero principalmente el de servicio, proveen los ingresos para todos los servicios. En ciertas partes del país, la falta de cumplimiento es un problema grave. Esto se debe a que los residentes sienten que no reciben lo que pagaron con sus impuestos, debido a la mala gestión y la corrupción. No hay confianza en el gobierno local. Sin embargo, en San Isidro, alrededor del 90 por ciento de los habitantes y empresas pagan sus impuestos a

tiempo, y eso nos permite generar inversión pública. Nuestro presupuesto siempre es limitado y debemos priorizar. Con ese objetivo, desarrollamos estrategias de planificación para maximizar el impacto de las inversiones.

AF: Se considera que San Isidro es el centro financiero de Lima o incluso de Perú, y la población tiene un nivel relativamente alto de ingresos, para la región. ¿Hasta qué punto el municipio depende de los recursos basados en el suelo y de herramientas financieras, como el impuesto a la propiedad inmobiliaria o la recuperación de plusvalías de la tierra?

MV: En este momento, la recuperación de plusvalías de la tierra no es una de nuestras capacidades. Estamos atrayendo inversiones privadas, creamos sociedades público-privadas y nos aseguramos de que esos proyectos estén alineados con nuestras políticas de desarrollo

sustentable. El problema de San Isidro es que el valor de la propiedad es elevado, y no hay suficiente población (en particular de jóvenes) para respaldar este hecho. Necesitamos viviendas asequibles. Una solución es que hemos reducido el tamaño mínimo de un apartamento de 200 metros cuadrados a 45, 60 y 80 metros cuadrados, para atraer a nuevos residentes, en especial gente joven. Además, reducimos los requisitos de estacionamiento para esto. Hoy, tenemos nuevos inversores en viviendas que empezaron a construir en el centro financiero. Así, la gente podrá ir caminando a trabajar y reducir el uso de autos que generan congestión. Nos [concentramos] en desarrollo orientado al tránsito.

AF: Sus esfuerzos por priorizar a los peatones y bicicletas por sobre los autos han ocasionado críticas feroces, e incluso un intento de retirada. ¿Siente que ha tenido éxito en modificar la cultura del plano público?

La senda para bicicletas que pasa por la calle Los Libertadores, diseñada por la oficina de planeamiento urbano de San Isidro, se construyó en 2016. Crédito (página anterior y abajo): Archivo del municipio de San Isidro.



MV: Cuando fui electo como alcalde, prometí a los votantes que modernizaría San Isidro, pero lo mantendría humanizado. Nuestra zona ha sufrido mucho con el uso intensivo de autos. Era necesario actualizar el distrito para los peatones y ciclistas. Comenzamos con las ideas de que [es menos costoso vivir sin] un auto y de que el auto tiene consecuencias negativas sobre la ciudad y la calidad de vida. Al transformar terrenos infrutilizados y zonas dominadas por autos, hemos creado espacios públicos que la gente no [habría creído] posibles hace poco tiempo. Por supuesto, se encuentra resistencia. Cualquier ciudad que se someta a este tipo de reformas encontrará resistencia. Pero, a medida que los ciudadanos empiecen a ver que pueden vivir en un ambiente mejor al de antes, eso cambiará.

Al principio, creamos carriles y estacionamientos para bicicletas, y luego queríamos ofrecer un sistema público para ellas. Queríamos promover la intermodalidad y mejores [formas de] cubrir viajes cortos que ahora se [hacen] en auto. Los viajes cortos se deberían hacer en bicicleta [o a pie], y esto se logra al promover los recorridos a pie y la seguridad vial. Nuestro nuevo sistema de bicicletas compartidas extenderá esa política. Ya hemos firmado el contrato, y lo implementaremos pronto. El operador es el mismo inversor que hace poco renovó el sistema de bicicletas en París.

AF: En Lima se está expandiendo el Metro, el sistema de transporte masivo. ¿Cuál es la importancia del transporte público en San Isidro? ¿Cómo encaja con su planificación?

MV: En este momento, [se está construyendo] una línea adicional. Tenemos una línea en funcionamiento, pero no cruza el distrito. Tendremos que esperar unos 10 años más para ver las próximas líneas que pasen por San Isidro. Estas serán subterráneas y serán financiadas por el gobierno nacional. La inversión en transporte público es fundamental para facilitar el acceso de los residentes y visitantes. Al mismo tiempo, necesitamos una mejor gestión de los estacionamientos. No tenemos parquímetros, entonces generamos

demanda [porque la gente puede estacionar gratis en la calle]. Necesitamos poder construir un [sistema de estacionamiento pago] eficiente.

AF: Se ha asociado a IBM y otros para que el distrito sea una "ciudad inteligente". ¿Puede identificar algunas formas en que la tecnología ha mejorado la calidad de vida?

MV: Debemos tener cuidado con el uso de la tecnología. Observar la historia. En un momento, nos dijeron que usar un auto era eficiente y poco costoso, y eso tuvo un impacto inmenso en las ciudades. Hemos sido víctimas de la presencia de autos en nuestro entorno y de pensar que el auto es una solución absoluta. Ahora sabemos que no es así, entonces debemos [evitar] convertirnos en víctimas de cualquier otra trampa. La tecnología es útil, pero no podemos cometer el mismo error. Más que una ciudad inteligente, necesitamos ciudadanos inteligentes que sepan cómo vivir en la ciudad del futuro.

"La tecnología es útil, pero no podemos cometer el mismo error. Más que una ciudad inteligente, necesitamos ciudadanos inteligentes que sepan cómo vivir en la ciudad del futuro".

Hace algunos años, trabajamos en un concurso patrocinado por IBM, y ellos nos dieron consejos para implementar ciertas aplicaciones. Queremos ayudar a las personas con la intermodalidad, [darles] las herramientas para que sus viajes sean más eficientes. Eso significa [brindar] horarios de partida actualizados y mostrarles cómo pueden conectar con otras modalidades, [por ejemplo] dónde están las bicicletas compartidas, y cuánto se demora a pie. Así es [cómo veo] el papel de la tecnología. □