

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA



ESTUDIO TÉCNICO

“PROPUESTA DE ORDENAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD Y ORNATO DE LA ZONA MONUMENTAL DE LA PROVINCIA DE ICA”



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INCA SANCHEZ
SUBGERENTE

GERENCIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD URBANA

SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL



PROVINCIA DE ICA – PERÚ

20 26



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
Gerencia de Transporte y Movilidad Urbana
Subgerencia de Transporte, Movilidad Urbana y Seguridad Vial



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA

GERENCIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD URBANA
LIC. ROLANDO JOSE MENDOZA CORZO

ELABORACIÓN:
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRES ALFREDO INGA SANCHEZ

EQUIPO TÉCNICO

ECON. JIMMY EDSON QUINTEROS PANTIGOSO
TÉCNICO ESPECIALISTA

BACH. ING. NILVER OSMAR CURAHUA LIZANA
TÉCNICO ESPECIALISTA

BACH. ING. JUAN JOSE JANAMPA BASURTO
TÉCNICO ESPECIALISTA

TEC. LUIGGI ANTHONY HERRERA VIVANCO
JEFE MANTENIMIENTO VIAL



RESUMEN EJECUTIVO

ESTUDIO TÉCNICO

“PROPUESTA DE ORDENAMIENTO VIAL Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD Y DEL ORNATO EN LA ZONA MONUMENTAL DE LA PROVINCIA DE ICA”

La Zona Monumental de la provincia de Ica constituye el principal espacio cívico, histórico, administrativo, comercial y turístico de la ciudad. En su interior se ubica la Plaza de Armas, considerada el núcleo urbano de mayor representatividad, donde convergen actividades institucionales, culturales, religiosas y económicas que generan una importante afluencia de peatones y vehículos durante gran parte del día.

El diagnóstico desarrollado en el presente estudio técnico evidenció que el entorno de la Plaza de Armas presenta una elevada intensidad de tránsito vehicular, caracterizada por el predominio de taxis colectivos y unidades de transporte público que utilizan las vías circundantes como rutas de paso. Esta situación ha generado congestión vehicular, ocupación indebida de la calzada mediante estacionamientos informales, conflictos entre peatones y vehículos, reducción de la capacidad operativa de las vías y un deterioro progresivo del ornato urbano y de la imagen de la Zona Monumental.

Asimismo, el análisis de la movilidad peatonal permitió identificar que los peatones disponen de espacios limitados para su desplazamiento seguro y continuo, debido al predominio del tránsito motorizado y a la escasa jerarquización del espacio público. Estas condiciones resultan incompatibles con el valor patrimonial, turístico y representativo que posee la Plaza de Armas y su entorno inmediato.

En atención a la problemática identificada, el estudio desarrolla una propuesta integral de ordenamiento vial orientada a reorganizar la circulación vehicular dentro de la Zona Monumental, priorizando la movilidad peatonal y la recuperación del espacio público. Entre las principales medidas propuestas se encuentran la restricción del tránsito de paso del transporte público y de los taxis colectivos en el entorno de la Plaza de Armas, la modificación de sentidos de circulación en determinadas vías, la eliminación del estacionamiento sobre la calzada en los sectores críticos y la redistribución del espacio vial para mejorar la capacidad operativa de la red urbana.

Como parte de la propuesta se plantea, además, la **peatonalización parcial de las calles Libertad, Lima y Tacna**, permitiendo su integración funcional con la Plaza de Armas mediante áreas de prioridad peatonal, accesibilidad universal, incorporación de mobiliario urbano, señalización, elementos de seguridad vial y mejoras del paisaje urbano, contribuyendo a la recuperación del carácter cívico y patrimonial de la Zona Monumental.

El estudio incorpora también criterios técnicos para la implementación progresiva de las intervenciones, considerando etapas de ejecución, acciones de señalización, fiscalización, monitoreo y evaluación, con la finalidad de asegurar una adecuada adaptación de los

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

usuarios al nuevo esquema de movilidad y garantizar la sostenibilidad de las medidas propuestas.

La ejecución de la propuesta permitirá reducir la congestión vehicular, mejorar la transitabilidad, incrementar la seguridad vial, recuperar espacios para el peatón, fortalecer el ornato urbano, preservar el patrimonio histórico y potenciar el desarrollo comercial, turístico y cultural del centro de la ciudad. De esta manera, se contribuirá a consolidar un modelo de movilidad urbana sostenible que priorice a las personas, promueva el uso eficiente del espacio público y fortalezca la identidad urbana de la provincia de Ica.

En conclusión, el presente estudio constituye un instrumento técnico que sustenta la viabilidad del ordenamiento vial y de la recuperación del espacio público en la Zona Monumental de la provincia de Ica, proporcionando a la Municipalidad Provincial de Ica una base para la adopción de decisiones orientadas a mejorar la calidad de la movilidad urbana, preservar el patrimonio monumental y promover un desarrollo urbano ordenado, seguro y sostenible.

Cuadro N° 01. Resumen General

ASPECTO	DESCRIPCIÓN
Área de estudio	Zona Monumental de la provincia de Ica
Ámbito de intervención	Plaza de Armas y vías de su entorno
Objetivo general	Ordenar el tránsito vehicular y recuperar el espacio público
Principales propuestas	Ordenamiento vial, restricción del tránsito de paso, peatonalización parcial, recuperación del espacio público, señalización y seguridad vial
Beneficios esperados	Mejora de la transitabilidad, seguridad vial, ornato urbano, accesibilidad, patrimonio y actividad turística



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Econ. Jimmy Edison Quinteros Pantigoso
Coordinador de SGT MUSV



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Ing. Juan José Zambrano Basurto
Asistente en Ingeniería Civil SGT MUSV



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Niver Osma Cora Liza
Soporte de Ingeniero Civil SGT MUSV

INDICE

1	DESCRIPCIÓN DE LA PROVINCIA DE ICA	14
1.1	Información General:	14
1.2	Importancia Urbana de la Plaza de Armas de Ica:.....	14
1.3	Dinámica Urbana y Generación de Viajes:	14
1.3.1	Población:.....	15
1.3.2	Economía Local:.....	15
1.3.3	Infraestructura y Servicios:.....	15
1.4	Parque automotor y presión sobre la red vial urbana:	15
1.5	Problemática general del tránsito vehicular:	16
1.6	Seguridad vial y necesidad de priorizar al peatón:	16
1.6.1	Recuento Histórico de fallecidos en siniestros de tránsito fatales entre los años 2010 y 2024	17
1.6.2	Tasa de fallecidos por 100 mil habitantes	18
1.6.3	Cantidad de personas fallecidas por provincia	19
1.6.4	Vulnerabilidad de usuarios de la vía por siniestros de tránsito	20
2	MARCO NORMATIVO	21
3	SITUACIÓN ACTUAL	23
3.1	UBICACIÓN DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA	23
3.2	LIMITES DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA	24
3.2.1	Vías que conforman el perímetro de la ZT1	25
3.2.2	Vías que conforman el perímetro de la ZT2	25
3.3	PLAZA DE ARMAS COMO NÚCLEO PRINCIPAL	26
3.4	CARACTERIZACIÓN URBANA DE LA ZONA MONUMENTAL	28
3.4.1	Objetivo	28
3.4.2	Función	28
3.4.3	Uso de Suelos	28

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

3.4.4	Equipamiento Urbano	29
3.4.5	Generación de viajes	30
3.4.6	Movilidad peatonal	30
3.4.7	Valor patrimonial y urbano	30
3.5	PIRAMIDE DE MOVILIDAD URBANA APLICADOS A LA ZONA MONUMENTAL	34
3.6	SISTEMA VIAL EXISTENTE EN LA ZONA MONUMENTAL.....	36
3.6.1	Señalización horizontal y vertical:	36
3.6.2	Semaforización:	41
3.6.3	Sentidos de tránsito actuales:	47
3.7	CARACTERIZACIÓN DEL TRÁNSITO VEHICULAR	50
3.7.1	Aforos Vehiculares:	50
3.8	DIAGNOSTICO DE LA TRANSITABILIDAD.....	53
3.8.1	Continuidad vial:.....	53
3.9	Secciones Viales dentro de la Zona Monumental y Plaza de Armas de Ica:	57
3.10	DIAGNOSTICO DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y TAXIS COLECTIVOS	83
3.10.1	Rutas de TAXIS COLECTIVOS que circulan por la Plaza de Armas:	83
3.10.2	Paraderos de transporte público:	86
3.10.3	Puntos donde son utilizados como paraderos de Taxis y Taxis Colectivos:	87
3.10.4	Transporte Informal:	93
3.11	DIAGNOSTICO DEL ESTACIONAMIENTO.....	99
3.11.1	En la Plaza de Armas.....	99
3.12	DIAGNOSTICO DEL ORNATO URBANO	102
3.13	DIAGNOSTICO DE LA MOVILIDAD PEATONAL Y SEGURIDAD VIAL.....	106
3.14	IDENTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA	111
3.14.1	Objetivo	111
3.14.2	Problema Principal	111
3.14.3	Problema Especifico	111

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

3.14.4	Consecuencias	112
3.14.5	Relación entre movilidad y ornato	113
3.14.6	Síntesis de la problemática	113
3.14.7	Conclusión del diagnóstico	114
4	ANÁLISIS TÉCNICO Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENAMIENTO VIAL	115
4.1	ANÁLISIS DEL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA VIAL	115
4.1.1	Objetivo	115
4.1.2	Análisis técnico	115
4.1.3	Conclusión técnica	115
4.2	ANÁLISIS DE LA DEMANDA VEHICULAR Y COMPOSICIÓN DEL TRÁNSITO	115
4.2.1	Análisis de la demanda vehicular	115
4.2.2	Composición del tránsito vehicular	116
4.2.3	Análisis funcional del tránsito	117
4.2.4	Participación del transporte informal	118
4.2.5	Compatibilidad entre la demanda vehicular y la función urbana	118
4.2.6	Implicancias para la propuesta de ordenamiento vial	119
4.3	ANÁLISIS DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y TAXIS COLECTIVOS	121
4.3.1	Funcionamiento actual del transporte público en la Zona Monumental	121
4.3.2	Uso de la Plaza de Armas como corredor de paso	125
4.3.3	Incidencia de los taxis colectivos sobre la movilidad urbana	125
4.3.4	Compatibilidad del transporte colectivo con la función de la Zona Monumental	127
4.3.5	Análisis de rutas alternativas para el transporte de taxi y taxi colectivo sobre la Plaza de Armas	128
4.3.6	Propuestas de retribución de rutas de taxi y taxis colectivos:	128
4.3.7	Justificación técnica de la reorganización del servicio de taxi y taxi colectivo sobre la Plaza de Armas	131
4.3.8	Conclusión técnica	131
4.4	ANÁLISIS DEL ESTACIONAMIENTO Y CAPACIDAD OPERATIVA DE LAS VIAS	132

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

4.4.1	Diagnóstico del estacionamiento sobre la vía pública	132
4.4.2	Influencia del estacionamiento sobre la capacidad operativa (Plaza de Armas)	134
4.4.3	Impacto del estacionamiento sobre la circulación vehicular (Plaza de Armas)	134
4.4.4	Impacto del estacionamiento sobre la circulación vehicular (Plaza de Armas)	135
4.4.5	Análisis de la reconfiguración vial en la Plaza de Armas	135
4.4.6	Justificación técnica.....	141
4.4.7	Conclusión técnica.....	141
4.5	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL Y SEGURIDAD VIAL	149
4.5.1	La movilidad peatonal como eje de la Zona Monumental.....	149
4.5.2	Interacción entre peatones y vehículos	150
4.5.3	Evaluación de la seguridad vial	151
4.5.4	Prioridad peatonal y movilidad urbana sostenible	152
4.5.5	Viabilidad de la prioridad peatonal en la Zona Monumental	153
4.5.6	Relación entre movilidad peatonal, patrimonio y ornato urbano	153
4.5.7	Conclusión técnica.....	154
4.6	ANÁLISIS DEL ORNATO URBANO Y DEL ESPACIO PÚBLICO	157
4.6.1	Importancia del espacio público en la Zona Monumental.....	157
4.6.2	Influencia del tránsito vehicular sobre el ornato urbano.....	158
4.6.3	Ocupación del espacio público.....	158
4.6.4	Imagen urbana de la Plaza de Armas	161
4.6.5	Compatibilidad entre movilidad y conservación del patrimonio	161
4.6.6	Potencial de recuperación del espacio público.....	161
4.6.7	Conclusión técnica.....	162
4.7	ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD TÉCNICA DE LA PEATONALIZACIÓN PARCIAL DEL ENTORNO DE LA PLAZA DE ARMAS	162
4.7.1	Compatibilidad con la función urbana de la Zona Monumental.....	162
4.7.2	Análisis de la demanda peatonal.....	163
4.7.3	Análisis de la red vial y redistribución del tránsito.....	164

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

4.7.4	Compatibilidad con la movilidad urbana sostenible	164
4.7.5	Beneficios esperados de la peatonalización	165
4.7.6	Condiciones para la implementación	165
4.7.7	Viabilidad técnica	166
4.7.8	Conclusión técnica.....	166
4.7.9	Experiencias nacionales e internaciones de peatonalización en centros históricos.	168
4.8	EVALUACIÓN DE ESCENARIOS DE INTERVENCIÓN	168
5	PROPUESTA INTEGRAL DE ORDENAMIENTO VIAL Y RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO ..	171
5.1	OBJETIVOS DE LA PROPUESTA	171
5.1.1	Objetivo general	171
5.1.2	Objetivos específicos.....	171
5.2	CRITERIOS TÉCNICOS DE INTERVENCIÓN	172
5.2.1	Jerarquización funcional de la red vial	172
5.2.2	Prioridad de la movilidad peatonal	172
5.2.3	Redistribución del espacio vial	173
5.2.4	Ordenamiento del transporte urbano	173
5.2.5	Recuperación del espacio público	173
5.2.6	Conservación del patrimonio y mejoramiento del ornato urbano	174
5.2.7	Implementación progresiva y gestión del cambio	174
5.2.8	Síntesis de los criterios técnicos.....	174
5.2.9	Esquema conceptual	175
5.3	PROPUESTA DEL ORDENAMIENTO VIAL.....	175
5.3.1	Reorganización de la circulación vehicular (REORGANIZACIÓN DE RUTAS DE TAXI COLECTIVO FUERA DE LA ZONA MONUMENTAL Y PLAZA DE ARMAS DE ICA)	175
5.3.2	Cambio de sentidos de circulación (CAMBIO DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN DE LA AV. MUNICIPALIDAD (TRAMO: CA. TACNA HASTA CA. CALLAO).....	180
5.3.3	Restricción del tránsito de paso del transporte colectivo (taxi y taxi colectivo) (RESTRICCIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA ZT-01 – PLAZA DE ARMAS DE ICA).....	181

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

5.3.4	Redistribución del espacio vial (REDUCIR DE 4 A 2 CARRILES EN EL PERIMETRO DE LA PLAZA DE ARMAS DE ICA)	183
5.3.5	Eliminación del estacionamiento sobre la calzada (REDUCIR DE 4 A 2 CARRILES EN EL PERIMETRO DE LA PLAZA DE ARMAS DE ICA)	187
5.3.6	Tratamiento diferenciado por tipo de vía	188
5.3.7	Esquema general del ordenamiento vial.....	189
5.4	PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DE ÁREAS DE PRIORIDAD PEATONAL MEDIANTE LA PEATONALIZACIÓN PARCIAL DEL ENTORNO DE LA PLAZA DE ARMAS	189
5.4.1	Justificación técnica de la peatonalización parcial.....	191
5.4.2	Ámbito de intervención.....	191
5.4.3	Criterios de diseño de la intervención	192
5.4.4	Diseño conceptual del espacio peatonal.....	192
5.4.5	Control de accesos vehiculares	193
5.4.6	Beneficios esperados.....	194
5.4.7	Implementación por etapas	194
5.4.8	Integración con la Plaza de Armas	195
5.4.9	Conclusión técnica.....	195
5.5	RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO	196
5.5.1	Recuperación de áreas para uso peatonal.....	196
5.5.2	Incorporación de mobiliario urbano	198
5.5.3	Mejoramiento del ornato urbano	198
5.5.4	Accesibilidad universal	199
5.5.5	Integración urbana con la Plaza de Armas	199
5.5.6	Activación del espacio público	200
5.5.7	Conclusión técnica.....	201
5.6	SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL.....	201
5.6.1	Señalización horizontal.....	202
5.6.2	Señalización vertical	203

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

5.6.3	Dispositivos de control de acceso	204
5.6.4	Medidas de seguridad vial.....	204
5.6.5	Gestión y fiscalización del tránsito	205
5.6.6	Educación y sensibilización vial	206
5.6.7	Beneficios esperados.....	206
5.6.8	Conclusión técnica.....	207
5.7	IMPLEMENTACIÓN DE LA PROPUESTA.....	207
5.7.1	Etaa I: Socialización y coordinación institucional.....	207
5.7.2	Etaa II: Implementación del ordenamiento vial.....	208
5.7.3	Etaa III: Implementación de las áreas de prioridad peatonal	208
5.7.4	Etaa IV: Fiscalización y monitoreo.....	208
5.7.5	Seguimiento y evaluación	209
5.7.6	Responsables de la Implementación.....	209
5.7.7	Cronograma referencial de Implementación	210
5.7.8	Conclusión técnica.....	210
5.7.9	Condiciones para la implementación	211
5.8	BENEFICIOS ESPERADOS.....	211
5.8.1	Beneficios para la movilidad urbana	211
5.8.2	Beneficios para la movilidad peatonal	212
5.8.3	Beneficios para la seguridad vial	212
5.8.4	Beneficios para el espacio público y el ornato urbano	212
5.8.5	Beneficios para el patrimonio cultural	213
5.8.6	Beneficios económicos y turísticos	213
5.8.7	Beneficios ambientales	214
5.8.8	Beneficios para la gestión municipal.....	214
5.8.9	Síntesis de beneficios esperados de la propuesta	214
5.8.10	Beneficios a corto, mediano y largo plazo	215

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

5.8.11	Conclusión técnica.....	215
5.8.12	Relación entre la problemática y los beneficios de la propuesta	216
6	CONCLUSIONES	217
6.1	Conclusión N° 01	217
6.2	Conclusión N° 02	217
6.3	Conclusión N° 03	217
6.4	Conclusión N° 04	217
6.5	Conclusión N° 05	217
6.6	Conclusión N° 06	218
6.7	Conclusión N° 07	218
6.8	Conclusión N° 08	218
6.9	Conclusión N° 09	218
6.10	Conclusión N° 10	218
6.11	Conclusión N° 11	218
6.12	Conclusión N° 12	219
7	RECOMENDACIONES	220
7.1	Recomendación N° 01	220
7.2	Recomendación N° 02	220
7.3	Recomendación N° 03	220
7.4	Recomendación N° 04	220
7.5	Recomendación N° 05	220
7.6	Recomendación N° 06	221
7.7	Recomendación N° 07	221
7.8	Recomendación N° 08	221
7.9	Recomendación N° 09	221
7.10	Recomendación N° 10	221
7.11	Recomendación N° 11	221

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

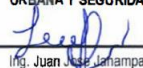
7.12	Recomendación N° 12	222
8	ANEXOS	222



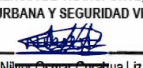
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INCA SANCHEZ
SUBGERENTE



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Econ. Jimmy Edison Quinteros Pantigoso
Coordinador de SGT MUSV



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Ing. Juan José Jarampa Basurto
Asistente en Ingeniería Civil SGT MUSV



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Nilver Osma Curatua Lizana
Soporte de Ingeniero Civil SGT MUSV

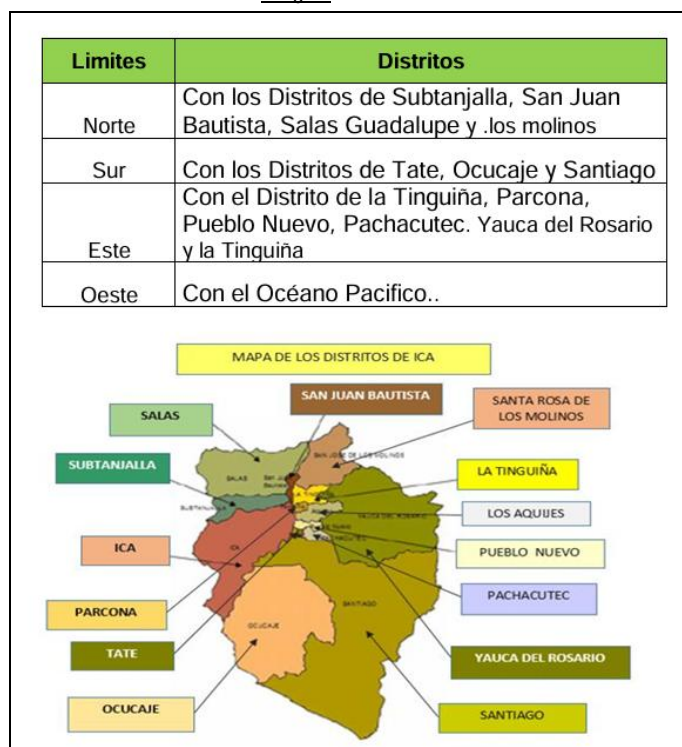
1 DESCRIPCIÓN DE LA PROVINCIA DE ICA

1.1 Información General:

La provincia de Ica se ubica en la costa central del Perú y constituye una de las principales provincias del departamento de Ica. Su capital, la ciudad de Ica, concentra actividades administrativas, comerciales, turísticas, financieras y de servicios, lo que genera una alta demanda de desplazamientos vehiculares y peatonales hacia el centro urbano.

La provincia de Ica está constituida por catorce (14) distritos:

Imagen: Limites distrital



1.2 Importancia Urbana de la Plaza de Armas de Ica:

La Plaza de Armas de Ica constituye uno de los principales espacios públicos de la ciudad, debido a su valor histórico, cívico, turístico, comercial y administrativo. En su entorno se desarrollan actividades institucionales, comerciales, religiosas, turísticas y peatonales, por lo que el tránsito vehicular debe organizarse de manera compatible con la seguridad vial, la accesibilidad peatonal y la conservación de la imagen urbana del centro histórico.

1.3 Dinámica Urbana y Generación de Viajes:

La ciudad de Ica presenta una dinámica urbana activa, influenciada por el comercio, los servicios, el turismo, las actividades administrativas y la concentración de equipamientos públicos y privados en la zona central. Esta dinámica genera un flujo constante de peatones, vehículos particulares, taxis, taxis colectivos y unidades de transporte, principalmente en horas de mayor actividad comercial y después del mediodía.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

1.3.1 Población:

De acuerdo con los resultados del censo nacional de 2017, la población de la provincia de Ica es de 391,519 habitantes, cantidad que representa el 46% de la población total a nivel departamental, con una tasa de crecimiento promedio anual de 2.0%, la provincia de Ica agrupa la mayor población del área urbana (47,1%) y rural (33%) del departamento.

La población es predominantemente adulta, con un porcentaje significativo de personas en edades comprendidas entre 25 y 45 años, reflejando un distrito con una comunidad activa laboralmente. La población infantil y adolescente representa alrededor del 20%, mientras que los adultos mayores (60 años en adelante) constituyen aproximadamente el 10%, en línea con las tendencias de envejecimiento poblacional en la región.

1.3.2 Economía Local:

La economía de Ica en 2025 es diversificada, con actividades principales en los sectores agroindustrial, servicios, comercio, turismo, y actividades relacionadas con la pesca y la industria marítima, las actividades deportivas en áreas desérticas cercanas, los viñedos para el cultivo de uva y producción de pisco y sitios de interés seguirán potenciando el turismo local y regional.

1.3.3 Infraestructura y Servicios:

Ica cuenta gradualmente con una infraestructura mejorada, incluyendo acceso a servicios básicos como agua potable, alcantarillado, electricidad, y conectividad digital. La presencia de centros de salud, instituciones educativas y espacios recreativos aumenta gradualmente, promoviendo una mejor calidad de vida.

1.4 Parque automotor y presión sobre la red vial urbana:

El crecimiento del parque automotor en la ciudad de Ica ha incrementado la presión sobre la red vial urbana, principalmente en las zonas de mayor concentración de actividades. Esta situación se evidencia en el centro de la ciudad, donde la circulación de taxis, taxis colectivos, vehículos particulares y motos genera conflictos de tránsito, ocupación indebida de carriles y reducción de la fluidez vehicular.

De acuerdo a fuentes del Ministerio de Transporte y Comunicaciones – MTC y a la Asociación Automotriz del Perú, al año 2023 el Departamento de Ica contaba con un parque automotor de 29,421 vehículos (en sus diferentes tipologías), contando el distrito de Ica con un parque automotor de alrededor de 15,000 unidades en la provincia, desglosado en 7,000 mototaxis, 5,000 automóviles y 3,000 unidades entre ómnibus, microbuses, camionetas y camiones, de acuerdo a fuentes del Plan Vial Provincial de Ica; en esa línea de acuerdo al crecimiento población y parque automotor, así como también a los índices de crecimiento poblacional del INEI, se estima que al año 2026 existe un parque automotor aproximado de 35,000 vehículos en el Departamento de Ica, y un aproximado de 18,000 unidades vehiculares en el distrito de Ica.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Cuadro: Cantidades parque automotor



1.5 **Problemática general del tránsito vehicular:**

La problemática del tránsito vehicular en la ciudad de Ica se manifiesta principalmente en la congestión puntual, estacionamiento indebido, circulación de unidades de transporte no autorizadas, falta de respeto a la señalización y conflictos entre vehículos y peatones. Estos problemas se intensifican en el entorno de la Plaza de Armas, debido a la concentración de actividades comerciales, administrativas y turísticas, así como al uso inadecuado de los carriles de circulación como zonas de espera o estacionamiento informal.

Dado el crecimiento significativo de las unidades vehiculares que circulan por la ciudad se registran puntos de congestión importante que generan impactos negativos en la seguridad ciudadana y en la fluidez del tránsito, reflejándose particularmente en mayor accidentalidad, puntos lentos de tránsito, y la necesidad de mejorar el desempeño de los conductores frente al cumplimiento de pautas de seguridad en el manejo y respecto de la protección a los peatones.

1.6 **Seguridad vial y necesidad de priorizar al peatón:**

La seguridad vial constituye uno de los principales objetivos de la gestión del tránsito urbano, ya que busca prevenir la ocurrencia de siniestros de tránsito y reducir sus consecuencias sobre la vida y la integridad de las personas. En las áreas urbanas de alta concentración de actividades, como el entorno de la Plaza de Armas de Ica, la prioridad debe orientarse a proteger a los usuarios más vulnerables de la vía, principalmente peatones, adultos mayores, personas con discapacidad, niños y ciclistas.

La Plaza de Armas de Ica concentra diariamente una importante afluencia de personas debido a la presencia de entidades públicas, establecimientos comerciales, instituciones financieras, servicios turísticos, actividades religiosas y espacios recreativos. Esta condición genera un elevado flujo peatonal durante gran parte del día, incrementando la interacción entre peatones y vehículos.

Sin embargo, la circulación permanente de taxis colectivos, taxis, vehículos particulares y unidades que realizan ascenso y descenso de pasajeros en las inmediaciones de la Plaza genera conflictos de circulación, maniobras imprevistas, estacionamiento indebido y ocupación de los carriles de circulación, reduciendo las condiciones de seguridad para los peatones y afectando la funcionalidad de la red vial.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INCA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

A ello se suma la presencia de unidades de transporte informal que utilizan el perímetro de la Plaza como zona de paso o espera de pasajeros, incrementando el desorden vehicular y dificultando las labores de fiscalización y control del tránsito. Esta situación repercute negativamente en la movilidad urbana, la seguridad vial y la imagen del centro histórico de la ciudad.

En ese contexto, resulta necesario implementar medidas de gestión del tránsito que prioricen la movilidad peatonal sobre el tránsito de paso, mediante el ordenamiento de la circulación vehicular, la restricción de vehículos de transporte no autorizados, la eliminación del estacionamiento indebido y la optimización del uso de los carriles de circulación. Estas acciones permitirán mejorar la seguridad vial, recuperar el espacio público y fortalecer las condiciones de accesibilidad, orden y funcionalidad del entorno de la Plaza de Armas de Ica.

1.6.1 Recuento Histórico de fallecidos en siniestros de tránsito fatales entre los años 2010 y 2024

Según datos oficiales del Observatorio Nacional de Seguridad Vial del MTC, durante el periodo de enero del 2010 a diciembre del 2024, el número de personas fallecidas por siniestros de tránsito muestra una tendencia oscilante, con pico máximo en el año 2022 con 151 personas fallecidas. Mientras que, la cifra más baja de personas fallecidas fue en el año 2020, periodo de pandemia, con 66 personas fallecidas.

Referente a las personas fallecidas en el año 2024, muestra un incremento de 9.4% (10) personas fallecidas, respecto del año 2023. Asimismo, respecto a niveles prepandemia por COVID-19, según la data de la Policía Nacional del Perú, se identifica un incremento en la cantidad de personas fallecidas en un 24.7% (23) personas fallecidas con relación al año 2019.



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Econ. Jonay Edison Cuinteros Pantigoso
Coordinador de SGT MUSV



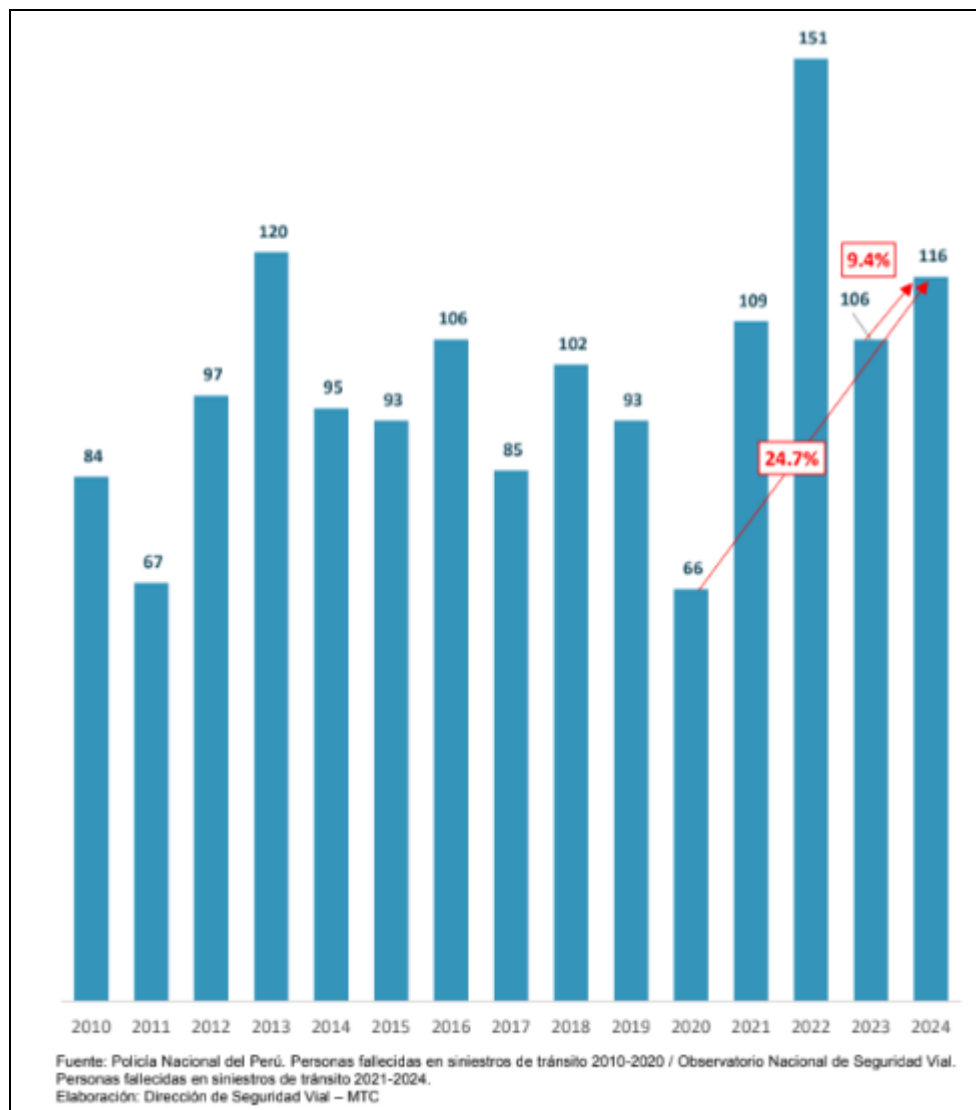
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Ing. Juan José Janampa Basurto
Asistente en Ingeniería Civil SGT MUSV



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Niver Osma Caramba Lizana
Soporte de Ingeniero Civil SGT MUSV

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Gráfico: Personas fallecidas en siniestros de tránsito, región Ica, 2010-2014



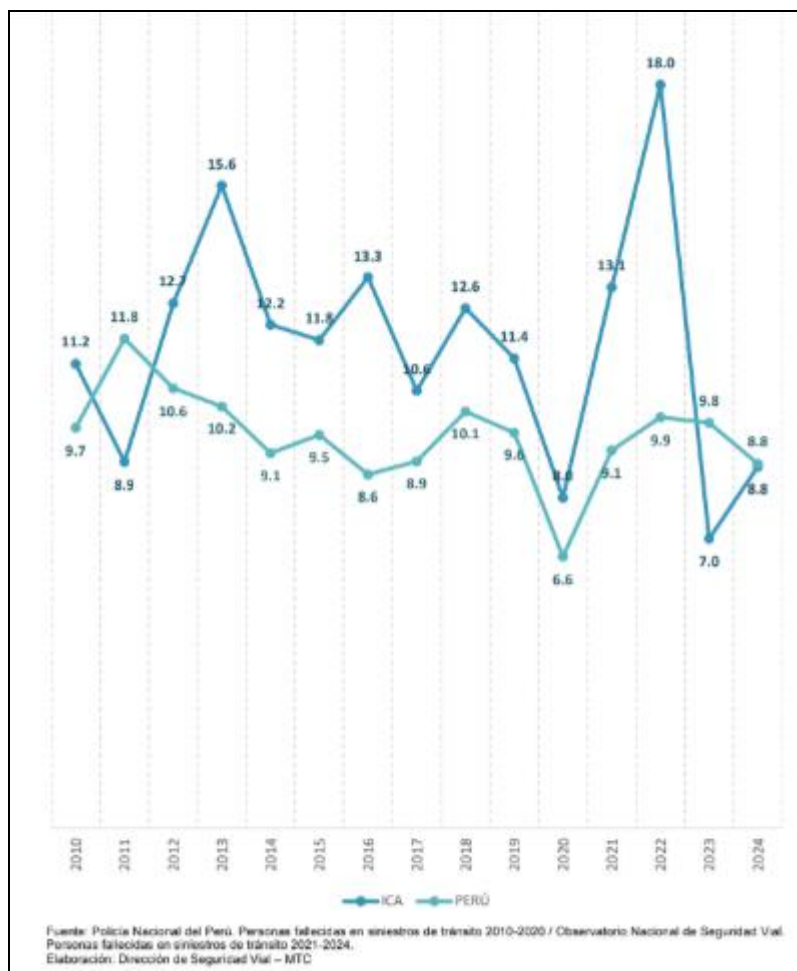
1.6.2 Tasa de fallecidos por 100 mil habitantes

Según datos oficiales del Observatorio Nacional de Seguridad Vial del MTC, se realizó el análisis de fallecidos por 100 mil habitantes, en la Región Ica, la tasa paso de 7.0 personas fallecidas por 100 mil habitantes el año 2023 a 8.8 personas fallecidas por 100 mil habitantes el año 2024.

Podemos apreciar también, que la tasa de fallecidos de la Región Ica se encuentra en niveles por encima al promedio nacional para el año 2024, siendo la más alta el año 2022, donde se tuvo una tasa de 18.0 fallecidos por 100 mil habitantes, por encima de la nacional de dicho año que se encontraba en 9.9 fallecidos por 100 mil habitantes.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Gráfico: Tasa de personas fallecidas en siniestros de tránsito por 100 mil habitantes, región Ica, 2010-2014 (preliminar)

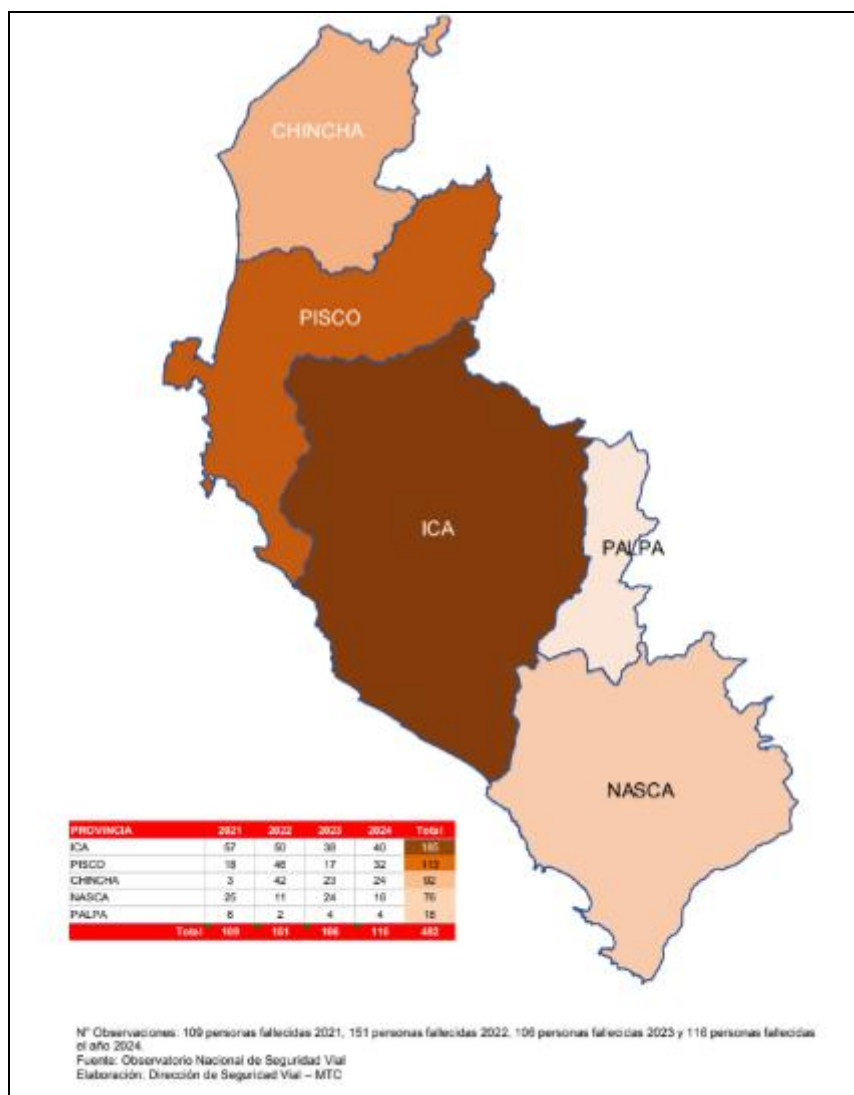


1.6.3 Cantidad de personas fallecidas por provincia

Según datos oficiales del Observatorio Nacional de Seguridad Vial del MTC, la concentración de los siniestros de tránsito se puede observar en la Provincia de Ica con 185 personas fallecidas entre los años 2021 a 2024, seguido por la provincia de Pisco con 113 personas fallecidas y Chíncha con 92 personas fallecidas.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Gráfico: Mapa provincial de concentración de personas fallecidas en siniestros de tránsito por provincia, Ica, 2021-2024
(preliminar)



1.6.4 Vulnerabilidad de usuarios de la vía por siniestros de tránsito

Según datos oficiales del Observatorio Nacional de Seguridad Vial del MTC, como consecuencia de los siniestros de tránsito, en la Región Ica, resultaron fallecidas 109 personas el año 2021, 151 personas el año 2022 y 103 personas fallecidas el año 2023. Se observó que los usuarios.

2 MARCO NORMATIVO

- De acuerdo a la **LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES – LEY 27972**, las municipalidades tienen las siguientes funciones respecto al ordenamiento del tránsito vehicular:

Promoción del Desarrollo Local: Las municipalidades son responsables de la gestión del desarrollo urbano y rural, así como de la adecuada prestación de servicios públicos locales.

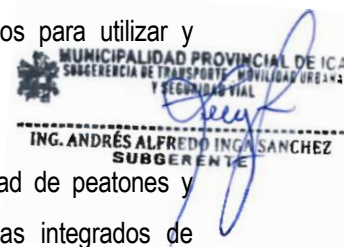
Ordenamiento Territorial: Las municipalidades deben organizar y regular el uso del territorio, lo que incluye el ordenamiento del tránsito vehicular.

Gestión de Servicios Públicos: Las municipalidades deben asegurar la prestación adecuada de los servicios públicos locales, incluyendo el transporte y el tránsito.

Desarrollo Económico Local: Las municipalidades promueven el desarrollo económico local, lo que puede incluir la regulación de tránsito y transporte.

Estas funciones están diseñadas para asegurar un ordenamiento eficiente y seguro del tránsito vehicular en la circunscripción municipal.

- **DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC**, que aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito. Establece el Texto Único Ordenado del RNT, aprobado por Decreto Supremo 033-2001-MTC (Código de Tránsito), que estipula las normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, entre ellas las velocidades máximas de circulación, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales, y a las actividades vinculadas con el transporte y el medioambiente, así como las infracciones y sanciones al tránsito terrestre.
- **LEY 27181** – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- **RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 1251-87-ED**, donde se declara Ambiente Urbano Monumental al centro de Ica y Huacachina.
- **RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 775-87-ED**, donde se declara zona monumental en la ciudad de Ica.
- **RESOLUCIÓN DIRECTORIAL NACIONAL N° 516/INC**, que aprueba el REGLAMENTO DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA.
- **CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERÚ**, Artículo 21.
- Manual de Seguridad Vial, **RESOLUCIÓN DIRECTORIAL N° 05-2017-MTC/14**, dispositivos para utilizar y señalización horizontal para la reducción de velocidad.
- **LEY N° 28296** – Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación.
- Política Nacional de Transporte Urbano, **DECRETO SUPREMO N° 012-2019-MTC**, prioridad de peatones y medios alternativos sobre vehículos privados. Se impulsa la implementación de sistemas integrados de transporte, se prioriza el transporte público, masivo y el no motorizado.
- Ley de Gestión y Protección de los Espacios Públicos, **LEY N° 31199-2021**, el espacio vial es parte del espacio público. La municipalidad provincial es el órgano encargado de planificar la gestión y manejo de los espacios públicos.
- Guía para el uso temporal de espacios públicos colindantes a restaurantes y servicios afines autorizados, así como establecimientos culturales y de arte, **RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 019-2021-VIVIENDA**, brinda



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

ejemplos de cierre y casuística. En toda intervención se debe realizar campañas que promuevan la reducción de la velocidad y el respeto al peatón en las vías.

- **DECRETO SUPREMO N° 025-2021-MTC**; Establece entre sus disposiciones los límites máximos de velocidad en zonas urbanas. Define Zona escolar como área alrededor de un centro educativo, comprendido entre las vías adyacentes al centro educativo, y/o de la ruta peatonal para llegar al mismo, hasta un radio aproximado de cien (100) metros alrededor de estos, medido desde cada uno de los accesos al centro educativo; en cuya red vial se establecen medidas para proteger a/a usuario/a vulnerable. La señalización de esta área, en avenidas, puede contener horarios de limitación del uso de la vía, según la operación de los centros educativos.
- Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor, aprobado mediante **RESOLUCIÓN DIRECTORIAL N° 26-2024-MTC/18**.
- **LEY N° 31313-2021**, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible.
- Guía para la gestión integral de velocidades, **RESOLUCIÓN DIRECTORIAL N° 016-2022-MTC/18**. Ejemplo de colocación de señalización vertical y horizontal en zonas escolares.
- **RESOLUCIÓN DIRECTORIAL N° 03-2018-MTC/14** – Manual de Carreteras: Diseño Geométrico DG-2018. Establece la velocidad de operación en función de la clasificación de la carretera, el tipo de vehículo y las condiciones orográficas.
- **ORDENANZA MUNICIPAL N° 001-2005-MPI**, donde se aprueba los sentidos de tránsito de las calles de la ciudad de Ica.
- **ORDENANZA MUNICIPAL N° 007-2011-MPI**, donde se declara zonas rígidas a las avenidas y calles de la ciudad de Ica para el estacionamiento de vehículos automotores, comercio ambulatório y estacionamiento.
- **ORDENANZA MUNICIPAL N° 015-2011-MPI**, donde se prohíbe el ingreso de vehículos con un peso superior a las seis (06) toneladas al centro de la ciudad de Ica desde las 06.00am hasta las 10.00pm.
- **ORDENANZA MUNICIPAL N° 013-2013-MPI**, que aprueba el Reglamento de la Zona Monumental de Ica, contenido en la Resolución Directoral Nacional N° 516/INC del 26 de marzo del 2009, emitida por la Dirección de Patrimonio Histórico Colonial y Republicano – Sub Dirección de Centros Históricos, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 18 de abril del 2009.
- **ORDENANZA MUNICIPAL N° 044-2024-MPI**, que aprueba la Actualización del Reglamento de Organización y Funciones ROF de la Municipalidad Provincial de Ica.

3 SITUACIÓN ACTUAL

El presente estudio comprende la intervención para el ordenamiento vial dentro de la Zona Monumental de la ciudad de Ica, ámbito urbano que concentra el principal patrimonio histórico, arquitectónico, administrativo, comercial y turístico de la provincia. Dentro de esta zona se ubica la Plaza de Armas de Ica, considerada el espacio público de mayor jerarquía e importancia cívica de la ciudad.

La Zona Monumental constituye un área de alta generación de viajes peatonales y vehiculares debido a la presencia de entidades públicas, instituciones financieras, establecimientos comerciales, servicios, equipamientos urbanos y actividades turísticas. Estas características demandan una gestión eficiente de la movilidad urbana, priorizando la seguridad de los peatones, la accesibilidad y el ordenamiento del tránsito.

En este contexto, el presente informe centra el análisis en el sistema vial que rodea la Plaza de Armas y en las vías que conforman la Zona Monumental de la ciudad de Ica, evaluando las condiciones actuales de circulación vehicular, el uso del espacio vial y los conflictos de movilidad que justifican la implementación de medidas de reordenamiento.

3.1 UBICACIÓN DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA

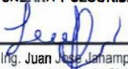
- Mediante RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 775-87-ED, el Ministerio de Educación declara como ZONA MONUMENTAL, el área comprendida en la siguiente poligonal: partiendo de una línea imaginaria de oeste a este a la Av. Cutervo, continua hacia el norte por el Jr. La Mar, Jr. Amazonas, Calle Los Ángeles y Amazonas, sigue hacia el oeste por el Jr. Puno, luego por el norte por el Jr. Castro Virreyña, queda comprendido el Hospital Socorro y la Plaza, continua por el Jr. Chota hacia la intersección con la Av. Grau, corre una línea paralela con esta y baja al sur por la Av. San Martín.
- Mediante RESOLUCIÓN DIRECTORIAL NACIONAL N° 965/INC, se realiza el nuevo delimitamiento de la Zona Monumental de Ica, del distrito, provincia y departamento de Ica, de acuerdo al siguiente Plano:

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL



Econ. Jimmy Osón Quinteros Pantigoso
Coordinador de SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL



Ing. Juan José Jamampa Basurto
Asistente en Ingeniería Civil SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL



Nilton Osma Cortés Lizana
Soporte de Ingeniero Civil SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA
Y SEGURIDAD VIAL



ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

Imagen. Zona Monumental en la Provincia de Ica



Fuente: RESOLUCIÓN DIRECTORIAL NACIONAL N° 965/INC

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

- Mediante RESOLUCIÓN DIRECTORIAL NACIONAL N°
- 516/INC, se aprueba el Reglamento de la Zona Monumental de Ica, distrito, provincia y departamento de Ica, cuyo objetivo central es la protección y conservación del Patrimonio Cultural Inmueble y al mismo tiempo constituye un instrumento de orientación para una intervención técnica apropiada que contribuya a la preservación y revitalización de la Zona Monumental.
- ORDENANZA MUNICIPAL N° 013-2013-MPI, que aprueba el Reglamento de la Zona Monumental de Ica, contenido en la Resolución Directoral Nacional N° 516/INC del 26 de marzo del 2009, emitida por la Dirección de Patrimonio Histórico Colonial y Republicano – Sub Dirección de Centros Históricos, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 18 de abril el 2009.

3.2 LIMITES DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA

- De acuerdo a la RESOLUCIÓN DIRECTORIAL NACIONAL N° 965/INC, donde se realiza el nuevo delimitamiento y a la RESOLUCIÓN DIRECTORIAL NACIONAL N° 516/INC, donde se aprueba el

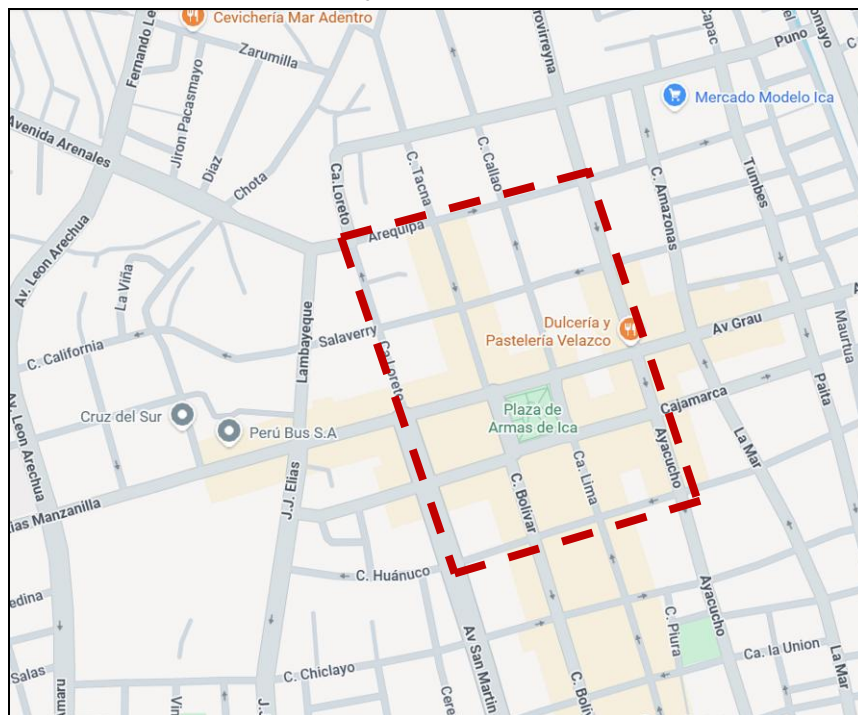
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Reglamento de la Zona Monumental de Ica, distrito, provincia y departamento de Ica respectivamente; se establece dos (02) zonas de tratamientos (ZT1 y ZT2). A continuación, se detalla los límites de la ZT1 Y ZT2 los mismos que están enmarcadas dentro de la Zona Monumental de Ica:

3.2.1 Vías que conforman el perímetro de la ZT1

Ca. Ayacucho – Ca. Castrovirreyna – Ca. Moquegua – Ca. Arequipa – Ca. Loreto – Av. San Martín – Ca. Huánuco – Ca. 2 de mayo.

Imagen: Zona de Tratamiento – 1



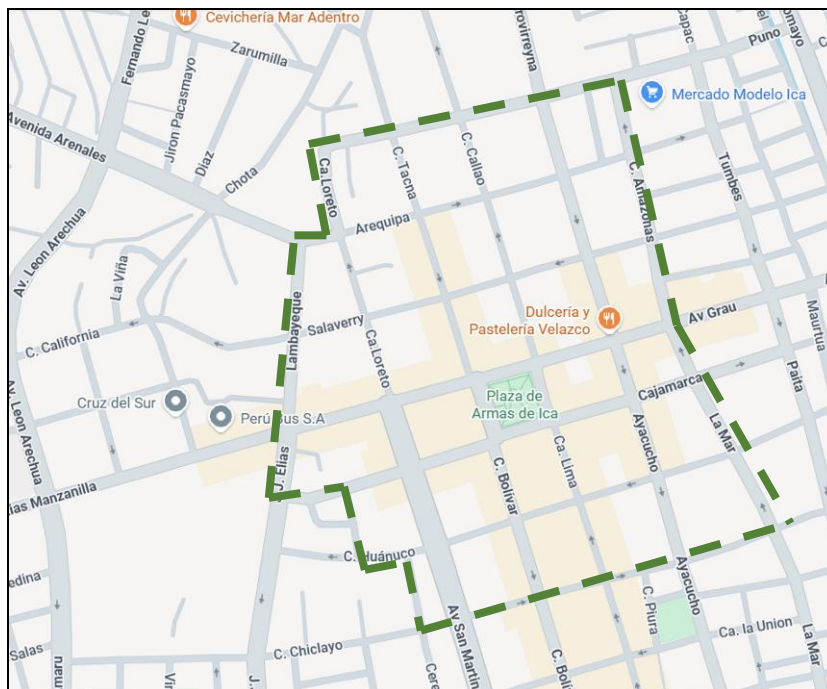
Fuente: Google Maps

3.2.2 Vías que conforman el perímetro de la ZT2

Ca. Chiclayo – Ca. Urubamba – Ca. La Mar – Ca. Amazonas – Ca. Puno – Ca. Loreto – Ca. Arequipa – Ca. Lambayeque – Av. JJ. Elías – Ca. Libertad – Ca. Guatemala – Ca. Huánuco – Ca. Cerezos – Ca. Chiclayo – Ca. Urubamba.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen: Zona de Tratamiento – 2



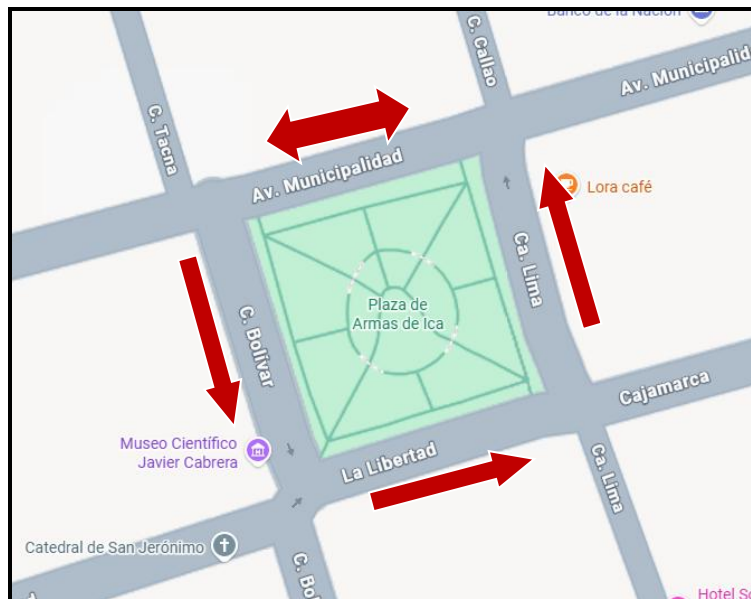
Fuente: Google Maps

3.3 PLAZA DE ARMAS COMO NÚCLEO PRINCIPAL

- La Plaza de Armas forma parte de la Zona Monumental de la ciudad de Ica, que constituye el centro histórico, administrativo, comercial y turístico de la ciudad. En este tipo de áreas, la prioridad debe ser la movilidad peatonal, la conservación del espacio público y la adecuada gestión del tránsito. El transporte colectivo de paso debe utilizar corredores viales diseñados para ese fin, mientras que el tránsito dentro de la zona monumental debe responder a su función urbana y patrimonial.
- La plaza de Armas, está conformada dentro de su perímetro vial con la siguiente distribución:
 - ✓ Ca. Libertad: cuenta con cuatro (04) carriles de circulación (sentido: oeste – este).
 - ✓ Ca. Lima: cuenta con cuatro (04) carriles de circulación (sentido: sur – norte).
 - ✓ Av. Municipalidad: cuenta con cuatro (04) carriles de circulación, de los cuales son dos (02) carriles para el sentido este – oeste y dos (02) carriles para el sentido oeste – este.
 - ✓ Ca. Bolívar: cuenta con cuatro (04) carriles de circulación (sentido norte – sur).

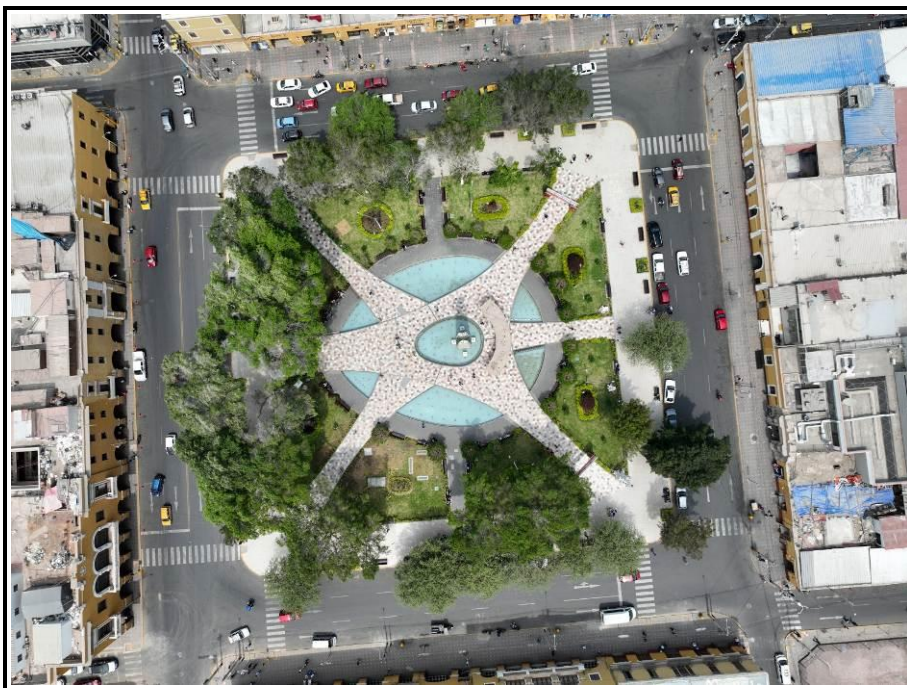
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen: Sentidos de tránsito de la Plaza de Armas



Fuente: Elaboración propia

Imagen: Plaza de Armas – Situación actual



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Plaza de Armas (Av. Municipalidad alt. Ca. Callao)



Foto. Plaza de Armas (Ca. Bolívar alt. Av. Municipalidad)



3.4 CARACTERIZACIÓN URBANA DE LA ZONA MONUMENTAL

3.4.1 Objetivo

Describir las características físicas, funcionales y urbanas de la Zona Monumental de la provincia de Ica, identificando las actividades que generan una alta demanda de movilidad y justifican la necesidad de un ordenamiento vial.

3.4.2 Función

La Zona Monumental de la provincia de Ica constituye el principal núcleo histórico, administrativo, comercial, financiero, religioso y turístico de la ciudad. En ella se concentra una importante cantidad de servicios públicos y privados, además de espacios de valor patrimonial y cultural que generan un elevado flujo diario de peatones y vehículos.

Debido a estas características, la Zona Monumental cumple un papel estratégico dentro de la estructura urbana de la ciudad, siendo el principal punto de encuentro para actividades institucionales, comerciales, financieras, culturales y turísticas.

3.4.3 Uso de Suelos

Dentro de la Zona Monumental de la provincia de Ica, existe una gran cantidad de centros atractores, los cuales gran afluencia de peatones y generación de viajes hacia estos negocios.

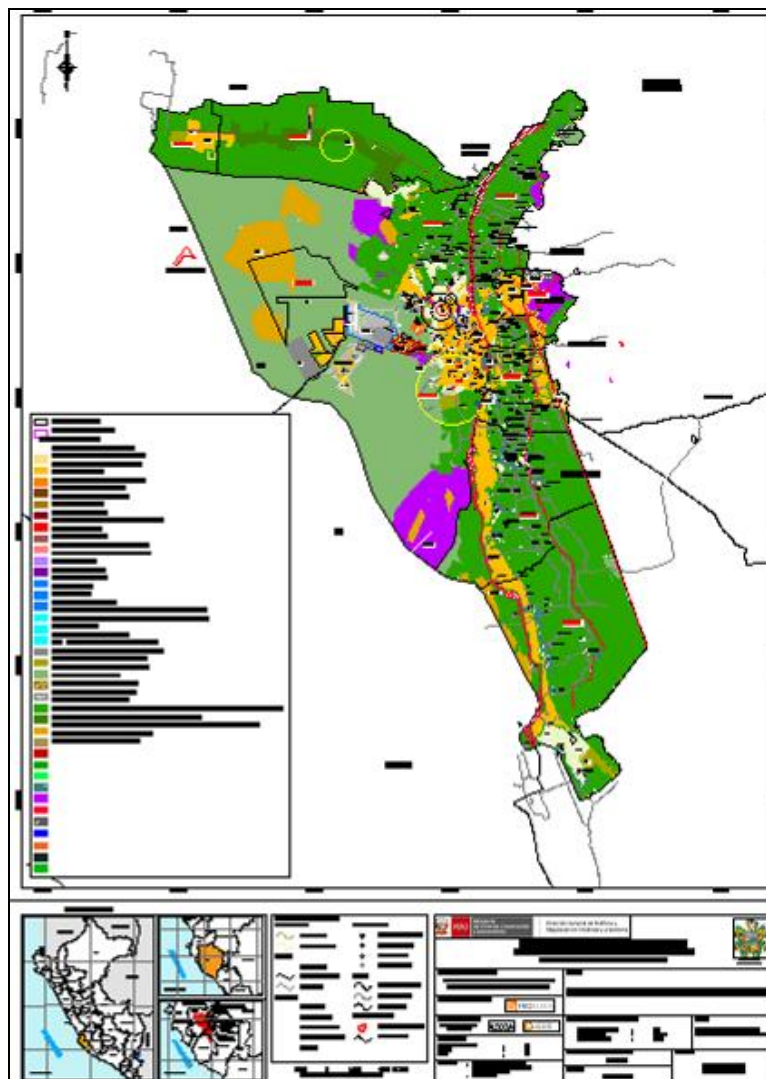
Cuadro. Uso de suelos – Centros atractores

USO PREDOMINANTE	DESCRIPCIÓN
Institucional	Municipalidad Provincial de Ica, entidades públicas
Comercial	Tiendas, restaurantes, farmacias, galerías
Financiero	Bancos y cajas municipales
Religioso	Catedral y templos
Turístico	Plaza de Armas y edificaciones históricas
Servicios	Notarias, oficinas, hoteles, etc

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INCA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen. PLANO DE ZONIFICACIÓN DE USO DE SUELOS



3.4.4 Equipamiento Urbano

Dentro de la Zona Monumental de la ciudad de Ica podemos identificar gran cantidad de centros atractores que generan viajes y se produce gran concurrencia de personas hacia estos centros, podemos los siguientes:

- ✓ Municipalidad Provincial de Ica.
- ✓ Plaza de Armas.
- ✓ Catedral.
- ✓ Bancos.
- ✓ Instituciones públicas.
- ✓ Centros comerciales.
- ✓ Hoteles.
- ✓ Restaurantes.
- ✓ Servicios financieros.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INCA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

3.4.5 Generación de viajes

La concentración de actividades administrativas, comerciales y de servicios genera un importante número de desplazamientos diarios hacia la Zona Monumental, principalmente mediante vehículos particulares, taxis, taxis colectivos y desplazamientos peatonales. Esta condición convierte al área en uno de los principales generadores y atractores de viajes de la ciudad de Ica.

3.4.6 Movilidad peatonal

Debido a la concentración de actividades urbanas, la movilidad peatonal constituye uno de los modos de desplazamiento predominantes dentro de la Zona Monumental. Los recorridos entre entidades públicas, establecimientos comerciales, instituciones financieras y espacios públicos generan una interacción constante entre peatones y vehículos, haciendo necesario priorizar condiciones adecuadas de seguridad y accesibilidad.

En ese sentido, de acuerdo al trabajo de campo de identifico lo siguiente:

- ✓ Alta presencia de peatones;
- ✓ Turistas;
- ✓ Adultos mayores;
- ✓ Estudiantes;
- ✓ Usuarios de bancos, comercios y entidades públicas.

3.4.7 Valor patrimonial y urbano

La Zona Monumental posee un importante valor histórico, cultural y arquitectónico para la ciudad de Ica. La Plaza de Armas y las edificaciones que la rodean constituyen elementos representativos de la identidad urbana local, por lo que las intervenciones en materia de movilidad deben contribuir a preservar la calidad del espacio público, la imagen urbana y el carácter patrimonial del centro histórico.

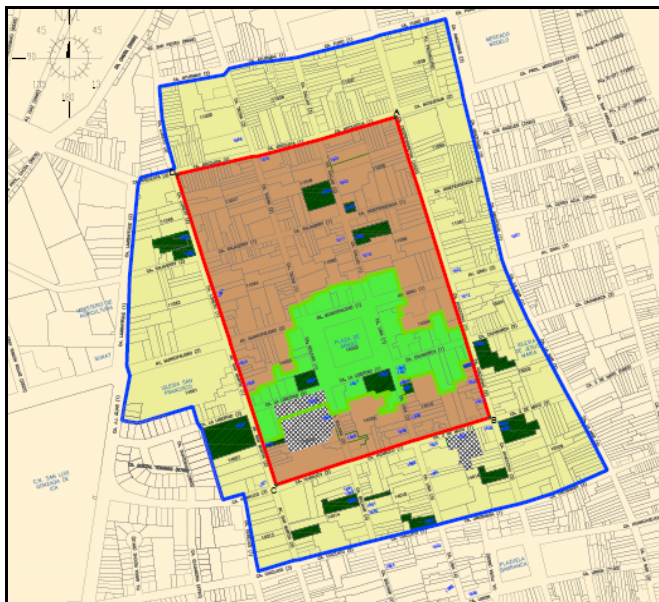
Las características funcionales y urbanas descritas evidencian que la Zona Monumental de la provincia de Ica constituye un espacio de alta demanda de movilidad y de especial importancia para la ciudad. En consecuencia, el sistema vial que la conforma debe garantizar condiciones adecuadas de transitabilidad, accesibilidad, seguridad vial y conservación del espacio público. Por ello, es de vital importancia que, en las etapas de análisis y propuestas de solución, se deberá analizar el funcionamiento actual de la red vial, la composición del tránsito vehicular, la movilidad peatonal y el estado del ornato urbano, con el propósito de identificar los principales problemas que afectan el adecuado funcionamiento de este sector.



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INCA SANCHEZ
SUBGERENTE

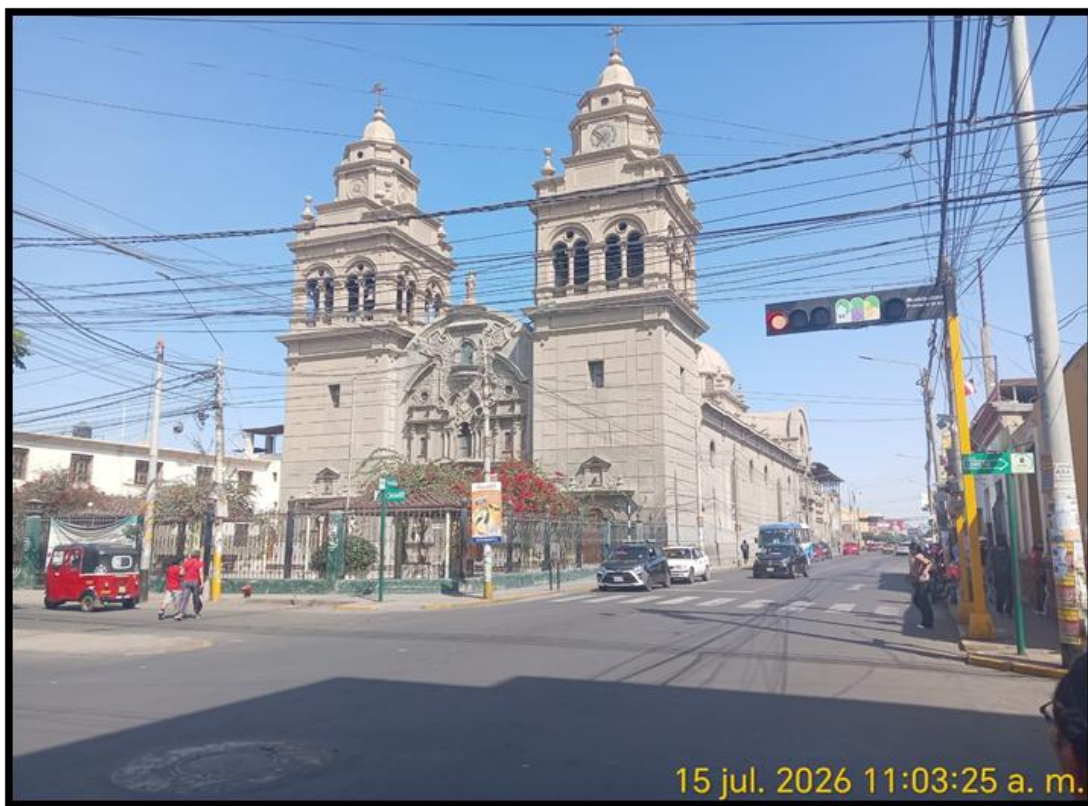
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen. Límite de la Zona Monumental de Ica



PATRIMONIOS CULTURALES:

Foto. IGLESIA SAN FRANCISCO (Av. San Martín cruce Av. Municipalidad)



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. IGLESIA SAN JUAN DE DIOS (Ca. Tacna cruce Ca. Arequipa)

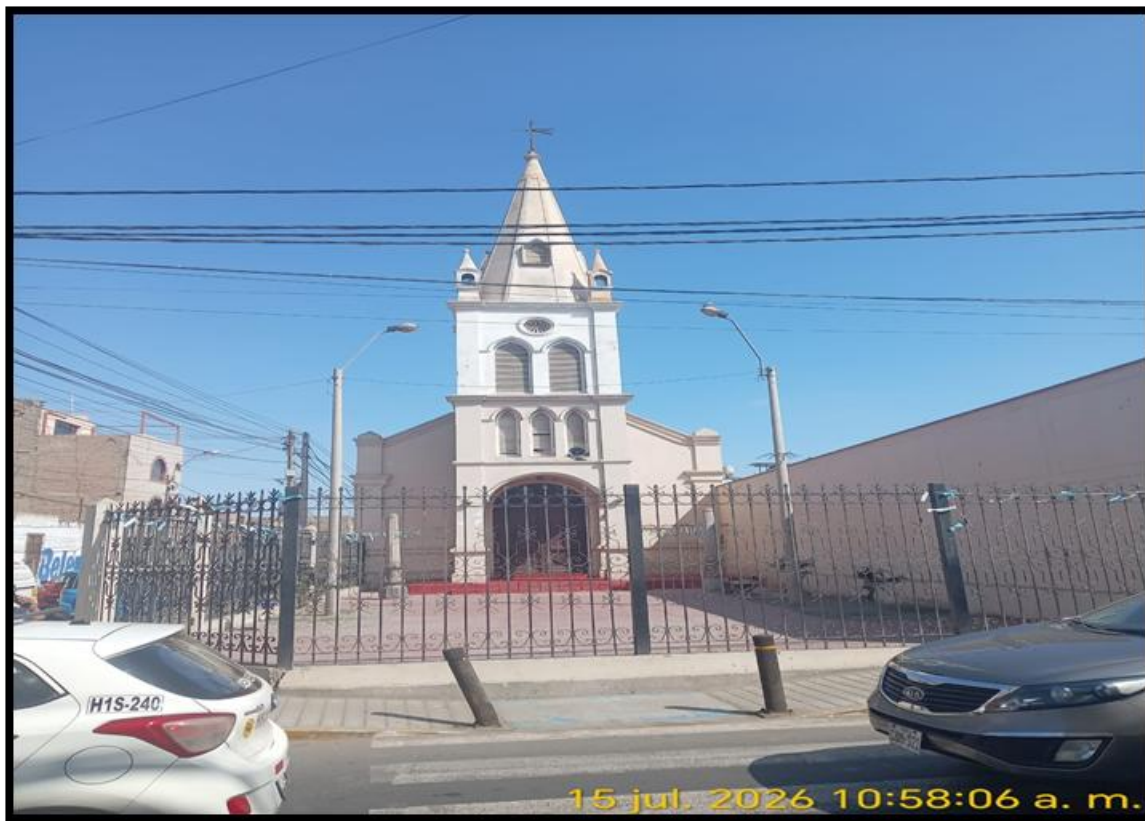


Foto. CATEDRAL DE SAN JERONIMO (Ca. Libertad cruce Ca. Bolívar)



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. MUSEO CIENTIFICO JAVIER CABRERA (Ca. Libertad cruce Ca. Bolívar)



Foto. ARQUITECTURA COLONIAL (Ca. Bolívar cruce Av. Municipalidad)



Foto. ARQUITECTURA COLONIAL (Ca. Bolívar cruce Av. Municipalidad)



3.5 PIRAMIDE DE MOVILIDAD URBANA APLICADOS A LA ZONA MONUMENTAL

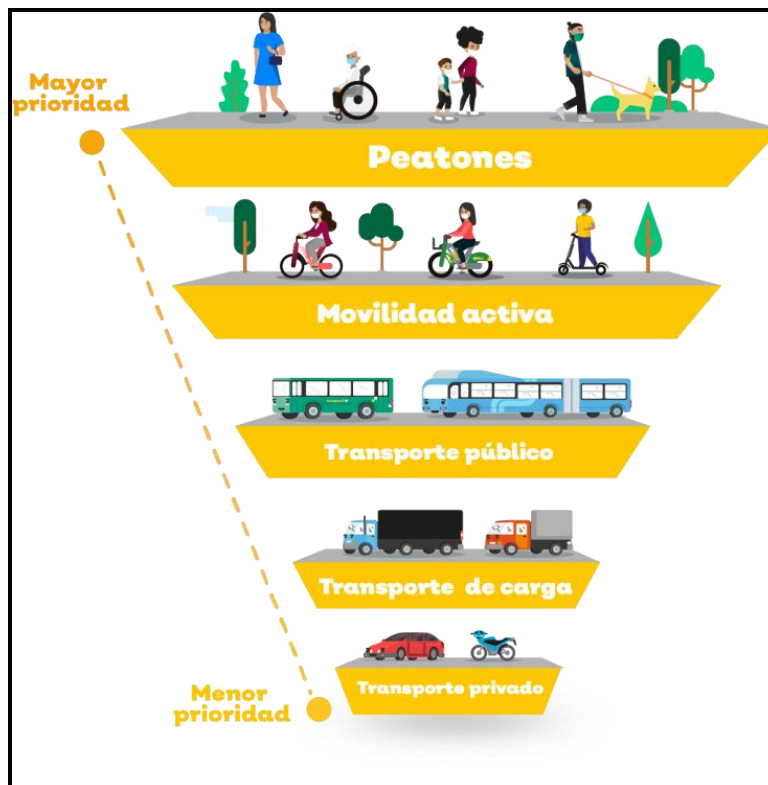
La movilidad urbana moderna establece una jerarquía de usuarios de la vía pública con el propósito de promover ciudades más seguras, accesibles y sostenibles. Esta jerarquía, representada mediante la Pirámide de Movilidad Urbana, prioriza a los usuarios más vulnerables y fomenta un uso eficiente del espacio público.

En el contexto de la Zona Monumental de Ica, donde convergen actividades comerciales, administrativas, religiosas, culturales y turísticas, la aplicación de este principio resulta fundamental para garantizar una adecuada convivencia entre peatones y vehículos.

La jerarquía de movilidad se establece de la siguiente manera:

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen. PIRAMIDE DE MOVILIDAD URBANA



La pirámide de la movilidad se presenta como una jerarquía que clasifica los diferentes modos de transporte según su impacto ambiental y su eficiencia. A continuación, se detalla la jerarquía comúnmente aceptada:

1. **Peatones:** En la parte superior de la pirámide se encuentran los peatones, quienes son considerados los usuarios más vulnerables del espacio público. Esto incluye a personas con discapacidad, adultos mayores y niños. Se le da prioridad debido a su necesidad de espacios seguros y accesibles para caminar.
2. **Ciclistas:** En el segundo nivel se encuentran los ciclistas. Las bicicletas son un medio de transporte eficiente y sostenible que no emite contaminantes y ocupa poco espacio en comparación con vehículos motorizados.
3. **Transporte Público:** Este nivel incluye autobuses, trenes y otros medios de transporte colectivo. Se prioriza por su capacidad de mover a grandes cantidades de personas de manera más eficiente y con menos impacto ambiental que los automóviles privados.
4. **Transporte de Carga:** Los vehículos de carga son esenciales para la distribución de bienes, pero su operación debe ser regulada para minimizar su impacto en la circulación y el medio ambiente.
5. **Automóviles Privados:** En la base de la pirámide se encuentran los automóviles particulares, que son los que generan más externalidades negativas, como la congestión y la contaminación.

3.6 SISTEMA VIAL EXISTENTE EN LA ZONA MONUMENTAL

3.6.1 Señalización horizontal y vertical:

En el mes de diciembre 2025 se realizó el mantenimiento vial (fresado) de la Zona Monumental de Ica, incluyendo las vías que conforman el perímetro de la Plaza de Armas, por lo que actualmente la superficie de rodadura se encuentra en buen estado.

Las vías que conforman el perímetro de la Zona Monumental de Ica y Plaza de Armas de Ica, actualmente se encuentran debidamente señalizadas de forma horizontal y vertical, donde se encuentra declarada como **ZONA RÍGIDA** toda esta zona, esto de acuerdo a la **ORDENANZA MUNICIPAL N° 007-2011-MPI**, prohibiéndose el estacionamiento de vehículos automotores y comercio ambulatorio.

Foto. Calle Ayacucho



Foto. Calle Bolívar



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Calle Callao



Foto. Av. Municipalidad Alt. Ca. Bolívar



Foto. Calle Tacna



Foto. Ca. Tacna



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Calle Castrovirreyna



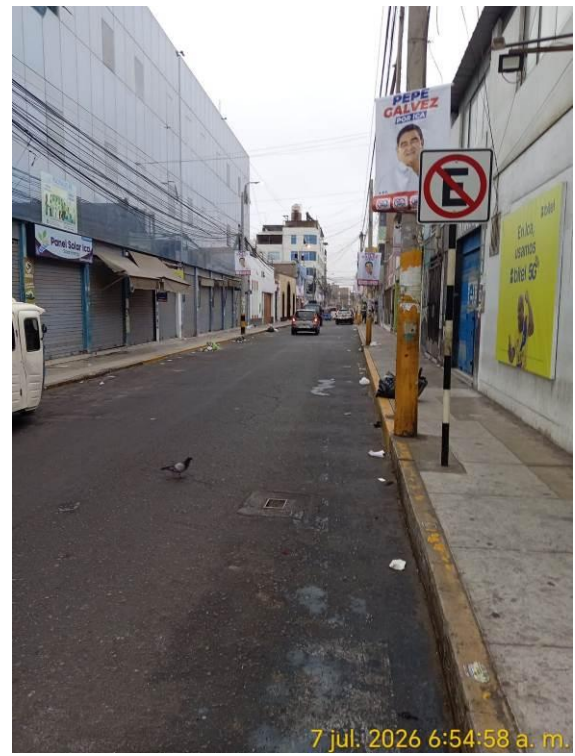
Foto. Calle 2 de Mayo



Foto. Calle 2 de Mayo



Foto. Calle 2 de Mayo



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Ca. Independencia – Ca. Salaverry



Foto. Calle Salaverry



Foto. Ca. Bolívar



Foto. Calle Lima



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Av. San Martín



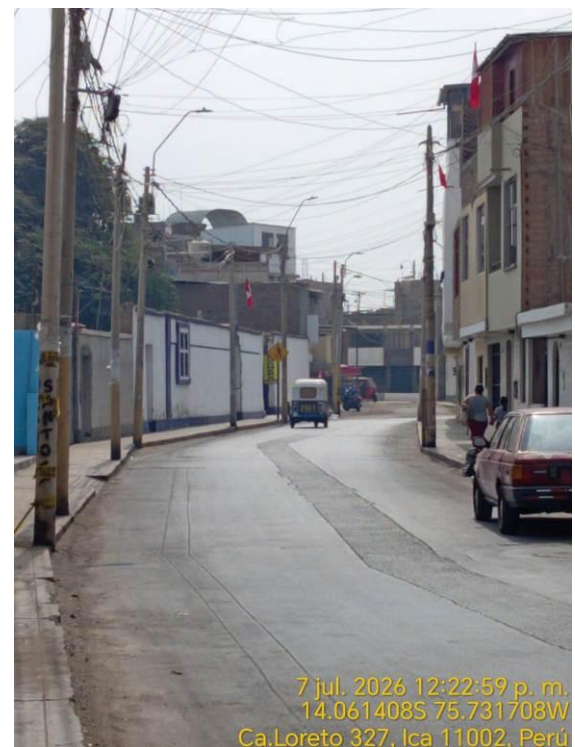
Foto. Av. San Martín – Ca. Loreto



Foto. Calle Loreto



Foto. Calle Loreto



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

3.6.2 Semaforización:

Actualmente dentro de la Zona Monumental y Plaza de Armas de Ica, cuenta con cinco (05) intersecciones semaforizadas, las cuales regulan el tránsito vehicular y peatonal en cada uno de estos puntos, las mismas que se detallan a continuación:

- ✓ Av. Grau cruce Ca. Ayacucho y Ca. Castrovirreyna
- ✓ Av. Matías Manzanilla cruce Ca. Loreto y Av. San Martín
- ✓ Ca. Tacna cruce Av. Municipalidad
- ✓ Ca. Lima cruce Av. Grau
- ✓ Ca. Lima cruce Ca. Libertad

Foto. Av. San Martín cruce Av. Municipalidad – Jr. Loreto



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Av. San Martín cruce Av. Municipalidad – Jr. Loreto



Foto. Calle Tacna cruce Av. Municipalidad



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Calle Tacna cruce Av. Municipalidad



Foto. Calle Callao cruce Av. Municipalidad



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Calle Callao cruce Av. Municipalidad



Foto. Calle Cajamarca cruce Calle Lima

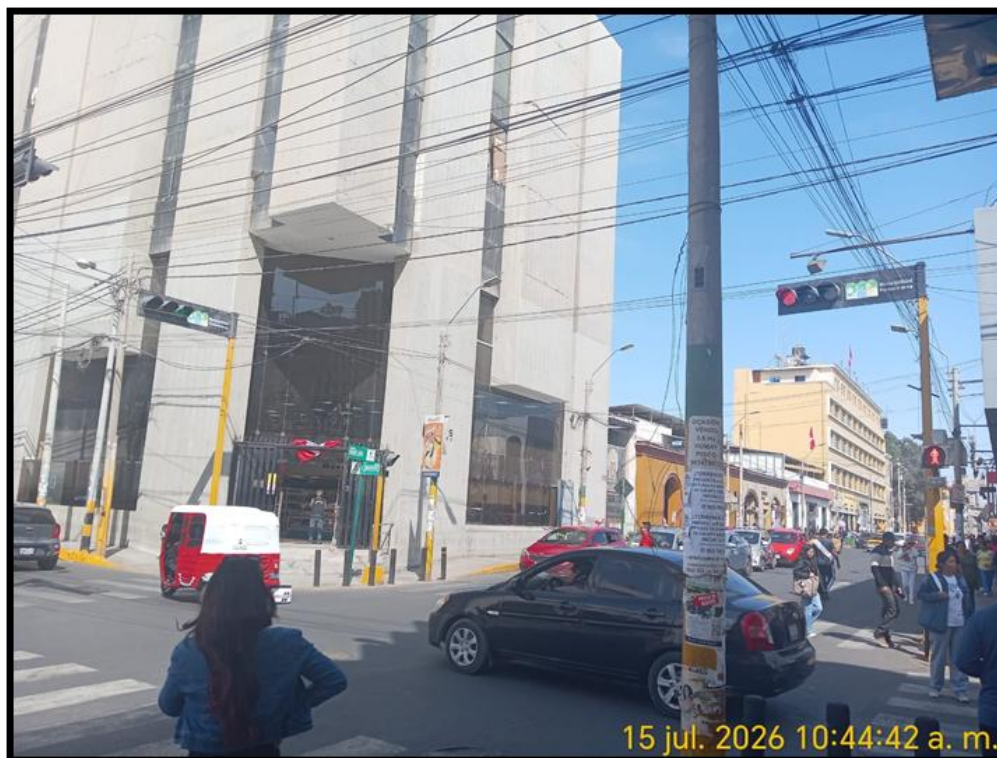


“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Calle Cajamarca cruce Calle Lima



Foto. Av. Grau cruce Calle Castrovirreyña

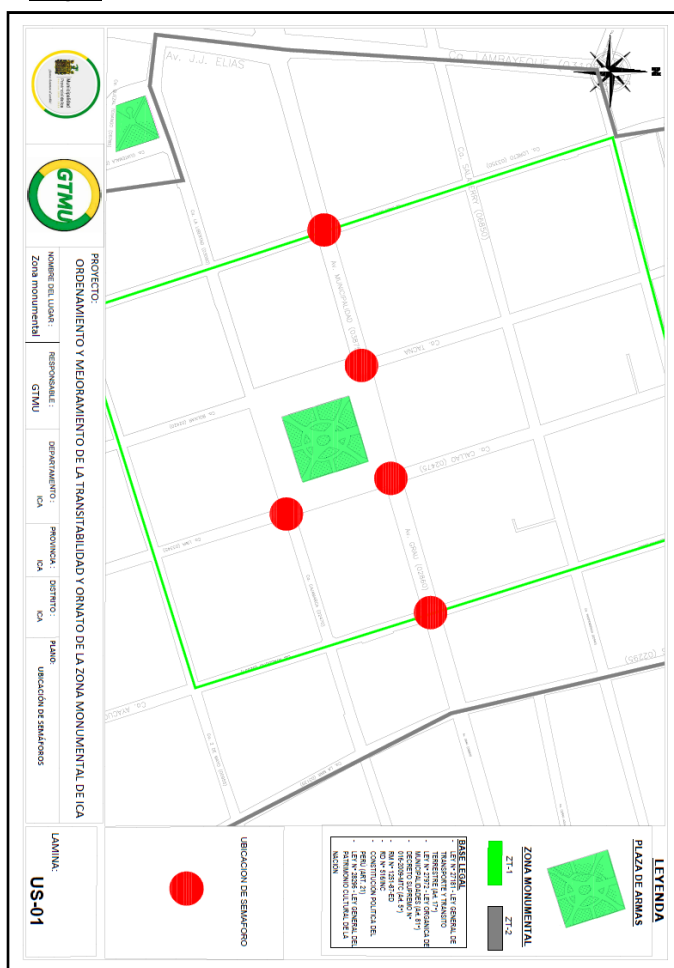


“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Av. Grau cruce Calle Castrovirreyna



Imagen. Plano de Ubicación de SEMAFOROS en la Zona Monumental



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

3.6.3 Sentidos de tránsito actuales:

De acuerdo a la ORDENANZA MUNICIPAL N° 007-2011-MPI, donde se declara zonas rígidas a las avenidas y calles de la ciudad de Ica para el estacionamiento de vehículos automotores, comercio ambulatorio y estacionamiento; para este estudio solo mencionaremos aquellas vías que se encuentran dentro de la Zona Monumental y Plaza de Armas de Ica:

Cuadro. Sentidos de tránsito de las calles dentro de la Zona Monumental

N°	VÍA	CANT. CARRILES	SENTIDO DE TRÁNSITO
1	Calle Huánuco	2	este - oeste
2	Calle 2 de Mayo	2	este - oeste
3	Calle Ayacucho	2	norte - sur
4	Calle Castrovirreyna	2	norte - sur
5	Calle Moquegua	2	oeste - este
6	Calle Arequipa	2	oeste - este
7	Calle Loreto	2	sur - norte
8	Av. San Martín	4	sur - norte y norte - sur

Foto. Ca. Huánuco – Ca. 2 de Mayo (sentido: este – oeste)



Foto. Ca. Huánuco – Ca. 2 de Mayo (sentido: este – oeste)



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Ca. Ayacucho – Ca. Castrovirreyna (sentido:
norte – sur)



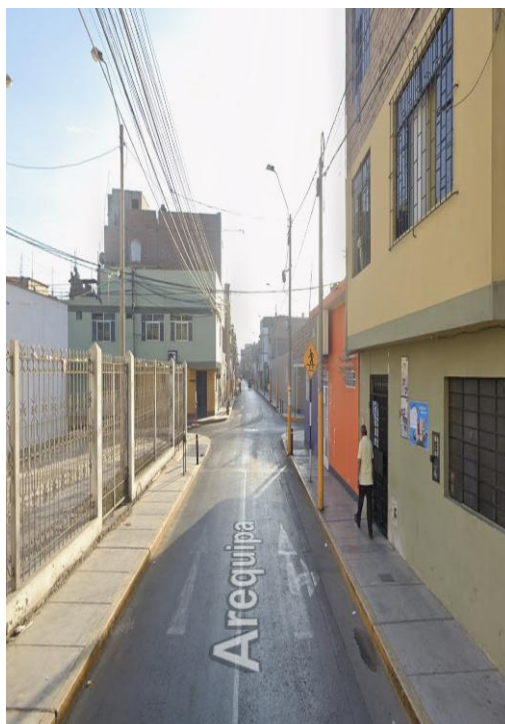
Foto. Ca. Ayacucho – Ca. Castrovirreyna
(sentido: norte – sur)



Foto. Ca. Moquegua – Ca. Arequipa (sentido:
oeste – este)



Foto. Ca. Moquegua – Ca. Arequipa (sentido:
oeste – este)



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

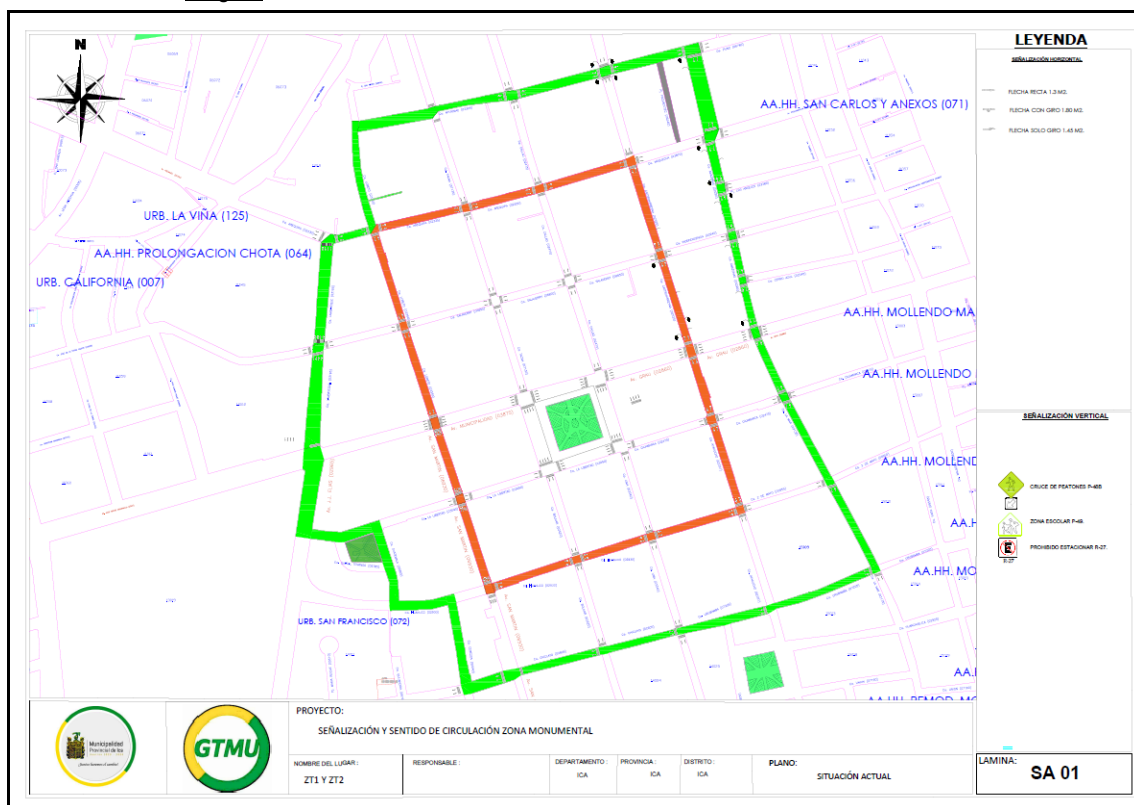
Foto. Ca. Loreto (sentido: sur – norte)



Foto. Av. San Martín (sentido: sur – norte)



Imagen. Plano de SEÑALIZACIÓN Y SENTIDOS DE TRANSITO en la Zona Monumental



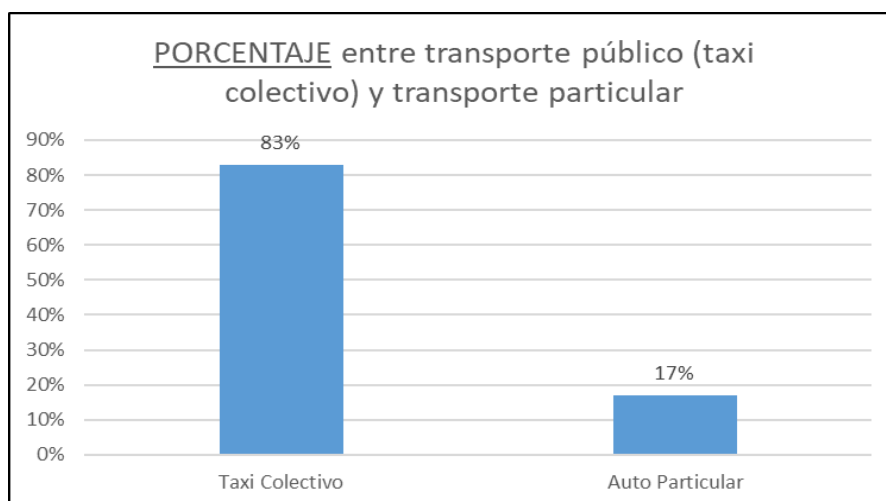
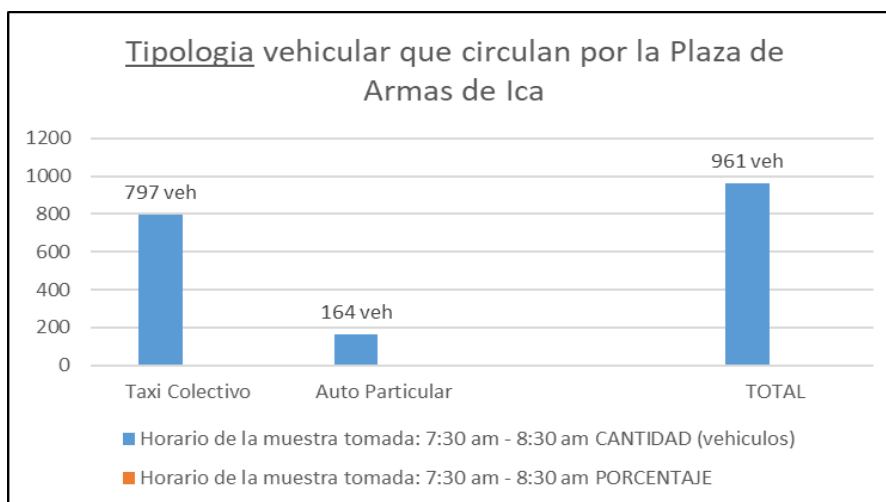
3.7 CARACTERIZACIÓN DEL TRÁNSITO VEHICULAR

3.7.1 Aforos Vehiculares:

Se realizaron aforos vehiculares para identificar la cantidad de vehículos (Tipo M1) que circulan por las diferentes vías de la Zona Monumental de Ica, teniendo como área de estudio central el perímetro de la Plaza de Armas. En este aforo solo se tomó muestra de los vehículos de Categoría M1 (autos particulares, taxis y taxis colectivos), cuya muestra fue tomada en un día típico de semana, en horas de mayor demanda, es decir, en horas punta de la mañana, tarde y de noche, obteniéndose la siguiente información:

✓ Martes 14 de Julio 2026 – Turno Mañana (7.30am – 8.30am):

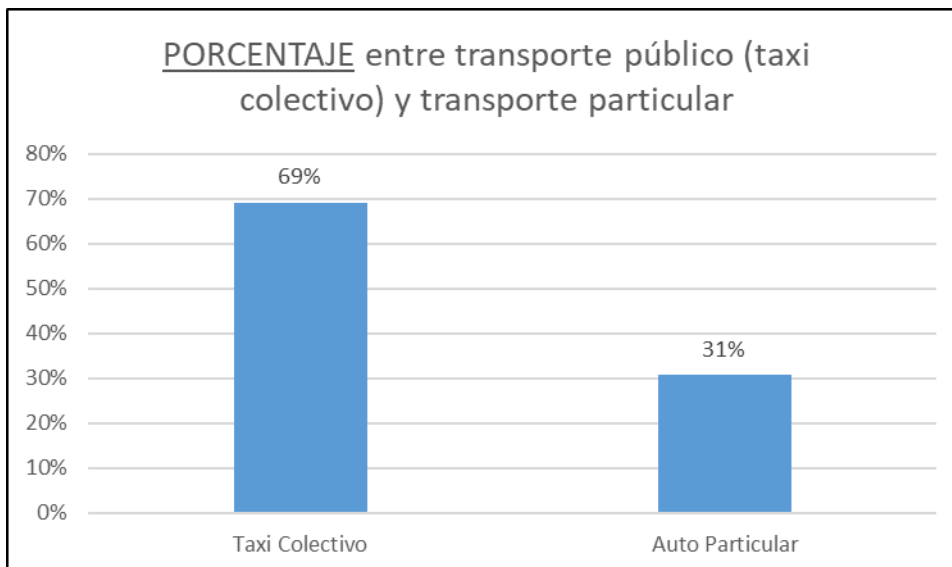
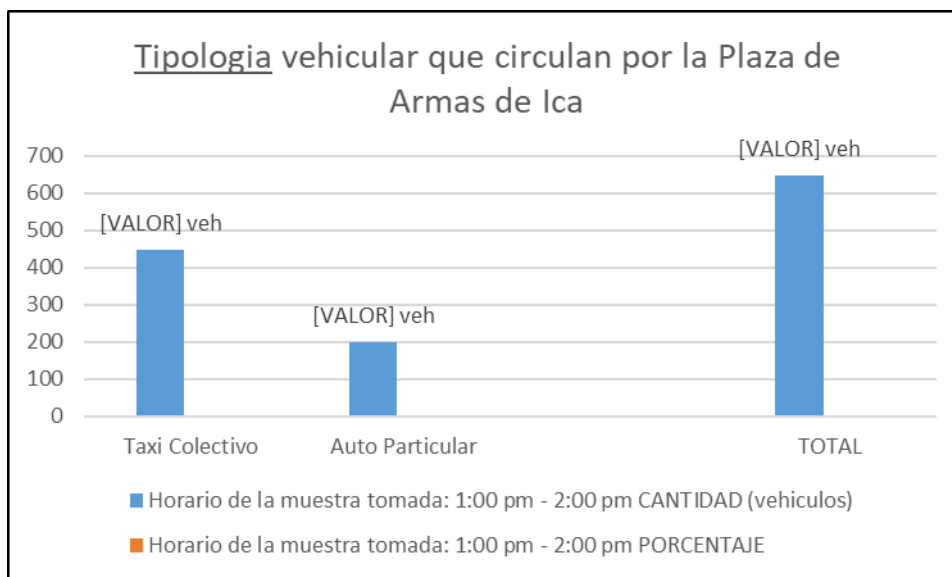
TIPO DE VEHICULO	CANTIDAD (vehículos)	PORCENTAJE
Taxi Colectivo	797	83%
Auto Particular	164	17%
TOTAL	961	100%



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

✓ Martes 14 de Julio 2026 – Turno Tarde (1.00pm – 2.00pm):

TIPO DE VEHICULO	CANTIDAD (vehículos)	PORCENTAJE
Taxi Colectivo	449	69%
Auto Particular	200	31%
TOTAL	649	100%



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

✓ Martes 14 de Julio 2026 – Turno Tarde (6.30pm – 7.30pm):

TIPO DE VEHICULO	CANTIDAD (vehículos)	PORCENTAJE
Taxi Colectivo	967	84%
Auto Particular	188	16%
TOTAL	1155	100%

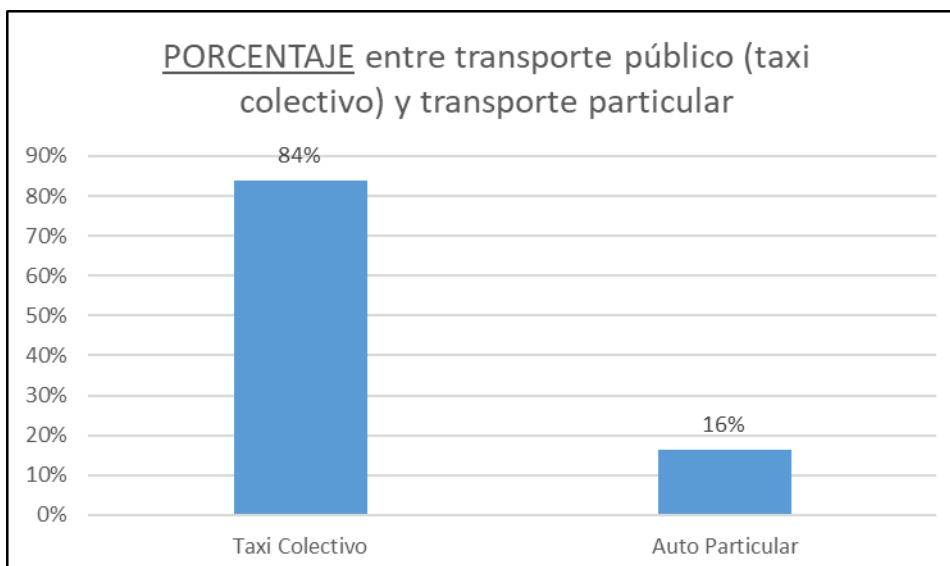
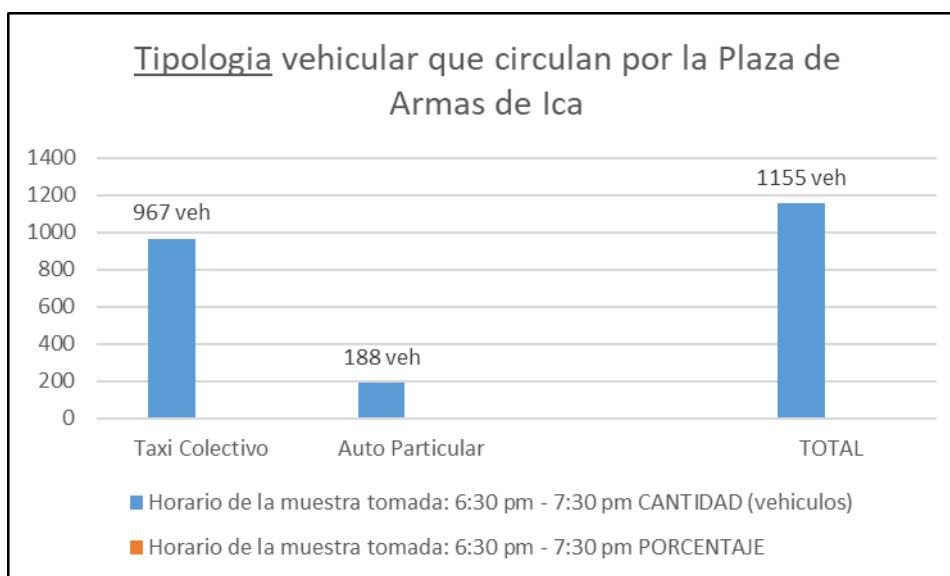
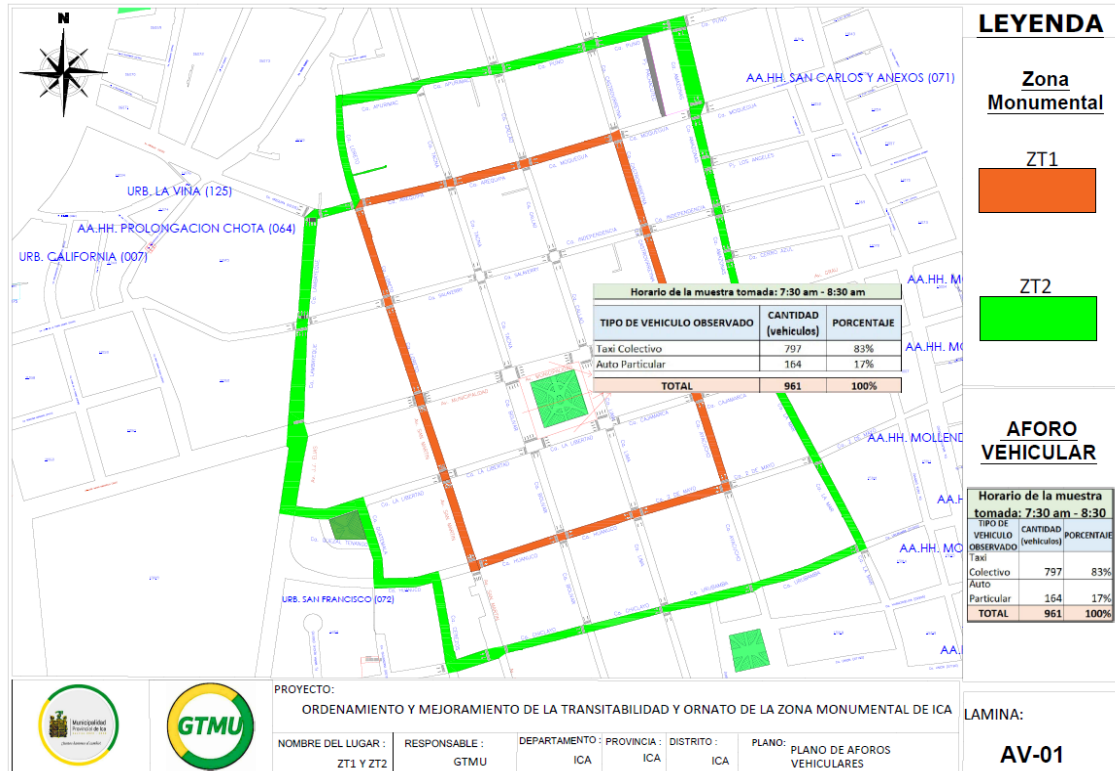


Imagen. Plano de ubicación de AFOROS VEHICULARES en la Zona Monumental (horario mañana)



3.8 DIAGNOSTICO DE LA TRANSITABILIDAD

3.8.1 Continuidad vial:

Teniendo como área de estudio la Zona Monumental de Ica, se realizó la inspección de todo el perímetro interno de esta zona, observándose que los puntos de mayor conflicto vehiculares y peatonales se encuentran dentro de la Plaza de Armas, es decir, en la Calle Libertad, Calle Lima, Av. Municipalidad (sentido: oeste – este) y Calle Bolívar, las mismas que conforman el perímetro de la Plaza de Armas; asimismo se observó que estas vías no tienen continuidad vial, es decir, que uno o más de los carriles de las vías antes mencionadas, chocan hacia un frente sin salida. A continuación, detallaremos lo antes descrito:

- ✓ Calle Libertad aproximación Calle Lima. - esta vía cuenta con cuatro (04) carriles de circulación, donde los dos (02) carriles que se encuentran adyacentes a la Plaza de Armas llegan a la intersección con Calle Lima, en donde ya no tiene continuidad vial y de forma obligatoria los vehículos deberían girar hacia la izquierda, sin embargo en la práctica muchos de estos vehículos desean continuar de forma recta en dirección hacia la Calle Cajamarca, generando con estas maniobras conflictos vehículo – vehículo y vehículo – peatón, poniendo en riesgo a los peatones que cruzan dicha intersección, además de generar caos vehicular.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen. Ca. Libertad cruce Ca. Lima

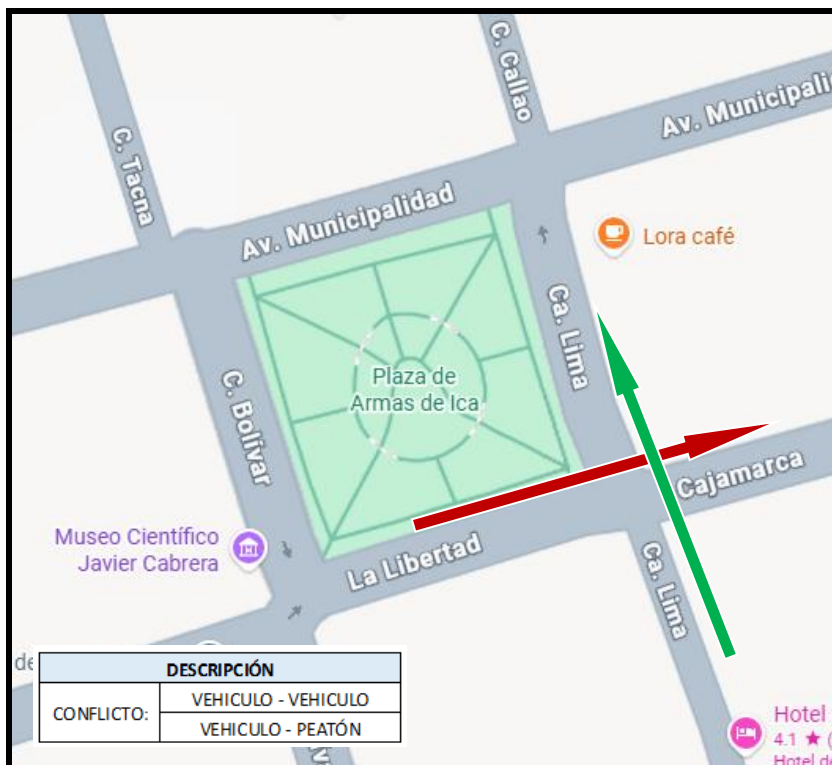


Imagen. Ca. Libertad cruce Ca. Lima



- ✓ Calle Lima aproximación Av. Municipalidad. - esta vía cuenta con cuatro (04) carriles de circulación, donde los dos (02) carriles que se encuentran adyacentes a la Plaza de Armas llegan a la intersección con la Av. Municipalidad, en donde ya no tiene continuidad vial y de forma obligatoria los vehículos deberían seguir en dirección recta hacia Calle Lima, toda vez que en ese punto se encuentra restringido el giro hacia la izquierda, sin embargo en la práctica muchos de estos vehículos giran hacia la izquierda y otros desean continuar de forma recta, generando conflictos vehiculares no solo con los vehículos que circulan por esta misma vía, sino también por los vehículos que circulan

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

por la Av. Grau (conflictos vehículo – vehículo y vehículo – peatón), poniendo en riesgo a los peatones que cruzan dicha intersección, además de generar caos vehicular.

Imagen. Ca. Lima cruce Av. Municipalidad

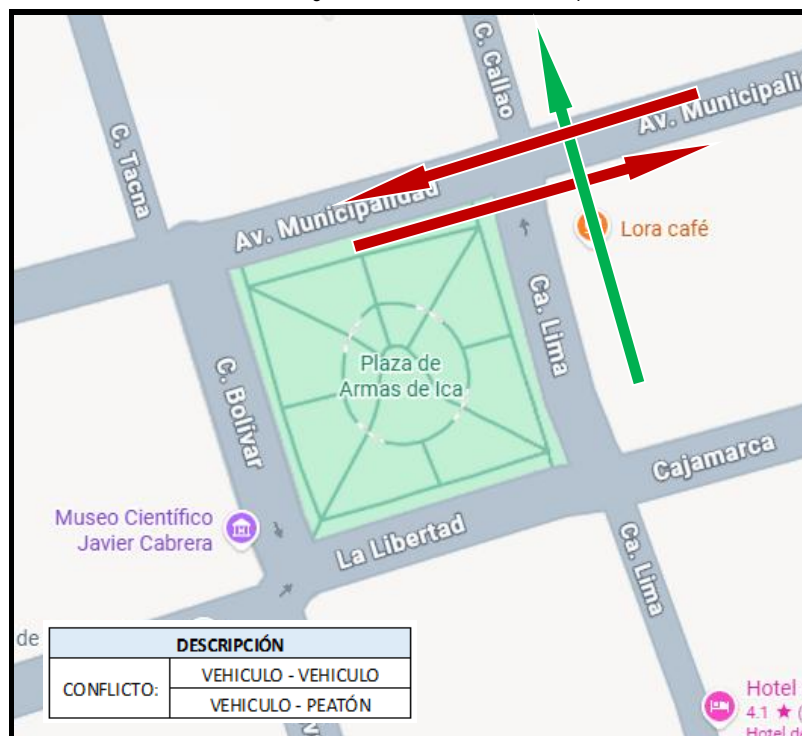


Imagen. Ca. Lima cruce Av. Municipalidad



- ✓ Av. Municipalidad (sentido: oeste – este) aproximación Calle Tacna (Ca. Bolívar). - esta vía cuenta con cuatro (04) carriles de circulación, 02 carriles por cada sentido de tránsito, donde los dos (02) carriles que se dirigen en sentido oeste – este, cuando llegan a la Calle Lima no tiene continuidad vial, por lo que para continuar en forma recta lo hacen de forma diagonal y a la vez los vehículos que desean girar hacia la izquierda generan conflictos vehiculares (vehículo – vehículo) con los vehículos

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

que vienen desde el otro sentido de tránsito contrario, poniendo en riesgo latente de todos los peatones que cruzan dicha intersección, además de generar caos vehicular.

Imagen. Ca. Tacna cruce Av. Municipalidad

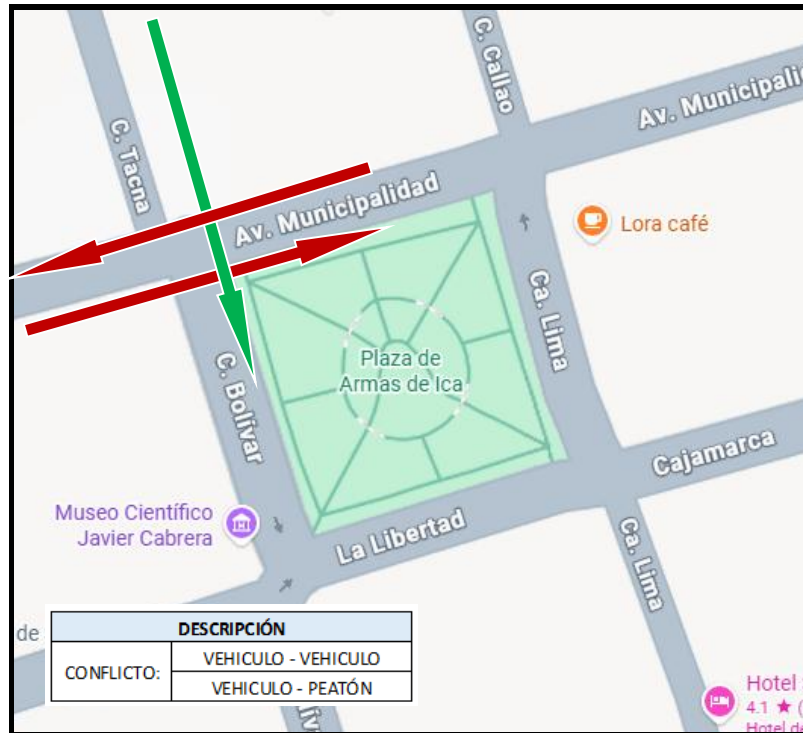
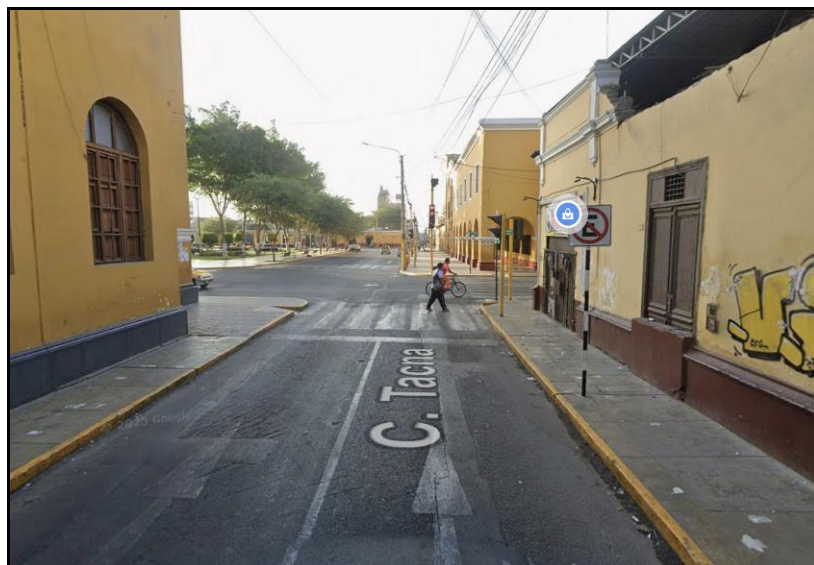


Imagen. Ca. Tacna cruce Av. Municipalidad



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA
Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

- ✓ Calle Bolívar aproximación Calle Libertad. - esta vía cuenta con cuatro (04) carriles de circulación, donde los dos (02) carriles que se encuentran adyacentes a la Plaza de Armas llegan a la intersección con Calle Libertad, en donde ya no tiene continuidad vial, debiendo realizar maniobras temerarias para continuar recto hacia la Calle Bolívar, generando con estas maniobras conflictos vehículo – vehículo y vehículo – peatón, poniendo en riesgo a los peatones que cruzan dicha

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

intersección, además de generar caos vehicular. Además, precisar que esta intersección no se encuentra regulada con ningún dispositivo de control de tránsito (semáforo) por lo que se hace más peligroso cruzar dicha intersección.

Imagen. Ca. Bolívar cruce Ca. Libertad

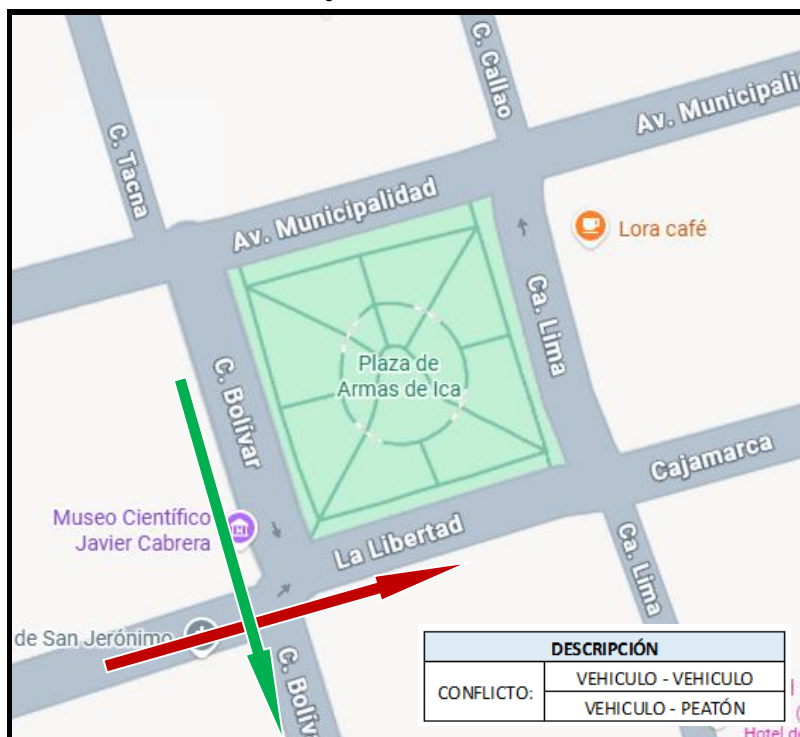
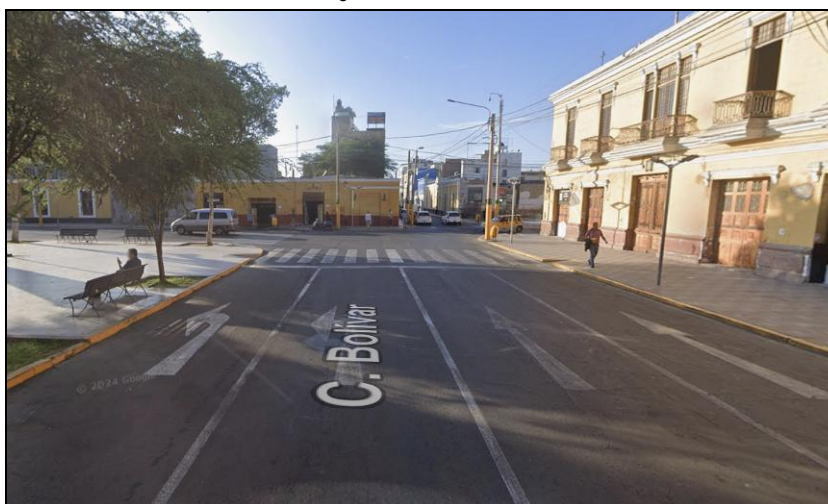


Imagen. Ca. Bolívar cruce Ca. Libertad



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

3.9 Secciones Viales dentro de la Zona Monumental y Plaza de Armas de Ica:

De acuerdo al trabajo en campo, se procedió hacer el levantamiento de las secciones viales de las calles que se encuentran dentro de la Zadyacentes de la Plaza de Armas de Ica, a fin de conocer los anchos de cada calle, anchos de veredas, bermas, martillos, radios de giro, además de visualizar el comportamiento de los flujos vehiculares y peatonales en cada vía:

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- Presenta señalización vertical de “no estacionarse”
- Presenta señalización horizontal borrosa
- De acuerdo a la ordenanza N° 013-2013-MPI, se declara esta vía como parte de la zona monumental
- Se ha identificado que a lo largo de esta vía se estacionan vehículos al lado derecho e izquierdo sobre un (01) carril de circulación, interfiriendo y/o obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal.

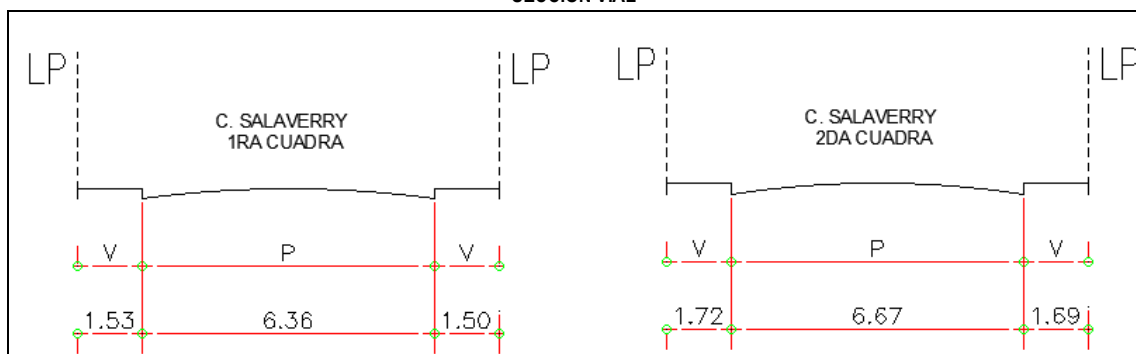


FOTOS

✓ Ca. Salaverry:

- Es una vía de un solo (01) sentido de circulación de tránsito (sentido: este – oeste), la cual con dos (02) carriles de circulación, cuya sección vial comprende de vereda – carriles de circulación – vereda.

SECCIÓN VIAL

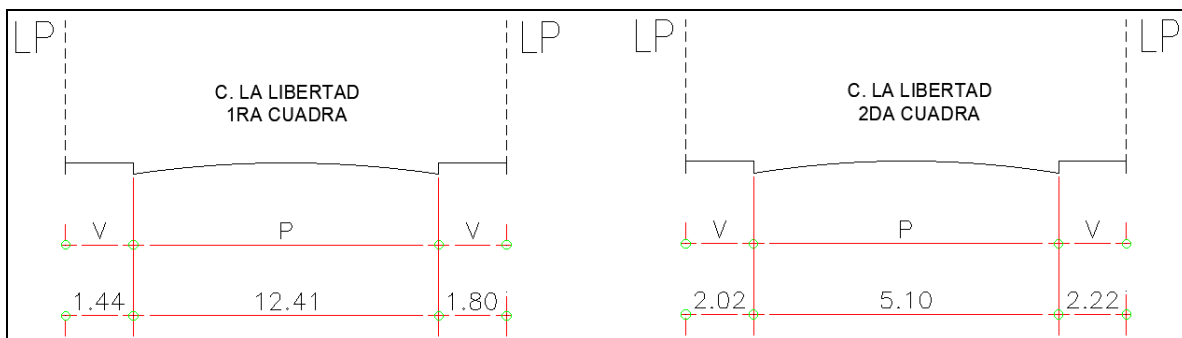


“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

✓ **Ca. La Libertad:**

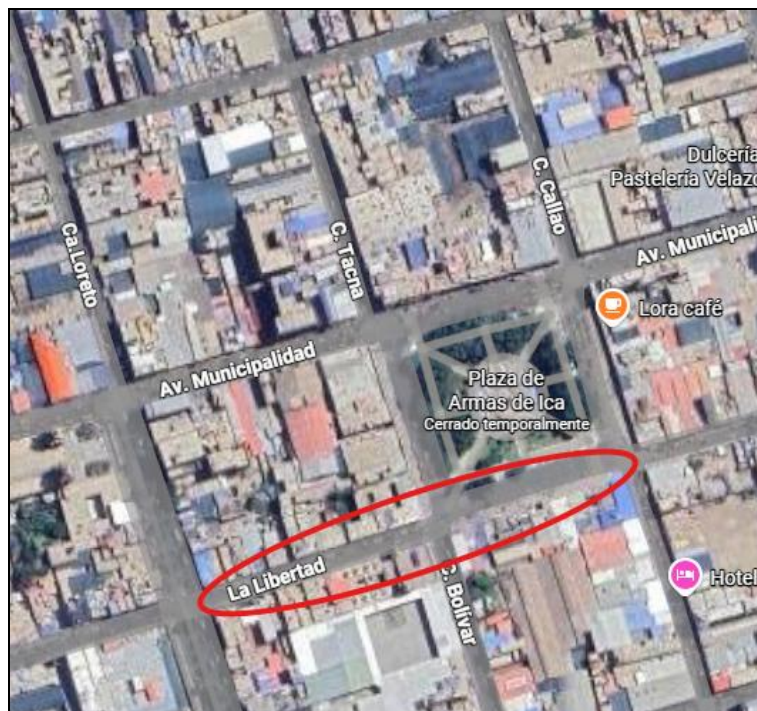
- Es una vía de un solo (01) sentido de circulación de tránsito (sentido: oeste - este), con dos (02) carriles de circulación, cuya sección vial comprende de vereda – carriles de circulación – vereda.

SECCIÓN VIAL



- Esta vía comprende desde la Av. J.J. Elías hasta Ca. Lima, para el presente estudio se seleccionó la primera y segunda cuadra, la cual comprende desde la Av. San Martín hasta Ca. Lima.

UBICACION



- Por esta vía se ha identificado que circulan vehículos: autos y motos
- La superficie de rodadura se encuentra en buen estado de conservación
- Presenta señalización horizontal borrosa
- De acuerdo a la ordenanza N° 013-2013-MPI, se declara esta vía como parte de la zona monumental
- Se ha identificado que a lo largo de esta vía se estacionan vehículos al lado izquierdo, interfiriendo y/o obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

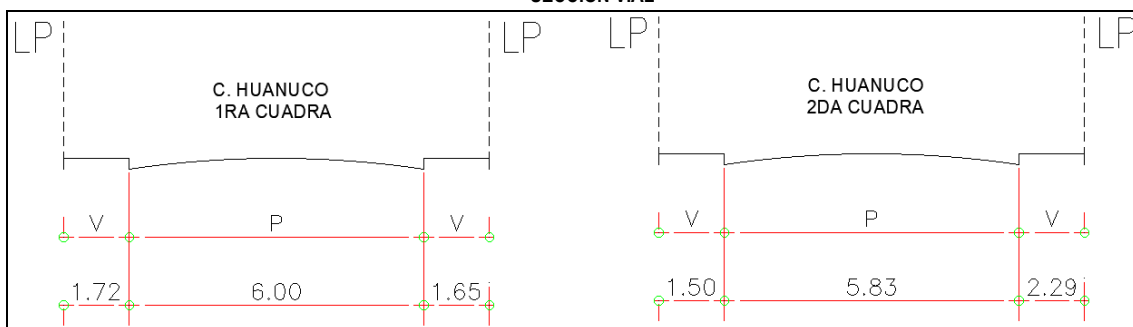
FOTO



✓ **Ca. Huánuco:**

- Es una vía de un solo (01) sentido de circulación de tránsito (sentido: este - oeste), con dos (02) carriles de circulación, cuya sección vial comprende de vereda – carriles de circulación – vereda.

SECCIÓN VIAL



- Esta vía comprende desde la Av. J.J. Elías hasta Ca. Lima, para el presente estudio se seleccionó solo la primera y segunda cuadra, la cual comprende desde la Av. San Martín hasta Ca. Lima.

UBICACION



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- Por esta vía se ha identificado que circulan vehículos: autos, motos, micros, mototaxis y combis.
- La superficie de rodadura se encuentra en buen estado de conservación
- No presenta señalización horizontal
- Presenta señalización vertical de “no estacionarse”
- De acuerdo a la ordenanza N° 013-2013-MPI, se declara esta vía como parte de la zona monumental
- Se ha identificado que a lo largo de esta vía se estacionan vehículos al lado izquierdo, interfiriendo y/o obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal.

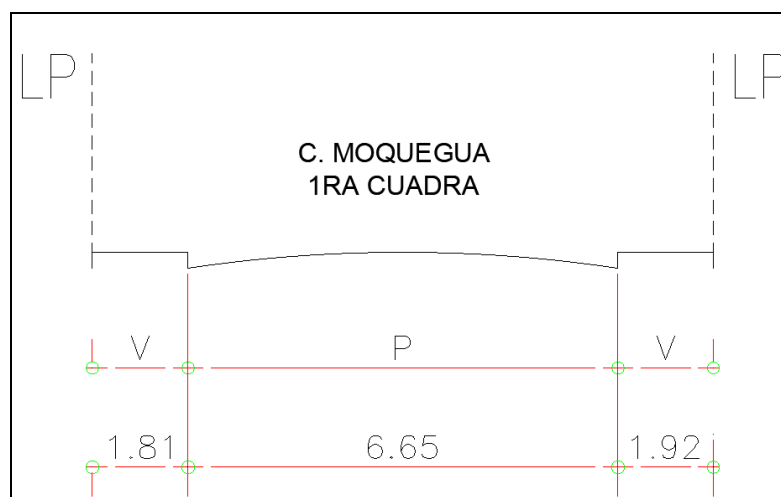
FOTOS



✓ **Ca. Moquegua:**

- Es una vía de un solo (01) sentido de circulación de tránsito (sentido: oeste - este), con dos (02) carriles de circulación, cuya sección vial comprende de vereda – carriles de circulación – vereda.

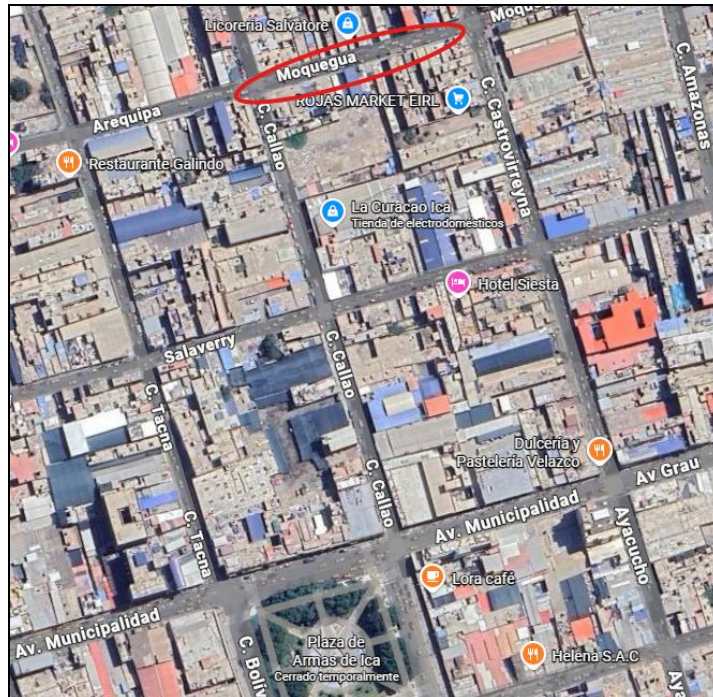
SECCIÓN VIAL



- Esta vía comprende desde Ca. Callao hasta Ca. San Carlos, para el presente estudio se seleccionó la primera, la cual comprende desde Ca. Callao hasta Ca. Castrovirreyna.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

UBICACION



- Por esta vía se ha identificado que circulan vehículos: autos, motos, micros, mototaxis y combis.
- La superficie de rodadura se encuentra en buen estado de conservación
- Presenta señalización horizontal de pintado amarillo en la vereda
- No presenta señalización vertical
- De acuerdo a la ordenanza N° 013-2013-MPI, se declara esta vía como parte de la zona monumental
- Se ha identificado que a lo largo de esta vía se estacionan vehículos al lado izquierdo, interfiriendo y/o obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal.

FOTO

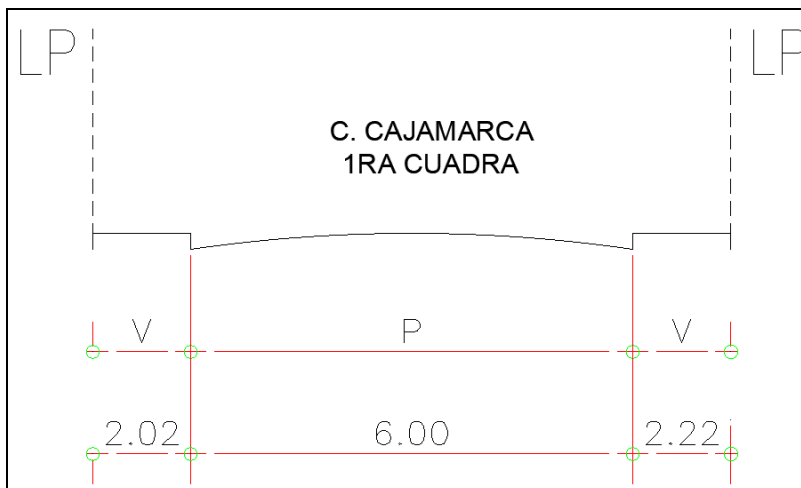


“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

✓ Ca. Cajamarca:

- Es una vía de un solo (01) sentido de circulación de tránsito (sentido: oeste - este), con dos (02) carriles de circulación, cuya sección vial comprende de vereda – carriles de circulación - vereda.

SECCIÓN VIAL



- Esta vía comprende desde Ca. Lima hasta los límites del Río Ica, para el presente estudio se seleccionó la primera cuadra, la cual comprende desde Ca. Lima hasta Ca. Ayacucho.

UBICACION



- Por esta vía se ha identificado que circulan vehículos: autos y motos.
- La superficie de rodadura se encuentra en buen estado de conservación
- Presenta señalización horizontal de pintado amarillo en la vereda
- Presenta señalización vertical de “No estacionarse” y “ubicación de cruce peatonal”
- De acuerdo a la ordenanza N° 013-2013-MPI, se declara esta vía como parte de la zona monumental
- Se ha identificado que a lo largo de esta vía se estacionan vehículos al lado izquierdo, interfiriendo y/o obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal.

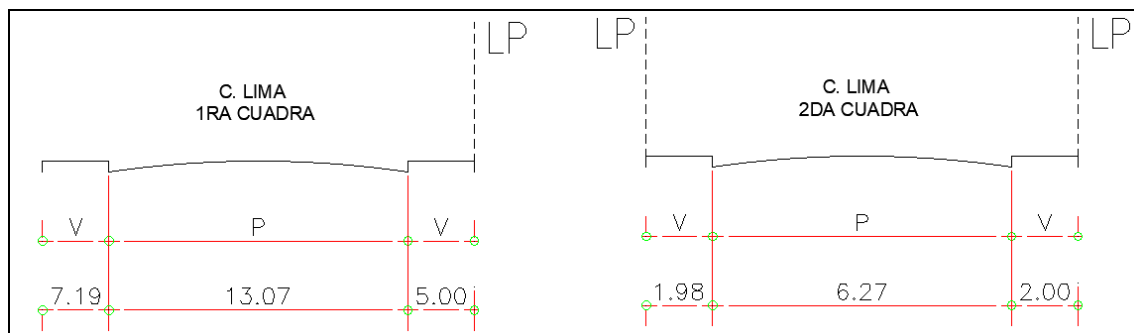
FOTOS



✓ Ca. Lima:

- Es una vía de un solo (01) sentido de circulación de tránsito (sentido: sur - norte), con dos (02) carriles de circulación, cuya sección vial comprende de vereda – carriles de circulación - vereda.

SECCIÓN VIAL



- Esta vía comprende desde la Av. Municipalidad hasta la Av. Cutervo, en el presente informe se seleccionó la primera y segunda cuadra, la cual comprende desde la Av. Municipalidad hasta Ca. 2 de Mayo.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

UBICACION



- Por esta vía se ha identificado que circulan vehículos: autos y motos.
- La superficie de rodadura se encuentra en buen estado de conservación
- Presenta señalización horizontal de pintado amarillo en la vereda
- Presenta señalización vertical de “No estacionarse”
- De acuerdo a la ordenanza N° 013-2013-MPI, se declara esta vía como parte de la zona monumental
- Se ha identificado que a lo largo de esta vía se estacionan vehículos al lado derecho, haciendo un paradero de taxi colectivo informal a la espera de pasajeros, interfiriendo y/o obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal.

FOTO

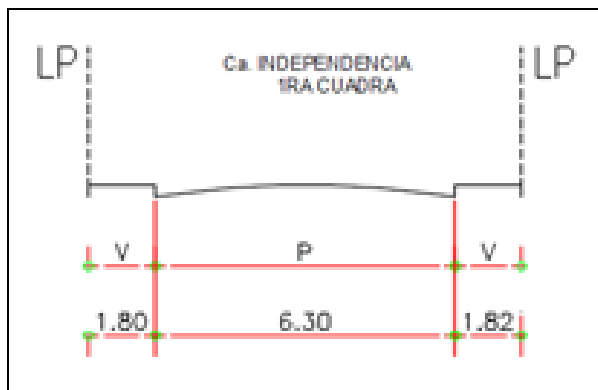


✓ Ca. Independencia:

- Es una vía de un solo (01) sentido de circulación de tránsito (sentido: este - oeste), con dos (02) carriles de circulación, cuya sección vial comprende de vereda – carriles de circulación - vereda, cuyas medidas se detallan en el Grafico N° 01.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

SECCIÓN VIAL



- Esta vía comprende desde Ca. Callao hasta los límites del Río Ica, para el presente estudio se seleccionó la primera cuadra, la cual comprende desde Ca. Callao hasta Ca. Castrovirreyna.

UBICACION



- Por esta vía se ha identificado que circulan vehículos: autos, mototaxi, motos.
- La superficie de rodadura se encuentra en buen estado de conservación
- Presenta señalización horizontal de pintado amarillo en la vereda
- No presenta señalización vertical
- De acuerdo a la ordenanza N° 013-2013-MPI, se declara esta vía como parte de la zona monumental.
- Se ha identificado que a lo largo de esta vía se estacionan vehículos al lado derecho, interfiriendo y/o obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal.

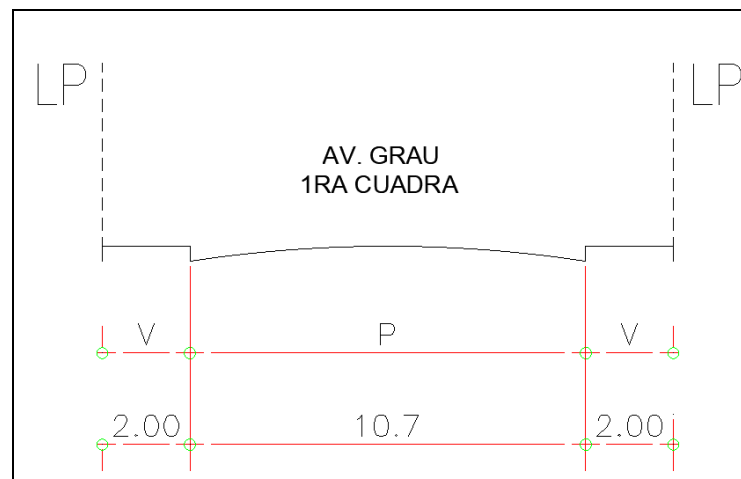
FOTO



✓ Av. Grau:

- Es una vía que cuenta con dos (02) sentidos de circulación de tránsito (sentido: este – oeste y oeste – este), con dos (02) carriles de circulación por sentido de tránsito, no cuenta con separador central, cuya sección vial comprende: vereda – carriles de circulación vehicular – carriles de circulación vehicular – vereda.

SECCIÓN VIAL



- Esta vía comprende desde la Av. J.J. Elías hasta Ca. Lima, para el presente estudio se seleccionó la primera cuadra, la cual comprende desde Ca. Lima hasta Ca. Ayacucho.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

UBICACION



- Por esta vía se ha identificado que circulan vehículos: autos y motos.
- La superficie de rodadura se encuentra en buen estado de conservación
- Presenta señalización horizontal de pintado amarillo en la vereda
- Presenta señalización vertical de no estacionarse
- De acuerdo a la ordenanza N° 013-2013-MPI, se declara esta vía como parte de la zona monumental.
- Se ha identificado que a lo largo de esta vía se los colectivos avanzan lento o estacionan para conseguir pasajeros tanto en el lado derecho como en el izquierdo, interfiriendo y/o obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal.

FOTO

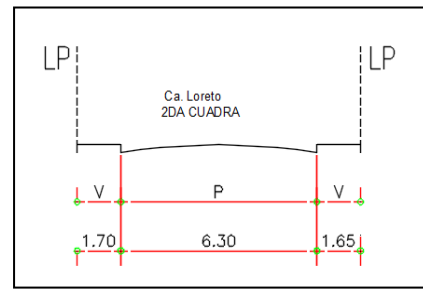
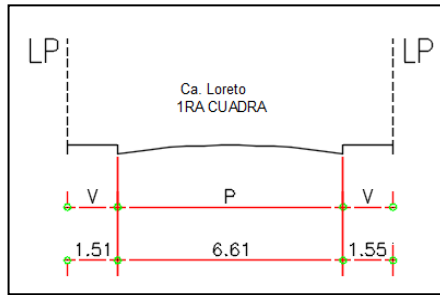


✓ **Ca. Loreto**

- Es una vía de un solo (01) sentido de circulación de tránsito (sentido: Sur – Norte), con dos (02) carriles de circulación, cuya sección vial comprende de vereda – carriles de circulación vehicular – vereda, cuyas medidas se detallan en los siguientes gráficos.

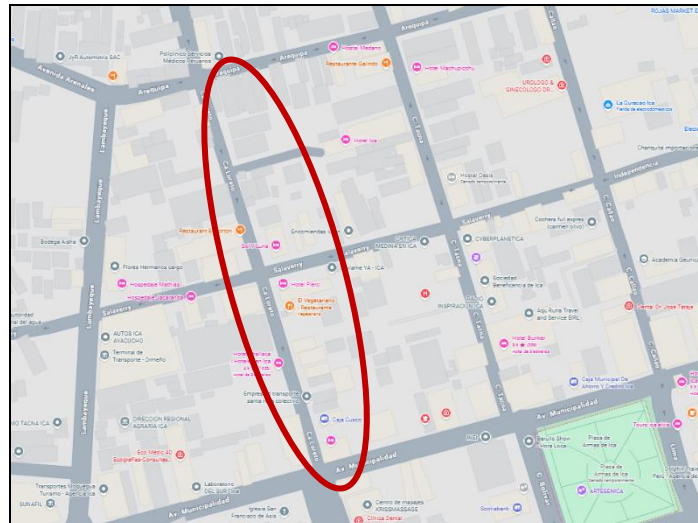
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

SECCIÓN VIAL



- Esta vía comprende desde Ca. Lima hasta Ca. Acomayo, para el presente estudio se seleccionó la primera y segunda cuadra, la cual comprende desde la Av. Municipalidad hasta la Calle Arequipa, como se detalla en el siguiente gráfico.

UBICACIÓN



- Por esta vía se ha identificado que circulan vehículos: mototaxis, autos, motos, micros, camiones pequeños, combis y minivans.
- La superficie de rodadura se encuentra en regular estado de conservación
- Presenta señalización horizontal borrosa (señalización de zonas rígidas de calle).
- No presenta señalización vertical
- De acuerdo a la Ordenanza Municipal N° 0013-2013-MPI, se declara esta vía como parte de la zona monumental.
- Se ha identificado que a lo largo de esta vía se estacionan vehículos al lado izquierdo de la vía, interfiriendo y/o obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal, tal como se muestra en los siguientes gráficos.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

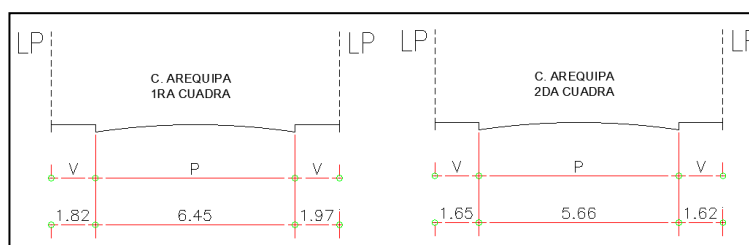
FOTOS



✓ Ca. Arequipa

- Es una vía de un solo (01) sentido de circulación de tránsito (sentido: Oeste – Este), con dos (02) carriles de circulación, cuya sección vial comprende de vereda – carriles de circulación vehicular – vereda, cuyas medidas se detallan en los siguientes gráficos.

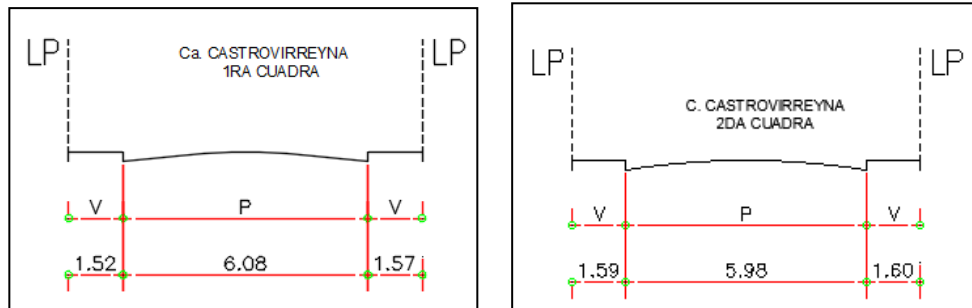
SECCIÓN VIAL



- Esta vía tiene una longitud de 03 cuadras, de las cuales se están considerando para el presente estudio la primera y segunda cuadra, que comprenden desde Ca. Loreto hasta Ca. Callao, como se detalla en el siguiente gráfico.

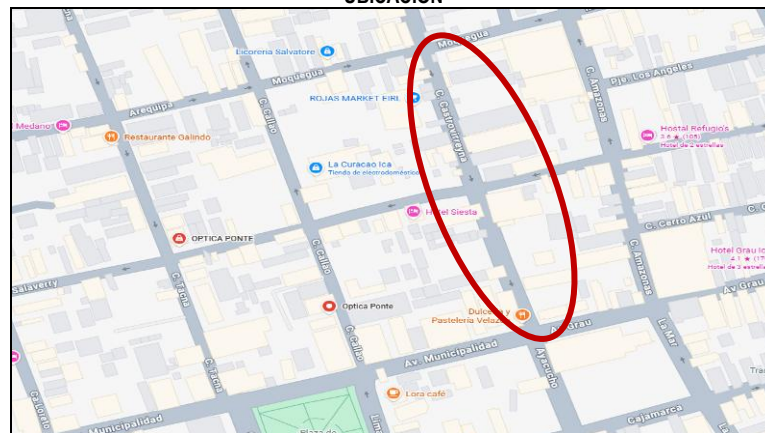
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

SECCIÓN VIAL



- Esta vía tiene una longitud de más de 05 cuadras, de las cuales se están considerando para la evaluación la primera y segunda cuadra, que comprenden desde la Av. Grau hasta Ca. Moquegua, como se detalla en el siguiente gráfico.

UBICACIÓN



- Por esta vía se ha identificado que circulan vehículos: mototaxis, autos, motos, micros, camiones pequeños, combis y minivans.
- La superficie de rodadura se encuentra en regular estado de conservación
- Presenta señalización horizontal borrosa (señalización de zonas rígidas de calle).
- Presenta señales verticales de “Prohibido Estacionarse”
- De acuerdo a la Ordenanza Municipal N° 0013-2013-MPI, se declara esta vía como parte de la zona monumental.
- Se ha identificado que a lo largo de esta vía se estacionan vehículos al lado izquierdo y lado derecho de la vía, interfiriendo y/o obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal, tal como se muestra en los siguientes gráficos:

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- De acuerdo a la Ordenanza Municipal N° 0013-2013-MPI, se declara esta vía como parte de la zona monumental.
- Se ha identificado que a lo largo de esta vía se estacionan vehículos al lado izquierdo y lado derecho de la vía, interfiriendo y/o obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal, tal como se muestra en las siguientes imágenes.

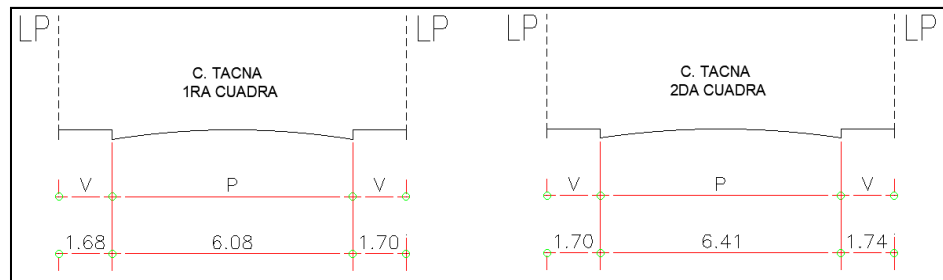
FOTOS



✓ **Ca. Tacna**

- Es una vía de un solo (01) sentido de circulación de tránsito (sentido: Norte – Sur), con dos (02) carriles de circulación, cuya sección vial comprende de vereda – carriles de circulación vehicular – vereda, cuyas medidas se detallan en los siguientes gráficos.

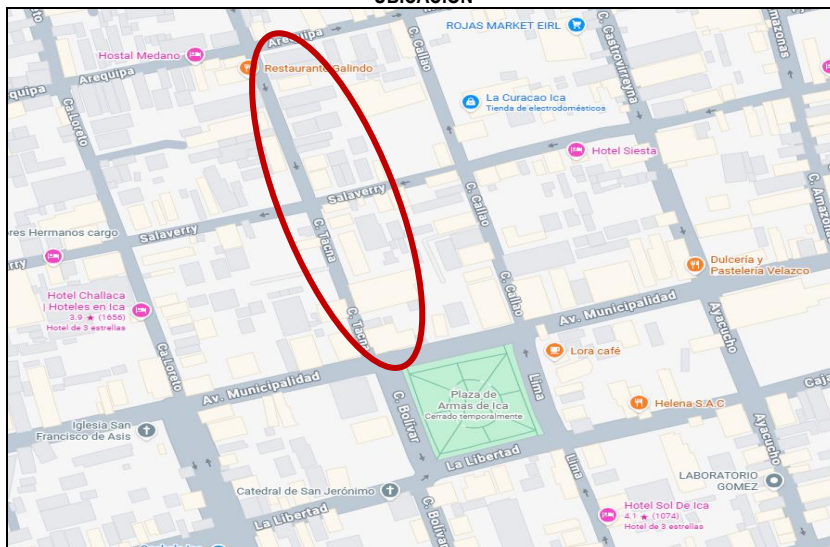
SECCIÓN VIAL



- Esta vía tiene una longitud de más de 03 cuadras, de las cuales se están considerando para la evaluación la primera y segunda cuadra, que comprenden desde la Av. Municipalidad hasta la Calle Arequipa, como se detalla en el siguiente gráfico.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

UBICACIÓN



- Por esta vía se ha identificado que circulan vehículos: mototaxis (solo 2da cuadra), autos, motos, micros, combis y minivans.
- La superficie de rodadura se encuentra en regular estado de conservación.
- Presenta señalización horizontal borrosa (señalización de zonas rígidas de calle).
- Presenta señales verticales de “Prohibido Estacionarse”.
- De acuerdo a la Ordenanza Municipal N° 0013-2013-MPI, se declara esta vía como parte de la zona monumental.
- Se ha identificado que a lo largo de esta vía se estacionan vehículos al lado izquierdo y lado derecho de la vía, interfiriendo y/o obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal, tal como se muestra en los siguientes gráficos.

FOTOS

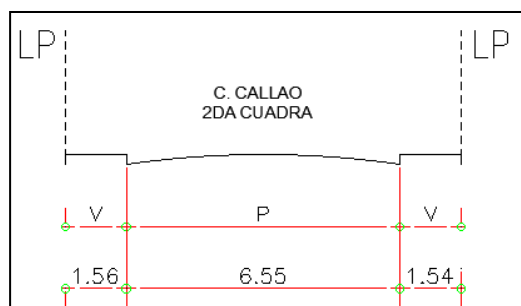


✓ Ca. Callao

- Es una vía de un solo (01) sentido de circulación de tránsito (sentido: sur–norte), con dos (02) carriles de circulación, cuya sección vial comprende de vereda – carriles de circulación vehicular – vereda, cuyas medidas se detallan en los siguientes gráficos.

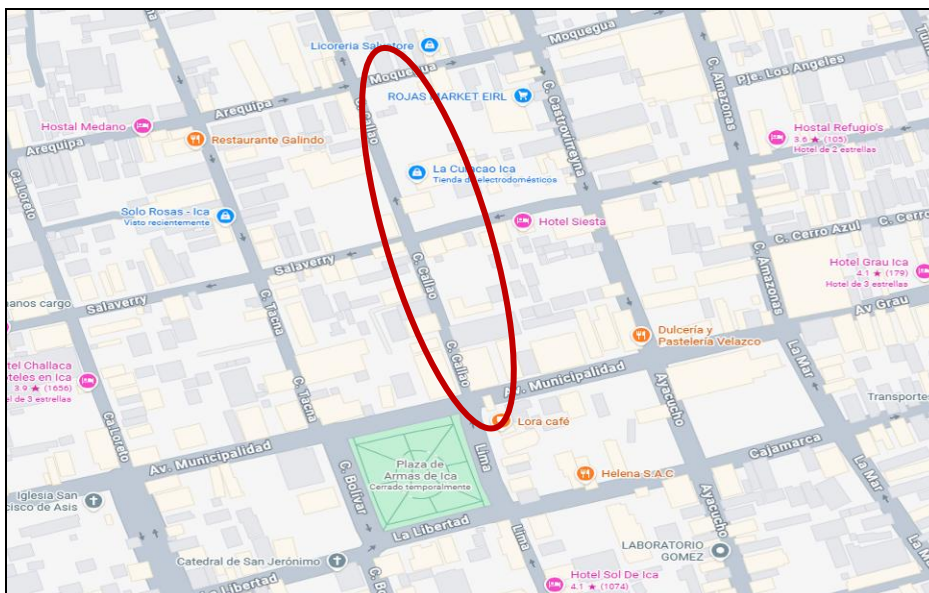
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

SECCIÓN VIAL



- Esta vía tiene una longitud de más de 03 cuadras, de las cuales se están considerando para la evaluación la primera y segunda cuadra, que comprenden desde la Av. Grau hasta Ca. Arequipa, como se detalla en el siguiente gráfico

UBICACIÓN



- Por esta vía se ha identificado que circulan vehículos: mototaxis (solo 2da cuadra), autos, motos, micros, combis y minivans.
- La superficie de rodadura se encuentra en regular estado de conservación.
- Presenta señalización horizontal borrosa (señalización de zonas rígidas de calle).
- Presenta señales verticales de “Prohibido Estacionarse”.
- De acuerdo a la Ordenanza Municipal N° 0013-2013-MPI, se declara esta vía como parte de la zona monumental.
- Se ha identificado que a lo largo de esta vía se estacionan vehículos al lado izquierdo y lado derecho de la vía, interfiriendo y/o obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal, tal como se muestra en las siguientes imágenes.

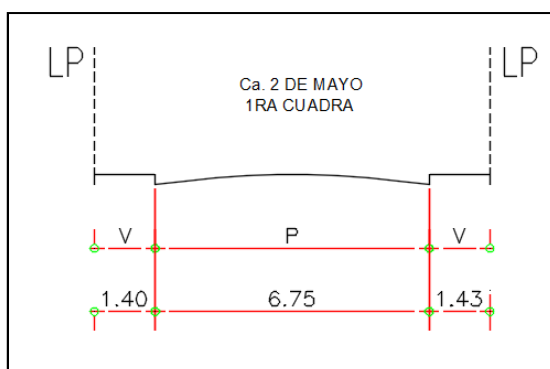
FOTOS



✓ Ca. 2 de Mayo

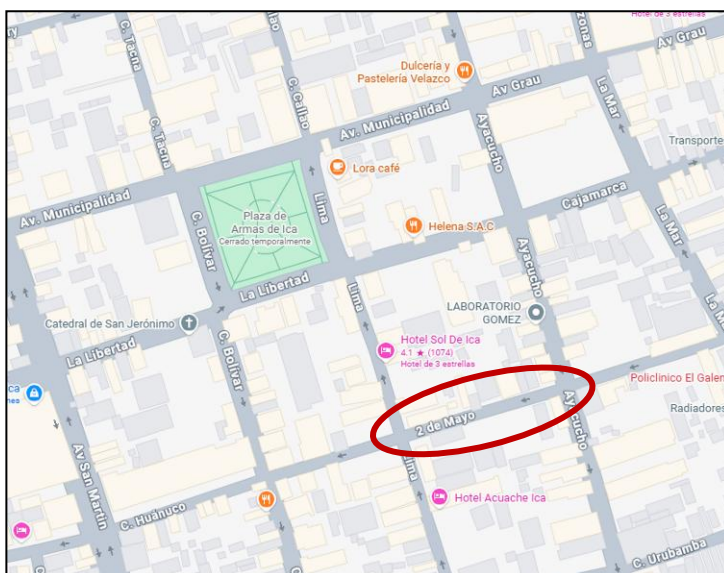
- Es una vía de un solo (01) sentido de circulación de tránsito (sentido: Este – Oeste), con dos (02) carriles de circulación, cuya sección vial comprende de vereda – carriles de circulación vehicular – vereda, cuyas medidas se detallan en el siguiente gráfico.

SECCIÓN VIAL



- Esta vía tiene una longitud de 05 cuadras, de las cuales se está considerando para la evaluación solo la primera cuadra, que comprende desde Ca. Lima hasta Ca. Ayacucho, como se detalla en el siguiente gráfico:

UBICACIÓN



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Econ. Jimmy Edison Cuinteros Pantigoso
Coordinador de SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA
Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Ing. Juan José Janampa Basurto
Asistente en Ingeniería Civil SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Nilver Osma Coratua Lizana
Soporte de Ingeniero Civil SGT MUSV

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- Por esta vía se ha identificado que circulan vehículos: mototaxis, autos, motos, micros, combis y minivans.
- La superficie de rodadura se encuentra en regular estado de conservación.
- Presenta señalización horizontal borrosa
- Presenta señales verticales de “Prohibido Estacionarse” y de Zona escolar
- De acuerdo a la Ordenanza Municipal N° 0013-2013-MPI, se declara esta vía como parte de la zona monumental.
- Se ha identificado que a lo largo de esta vía se estacionan vehículos al lado izquierdo y lado derecho de la vía, interfiriendo y/o obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal, tal como se muestra en las siguientes imágenes.

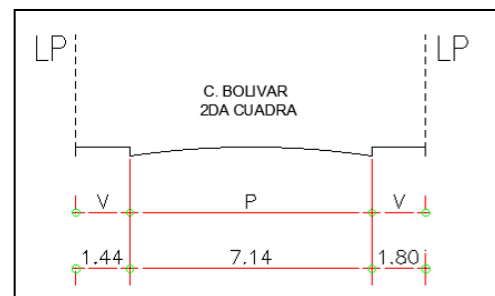
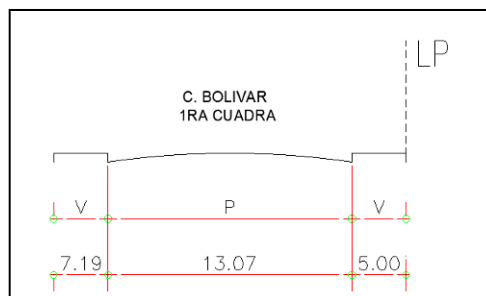
FOTOS



✓ **Ca. Bolívar:**

- Es una vía de un solo (01) sentido de circulación de tránsito (sentido: Norte – Sur), con dos (02) carriles de circulación, cuya sección vial comprende de vereda – carriles de circulación vehicular – vereda, cuyas medidas se detallan en el siguiente gráfico.

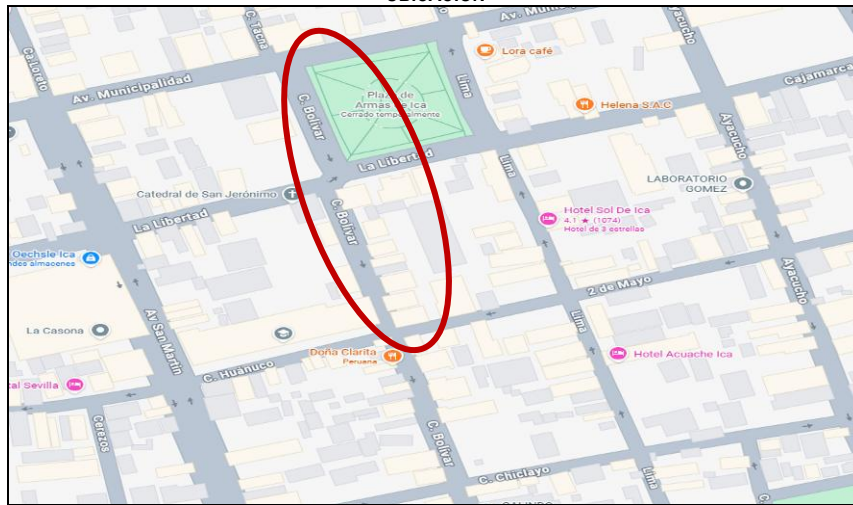
SECCIÓN VIAL



- Esta vía tiene una longitud de más de 8 cuadras, de las cuales se está considerando para la evaluación la primera y segunda cuadra, la cual comprenden desde la Av. Municipalidad hasta Ca. Huánuco, como se detalla en el siguiente gráfico.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

UBICACIÓN



- Por esta vía se ha identificado que circulan vehículos: autos, motos, combis y minivans.
- La superficie de rodadura se encuentra en regular estado de conservación.
- Presenta señalización horizontal borrosa de cruceo peatonal, línea de pare, zona rígida
- Presenta señales verticales de “Prohibido Estacionarse”.
- De acuerdo a la Ordenanza Municipal N° 0013-2013-MPI, se declara esta vía como parte de la zona monumental.
- Se ha identificado que a lo largo de esta vía se estacionan vehículos al lado izquierdo y lado derecho de la vía, interfiriendo y/o obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal, tal como se muestra en las siguientes imágenes.

FOTOS

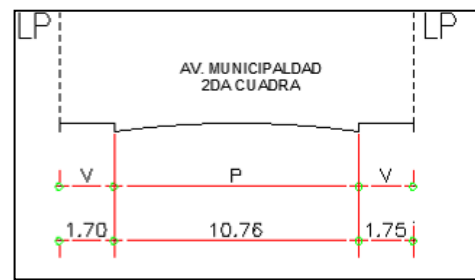
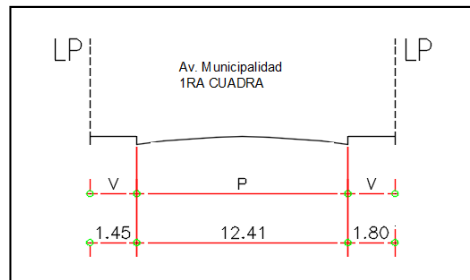


✓ **Av. Municipalidad**

- Es una vía que cuenta con dos (02) sentidos de circulación de tránsito (sentido: oeste – este y este – oeste), con dos (02) carriles de circulación por sentido de tránsito, no cuenta con separador central, cuya sección vial comprende: vereda – carriles de circulación vehicular – vereda, cuyas medidas se detallan en los siguientes gráficos

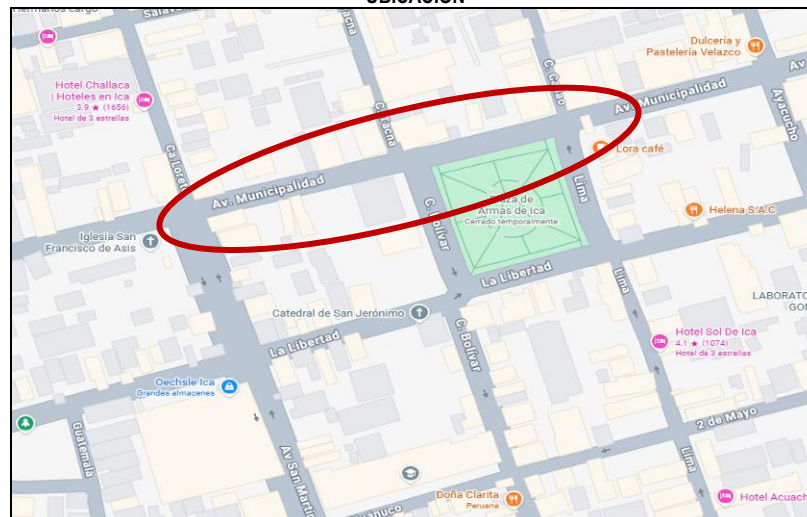
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

SECCIÓN VIAL



- Esta vía tiene una longitud de 03 cuadras, de las cuales se está considerando para la evaluación la primera y segunda cuadra, que comprenden desde Ca. Loreto hasta Ca. Callao, como se detalla en el siguiente gráfico.

UBICACIÓN



- Por esta vía se ha identificado que circulan vehículos: autos, motos, combis y minivans.
- La superficie de rodadura se encuentra en regular estado de conservación.
- Presenta señalización horizontal borrosa de cruceo peatonal, línea de pare, zona rígida
- Presenta señales verticales de “Prohibido Estacionarse”.
- De acuerdo a la Ordenanza Municipal N° 0013-2013-MPI, se declara esta vía como parte de la zona monumental.
- Se ha identificado que a lo largo de esta vía se estacionan vehículos al lado izquierdo y lado derecho de la vía, interfiriendo y/o obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal, tal como se muestra en las siguientes imágenes.

FOTOS



3.10 DIAGNOSTICO DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y TAXIS COLECTIVOS

3.10.1 Rutas de TAXIS COLECTIVOS que circulan por la Plaza de Armas:

Actualmente existen empresas de transporte que brindan el servicio de taxis colectivos, que se encuentran autorizadas por la Municipalidad Provincial de Ica, a través de la Gerencia de Transporte Urbano y Movilidad Urbana – GTMU, cuyo recorrido atraviesa la Plaza de Armas.

En las siguientes imágenes se detalla las vías dentro de la Zona Monumental de Ica que son utilizadas como rutas de ida y regreso de las empresas antes mencionadas:

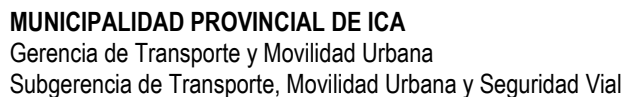


Imagen. Plano de RECORRIDO ACTUAL DE IDA autorizado por la GTMU y circulan por la Zona Monumental (Plaza de Armas)

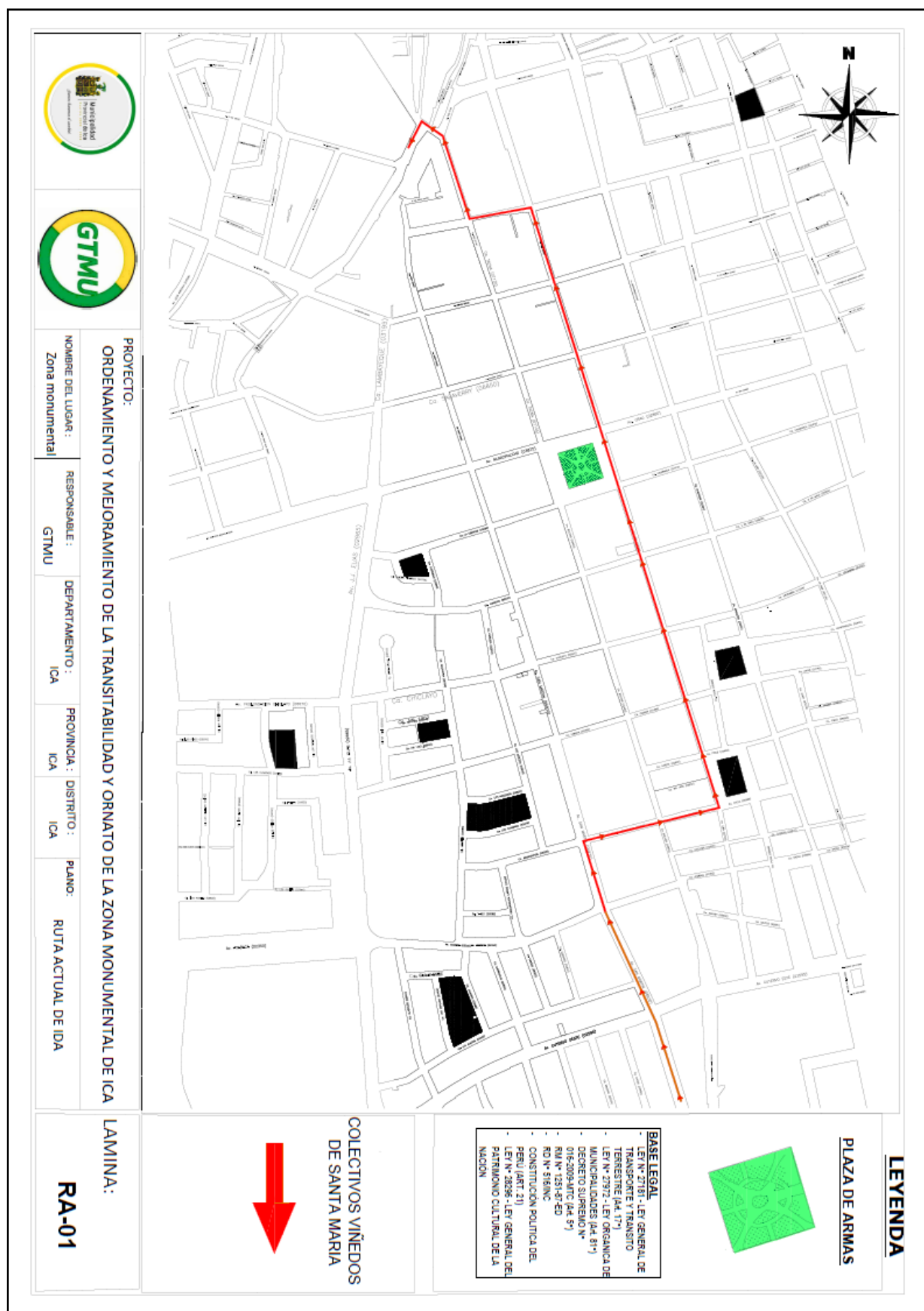
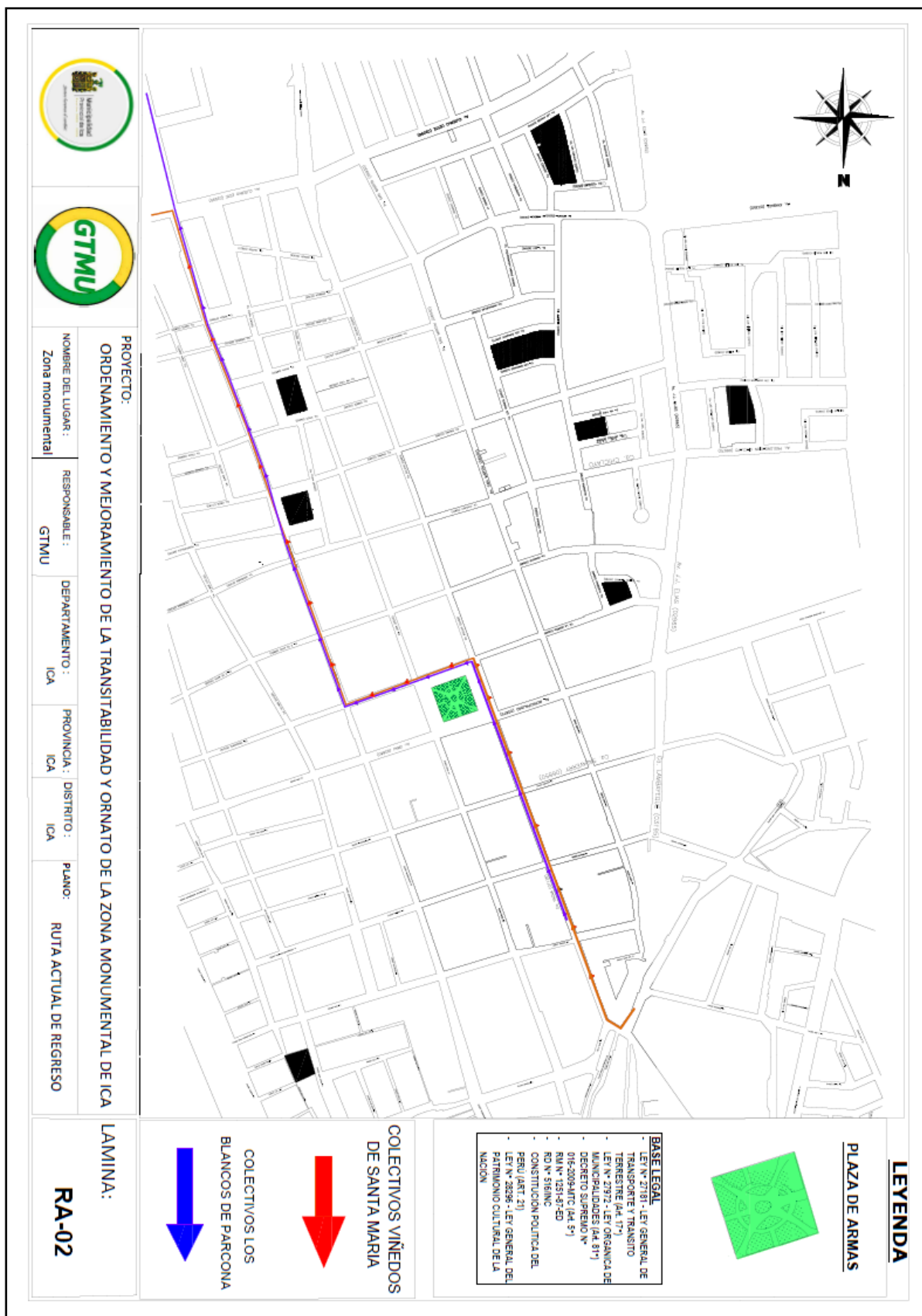


Imagen. Plano de RECORRIDO ACTUAL DE REGRESO autorizado por la GTMU y circular por la Zona Monumental (Plaza de Armas)

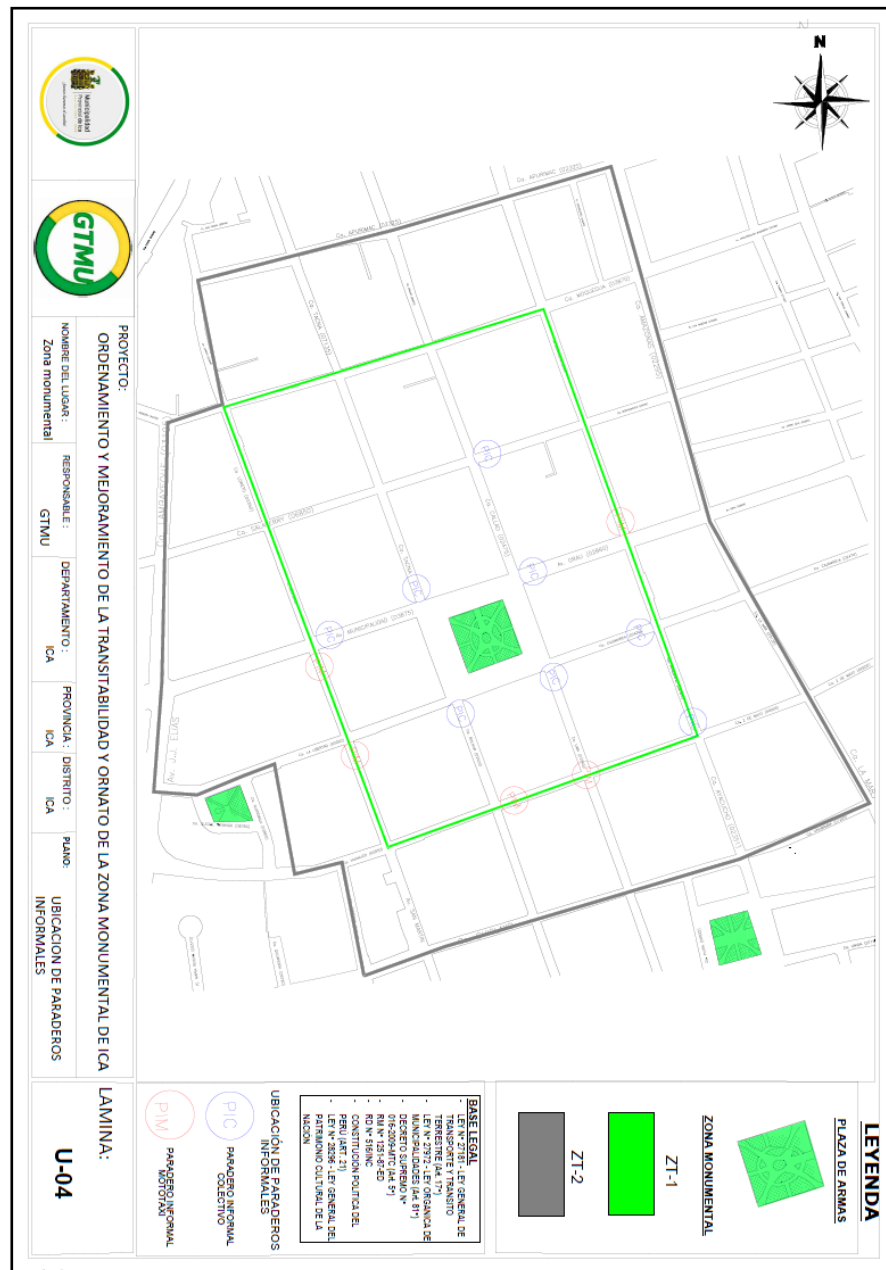


“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

3.10.2 Paraderos de transporte público:

Dentro de la Zona Monumental y Plaza de Armas de Ica, no existe ningún tipo de paradero de transporte público de pasajeros que se encuentre autorizado por la GTMU de la MPI, toda vez que las vías existentes dentro de esta zona no tienen las características (carriles y veredas angostas) suficientes para adecuar este tipo de paraderos. Sin embargo, los taxis y taxis colectivos (formales e informales) realizan el ascenso y descenso de pasajeros en cualquier parte de las vías que se encuentran dentro de la Zona Monumental, obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal, sobre parando en los cruceros peatonales y reduciendo la capacidad vial, poniendo en riesgo la integridad física de los peatones que transitan en cada una de estas vías

Imagen. Plano de ASCENSO Y DESCENSO de pasajeros dentro de la Zona Monumental (paraderos informales)



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

3.10.3 Puntos donde son utilizados como paraderos de Taxis y Taxis Colectivos:

Actualmente, en los accesos hacia la Plaza de Armas vienen siendo utilizados como paraderos no autorizados por diferentes empresas de transportes formales e informales que prestan el servicio de Taxi y Taxi Colectivo, ocupando un (01) carril de la Calle Lima, Av. Grau (ambos sentidos) y Calle Tacna, reduciendo la capacidad vial en cada una de estas vías, y a la vez creando desorden dentro de la Zona Monumental de Ica.

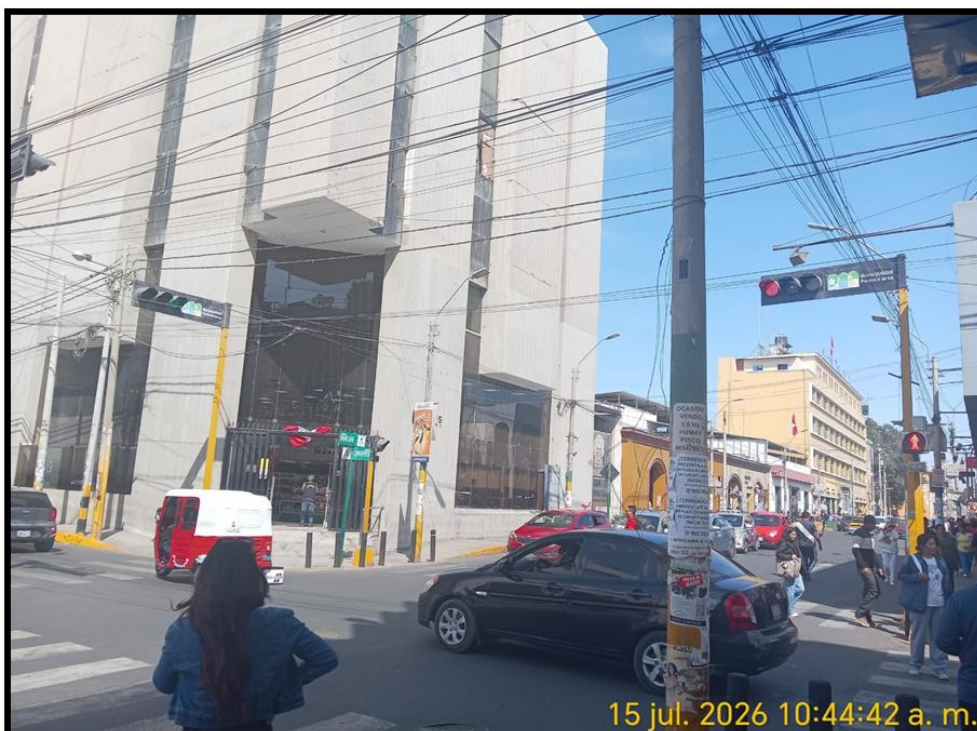
Foto. Paradero Informal (Av. Grau – Ca. Callao)



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Econ. Jimmy Edison Quinteros Pantigoso
Coordinador de SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Ing. Juan José Jahampa Basurto
Asistente en Ingeniería Civil SGT MUSV

Foto. Paradero Informal (Av. Grau – Ca. Castrovirreyna)



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Néstor Osma Cuchua Lizana
Soporte de Ingeniería Civil SGT MUSV

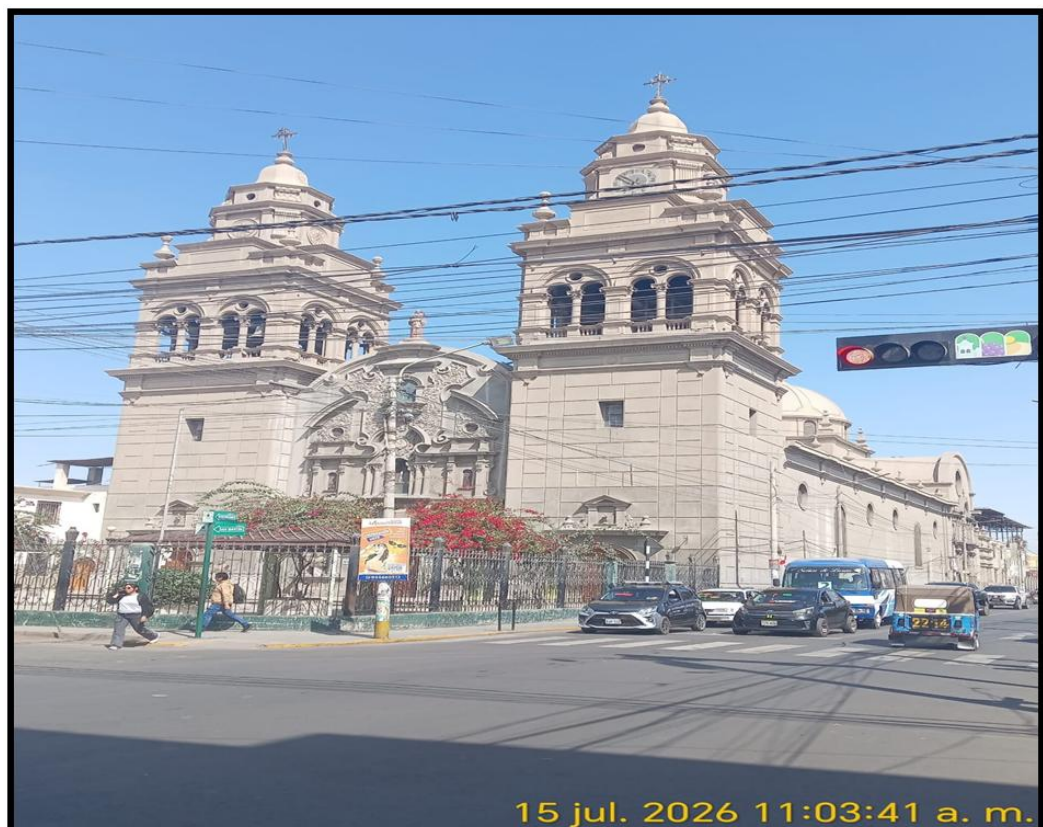
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INCA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Paradero Informal (Av. Grau – Ca. Castrovirreyna)



Foto. Paradero Informal (Av. Municipal – Av. San Martín)



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Paradero Informal (Ca. Lima – Ca. Libertad)

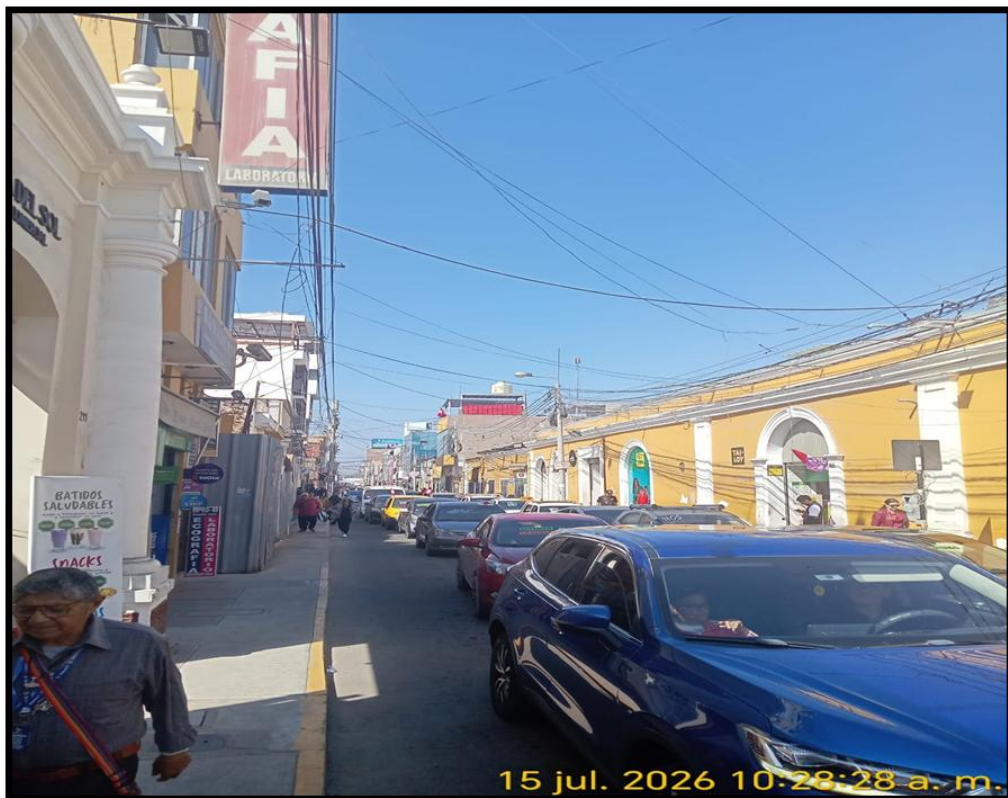


Foto. Paradero Informal (Av. Manzanilla Alt. Ca. Tacna)



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Paradero Informal (Plaza de Armas frente a la MPI)



Foto. Paradero Informal (Ca. Cajamarca Alt. Ca. Ayacucho)



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Paradero Informal (Ca. Cajamarca Alt. Ca. Ayacucho)

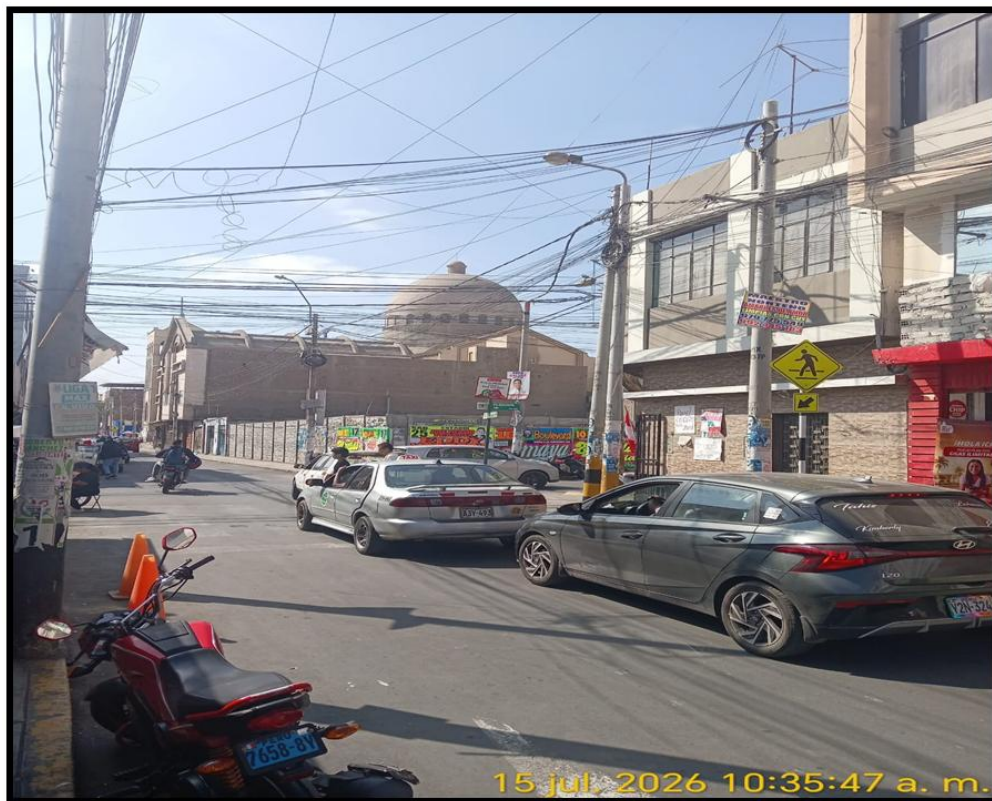


Foto. Paradero Informal (Av. San Martín Alt. Av. Municipalidad)



Imagen. Plano de ubicación de PARADEROS INFORMALES dentro de la Zona Monumental



3.10.4 Transporte Informal:

Se entiende por transporte informal al servicio de transporte de personas que se presta sin cumplir total o parcialmente las condiciones técnicas, operativas o administrativas establecidas por la autoridad competente, tales como la autorización de ruta, habilitación vehicular, permiso de operación o cumplimiento de los recorridos autorizados.

El levantamiento de información permitió identificar una elevada presencia de taxis colectivos en el entorno de la Zona Monumental, observándose que un porcentaje significativo de las unidades no evidenciaría autorización para operar o circular por este sector. Asimismo, se constató la realización de ascenso y descenso de pasajeros en puntos no autorizados, detenciones sobre la vía y ocupación de carriles de circulación, generando efectos negativos sobre la transitabilidad, la seguridad vial y el ornato urbano. De acuerdo al aforo vehicular que se realizó en el perímetro de la Plaza de Armas, se pudo observar que una gran cantidad de vehículos particulares realizan el servicio de transporte Taxi Colectivo.

Se realizó un aforo vehicular, tomando como muestra las horas punta de la mañana, tarde y noche respectivamente, para identificar la cantidad de vehículos que realizan el servicio de transporte público en la modalidad de Taxis y Taxis Colectivos que circulan por el perímetro de la Plaza de Armas, observándose que en horas de la mañana (7:30 am – 8:30 am) circulan un total de 961 vehículos de categoría M1, de los cuales 797 vehículos realizan el servicio de taxi colectivo y 164 son autos particulares, obteniendo un 83% del total que se dedican al servicio de taxi colectivo y un 17% del total son autos particulares, tal y como se detallan en la siguiente tabla:

Horario de la muestra tomada: 7:30 am - 8:30 am		
TIPO DE VEHICULO OBSERVADO	CANTIDAD (vehículos)	PORCENTAJE
Taxi Colectivo	797	83%
Auto Particular	164	17%
TOTAL	961	100%

Asimismo, del total de vehículos que vienen realizando el servicio de transporte público en la modalidad de Taxis y Taxis Colectivos (797 veh), se pudo observar que 638 vehículos que representan el 80% del total son informales (son vehículos particulares que no tienen las características: cintas, colores, casquetes, etc); y solo 159 vehículos que representan el 20% del total son formales, tal y como se detallan en la siguiente tabla:

TIPO DE VEHICULO OBSERVADO	CANTIDAD (vehículos)	PORCENTAJE
Taxi Colectivo Formal	159	20%
Taxi Colectivo Informal	638	80%
TOTAL	797	100%

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Además, es preciso indicar que el paso de taxis y taxis colectivos dentro de la Zona Monumental y sobre todo por el perímetro de la Plaza de Armas, no solo demuestra un alto índice de informalidad en el transporte de pasajeros en la modalidad de taxis y taxis colectivos, si no también agrava un problema mayor, que es la inadecuada utilización de la Zona Monumental como corredor de paso para taxis y taxis colectivos.

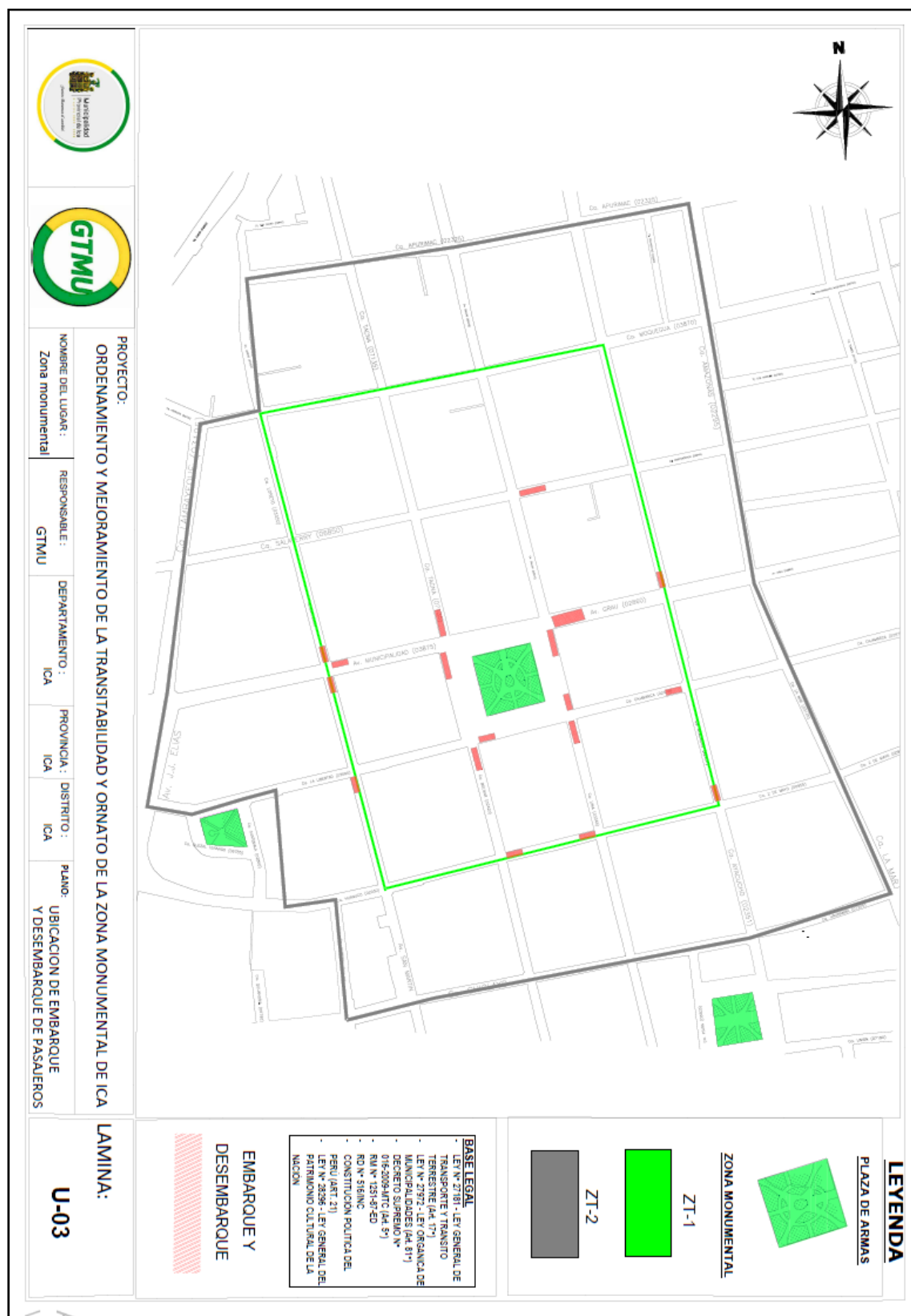
Es decir, el problema no es únicamente que existan unidades informales, sino que la función de la Zona Monumental se ha desvirtuado. Un espacio que debería priorizar al peatón, el patrimonio y las actividades cívicas está siendo utilizado intensamente por vehículos que realizan recorridos de paso y captación de pasajeros. De esa forma, incluso si mañana todos los taxis colectivos fueran formales, seguiría siendo necesario el ordenamiento vial, porque la justificación principal de la propuesta es la recuperación de la función urbana de la Zona Monumental, no solamente el control de la informalidad.

Asimismo, tener una alta circulación de este tipo de transporte público, genera problemas sobre la transitabilidad, seguridad vial, ornato urbano y gestión municipal (fiscalización al transporte), cuyas problemáticas se presentan a diario, como son:

- ✓ Circulación permanente de taxis colectivos
- ✓ Captación de pasajeros
- ✓ Ascenso y descenso fuera de paraderos
- ✓ Detenciones sobre la vía
- ✓ Uso de la Plaza como corredor de paso
- ✓ Incremento del volumen vehicular
- ✓ Reducción de velocidad
- ✓ Detenciones frecuentes
- ✓ Ocupación temporal de carriles.
- ✓ Maniobras imprevistas
- ✓ Ascenso y descenso en cualquier punto
- ✓ Conflictos con peatones
- ✓ Reducción de visibilidad.
- ✓ Acumulación de vehículos
- ✓ Contaminación visual
- ✓ Deterioro de la imagen de la Plaza
- ✓ Ocupación del espacio público
- ✓ Dificultad para fiscalizar
- ✓ Competencia desleal con operadores autorizados
- ✓ Incumplimiento de las rutas establecidas.

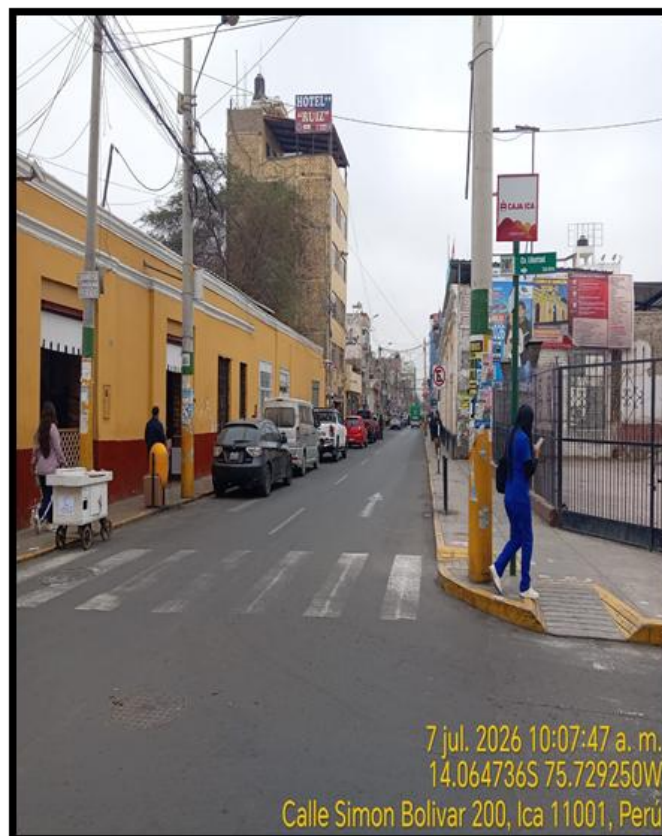
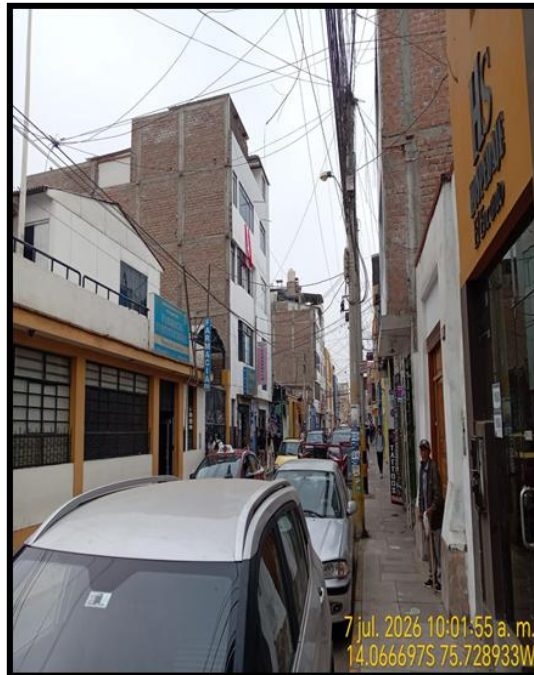
“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen.- Plano de ASCENSO Y DESCENSO de pasajeros dentro de la Zona Monumental



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Reducción de carriles por la espera de pasajeros dentro de la Zona Monumental



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”



3.11 DIAGNOSTICO DEL ESTACIONAMIENTO

3.11.1 En la Plaza de Armas

Actualmente, las vías que conforman el perímetro de la Plaza de Armas de Ica, es decir, la Calle Libertad, Calle Lima, Av. Municipalidad y Calle Bolívar, vienen sufriendo la reducción de la capacidad vial de cada una de estas calles, las cuales presentan cuatro (04) carriles de circulación en cada una de ellas, debido a la existencia de vehículos que se estacionan de forma continua en los carriles laterales de cada una de estas vías, a pesar de estar debidamente señalizados de forma horizontal y vertical, y declarados como **ZONA RIGIDA**, mediante **ORDENANZA MUNICIPAL N° 007-2011-MPI**, prohibiéndose el estacionamiento de vehículos automotores durante las 24 horas del día.

Por lo tanto, una de las propuestas en el presente informe es la reducción de cuatro (04) a dos (02) carriles de circulación las vías que conforman el perímetro de la Plaza de Armas, con el objetivo de darle mayor capacidad vial, transitabilidad, brindar un mejor ornato urbano, mejor seguridad vial y sobre todo dar preferencia al peatón sobre el vehículo y de esta manera dar prioridad y realce a la Zona Monumental de Ica.

La inspección de campo permitió verificar que, durante las horas de mayor demanda, los carriles exteriores de las vías perimetrales de la Plaza de Armas son ocupados por vehículos estacionados en zonas rígidas, reduciendo la capacidad efectiva de circulación de cuatro a dos carriles.

La ocupación permanente de los carriles laterales por vehículos estacionados genera una percepción de desorden urbano, reduce la visibilidad de la Plaza de Armas y afecta la calidad paisajística de la Zona Monumental, disminuyendo el valor estético del principal espacio público de la ciudad.

La evaluación realizada permitió identificar que el estacionamiento sobre la vía constituye uno de los principales factores que afectan la funcionalidad del sistema vial de la Zona Monumental. Aunque las vías cuentan físicamente con cuatro carriles, la ocupación permanente de los carriles laterales por vehículos estacionados reduce su capacidad operativa a únicamente dos carriles, generando conflictos vehiculares, disminución de la velocidad de circulación, afectación a la seguridad vial y deterioro del ornato urbano. Esta condición evidencia la necesidad de implementar medidas de ordenamiento vial que impidan el uso indebido del espacio destinado a la circulación.

La vía puede tener cuatro carriles físicos, pero si dos permanecen ocupados por vehículos estacionados durante gran parte del día, su capacidad efectiva ya no es de cuatro carriles, sino de dos. (INGENIERIA DE TRÁNSITO).

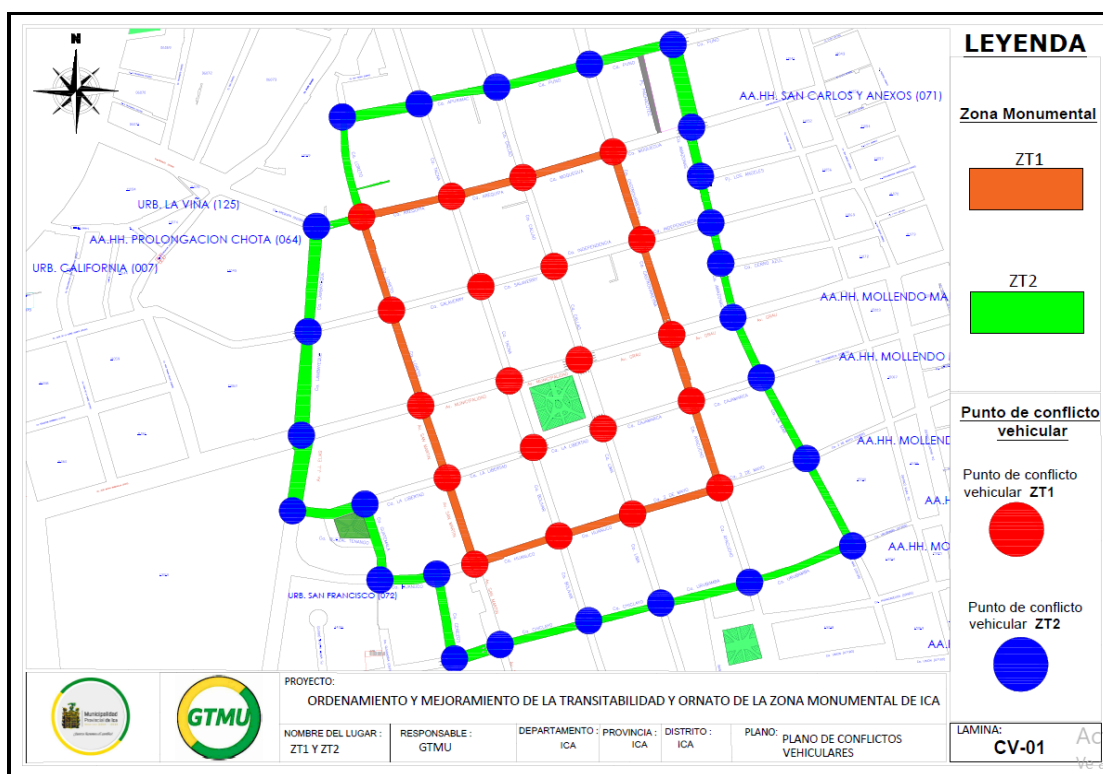
Cuando desaparecen dos carriles de cuatro que existen actualmente en la Plaza de Armas, disminuye la velocidad de circulación, aumenta la congestión, aparecen cuellos de botellas, se generan maniobras peligrosas por adelanto y se generan todo tipo de conflictos que podrían generar algún accidente de tránsito, poniendo en riesgo la integridad física de la gran cantidad de peatones que transitan por toda la Zona Monumental de Ica y sobre todo por la Plaza de Armas. A continuación, se hace un comparativo de problema – efecto cuando se pierde o desaparecen dos carriles en la vía pública:

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Cuadro. Problemas y efectos de la situación actual en la Zona Monumental

PROBLEMA	EFFECTO
Carriles ocupados	Menor capacidad
Estacionamiento	Reducción de velocidad
Maniobras	Conflictos vehiculares
Vehículos detenidos	Congestión

Imagen. Plano de CONFLICTOS VEHICULARES Y PEATONALES dentro de la Zona Monumental



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

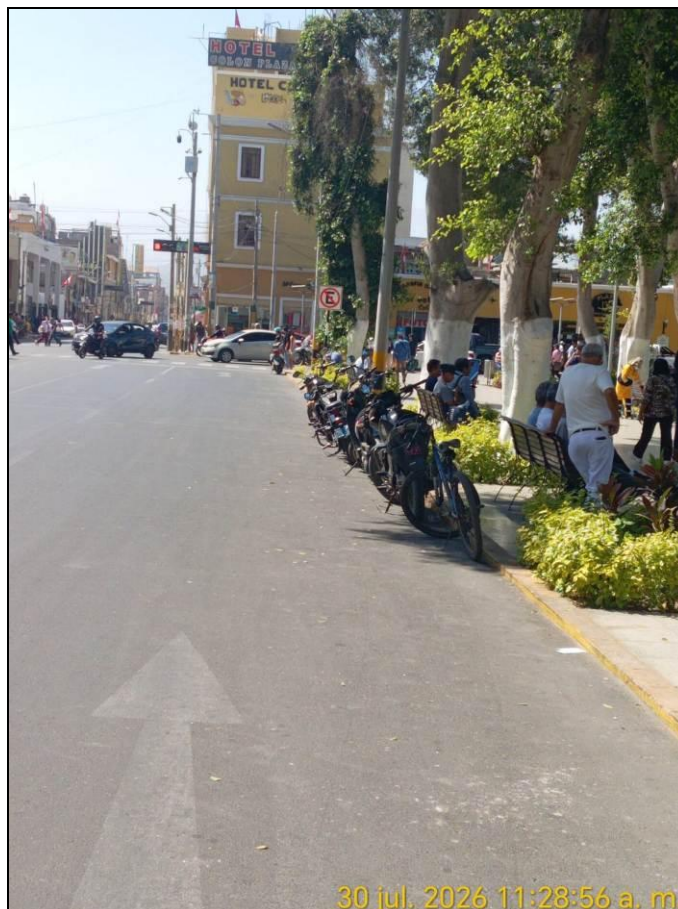
Foto. Vehículos que se estacionan en los carriles laterales dentro de la Plaza de Armas, a pesar que se encuentra declarada como zona rígida



Foto. Vehículos que se estacionan en los carriles laterales dentro de la Plaza de Armas, a pesar que se encuentra declarada como zona rígida



Foto. Vehículos que se estacionan en los carriles laterales dentro de la Plaza de Armas, a pesar que se encuentra declarada como zona rígida



3.12 DIAGNOSTICO DEL ORNATO URBANO

La Zona Monumental de la provincia de Ica constituye el principal espacio cívico, histórico, administrativo y turístico de la ciudad. En consecuencia, la calidad del espacio público, el orden urbano y la imagen paisajística representan elementos fundamentales para la conservación del patrimonio, el desarrollo de las actividades económicas y la percepción de seguridad y bienestar por parte de la población y los visitantes.

Evaluar las condiciones actuales del ornato urbano en la Zona Monumental de la provincia de Ica, identificando los factores relacionados con la movilidad y el tránsito que afectan la imagen urbana, el espacio público y el entorno patrimonial.

La elevada circulación de taxis colectivos y vehículos estacionados en el perímetro de la Plaza de Armas genera una ocupación predominante del espacio vial, afectando la percepción visual del entorno monumental y reduciendo la calidad del paisaje urbano, así como también genera desorden urbano y disminución de la calidad del paisaje.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Ocupación de autos y vehículos menores dentro de la Zona Monumental



La función urbana de la Zona Monumental demanda un espacio público ordenado, seguro y accesible para peatones, residentes y visitantes. Sin embargo, la elevada presencia de vehículos de transporte colectivo y el estacionamiento sobre la vía generan una ocupación intensiva del entorno inmediato de la Plaza de Armas, situación que resulta poco compatible con el carácter representativo y patrimonial del centro histórico.

Foto. Ocupación de vehículos sobre vías declaradas como zonas rígidas dentro de la Zona Monumental



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

La evaluación realizada evidencia que el ornato urbano de la Zona Monumental se encuentra afectado por la elevada presencia de vehículos en el entorno de la Plaza de Armas, el estacionamiento sobre la vía pública y la utilización de los carriles de circulación como áreas de espera. Estas condiciones generan contaminación visual, reducen la calidad del espacio público y afectan la imagen urbana del principal espacio cívico de la ciudad. En consecuencia, resulta necesario implementar medidas de ordenamiento vial orientadas a recuperar la funcionalidad del espacio público y mejorar las condiciones de transitabilidad y ornato.

Foto. Ocupación de espacios públicos, obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal dentro de la Zona Monumental

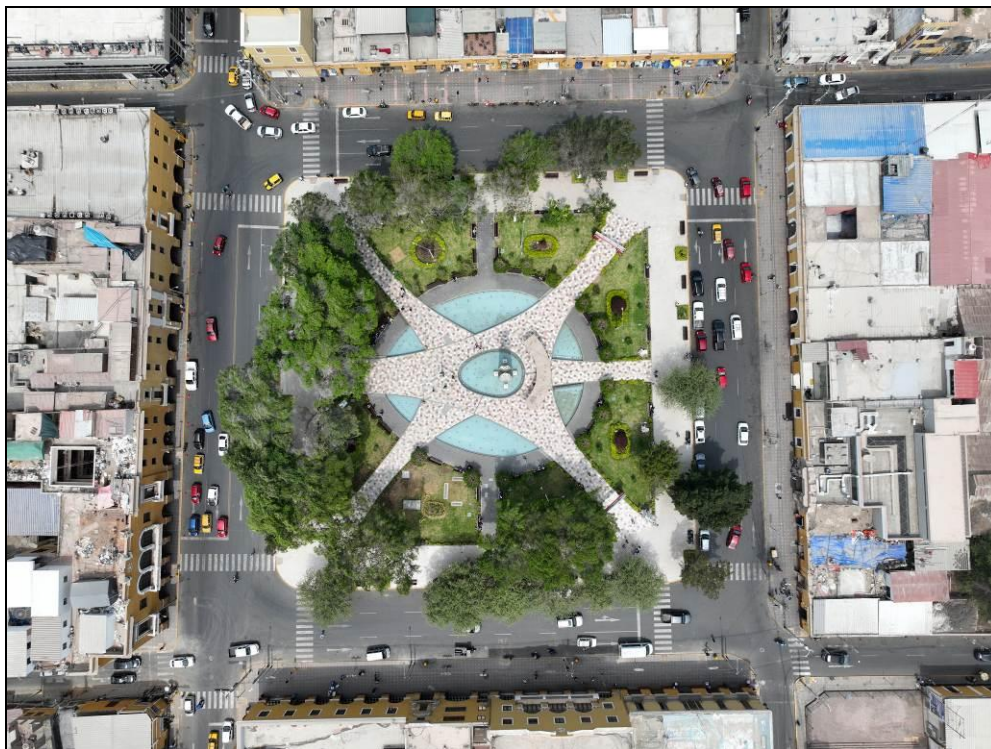


Foto. Ocupación de espacios públicos, obstaculizando el libre tránsito vehicular y peatonal dentro de la Zona Monumental



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto.- Vista panorámica de la Plaza de Armas – giros y accesos vehiculares



La Zona Monumental constituye el principal espacio de representación urbana de la provincia de Ica. En consecuencia, las acciones de ordenamiento vial no solo deben orientarse a mejorar la circulación vehicular, sino también a recuperar la calidad del espacio público, favoreciendo un entorno más ordenado, seguro y atractivo para peatones, residentes, comerciantes y visitantes. La reducción de la presencia de vehículos de paso y la eliminación del estacionamiento indebido permitirán fortalecer la imagen urbana del centro histórico y consolidar la Plaza de Armas como el principal espacio cívico y turístico de la ciudad.

A continuación, se muestran los aspectos observados y el impacto generado dentro de la Plaza de Armas y dentro de la Zona Monumental de Ica:

Cuadro. Aspectos e impactos generados dentro de la Plaza de Armas

ASPECTO	ESTADO OBSERVADO	IMPACTO
Presencia de taxis colectivos	Alta	Reduce la calidad visual
Estacionamiento sobre la vía	Frecuente	Ocupa espacio público
Carriles utilizados como estacionamiento	Si	Genera desorden
Fluidez peatonal	Limitada	Reduce la comodidad del peatón
Imagen de la Plaza de Armas	Afectada	Disminuye el valor paisajístico

3.13 DIAGNOSTICO DE LA MOVILIDAD PEATONAL Y SEGURIDAD VIAL

El objetivo de este punto es la de evaluar las condiciones actuales de la movilidad peatonal y de la seguridad vial en la Zona Monumental, identificando los factores que afectan el desplazamiento seguro de los usuarios y la convivencia entre peatones y vehículos.

La Zona Monumental concentra diariamente un importante flujo peatonal debido a la presencia de instituciones públicas, establecimientos comerciales, entidades financieras, servicios y espacios turísticos. Esta condición convierte al peatón en el principal usuario del espacio público.

Se ha logrado observar conflictos entre peatón – vehículo, tales como:

- ✓ Vehículos que se detienen sobre el paso peatonal.
- ✓ Taxis colectivos que recogen pasajeros cerca de las esquinas.
- ✓ Cruces con poca visibilidad por vehículos estacionados.
- ✓ Peatones cruzando entre vehículos.

Cuadro. Conflictos entre peatón y vehículos generados dentro de la Plaza de Armas

Conflictos Peatón - Vehículo		
CONFLICTO	UBICACIÓN	CONSECUENCIA
Vehículos sobre paso peatonal	Plaza de Armas	Reduce la seguridad
Ascenso y descenso de pasajeros	Esquinas	Conflicto peatón - vehículo
Estacionamiento cercano al cruce	Av. Municipalidad	Disminuye la visibilidad

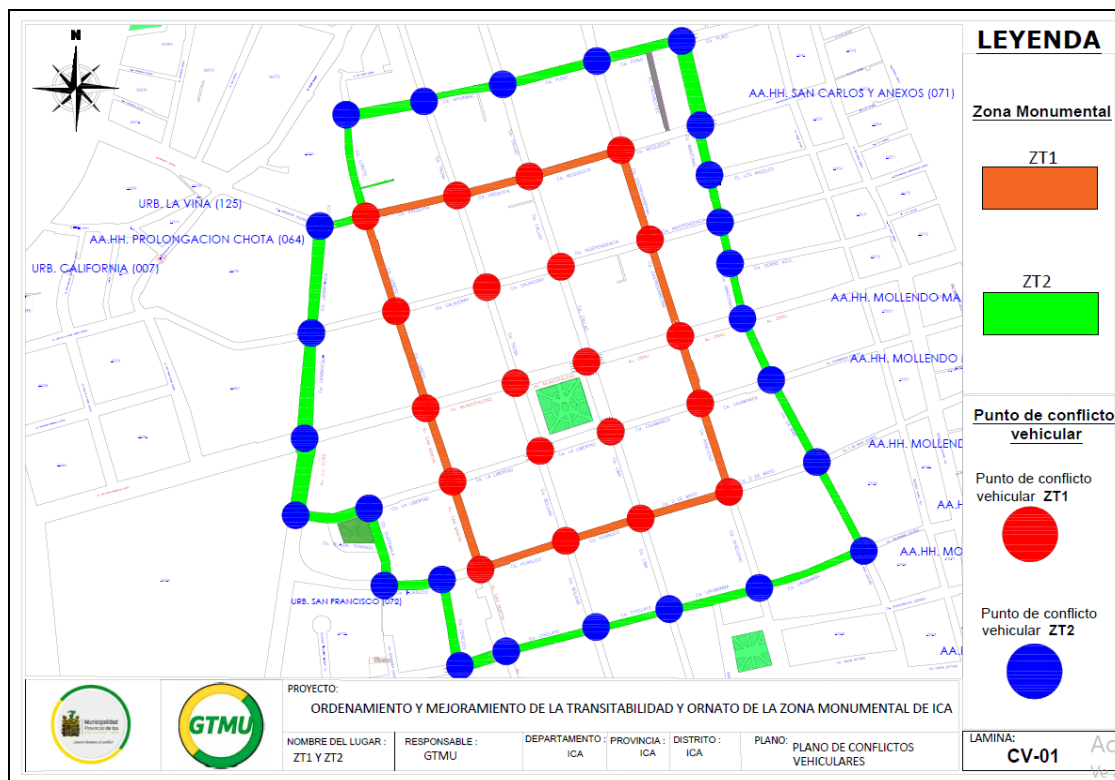
Dentro de la Zona Monumental se deberá implementar y priorizar el tema de seguridad vial, sin embargo, dentro de la zona monumental y sobre todo en la Plaza de Armas existen riesgos hacia todos los peatones que transitan por estos sectores, por la alta circulación vehicular, maniobras peligrosas de taxis y taxis colectivos, exceso de vehículos en las diferentes vías, estacionamiento en las esquinas y cambios bruscos de carril.

concentra diariamente un importante flujo peatonal debido a la presencia de instituciones públicas, establecimientos comerciales, entidades financieras, servicios y espacios turísticos. Esta condición convierte al peatón en el principal usuario del espacio público.

Cuadro. Factores de riesgo de los peatones observados dentro de la Plaza de Armas

Factores de Riesgo al Peatón	
FACTOR DE RIESGO	NIVEL
Alta circulación vehicular	Alto
Ascenso y descenso informal	Alto
Estacionamiento en esquinas	Alto
Señalización desgastada	Medio

Imagen. Mapa de Puntos CRITICOS DE MOVILIDAD URBANA



La Pirámide de Movilidad Urbana establece que el peatón constituye el usuario prioritario del sistema vial. Sin embargo, durante la inspección de campo se observó que la elevada presencia de vehículos motorizados, especialmente taxis colectivos, reduce la prioridad peatonal dentro de la Zona Monumental, generando conflictos de circulación y disminuyendo las condiciones de seguridad.

Cuadro. PIRAMIDE DE MOVILIDAD URBANA



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Personas con movilidad reducida circulan por la calzada



Foto. Taxis colectivos informales recogiendo pasajeros en medio del cruce peatonal

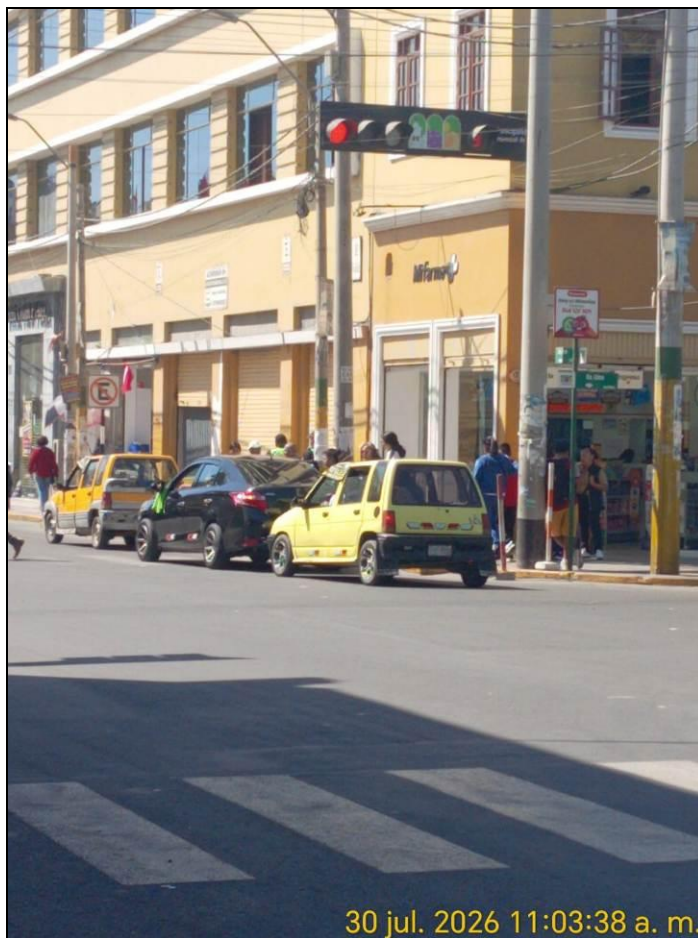


“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Taxis colectivos ocupando el cruceo peatonal como paradero informal en la Plaza de Armas

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Econ. Jimmy Rosón Quinteros Pantigoso
Coordinador de SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Ing. Juan José Lahampa Basurto
Asistente en Ingeniería Civil SGT MUSV

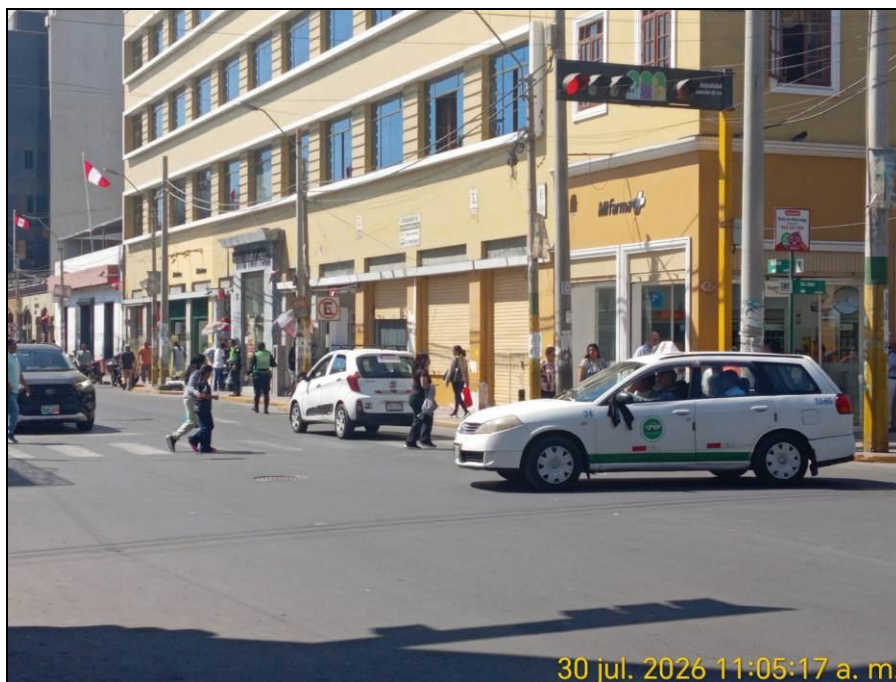


30 jul. 2026 11:03:38 a. m.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Nilton Osmer Cordero Lizana
Soporte de Ingeniero Civil SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA
Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INCA SANCHEZ
SUBGERENTE

Foto. Conflictos peatonales con taxis colectivos que ocupan la zona peatonal



30 jul. 2026 11:05:17 a. m.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Taxis colectivos ocupando el cruce peatonal como paradero informal en la Plaza de Armas



El análisis efectuado evidencia que la movilidad peatonal en la Zona Monumental se encuentra condicionada por la elevada presencia de vehículos motorizados, el estacionamiento indebido y las maniobras asociadas al transporte público y taxis colectivos. Estas condiciones reducen la seguridad de los cruces peatonales, limitan la accesibilidad y generan conflictos permanentes entre peatones y vehículos. Considerando que la Zona Monumental constituye el principal espacio cívico y turístico de la ciudad, resulta necesario implementar medidas de ordenamiento vial que prioricen la movilidad peatonal y mejoren las condiciones de seguridad vial.

Cuadro. Conflictos de movilidad urbana dentro de la Zona Monumental

Conflictos de Movilidad		
PROBLEMA OBSERVADO	IMPACTO EN LA MOVILIDAD PEATONAL	IMPACTO EN LA SEGRUIDAD VIAL
Alta circulación de taxis colectivos	Reduce el tiempo disponible para cruzar	Incrementa los puntos de conflicto
Estacionamiento en carriles y esquinas	Disminuye la visibilidad del peatón	Aumenta el riesgo de atropello
Ascenso y descenso de pasajeros fuera de lugares adecuados	Obliga a los peatones a cambiar su trayectoria	Genera maniobras imprevistas de los vehículos
Señalización horizontal desgastada	Dificulta identificar los cruces seguros	Reduce la eficacia de los pasos peatonales

3.14 IDENTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

3.14.1 Objetivo

Identificar y sistematizar los principales problemas que afectan la movilidad, la transitabilidad, la seguridad vial y el ornato urbano de la Zona Monumental, estableciendo las causas y consecuencias que justifican la implementación de medidas de ordenamiento vial.

3.14.2 Problema Principal

La Zona Monumental de la provincia de Ica presenta un inadecuado funcionamiento del sistema vial debido a la elevada circulación de vehículos de transporte público en la modalidad de taxi y taxi colectivo, el estacionamiento indebido y la ausencia de una adecuada gestión del espacio público, lo que afecta la transitabilidad, la seguridad vial y el ornato urbano.

3.14.3 Problema Específico

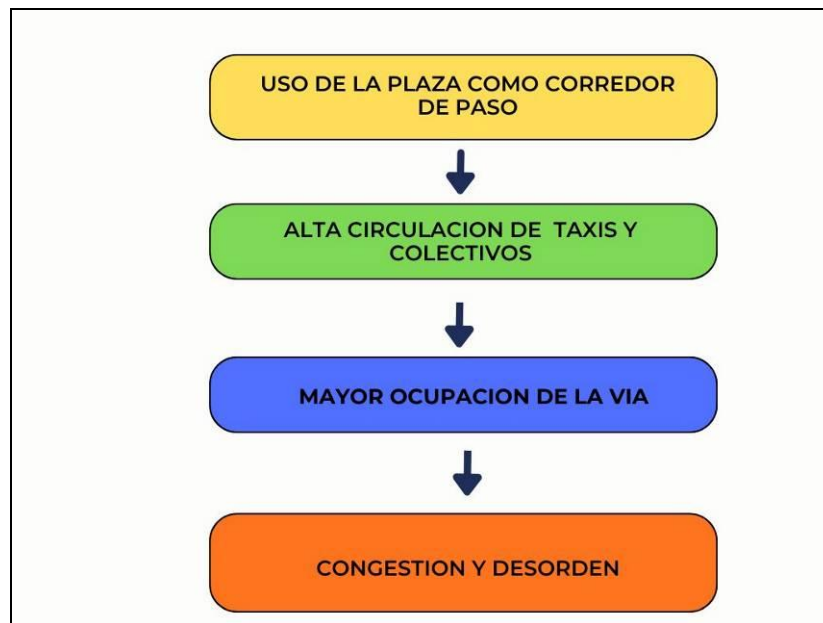
En la presente se resume toda la problemática encontrada dentro de la Zona Monumental y Plaza de Armas de Ica, respecto al transporte público en la modalidad de taxi y taxi colectivo dentro de estas zonas:

Cuadro. Problemas específicos del transporte público en la Zona Monumental

Problemas Específicos	
PROBLEMA IDENTIFICADO	EVIDENCIA
Alta circulación de taxis colectivos	Aforo vehicular
Predominio del transporte informal	Trabajo de campo
Estacionamiento sobre carriles	Registro fotográfico
Reducción de capacidad vial	Observación directa
Conflictos peatón-vehículo	Inspección de campo
Baja prioridad peatonal	Diagnostico de movilidad
Deterioro del ornato urbano	Registro fotográfico

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

➤ Causas de la Problemática



Cuadro. Causas y problemáticas del transporte público en la Zona Monumental

CAUSA	DESCRIPCIÓN
Circulación de transporte de paso	Los taxis colectivos utilizan la Zona Monumental como corredor de circulación
Estacionamiento indebido	Los carriles son ocupados por vehículos estacionados
Fiscalización limitada	Persisten maniobras indebidas y ocupación del espacio vial
Configuración vial poco funcional	Las vías permiten el uso inadecuado del espacio público

3.14.4 Consecuencias

En la presente tabla se detalla las consecuencias identificadas de los trabajos de campo dentro de la Zona Monumental y Plaza de Armas de Ica, respecto al transporte, seguridad vial, paisaje urbano y espacios públicos.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Cuadro. Consecuencias identificadas en la Zona Monumental

CONSECUENCIA	IMPACTO
Congestión	Reduce la velocidad de circulación
Conflictos vehiculares	Incrementa maniobras
Riesgo peatonal	Disminuye la seguridad
Contaminación visual	Afecta el paisaje urbano
Deterioro del ornato	Reduce la calidad del espacio público

En la siguiente tabla se desarrolla el árbol de problemas, respecto al transporte, seguridad vial, paisaje urbano y espacios públicos.

Cuadro. Árbol de problemas respecto al transporte público en la Zona Monumental

CONSECUENCIAS	PROBLEMA CENTRAL	CAUSAS
Congestión vehicular	Inadecuado ordenamiento vial en la Zona Monumental	Alta circulación de taxis colectivos
Conflicto vehicular		Transporte Informal
Menor seguridad vial		Estacionamiento sobre carriles
Deterioro del ornato urbano		Uso de la Plaza de Armas como corredos de paso
Baja calidad del espacio público		Escasa prioridad al peatón

3.14.5 Relación entre movilidad y ornato

El análisis efectuado evidencia que los problemas de movilidad y tránsito tienen una incidencia directa sobre el ornato urbano. La elevada presencia de vehículos, el estacionamiento sobre la vía pública y la utilización del perímetro de la Plaza de Armas como corredor de circulación generan una ocupación intensiva del espacio público, disminuyendo la calidad visual y funcional de la Zona Monumental.

3.14.6 Síntesis de la problemática

El diagnóstico desarrollado permitió identificar que la problemática de la Zona Monumental de la provincia de Ica no se limita al incremento del tránsito vehicular, sino que responde principalmente a una inadecuada gestión del espacio vial. La elevada circulación de taxis y taxis colectivos, el uso de la Plaza de Armas como corredor de paso, el estacionamiento indebido y la escasa prioridad otorgada a la movilidad peatonal han reducido la capacidad operativa de las vías, generado conflictos de seguridad vial y deteriorado el ornato urbano. Asimismo, se verificó que las vías perimetrales operan funcionalmente con una capacidad menor a la disponible debido a la ocupación permanente de los carriles laterales por vehículos estacionados. En consecuencia, resulta

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

técnicamente viable plantear medidas de ordenamiento vial que redistribuyan la circulación, recuperen el espacio público y mejoren la transitabilidad y la imagen urbana de la Zona Monumental.

Cuadro. Síntesis de la problemática del transporte público en la Zona Monumental

COMPONENTE	SITUACIÓN ACTUAL	NECESIDAD DE INTERVENCIÓN
Movilidad	Alta presencia de colectivos	Reordenamiento vial
Estacionamiento	Ocupación de carriles	Redistribución del espacio vial
Seguridad	Conflictos peatón-vehículo	Prioridad peatonal
Ornato	Contaminación visual	Recuperación del espacio público
Transporte	Predominio del transporte de paso	Redireccionamiento de rutas

3.14.7 Conclusión del diagnóstico

El diagnóstico integral evidencia que la problemática de la Zona Monumental no responde únicamente al incremento del tránsito vehicular, sino principalmente a una inadecuada distribución y gestión del espacio vial. La elevada circulación de taxis y taxis colectivos, el uso del perímetro de la Plaza de Armas como corredor de paso, el estacionamiento indebido y la baja prioridad otorgada al peatón han generado una disminución de la capacidad operativa de las vías, conflictos de seguridad vial y un deterioro progresivo del ornato urbano. En consecuencia, resulta necesario implementar una propuesta de ordenamiento vial que reorganice la circulación vehicular, priorice la movilidad peatonal y recupere la calidad del espacio público en la Zona Monumental de la provincia de Ica.

Cuadro. Conclusiones del diagnóstico

PROBLEMA	IMPACTO EN LA TRANSITABILIDAD	IMPACTO EN LA SEGURIDAD VIAL	IMPACTO EN EL ORNATO	PRIORIDAD
Alta circulación de taxis y taxis colectivos	Alto	Alto	Alto	Muy Alta
Estacionamiento sobre carriles	Alto	Alto	Alto	Muy Alta
Transporte informal	Alto	Alto	Medio	Alta
Baja prioridad peatonal	Alto	Alto	Medio	Alta
Señalización deficiente	Medio	Medio	Bajo	Media

En la siguiente tabla se detalla las consecuencias de no realizar ningún tipo de intervención dentro de la Zona Monumental y Plaza de Armas de Ica, respecto al transporte, seguridad vial, paisaje urbano y espacios públicos; así como también los beneficios que generarían a toda la ciudad de la provincia de Ica si se interviene aplicando el “Ordenamiento y Mejoramiento de la Transitabilidad y Ornato de la Zona Monumental de la Provincia de Ica”.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Cuadro. Consecuencias en caso no realizar el ordenamiento vial dentro de la Zona Monumental

SIN INTERVENCIÓN	CON INTERVENCIÓN PROPUESTA
Continúa el uso de la Plaza de Armas como corredor de paso	Se redistribuye el tránsito hacia vías de mayor jerarquía
Se mantiene la ocupación de carriles por estacionamiento	Se recupera la capacidad efectiva de circulación
Persisten los conflictos peatón-vehículo	Se incrementa la seguridad y la prioridad peatonal
Continúa el deterioro del ornato urbano	Se mejora la imagen y la calidad del espacio público

4 ANÁLISIS TÉCNICO Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENAMIENTO VIAL

4.1 ANÁLISIS DEL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA VIAL

4.1.1 Objetivo

Analizar el comportamiento operativo de la red vial de la Zona Monumental para determinar si la configuración actual responde a las necesidades de movilidad del sector.

4.1.2 Análisis técnico

La Zona Monumental posee vías que rodean la Plaza de Armas y cumplen simultáneamente funciones de acceso local y de circulación de paso. Sin embargo, el diagnóstico realizado evidenció que estas vías soportan un volumen importante de taxis colectivos que utilizan el sector como corredor de circulación, generando una demanda superior a la esperada para un espacio de carácter monumental y predominantemente peatonal.

Desde el punto de vista funcional, las vías perimetrales deberían facilitar el acceso a las actividades administrativas, comerciales, financieras y turísticas ubicadas en la Zona Monumental. No obstante, en la actualidad gran parte del flujo corresponde a vehículos que únicamente atraviesan el sector, incrementando innecesariamente la carga vehicular y reduciendo la calidad del espacio público.

4.1.3 Conclusión técnica

El funcionamiento actual del sistema vial evidencia que la Zona Monumental ha dejado de operar prioritariamente como un espacio de acceso local y representación urbana, convirtiéndose en un corredor de circulación para vehículos de transporte colectivo. Esta condición resulta incompatible con las funciones administrativas, comerciales, culturales y turísticas del sector, justificando la necesidad de reorganizar los flujos vehiculares.

4.2 ANÁLISIS DE LA DEMANDA VEHICULAR Y COMPOSICIÓN DEL TRÁNSITO

4.2.1 Análisis de la demanda vehicular

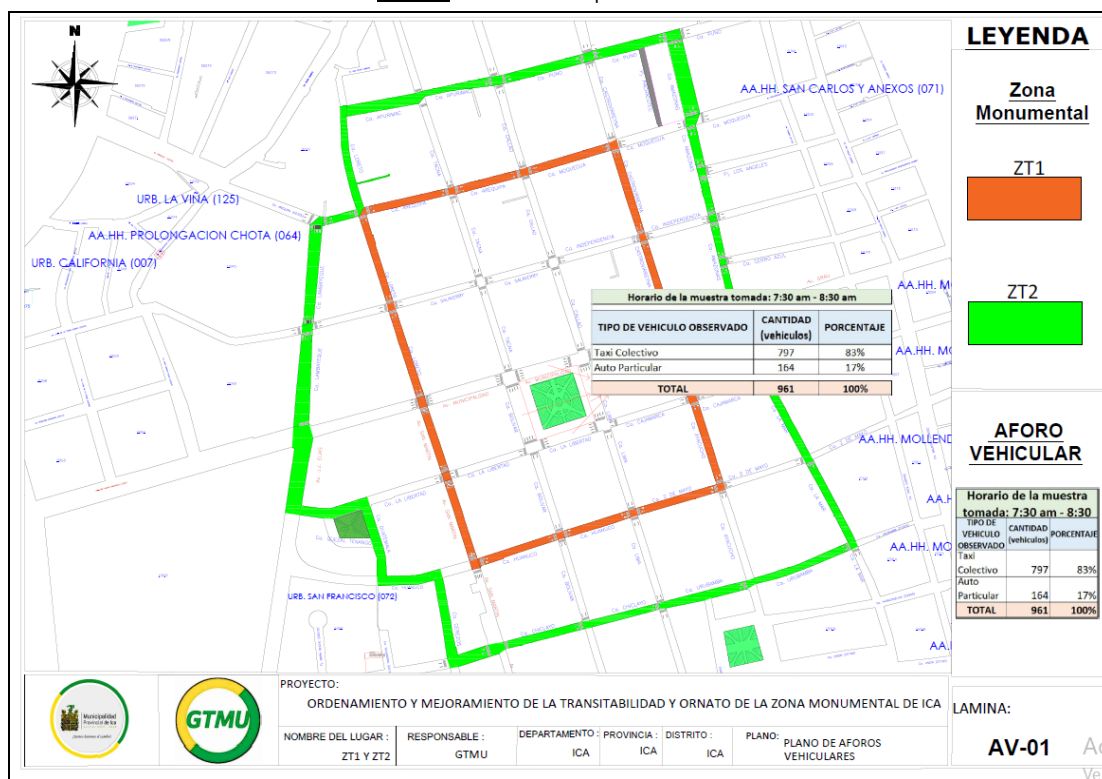
La demanda vehicular observada en la Zona Monumental de la provincia de Ica fue evaluada mediante aforos de tránsito realizados en los principales accesos al perímetro de la Plaza de Armas, con el propósito de identificar el comportamiento del flujo vehicular y la composición del tránsito que circula por este sector.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Los resultados obtenidos evidencian que el entorno de la Plaza de Armas soporta una demanda vehicular constante durante las horas de mayor actividad, debido principalmente a la circulación de taxis colectivos que utilizan las vías perimetrales como parte de sus recorridos habituales. Esta condición incrementa significativamente la ocupación de la infraestructura vial y genera una presión permanente sobre un espacio urbano cuya función principal es administrativa, comercial, institucional, turística y patrimonial.

Asimismo, se observó que una parte importante de los vehículos que ingresan a la Zona Monumental no tienen como destino final este sector, sino que utilizan las vías que rodean la Plaza de Armas como corredor de paso para continuar hacia otros sectores de la ciudad. Esta situación produce un incremento innecesario del flujo vehicular y reduce la funcionalidad del espacio público.

Grafico. Ubicación de los puntos de aforos vehiculares



4.2.2 Composición del tránsito vehicular

El análisis de la composición vehicular permitió identificar que el tránsito en la Zona Monumental presenta un predominio de taxis colectivos, los cuales representan aproximadamente el 85 % del total de vehículos observados durante los aforos realizados, mientras que los vehículos particulares representan alrededor del 15 %.

Esta distribución evidencia que la circulación vehicular en el entorno inmediato de la Plaza de Armas está fuertemente condicionada por el transporte colectivo, situación que influye directamente en la operación de las vías, la seguridad vial y la calidad del espacio público.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Tabla. Aforos vehiculares (turno mañana)

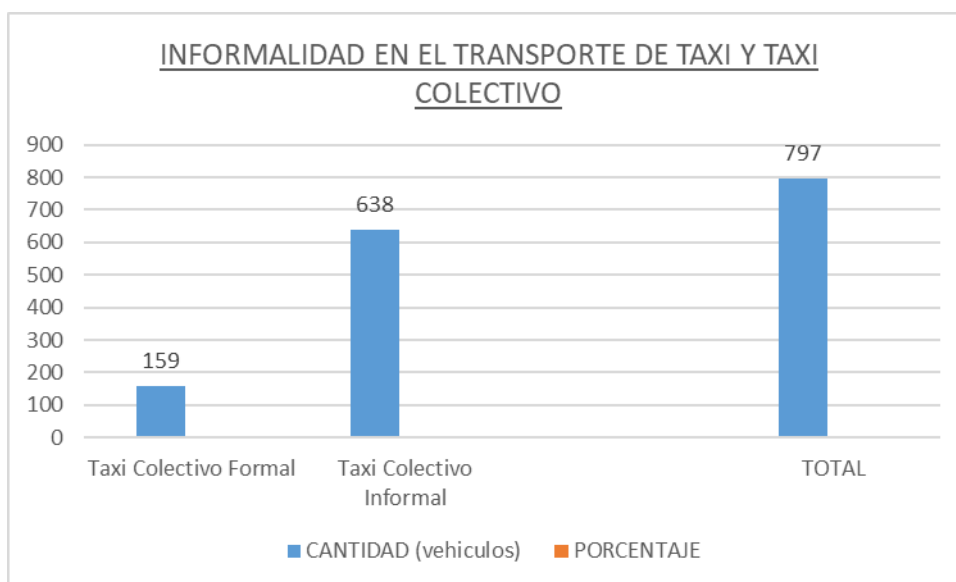
Horario de la muestra tomada: 7:30 am - 8:30 am

TIPO DE VEHICULO OBSERVADO	CANTIDAD (vehículos)	PORCENTAJE
Taxi Colectivo	797	83%
Auto Particular	164	17%
TOTAL	961	100%

Asimismo, del total de vehículos que vienen realizando el servicio de transporte público en la modalidad de Taxis y Taxis Colectivos (797 veh), se pudo observar que 638 vehículos que representan el 80% del total no evidenciaban autorización visible o presentaban características operativas asociadas al transporte informal, mientras 159 vehículos que representan el 20% del restante correspondía a unidades identificadas como parte del servicio formal, tal y como se detallan en la siguiente tabla:

Tabla. Composición vehicular que circulan por la Plaza de Armas

TIPO DE VEHICULO OBSERVADO	CANTIDAD (vehículos)	PORCENTAJE
Taxi Colectivo Formal	159	20%
Taxi Colectivo Informal	638	80%
TOTAL	797	100%



4.2.3 Análisis funcional del tránsito

Desde el punto de vista funcional, la composición vehicular observada evidencia que el entorno de la Plaza de Armas ha dejado de cumplir principalmente una función de acceso local para convertirse en un corredor de circulación del transporte colectivo.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Esta condición resulta incompatible con la función urbana de la Zona Monumental, la cual concentra edificios públicos, instituciones financieras, establecimientos comerciales, espacios culturales y actividades turísticas que demandan un entorno seguro, accesible y con prioridad para el peatón.

La elevada participación de taxis colectivos genera además frecuentes maniobras de ascenso y descenso de pasajeros, detenciones temporales sobre la calzada, cambios de carril y reducción de velocidad, afectando la continuidad del flujo vehicular y generando conflictos con los desplazamientos peatonales.

4.2.4 Participación del transporte informal

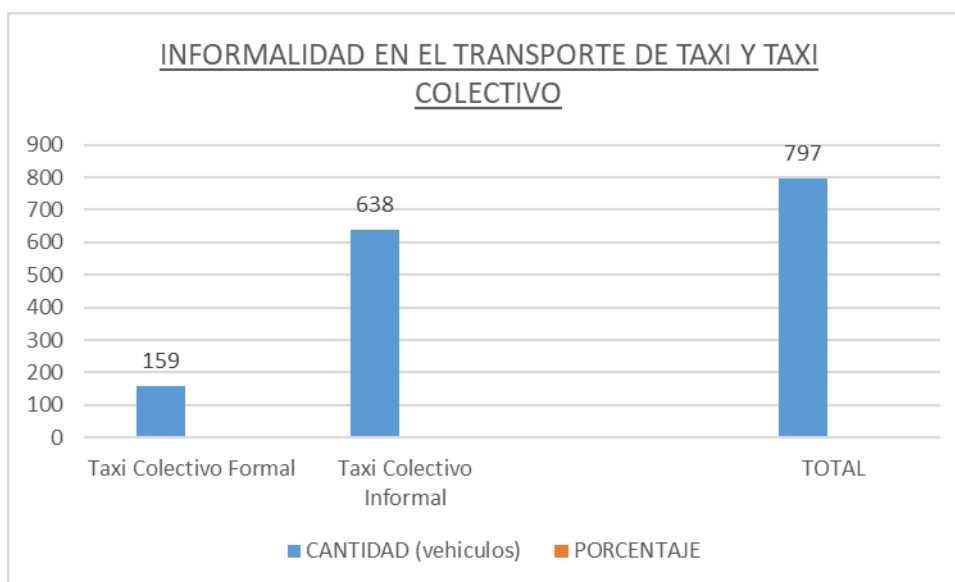
Durante el trabajo de campo también se identificó que aproximadamente el 80 % de los taxis colectivos que circulan por el entorno de la Plaza de Armas corresponden a unidades que operan de manera informal o sin autorización visible para prestar el servicio en dicho sector, mientras que únicamente el 20 % corresponde a unidades formales.

Esta condición evidencia la existencia de un importante nivel de informalidad en la prestación del servicio de transporte colectivo, situación que dificulta las labores de fiscalización y contribuye al incremento de la circulación vehicular dentro de la Zona Monumental.

Tabla. Composición vehicular que circulan por la Plaza de Armas

TIPO DE VEHICULO OBSERVADO	CANTIDAD (vehículos)	PORCENTAJE
Taxi Colectivo Formal	159	20%
Taxi Colectivo Informal	638	80%
TOTAL	797	100%

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA
Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE



4.2.5 Compatibilidad entre la demanda vehicular y la función urbana

La Zona Monumental constituye el principal espacio de representación institucional, histórica, comercial y turística de la provincia de Ica. En consecuencia, las condiciones de movilidad dentro de este sector deben orientarse a garantizar la accesibilidad, la seguridad vial y la adecuada convivencia entre peatones y vehículos.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Sin embargo, el análisis realizado demuestra que la demanda vehicular actual se encuentra dominada por vehículos de transporte colectivo que utilizan el entorno de la Plaza de Armas como corredor de circulación, incrementando el volumen de tránsito motorizado en un espacio que, por sus características urbanas y patrimoniales, debería privilegiar la movilidad peatonal y el acceso local.

Esta situación genera una ocupación intensiva del espacio vial, incrementa los conflictos operacionales y reduce la calidad del espacio público, afectando negativamente la imagen urbana de la Zona Monumental.

4.2.6 Implicancias para la propuesta de ordenamiento vial

Los resultados del análisis evidencian que la problemática de la demanda vehicular no está asociada únicamente al número de vehículos que circulan por la Zona Monumental, sino principalmente a la composición del tránsito y al uso inadecuado del sistema vial por parte del transporte colectivo.

Desde el punto de vista técnico, la elevada participación de taxis colectivos y la utilización del perímetro de la Plaza de Armas como corredor de paso justifican la implementación de medidas de ordenamiento vial orientadas a redistribuir los flujos vehiculares hacia vías de mayor jerarquía, restringir el tránsito de paso en el entorno monumental y priorizar la movilidad peatonal mediante la recuperación progresiva del espacio público.

Grafico. Ubicación de los puntos de aforos vehiculares

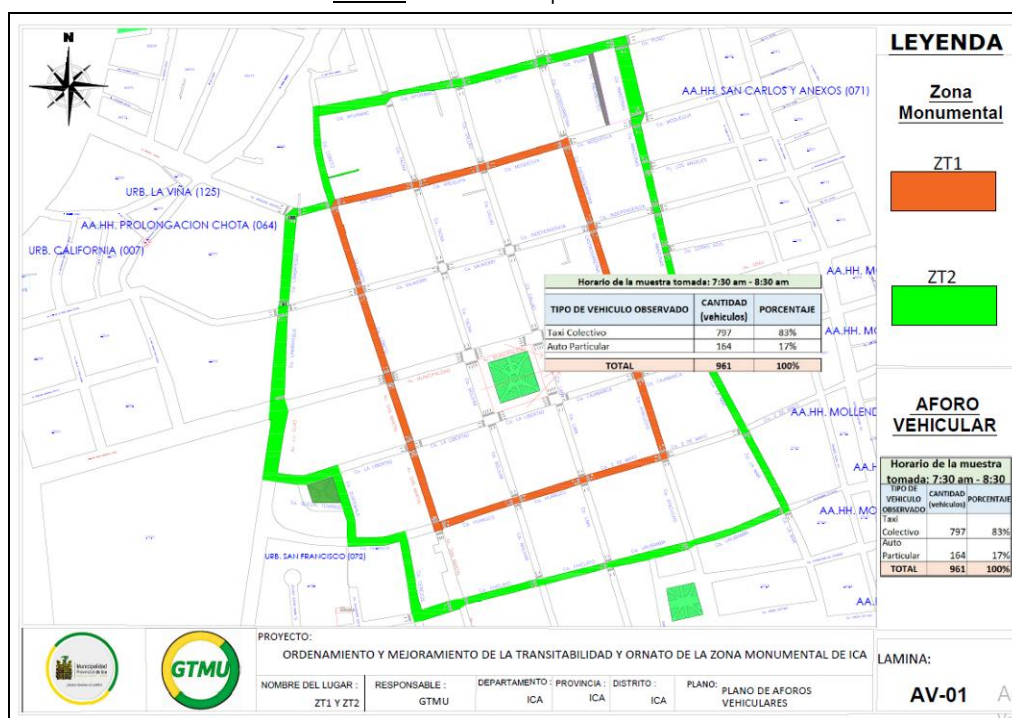


Grafico. Ubicación de ascenso y descenso de pasajeros

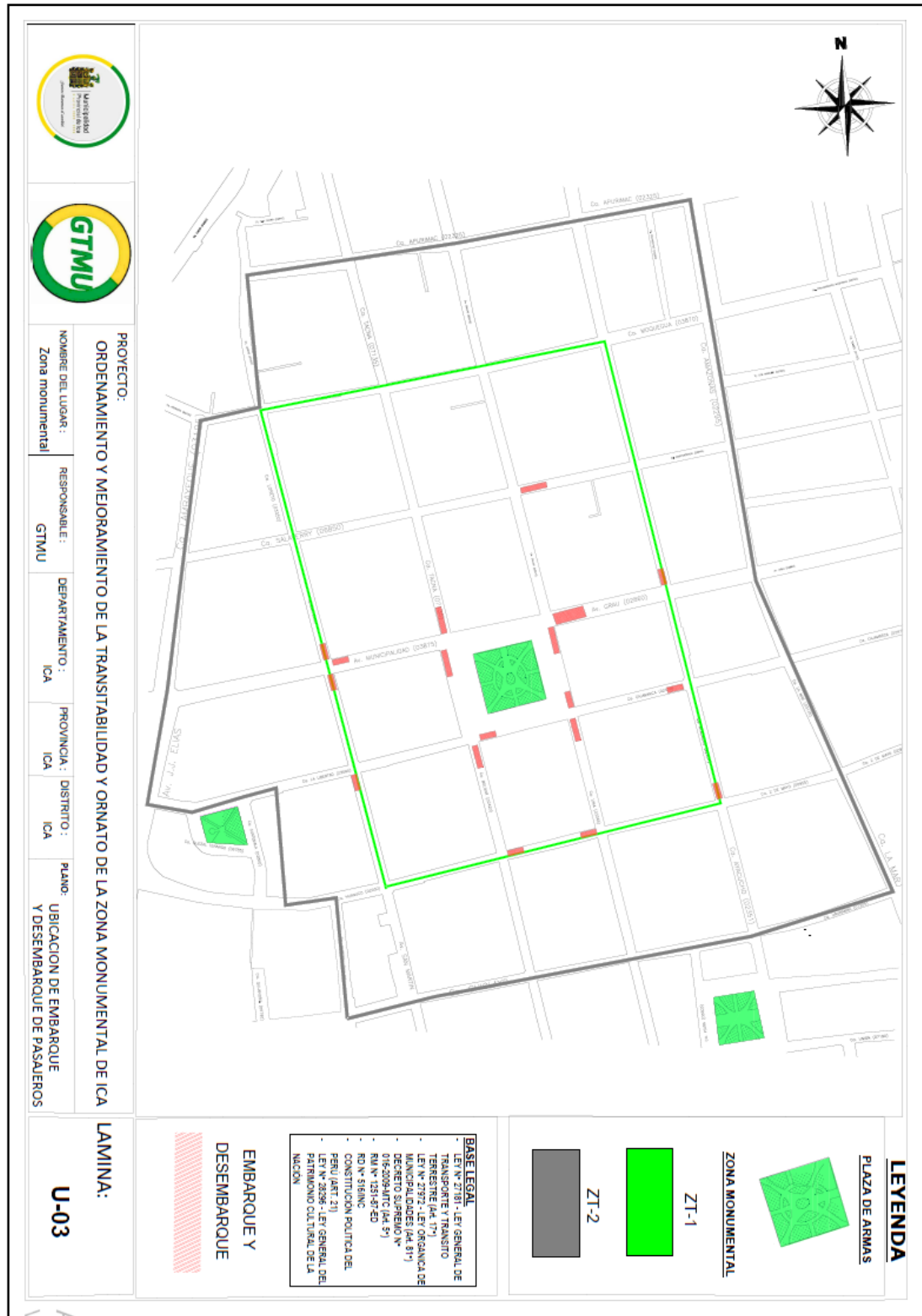


Foto. Paraderos informales (Av. Grau – Ca. Callao)



Foto. Paraderos informales (Ca. Lima – Ca. Cajamarca)

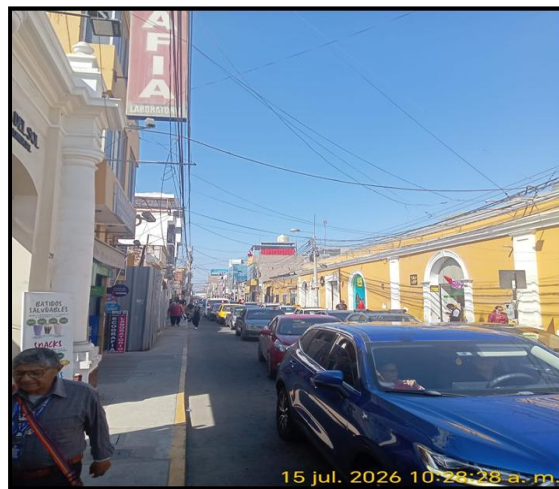


Foto. Paraderos informales (Av. Municipalidad próximo Plaza de Armas)



Foto. Paraderos informales (Av. Municipalidad frente MPI)



4.3 ANÁLISIS DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y TAXIS COLECTIVOS

En este ítem se analiza el comportamiento operativo del transporte público y de los taxis colectivos que circulan por la Zona Monumental de la provincia de Ica, evaluando su incidencia sobre la movilidad urbana, la transitabilidad, la seguridad vial y el ornato urbano, con el propósito de sustentar técnicamente la reorganización de sus recorridos.

4.3.1 Funcionamiento actual del transporte público en la Zona Monumental

La Zona Monumental de la provincia de Ica constituye uno de los principales polos de atracción de viajes debido a la concentración de instituciones públicas, entidades financieras, establecimientos comerciales, centros religiosos, equipamientos urbanos y espacios turísticos. Esta condición ha originado que diversas rutas

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

de transporte público y de taxis colectivos utilicen las vías que rodean la Plaza de Armas como parte de sus recorridos habituales.

No obstante, el análisis efectuado durante el trabajo de campo permitió identificar que una proporción importante de estas unidades no tiene como destino final la Zona Monumental, sino que únicamente atraviesa el sector para continuar hacia otros puntos de la ciudad. En consecuencia, el perímetro de la Plaza de Armas funciona actualmente como un corredor de circulación para el transporte colectivo, incrementando el volumen vehicular en un espacio urbano que debería privilegiar la movilidad peatonal.

Foto. Paradero informal de taxi colectivo en el perímetro de la Plaza de Armas

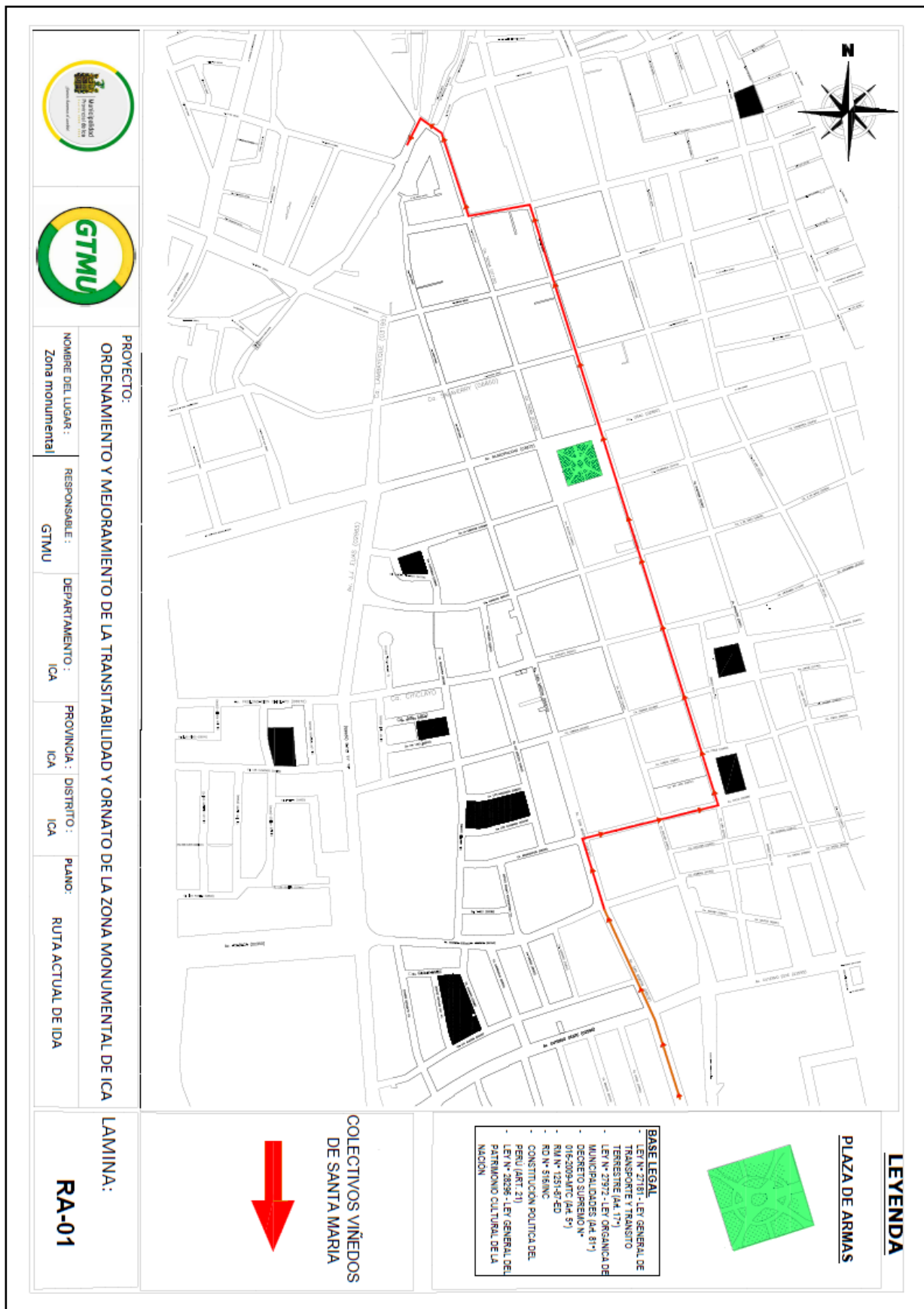


Foto. Paradero informal de taxi colectivo en el perímetro de la Plaza de Armas



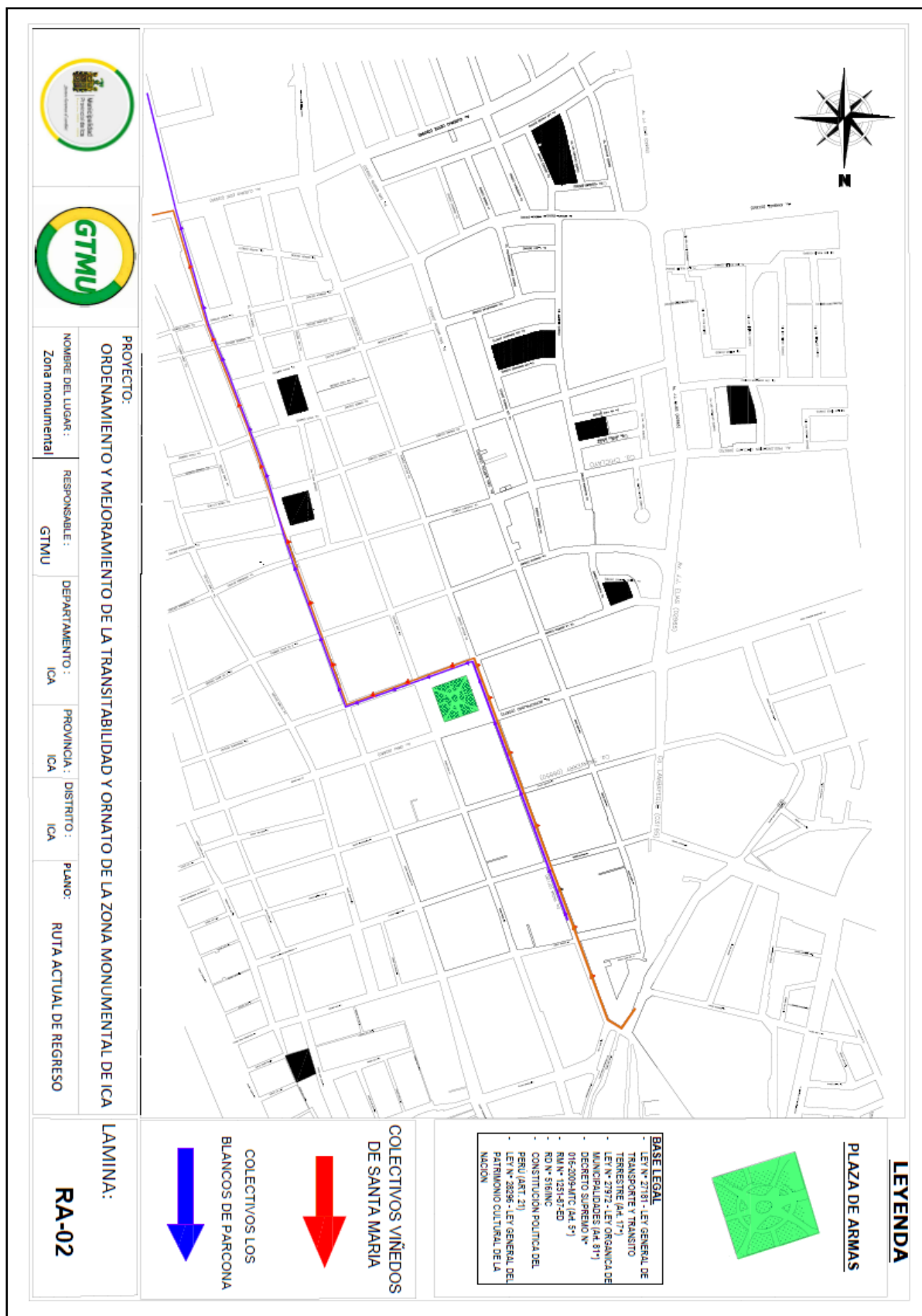
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INCA SANCHEZ
SUBGERENTE

Imagen. Plano de RECORRIDO ACTUAL DE IDA autorizado por la GTMU y circulan por la Zona Monumental (Plaza de Armas)



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen. Plano de RECORRIDO ACTUAL DE REGRESO autorizado por la GTMU y circulan por la Zona Monumental (Plaza de Armas)



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

4.3.2 Uso de la Plaza de Armas como corredor de paso

El análisis de los recorridos evidencia que la Plaza de Armas no solo cumple la función de destino para actividades administrativas y comerciales, sino que también es utilizada como corredor de paso por un elevado número de taxis colectivos.

Desde el punto de vista de la ingeniería de tránsito, esta condición genera un uso ineficiente de la infraestructura vial, debido a que el espacio destinado al acceso local es ocupado por vehículos cuyo propósito principal es atravesar la Zona Monumental.

La utilización de las calles perimetrales como corredor de circulación produce los siguientes efectos:

- ✓ Incremento del volumen vehicular.
- ✓ Reducción de la capacidad operativa de las vías.
- ✓ Conflictos entre peatones y vehículos.
- ✓ Mayor tiempo de exposición del peatón al tránsito motorizado.
- ✓ Deterioro de la calidad del espacio público.
- ✓ Afectación del ornato urbano.



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

Imagen. Problemáticas identificadas y consecuencias de la problemática dentro de la Zona Monumental

EFFECTO IDENTIFICADO	CONSECUENCIA
Incremento del flujo vehicular	Mayor congestión
Ascenso y descenso de pasajeros	Interferencia con la circulación
Reducción de velocidad	Disminución de la capacidad vial
Mayor ocupación del espacio público	Afectación del ornato urbano
Conflictos peatón-vehículo	Manor seguridad vial

4.3.3 Incidencia de los taxis colectivos sobre la movilidad urbana

Los taxis colectivos representan el principal componente del tránsito vehicular observado en la Zona Monumental. Durante la inspección de campo se verificó que estas unidades realizan frecuentes maniobras de ascenso y descenso de pasajeros, detenciones temporales sobre la calzada y cambios de carril, generando interferencias en la circulación vehicular y peatonal.

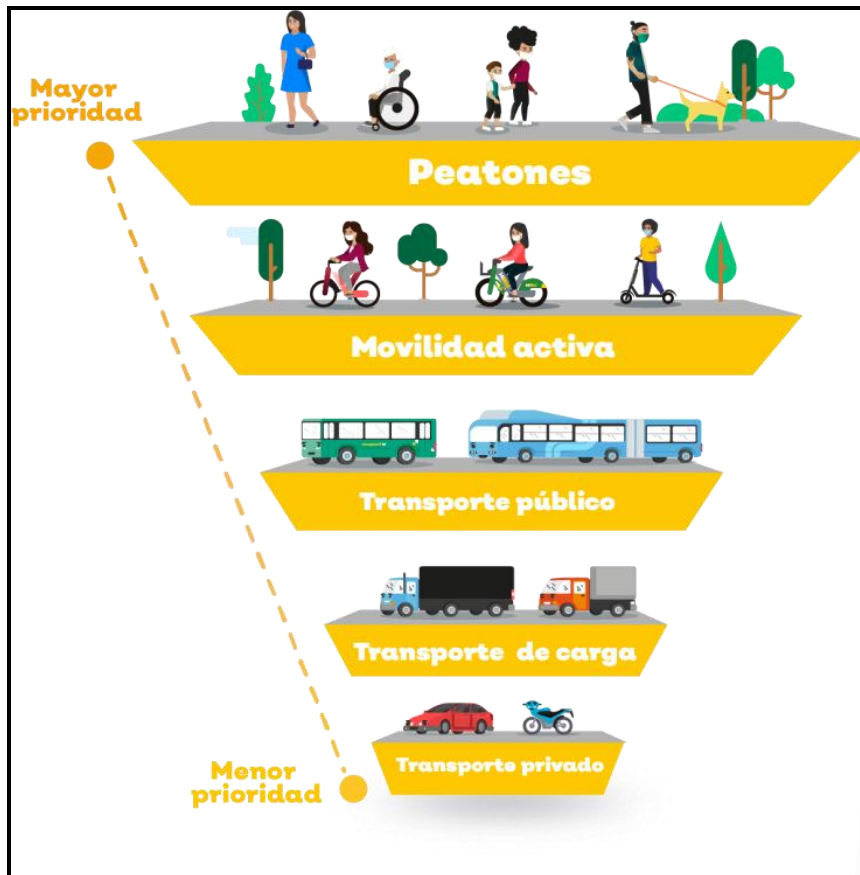
Estas operaciones reducen la continuidad del flujo vehicular y generan múltiples puntos de conflicto, especialmente en las intersecciones cercanas a la Plaza de Armas, donde convergen elevados volúmenes de peatones y vehículos.

Desde el enfoque de la movilidad urbana sostenible, este tipo de operación resulta incompatible con un espacio urbano de carácter monumental, donde la prioridad debe orientarse hacia el peatón y la conservación

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

del espacio público. En ese sentido debemos aplicar la Pirámide de Movilidad Urbana donde se prioriza el peatón sobre el vehículo, además de preservar la Zona Monumental y Plaza de Armas de Ica.

Grafico. PIRAMIDE DE MOVILIDAD URBANA



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INCA SANCHEZ
SUBGERENTE

Foto. Ejemplos de peatonalización de calles (priorizar al peatón sobre el vehículo)



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Ejemplos de peatonalización de calles (priorizar al peatón sobre el vehículo)



4.3.4 Compatibilidad del transporte colectivo con la función de la Zona Monumental

Las zonas monumentales constituyen espacios urbanos destinados principalmente a actividades institucionales, culturales, comerciales y turísticas, donde la movilidad debe favorecer el acceso local y la permanencia de las personas.

En este contexto, el análisis desarrollado evidencia que el volumen de taxis colectivos que actualmente circula por el entorno de la Plaza de Armas supera las necesidades propias de accesibilidad del sector, transformando las vías perimetrales en corredores de circulación vehicular.

Esta condición resulta poco compatible con los principios de movilidad sostenible, preservación patrimonial y recuperación del espacio público, debido a que incrementa la presencia de vehículos motorizados en un entorno donde la prioridad debe recaer sobre los peatones.

Imagen. Modelos de vías peatonalizadas



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INCA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen. Modelos de vías peatonalizadas



4.3.5 Análisis de rutas alternativas para el transporte de taxi y taxi colectivo sobre la Plaza de Armas

Rutas actuales de IDA y VUELTA de taxi y taxis colectivos:

Actualmente existen empresas de transporte que brindan el servicio de taxis colectivos, que se encuentran autorizadas por la Municipalidad Provincial de Ica, a través de la Gerencia de Transporte Urbano y Movilidad Urbana – GTMU, cuyo recorrido atraviesa la Plaza de Armas.

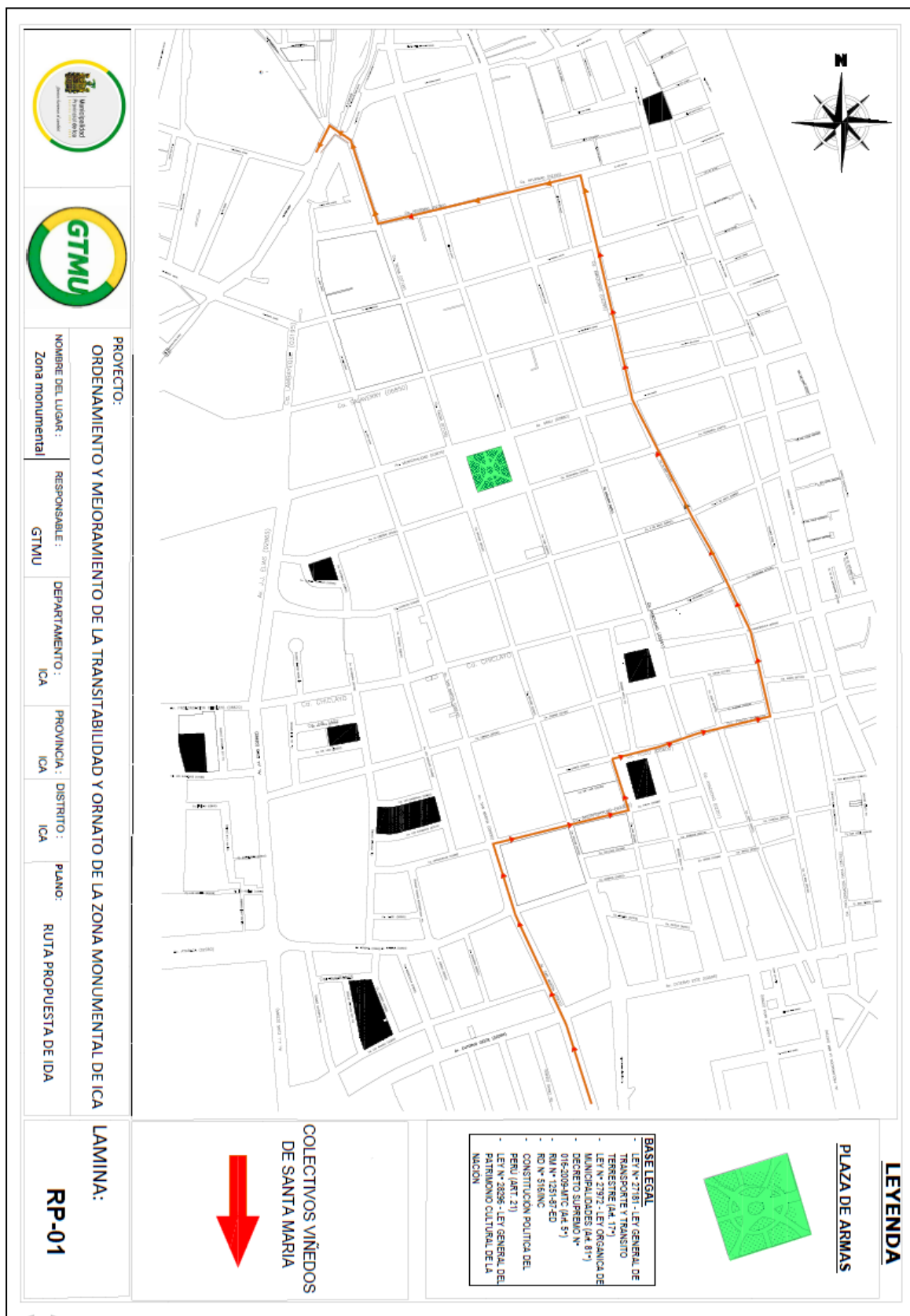
4.3.6 Propuestas de retribución de rutas de taxi y taxis colectivos:

El análisis de la red vial existente evidencia que la circulación de taxis colectivos puede ser redistribuida hacia vías de mayor jerarquía ubicadas fuera del perímetro inmediato de la Plaza de Armas, manteniendo la conectividad urbana sin afectar significativamente la accesibilidad a la Zona Monumental.

La utilización de corredores alternativos permitirá:

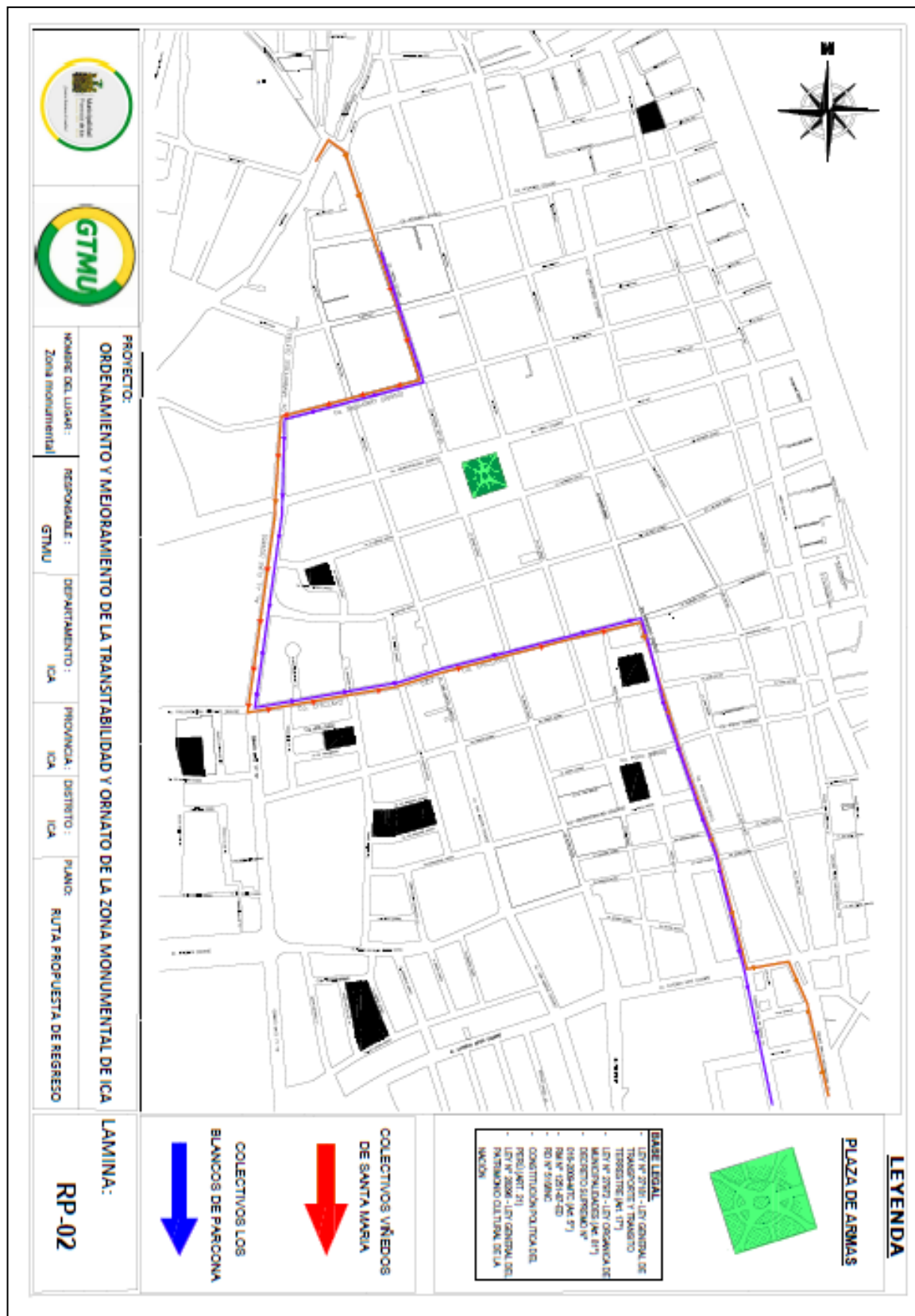
- ✓ Reducir el tránsito de paso.
- ✓ Mejorar la fluidez vehicular.
- ✓ Disminuir los conflictos con peatones.
- ✓ Liberar espacio público.
- ✓ Favorecer la implementación de áreas de prioridad peatonal.

Imagen. Plano de RECORRIDO PROPUESTO DE IDA que se encuentran fuera de la Zona Monumental (Plaza de Armas)



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen. Plano de RECORRIDO PROPUESTO DE REGRESO que se encuentran fuera de la Zona Monumental (Plaza de Armas)



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

4.3.7 Justificación técnica de la reorganización del servicio de taxi y taxi colectivo sobre la Plaza de Armas

La reorganización de los recorridos del transporte colectivo no tiene como finalidad restringir el acceso al centro urbano, sino optimizar el funcionamiento del sistema vial de acuerdo con la jerarquía de las vías y la función urbana de la Zona Monumental.

Las vías perimetrales de la Plaza de Armas deben cumplir prioritariamente funciones de acceso local y distribución del tránsito asociado a las actividades propias del centro histórico, evitando que sean utilizadas como corredores de circulación para vehículos de paso.

En consecuencia, la redistribución de las rutas del transporte colectivo constituye una medida de gestión de la movilidad que permitirá mejorar la transitabilidad, fortalecer la seguridad vial y recuperar progresivamente el espacio público.

4.3.8 Conclusión técnica

El análisis desarrollado evidencia que el transporte colectivo constituye el principal componente del tránsito vehicular en la Zona Monumental y que una parte importante de sus recorridos utiliza el entorno de la Plaza de Armas como corredor de paso. Esta situación genera una elevada presión sobre la infraestructura vial, incrementa los conflictos entre peatones y vehículos y afecta la calidad del espacio público.

Desde el punto de vista técnico, la reorganización de los recorridos del transporte colectivo hacia vías de mayor jerarquía permitirá reducir el tránsito de paso, mejorar la operación del sistema vial, fortalecer la movilidad peatonal y contribuir a la recuperación del ornato urbano, sin comprometer la accesibilidad a la Zona Monumental.

Foto. Paraderos informales (Av. Grau – Ca. Callao)

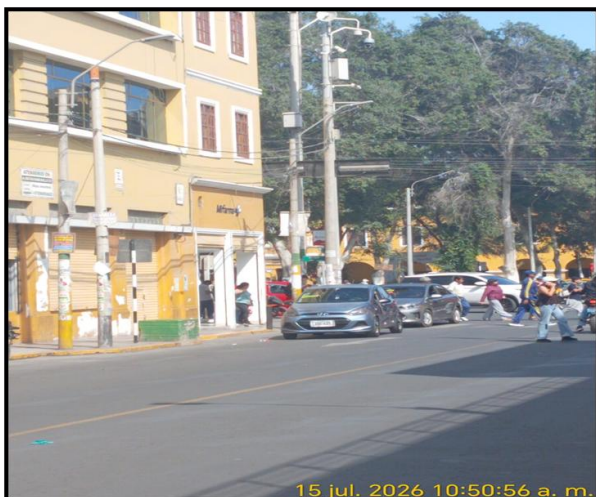


Foto. Paraderos informales (Av. Municipalidad frente MPI)



La reorganización del transporte colectivo constituye una condición previa para la implementación de medidas de recuperación del espacio público en la Zona Monumental. La reducción del tránsito de paso permitirá destinar progresivamente las vías de acceso inmediato a la Plaza de Armas a funciones de prioridad peatonal, favoreciendo la conservación del entorno monumental, la mejora de la seguridad vial y el fortalecimiento de las actividades comerciales, culturales y turísticas que caracterizan este sector de la ciudad.

4.4 ANÁLISIS DEL ESTACIONAMIENTO Y CAPACIDAD OPERATIVA DE LAS VIAS

Evaluar la influencia del estacionamiento vehicular sobre el funcionamiento de las vías de la Zona Monumental, determinando su incidencia en la capacidad operativa, la fluidez del tránsito, la seguridad vial y la calidad del espacio público.

4.4.1 Diagnóstico del estacionamiento sobre la vía pública

El diagnóstico realizado evidenció que las vías que conforman el perímetro de la Plaza de Armas presentan una ocupación permanente de los carriles laterales por vehículos estacionados, principalmente durante las horas de mayor actividad comercial y administrativa.

Esta condición se observa con mayor intensidad a partir del mediodía, cuando el incremento de la demanda de estacionamiento provoca que los carriles contiguos a las veredas sean utilizados como espacios de estacionamiento informal o de larga permanencia, reduciendo el ancho útil destinado a la circulación vehicular.

Como consecuencia, las vías dejan de operar conforme a su diseño original y funcionan únicamente con los carriles centrales disponibles.

Foto. Vehículos estacionados en zonas prohibidas dentro de la Plaza de Armas

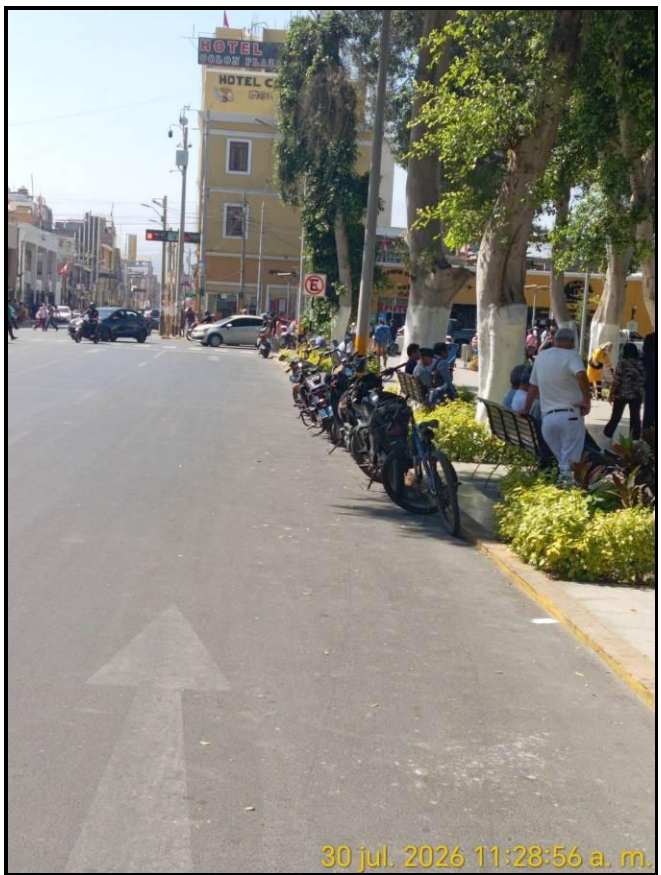


“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Vehículos estacionados en zonas prohibidas dentro de la Plaza de Armas



Foto. Vehículos estacionados en zonas prohibidas dentro de la Plaza de Armas



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INCA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

4.4.2 Influencia del estacionamiento sobre la capacidad operativa (Plaza de Armas)

Desde el punto de vista de la ingeniería de tránsito, la capacidad operativa de una vía depende del número de carriles efectivamente disponibles para la circulación.

Aunque las vías analizadas que conforman el perímetro de la Plaza de Armas, es decir, Av. Municipalidad – Ca. Bolívar – Ca. Libertad – Ca. Lima, cuentan físicamente con cuatro carriles, la ocupación permanente de los carriles laterales por vehículos estacionados reduce significativamente la capacidad efectiva de circulación, limitando el funcionamiento de la vía a dos carriles operativos.

En consecuencia, la infraestructura existente no está siendo utilizada conforme a su diseño original, generando una pérdida de eficiencia operacional y un uso inadecuado del espacio vial.

Tabla. Capacidad física y capacidad operativa observada

CARACTERÍSTICA	SITUACIÓN ACTUAL
Número de carriles existentes (perímetro de Plaza de Armas)	4
Carriles ocupados por estacionamiento indebido (perímetro de Plaza de Armas)	2
Carriles disponibles para circulación (perímetro de Plaza de Armas)	2
Capacidad operativa real (perímetro de Plaza de Armas)	Aproximadamente 50% de la capacidad física

4.4.3 Impacto del estacionamiento sobre la circulación vehicular (Plaza de Armas)

La utilización de los carriles laterales como áreas de estacionamiento genera diversos efectos sobre la operación del tránsito.

Entre los principales impactos identificados durante el trabajo de campo destacan:

- ✓ Reducción del espacio disponible para la circulación.
- ✓ Disminución de la velocidad operacional.
- ✓ Maniobras frecuentes de ingreso y salida de estacionamientos.
- ✓ Cambios bruscos de carril.
- ✓ Incremento de puntos de conflicto entre vehículos.

Asimismo, el estacionamiento sobre la vía limita la visibilidad en intersecciones y pasos peatonales, incrementando el riesgo de incidentes de tránsito.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Tabla. Efectos del estacionamiento sobre la operación vial

EFFECTO	INCIDENCIA
Reducción del ancho útil de circulación	Alta
Disminución de la velocidad de operación	Alta
Incremento de maniobras vehiculares	Alta
Conflictos entre vehículos	Media
Conflictos con peatones	Alta
Afectación del ornato urbano	Alta

4.4.4 Impacto del estacionamiento sobre la circulación vehicular (Plaza de Armas)

Además de sus efectos sobre la circulación vehicular, el estacionamiento permanente en el entorno de la Plaza de Armas afecta la percepción visual y la calidad del espacio público.

La ocupación continua de los carriles por vehículos estacionados reduce la amplitud visual del entorno monumental, limita la integración entre la Plaza y las edificaciones históricas y genera una imagen urbana dominada por vehículos, en lugar de peatones y espacios de permanencia.

En consecuencia, el estacionamiento sobre la vía no solo constituye un problema de tránsito, sino también un factor que contribuye al deterioro del ornato urbano y del paisaje de la Zona Monumental.

4.4.5 Análisis de la reconfiguración vial en la Plaza de Armas

El análisis desarrollado demuestra que las vías que conforman el perímetro de la Plaza de Armas, actualmente operan con una capacidad efectiva equivalente a dos carriles de circulación debido a la ocupación permanente de los carriles laterales por vehículos estacionados.

En este contexto, la propuesta de reconfiguración vial no implica una reducción de la capacidad operativa existente, sino la adecuación de la infraestructura a las condiciones reales de funcionamiento observadas durante el diagnóstico.

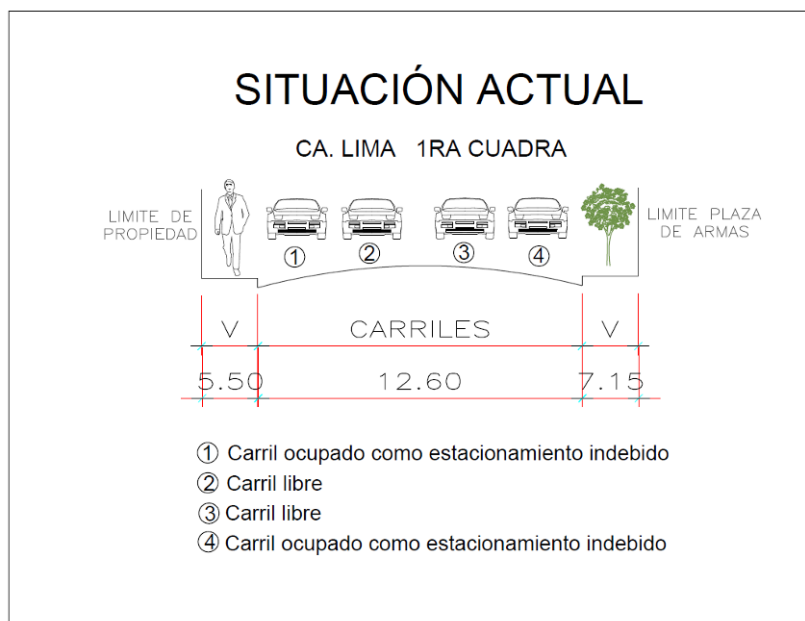
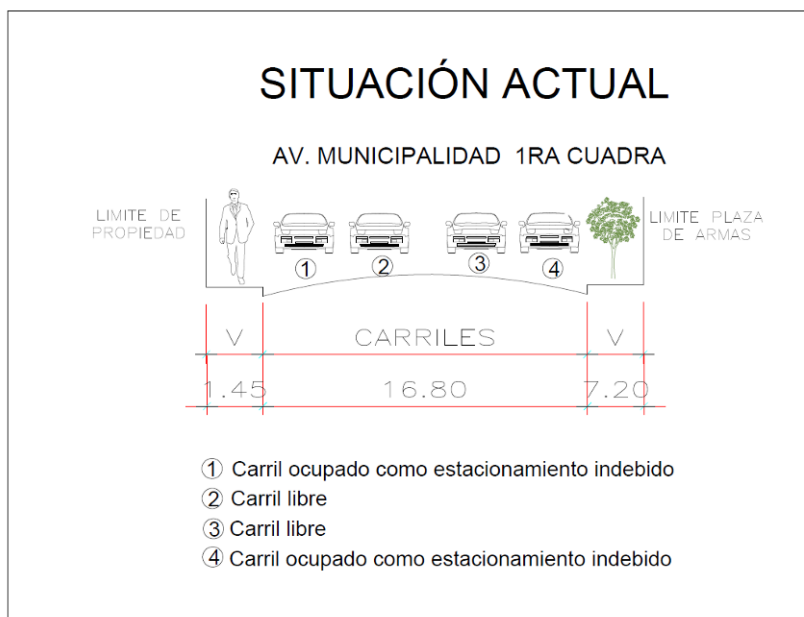
La reorganización de la sección vial permitirá:

- ✓ Eliminar el estacionamiento sobre la calzada.
- ✓ Ordenar la circulación vehicular.
- ✓ Mejorar la seguridad vial.
- ✓ Recuperar espacio para el peatón.

- ✓ Facilitar la implementación de elementos de urbanismo táctico y mobiliario urbano.
- ✓ Preparar la infraestructura para futuras intervenciones de peatonalización parcial.

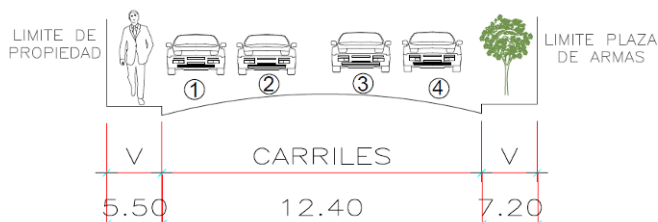
COMPARACIÓN DE LA SECCIÓN VIAL

Situación Actual (Funcionamiento Real)



SITUACIÓN ACTUAL

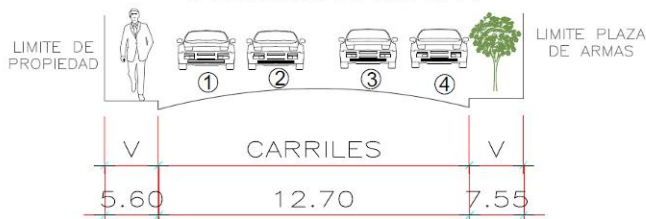
CA. LIBERTAD 1RA CUADRA



- ① Carril ocupado como estacionamiento indebido
- ② Carril libre
- ③ Carril libre
- ④ Carril ocupado como estacionamiento indebido

SITUACIÓN ACTUAL

CA. BOLIVAR 1RA CUADRA

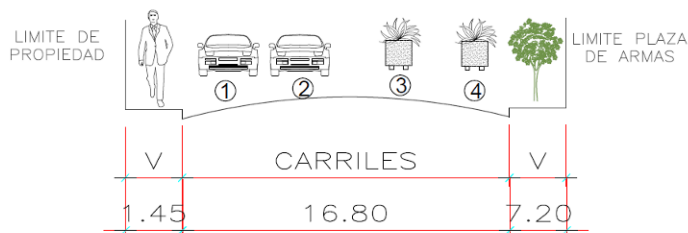


- ① Carril ocupado como estacionamiento indebido
- ② Carril libre
- ③ Carril libre
- ④ Carril ocupado como estacionamiento indebido

Configuración Propuesta

SITUACIÓN PROPUESTA

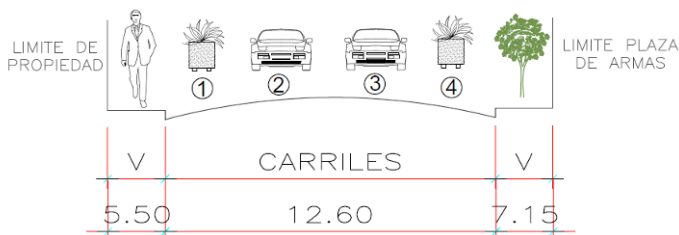
AV. MUNICIPALIDAD 1RA CUADRA



- ① Carril Libre
- ② Carril Libre
- ③ Carril Cerrado
- ④ Carril cerrado

SITUACIÓN PROPUESTA

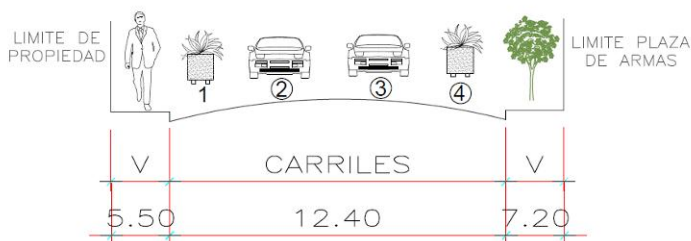
CA. LIMA 1RA CUADRA



- ① Carril Cerrado
- ② Carril libre
- ③ Carril libre
- ④ Carril Cerrado

SITUACIÓN PROPUESTA

CA. LIBERTAD 1RA CUADRA



- ① Carril Cerrado
- ② Carril Libre
- ③ Carril Libre
- ④ Carril Cerrado

SITUACIÓN PROPUESTA

CA. BOLIVAR 1RA CUADRA



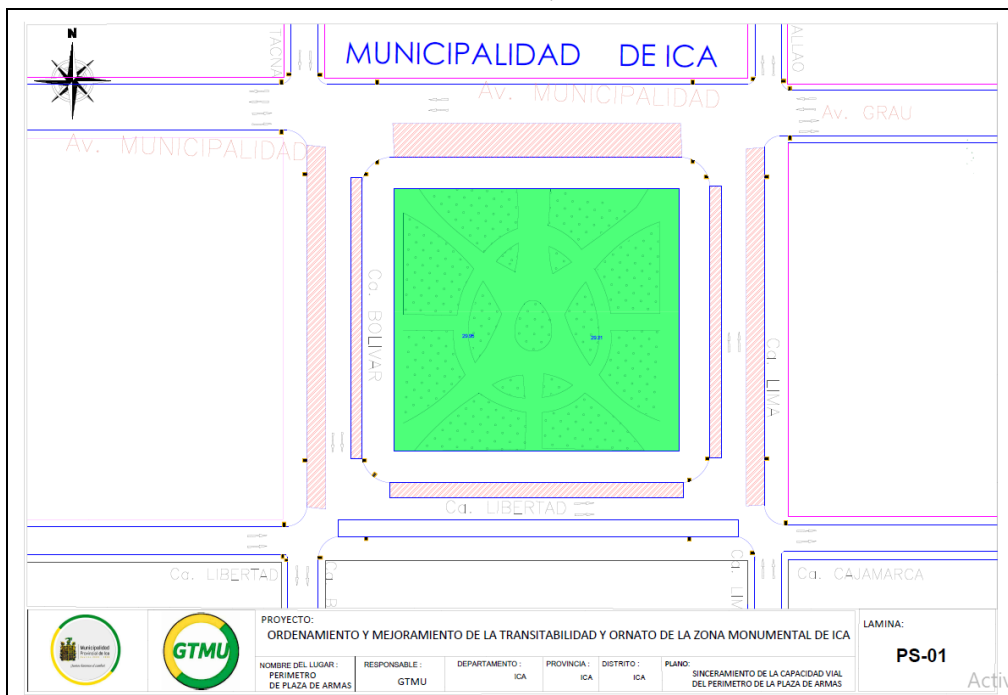
- ① Carril Cerrado
- ② Carril Libre
- ③ Carril Libre
- ④ Carril Cerrado

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen. Situación actual de las vías del perímetro de la Plaza de Armas



Imagen. Propuesta de sinceramiento de la capacidad vial dentro de la Plaza de Armas (reducción de 4 a 2 carriles en todo el perímetro)



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

4.4.6 Justificación técnica

La reconfiguración de la sección vial de la Plaza de Armas responde a la necesidad de optimizar el funcionamiento de las vías de la Zona Monumental de acuerdo con las condiciones reales de operación identificadas durante el diagnóstico.

La propuesta no busca disminuir la capacidad vehicular existente en la Plaza de Armas, sino formalizar el uso efectivo de la infraestructura, eliminando el estacionamiento sobre la calzada y destinando el espacio recuperado a mejorar la seguridad vial, el ordenamiento del tránsito y la calidad del espacio público.

Desde esta perspectiva, la redistribución del espacio vial constituye una medida de gestión orientada a incrementar la eficiencia operacional de las vías y fortalecer la movilidad sostenible en el entorno de la Plaza de Armas.

4.4.7 Conclusión técnica

El análisis efectuado evidencia que la capacidad operativa de las vías que conforman el perímetro de la Plaza de Armas dentro de la Zona Monumental se encuentra limitada por la ocupación permanente de los carriles laterales por vehículos estacionados. Como resultado, las vías funcionan efectivamente con dos carriles de circulación, independientemente de su configuración física original.

En consecuencia, la reconfiguración propuesta permitirá ordenar el uso del espacio vial, eliminar el estacionamiento sobre la calzada, mejorar la continuidad del flujo vehicular, incrementar la seguridad vial y recuperar áreas destinadas al peatón, constituyendo además una intervención complementaria para la futura implementación de espacios de prioridad peatonal en el entorno de la Plaza de Armas.

Las vías que conforman el perímetro de la Plaza de Armas (Av. Municipalidad – Ca. Bolívar – Ca. Libertad – Ca. Lima) ya operan con dos carriles debido al estacionamiento permanente; la propuesta simplemente reorganiza ese espacio para hacerlo más seguro, ordenado y compatible con la función patrimonial de la Zona Monumental.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL

Econ. Juan José Cordero Quinteros Pantigoso
Coordinador de SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL

Ing. Juan José Lahampa Basurto
Asistente en Ingeniería Civil SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL

Néstor Oscar Coraltus Lizana
Soporte de Ingeniero Civil SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL

ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Grafico. Plano de zonas o vías donde con estacionamiento sobre la calzada, obstaculizando un carril de la vía, reduciendo la capacidad vial

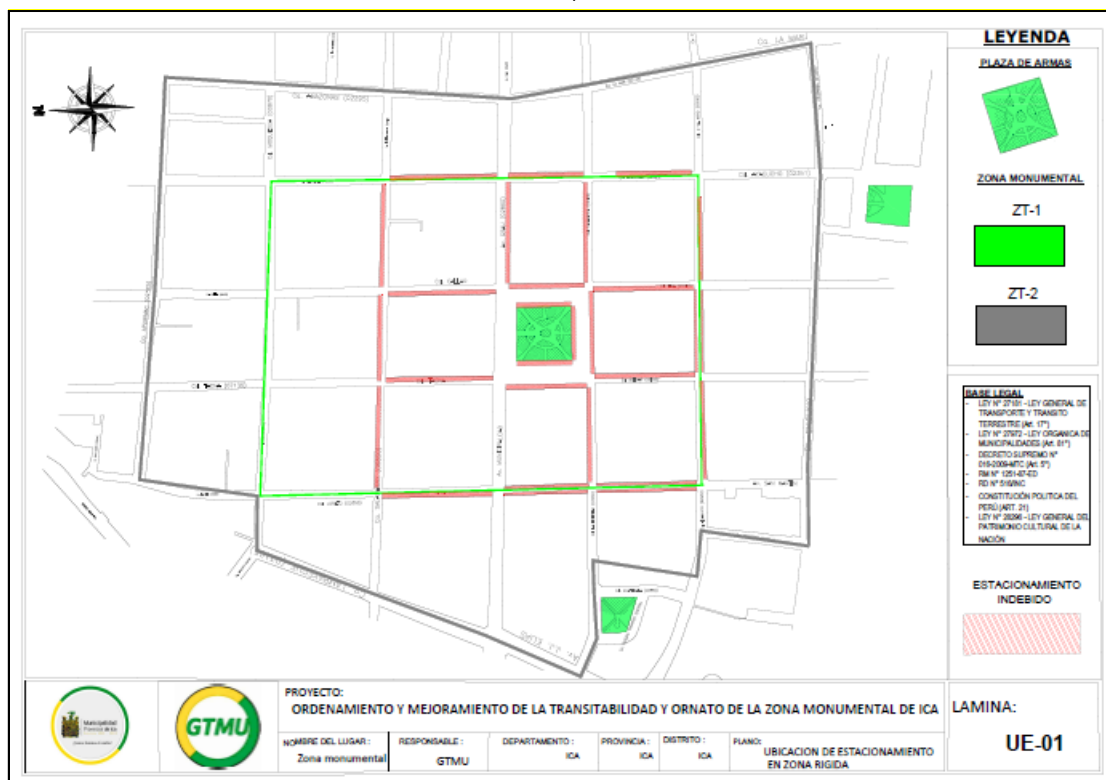


Foto. Vehículos estacionados sobre la calzada, reduciendo la capacidad vial, dentro de la Zona Monumental



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Vehículos estacionados sobre la calzada, reduciendo la capacidad vial, dentro de la Zona Monumental

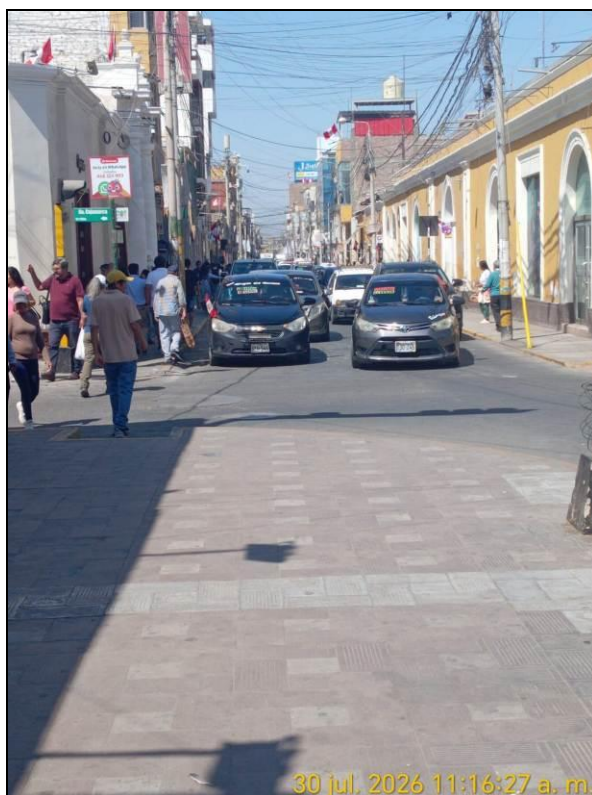


Foto. Vehículos estacionados sobre la calzada, reduciendo la capacidad vial, dentro de la Zona Monumental

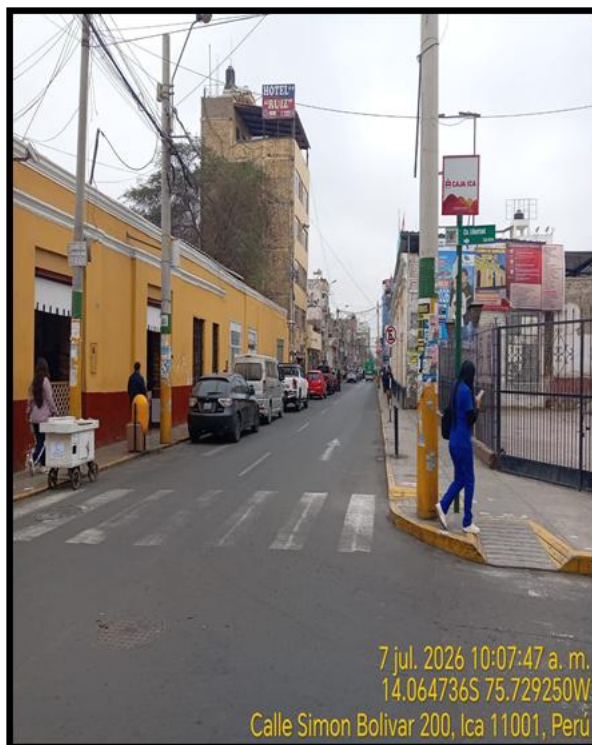


“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Vehículos estacionados sobre la calzada, reduciendo la capacidad vial, dentro de la Zona Monumental



Foto. Vehículos estacionados sobre la calzada, reduciendo la capacidad vial, dentro de la Zona Monumental



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Escenarios de vías de ANTES y DESPUES sin la presencia de vehículos en las calles Libertad y Lima

Foto. Calle Libertad sin la presencia de vehículos, dándole prioridad al peatón otorgándole una óptima seguridad vial

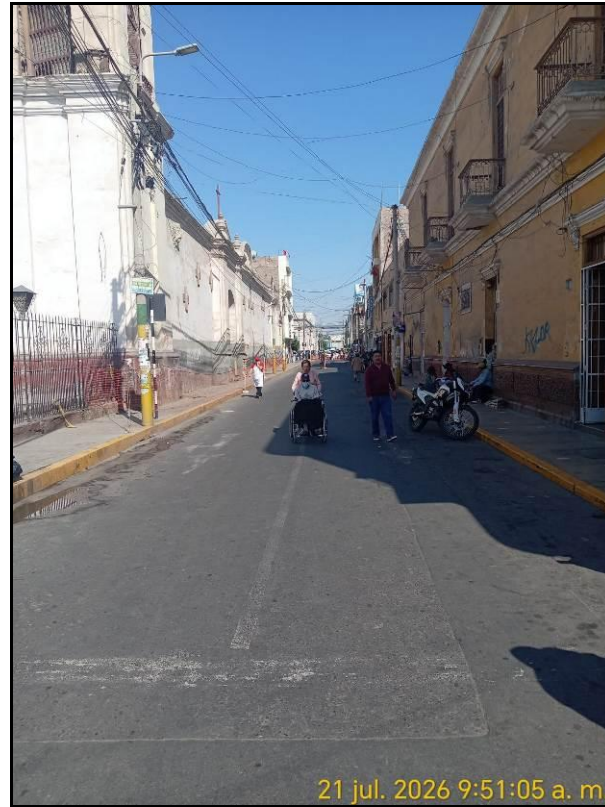


Foto. Calle Libertad invadida por vehículos que se estacionan en un carril, reduciendo la capacidad vial



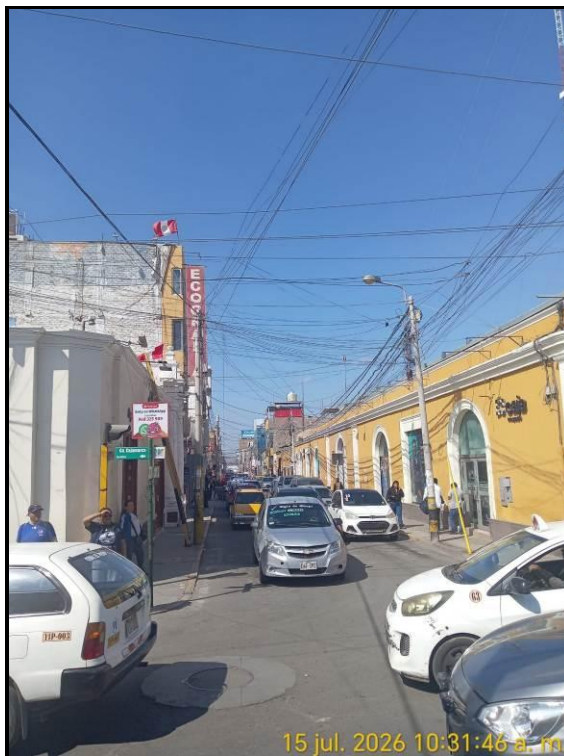
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INCA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Calle Lima sin la presencia de vehículos, dándole prioridad al peatón otorgándole una óptima seguridad vial

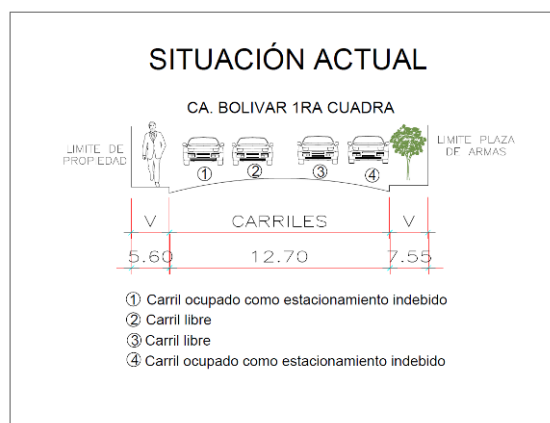
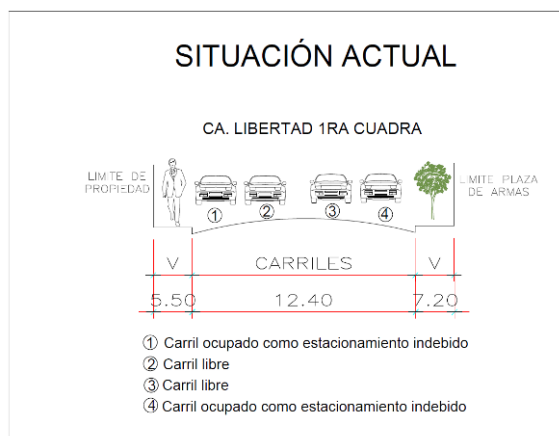
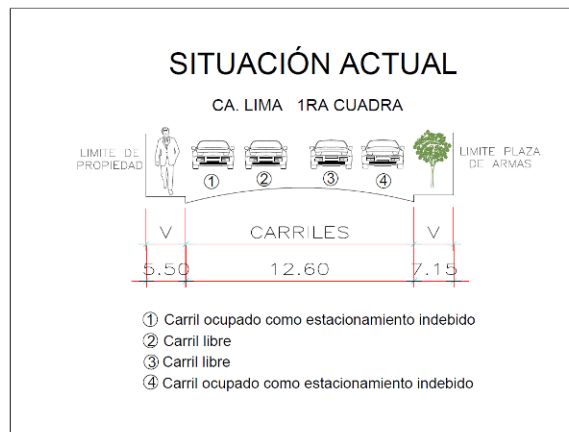
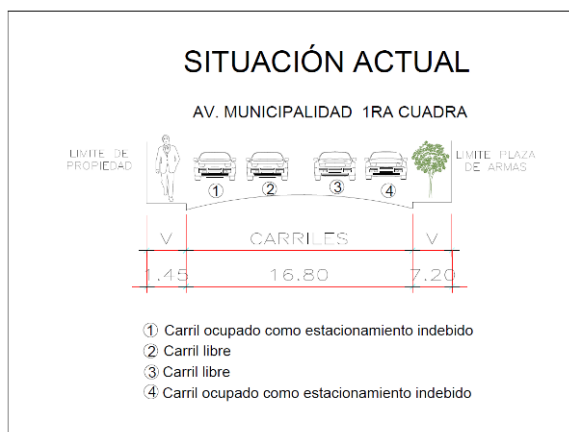


Foto. Calle Lima invadida por vehículos que se estacionan en un carril, reduciendo la capacidad vial

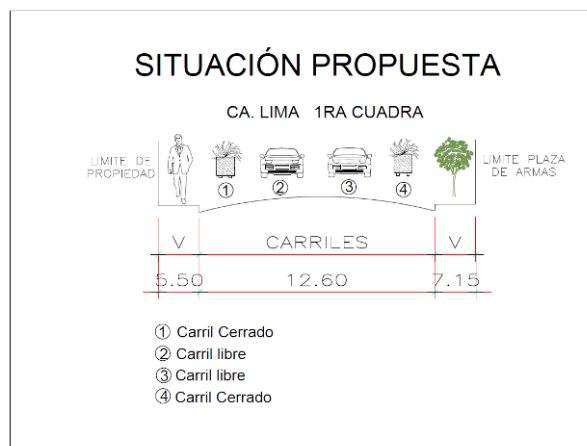
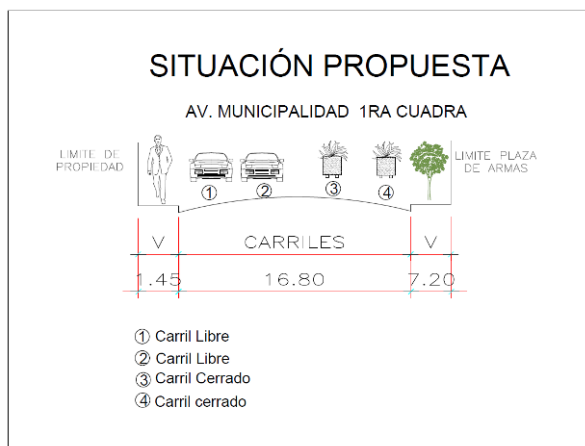


COMPARACIÓN DE LA SECCIÓN VIAL

Situación Actual (Funcionamiento Real)



Configuración Propuesta



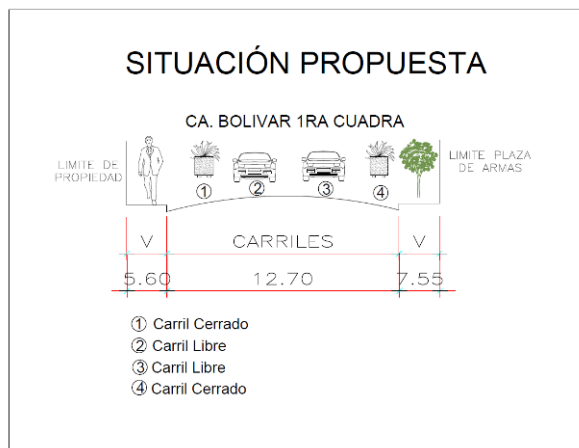
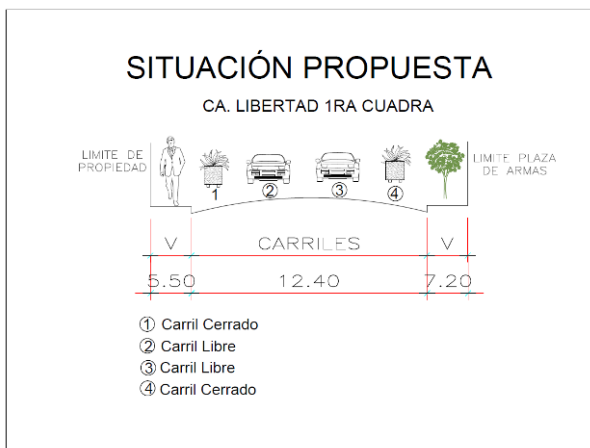
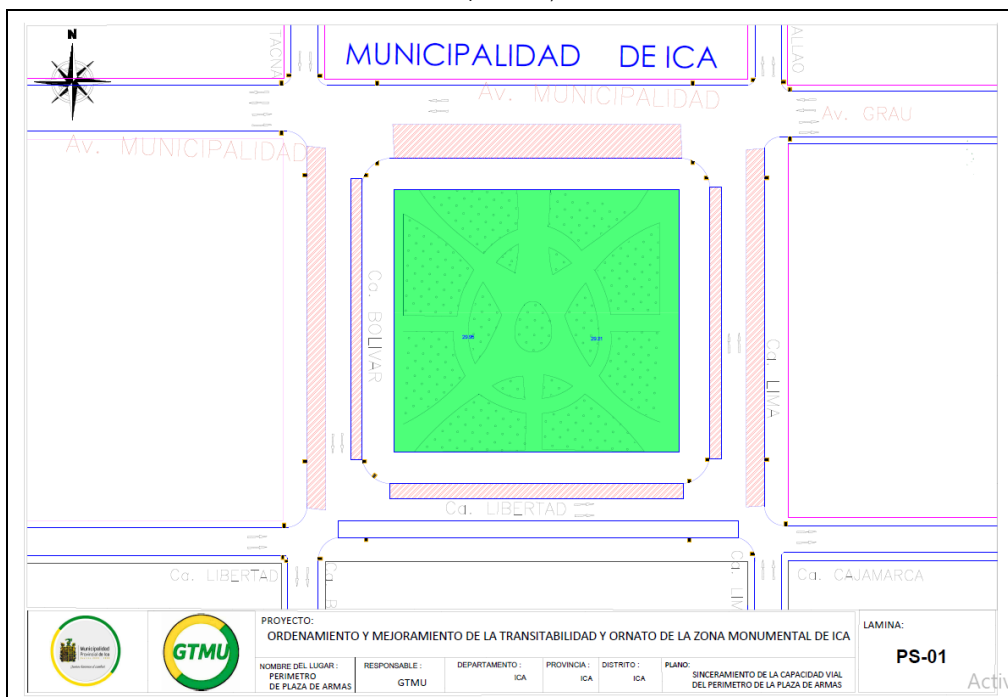


Imagen. Situación actual de las vías del perímetro de la Plaza de Armas



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen. Propuesta de sinceramiento de la capacidad vial dentro de la Plaza de Armas (reducción de 4 a 2 carriles en todo el perímetro)



4.5 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL Y SEGURIDAD VIAL

Analizar las condiciones actuales de movilidad peatonal y seguridad vial en la Zona Monumental de la provincia de Ica, evaluando la interacción entre peatones y vehículos, con la finalidad de determinar la necesidad de implementar medidas que prioricen el desplazamiento seguro de las personas y contribuyan a la recuperación del espacio público.

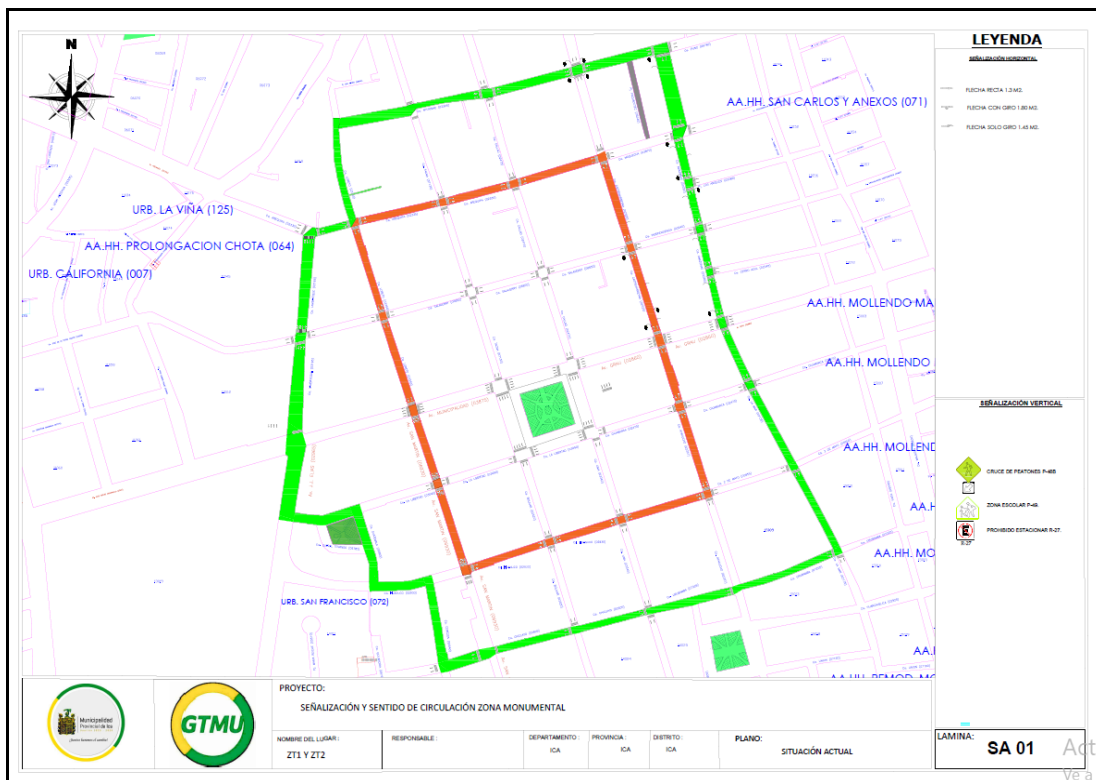
4.5.1 La movilidad peatonal como eje de la Zona Monumental

La Zona Monumental de la provincia de Ica constituye el principal espacio cívico, administrativo, comercial, cultural y turístico de la ciudad. Debido a la concentración de equipamientos urbanos y servicios públicos, este sector registra una elevada afluencia de peatones durante gran parte del día, convirtiéndose en el área de mayor actividad peatonal del centro urbano.

En este contexto, la movilidad peatonal representa el modo de desplazamiento predominante dentro del área de estudio, ya que la mayoría de los usuarios realizan recorridos entre instituciones públicas, entidades financieras, establecimientos comerciales, centros religiosos y la Plaza de Armas.

Desde el enfoque de la movilidad urbana sostenible, los centros históricos deben priorizar el desplazamiento seguro y continuo de los peatones, promoviendo espacios públicos accesibles, seguros e inclusivos, compatibles con el valor patrimonial del entorno urbano.

Figura. Flujos vehiculares y sentidos de tránsito dentro de la Zona Monumental



4.5.2 Interacción entre peatones y vehículos

El diagnóstico efectuado permitió identificar que la elevada circulación de vehículos, particularmente taxis colectivos, genera numerosos puntos de conflicto con los desplazamientos peatonales.

Las maniobras de ascenso y descenso de pasajeros, los cambios de carril, la circulación continua de vehículos de paso y la ocupación de la vía por estacionamiento reducen las condiciones de seguridad para los peatones, quienes deben compartir el espacio vial con un volumen considerable de tránsito motorizado.

Estos conflictos son especialmente notorios en los accesos inmediatos a la Plaza de Armas, donde convergen elevados flujos vehiculares y peatonales provenientes de las calles Libertad, Lima, Tacna, Av. Grau y Av. Municipalidad.

Tabla. Principales conflictos entre peatones y vehículos

CONFLICTO IDENTIFICADO	NIVEL DE INCIDENCIA
Cruce simultáneo de peatones y vehículos	Alto
Ascenso y descenso de pasajeros	Alto
Cambios de carril	Medio
Estacionamiento sobre la vía	Alto
Reducción de visibilidad	Alto

4.5.3 Evaluación de la seguridad vial

Desde la perspectiva de la seguridad vial, la coexistencia entre un elevado flujo peatonal y una intensa circulación vehicular incrementa el riesgo de conflictos en el entorno inmediato de la Plaza de Armas.

La presencia de vehículos de transporte colectivo utilizando las vías perimetrales como corredores de circulación obliga a los peatones a realizar cruces frecuentes en condiciones de exposición al tránsito, disminuyendo la percepción de seguridad y afectando la calidad del espacio público.

Asimismo, la ocupación de los carriles laterales en la Plaza de Armas por vehículos estacionados limita la visibilidad entre conductores y peatones, especialmente en intersecciones y pasos peatonales.

En consecuencia, las condiciones actuales evidencian la necesidad de implementar medidas orientadas a reducir la interacción directa entre peatones y vehículos motorizados.

Imagen. Conflictos de seguridad vial en los accesos a la Plaza de Armas

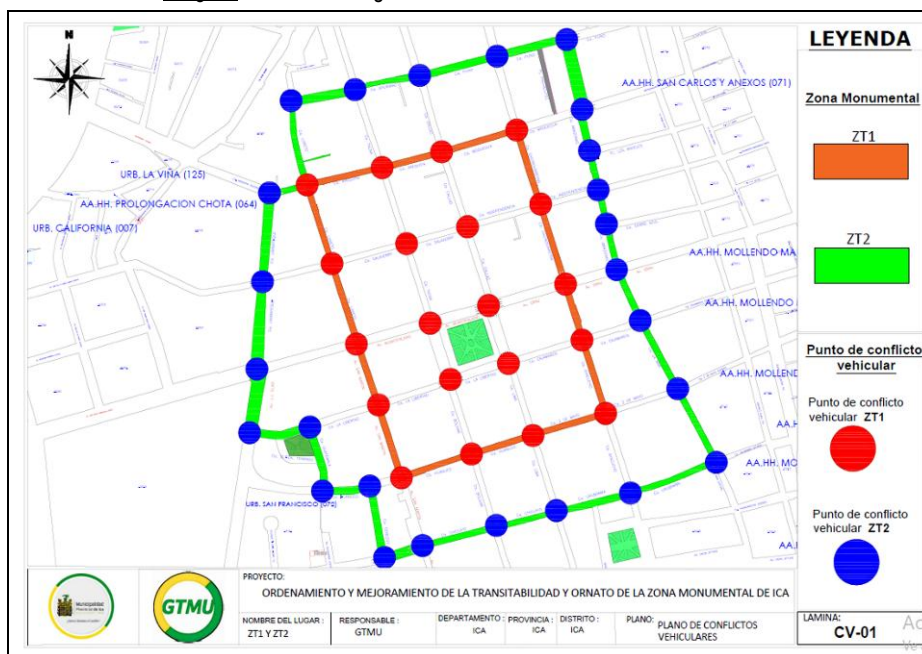
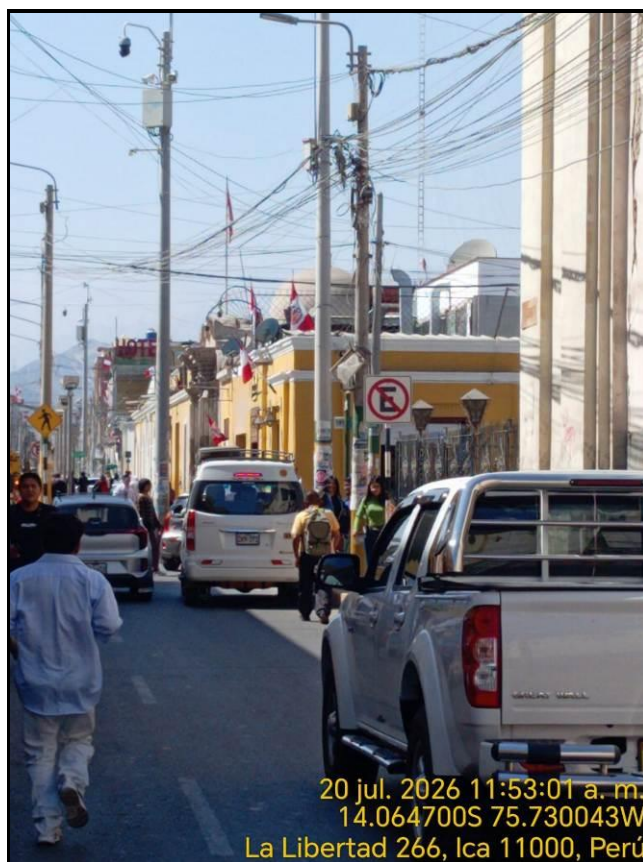


Foto. Personas con movilidad reducida circulando por la calzada



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Peatones circulando por la calzada



4.5.4 Prioridad peatonal y movilidad urbana sostenible

Las políticas actuales de movilidad urbana establecen que la planificación de las ciudades debe priorizar el desplazamiento de las personas por encima del tránsito motorizado, especialmente en centros históricos, zonas monumentales y espacios públicos de alta concentración peatonal.

La **PIRAMIDE DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE** sitúa al peatón como el usuario prioritario del sistema de transporte, seguido por los modos de movilidad activa y el transporte público, relegando al vehículo particular a un nivel inferior de prioridad.

En el caso de la Zona Monumental de la provincia de Ica, el diagnóstico desarrollado evidencia que esta jerarquía se encuentra actualmente invertida, debido a que el espacio vial se encuentra predominantemente ocupado por vehículos motorizados, limitando la movilidad peatonal y reduciendo la calidad del entorno urbano.

Por ello, resulta necesario reorientar el uso del espacio público hacia un modelo de movilidad que otorgue prioridad al peatón, favorezca la accesibilidad universal y reduzca progresivamente el tránsito de paso en el entorno inmediato de la Plaza de Armas.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen. Pirámide de la Movilidad Urbana Sostenible



4.5.5 Viabilidad de la prioridad peatonal en la Zona Monumental

El análisis desarrollado evidencia que las calles Libertad, Lima, Tacna, Av. Grau y Av. Municipalidad constituyen los principales accesos peatonales hacia la Plaza de Armas y concentran un elevado flujo de personas durante gran parte del día.

Paralelamente, se verificó que una parte importante del tránsito vehicular que circula por dichas vías corresponde a vehículos que únicamente atraviesan la Zona Monumental, sin constituir un destino propio del sector.

Esta condición permite considerar técnicamente viable la implementación progresiva de medidas de prioridad peatonal en los accesos a la Plaza de Armas, siempre que el tránsito de paso sea redistribuido hacia vías de mayor jerarquía y se garantice la accesibilidad para los servicios de emergencia, residentes y actividades económicas.

En consecuencia, la recuperación de estos espacios para el peatón constituye una alternativa compatible con la función urbana y patrimonial de la Zona Monumental.

4.5.6 Relación entre movilidad peatonal, patrimonio y ornato urbano

La calidad del espacio público en una Zona Monumental no depende únicamente de la conservación de sus edificaciones históricas, sino también de las condiciones de movilidad que experimentan quienes la utilizan.

La elevada presencia de vehículos motorizados reduce la percepción visual del patrimonio, limita la permanencia de las personas en los espacios públicos y disminuye el atractivo urbano del entorno de la Plaza de Armas.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Por el contrario, la priorización del peatón favorece la integración entre las actividades comerciales, institucionales, culturales y turísticas, fortaleciendo la identidad urbana y contribuyendo a la preservación del carácter monumental del centro histórico.

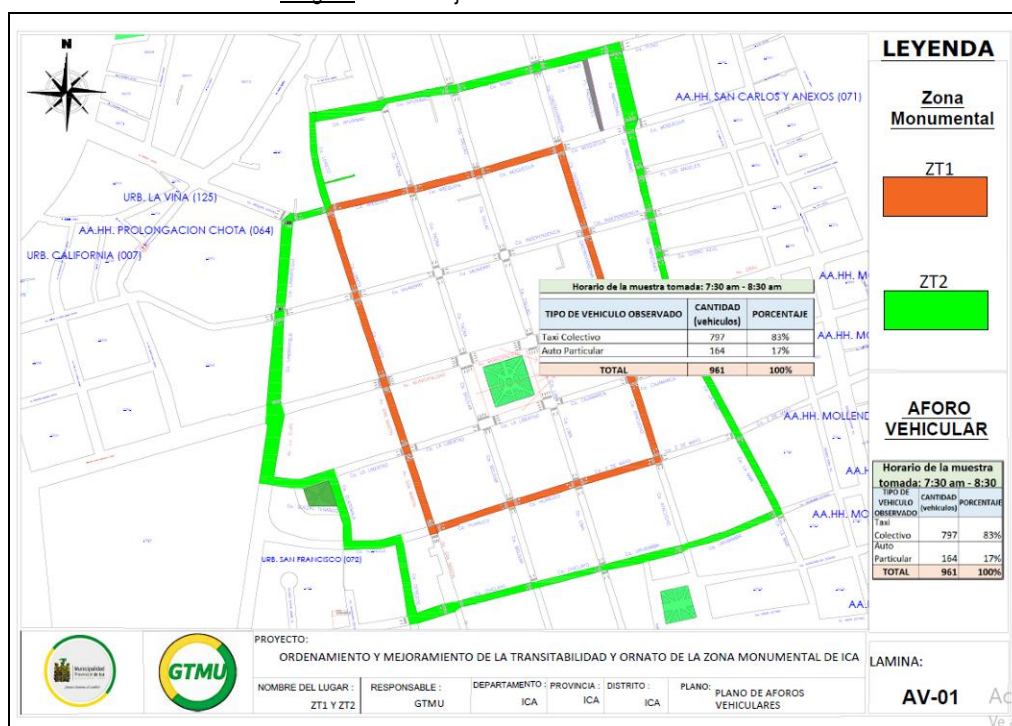
4.5.7 Conclusión técnica

El análisis efectuado demuestra que la Zona Monumental de la provincia de Ica presenta una elevada demanda de movilidad peatonal, la cual convive actualmente con un intenso flujo de vehículos motorizados que utilizan el entorno de la Plaza de Armas como corredor de circulación.

Esta condición incrementa los conflictos entre peatones y vehículos, afecta la seguridad vial y limita el adecuado aprovechamiento del espacio público.

Desde el enfoque de la movilidad urbana sostenible y la preservación del patrimonio, resulta técnicamente conveniente implementar medidas orientadas a otorgar prioridad al peatón, reorganizar la circulación vehicular y recuperar progresivamente los accesos a la Plaza de Armas como espacios de permanencia y convivencia ciudadana.

Imagen. Plano de flujos vehiculares dentro de la Zona Monumental



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen. Flujos y accesos peatonales dentro de la Plaza de Armas

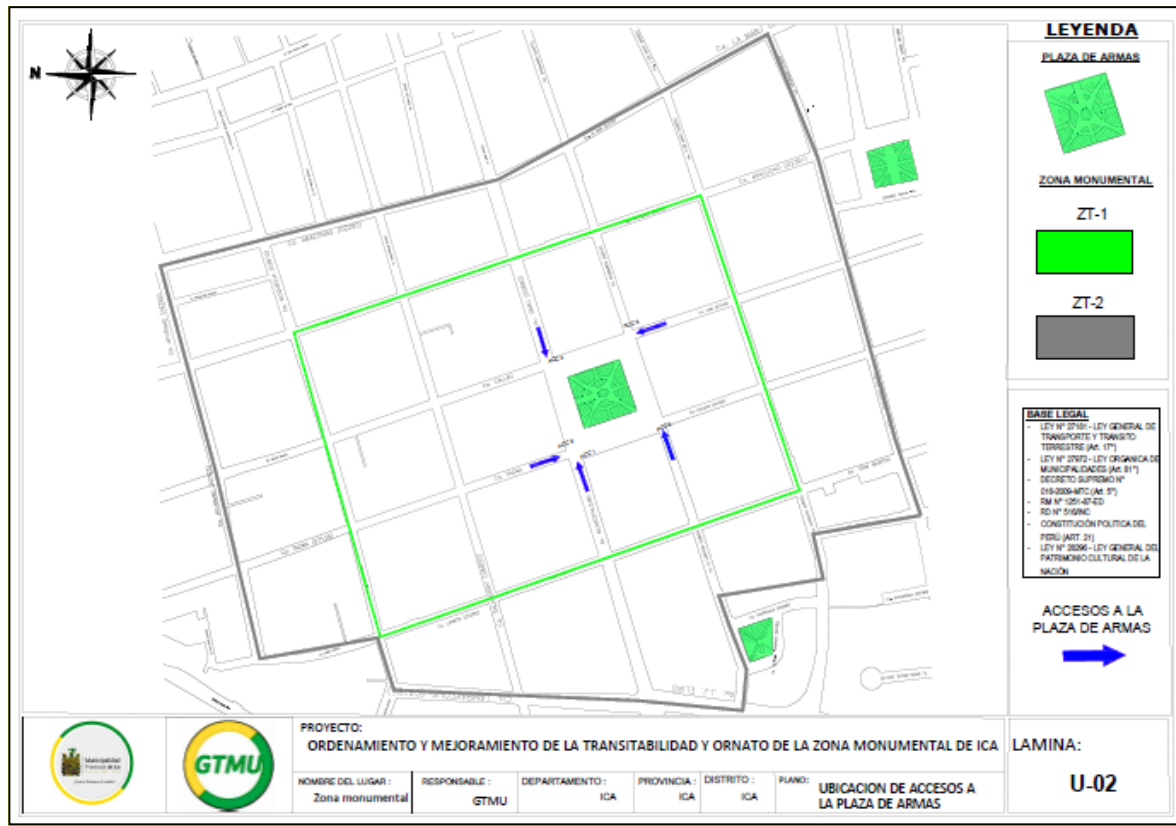


Foto. Estacionamiento indebido sobre el cruceo peatonal

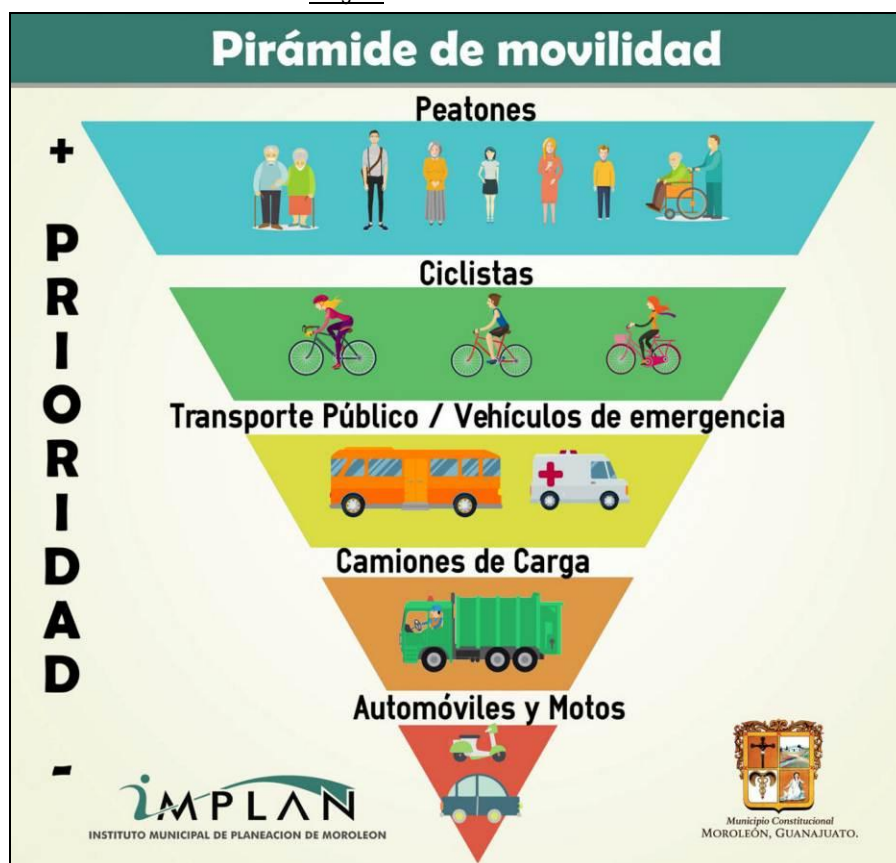


“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Conflictos peatón – vehículo



Imagen. PIRAMIDE DE MOVILIDAD URBANA



4.6 ANÁLISIS DEL ORNATO URBANO Y DEL ESPACIO PÚBLICO

Analizar la influencia que ejerce la circulación vehicular, el estacionamiento y la ocupación del espacio vial sobre el ornato urbano y la calidad del espacio público en la Zona Monumental de la provincia de Ica, con la finalidad de sustentar medidas orientadas a la recuperación del entorno urbano y la preservación del carácter histórico y representativo de la Plaza de Armas.

4.6.1 Importancia del espacio público en la Zona Monumental

La Zona Monumental de la provincia de Ica constituye el principal espacio de representación histórica, institucional, cultural y turística de la ciudad. En ella se concentran edificaciones de valor patrimonial, instituciones públicas, establecimientos comerciales, espacios religiosos y la Plaza de Armas, considerada el núcleo cívico más importante del centro urbano.

En este contexto, el espacio público cumple una función que trasciende la circulación vehicular, ya que constituye un lugar de encuentro ciudadano, integración social, desarrollo de actividades culturales, permanencia y recreación.

Por esta razón, la gestión del espacio público en zonas monumentales debe orientarse a preservar la calidad urbana, garantizar la accesibilidad y favorecer el disfrute de los espacios por parte de la población.

Imagen. Vista panorámica de la Plaza de Armas y su entorno urbano



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

4.6.2 Influencia del tránsito vehicular sobre el ornato urbano

El diagnóstico realizado evidencia que la elevada circulación de vehículos motorizados en el entorno inmediato de la Plaza de Armas genera una percepción visual dominada por el tránsito vehicular, reduciendo el protagonismo del patrimonio arquitectónico y del espacio público.

La presencia permanente de taxis colectivos, vehículos particulares y unidades estacionadas sobre la vía limita la apreciación del paisaje urbano, interrumpe la continuidad visual entre la Plaza de Armas y las edificaciones que la rodean y disminuye la calidad estética del entorno monumental.

Desde el punto de vista urbanístico, esta condición resulta incompatible con la función representativa que debe cumplir el principal espacio público de la ciudad.

Tabla. Factores que afectan el ornato urbano

FACTOR IDENTIFICADO	INCIDENCIA SOBRE EL ORNATO
Alta circulación vehicular	Alta
Estacionamiento sobre la vía	Alta
Transporte colectivo de paso	Alta
Señalización informal	Media
Ocupación desordenada del espacio público	Alta

4.6.3 Ocupación del espacio público

El análisis desarrollado permitió identificar que una parte significativa del espacio vial que rodea la Plaza de Armas se encuentra ocupada por vehículos en circulación y estacionamiento, reduciendo la disponibilidad de áreas destinadas a la movilidad peatonal y a la permanencia de las personas.

Esta situación genera una competencia permanente entre los diferentes modos de desplazamiento, donde el vehículo motorizado ocupa una proporción considerable del espacio disponible, limitando la posibilidad de incorporar áreas verdes, mobiliario urbano, zonas de descanso y otros elementos que contribuyen a mejorar la calidad del entorno.

Como consecuencia, el espacio público pierde su función de integración social y adquiere un carácter predominantemente vehicular.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Taxis colectivos ocupando la calzada como paradero informal

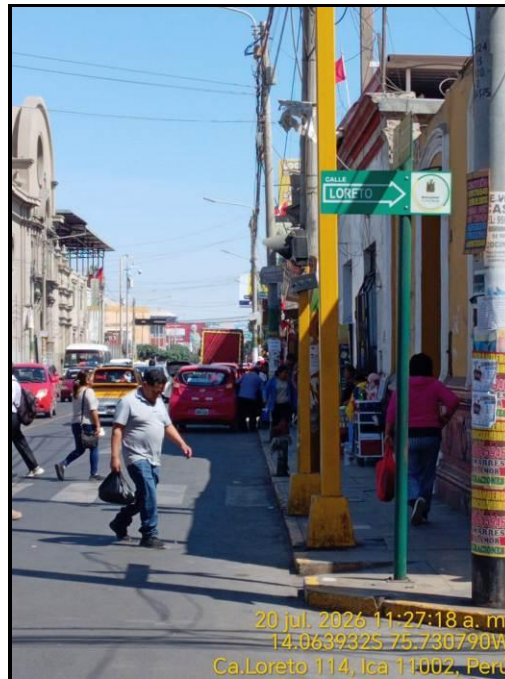


Foto. Ocupación de la zona peatonal por taxi colectivos



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Foto. Ocupación de la zona peatonal por taxi colectivos



Foto. Vehículos estacionados sobre el cruce peatonal



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

4.6.4 Imagen urbana de la Plaza de Armas

La Plaza de Armas constituye el principal referente urbano de la provincia de Ica y uno de los espacios de mayor valor simbólico para la población.

Sin embargo, el análisis efectuado evidencia que la elevada presencia de vehículos motorizados en sus vías perimetrales reduce la calidad visual del entorno y limita la percepción del conjunto arquitectónico que conforma la Zona Monumental.

Durante las horas de mayor demanda, la acumulación de taxis colectivos, vehículos estacionados y tránsito de paso genera una imagen urbana caracterizada por la congestión y la ocupación intensiva del espacio vial, disminuyendo el atractivo turístico y paisajístico del sector.

En consecuencia, la recuperación de la imagen urbana requiere intervenciones orientadas a disminuir la presencia de vehículos motorizados y fortalecer el uso peatonal del espacio público.

4.6.5 Compatibilidad entre movilidad y conservación del patrimonio

La conservación del patrimonio urbano no depende únicamente del mantenimiento físico de las edificaciones históricas, sino también de la manera en que se organiza la movilidad dentro de su entorno inmediato.

Las tendencias actuales en planificación urbana establecen que las zonas monumentales deben priorizar el acceso peatonal, restringir el tránsito de paso y ordenar la circulación vehicular, con el propósito de preservar la calidad ambiental, mejorar la experiencia de los visitantes y fortalecer la identidad del centro histórico.

En este sentido, la reorganización del sistema vial constituye una herramienta de gestión urbana que contribuye directamente a la conservación del patrimonio y a la recuperación del ornato.

4.6.6 Potencial de recuperación del espacio público

El análisis efectuado evidencia que la reducción del tránsito de paso y la reorganización del espacio vial permitirán recuperar progresivamente áreas actualmente ocupadas por vehículos motorizados.

La redistribución del espacio podrá destinarse a:

- ✓ Ampliación de áreas peatonales.
- ✓ Incorporación de mobiliario urbano.
- ✓ Instalación de jardineras y elementos paisajísticos.
- ✓ Mejora de la accesibilidad universal.
- ✓ Fortalecimiento de actividades culturales y recreativas.
- ✓ Valorización del patrimonio arquitectónico.



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INCA SANCHEZ
SUBGERENTE

Estas intervenciones contribuirán a consolidar la Plaza de Armas como un espacio de encuentro ciudadano y fortalecerán la imagen urbana de la Zona Monumental.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Tabla. Beneficios esperados de la recuperación del espacio público

ASPECTO	SITUACIÓN ACTUAL	SITUACIÓN ESPERADA
Espacio peatonal	Limitado	Ampliado
Imagen urbana	Dominada por vehículos	Predominio del espacio público
Permanencia de personas	Reducida	Incrementada
Actividad turística	Limitada por el tránsito	Mayor atractivo
Integración urbana	Parcial	Fortalecida
Ornato urbano	Afectado	Recuperado

4.6.7 Conclusión técnica

El análisis desarrollado demuestra que la elevada presencia de vehículos motorizados y el uso intensivo de las vías que rodean la Plaza de Armas afectan significativamente el ornato urbano y la calidad del espacio público en la Zona Monumental de la provincia de Ica.

La ocupación del espacio vial por tránsito de paso y estacionamiento reduce la percepción del patrimonio arquitectónico, limita la movilidad peatonal y disminuye el valor paisajístico del principal espacio cívico de la ciudad.

En consecuencia, resulta técnicamente recomendable implementar medidas orientadas a redistribuir el espacio vial, reducir la presencia de vehículos motorizados en el entorno inmediato de la Plaza de Armas y recuperar progresivamente áreas destinadas al uso peatonal, fortaleciendo la imagen urbana y la conservación del carácter monumental del sector.

4.7 ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD TÉCNICA DE LA PEATONALIZACIÓN PARCIAL DEL ENTORNO DE LA PLAZA DE ARMAS

Evaluar la factibilidad técnica de implementar áreas de prioridad peatonal mediante la peatonalización parcial de los accesos inmediatos a la Plaza de Armas de la provincia de Ica, considerando las condiciones actuales de movilidad, la jerarquía vial, el funcionamiento del sistema de transporte y la conservación del espacio público y del patrimonio urbano.

4.7.1 Compatibilidad con la función urbana de la Zona Monumental

La Plaza de Armas constituye el principal espacio cívico, institucional, turístico y cultural de la provincia de Ica, concentrando diariamente una importante afluencia de peatones y actividades de permanencia.

En este tipo de espacios urbanos, la función principal de las vías perimetrales no debe orientarse al tránsito de paso, sino a facilitar el acceso ordenado de las personas, garantizando condiciones adecuadas de seguridad, accesibilidad y calidad urbana.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

El diagnóstico realizado evidenció que la circulación vehicular existente responde principalmente a recorridos de transporte colectivo que utilizan el entorno de la Plaza de Armas como corredor de circulación, condición que resulta poco compatible con el carácter monumental y representativo del sector.

En consecuencia, la recuperación progresiva de los accesos peatonales constituye una medida coherente con la función urbana que debe cumplir este espacio.

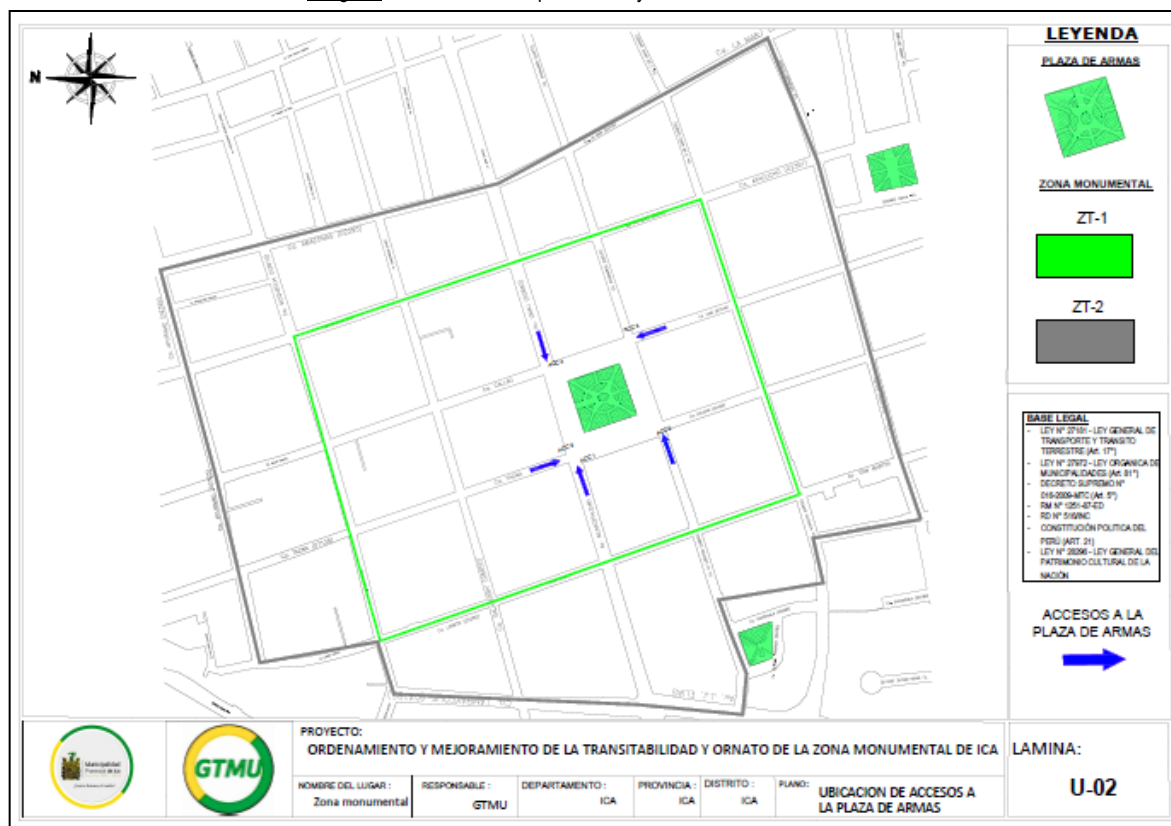
4.7.2 Análisis de la demanda peatonal

La elevada concentración de instituciones públicas, establecimientos comerciales, entidades financieras, templos religiosos y servicios urbanos convierte a la Zona Monumental en el principal destino peatonal de la ciudad.

Los recorridos efectuados durante el trabajo de campo permitieron verificar que las calles Libertad, Lima, Tacna, Av. Grau y Av. Municipalidad constituyen los accesos peatonales de mayor utilización hacia la Plaza de Armas, registrándose un flujo constante de personas durante gran parte del día.

Esta condición evidencia que la demanda peatonal supera ampliamente la necesidad de mantener estas vías como corredores de circulación para vehículos de paso.

Imagen. Plano de accesos peatonales y vehiculares hacia la Plaza de Armas



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

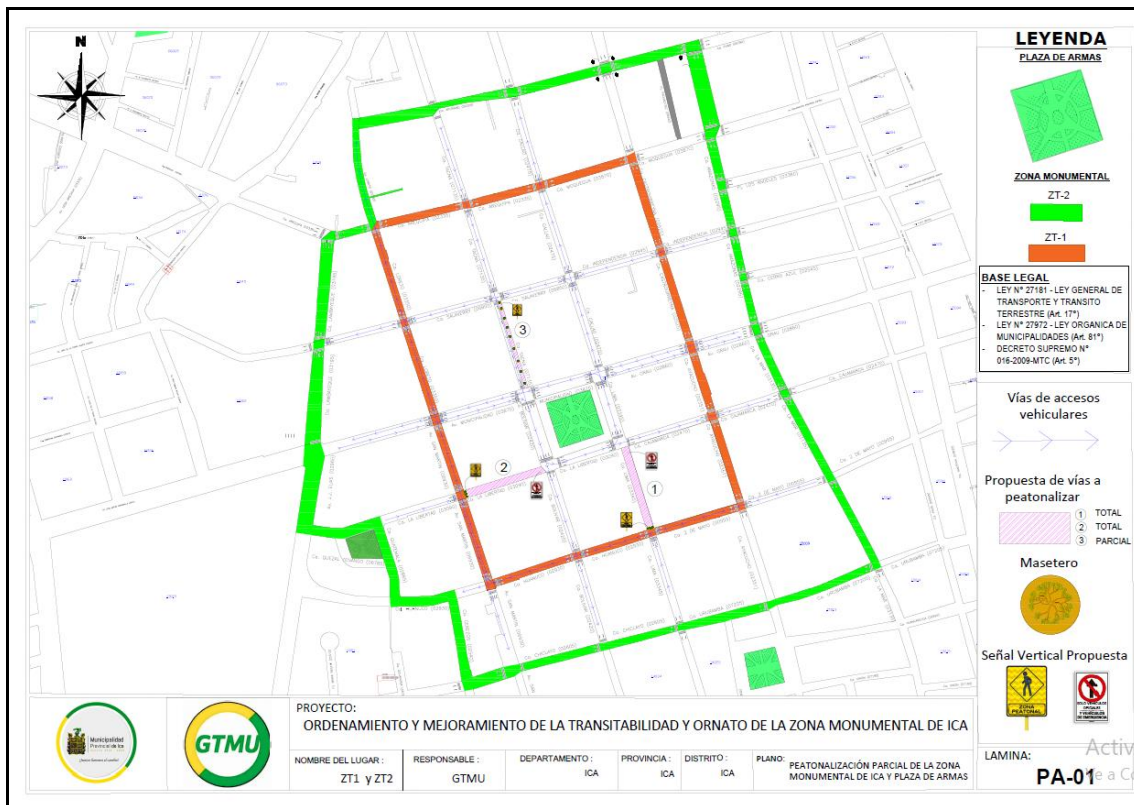
4.7.3 Análisis de la red vial y redistribución del tránsito

El análisis de la red vial existente evidencia que la circulación vehicular actualmente concentrada en el entorno inmediato de la Plaza de Armas puede ser redistribuida hacia vías de mayor jerarquía ubicadas fuera del núcleo monumental.

La existencia de vías alternativas permite mantener la conectividad urbana sin afectar significativamente el acceso a los diferentes sectores de la ciudad, reduciendo únicamente el tránsito de paso por las calles que conforman los accesos inmediatos a la Plaza de Armas.

En este sentido, la peatonalización parcial no implica el aislamiento del centro urbano, sino una reorganización funcional de la circulación vehicular.

Imagen. Red vial alternativa propuesta



4.7.4 Compatibilidad con la movilidad urbana sostenible

Los principios de movilidad urbana sostenible establecen que los espacios urbanos de mayor valor histórico y patrimonial deben priorizar el desplazamiento de peatones y modos de movilidad activa, limitando progresivamente el tránsito motorizado de paso.

En concordancia con estos principios, la peatonalización parcial de los accesos inmediatos a la Plaza de Armas permitirá:

- ✓ Priorizar la movilidad peatonal.
- ✓ Mejorar la accesibilidad universal.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- ✓ Incrementar la seguridad vial.
- ✓ Recuperar espacio público.
- ✓ Fortalecer la actividad turística;
- ✓ Mejorar la calidad ambiental del entorno.

Por lo tanto, la propuesta resulta compatible con los criterios actuales de planificación urbana y recuperación de centros históricos.

4.7.5 Beneficios esperados de la peatonalización

Tabla. Beneficios de la peatonalización parcial

ASPECTO	SITUACIÓN ACTUAL	SITUACIÓN PROPUESTA
Prioridad peatonal	Baja	Alta
Tránsito vehicular	Elevado	Reducido
Seguridad vial	Conflictos frecuentes	Mayor seguridad
Espacio público	Ocupado por vehículos	Recuperado para las personas
Ornato urbano	Deteriorado	Mejorado
Turismo	Permanencia limitada	Mayor permanencia
Comercio	Circulación rápida	Mayor actividad peatonal
Patrimonio	Baja apreciación	Mejor integración urbana

4.7.6 Condiciones para la implementación

La implementación de la peatonalización parcial requiere el desarrollo previo de medidas de ordenamiento vial que permitan garantizar el adecuado funcionamiento del sistema de movilidad.

Entre las principales condiciones se consideran:

- ✓ Reorganización de los recorridos del transporte colectivo.
- ✓ Cambio de sentidos de circulación en vías específicas.
- ✓ Eliminación del estacionamiento sobre la calzada.
- ✓ Implementación de señalización horizontal y vertical.
- ✓ Fortalecimiento de la fiscalización del tránsito.
- ✓ Adecuación de rutas para servicios de emergencia.
- ✓ Acceso controlado para residentes y carga y descarga en horarios establecidos.



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

La ejecución progresiva de estas medidas permitirá una transición ordenada hacia un modelo de movilidad con prioridad peatonal.

4.7.7 Viabilidad técnica

Considerando los resultados del diagnóstico y del análisis desarrollado, se concluye que la peatonalización parcial de las calles Libertad, Lima y Tacna resulta técnicamente viable debido a que:

- ✓ Existe una elevada demanda peatonal.
- ✓ Las vías son utilizadas principalmente como corredores de paso.
- ✓ La red vial dispone de rutas alternativas.
- ✓ La reorganización del transporte colectivo permitirá disminuir el flujo vehicular.
- ✓ La propuesta mejora la seguridad vial.
- ✓ Fortalece el ornato urbano.
- ✓ Contribuye a la conservación de la Zona Monumental.

Por estas razones, la implementación de áreas de prioridad peatonal constituye una medida compatible con la función urbana de la Plaza de Armas y con los principios de movilidad urbana sostenible.

4.7.8 Conclusión técnica

El análisis efectuado demuestra que las condiciones actuales de movilidad en la Zona Monumental de la provincia de Ica permiten considerar técnicamente viable la implementación de una peatonalización parcial en los accesos inmediatos a la Plaza de Armas. La elevada demanda peatonal, el predominio del tránsito de paso, la existencia de rutas alternativas y la necesidad de recuperar el espacio público constituyen fundamentos suficientes para promover una reorganización de la circulación vehicular orientada a priorizar el desplazamiento seguro de las personas.

La propuesta no implica restringir la accesibilidad al centro urbano, sino redistribuir los flujos vehiculares de acuerdo con la jerarquía vial y la función patrimonial del sector, favoreciendo la recuperación del ornato urbano, la seguridad vial, la actividad comercial y el aprovechamiento social del principal espacio público de la ciudad.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL

Econ. Jimmy Rosón Quinteros Pantigoso
Coordinador de SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL

Ing. Juan José Lahampa Basurto
Asistente en Ingeniería Civil SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL

Niver Osma Coraltua Lizana
Soporte de Ingeniero Civil SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA
Y SEGURIDAD VIAL

ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen. Propuesta de peatonalización parcial y total dentro de la Plaza de Armas

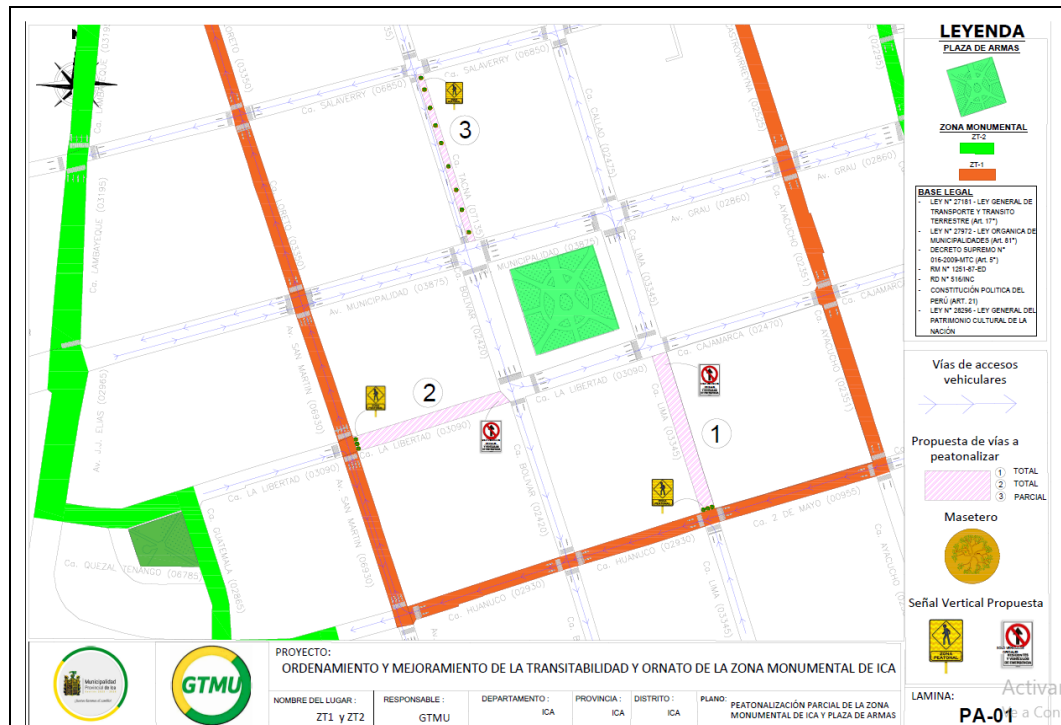
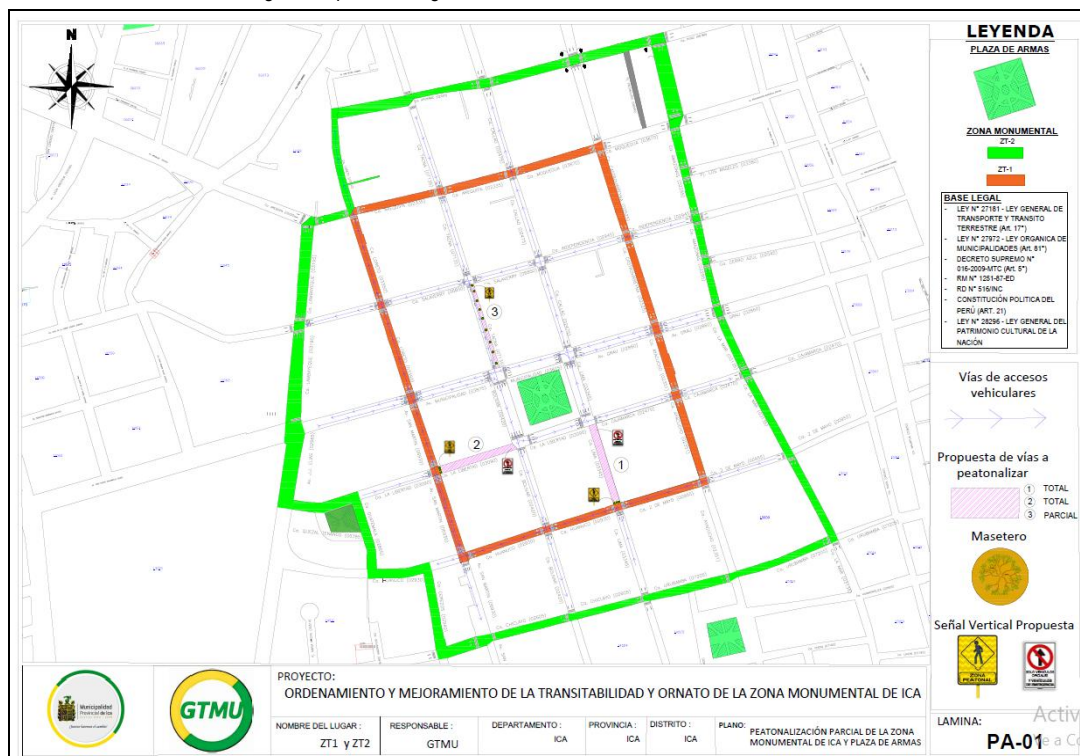


Imagen. Propuesta integral del ordenamiento de la Zona Monumental de Ica



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

4.7.9 Experiencias nacionales e internaciones de peatonalización en centros históricos

La presente propuesta no es una medida aislada ni experimental, sino una estrategia de gestión urbana aplicada con éxito en diversos centros históricos del país. En la siguiente tabla detallamos las intervenciones en diferentes ciudades del Perú:

Tabla. Experiencias de peatonalización a nivel nacional

CIUDAD	INTERVENCIÓN	RESULTADOS ESPERADOS
Cusco	Peatonalización de calles del centro histórico	Mayor prioridad peatonal y fortalecimiento del turismo
Arequipa	Restricción del tránsito en el centro histórico	Recuperación del espacio público y conservación patrimonial
Ayacucho	Peatonalización parcial del entorno de la Plaza Mayor	Mejora de la movilidad peatonal y de la imagen urbana
Trujillo	Áreas de prioridad peatonal alrededor de la Plaza de Armas	Reducción del tránsito de paso y fortalecimiento de la actividad comercial
Lima Metropolitana	Peatonalización de calles del Damero Pizarro	Mayor prioridad peatonal y fortalecimiento del turismo

4.8 EVALUACIÓN DE ESCENARIOS DE INTERVENCIÓN

De acuerdo a la situación actual de la transitabilidad, ordenamiento urbano, protección de la Zona Monumental y priorización del peatón sobre el vehículo; y posterior evaluación y análisis que se plantea en el presente informe, se debe indicar que en caso no se intervenga con todas las mejoras, la ciudad continuara en desorden y caos, además de poner en riesgo el ornato urbano y zonas arquitectónicas, así como también poner en riesgo a todos los peatones que transitan por el centro de la ciudad.

Tabla. Escenarios de intervención

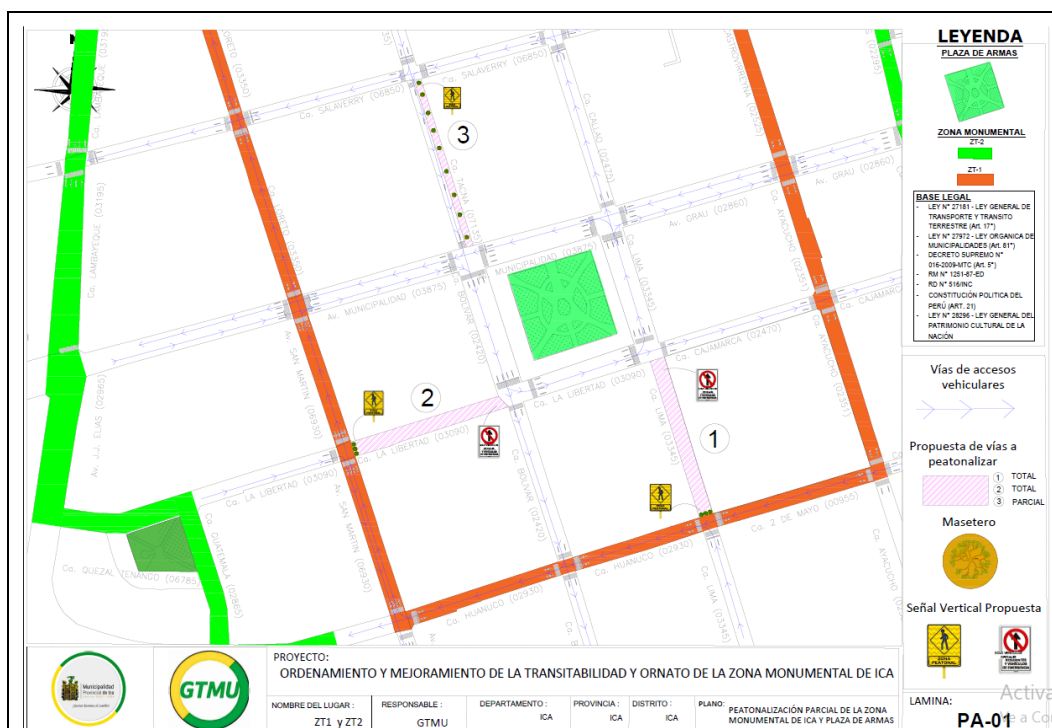
ESCENARIO	RESULTADO
No intervenir	Continúa la congestión
Solo restringir taxis	Mejora parcial
Ordenamiento vial	Mejora importante
Ordenamiento + peatonalización	Mejor resultado (optimo)

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Tabla. Beneficios del ordenamiento

VARIABLE	ANTES	DESPUES
Fluidez vehicular	Baja	Alta
Prioridad peatonal	Baja	Alta
Seguridad vial	Regular	Buena
Ornato	Deficiente	Bueno
Turismo	Medio	Alto
Imagen urbana	Regular	Muy buena

Imagen. Propuesta de peatonalización parcial y total dentro de la Plaza de Armas



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Econ. Jimmy Edison Quinteros Pantigoso
Coordinador de SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Ing. Juan José Jarampa Basurto
Asistente en Ingeniería Civil SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Niver Osma Carahua Lizana
Soporte de Ingeniero Civil SGT MUSV

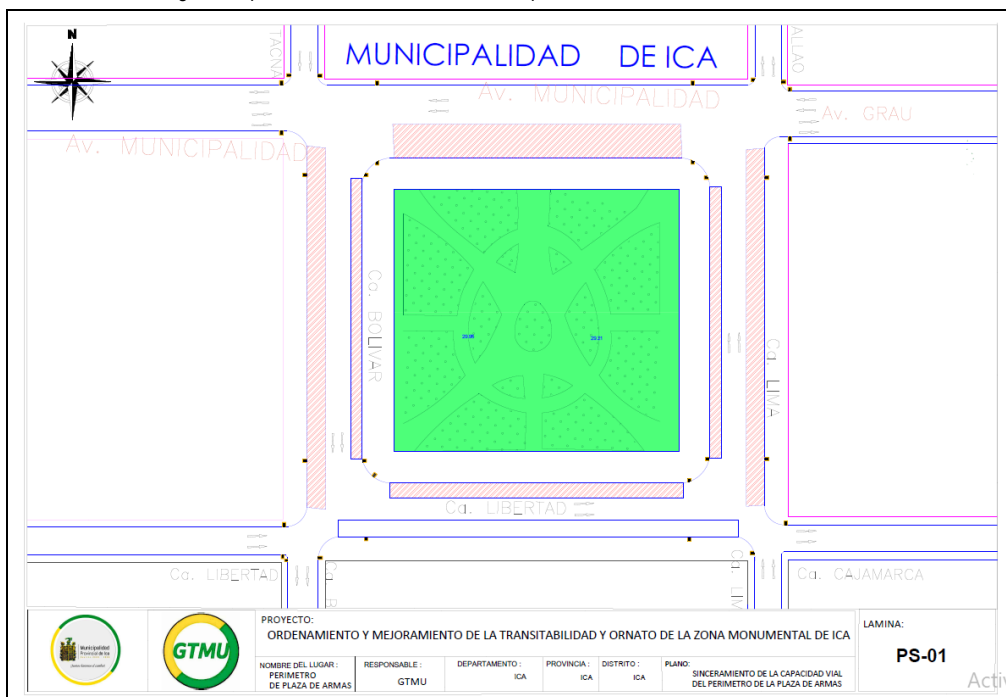
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen. Situación actual de las vías del perímetro de la Plaza de Armas



Imagen. Propuesta de sinceramiento de la capacidad vial dentro de la Plaza de Armas



5 PROPUESTA INTEGRAL DE ORDENAMIENTO VIAL Y RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

5.1 OBJETIVOS DE LA PROPUESTA

La presente propuesta tiene como finalidad implementar un conjunto de medidas de gestión vial, recuperación del espacio público y mejoramiento urbano que permitan optimizar la movilidad dentro de la Zona Monumental de la provincia de Ica, priorizando el desplazamiento seguro de los peatones, ordenando la circulación vehicular y contribuyendo a la conservación del carácter histórico, patrimonial y paisajístico del sector.

Las acciones planteadas responden al diagnóstico y análisis técnico desarrollados en los capítulos precedentes, donde se identificó que el elevado tránsito de paso, la circulación intensiva de taxis colectivos, el uso inadecuado del espacio vial y la limitada prioridad peatonal afectan la transitabilidad, la seguridad vial y el ornato urbano de la Zona Monumental.

En este contexto, la propuesta se orienta a reorganizar el funcionamiento del sistema vial, redistribuir el espacio público y promover un modelo de movilidad más seguro, ordenado y sostenible, compatible con la función administrativa, comercial, turística y patrimonial que desempeña la Plaza de Armas y su entorno inmediato.

5.1.1 Objetivo general

Implementar una propuesta integral de ordenamiento vial y recuperación del espacio público en la Zona Monumental de la provincia de Ica, mediante la reorganización de la circulación vehicular, la redistribución del espacio vial, la priorización de la movilidad peatonal y el mejoramiento del ornato urbano, con la finalidad de fortalecer la transitabilidad, la seguridad vial, la accesibilidad y la conservación del entorno monumental.

5.1.2 Objetivos específicos

La propuesta comprende los siguientes objetivos específicos:

- Reorganizar la circulación vehicular dentro de la Zona Monumental, reduciendo el tránsito de paso y optimizando el funcionamiento de la red vial.
- Reordenar los recorridos del transporte público y de los taxis colectivos, evitando que las vías que rodean la Plaza de Armas sean utilizadas como corredores de circulación.
- Redistribuir el espacio vial mediante la eliminación del estacionamiento sobre la calzada y la adecuación de las secciones viales a las condiciones reales de operación.
- Implementar la peatonalización parcial de los accesos inmediatos a la Plaza de Armas, otorgando prioridad al desplazamiento peatonal y fortaleciendo la accesibilidad universal.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- e) Recuperar espacios públicos para el uso de los ciudadanos mediante la incorporación de áreas peatonales, mobiliario urbano y elementos que contribuyan a mejorar la calidad del entorno.
- f) Mejorar la seguridad vial mediante la reducción de los conflictos entre peatones y vehículos, la reorganización del tránsito y la implementación de señalización vial adecuada.
- g) Contribuir al mejoramiento del ornato urbano y a la valorización del patrimonio arquitectónico de la Zona Monumental, promoviendo un entorno urbano más ordenado, seguro y atractivo para residentes, comerciantes y visitantes.
- h) Fortalecer la imagen urbana y la actividad turística de la Zona Monumental mediante la recuperación del espacio público y la consolidación de un modelo de movilidad compatible con el carácter histórico y representativo del centro de la ciudad.

5.2 CRITERIOS TÉCNICOS DE INTERVENCIÓN

La propuesta integral de ordenamiento vial y recuperación del espacio público para la Zona Monumental de la provincia de Ica se fundamenta en criterios técnicos de planificación urbana, ingeniería de tránsito, movilidad sostenible y conservación del patrimonio urbano.

Estos criterios orientan el diseño de las intervenciones propuestas, asegurando que las medidas planteadas respondan a las condiciones reales identificadas durante el diagnóstico y análisis técnico, y que sean compatibles con la función histórica, administrativa, comercial y turística que desempeña la Zona Monumental.

En este sentido, la propuesta busca equilibrar las necesidades de movilidad vehicular con la protección del espacio público y la prioridad peatonal, promoviendo un modelo de ciudad más ordenado, seguro y sostenible.

5.2.1 Jerarquización funcional de la red vial

La propuesta considera la jerarquía funcional de las vías como criterio principal para reorganizar la circulación vehicular dentro de la Zona Monumental.

Las vías que conforman el entorno inmediato de la Plaza de Armas cumplen una función de acceso local y de articulación con las actividades institucionales, comerciales y turísticas del centro histórico. Por ello, no resulta técnicamente conveniente que continúen siendo utilizadas como corredores de tránsito de paso por vehículos de transporte colectivo o por flujos que no tienen como destino la Zona Monumental.

En consecuencia, la propuesta plantea redistribuir los recorridos del tránsito de paso hacia vías de mayor jerarquía, permitiendo que las calles del entorno monumental cumplan una función compatible con el uso urbano predominante del sector.

5.2.2 Prioridad de la movilidad peatonal

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

La propuesta adopta el principio de prioridad peatonal establecido en los enfoques contemporáneos de movilidad urbana sostenible, según el cual el diseño del espacio público debe favorecer, en primer lugar, el desplazamiento seguro y continuo de las personas.

Dado que la Zona Monumental concentra la mayor actividad peatonal del centro urbano, las intervenciones propuestas priorizan la accesibilidad universal, la seguridad de los cruces peatonales y la recuperación de espacios destinados a la circulación y permanencia de las personas.

Este criterio constituye el fundamento técnico para la implementación de áreas de prioridad peatonal y de la peatonalización parcial de los accesos inmediatos a la Plaza de Armas.

5.2.3 Redistribución del espacio vial

La propuesta considera que el espacio vial debe ser utilizado de manera eficiente y de acuerdo con las necesidades reales de movilidad del sector.

El diagnóstico realizado evidenció que diversas vías operan con una capacidad efectiva inferior a su capacidad física debido a la ocupación permanente de los carriles laterales por vehículos estacionados.

Por ello, se propone redistribuir el espacio vial mediante la eliminación del estacionamiento sobre la calzada y la reorganización de la sección transversal de las vías, destinando el espacio recuperado a mejorar la circulación, incorporar elementos de protección peatonal y fortalecer la calidad del espacio público.

5.2.4 Ordenamiento del transporte urbano

La reorganización del transporte público constituye un criterio fundamental para reducir la congestión y mejorar la funcionalidad de la Zona Monumental.

La propuesta plantea evitar que las unidades de transporte colectivo utilicen el entorno de la Plaza de Armas como corredor de circulación, promoviendo la redistribución de sus recorridos hacia vías con mayor capacidad y jerarquía.

Esta medida permitirá disminuir el tránsito de paso sin afectar la conectividad del sistema de transporte urbano, garantizando el acceso al centro de la ciudad mediante rutas alternativas.

5.2.5 Recuperación del espacio público

El espacio público representa uno de los principales componentes de la estructura urbana de la Zona Monumental.

Las intervenciones propuestas buscan recuperar áreas actualmente ocupadas por vehículos motorizados para destinarlas al uso de los peatones, incorporando espacios de permanencia, mobiliario urbano, elementos paisajísticos y condiciones adecuadas de accesibilidad.



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Este criterio permitirá fortalecer el carácter cívico y social de la Plaza de Armas, mejorando la experiencia de residentes, visitantes y usuarios del centro urbano.

5.2.6 Conservación del patrimonio y mejoramiento del ornato urbano

Las medidas propuestas son compatibles con la función patrimonial de la Zona Monumental y buscan contribuir a la preservación de su identidad urbana.

La reducción del tránsito de paso, la recuperación del espacio público y la priorización del peatón permitirán mejorar la percepción visual del entorno, reducir la ocupación vehicular de las vías perimetrales y fortalecer el valor paisajístico y arquitectónico del centro histórico.

En consecuencia, la propuesta no solo constituye una intervención vial, sino también una estrategia de valorización del patrimonio urbano y de mejoramiento del ornato de la ciudad.

5.2.7 Implementación progresiva y gestión del cambio

La propuesta ha sido concebida bajo un criterio de implementación gradual, permitiendo que las diferentes medidas sean ejecutadas de manera progresiva y coordinada.

La reorganización del tránsito, la modificación de sentidos de circulación, la redistribución del transporte público y la peatonalización parcial deberán desarrollarse de forma secuencial, acompañadas por acciones de señalización, fiscalización, comunicación con la ciudadanía y monitoreo de resultados.

Este enfoque permitirá reducir los impactos durante la transición y facilitar la adaptación de los usuarios al nuevo esquema de movilidad.

5.2.8 Síntesis de los criterios técnicos

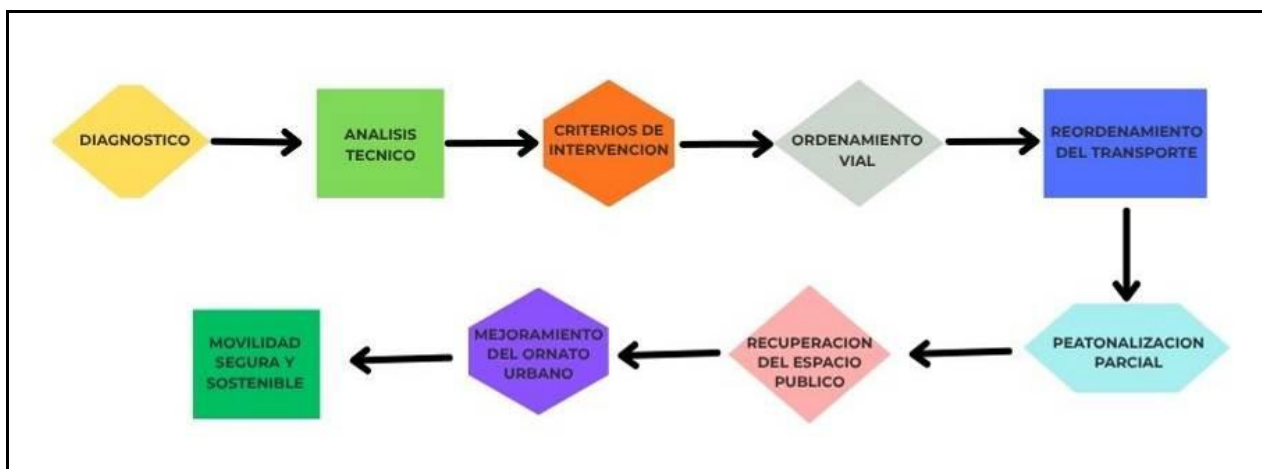


MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INCA SANCHEZ
SUBGERENTE

Tabla. Criterios técnicos que sustentan la propuesta

CRITERIO TÉCNICO	APLICACIÓN EN LA PROPUESTA
Jerarquización vial	Redistribución del tránsito de paso hacia vías de mayor jerarquía
Prioridad peatonal	Peatonalización parcial y mejora de la accesibilidad
Redistribución del espacio vial	Eliminación del estacionamiento sobre la calzada y recuperación de espacio para el peatón
Ordenamiento del transporte	Reorganización de rutas y restricción del tránsito de paso del transporte colectivo
Recuperación del espacio público	Incorporación de áreas peatonales, mobiliario urbano y espacios de permanencia
Conservación patrimonial	Protección del entorno monumental y mejora del ornato urbano
Implementación progresiva	Ejecución por etapas con señalización, fiscalización y seguimiento

5.2.9 Esquema conceptual



5.3 PROPUESTA DEL ORDENAMIENTO VIAL

La propuesta de ordenamiento vial tiene como finalidad reorganizar el funcionamiento de la red vial de la Zona Monumental de la provincia de Ica, mediante la redistribución de la circulación vehicular, la reducción del tránsito de paso, el reordenamiento del transporte público y la recuperación del espacio vial para priorizar la movilidad peatonal y mejorar el ornato urbano.

Las medidas planteadas responden al diagnóstico y análisis técnico desarrollados en los capítulos precedentes, los cuales evidenciaron que la elevada presencia de taxis colectivos, el uso inadecuado de las vías perimetrales de la Plaza de Armas y la ocupación de la calzada por estacionamiento generan conflictos de tránsito, disminuyen la seguridad vial y afectan la calidad del espacio público.

En este contexto, la propuesta busca optimizar la circulación dentro de la Zona Monumental sin afectar la accesibilidad al centro de la ciudad, promoviendo una distribución más eficiente de los flujos vehiculares y una mejor integración entre la movilidad y el entorno patrimonial.

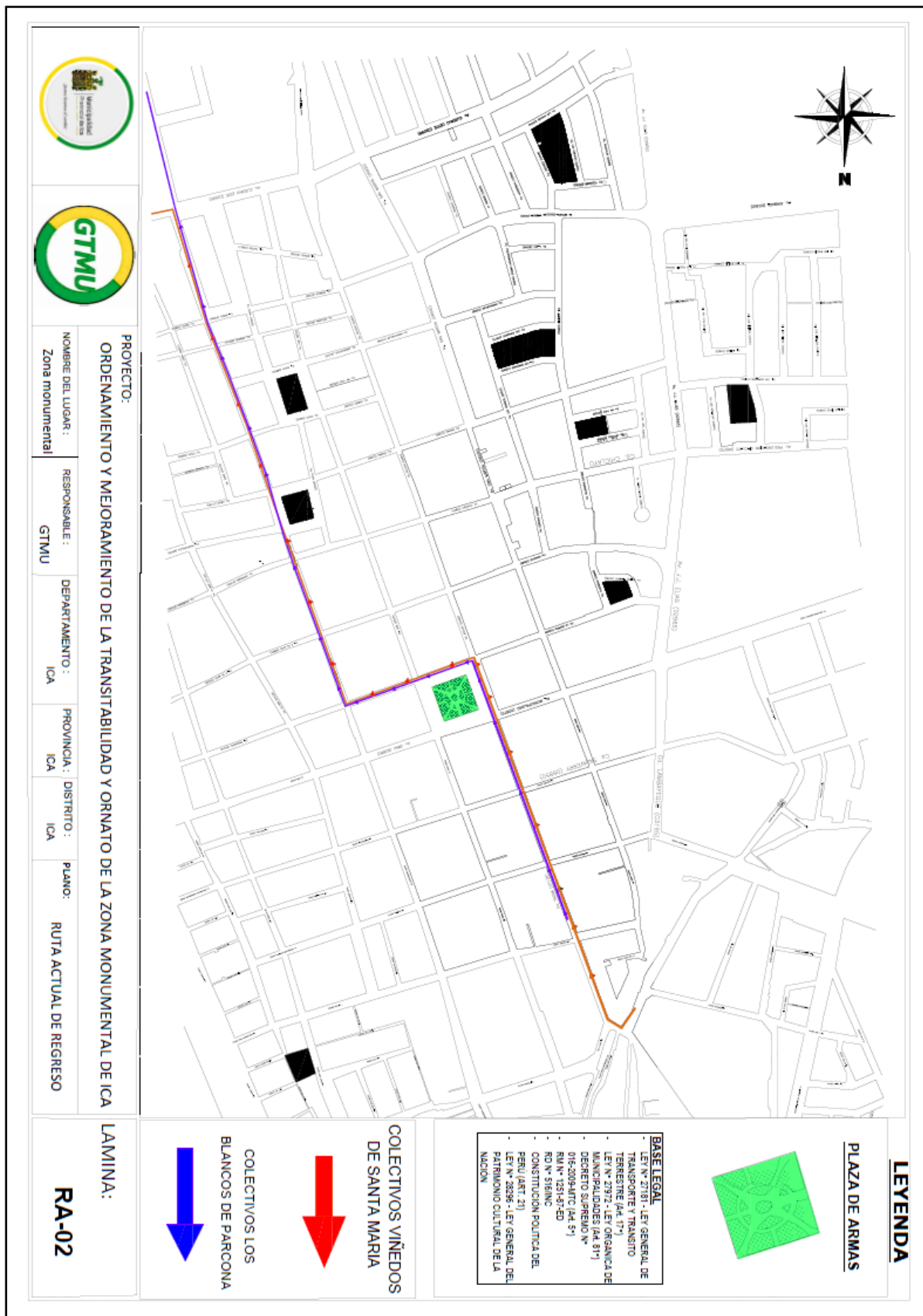
5.3.1 Reorganización de la circulación vehicular (REORGANIZACIÓN DE RUTAS DE TAXI COLECTIVO FUERA DE LA ZONA MONUMENTAL Y PLAZA DE ARMAS DE ICA)

Reordenar la circulación dentro de la Zona Monumental mediante la redefinición de recorridos y sentidos de circulación, reduciendo los conflictos vehiculares y mejorando la operación de la red vial.

La reorganización propuesta considera la jerarquía funcional de las vías y la necesidad de disminuir el tránsito de paso en el entorno inmediato de la Plaza de Armas.

Para ello se plantea redistribuir la circulación vehicular hacia vías con mayor capacidad operativa, manteniendo la accesibilidad para residentes, actividades comerciales, instituciones públicas y servicios de emergencia.

Imagen. Plano de RECORRIDO ACTUAL DE IDA autorizado por la GTMU (circulan por la Zona Monumental y Plaza de Armas)



SITUACIÓN PROPUESTA:

Imagen. Plano de PROPUESTA DE RECORRIDO DE REGRESO que no intervenga por la Zona Monumental y Plaza de Armas

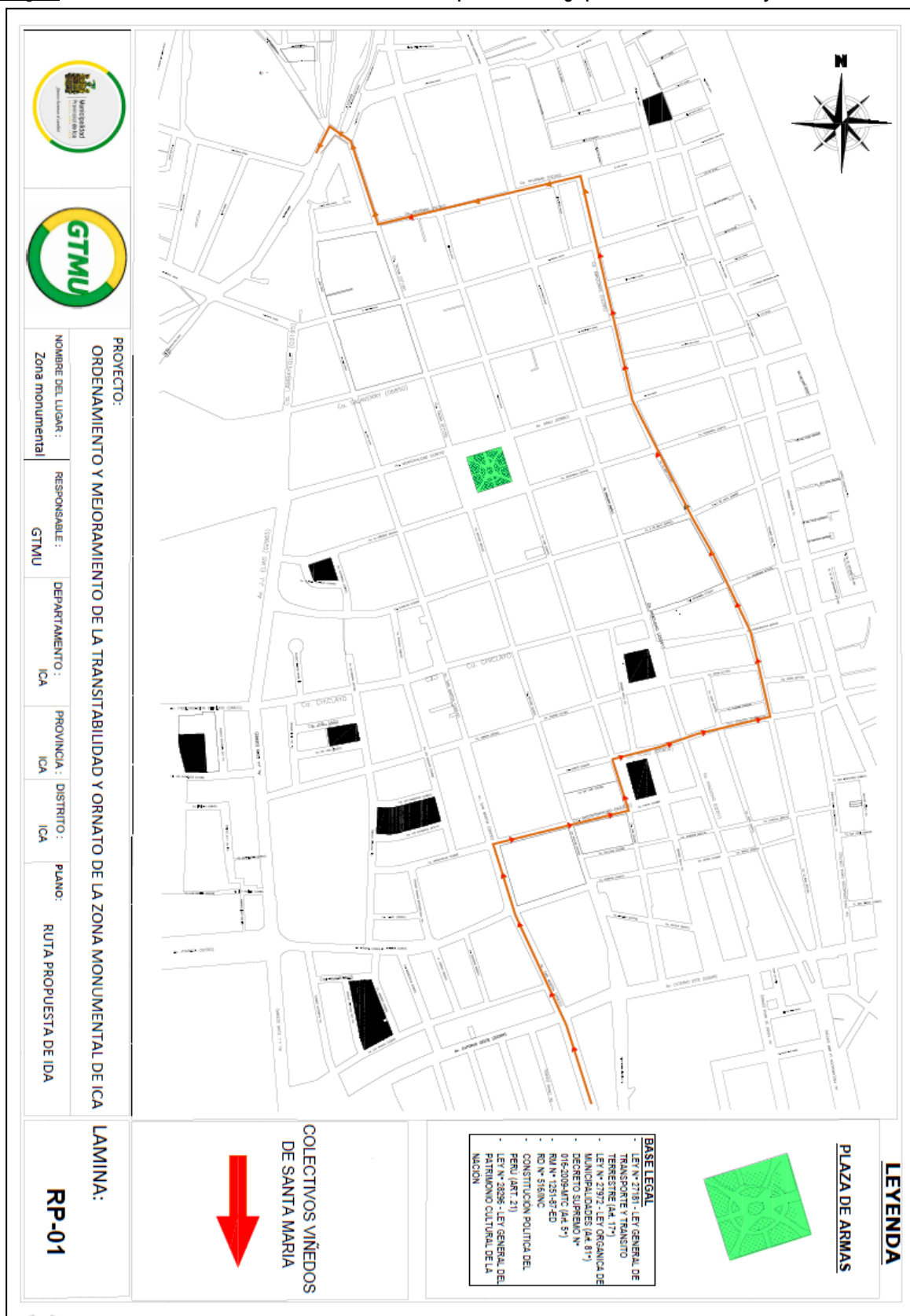
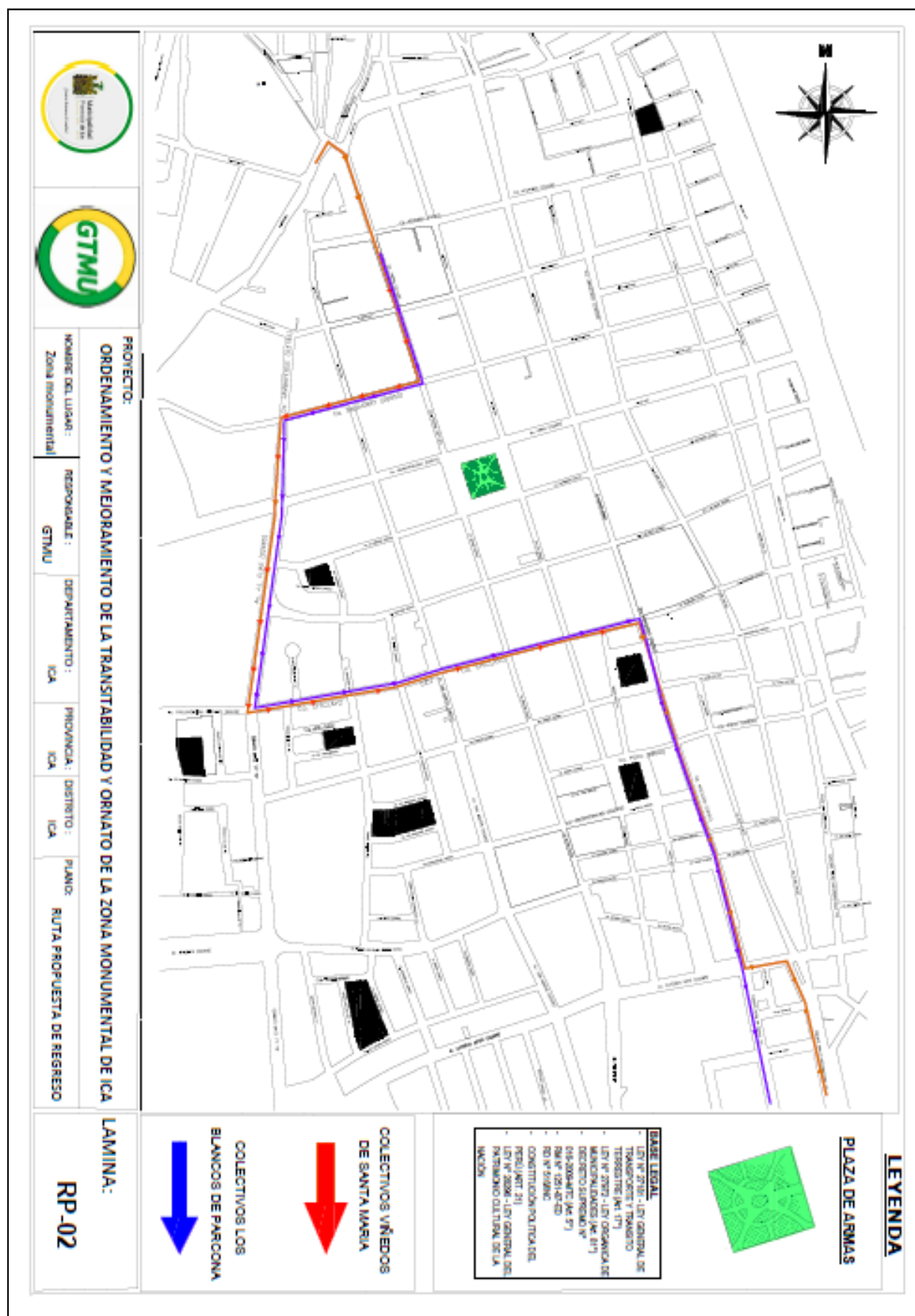


Imagen. Plano de PROPUESTA DE RECORRIDO DE REGRESO que no intervenga por la Zona Monumental y Plaza de Armas



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

5.3.2 Cambio de sentidos de circulación (CAMBIO DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN DE LA AV. MUNICIPALIDAD (TRAMO: CA. TACNA HASTA CA. CALLAO))

La modificación del sentido de circulación permitirá mejorar la continuidad del flujo vehicular, reducir maniobras conflictivas y optimizar la utilización del espacio vial disponible.

Además de acuerdo al ítem 65.2 del Artículo 65° del Reglamento de la Zona Monumental de Ica, aprobado mediante RESOLUCIÓN DIRECTORIAL NACIONAL N° 516/INC, del Instituto Nacional de Cultura, indica textualmente que: DENTRO DE LA ZONA MONUMENTAL SOLO SE PODRÁN PROGRAMAR VÍAS DE UN SOLO SENTIDO, DANDO PREFERENCIA A LA CIRCULACIÓN PEATONAL.

En consecuencia, de acuerdo a la situación actual, al análisis realizado en el presente y a la norma nacional descrita en el párrafo precedente, la PROPUESTA TÉCNICA, considera realizar el cambio de sentido de circulación vehicular de la Av. Municipalidad solo en el tramo de la calle Callao hasta Calle Tacna (frente al Palacio Municipal), el cual solo deberá ser de un (01) sentido de tránsito, el deberá ser de este a oeste, con el objetivo de que la circulación vehicular dentro de la Plaza de Armas sea de un solo sentido de tránsito, tal como se detalla en la siguiente tabla:

Tabla. Cambios de sentidos de circulación

VÍA	SENTIDO ACTUAL	SENTIDO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
Av. Municipalidad (tramo: Ca. Callao - Ca. Tacna)	Doble sentido de circulación (este - oeste y oeste - este)	Un solo sentido de circulación (este - oeste)	Mejorar la fluidez y eliminar conflictos vehiculares y peatonales

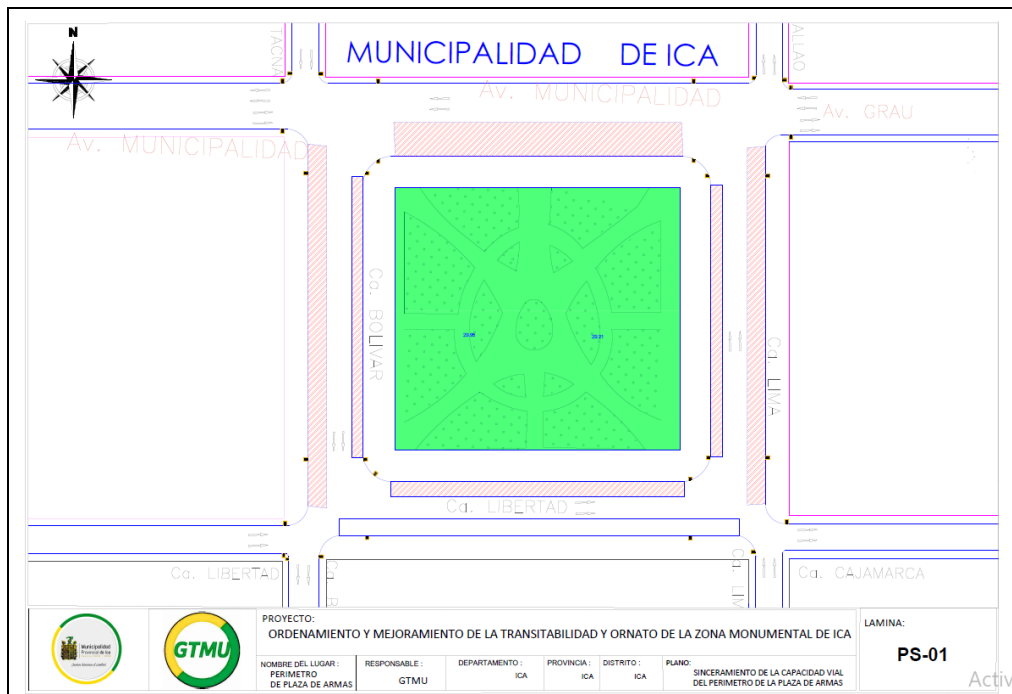
SITUACIÓN ACTUAL:

Tabla. Situación actual de la Av. Municipalidad (tramo: Ca. Tacna hasta Ca. Callao) viene operando en doble sentido de circulación (este – oeste y oeste – este)



SITUACIÓN PROPUESTA:

Imagen. Propuesta de sinceramiento de la capacidad vial dentro de la Plaza de Armas (reducción de 4 a 2 carriles en todo el perímetro)



5.3.3 Restricción del tránsito de paso del transporte colectivo (taxi y taxi colectivo) (RESTRICCIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA ZT-01 – PLAZA DE ARMAS DE ICA)

Se propone reorganizar los recorridos de las rutas de transporte público y taxis colectivos con la finalidad de evitar que las vías que rodean la Plaza de Armas continúen funcionando como corredores de tránsito de paso.

La medida permitirá disminuir significativamente la circulación de unidades de transporte colectivo en el entorno inmediato del principal espacio público de la ciudad, manteniendo la conectividad mediante rutas alternativas definidas de acuerdo con la jerarquía vial existente.

Esta intervención no elimina el servicio de transporte público hacia el centro de la ciudad, sino que optimiza su funcionamiento, reduciendo los conflictos de tránsito y favoreciendo la movilidad peatonal.

Además de acuerdo a la OCTAVA DISPOSICIÓN TRANSITORIA del Reglamento de la Zona Monumental de Ica, aprobado mediante RESOLUCIÓN DIRECTORIAL NACIONAL N° 516/INC, del Instituto Nacional de Cultura, indica textualmente que: LA MUNICIPALIDAD DE ICA DEBERÁ PONER EN MARCHA UN PLAN DE MITIGACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE TAXI, MOTO TAXIS Y CAMIONETAS RURALES EN UN PLAZO DE SESENTA DÍAS CALENDARIO.

En consecuencia, de acuerdo a la situación actual, al análisis realizado en el presente y a la norma nacional descrita en el párrafo precedente, la PROPUESTA TÉCNICA, restringir cualquier tipo de transporte público en la Zona de Tratamiento 1 de la Zona Monumental de Ica, con el objetivo de que las vías que conforman el perímetro

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

de la Plaza de Armas no continúen siendo vías de paso para este tipo de transporte, además de brindarle prioridad al peatón sobre el vehículo.

Imagen. Propuesta de restricción al transporte público de personas a la Zona Monumental de Ica

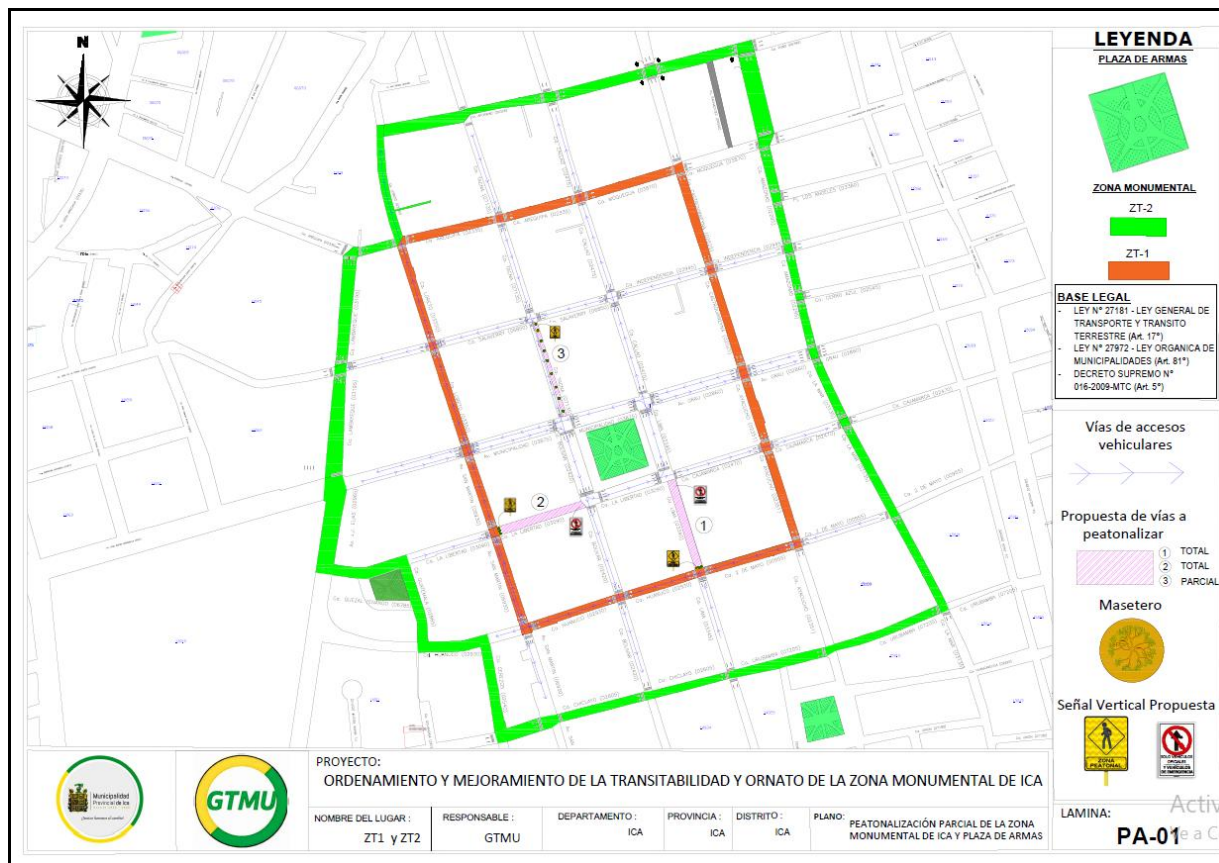


Tabla. Restricción y accesos vehiculares

VEHÍCULO	CIRCULACIÓN POR EL ENTORNO DE LA PLAZA DE ARMAS
Transporte público de paso	Restringido
Taxi colectivo de paso	Restringido
Vehículos particulares con destino	Permitido
Residentes	Permitido
Emergencias	Permitido
Policía	Permitido
Bomberos	Permitido
Recolección de residuos	Permitido
Cocheras y/o estacionamientos privados	Permitido

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

5.3.4 Redistribución del espacio vial (REDUCIR DE 4 A 2 CARRILES EN EL PERIMETRO DE LA PLAZA DE ARMAS DE ICA)

El análisis técnico evidenció que diversas vías actualmente funcionan con una capacidad efectiva equivalente a dos carriles debido a la ocupación permanente de los carriles laterales por vehículos estacionados.

En consecuencia, se propone redistribuir el espacio vial eliminando el estacionamiento sobre la calzada y adecuando la sección transversal de las vías a su funcionamiento real.

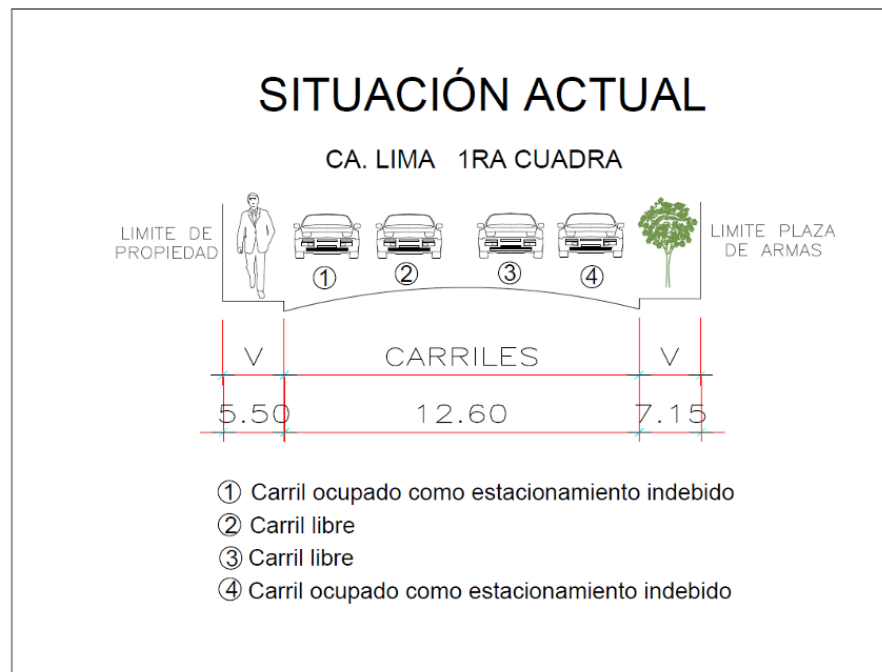
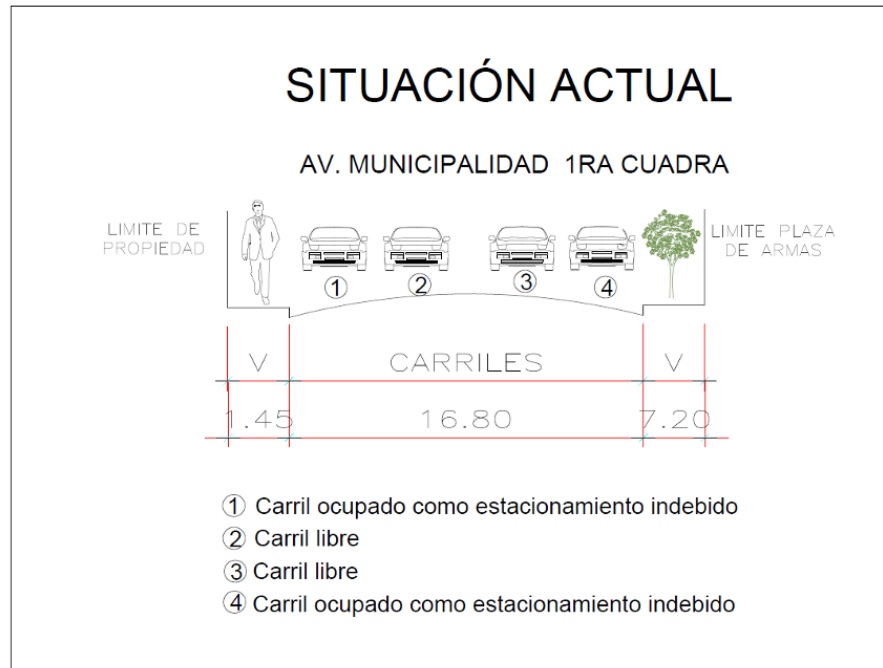
El espacio recuperado será destinado a mejorar la seguridad vial, incorporar elementos de protección peatonal y ordenar el entorno urbano.

Es decir, actualmente las vías que conforman el perímetro de la Plaza de Armas (Av. Municipalidad – Calle Bolívar – Calle Libertad – Ca. Lima) presentan cuatro (04) carriles de circulación en cada una de ellas, en donde dos (02) carriles de estos (carril derecho e izquierdo) vienen utilizando de forma indebida como estacionamiento de vehículos durante todo el día, generando desorden y sobre todo alterando y reduciendo el libre tránsito peatonal en toda esta zona.

Además de acuerdo al ítem 65.3 del Artículo 65° del Reglamento de la Zona Monumental de Ica, aprobado mediante RESOLUCIÓN DIRECTORIAL NACIONAL N° 516/INC, del Instituto Nacional de Cultura, indica textualmente que: EN LA PLAZA DE ARMAS, EL USO PREFERENTE SERÁ PARA EL ENCUENTRO Y CIRCULACIÓN PEATONAL, PUDIENDO HACER SUPERFICIES DESTINADAS AL TRÁNSITO VEHICULAR, DIFERENCIADAS POR ELEMENTOS PROTECTORES. EN LAS INTERVENCIONES SE DEBERÁ CONTEMPLAR LA CONTINUIDAD DEL NIVEL DE PISO A NIVEL PEATONAL SIN DESNIVEL DE CALZADAS PARA USO VEHICULAR. EL ESPACIO PARA LA CIRCULACIÓN VEHICULAR SE LIMITARÁ A LOS Estrictamente necesario, de acuerdo con la regulación del tránsito que defina la MUNICIPALIDAD DE ICA.

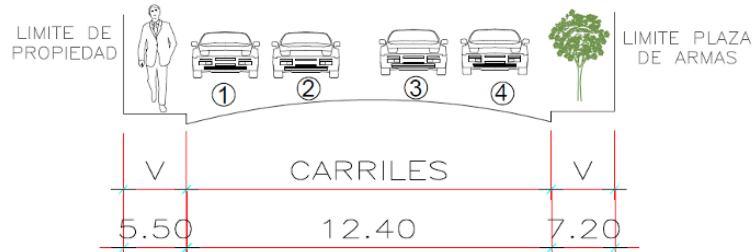
En consecuencia, de acuerdo a la situación actual, al análisis realizado en el presente y a la norma nacional descrita en el párrafo precedente, la PROPUESTA TÉCNICA, considera redistribuir el espacio público, por lo se deberá de reducir a dos (02) carriles las vías que conforman el perímetro de la Plaza de Armas, no afectando con este cambio la capacidad vial efectiva que actualmente presenta; otorgándole al peatón más espacio para sus desplazamientos y mejorar la seguridad vial en toda esta zona.

Situación Actual (Funcionamiento Real)



SITUACIÓN ACTUAL

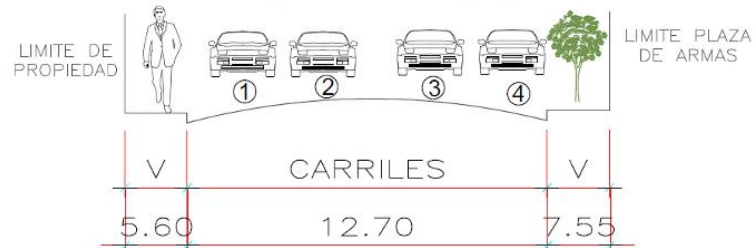
CA. LIBERTAD 1RA CUADRA



- ① Carril ocupado como estacionamiento indebido
- ② Carril libre
- ③ Carril libre
- ④ Carril ocupado como estacionamiento indebido

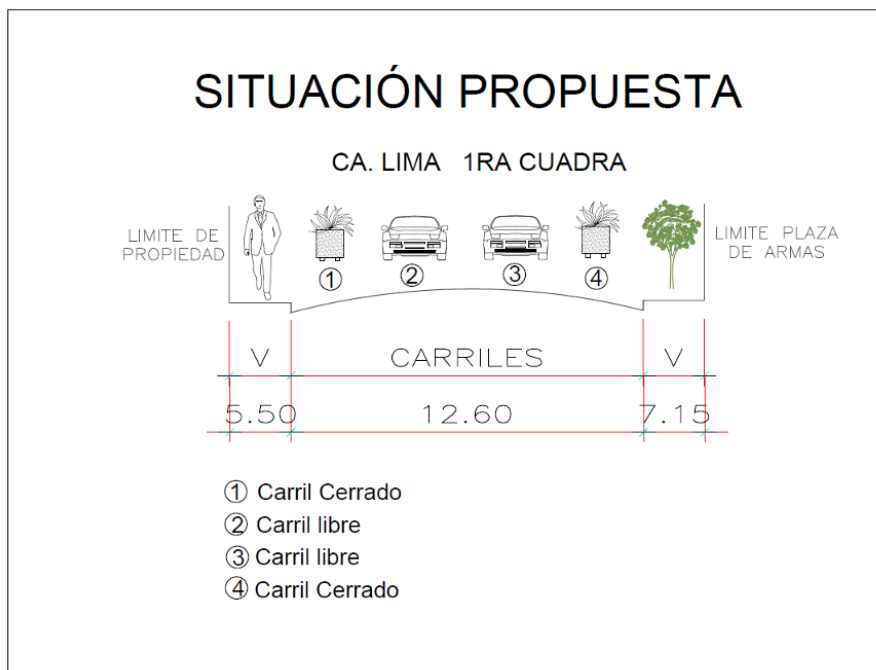
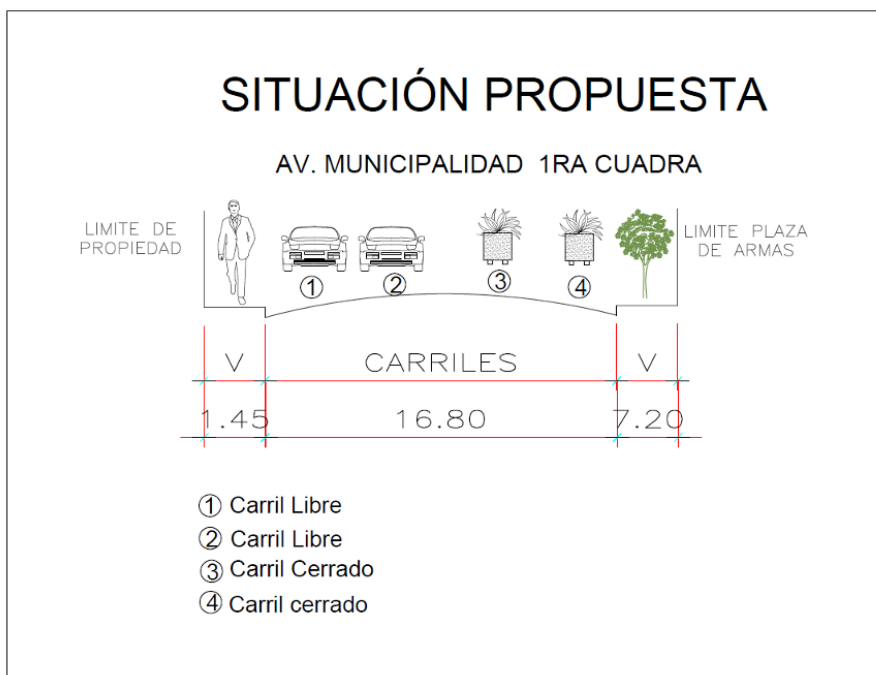
SITUACIÓN ACTUAL

CA. BOLIVAR 1RA CUADRA



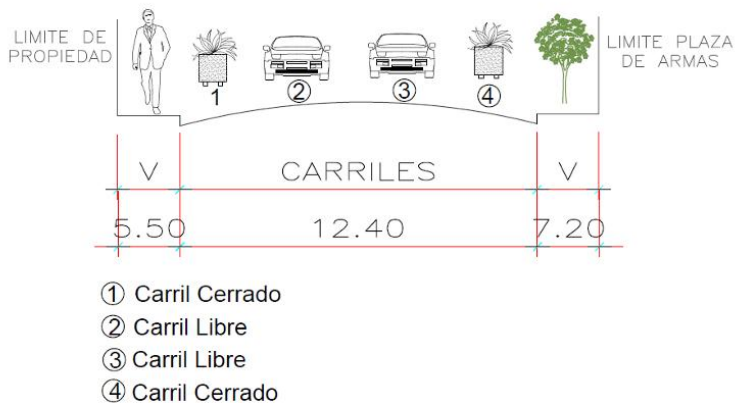
- ① Carril ocupado como estacionamiento indebido
- ② Carril libre
- ③ Carril libre
- ④ Carril ocupado como estacionamiento indebido

Configuración Propuesta



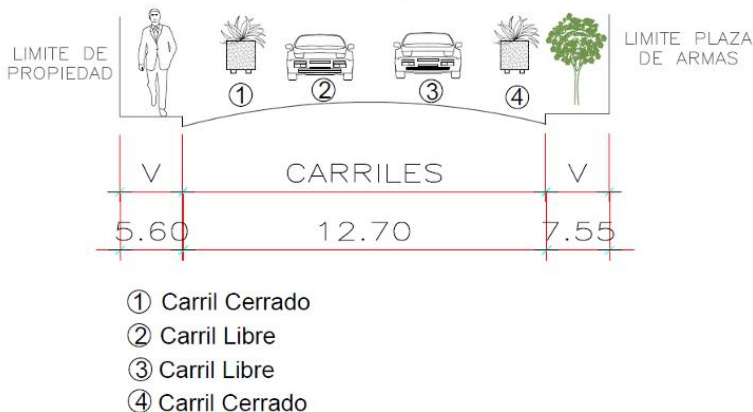
SITUACIÓN PROPUESTA

CA. LIBERTAD 1RA CUADRA



SITUACIÓN PROPUESTA

CA. BOLIVAR 1RA CUADRA



5.3.5 Eliminación del estacionamiento sobre la calzada (REDUCIR DE 4 A 2 CARRILES EN EL PERIMETRO DE LA PLAZA DE ARMAS DE ICA)

Con la finalidad de mejorar la capacidad operativa de las vías y recuperar el espacio público, se propone eliminar el estacionamiento sobre los carriles laterales en las vías objeto de intervención.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

La medida permitirá mantener la continuidad de la circulación vehicular, incrementar la visibilidad en intersecciones y destinar el espacio recuperado a elementos de seguridad vial y mobiliario urbano.

Tabla. Situación actual de la Av. Municipalidad (tramo: Ca. Tacna hasta Ca. Callao) viene operando en doble sentido de circulación (este – oeste y oeste – este)

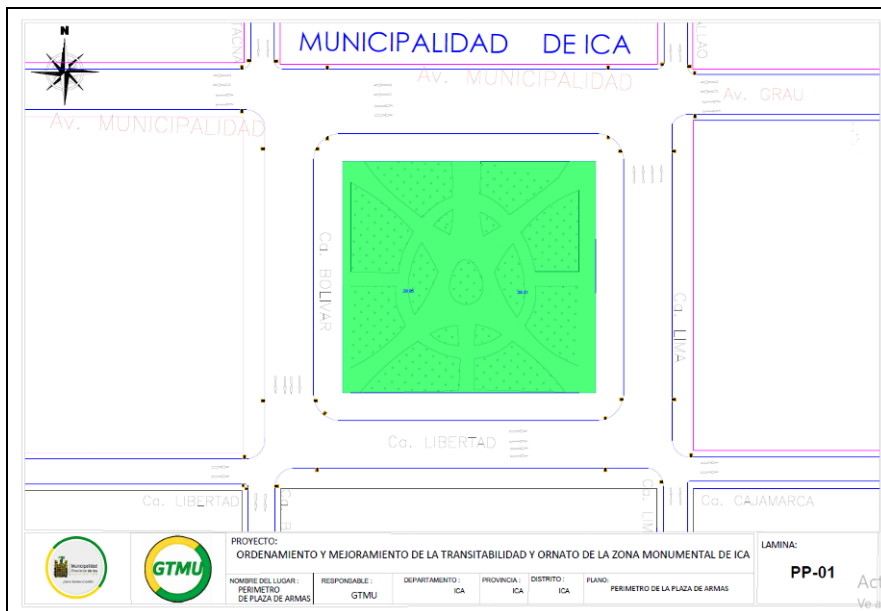
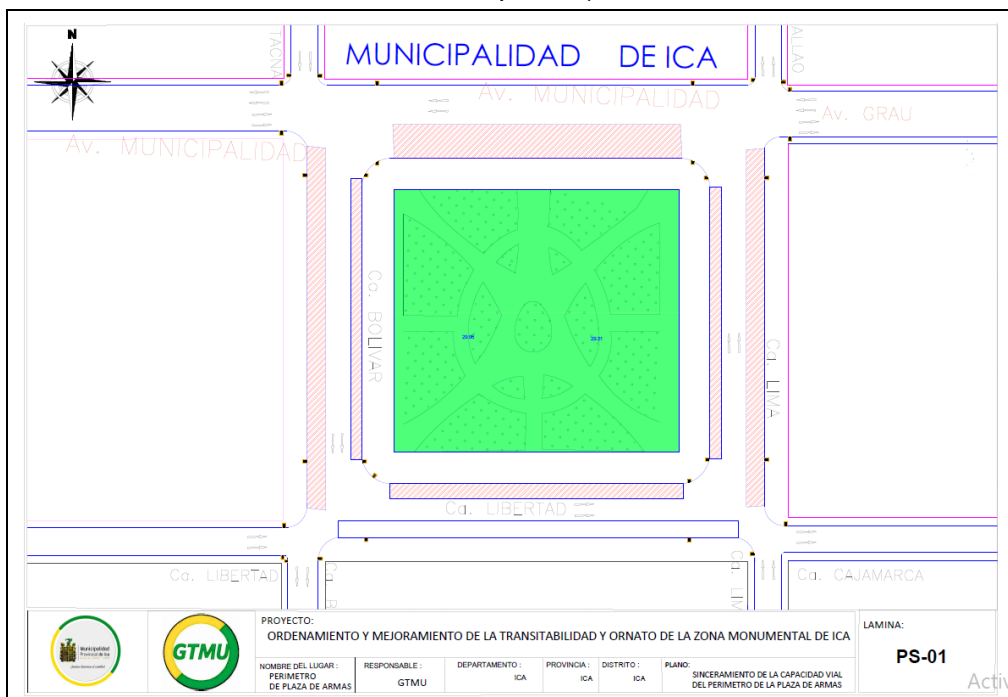


Imagen. Propuesta de sinceramiento de la capacidad vial dentro de la Plaza de Armas (reducción de 4 a 2 carriles en todo el perímetro)



5.3.6 Tratamiento diferenciado por tipo de vía

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Econ. Jimmy Eusebio Quinteros Pantigoso
Coordinador de SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Ing. Juan José Janampa Basurto
Asistente en Ingeniería Civil SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
Niver Osmar Coraehua Lizana
Soporte de Ingeniero Civil SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INCA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Se realizará un tratamiento y/u ordenamiento dentro de la Zona Monumental, de acuerdo a los tipos de vías y el tratamiento propuesto en cada una de ellas.

Tabla. Tratamiento de vías propuestas

TIPO DE VÍA	TRATAMIENTO PROPUESTO
Accesos a Plaza de Armas	Prioridad peatonal y peatonalización parcial
Vías perimetrales	Ordenamiento vial
Vías de conexión	Redistribución del tránsito
Vías locales	Acceso controlado

5.3.7 Esquema general del ordenamiento vial

En la siguiente matriz se resume la propuesta técnica para el ordenamiento de la Zona Monumental y Plaza de Armas de Ica.

Tabla. Esquema general del ordenamiento

ACCIÓN	OBJETIVO
Cambio de sentido	Mejorar la circulación
Restricción del tránsito de paso	Reducir congestión
Redistribución del transporte	Disminuir conflictos
Eliminación del estacionamiento	Recuperar capacidad vial
Recuperación del espacio público	Priorizar al peatón
Peatonalización parcial	Integrar la Plaza con su entorno

5.4 PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DE ÁREAS DE PRIORIDAD PEATONAL MEDIANTE LA PEATONALIZACIÓN PARCIAL DEL ENTORNO DE LA PLAZA DE ARMAS

La propuesta de implementación de áreas de prioridad peatonal tiene como finalidad recuperar progresivamente el espacio público en el entorno inmediato de la Plaza de Armas de la provincia de Ica, priorizando el desplazamiento seguro de los peatones y reduciendo el tránsito vehicular de paso en las calles de mayor valor cívico, histórico y patrimonial.

Esta intervención constituye una medida complementaria al ordenamiento vial propuesto y responde a los resultados del diagnóstico y análisis técnico desarrollados en el presente informe, los cuales evidencian que la

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

elevada circulación de vehículos motorizados limita la movilidad peatonal, incrementa los conflictos de tránsito y afecta el ornato urbano y la calidad del espacio público.

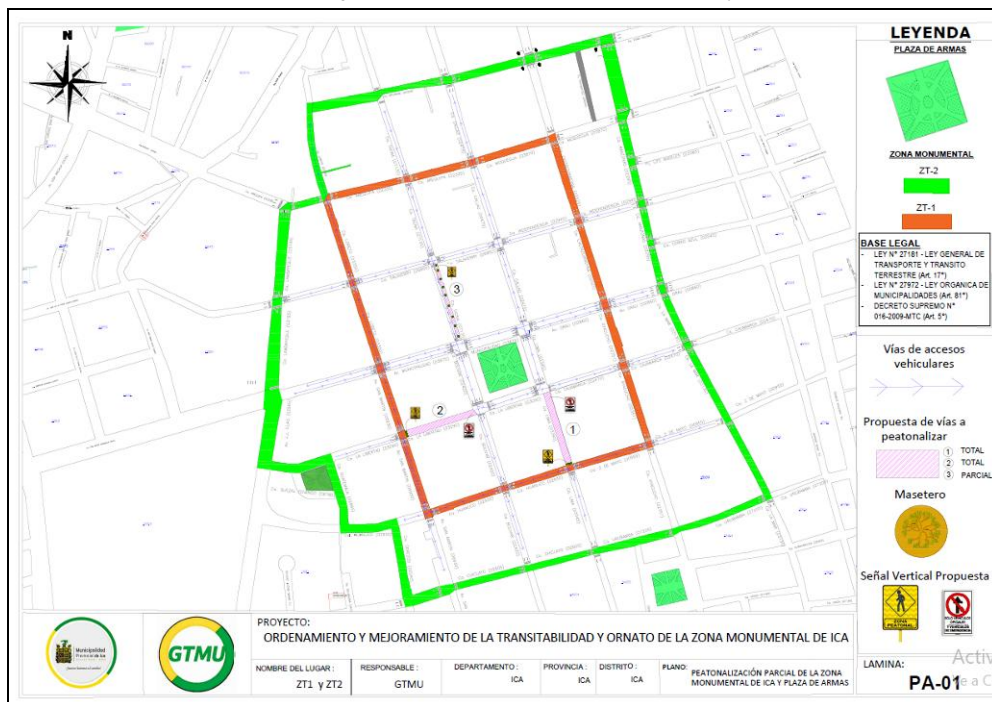
La propuesta no busca restringir el acceso al centro de la ciudad, sino reorganizar la movilidad de manera compatible con la función urbana de la Zona Monumental, promoviendo un entorno más seguro, accesible y atractivo para residentes, comerciantes y visitantes.

Además de acuerdo al ítem 65.2 y 65.3 del Artículo 65° del Reglamento de la Zona Monumental de Ica, aprobado mediante RESOLUCIÓN DIRECTORIAL NACIONAL N° 516/INC, del Instituto Nacional de Cultura, indica textualmente que: DENTRO DE LA ZONA MONUMENTAL SOLO SE PODRÁN PROGRAMAR VÍAS DE UN SOLO SENTIDO, DANDO PREFERENCIA A LA CIRCULACIÓN PEATONAL y que: EN LA PLAZA DE ARMAS, EL USO PREFERENTE SERÁ PARA EL ENCUENTRO Y CIRCULACIÓN PEATONAL, PUDIENDO HACER SUPERFICIES DESTINADAS AL TRÁNSITO VEHICULAR, DIFERENCIADAS POR ELEMENTOS PROTECTORES. EN LAS INTERVENCIONES SE DEBERÁ CONTEMPLAR LA CONTINUIDAD DEL NIVEL DE PISO A NIVEL PEATONAL SIN DESNIVEL DE CALZADAS PARA USO VEHICULAR. EL ESPACIO PARA LA CIRCULACIÓN VEHICULAR SE LIMITARÁ A LOS Estrictamente NECESARIO, DE ACUERDO CON LA REGULACIÓN DEL TRÁNSITO QUE DEFINA LA MUNICIPALIDAD DE ICA, respectivamente.

Asimismo, de acuerdo a la OCTAVA DISPOSICIÓN TRANSITORIA del Reglamento de la Zona Monumental de Ica, aprobado mediante RESOLUCIÓN DIRECTORIAL NACIONAL N° 516/INC, del Instituto Nacional de Cultura, indica textualmente que: LA MUNICIPALIDAD DE ICA DEBERÁ PONER EN MARCHA UN PLAN DE MITIGACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE TAXI, MOTO TAXIS Y CAMIONETAS RURALES EN UN PLAZO SE SESENTA DÍAS CALENDARIO.

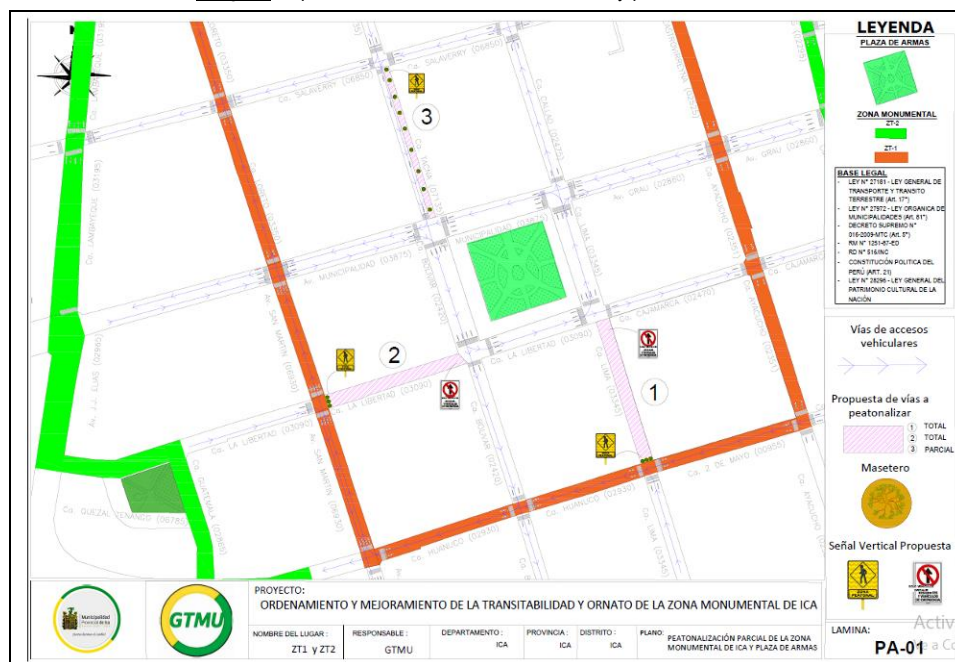
En consecuencia, de acuerdo a la situación actual, al análisis realizado en el presente y a la norma nacional descrita en los párrafos precedentes, la PROPUESTA TÉCNICA, considera peatonalizar la Calle Libertad (tramo: Av. San Martín hasta Ca. Bolívar); Calle Lima (tramo: Ca. 2 de Mayo hasta Ca. Cajamarca) de manera TOTAL y Calle Tacna (tramo: Ca. Salaverry hasta Av. Municipalidad) de manera PARCIAL, tal como se muestra en la siguiente imagen:

Imagen. Propuesta de PEATONALIZACIÓN total y parcial



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen. Propuesta de PEATONALIZACIÓN total y parcial en la Plaza de Armas



5.4.1 Justificación técnica de la peatonalización parcial

El análisis desarrollado en el Capítulo IV demostró que las calles Libertad, Lima, Tacna y Av. Municipalidad (tramo: Ca. Callao – Ca. Tacna) concentran los principales flujos vehiculares y peatonales hacia la Plaza de Armas y presentan una elevada interacción entre peatones y vehículos motorizados.

Asimismo, se identificó que una proporción importante de los vehículos que circulan por dichas vías corresponde a tránsito de paso, principalmente taxis colectivos y transporte público, cuya presencia resulta incompatible con la función representativa de la Zona Monumental.

En este contexto, la peatonalización parcial constituye una medida técnicamente viable que permitirá reorganizar la movilidad urbana, reducir los conflictos entre peatones y vehículos, mejorar la seguridad vial y recuperar espacios públicos para el uso de la ciudadanía.

5.4.2 Ámbito de intervención

La propuesta comprende la implementación de áreas de prioridad peatonal en los accesos inmediatos a la Plaza de Armas, considerando las siguientes vías:

- ✓ Calle Libertad (peatonalización total)
- ✓ Calle Lima (peatonalización total)
- ✓ Calle Tacna (peatonalización parcial)

Estas vías han sido seleccionadas por concentrar la mayor demanda peatonal, conectar directamente con la Plaza de Armas y presentar las condiciones más favorables para la reducción del tránsito vehicular de paso.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen. Propuesta de PEATONALIZACIÓN total y parcial en la Plaza de Armas



5.4.3 Criterios de diseño de la intervención

La propuesta se desarrolla bajo los siguientes criterios técnicos:

- ✓ Prioridad al peatón sobre el vehículo motorizado.
- ✓ Accesibilidad universal.
- ✓ Conservación del patrimonio urbano.
- ✓ Integración con la Plaza de Armas.
- ✓ Continuidad de los recorridos peatonales.
- ✓ Seguridad vial.
- ✓ Ordenamiento del transporte público.
- ✓ Recuperación del espacio público.

Estos criterios garantizan que la intervención responda a las necesidades de movilidad del sector sin afectar su funcionalidad urbana.

5.4.4 Diseño conceptual del espacio peatonal

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Las áreas peatonalizadas deberán configurarse como espacios públicos de uso compartido, priorizando el tránsito peatonal y favoreciendo la permanencia de las personas.

Como parte de la intervención se propone incorporar:

- ✓ Pavimento uniforme y accesible.
- ✓ Bolardos retráctiles o fijos para controlar el acceso vehicular.
- ✓ Bancas y mobiliario urbano.
- ✓ Jardineras y arborización.
- ✓ Iluminación ornamental.
- ✓ Señalética turística e informativa.
- ✓ Papeleras y elementos de limpieza urbana.
- ✓ Espacios para actividades culturales y recreativas.

Estas intervenciones permitirán transformar los accesos a la Plaza de Armas en una extensión natural del espacio público existente.

5.4.5 Control de accesos vehiculares

La peatonalización parcial contempla un sistema de acceso controlado para garantizar la operatividad de la Zona Monumental y atender las necesidades de residentes, instituciones y servicios esenciales.

Se permitirá el ingreso de:

Tabla. Tipo de vehículos permitidos a la Plaza de Armas

TIPO DE VEHÍCULO	CONDICIÓN DE ACCESO
Ambulancias	Libre acceso permanente
Bomberos	Libre acceso permanente
Policía Nacional	Libre acceso permanente
Vehículos municipales de emergencia	Libre acceso permanente
Residentes	Acceso controlado
Carga y descarga	Horarios previamente establecidos
Vehículos de mantenimiento urbano	Acceso autorizado
Transporte público de paso	No permitido
Taxis y Taxis colectivos de paso	No permitido
Cocheras y/o estacionamientos privados	Acceso controlado

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

5.4.6 Beneficios esperados

La implementación de áreas de prioridad peatonal permitirá alcanzar los siguientes beneficios:

- ✓ Reducción del tránsito de paso.
- ✓ Incremento de la seguridad vial.
- ✓ Disminución de conflictos entre peatones y vehículos.
- ✓ Recuperación del espacio público.
- ✓ Mejora del ornato urbano.
- ✓ Valorización del patrimonio arquitectónico.
- ✓ Fortalecimiento de la actividad turística.
- ✓ Incremento de la permanencia de personas en el espacio público.
- ✓ Mejora de la calidad ambiental.
- ✓ Fortalecimiento de la identidad urbana de la Zona Monumental.

Tabla. Beneficios de la peatonalización parcial

ASPECTO	SITUACIÓN ACTUAL	SITUACIÓN ESPERADA
Movilidad peatonal	Limitada	Prioritaria
Seguridad vial	Conflictos frecuentes	Mayor seguridad
Tránsito vehicular	Elevado	Reducido
Espacio público	Ocupado por vehículos	Recuperado para las personas
Ornato urbano	Afectado	Mejorado
Actividad turística	Limitada	Fortalecida
Permanencia de personas	Reducida	Incrementada

5.4.7 Implementación por etapas

Con el propósito de facilitar la adaptación de los usuarios y garantizar la adecuada operación del sistema vial, se propone que la implementación de la peatonalización parcial se desarrolle de manera progresiva.

Etapa 1

- ✓ Reordenamiento vial.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- ✓ Cambio de sentidos.
- ✓ Restricción del tránsito de paso.

Etapas

- ✓ Instalación de señalización.
- ✓ Control de accesos.
- ✓ Eliminación del estacionamiento.

Etapas

- ✓ Implementación física de las áreas peatonales.
- ✓ Instalación de mobiliario urbano.
- ✓ Paisajismo.

Etapas

- ✓ Monitoreo.
- ✓ Evaluación de resultados.
- ✓ Ajustes operativos.

5.4.8 Integración con la Plaza de Armas

La propuesta busca que las calles Libertad, Lima y Tacna dejen de funcionar como barreras físicas entre la Plaza de Armas y el resto de la Zona Monumental, convirtiéndose en espacios de transición donde predomine el peatón.

La recuperación de estos accesos permitirá ampliar la percepción espacial de la Plaza, fortalecer la conexión con las edificaciones patrimoniales y consolidar un entorno urbano continuo, seguro y atractivo para la realización de actividades cívicas, culturales, comerciales y turísticas.

Desde esta perspectiva, la peatonalización parcial no constituye una intervención aislada, sino una estrategia de integración urbana orientada a reforzar el carácter representativo de la Plaza de Armas como principal espacio público de la ciudad.

5.4.9 Conclusión técnica

La implementación de áreas de prioridad peatonal mediante la peatonalización parcial de las calles Libertad, Lima y Tacna constituye una medida técnicamente viable y compatible con la función patrimonial de la Zona Monumental de la provincia de Ica.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

La propuesta permitirá reorganizar la movilidad urbana, reducir el tránsito de paso, mejorar la seguridad vial y recuperar espacios públicos para el uso de la ciudadanía, fortaleciendo simultáneamente el ornato urbano, la actividad económica y la identidad histórica del centro de la ciudad.

5.5 RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

La recuperación del espacio público constituye uno de los principales objetivos de la presente propuesta, al buscar que las áreas actualmente ocupadas por la circulación y el estacionamiento vehicular sean destinadas prioritariamente al uso de las personas.

La reorganización del tránsito vehicular y la implementación de áreas de prioridad peatonal permitirán redistribuir el espacio urbano, favoreciendo la movilidad peatonal, la permanencia de las personas, la accesibilidad universal y el desarrollo de actividades cívicas, culturales, comerciales y turísticas compatibles con la función de la Zona Monumental.

Esta estrategia permitirá consolidar un entorno urbano más ordenado, seguro y atractivo, fortaleciendo la identidad histórica de la Plaza de Armas como principal espacio público de la ciudad de Ica.

5.5.1 Recuperación de áreas para uso peatonal

Como consecuencia del ordenamiento vial y de la peatonalización parcial propuesta, se recuperarán espacios actualmente ocupados por la circulación y el estacionamiento de vehículos motorizados.

Las áreas recuperadas serán destinadas prioritariamente a:

- ✓ Ampliación de zonas peatonales.
- ✓ Mejora de la accesibilidad universal.
- ✓ Espacios de permanencia.
- ✓ Circulación segura de peatones.
- ✓ Integración con la Plaza de Armas.
- ✓ Actividades culturales y recreativas.

Esta redistribución permitirá incrementar la calidad del espacio público y mejorar las condiciones de uso para residentes y visitantes.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen. Recuperación de espacios para el libre tránsito peatonal

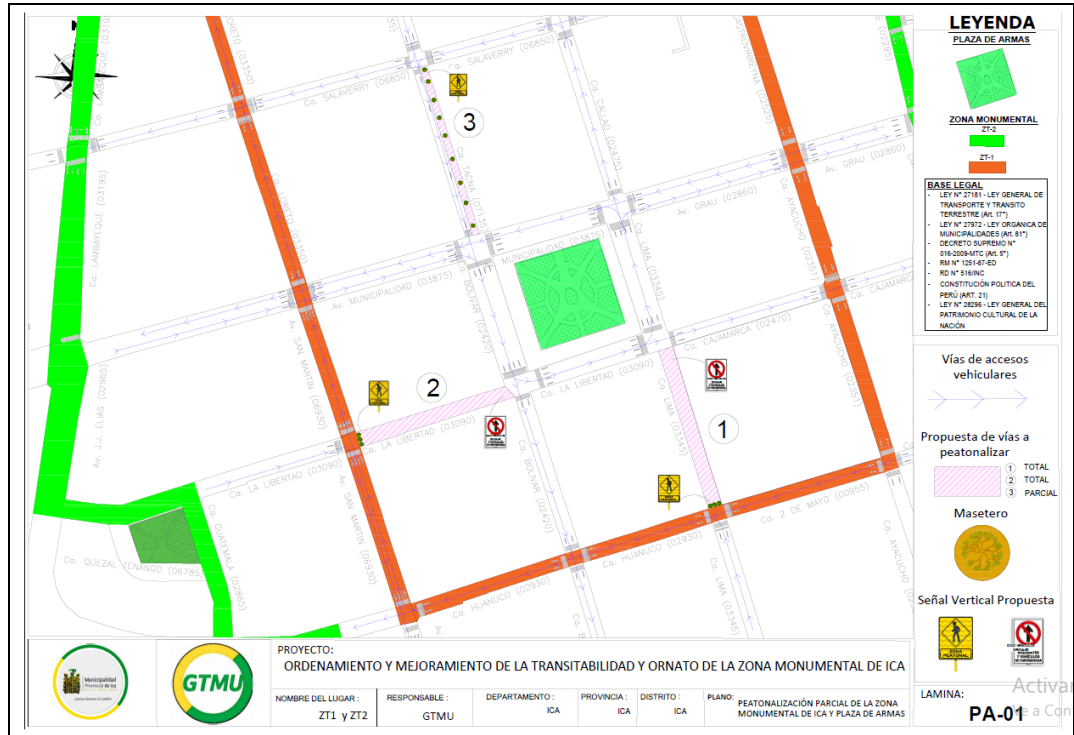
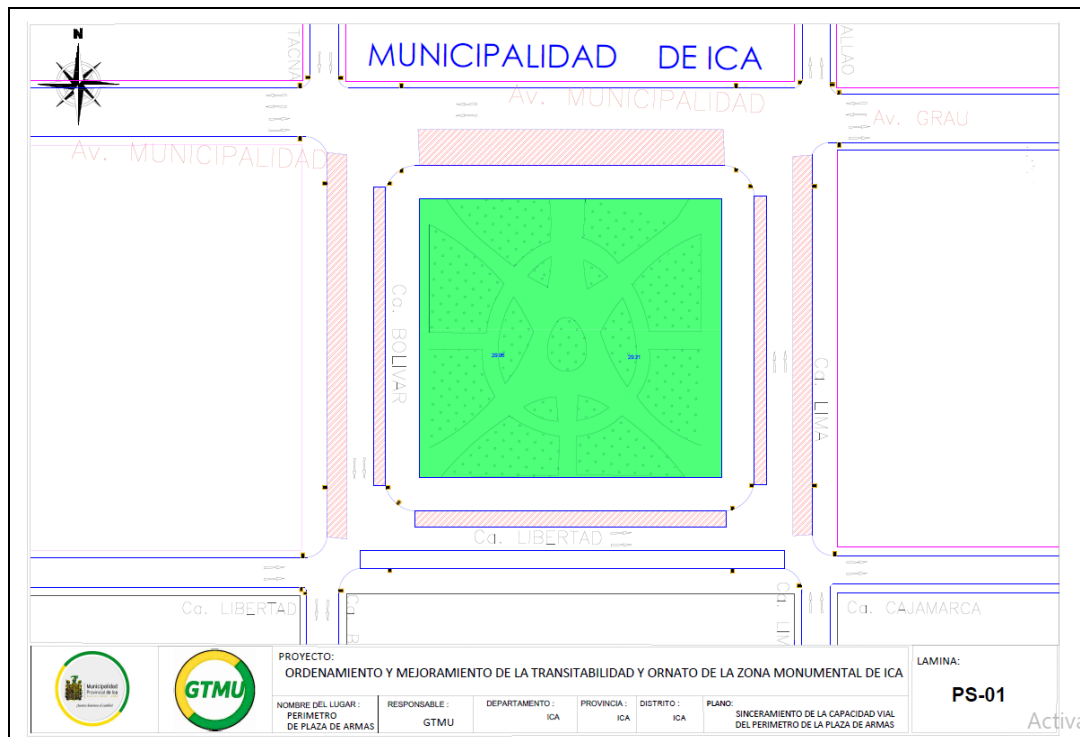


Imagen. Recuperación de espacios para el libre tránsito peatonal



“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

5.5.2 Incorporación de mobiliario urbano

Con la finalidad de mejorar la funcionalidad y el confort del espacio público, se propone incorporar mobiliario urbano acorde con las características arquitectónicas de la Zona Monumental.

Entre los principales elementos se consideran:

- ✓ Bancas.
- ✓ Papeleras.
- ✓ Bolardos.
- ✓ Jardineras.
- ✓ Iluminación ornamental.
- ✓ Señalética turística.
- ✓ Estacionamientos para bicicletas (ubicados fuera de los accesos peatonalizados).
- ✓ Elementos de protección peatonal.

La incorporación de estos componentes contribuirá a mejorar la permanencia de las personas y fortalecerá el uso social del espacio público.

Tabla. Mobiliario urbano propuesto

ELEMENTO	FUNCIÓN
Bancas	Descanso de peatones
Papeleras	Limpieza urbana
Bolardos	Control de acceso vehicular
Jardineras	Paisajismo y delimitación
Iluminación ornamental	Seguridad y valorización del entorno
Señalética turística	Orientación e información
Estacionamientos para bicicletas	Fomento de movilidad sostenible

5.5.3 Mejoramiento del ornato urbano

La recuperación del espacio público permitirá mejorar significativamente el ornato urbano mediante la reorganización del entorno inmediato de la Plaza de Armas.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Las intervenciones propuestas comprenden:

- ✓ Eliminación de elementos que generan contaminación visual.
- ✓ Ordenamiento del estacionamiento vehicular.
- ✓ Incorporación de vegetación y paisajismo.
- ✓ Mantenimiento uniforme del pavimento.
- ✓ Mejora de la iluminación pública.
- ✓ Integración visual entre la Plaza de Armas y las calles intervenidas.

Estas acciones contribuirán a fortalecer la imagen urbana de la Zona Monumental y a revalorizar su patrimonio arquitectónico.

5.5.4 Accesibilidad universal

Todas las intervenciones deberán garantizar condiciones adecuadas de accesibilidad para todas las personas, independientemente de su edad o condición física.

La propuesta considera:

- ✓ Rampas accesibles.
- ✓ Pavimentos antideslizantes.
- ✓ Guías podotáctiles donde corresponda.
- ✓ Cruces peatonales accesibles.
- ✓ Eliminación de barreras arquitectónicas.
- ✓ Mobiliario con criterios de accesibilidad universal.

Con ello se busca que la Zona Monumental sea un espacio inclusivo y seguro para toda la población.

5.5.5 Integración urbana con la Plaza de Armas

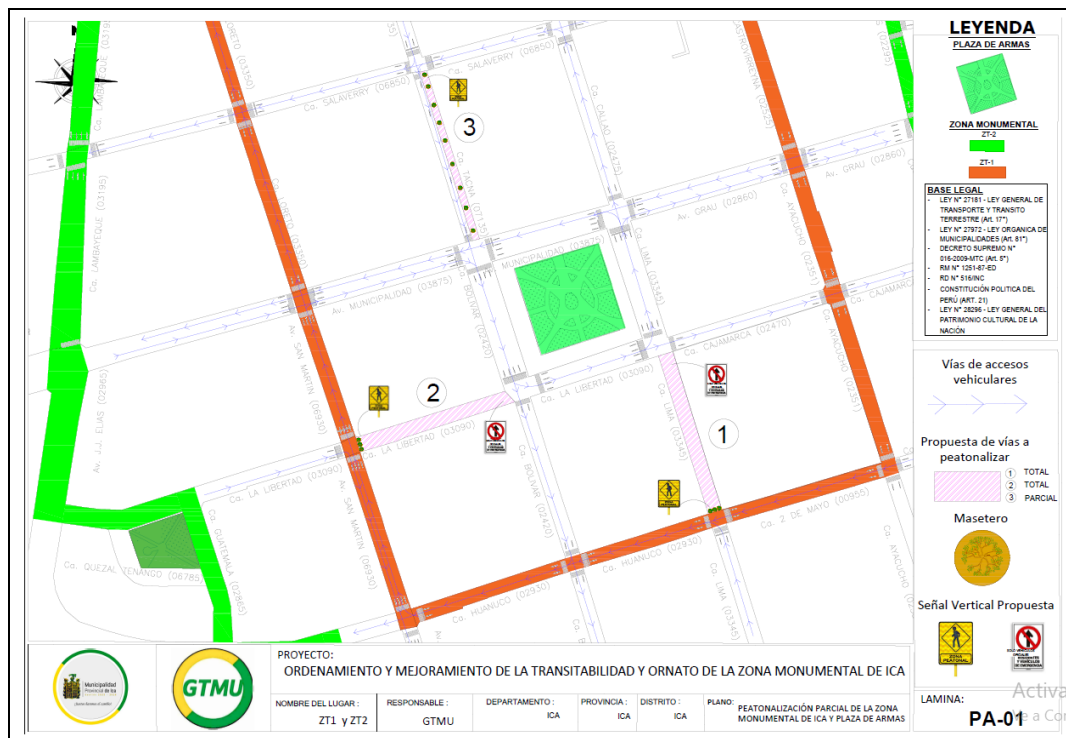
La recuperación del espacio público permitirá integrar físicamente la Plaza de Armas con las calles Libertad, Lima y Tacna, eliminando la percepción de barreras generadas por el tránsito vehicular.

Las calles intervenidas funcionarán como una extensión natural de la Plaza, favoreciendo la continuidad de los recorridos peatonales y permitiendo el desarrollo de actividades cívicas, culturales, turísticas y recreativas.

Esta integración fortalecerá el papel de la Plaza de Armas como principal espacio público de la ciudad y contribuirá a consolidar la Zona Monumental como un entorno urbano de alta calidad.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Imagen. Integración entre la Plaza de Armas y las vías peatonales a implementar



5.5.6 Activación del espacio público

La recuperación del espacio público permitirá ampliar las posibilidades de uso de la Zona Monumental mediante el desarrollo de actividades compatibles con su función cívica y patrimonial.

Entre ellas destacan:

- ✓ Ferias culturales.
- ✓ Exposiciones temporales.
- ✓ Eventos artísticos.
- ✓ Actividades protocolares.
- ✓ Turismo urbano.
- ✓ Recorridos patrimoniales.
- ✓ Actividades recreativas de pequeña escala.

Estas acciones incrementarán la permanencia de las personas y contribuirán a dinamizar la economía local.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Tabla. Beneficios de la recuperación del espacio público

ASPECTO	SITUACIÓN ACTUAL	SITUACIÓN PROPUESTA
Espacio para peatones	Reducido	Ampliado
Permanencia de personas	Baja	Alta
Actividades culturales	Limitadas	Incrementadas
Imagen urbana	Dominada por vehículos	Predominio del espacio público
Ornato urbano	Regular	Mejorado
Accesibilidad	Parcial	Universal
Turismo	Limitado	Fortalecido
Calidad ambiental	Menor	Mejorada

5.5.7 Conclusión técnica

La recuperación del espacio público constituye un componente esencial de la presente propuesta de ordenamiento vial, al permitir que las áreas actualmente ocupadas por vehículos motorizados sean destinadas prioritariamente al uso de los peatones y al desarrollo de actividades compatibles con la función patrimonial de la Zona Monumental.

La implementación de estas acciones contribuirá a mejorar la transitabilidad peatonal, fortalecer el ornato urbano, incrementar la accesibilidad, promover la actividad turística y consolidar un entorno urbano más seguro, ordenado e inclusivo, reforzando el papel de la Plaza de Armas como principal espacio cívico y representativo de la provincia de Ica.

5.6 SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

La implementación de la propuesta de ordenamiento vial y recuperación del espacio público requiere complementar las modificaciones geométricas y operacionales con un sistema integral de señalización y seguridad vial que permita orientar a los usuarios de la vía, reducir los conflictos entre peatones y vehículos y garantizar el adecuado funcionamiento del nuevo esquema de circulación.

Las medidas propuestas consideran la instalación de señalización horizontal y vertical, dispositivos de control de acceso, elementos de protección peatonal y acciones de fiscalización, de conformidad con los principios de seguridad vial y movilidad urbana sostenible.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

5.6.1 Señalización horizontal

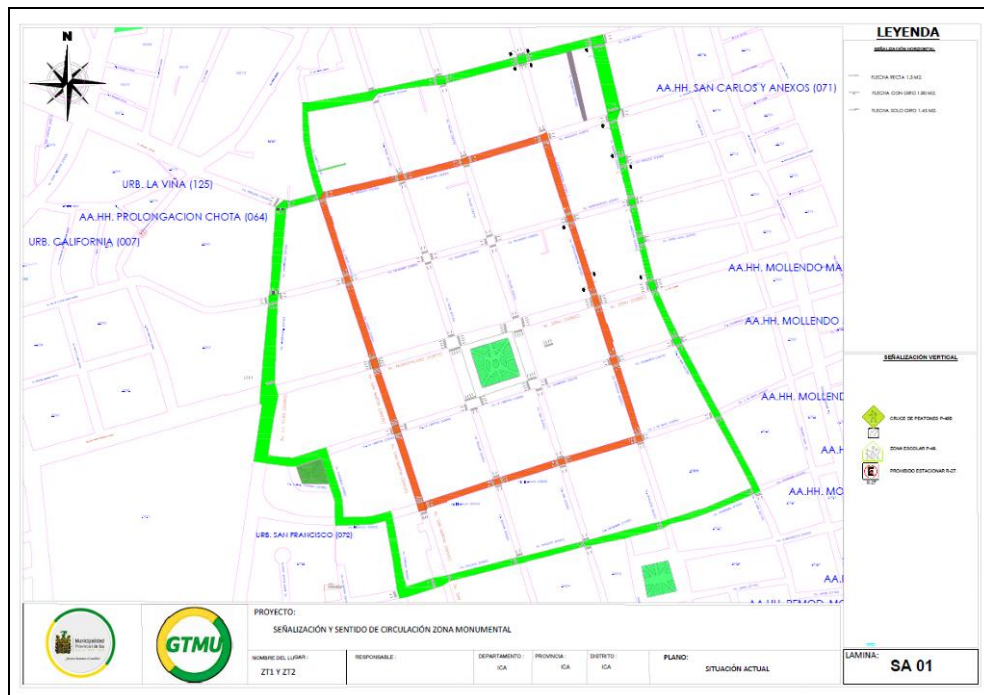
La señalización horizontal permitirá ordenar la circulación y mejorar la percepción de los usuarios respecto al nuevo funcionamiento de las vías intervenidas.

Se propone implementar:

- ✓ Demarcación de carriles de circulación.
- ✓ Líneas de borde y eje.
- ✓ Pasos peatonales de alta visibilidad.
- ✓ Líneas de detención en intersecciones.
- ✓ Símbolos de prioridad peatonal.
- ✓ Demarcación de zonas de acceso restringido.
- ✓ Áreas de carga y descarga autorizadas.
- ✓ Zonas de estacionamiento para personas con discapacidad donde corresponda.

La señalización deberá ejecutarse con materiales de alta reflectividad y resistencia al desgaste para garantizar su visibilidad tanto de día como de noche, de acuerdo al Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor, aprobado mediante Resolución Directoral N° 26-2024-MTC/18.

Imagen. Plano de señalización horizontal y sentidos de tránsito dentro de la Zona Monumental de Ica



5.6.2 Señalización vertical

La señalización vertical complementará el ordenamiento vial mediante la instalación de señales reglamentarias, preventivas e informativas que orienten adecuadamente la circulación dentro de la Zona Monumental.

Se recomienda incorporar:

- ✓ Señales de sentido único.
- ✓ Señales de acceso restringido.
- ✓ Señales de prioridad peatonal.
- ✓ Límites de velocidad.
- ✓ Prohibición de estacionamiento.
- ✓ Rutas alternas.
- ✓ Orientación hacia estacionamientos públicos.
- ✓ Señalización turística e informativa.

La ubicación de las señales deberá garantizar su adecuada visibilidad sin afectar la imagen urbana del entorno monumental, las mismas que deberán estar de acuerdo al Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor, aprobado mediante Resolución Directoral N° 26-2024-MTC/18.

Tabla. Señales verticales propuestas

TIPO DE SEÑAL	FINALIDAD
Sentido único	Ordenar la circulación
Acceso restringido	Controlar el ingreso vehicular
Prohibido estacionar	Evitar ocupación de la calzada
Zona peatonal	Informar prioridad del peatón
Límite de velocidad	Reducir riesgos
Información turística	Orientar visitantes

Imagen. Plano propuesta de señalización vertical a instalarse



5.6.3 Dispositivos de control de acceso

Con la finalidad de garantizar el funcionamiento de las áreas de prioridad peatonal, se propone instalar dispositivos físicos que regulen el ingreso de vehículos autorizados.

Entre ellos se consideran:

- ✓ Bolardos fijos.
- ✓ Bolardos retráctiles en puntos estratégicos.
- ✓ Jardineras como elementos de protección.
- ✓ Barreras móviles para eventos especiales.
- ✓ Pórticos informativos de acceso.

Estos dispositivos permitirán controlar el ingreso sin afectar el desplazamiento peatonal ni la operación de los servicios de emergencia.

5.6.4 Medidas de seguridad vial

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

La propuesta incorpora diversas acciones destinadas a reducir el riesgo de accidentes y mejorar la convivencia entre peatones y vehículos.

Las principales medidas son:

reducción de la velocidad de circulación en la Zona Monumental;

- ✓ Ampliación de cruces peatonales.
- ✓ Mejora de la visibilidad en intersecciones.
- ✓ Eliminación de obstáculos visuales.
- ✓ Protección física de las áreas peatonales.
- ✓ Ordenamiento del estacionamiento.
- ✓ Mejora de la iluminación pública.

Estas acciones permitirán disminuir los conflictos identificados durante el diagnóstico y fortalecer la seguridad de todos los usuarios de la vía.

Tabla. Medidas de seguridad vial propuestas

MEDIDA	BENEFICIO ESPERADO
Reducción de velocidad	Disminución del riesgo de atropellos
Cruces peatonales visibles	Mayor seguridad para peatones
Eliminación del estacionamiento indebido	Mejor visibilidad en intersecciones
Protección física con bolardos	Separación entre peatones y vehículos
Iluminación mejorada	Mayor seguridad durante la noche

5.6.5 Gestión y fiscalización del tránsito

La efectividad de la propuesta dependerá del cumplimiento de las nuevas disposiciones de circulación y del control permanente por parte de las autoridades competentes.

Se recomienda fortalecer las acciones de fiscalización mediante:

- ✓ Supervisión permanente de inspectores de tránsito.
- ✓ Coordinación con la Policía Nacional del Perú.
- ✓ Control del estacionamiento indebido.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- ✓ Monitoreo del cumplimiento de los nuevos sentidos de circulación.
- ✓ Control del acceso de vehículos a las áreas de prioridad peatonal.
- ✓ Aplicación de medidas correctivas conforme a la normativa vigente.

Durante la etapa inicial de implementación, las acciones de fiscalización deberán complementarse con campañas informativas dirigidas a conductores, peatones y operadores del transporte público.

5.6.6 Educación y sensibilización vial

La implementación de un nuevo esquema de movilidad requiere la participación activa de la ciudadanía.

Se propone desarrollar campañas de educación vial orientadas a:

- ✓ Informar sobre los cambios en la circulación.
- ✓ Promover el respeto por las áreas peatonales.
- ✓ Fomentar el cumplimiento de la señalización.
- ✓ Fortalecer la cultura de seguridad vial.
- ✓ Incentivar el uso responsable del espacio público.

Estas acciones facilitarán la adaptación progresiva de los usuarios al nuevo modelo de movilidad.

5.6.7 Beneficios esperados

Tabla_ Beneficios de la señalización y seguridad vial

ASPECTO	SITUACIÓN ACTUAL	SITUACIÓN PROPUESTA
Cumplimiento de la circulación	Parcial	Ordenado
Seguridad peatonal	Limitada	Mejorada
Velocidad vehicular	Variable	Controlada
Conflictos peatón-vehículo	Frecuentes	Reducidos
Información vial	Insuficiente	Clara y uniforme
Control del acceso	Limitado	Regulado

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

5.6.8 Conclusión técnica

La implementación de un sistema integral de señalización y seguridad vial constituye un componente indispensable para el éxito de la propuesta de ordenamiento vial y recuperación del espacio público.

Las medidas planteadas permitirán orientar adecuadamente la circulación, proteger a los usuarios vulnerables de la vía, controlar el acceso a las áreas de prioridad peatonal y garantizar el funcionamiento eficiente del nuevo esquema de movilidad en la Zona Monumental de la provincia de Ica.

5.7 IMPLEMENTACIÓN DE LA PROPUESTA

La implementación de la propuesta de ordenamiento vial y recuperación del espacio público deberá realizarse de manera progresiva, considerando criterios técnicos, operativos y de gestión que permitan minimizar los impactos durante el proceso de transición y garantizar la adecuada adaptación de los usuarios al nuevo esquema de movilidad.

La ejecución por etapas facilitará la coordinación entre las diferentes dependencias de la Municipalidad Provincial de Ica, permitirá optimizar el uso de los recursos disponibles y posibilitará evaluar los resultados obtenidos en cada fase antes de continuar con la siguiente.

Asimismo, la implementación deberá estar acompañada de acciones de comunicación, señalización, fiscalización y monitoreo, con el propósito de asegurar el cumplimiento de las medidas propuestas y fortalecer la aceptación por parte de la ciudadanía.

5.7.1 Etapas I: Socialización y coordinación institucional

Antes de la ejecución física de las intervenciones, será necesario desarrollar un proceso de coordinación entre las diferentes entidades involucradas y de difusión dirigida a la población.

Las principales acciones comprenden:

- ✓ Presentación de la propuesta a las autoridades municipales.
- ✓ Coordinación con la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial.
- ✓ Coordinación con la Gerencia de Desarrollo Urbano.
- ✓ Coordinación con la Subgerencia de Fiscalización.
- ✓ Coordinación con la Policía Nacional del Perú.
- ✓ Reuniones informativas con comerciantes, residentes y operadores del transporte.
- ✓ Campañas de comunicación sobre los objetivos y beneficios de la propuesta.



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

Resultado esperado: Generar conocimiento y aceptación de la propuesta antes de su implementación.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

5.7.2 Etapa II: Implementación del ordenamiento vial

En esta etapa se ejecutarán las modificaciones operacionales de la red vial para adecuar la circulación vehicular al nuevo esquema de movilidad.

Las acciones incluyen:

- ✓ Modificación de sentidos de circulación.
- ✓ Reorganización de recorridos vehiculares.
- ✓ Restricción del tránsito de paso del transporte colectivo en el entorno de la Plaza de Armas.
- ✓ Eliminación del estacionamiento sobre la calzada en las vías intervenidas.
- ✓ Instalación inicial de señalización horizontal y vertical.

Resultado esperado: Reorganización del tránsito y mejora de la operación vial en la Zona Monumental.

5.7.3 Etapa III: Implementación de las áreas de prioridad peatonal

Una vez estabilizado el nuevo funcionamiento vial, se procederá a la adecuación física de las áreas destinadas a la movilidad peatonal.

Las principales actividades serán:

- ✓ Implementación de la peatonalización parcial en las calles Libertad, Lima y Tacna.
- ✓ Instalación de bolardos y elementos de control de acceso.
- ✓ Ampliación de áreas peatonales.
- ✓ Adecuación de cruces accesibles.
- ✓ Incorporación de mobiliario urbano y elementos paisajísticos.

Resultado esperado: Recuperación del espacio público y fortalecimiento de la movilidad peatonal.

5.7.4 Etapa IV: Fiscalización y monitoreo

Concluidas las intervenciones físicas, será necesario establecer un proceso permanente de supervisión y evaluación que permita verificar el correcto funcionamiento del nuevo esquema de circulación.

Las acciones comprenden:

- ✓ Control del cumplimiento de las restricciones vehiculares.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- ✓ Supervisión del uso de las áreas peatonales.
- ✓ Fiscalización del estacionamiento indebido.
- ✓ Evaluación de los flujos vehiculares y peatonales.
- ✓ Atención de observaciones formuladas por la ciudadanía.

Resultado esperado: Consolidación del ordenamiento vial y corrección oportuna de posibles inconvenientes.

5.7.5 Seguimiento y evaluación

Se recomienda que la Municipalidad Provincial de Ica a través de la Gerencia de Transporte y Movilidad Urbana implemente un sistema de seguimiento que permita evaluar periódicamente el desempeño de la propuesta mediante indicadores objetivos.

Entre los principales indicadores se sugieren:

Tabla. Indicadores de seguimiento y evaluación

INDICADOR	OBJETIVO
Flujo vehicular en el entorno de la Plaza	Verificar la reducción del tránsito de paso
Número de peatones	Evaluar el incremento del uso del espacio público
Tiempo promedio de recorrido	Medir la eficiencia de la circulación
Vehículos estacionados indebidamente	Verificar el cumplimiento de la prohibición
Accidentes de tránsito	Evaluar la mejora de la seguridad vial
Percepción ciudadana	Medir el nivel de satisfacción de los usuarios

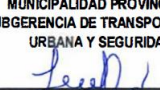
La evaluación periódica permitirá introducir ajustes cuando sea necesario y garantizar la sostenibilidad de la propuesta en el tiempo.

5.7.6 Responsables de la Implementación

La ejecución de la propuesta requerirá la participación coordinada de diversas áreas de la Municipalidad Provincial de Ica y de otras instituciones competentes.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL

Egon Quinteros Quinteros Pantigoso
Coordinador de SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL

Ing. Juan José Jahampa Basurto
Asistente en Ingeniería Civil SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL

Niver Osma Curatua Lizana
Soporte de Ingeniero Civil SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL

ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Tabla. Entidades responsables

ENTIDAD	RESPONSABILIDAD PRINCIPAL
Gerencia de Transporte y Movilidad Urbana	Implementación del ordenamiento vial y señalización
Gerencia de Desarrollo Urbano	Adecuación del espacio público y obras complementarias
Subgerencia de Fiscalización	Control del cumplimiento de las disposiciones
Policia Nacional del Perú	Apoyo en el control y regulación del tránsito
Gerencia de Servicios Públicos	Mantenimiento del mobiliario urbano y limpieza
Oficina de Imagen Institucional	Difusión y campañas de sensibilización

5.7.7 Cronograma referencial de Implementación

La implementación podrá desarrollarse conforme al siguiente cronograma:

Tabla. Cronograma de ejecución

ACTIVIDAD	CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
SOCIALIZACION Y COORDINACION	✓		
ORDENAMIENTO VIAL	✓	✓	
CAMBIO DE SENTIDOS	✓		
SEÑALIZACION	✓	✓	
RESTRICCIÓN DEL TRANSITO DE PASO	✓	✓	
PEATONALIZACIÓN	✓	✓	✓
MOVILIARIO URBANO		✓	✓
PAISAJISMO Y ORNATO		✓	✓
MONITOREO Y EVALUACIÓN	✓	✓	✓

5.7.8 Conclusión técnica

La implementación progresiva de la propuesta permitirá desarrollar las intervenciones de manera ordenada, reduciendo los impactos durante la transición y facilitando la adaptación de los diferentes usuarios del sistema vial.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

La coordinación institucional, la participación ciudadana, la fiscalización permanente y el seguimiento mediante indicadores garantizarán que las medidas propuestas alcancen los objetivos de mejorar la transitabilidad, recuperar el espacio público, fortalecer el ornato urbano y consolidar un modelo de movilidad sostenible en la Zona Monumental de la provincia de Ica.

5.7.9 Condiciones para la implementación

En este punto puedes señalar que la ejecución de las medidas deberá considerar:

- ✓ La aprobación mediante los actos administrativos correspondientes (resoluciones, decretos o acuerdos, según la competencia municipal).
- ✓ La coordinación con las áreas técnicas competentes y, cuando corresponda, con otras entidades vinculadas al patrimonio cultural y al tránsito.
- ✓ La disponibilidad presupuestal para las intervenciones físicas y de señalización.
- ✓ La elaboración de los expedientes técnicos específicos para aquellas obras que lo requieran.
- ✓ La evaluación periódica de resultados para introducir mejoras y ajustes durante la implementación.

5.8 BENEFICIOS ESPERADOS

La implementación de la propuesta integral de ordenamiento vial, peatonalización parcial y recuperación del espacio público permitirá mejorar significativamente las condiciones de movilidad, seguridad vial, accesibilidad y calidad urbana dentro de la Zona Monumental de la provincia de Ica.

Los beneficios esperados no se limitan a la reorganización del tránsito vehicular, sino que abarcan aspectos relacionados con la recuperación del espacio público, la valorización del patrimonio urbano, el fortalecimiento de la actividad económica y turística, así como la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

En este sentido, la propuesta constituye una intervención integral que busca consolidar un modelo de movilidad sostenible, compatible con la función histórica, administrativa y cultural de la Plaza de Armas y su entorno inmediato.

5.8.1 Beneficios para la movilidad urbana

La reorganización de la circulación vehicular permitirá optimizar el funcionamiento de la red vial de la Zona Monumental, reduciendo los conflictos generados por el tránsito de paso y mejorando la distribución de los flujos vehiculares.

Entre los principales beneficios se encuentran:

- ✓ Reducción de la congestión vehicular en el entorno de la Plaza de Armas.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

- ✓ Disminución del tránsito de paso del transporte público y taxis colectivos.
- ✓ Mejora en la fluidez de la circulación.
- ✓ Optimización del uso de la infraestructura vial.
- ✓ Mejor organización del tránsito.

5.8.2 Beneficios para la movilidad peatonal

La implementación de áreas de prioridad peatonal permitirá que las personas puedan desplazarse de manera más segura, cómoda y accesible dentro de la Zona Monumental.

Los beneficios esperados incluyen:

- ✓ Incremento de la seguridad de los peatones.
- ✓ Ampliación de las áreas destinadas al tránsito peatonal.
- ✓ Reducción de conflictos entre peatones y vehículos.
- ✓ Mejora de la accesibilidad universal.
- ✓ Mayor conectividad entre la Plaza de Armas y las calles aledañas.

5.8.3 Beneficios para la seguridad vial

Las medidas de ordenamiento vial y señalización permitirán disminuir los factores de riesgo presentes en el área de estudio.

Se espera lograr:

- ✓ Reducción de maniobras conflictivas.
- ✓ Disminución de la velocidad de circulación.
- ✓ Mejora de la visibilidad en intersecciones.
- ✓ Reducción del riesgo de accidentes de tránsito.
- ✓ Mayor protección para peatones y ciclistas.

5.8.4 Beneficios para el espacio público y el ornato urbano

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

La recuperación del espacio actualmente ocupado por vehículos permitirá fortalecer la imagen urbana de la Zona Monumental y mejorar las condiciones de uso del espacio público.

Los principales beneficios son:

- ✓ Recuperación de áreas para uso peatonal.
- ✓ Incorporación de mobiliario urbano.
- ✓ Mejora del paisajismo.
- ✓ Disminución de la contaminación visual.
- ✓ Fortalecimiento del ornato urbano.
- ✓ Valorización del entorno de la Plaza de Armas.

5.8.5 Beneficios para el patrimonio cultural

La disminución del tránsito vehicular y la priorización del peatón contribuirán a preservar el carácter histórico y monumental del centro de la ciudad.

Los beneficios comprenden:

- ✓ Protección del paisaje urbano histórico.
- ✓ Reducción del impacto visual generado por el exceso de vehículos.
- ✓ Fortalecimiento de la identidad cultural de la ciudad.
- ✓ Mayor integración entre el patrimonio arquitectónico y el espacio público.

5.8.6 Beneficios económicos y turísticos

La recuperación del espacio público y la mejora de la imagen urbana favorecerán el desarrollo de actividades económicas y turísticas vinculadas al centro histórico.

Entre los beneficios previstos se encuentran:

incremento de la permanencia de visitantes;

- ✓ Fortalecimiento del comercio formal.
- ✓ Mejora de la experiencia turística.
- ✓ Mayor atractivo para eventos culturales.
- ✓ Revalorización de los inmuebles ubicados en la Zona Monumental.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

5.8.7 Beneficios ambientales

La reducción del tránsito motorizado y la incorporación de espacios peatonales contribuirán a mejorar las condiciones ambientales del sector.

Los beneficios incluyen:

- ✓ Disminución de emisiones contaminantes.
- ✓ Reducción del ruido vehicular.
- ✓ Incremento de áreas con vegetación y jardinería.
- ✓ Mejora del confort urbano.

5.8.8 Beneficios para la gestión municipal

La implementación de la propuesta permitirá a la Municipalidad Provincial de Ica contar con un modelo de gestión del espacio público más eficiente y sostenible.

Entre los beneficios institucionales destacan:

- ✓ Fortalecimiento de la gestión del tránsito.
- ✓ Optimización del control del estacionamiento.
- ✓ Mejor uso del espacio público.
- ✓ Fortalecimiento de la imagen institucional.
- ✓ Consolidación de políticas de movilidad sostenible.

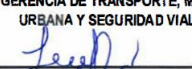
5.8.9 Síntesis de beneficios esperados de la propuesta

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL



Econ. Jimmy Esteban Quinteros Pantigoso
Coordinador de SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL



Ing. Juan José Janampa Basurto
Asistente en Ingeniería Civil SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL



Niver Osma Cortés Lizana
Soporte de Ingeniero Civil SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA
Y SEGURIDAD VIAL



ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Tabla. Beneficios esperados de la propuesta

COMPONENTE	BENEFICIOS ESPERADOS
Movilidad vehicular	Reducción de la congestión y mejor distribución del tránsito
Movilidad peatonal	Mayor seguridad, accesibilidad y prioridad para el peatón
Seguridad vial	Disminución de conflictos y mejora de la convivencia vial
Espacio público	Recuperación de áreas para uso ciudadano y actividades urbanas
Ornato urbano	Mejora de la imagen y calidad del entorno monumental
Patrimonio cultural	Conservación y valorización de la Zona Monumental
Turismo	Incremento del atractivo turístico y fortalecimiento de la actividad comercial
Medio ambiente	Menor contaminación y mejora del confort urbano
Gestión municipal	Mayor eficiencia en la administración del tránsito y del espacio público

5.8.10 Beneficios a corto, mediano y largo plazo

Tabla. Horizonte de beneficios

PLAZO	BENEFICIOS ESPERADOS
Corto plazo (0-1 mes)	Reordenamiento del tránsito, disminución del estacionamiento indebido, mejora inicial de la seguridad vial
Mediano plazo (1-2 mes)	Consolidación de las áreas peatonales, recuperación del espacio público y mejora del ornato urbano
Largo plazo (2- a mas)	Fortalecimiento del turismo, valorización del patrimonio, incremento de la actividad económica y consolidación de un modelo de movilidad sostenible

5.8.11 Conclusión técnica

La implementación de la presente propuesta permitirá transformar la Zona Monumental de la provincia de Ica en un espacio urbano más ordenado, seguro, accesible y compatible con su valor histórico y patrimonial.

Los beneficios esperados trascienden la mejora de la circulación vehicular, ya que comprenden la recuperación del espacio público, la priorización del peatón, el fortalecimiento del ornato urbano, la conservación del patrimonio arquitectónico y el impulso a la actividad económica y turística.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

En conjunto, estas acciones contribuirán a consolidar un modelo de movilidad urbana sostenible que responda a las necesidades actuales de la ciudad y fortalezca el papel de la Plaza de Armas como principal espacio cívico, cultural y representativo de la provincia de Ica.

5.8.12 Relación entre la problemática y los beneficios de la propuesta

En la siguiente matriz se describe la relación entre problemas identificados y beneficios esperados, porque es una herramienta muy utilizada en la evaluación de proyectos públicos.

Tabla. Relación entre la problemática y beneficios de la propuesta

PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA	MEDIDA PROPUESTA	BENEFICIO ESPERADO
Alta circulación de taxis colectivos en el entorno de la Plaza de Armas	Reordenamiento de rutas y restricción del tránsito de paso	Reducción de la congestión y mejora de la fluidez vehicular
Estacionamiento sobre la calzada	Eliminación del estacionamiento indebido y redistribución del espacio vial	Recuperación de capacidad operativa y mejora del orden urbano
Conflictos entre peatones y vehículos	Peatonalización parcial y áreas de prioridad peatonal	Incremento de la seguridad vial y mejor accesibilidad
Deterioro del ornato urbano	Recuperación del espacio público e incorporación de mobiliario	Mejora de la imagen urbana y valorización del patrimonio
Uso intensivo de la Plaza como corredor de tránsito	Ordenamiento vial y control de accesos	Conservación del carácter cívico y monumental del entorno

6 CONCLUSIONES

6.1 Conclusión N° 01

El diagnóstico de la Zona Monumental de la provincia de Ica evidenció que el entorno de la Plaza de Armas presenta una elevada circulación de vehículos motorizados, predominando los taxis colectivos y el transporte público sobre los vehículos particulares. Esta situación genera congestión, conflictos de circulación y una ocupación intensiva del espacio vial, incompatible con la función cívica, histórica y patrimonial del principal espacio público de la ciudad.

6.2 Conclusión N° 02

Se identificó que una parte importante del tránsito vehicular que circula por las vías que rodean la Plaza de Armas corresponde a tránsito de paso, es decir, vehículos cuyo destino final no es la Zona Monumental. Esta condición reduce la eficiencia de la red vial, incrementa la congestión y afecta negativamente la movilidad peatonal y el ornato urbano.

6.3 Conclusión N° 03

El análisis del transporte público y de los taxis colectivos permitió determinar que la elevada presencia de unidades, especialmente de servicio informal, constituye uno de los principales factores que generan desorden vial, interferencias operativas y deterioro de la imagen urbana en la Zona Monumental, evidenciando la necesidad de reorganizar sus recorridos mediante rutas alternativas que eviten el tránsito de paso por el entorno de la Plaza de Armas.

6.4 Conclusión N° 04

El uso indebido de los carriles laterales como zonas permanentes de estacionamiento reduce la capacidad operativa de las vías, limita la fluidez del tránsito, disminuye la visibilidad en las intersecciones y afecta las condiciones de seguridad vial. En consecuencia, resulta técnicamente viable redistribuir el espacio vial para optimizar su funcionamiento y recuperar áreas destinadas al uso público.

6.5 Conclusión N° 05

El diagnóstico de la movilidad peatonal evidenció que los peatones no cuentan con condiciones adecuadas de seguridad, continuidad y accesibilidad debido al predominio del tránsito vehicular, la ocupación del espacio público y la escasa jerarquización de los recorridos peatonales, situación que limita el adecuado funcionamiento de la Zona Monumental como espacio de encuentro ciudadano.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

6.6 Conclusión N° 06

El análisis del ornato urbano determinó que la alta presencia de vehículos, el estacionamiento desordenado y la ocupación de la vía pública afectan la calidad visual y paisajística del entorno de la Plaza de Armas, reduciendo su valor urbano y patrimonial e impactando negativamente en la percepción de residentes y visitantes.

6.7 Conclusión N° 07

La propuesta de ordenamiento vial, basada en la reorganización de la circulación vehicular, el cambio de sentidos de circulación, la restricción del tránsito de paso del transporte público y de los taxis colectivos, así como la redistribución del espacio vial, constituye una alternativa técnicamente viable para mejorar la transitabilidad y optimizar el funcionamiento de la red vial de la Zona Monumental.

6.8 Conclusión N° 08

La implementación de áreas de prioridad peatonal mediante la peatonalización parcial de las calles Libertad, Lima y Tacna permitirá recuperar espacios para el peatón, fortalecer la accesibilidad universal, reducir los conflictos entre vehículos y personas, e integrar de manera más adecuada estos accesos con la Plaza de Armas, respetando el carácter histórico y monumental del sector.

6.9 Conclusión N° 09

La recuperación del espacio público, complementada con la incorporación de mobiliario urbano, señalización, dispositivos de seguridad vial y mejoras en el ornato urbano, contribuirá a consolidar un entorno más seguro, accesible, ordenado y atractivo para el desarrollo de actividades cívicas, culturales, comerciales y turísticas.

6.10 Conclusión N° 10

La implementación progresiva de la propuesta, acompañada de acciones de señalización, fiscalización, educación vial y seguimiento permanente, permitirá garantizar la adecuada adaptación de los usuarios al nuevo esquema de movilidad y favorecerá la sostenibilidad de las medidas planteadas.

6.11 Conclusión N° 11

La ejecución de la propuesta generará beneficios integrales para la Zona Monumental de la provincia de Ica, al mejorar la movilidad urbana, fortalecer la seguridad vial, recuperar el espacio público, preservar el patrimonio histórico, mejorar el ornato urbano e impulsar el desarrollo económico y turístico del centro de la ciudad.

6.12 Conclusión N° 12

En conjunto, las medidas propuestas responden de manera integral a la problemática identificada en el diagnóstico y constituyen una estrategia técnica orientada a consolidar un modelo de movilidad urbana sostenible, donde el peatón tenga prioridad, el tránsito vehicular se encuentre debidamente ordenado y el espacio público recupere su función social, cultural y representativa dentro de la Zona Monumental de la provincia de Ica.

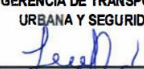
Los resultados obtenidos a partir del diagnóstico, el análisis técnico y la propuesta integral desarrollada en el presente informe evidencian que el ordenamiento vial y la recuperación del espacio público son medidas técnica y operativamente viables para mejorar la transitabilidad y el ornato de la Zona Monumental de la provincia de Ica. Su implementación permitirá fortalecer la movilidad sostenible, priorizar al peatón, preservar el carácter histórico del entorno y contribuir a una gestión más eficiente del espacio público por parte de la Municipalidad Provincial de Ica.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL



Egon Quinteros Pantigoso
Coordinador de SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL



Ing. Juan José Llanapá Basurto
Asistente en Ingeniería Civil SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD
URBANA Y SEGURIDAD VIAL



Niver Osma Cortés Lizana
Soporte de Ingeniero Civil SGT MUSV

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ICA
SUBGERENCIA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD URBANA
Y SEGURIDAD VIAL



ING. ANDRÉS ALFREDO INGA SANCHEZ
SUBGERENTE

7 RECOMENDACIONES

7.1 Recomendación N° 01

Se recomienda que la Municipalidad Provincial de Ica considere la presente propuesta como un instrumento técnico para la planificación e implementación de acciones orientadas al ordenamiento vial, la recuperación del espacio público y el mejoramiento de la transitabilidad y del ornato en la Zona Monumental, priorizando el interés público y la conservación del patrimonio urbano.

7.2 Recomendación N° 02

Se recomienda implementar progresivamente las medidas de ordenamiento vial propuestas, iniciando con la reorganización de la circulación vehicular, la modificación de sentidos de tránsito, la restricción del tránsito de paso del transporte público y de los taxis colectivos, así como el control del estacionamiento sobre la calzada, con el fin de facilitar la adaptación de los usuarios y optimizar la gestión del tránsito.

7.3 Recomendación N° 03

Se recomienda ejecutar la peatonalización parcial de las calles Tacna y peatonalización total de las calles Libertad y Lima, mediante un sistema de acceso vehicular regulado, permitiendo únicamente el ingreso de vehículos de emergencia, residentes, servicios públicos y operaciones de carga y descarga en horarios previamente establecidos, garantizando la prioridad peatonal y la funcionalidad de la Zona Monumental.

7.4 Recomendación N° 04

Se recomienda implementar un sistema integral de señalización horizontal y vertical, complementado con dispositivos de control de acceso, elementos de seguridad vial y mobiliario urbano, de acuerdo con la normativa vigente, a fin de garantizar el correcto funcionamiento del nuevo esquema de circulación.

7.5 Recomendación N° 05

Se recomienda fortalecer las acciones de fiscalización y control del tránsito mediante la participación coordinada de la Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, la Subgerencia de Fiscalización y la Policía Nacional del Perú, con el propósito de asegurar el cumplimiento de las nuevas disposiciones de circulación y evitar la ocupación indebida del espacio público.

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

7.6 Recomendación N° 06

Se recomienda desarrollar campañas de información y sensibilización dirigidas a conductores, peatones, comerciantes, operadores del transporte público y ciudadanía en general, con la finalidad de difundir los objetivos, alcances y beneficios de la propuesta, promoviendo una adecuada cultura de movilidad urbana y respeto por el espacio público.

7.7 Recomendación N° 07

Se recomienda que la Municipalidad Provincial de Ica implemente un programa permanente de monitoreo y evaluación mediante indicadores de movilidad, seguridad vial, ocupación del espacio público y percepción ciudadana, permitiendo medir los resultados de la intervención y realizar los ajustes necesarios para optimizar su funcionamiento.

7.8 Recomendación N° 08

Se recomienda coordinar con las entidades competentes en materia de patrimonio cultural y desarrollo urbano para garantizar que las intervenciones propuestas sean compatibles con la conservación de la Zona Monumental y contribuyan a preservar su identidad histórica, arquitectónica y paisajística.

7.9 Recomendación N° 09

Se recomienda promover la recuperación progresiva del espacio público mediante la incorporación de mobiliario urbano, paisajismo, iluminación ornamental y elementos de accesibilidad universal, fortaleciendo la calidad del entorno urbano y favoreciendo el desarrollo de actividades culturales, comerciales y turísticas compatibles con la función de la Plaza de Armas.

7.10 Recomendación N° 10

Se recomienda que, previo a la ejecución de las intervenciones físicas, se elaboren los expedientes técnicos específicos y los estudios complementarios que resulten necesarios para definir aspectos constructivos, presupuestales y operativos, garantizando que la implementación se realice conforme a la normativa vigente y a los procedimientos administrativos correspondientes.

7.11 Recomendación N° 11

Se recomienda evaluar periódicamente el comportamiento del sistema vial una vez implementadas las medidas propuestas, considerando variables como los flujos vehiculares y peatonales, los tiempos de recorrido, la seguridad vial y el uso del espacio público, con el fin de introducir mejoras continuas y asegurar la sostenibilidad de la intervención.

7.12 Recomendación N° 12

Se recomienda incorporar la presente propuesta dentro de los instrumentos de planificación urbana y de movilidad de la Municipalidad Provincial de Ica, de manera que las acciones de ordenamiento vial, recuperación del espacio público y fortalecimiento del ornato urbano se desarrollen de forma articulada con las políticas de desarrollo urbano sostenible y de conservación del patrimonio de la ciudad.

La presente propuesta técnica constituye una alternativa integral para mejorar la movilidad urbana, recuperar el espacio público y fortalecer el ornato de la Zona Monumental de la provincia de Ica, priorizando la seguridad vial, la accesibilidad y la conservación del patrimonio histórico. Su implementación permitirá consolidar un modelo de ciudad más ordenado, sostenible y orientado a las personas, fortaleciendo el rol de la Plaza de Armas como principal espacio cívico, cultural y representativo de la provincia.

8 ANEXOS

➤ ANEXO A

Plano Situación Actual

➤ ANEXO B

Plano General de la Propuesta

➤ ANEXO C

Plano de Peatonalización

➤ ANEXO D

Plano de sinceramiento de la capacidad vial en el perímetro de la Plaza de Armas – Situación Actual

➤ ANEXO E

Plano de sinceramiento de la capacidad vial en el perímetro de la Plaza de Armas – Situación Propuesta

➤ ANEXO F

Plano de ruta de transporte – situación actual (IDA)

➤ ANEXO G

Plano de ruta de transporte – situación actual (REGRESO)

➤ ANEXO H

Plano de ruta de transporte – situación propuesta (IDA)

➤ ANEXO I

“Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia”

Plano de ruta de transporte – situación propuesta (REGRESO)

➤ ANEXO J

Plano de estacionamiento indebido

➤ ANEXO K

Plano de conflictos peatonales y vehiculares

➤ ANEXO L

Plano de aforos vehiculares

➤ ANEXO M

Plano de accesos e ingresos hacia la Zona Monumental

➤ ANEXO N

Plano de accesos vehiculares y peatonales hacia la Plaza de Armas

➤ ANEXO Ñ

Plano de ubicación de cocheros y terminales

➤ ANEXO O

Plano de ubicación de estacionamientos en zonas rígidas

➤ ANEXO P

Plano de ubicación de paraderos informales

➤ ANEXO Q

Plano de ubicación de semáforos

➤ ANEXO R

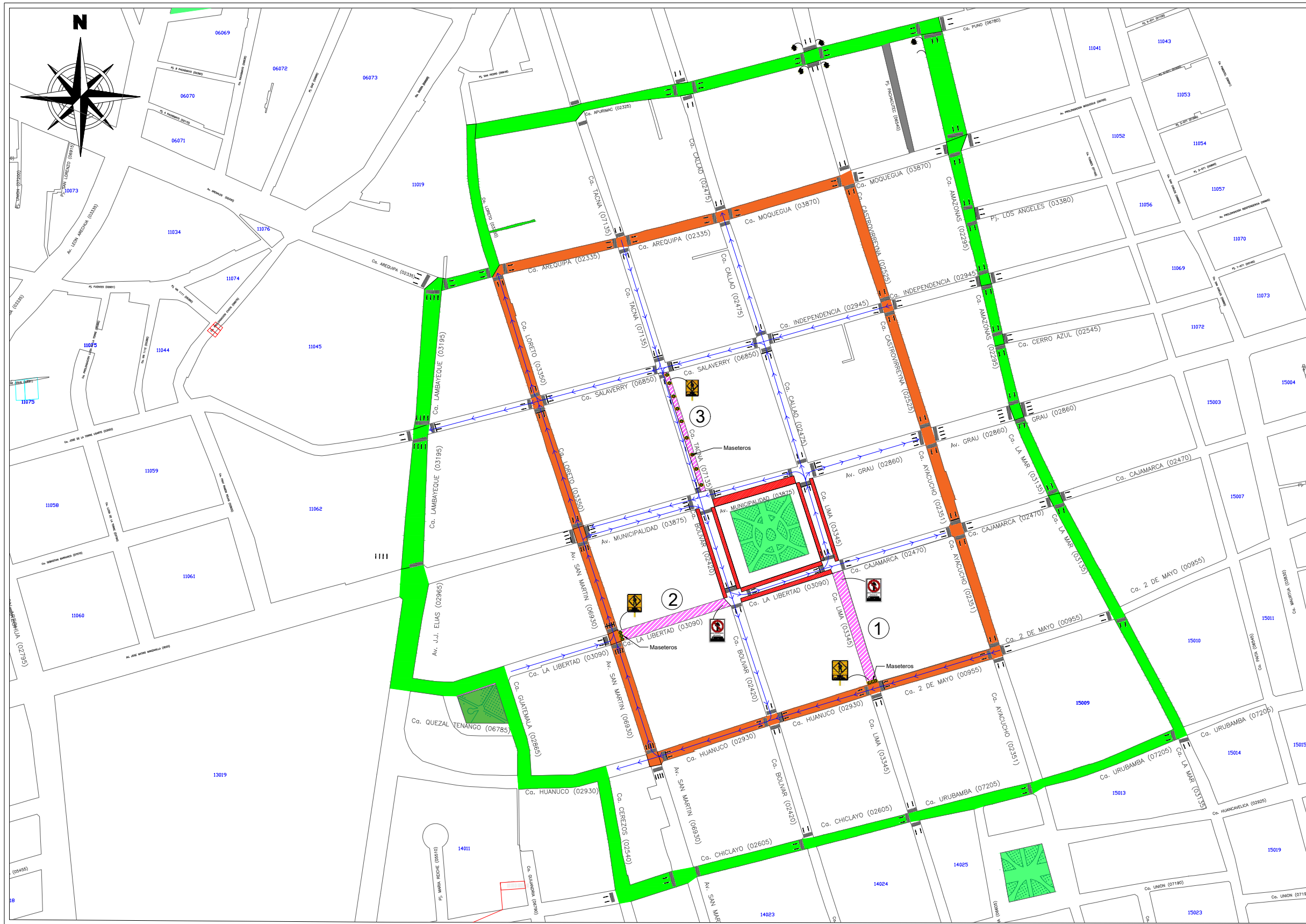
Plano de ubicación de embarque y desembarque de pasajeros

➤ ANEXO S

Plano de flujo peatonal constante

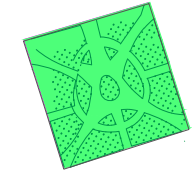
➤ ANEXO T

Plano de señalización



LEYENDA

PLAZA DE ARMAS



ZONA MONUMENTAL

ZT-2



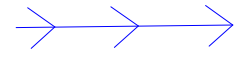
ZT-1



BASE LEGAL

- LEY N° 27181 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE (Art. 17°)
- LEY N° 27972 - LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES (Art. 81°)
- DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC (Art. 5°)
- RM N° 1251-87-ED
- RD N° 516/INC
- CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERÚ (ART. 21)
- LEY N° 28296 - LEY GENERAL DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

Vías de accesos vehiculares



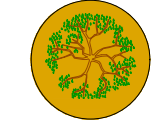
Propuesta de vías a peatonalizar

- | | | |
|--|---|---------|
| | 1 | TOTAL |
| | 2 | TOTAL |
| | 3 | PARCIAL |

Sinceramiento del perímetro de la Plaza de Armas



Masetero



Señal Vertical Propuesta



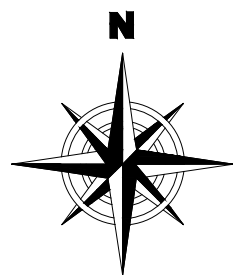
LAMINA:

PG-01



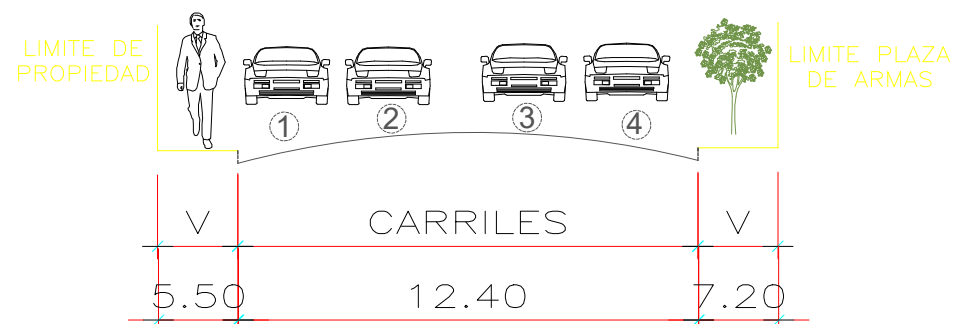
PROYECTO:
ORDENAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD Y ORNATO DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA

NOMBRE DEL LUGAR :	RESPONSABLE :	DEPARTAMENTO :	PROVINCIA :	DISTRITO :	PLANO:
Zona monumental	GTMU	ICA	ICA	ICA	PLANO GENERAL



SITUACIÓN ACTUAL

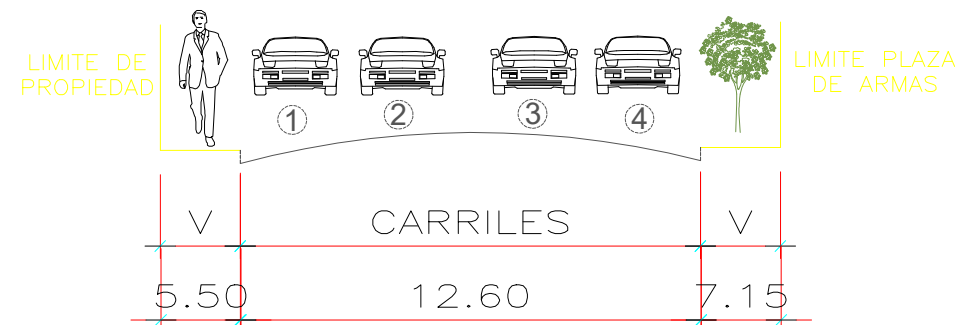
CA. LIBERTAD 1RA CUADRA



- ① Carril ocupado como estacionamiento indebido
- ② Carril libre
- ③ Carril libre
- ④ Carril ocupado como estacionamiento indebido

SITUACIÓN ACTUAL

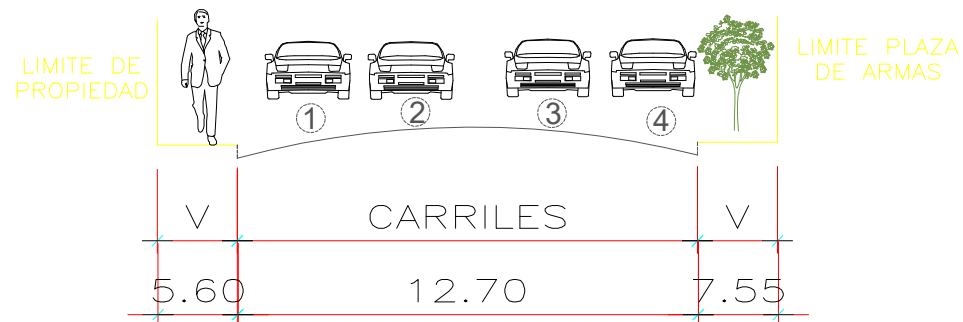
CA. LIMA 1RA CUADRA



- ① Carril ocupado como estacionamiento indebido
- ② Carril libre
- ③ Carril libre
- ④ Carril ocupado como estacionamiento indebido

SITUACIÓN ACTUAL

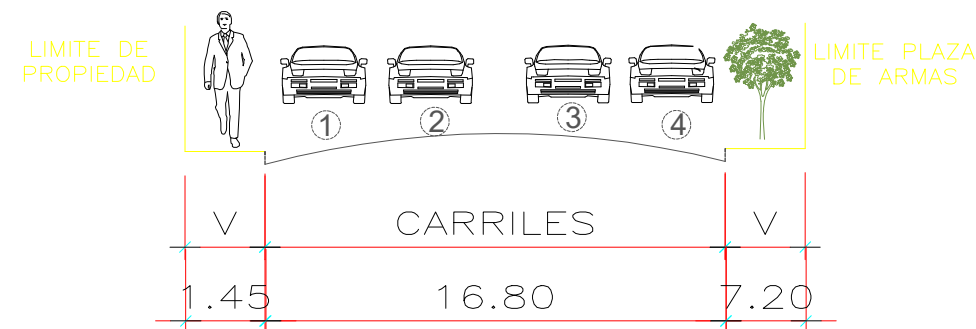
CA. BOLIVAR 1RA CUADRA



- ① Carril ocupado como estacionamiento indebido
- ② Carril libre
- ③ Carril libre
- ④ Carril ocupado como estacionamiento indebido

SITUACIÓN ACTUAL

AV. MUNICIPALIDAD 1RA CUADRA



- ① Carril ocupado como estacionamiento indebido
- ② Carril libre
- ③ Carril libre
- ④ Carril ocupado como estacionamiento indebido



PROYECTO:

ORDENAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD Y ORNATO DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA

NOMBRE DEL LUGAR :
PERIMETRO MONUMENTAL ICA
DE PLAZA DE ARMAS

RESPONSABLE :
SUB GERENCIA DE TRANSPORTE
MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
GTMU

DEPARTAMENTO :
ICA

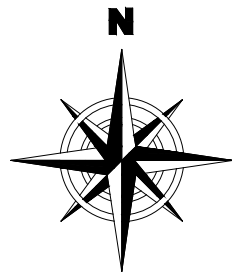
PROVINCIA :
ICA

DISTRITO :
ICA

PLANO:
SECCIÓN VIAL DE LA CAPACIDAD VIAL DEL
PERIMETRO DE LA PLAZA DE ARMAS

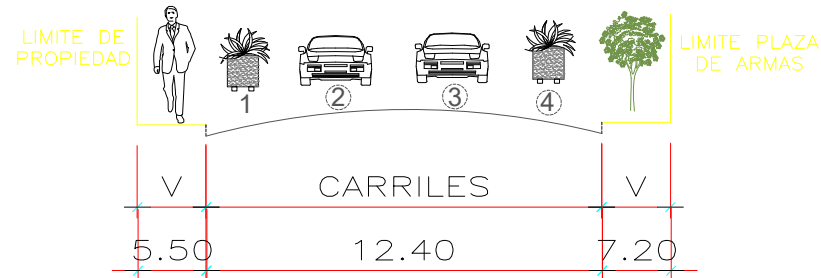
LAMINA:

PS-01



SITUACIÓN PROPUESTA

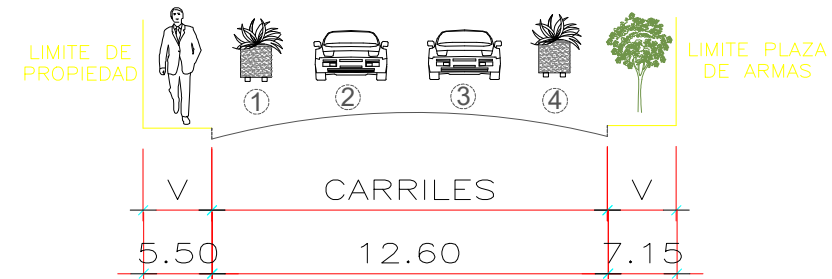
CA. LIBERTAD 1RA CUADRA



- ① Carril Cerrado
- ② Carril Libre
- ③ Carril Libre
- ④ Carril Cerrado

SITUACIÓN PROPUESTA

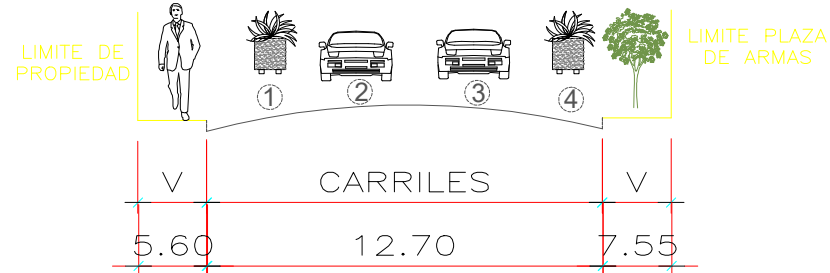
CA. LIMA 1RA CUADRA



- ① Carril Cerrado
- ② Carril libre
- ③ Carril libre
- ④ Carril Cerrado

SITUACIÓN PROPUESTA

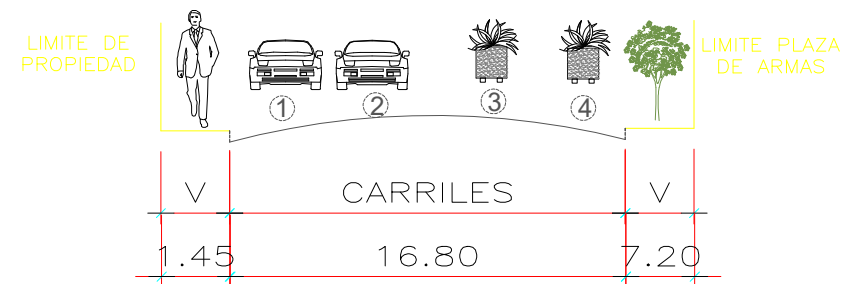
CA. BOLIVAR 1RA CUADRA



- ① Carril Cerrado
- ② Carril Libre
- ③ Carril Libre
- ④ Carril Cerrado

SITUACIÓN PROPUESTA

AV. MUNICIPALIDAD 1RA CUADRA



- ① Carril Libre
- ② Carril Libre
- ③ Carril Cerrado
- ④ Carril cerrado



PROYECTO:
ORDENAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD Y ORNATO DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA

NOMBRE DEL LUGAR :
PERIMETRO
DE PLAZA DE ARMAS

RESPONSABLE :
SUB GERENCIA DE TRANSPORTE
MOVILIDAD URBANA Y SEGURIDAD VIAL
GTMU

DEPARTAMENTO :
ICA

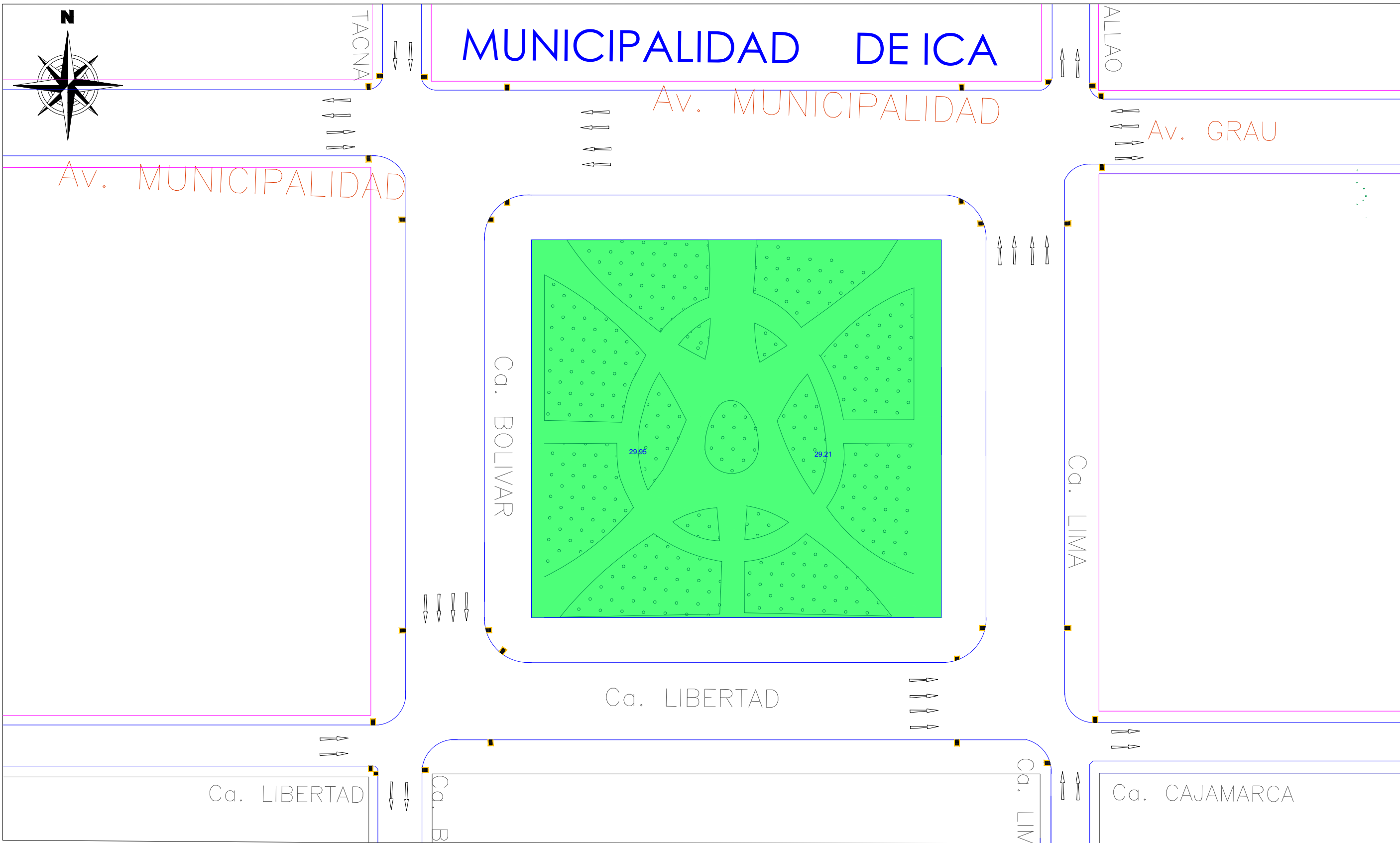
PROVINCIA :
ICA

DISTRITO :
ICA

PLANO: SECCIÓN VIAL DEL SINCERAMIENTO DE LA
CAPACIDAD VIAL DEL PERIMETRO DE LA
PLAZA DE ARMAS DE ICA

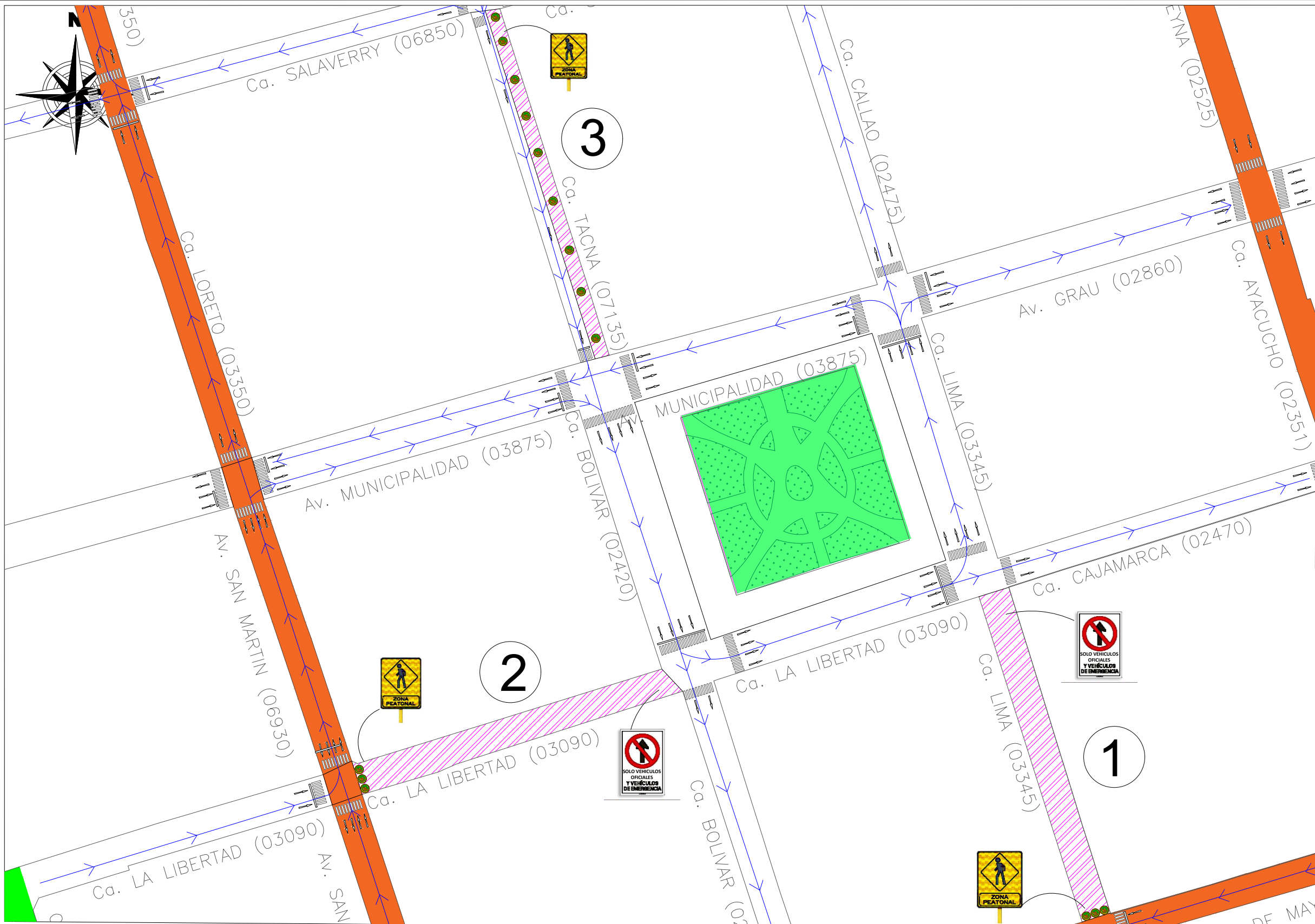
LAMINA:

PS-02



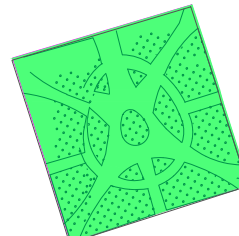
		PROYECTO: ORDENAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD Y ORNATO DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA					LAMINA: SA-01
		NOMBRE DEL LUGAR : PERIMETRO DE PLAZA DE ARMAS	RESPONSABLE : GTMU	DEPARTAMENTO : ICA	PROVINCIA : ICA	DISTRITO : ICA	PLANO: SITUACIÓN ACTUAL

NOMBRE DEL LUGAR :

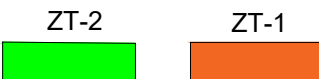


LEYENDA

PLAZA DE ARMAS



ZONA MONUMENTAL



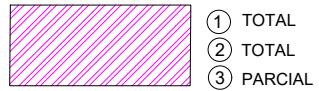
BASE LEGAL

- LEY N° 27181 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE (Art. 17°)
- LEY N° 27972 - LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES (Art. 81°)
- DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC (Art. 5°)
- RM N° 1251-87-ED
- RD N° 516/INC
- CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERÚ (ART. 21)
- LEY N° 28296 - LEY GENERAL DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

Vías de accesos vehiculares



Propuesta vía a peatonalizar



Masetero



Señal Vertical Propuesta



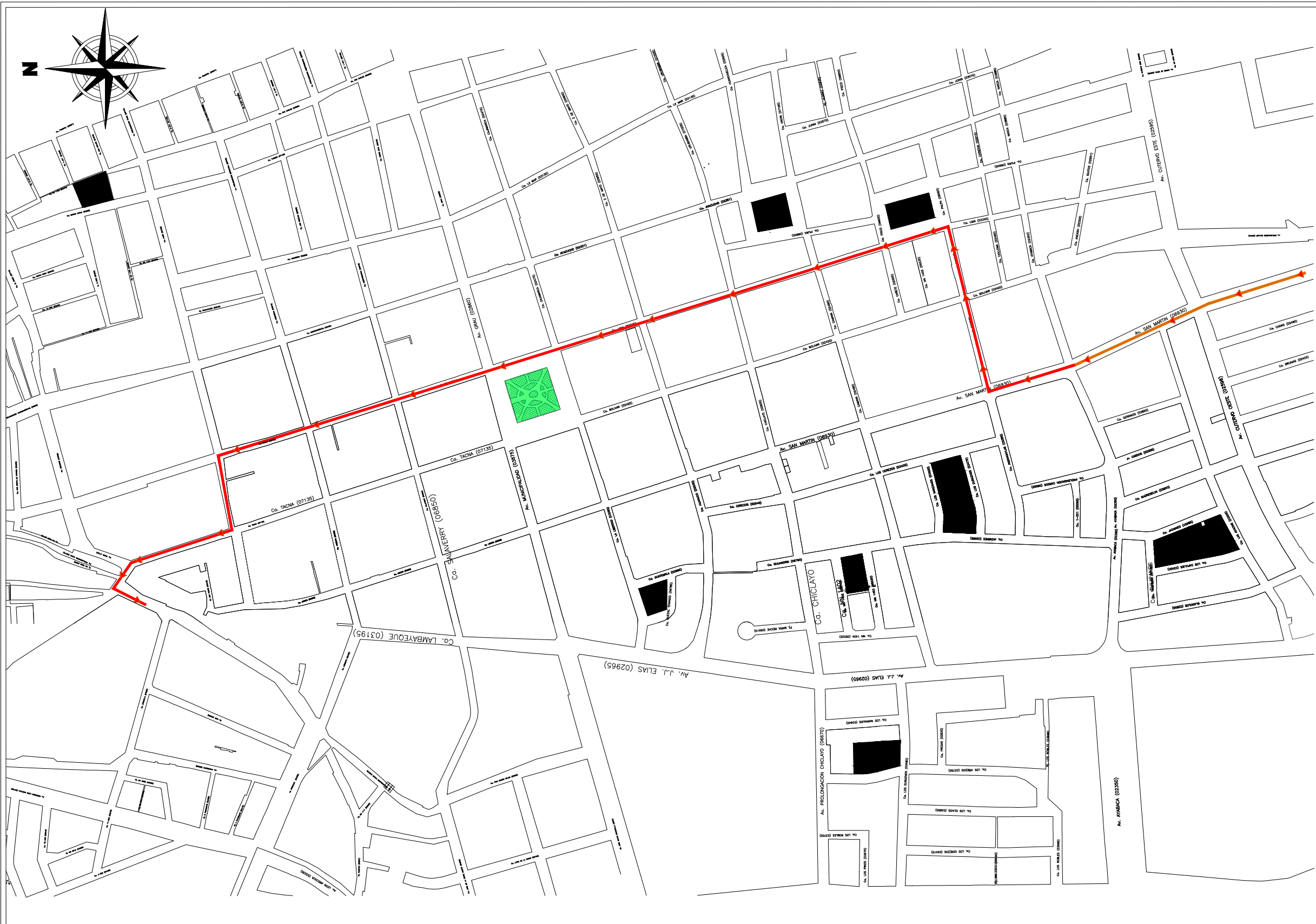
LAMINA:

PP-01



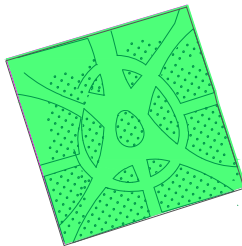
PROYECTO:
ORDENAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD Y ORNATO DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA

NOMBRE DEL LUGAR :	RESPONSABLE :	DEPARTAMENTO :	PROVINCIA :	DISTRITO :	PLANO:
Zona monumental	GTMU	ICA	ICA	ICA	PLANO DE PEATONALIZACIÓN DELA ZONA MONUMENTAL DE ICA



LEYENDA

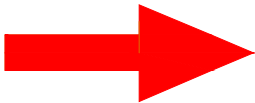
PLAZA DE ARMAS



BASE LEGAL

- LEY N° 27181 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE (Art. 17°)
- LEY N° 27972 - LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES (Art. 81°)
- DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC (Art. 5°)
- RM N° 1251-87-ED
- RD N° 516/INC
- CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERÚ (ART. 21)
- LEY N° 28296 - LEY GENERAL DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

COLECTIVOS VIÑEDOS DE SANTA MARIA



PROYECTO:
ORDENAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD Y ORNATO DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA

NOMBRE DEL LUGAR :
Zona monumental

RESPONSABLE :
GTMU

DEPARTAMENTO :
ICA

PROVINCIA :
ICA

DISTRITO :
ICA

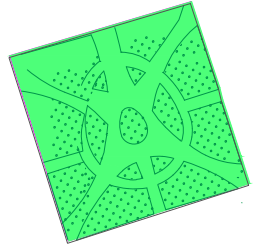
PLANO:
RUTA ACTUAL DE IDA

LAMINA:

RA-01

LEYENDA

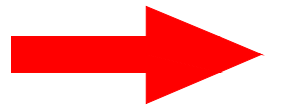
PLAZA DE ARMAS



BASE LEGAL

- LEY N° 27181 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE (Art. 17°)
- LEY N° 27972 - LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES (Art. 81°)
- DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC (Art. 5°)
- RM N° 1251-87-ED
- RD N° 516/INC
- CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERÚ (ART. 21)
- LEY N° 28296 - LEY GENERAL DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

COLECTIVOS VIÑEDOS DE SANTA MARIA

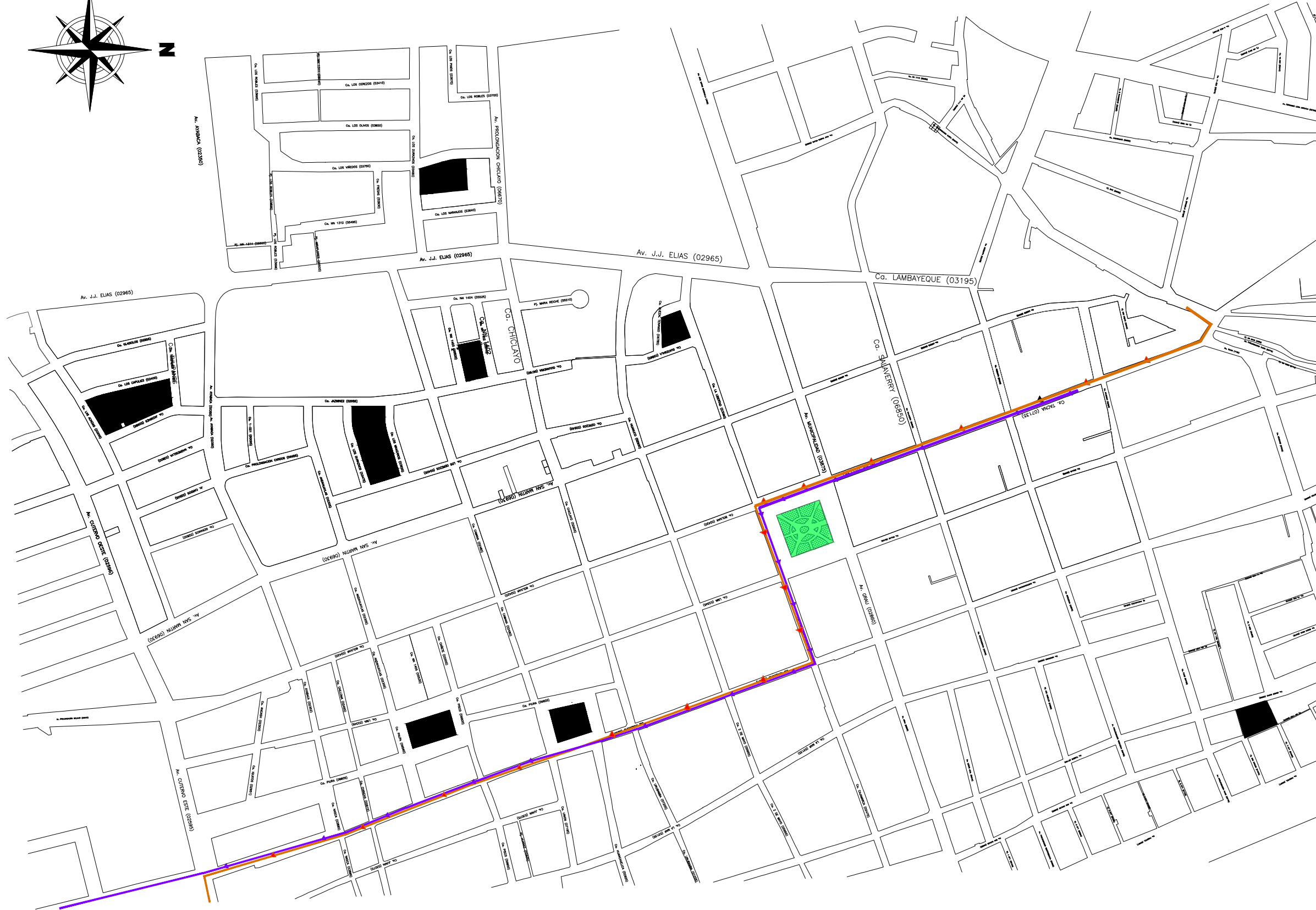
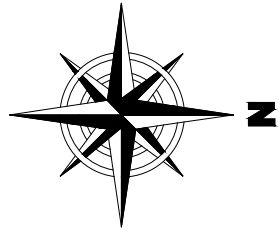


COLECTIVOS LOS BLANCOS DE PARCONA



LAMINA:

RA-02



PROYECTO:
ORDENAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD Y ORNATO DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA

NOMBRE DEL LUGAR :
Zona monumental

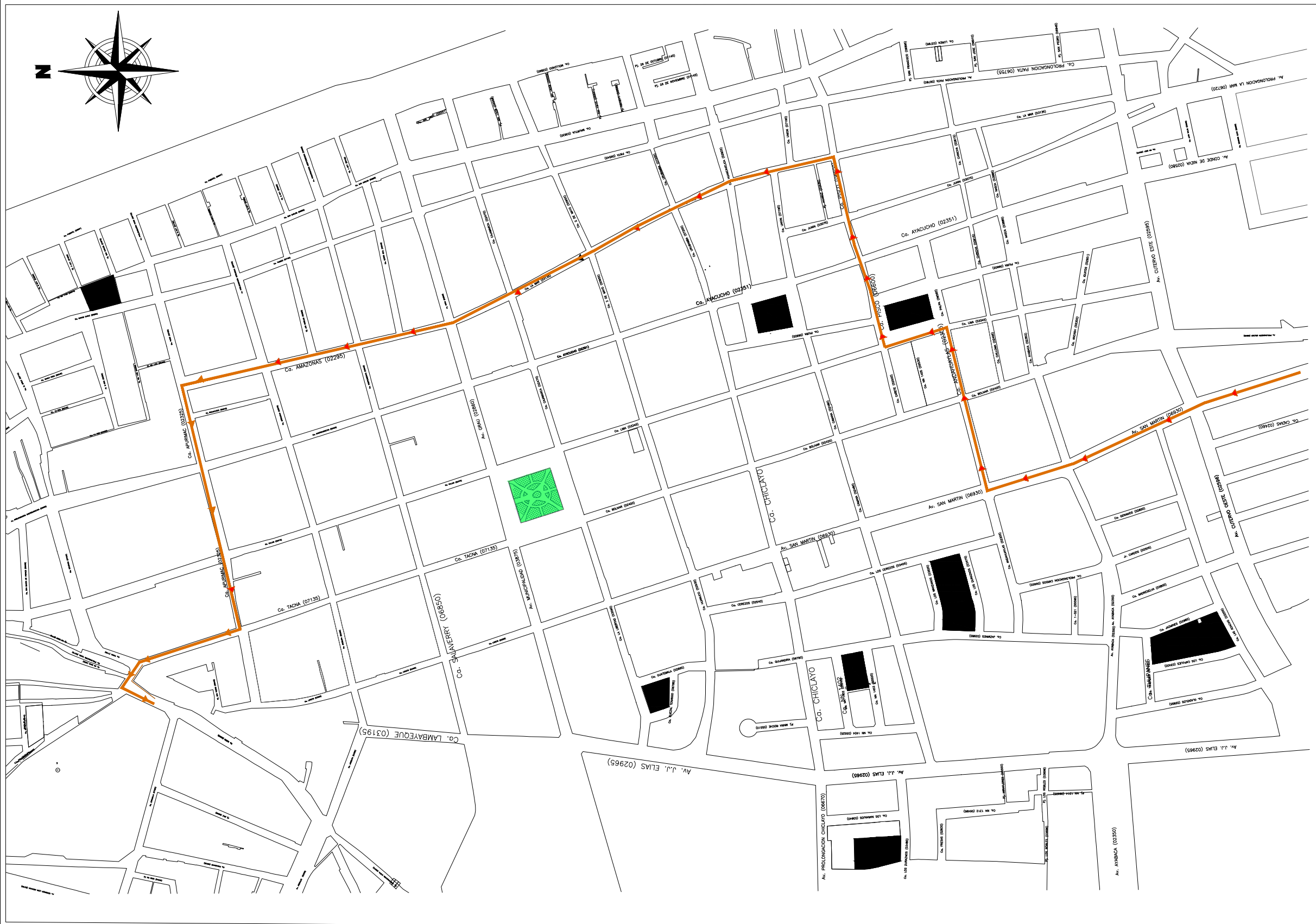
RESPONSABLE :
GTMU

DEPARTAMENTO :
ICA

PROVINCIA :
ICA

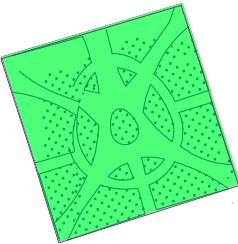
DISTRITO :
ICA

PLANO:
RUTA ACTUAL DE REGRESO



LEYENDA

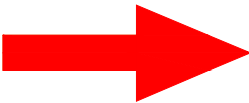
PLAZA DE ARMAS



BASE LEGAL

- LEY N° 27181 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE (Art. 17°)
- LEY N° 27972 - LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES (Art. 81°)
- DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC (Art. 5°)
- RM N° 1251-87-ED
- RD N° 516/INC
- CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERÚ (ART. 21)
- LEY N° 28296 - LEY GENERAL DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

COLECTIVOS VIÑEDOS DE SANTA MARIA



PROYECTO:
ORDENAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD Y ORNATO DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA

NOMBRE DEL LUGAR :
Zona monumental

RESPONSABLE :
GTMU

DEPARTAMENTO :
ICA

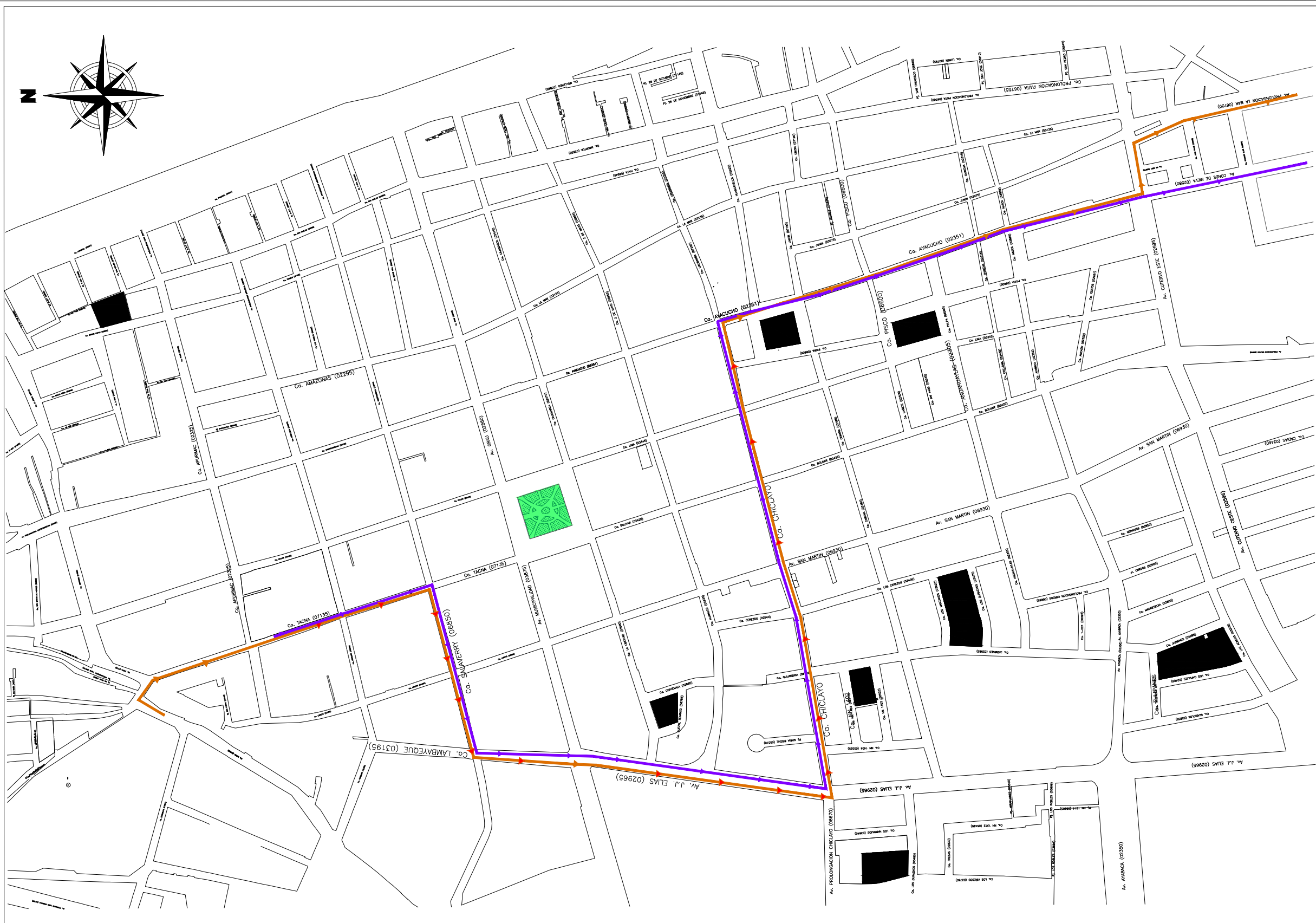
PROVINCIA :
ICA

DISTRITO :
ICA

PLANO:
RUTA PROPUESTA DE IDA

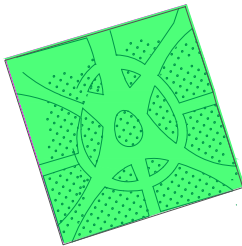
LAMINA:

RP-01



LEYENDA

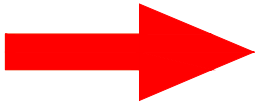
PLAZA DE ARMAS



BASE LEGAL

- LEY N° 27181 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE (Art. 17°)
- LEY N° 27972 - LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES (Art. 81°)
- DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC (Art. 5°)
- RM N° 1251-87-ED
- RD N° 516/INC
- CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERÚ (ART. 21)
- LEY N° 28296 - LEY GENERAL DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

COLECTIVOS VIÑEDOS DE SANTA MARIA



COLECTIVOS LOS BLANCOS DE PARCONA



PROYECTO:
ORDENAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD Y ORNATO DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA

NOMBRE DEL LUGAR :
Zona monumental

RESPONSABLE :
GTMU

DEPARTAMENTO :
ICA

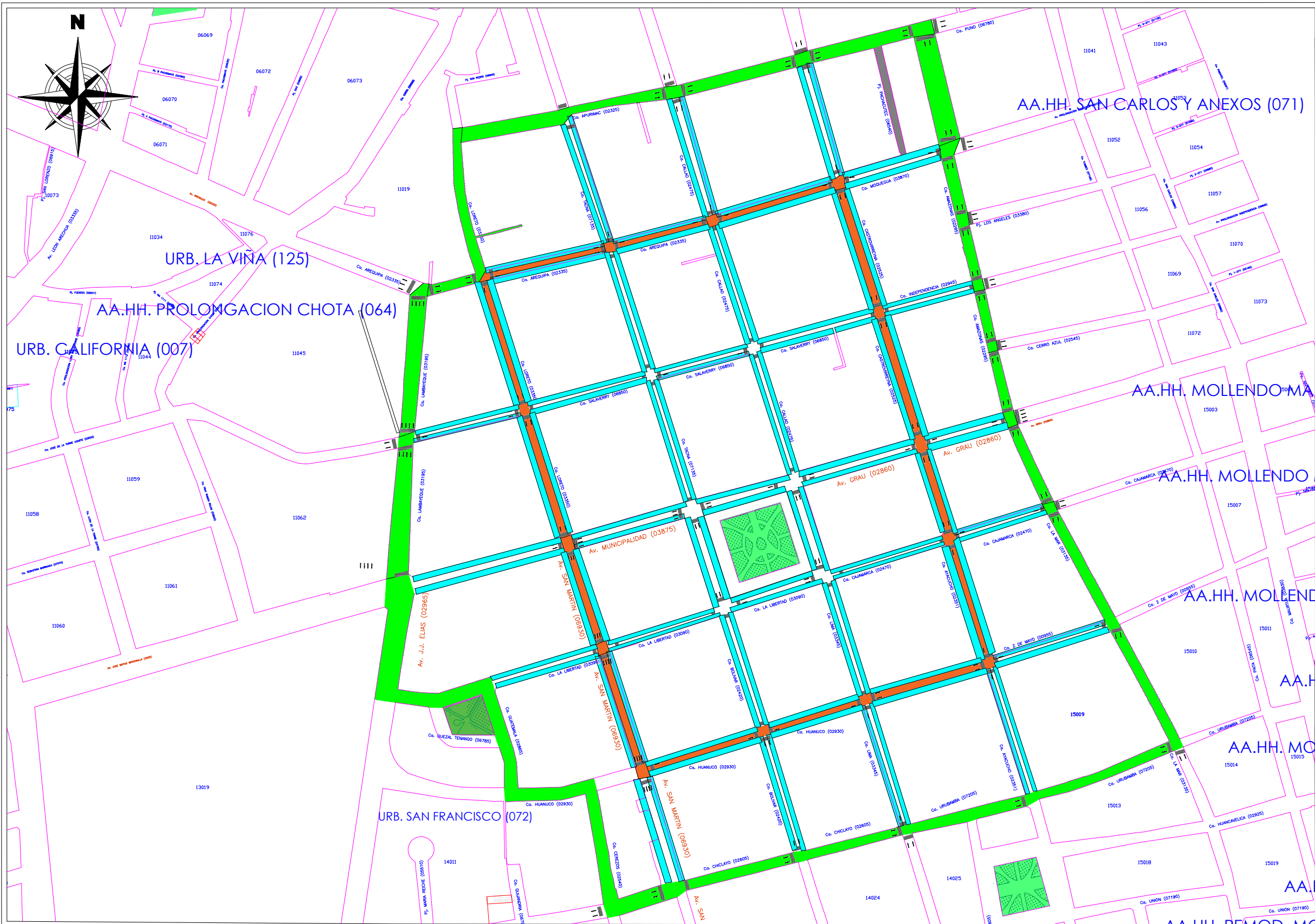
PROVINCIA :
ICA

DISTRITO :
ICA

PLANO:
RUTA PROPUESTA DE REGRESO

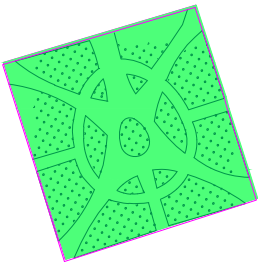
LAMINA:

RP-02

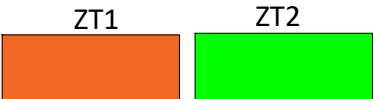


LEYENDA

Plaza de Armas



Zona Monumental



BASE LEGAL

- LEY N° 27181 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE (Art. 17°)
- LEY N° 27972 - LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES (Art. 81°)
- DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC (Art. 5°)
- RM N° 1251-87-ED
- RD N° 516/INC
- CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERÚ (ART. 21)
- LEY N° 28296 - LEY GENERAL DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

ESTACIONAMIENTO INDEBIDO

Estacionamiento en lugar prohibido

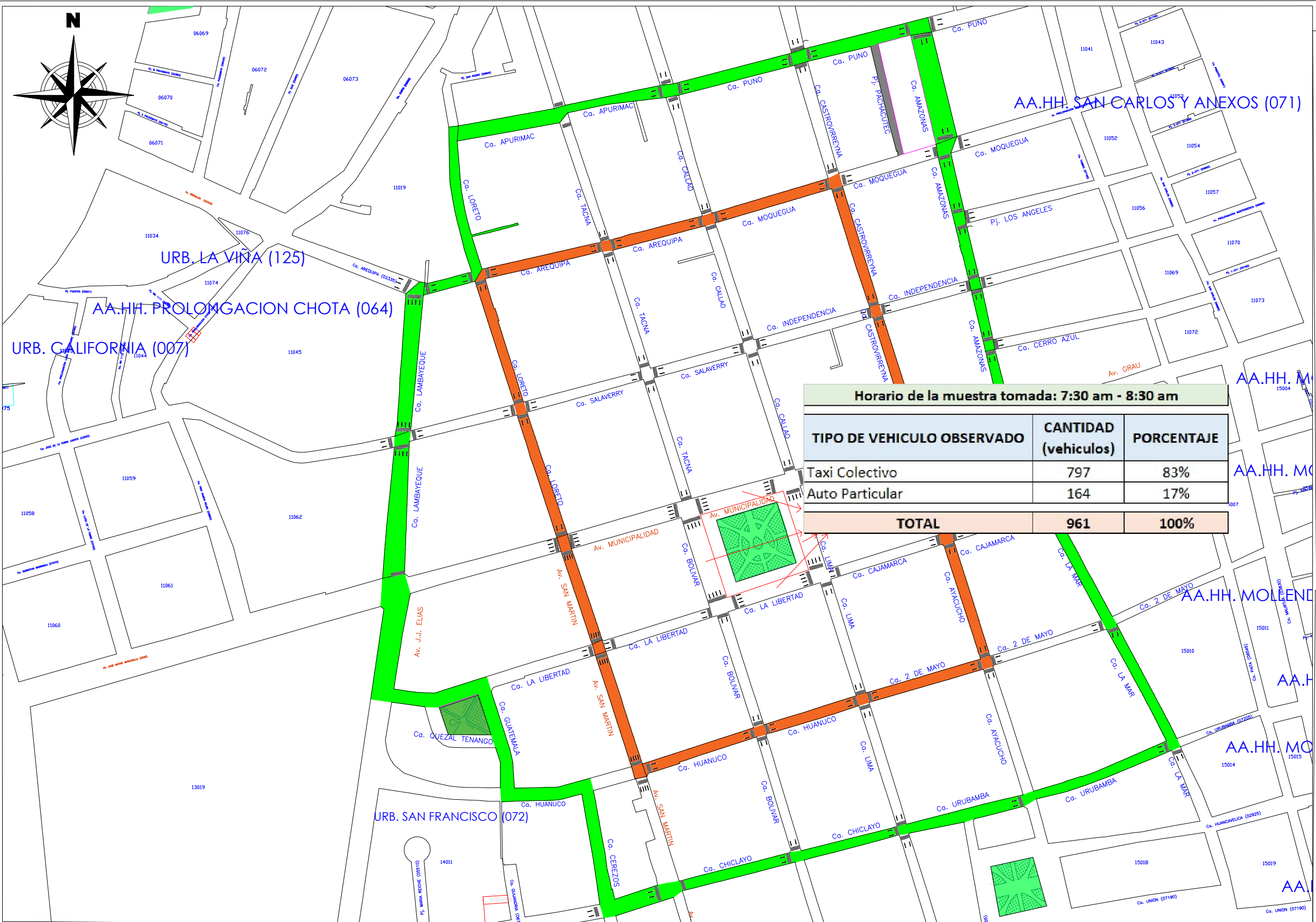


LAMINA:

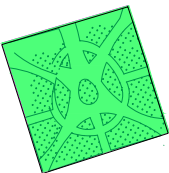
EI-01



PROYECTO: ORDENAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD Y ORNATO DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA					
NOMBRE DEL LUGAR : ZT1 Y ZT2	RESPONSABLE : GTMU	DEPARTAMENTO : ICA	PROVINCIA : ICA	DISTRITO : ICA	PLANO: PLANO DE ESTACIONAMIENTO INDEBIDO



PLAZA DE ARMAS



Zona Monumental

ZT1



7T2



BASE LEGAL

- LEY N° 27181 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE (Art. 17°)
- LEY N° 27972 - LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES (Art. 81°)
- DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC (Art. 5°)
- RM N° 1251-87-ED
- RD N° 516/INC
- CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERÚ (ART. 21)
- LEY N° 28296 - LEY GENERAL DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

AFORO VEHICULAR

**Horario de la muestra
tomada: 7:30 am - 8:30**

TIPO DE VEHICULO OBSERVADO	CANTIDAD (vehiculos)	PORCENTAJE
Taxi		
Colectivo	797	83%
Auto		
Particular	164	17%
TOTAL	961	100%



PROYECTO: ORDENAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD Y ORNATO DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA

NOMBRE DEL LUGAR :
ZT1 Y ZT2

RESPONSABLE :
GTMU

DEPARTAMENTO :
ICA

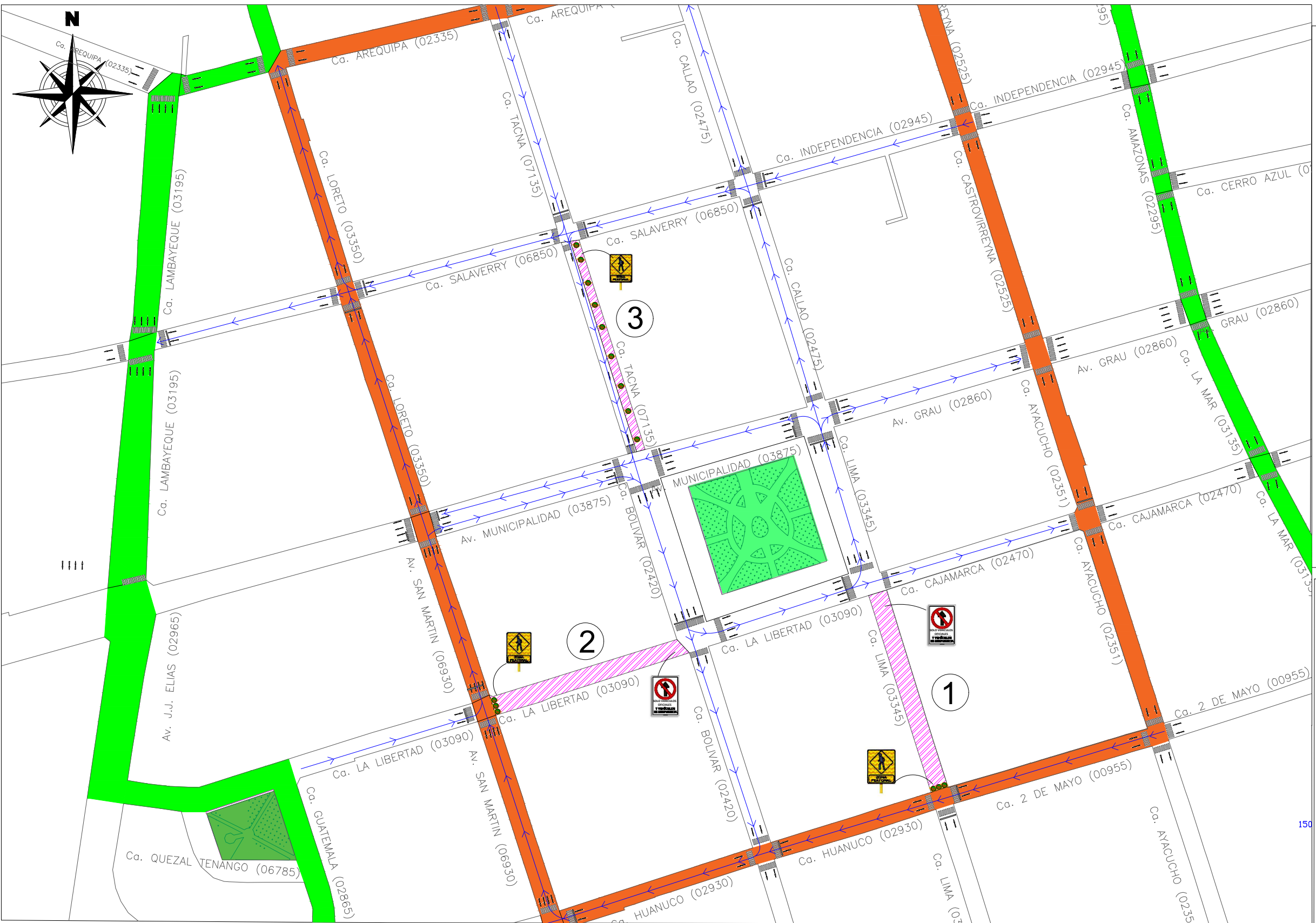
PROVINCIA :
ICA

DISTRITO : ICA

PLANO: PLANO DE AFOROS
VEHICULARES

LAMINA:

AV-01



LEYENDA

PLAZA DE ARMAS

ZONA MONUMENTAL
ZT-2
ZT-1

BASE LEGAL

- LEY N° 27181 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE (Art. 17°)
- LEY N° 27972 - LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES (Art. 81°)
- DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC (Art. 5°)
- RM N° 1251-87-ED
- RD N° 516/INC
- CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERÚ (ART. 21)
- LEY N° 28296 - LEY GENERAL DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

Vías de accesos vehiculares

Propuesta vía a peatonalizar

① TOTAL
② TOTAL
③ PARCIAL

Masetero

Señal Vertical Propuesta

 Municipalidad Provincial de Ica Juntos haremos el cambio		PROYECTO: ORDENAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD Y ORNATO DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA					
NOMBRE DEL LUGAR :	RESPONSABLE :	DEPARTAMENTO :	PROVINCIA :	DISTRITO :	PLANO:		
Zona monumental	GTMU	ICA	ICA	ICA	PLANO DE ACCESOS E INGRESOS HACIA LA ZONA MONUMENTAL		

LAMINA:
PA-01



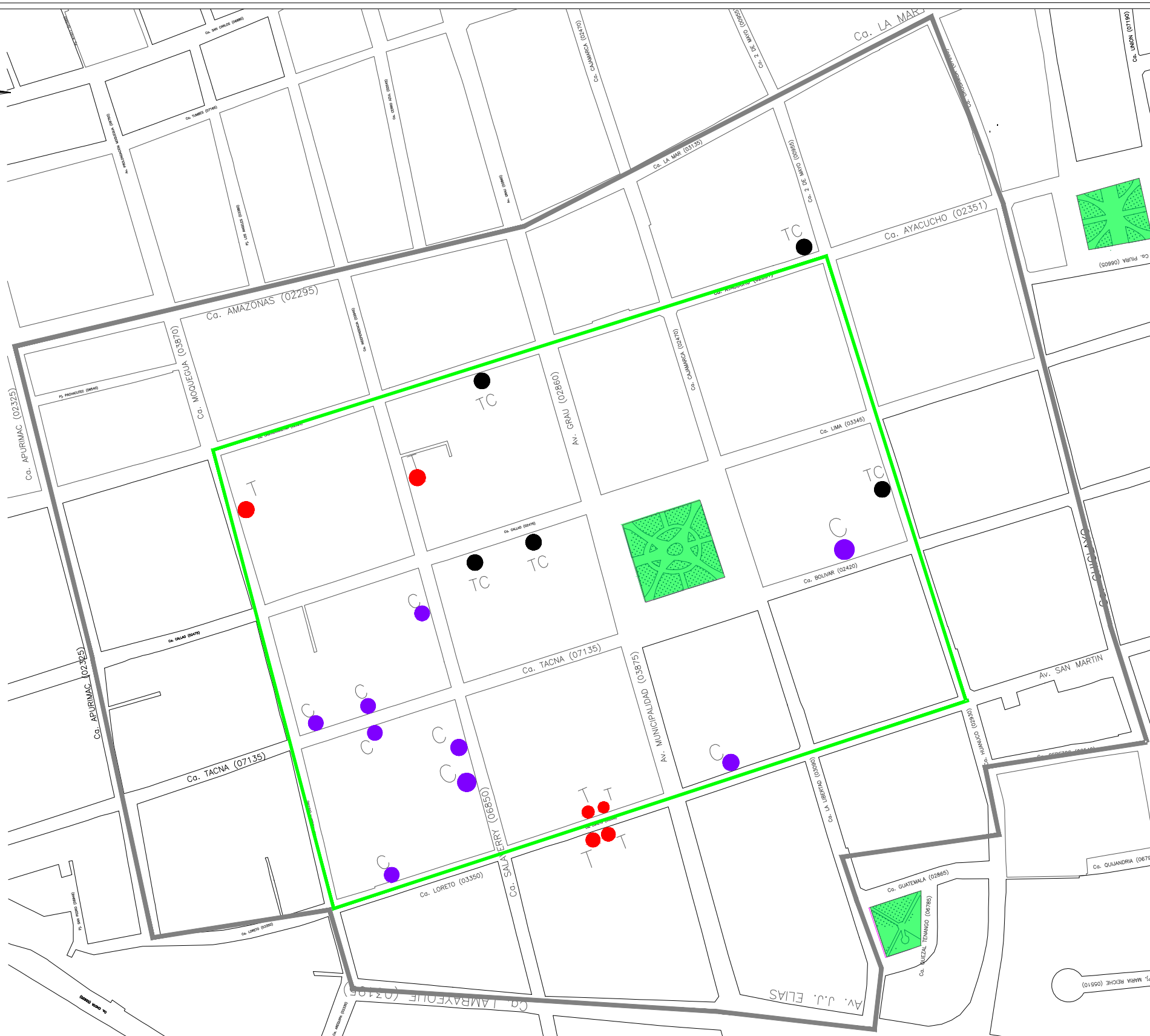
11/11/2019

- LEY N° 27181 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE (Art. 17°)
- LEY N° 27972 - LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES (Art. 81°)
- DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC (Art. 5°)
- RM N° 1251-87-ED
- RD N° 516/INC
- CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERÚ (ART. 21)
- LEY N° 28296 - LEY GENERAL DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN



PLANO:	UBICACION DE ACCESOS A LA PLAZA DE ARMAS
--------	--

U-02



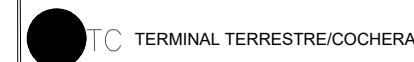
ZT-1



ZT-2



- LEY N° 27181 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE (Art. 17°)
- LEY N° 27972 - LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES (Art. 81°)
- DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC (Art. 5°)
- RM N° 1251-87-ED
- RD N° 516/INC
- CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERÚ (ART. 21)
- LEY N° 28296 - LEY GENERAL DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN



PLANO:	UBICACION DE COCHERA Y TERMINAL
--------	------------------------------------

U-01



PLAZA DE ARMAS



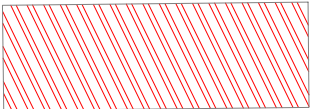
ZT-1



BASE LEGAL

- LEY N° 27181 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE (Art. 17°)
- LEY N° 27972 - LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES (Art. 81°)
- DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC (Art. 5°)
- RM N° 1251-87-ED
- RD N° 516/INC
- CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERÚ (ART. 21)
- LEY N° 28296 - LEY GENERAL DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

ESTACIONAMIENTO INDEBIDO



PROYECTO: ORDENAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD Y ORNATO DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA

NOMBRE DEL LUGAR :
Zona monumental

RESPONSABLE :
GTMU

DEPARTAMENTO : ICA

PROVINCIA : ICA

DISTRITO : ICA

PLANO:

UBICACION DE ESTACIONAMIENTO
EN ZONA RIGIDA

LAMINA:

UE-01

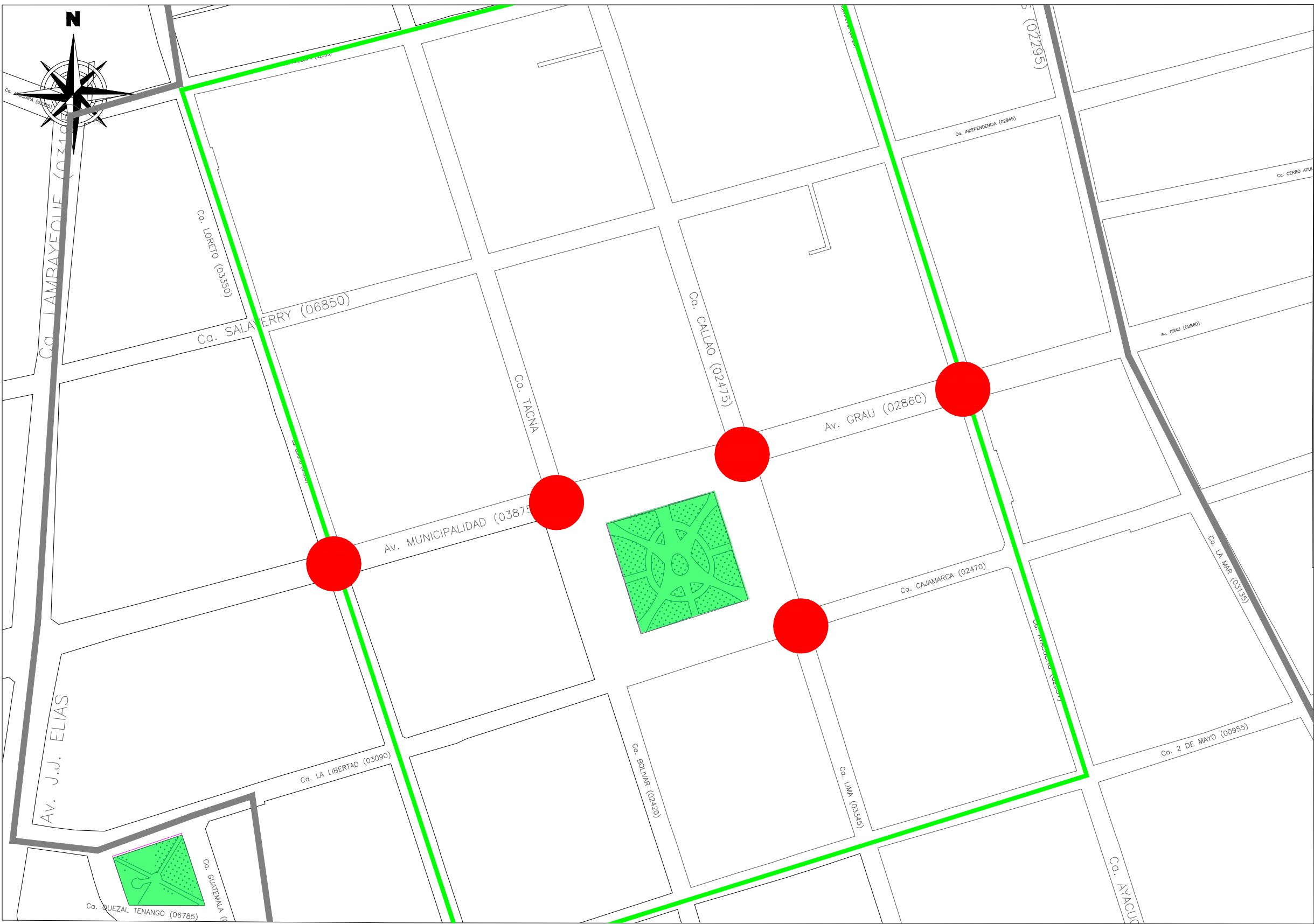


- LEY N° 27181 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE (Art. 17°)
- LEY N° 27972 - LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES (Art. 81°)
- DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC (Art. 5°)
- RM N° 1251-87-ED
- RD N° 516/INC
- CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERÚ (ART. 21)
- LEY N° 28296 - LEY GENERAL DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

PARADERO INFORMAL
MOTOTAXI

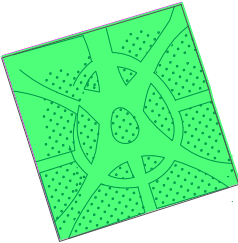


U-04



LEYENDA

PLAZA DE ARMAS



ZONA MONUMENTAL



- BASE LEGAL
- LEY N° 27181 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE (Art. 17°)
 - LEY N° 27972 - LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES (Art. 81°)
 - DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC (Art. 5°)
 - RM N° 1251-87-ED
 - RD N° 516/INC
 - CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERÚ (ART. 21)
 - LEY N° 28296 - LEY GENERAL DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

UBICACION DE SEMAFORO



PROYECTO:
ORDENAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD Y ORNATO DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA

NOMBRE DEL LUGAR :	RESPONSABLE :	DEPARTAMENTO :	PROVINCIA :	DISTRITO :	PLANO:
Zona monumental	GTMU	ICA	ICA	ICA	UBICACIÓN DE SEMÁFOROS

LAMINA:
US-01



The following table shows the results of the regression analysis for the dependent variable *Y* (in thousands of dollars) against the independent variable *X* (in thousands of dollars). The regression equation is $\hat{Y} = 1.2X + 0.5$. The coefficient of determination is $R^2 = 0.85$.

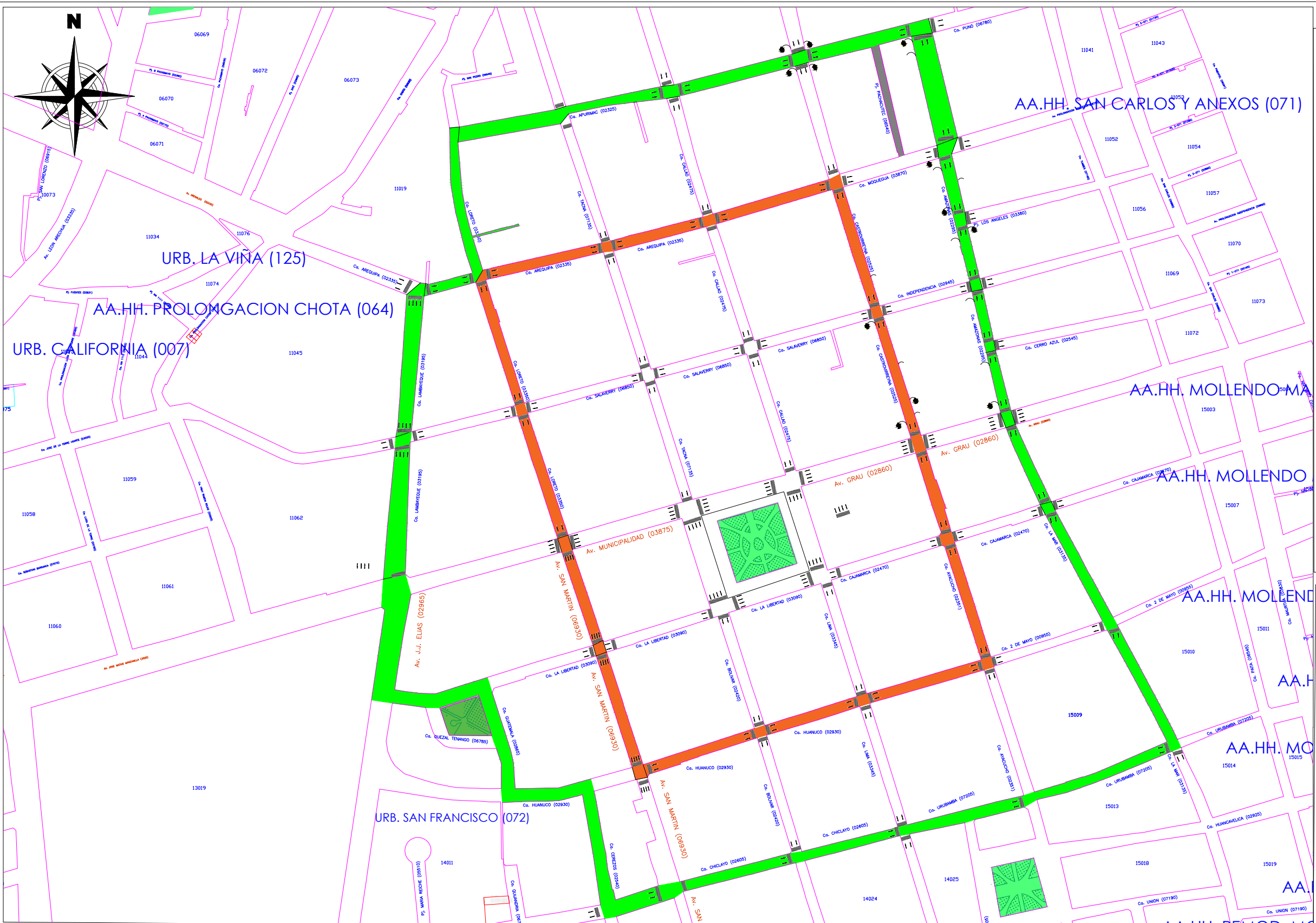


NOMBRE DEL LUGAR : Zona monumental	RESPONSABLE : GTMU	DEPARTAMENTO : ICA	PROVINCIA : ICA	DISTRITO : ICA	PLANO: UBICACION DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS
---------------------------------------	-----------------------	-----------------------	--------------------	-------------------	---

U-03



FP-01



LEYENDA

PLAZA DE ARMAS

ZONA MONUMENTAL

ZT-1

ZT-2

BASE LEGAL

- LEY N° 27181 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE (Art. 17°)
- LEY N° 27972 - LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES (Art. 81°)
- DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC (Art. 5°)
- RM N° 1251-87-ED
- RD N° 516/INC
- CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERÚ (ART. 21)
- LEY N° 28296 - LEY GENERAL DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

FLECHA RECTA 1.3 M2.

FLECHA CON GIRO 1.80 M2.

FLECHA SOLO GIRO 1.45 M2.

SEÑALIZACIÓN VERTICAL

CRUCE DE PEATONES P-48B

ZONA ESCOLAR P-49.

PROHIBIDO ESTACIONAR R-27.

		PROYECTO: ORDENAMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA TRANSITABILIDAD Y ORNATO DE LA ZONA MONUMENTAL DE ICA					
		NOMBRE DEL LUGAR : ZT1 Y ZT2	RESPONSABLE : GTMU	DEPARTAMENTO : ICA	PROVINCIA : ICA	DISTRITO : ICA	PLANO: SEÑALIZACIÓN Y SENTIDOS
		LAMINA:				SS 01	