

1. Introducción

1.1 Ubicación

1.2 Límites barriales

1.3 Contexto

1.4 Metodología

2. Eje Histórico

2.1. Crecimiento Histórico

2.2. Estructura de Edificaciones

2.3. Predios inventariados

2.3.1. Cuadro de áreas de predios inventariados

2.4. FODA

2.4.1. Fortalezas y Oportunidades

2.4.2. Debilidades y Amenazas

3. Eje Ambiental

3.1. Áreas verdes DMQ

3.2. Volumen Verde

3.3. Espacio Público

3.4. Flora y Fauna

3.5. Topografía

3.5.1. Precipitación y Escorrentía

3.6. Temperatura

3.6.1. Asoleamiento

3.6.2. Análisis de vientos

3.7. FODA

3.7.1. Fortalezas y Oportunidades

3.7.2. Debilidades y Amenazas

4. Eje Cohesión Social

4.1. Demografía

4.1.1. Crecimiento poblacional

4.1.2. Tribus urbanas

4.2. Nodos y sendas

4.2.1 Bordes

4.3. Encuestas

4.4. Delitos e incidencias

4.5. FODA

4.5.1. Fortalezas y Oportunidades

4.5.2. Debilidades y Amenazas

5. Eje Compacidad

5.1. División barrial (subcircuitos)

5.2. Uso de suelo

5.2.1. Forma de ocupación del suelo

5.2.2. Nivel de ocupación

5.2.3. Parqueaderos y lotes vacíos

5.2.3.1 Cuadro de áreas de parqueaderos

5.3. Equipamientos categorizados

5.4. Hitos

5.5. Llenos y vacíos.

5.6. Morfología Urbana

5.6.1. Alturas

5.7. Vulnerabilidad y riesgos en edificaciones

5.8. Economía

5.9. FODA

5.9.1. Fortalezas y Oportunidades

5.9.2. Debilidades y Amenazas

6. Eje Movilidad

6.1. Movilidad DMQ

6.1.1. Tiempo de movilidad Macro

6.1.2. Tiempo de movilidad Micro

6.2. Sentido de vías

6.3. Ancho de vías

6.3.1. Tipos de vías 1

6.3.2. Sección de vías 2

6.4. Paradas

6.5. Estacionamientos Zona azul

6.6. Sistema de ciclovía

6.7. Caminabilidad

6.7.1. Estado de cruce peatonal

6.7.2. Estado de vías

6.7.3. Flujos peatonales día

6.7.4. Flujos peatonales noche

6.8. Sitios de estancia

6.9. FODA

6.9.1. Fortalezas y Oportunidades

6.9.2. Debilidades y Amenazas

7. ANEXOS

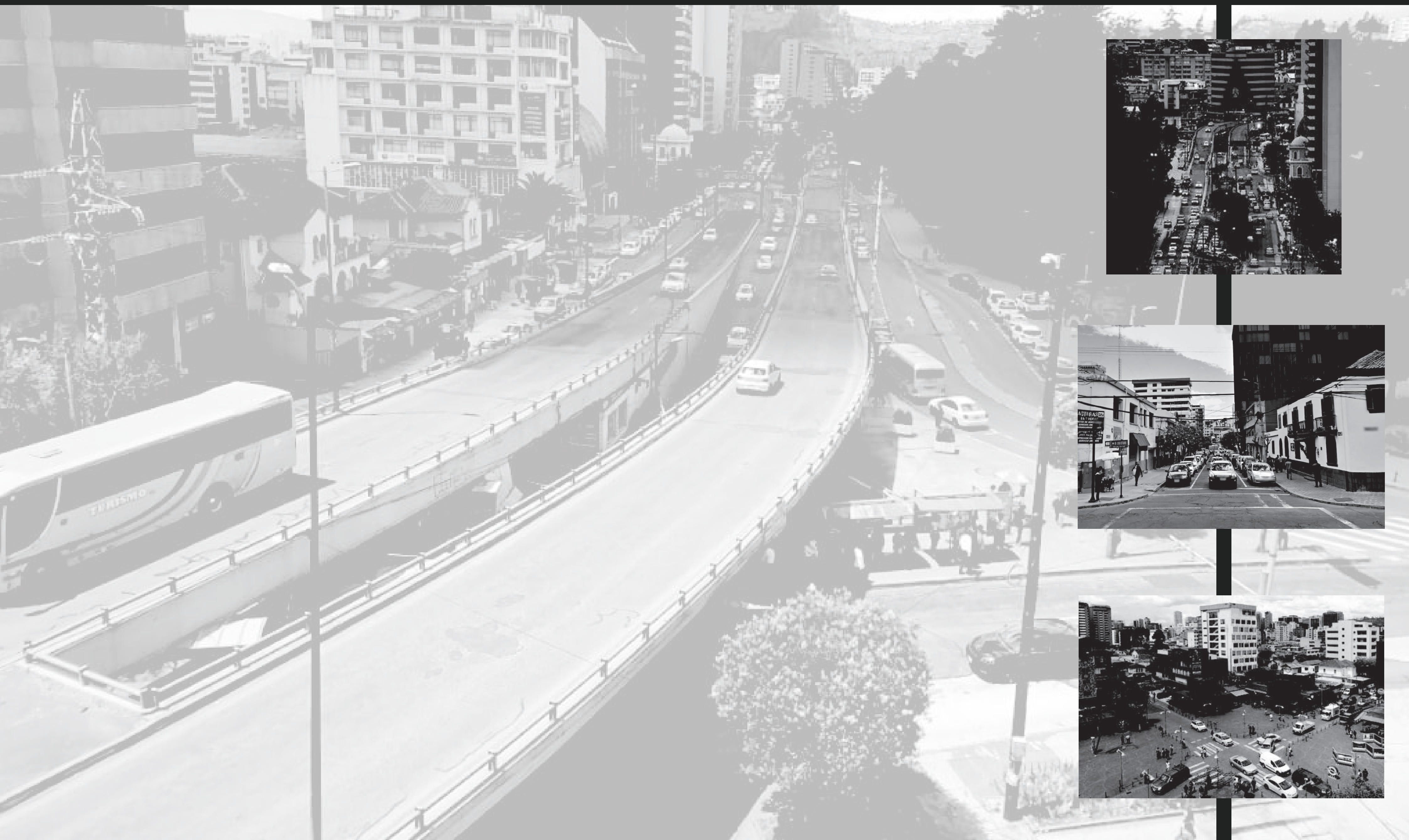
7.1. Glosario

7.2. Fuentes

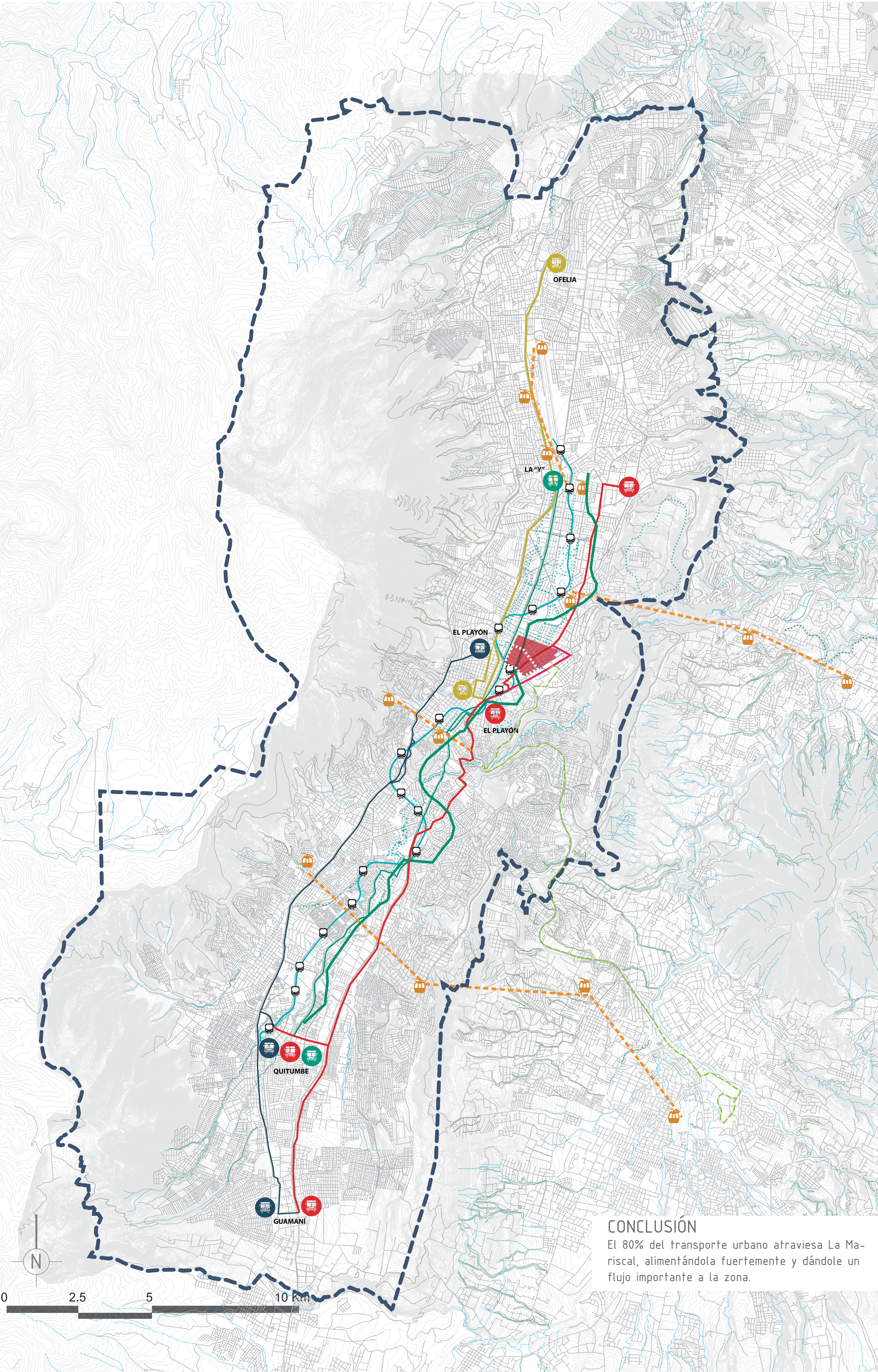
7.3. Fotografías

7.4. FODAS textuales

6. EJE MOVILIDAD



6.1. DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO | MOVILIDAD DEL DMQ



1. TROLE BUS

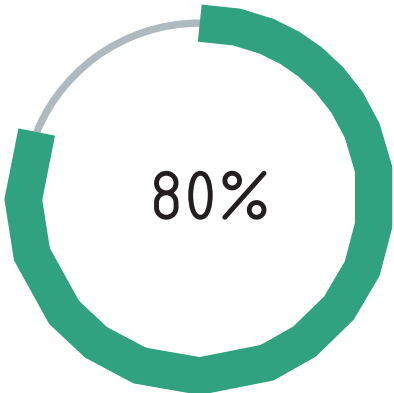


2. ECOVIA



3. BUSES PÚBLICOS

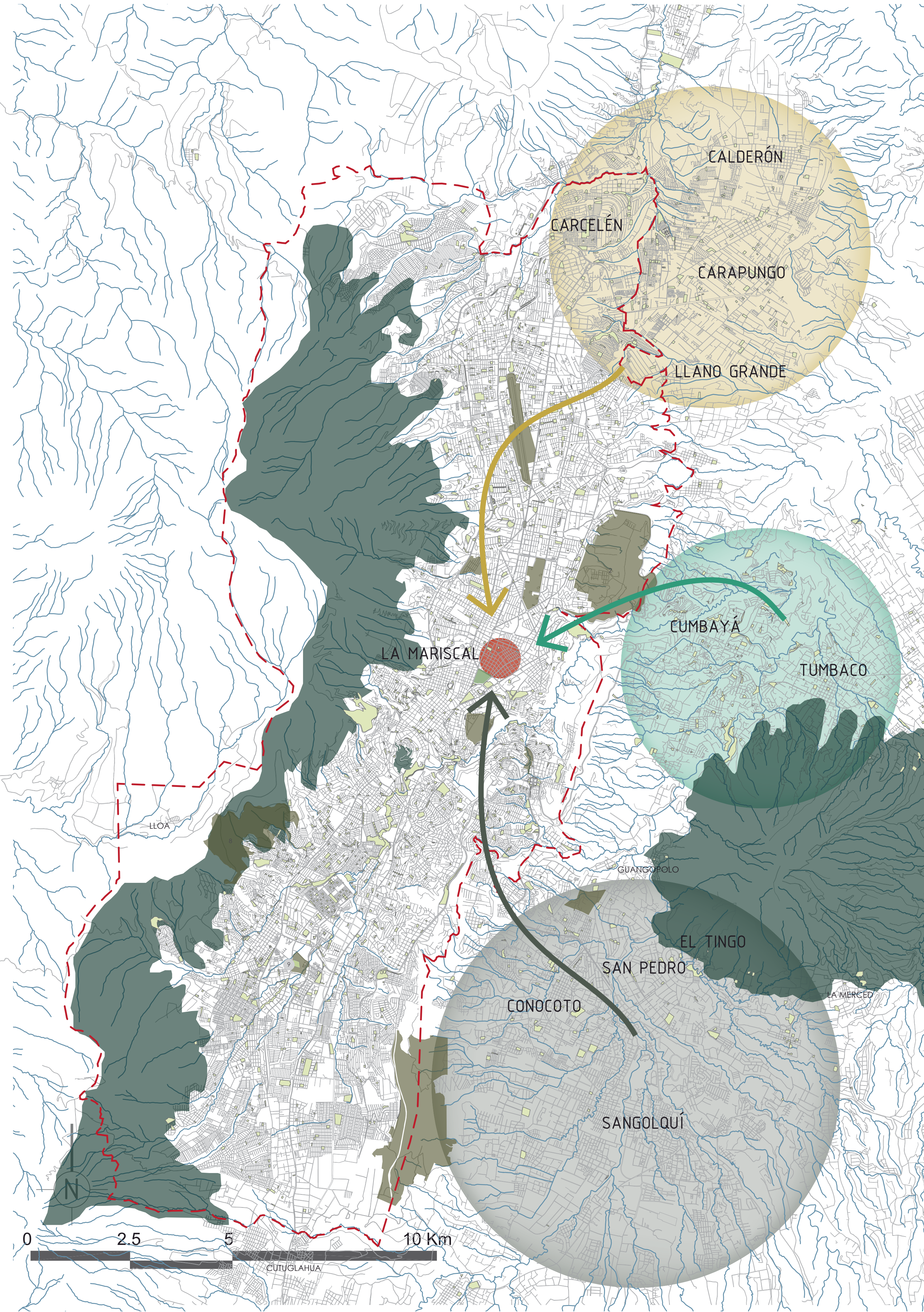
Porcentaje de transporte público que pasa por La Mariscal



SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

- LÍMITE URBANO DEL DMQ
- METRO
- CORREDOR SUR OCCIDENTAL
- CORREDOR CENTRAL NORTE
- ECOVIA
- TROLEBUS
- - - CICLOVIAS
- - - INTERVALLES
- E. OFELIA/LA MARIN
- E. LA MARIN/QUITUMBE
- E. RIO COCA/QUITUMBE
- E. LA MARIN/LA "Y"
- PARADA METRO
- PARADA METROCABLE
- LA MARISCAL

6.1.1. TIEMPOS DE MOVILIDAD MACRO | La Mariscal



TERMINAL DE CARCELÉN



PASEO SAN FRANCISCO, CUMBAYÁ



TRIÁNGULO, SAN RAFAEL

LEYENDA

- ZONA NORTE DE EXPANSIÓN URBANA
- VALLE NORTE
- VALLE DE LOS CHILLOS
- LÍMITE URBANO DEL DMQ
- LA MARISCAL

CONCLUSIÓN

En este mapeo se observa que La Mariscal, al estar ubicada en el centro del DMQ, los tiempos de recorrido de los valles hacia La Mariscal y desde La Mariscal a los valles oscilan entre 30 minutos en automóvil privado hasta dos horas en transporte público.

ZONA NORTE DE EXPANSIÓN URBANA

CALDERÓN		LA MARISCAL
	19,9 KM	1h34 min
	19,9 KM	39 min
CARAPUNGO		
	17,4 KM	57 min
	17,4 KM	34 min
CARCELÉN		
	14,5 KM	59 min
	14,5 KM	31 min
LLANO GRANDE		
	15,5 KM	1h20 min
	15,5 KM	32 min

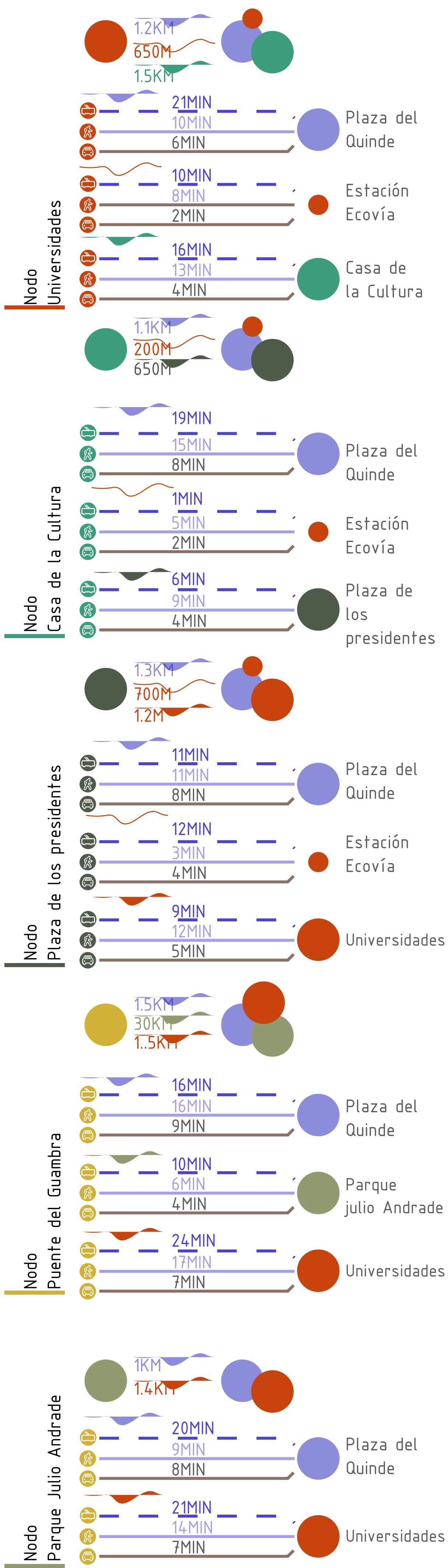
VALLE NORTE

CUMBAYA		
	13,3 KM	1h50 min
	13,3 KM	22 min
TUMBACO		
	21,6 KM	2h07 min
	21,6 KM	29 min

VALLE DE LOS CHILLOS

CONOCOTO		
	19,3 KM	1h47 min
	19,3 KM	25 min
SANGOLQUÍ		
	22,0 KM	2h00 min
	22,0 KM	35 min

6.1.2. TIEMPOS DE MOVILIDAD MICRO | Diagnóstico La Mariscal



Plaza del Quinde
Dirección: Reina Victoria y Foch

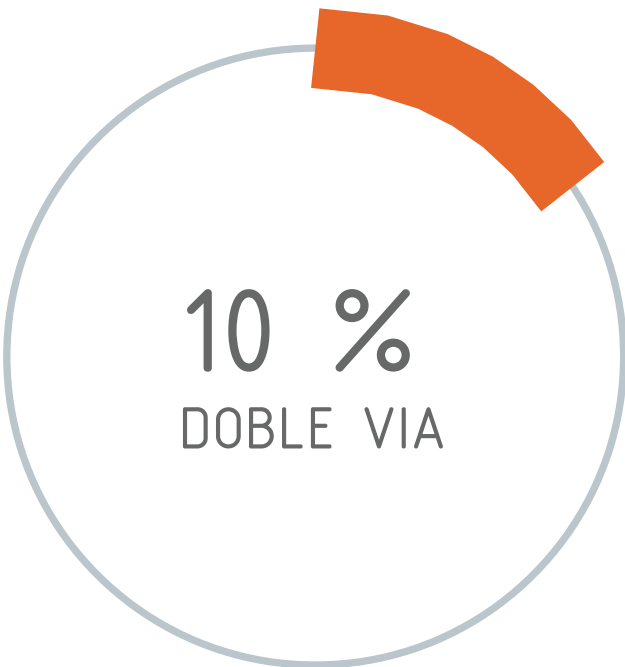
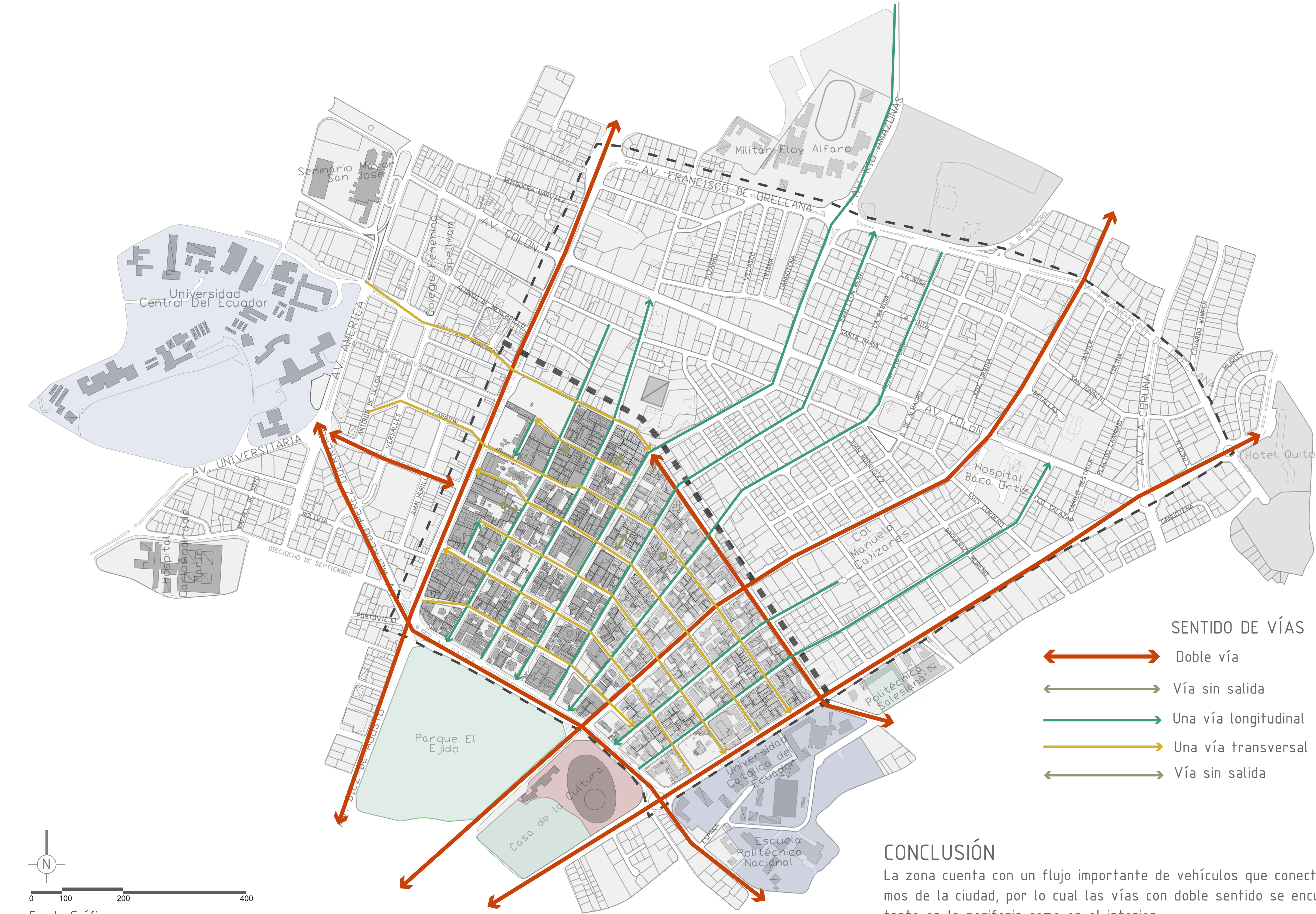


Pontificia Universidad Católica del Ecuador
Dirección: Av. 12 de octubre y Veintimilla

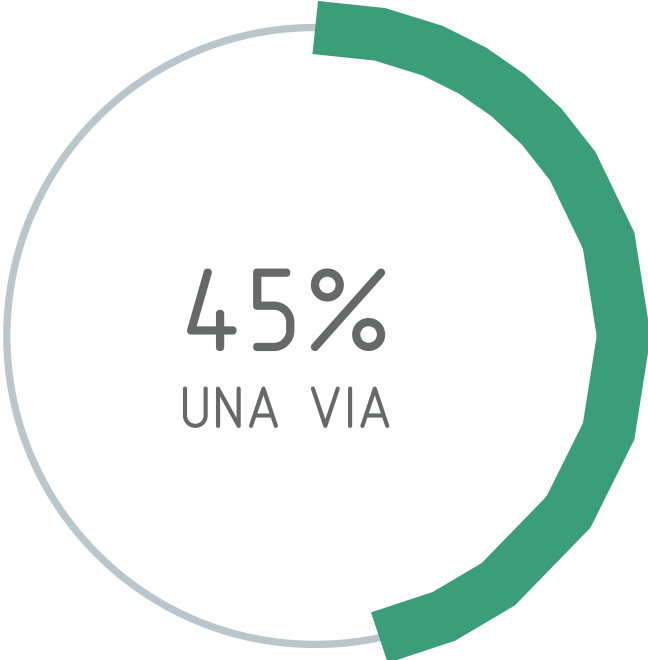


Puente del Guambra
Dirección: Av. 10 de Agosto y Patria

6.2. SENTIDO DE VÍAS | Diagnóstico La Mariscal



Av. 10 de Agosto
Av. Patria
Av. 6 de Diciembre
Av. 12 de Octubre



Vías Longitudinales



Vías Transversales



Vías sin salida

CONCLUSIÓN

La zona cuenta con un flujo importante de vehículos que conecta los extremos de la ciudad, por lo cual las vías con doble sentido se encuentran, tanto en la periferia como en el interior.



CALLE DOBLE VÍA
Av. 12 de Octubre y Av. Veintimilla

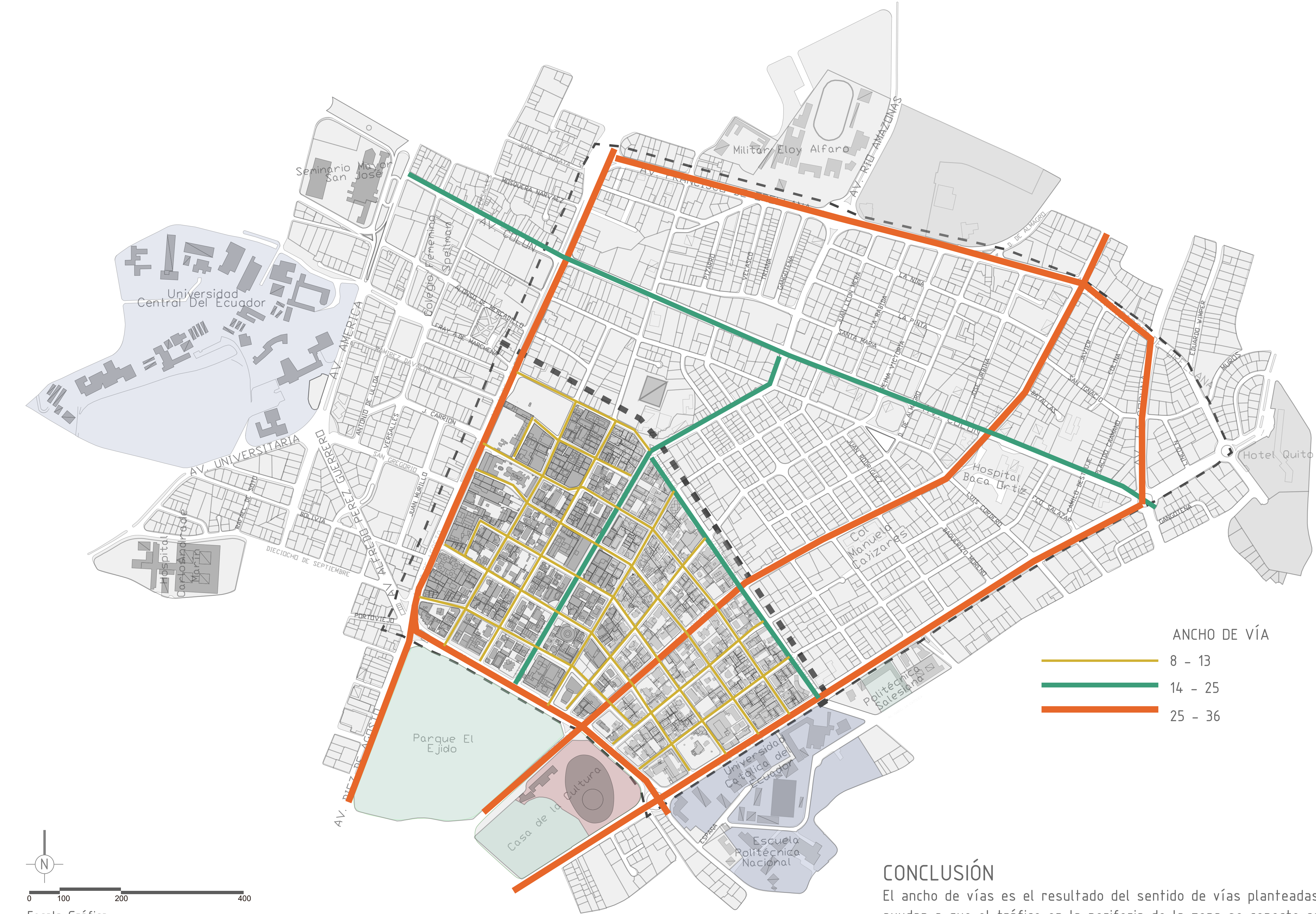


CALLE UNA VÍA LONGITUDINAL
Calle Roca entre Tamayo y Leonidas Plaza

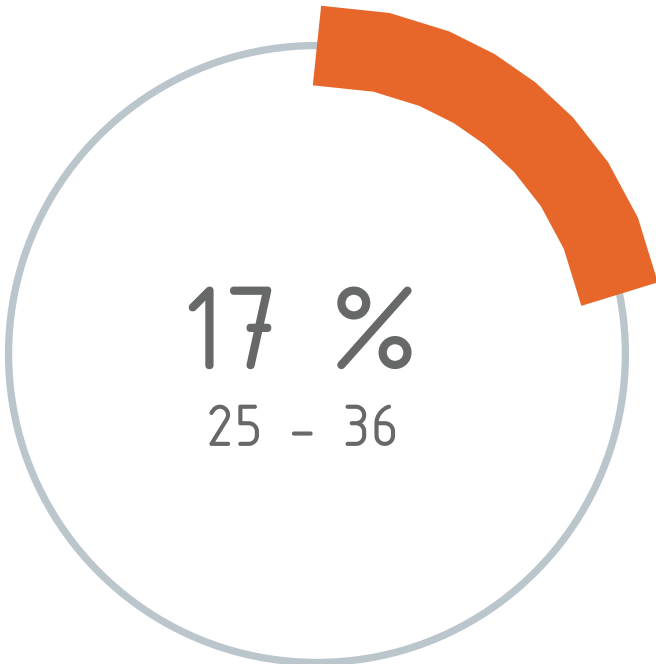


CALLE DE UNA VÍA LONGITUDINAL
Calle Reina Victoria y calle Roca

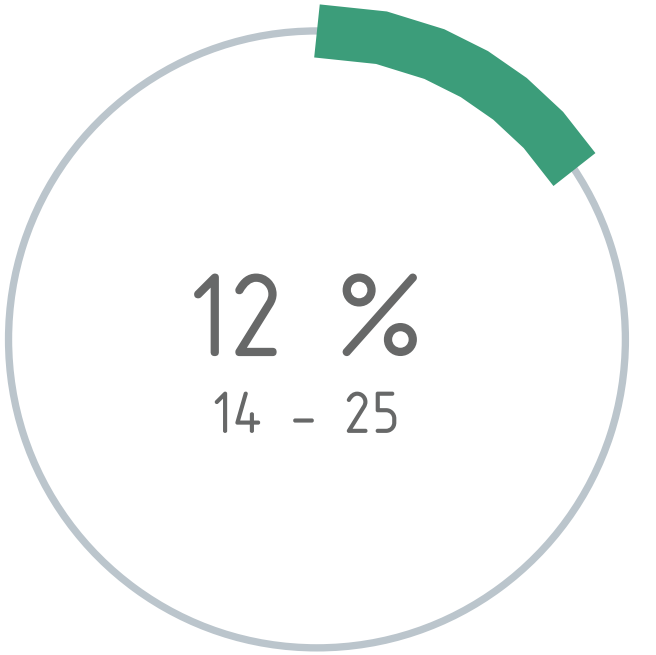
6.3. ANCHO DE VÍAS | Diagnóstico La Mariscal



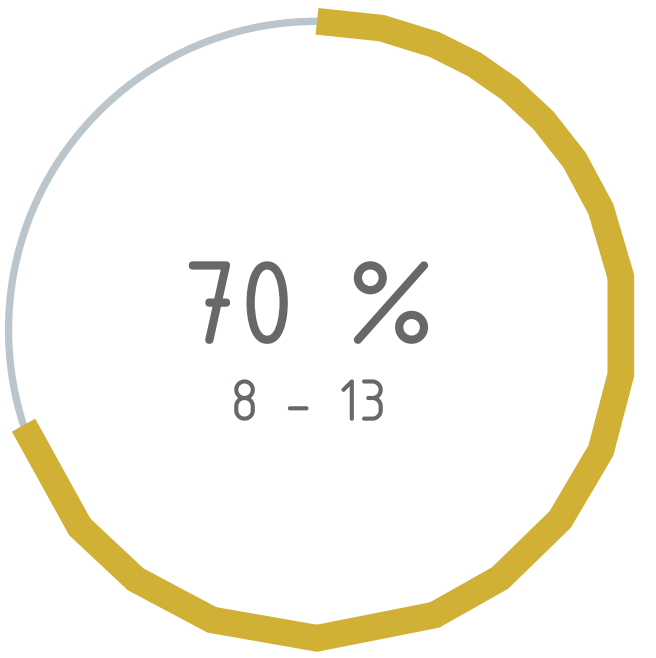
CONCLUSIÓN
El ancho de vías es el resultado del sentido de vías planteadas, las cuales ayudan a que el tráfico en la periferia de la zona se conecte con los extremos de la ciudad.



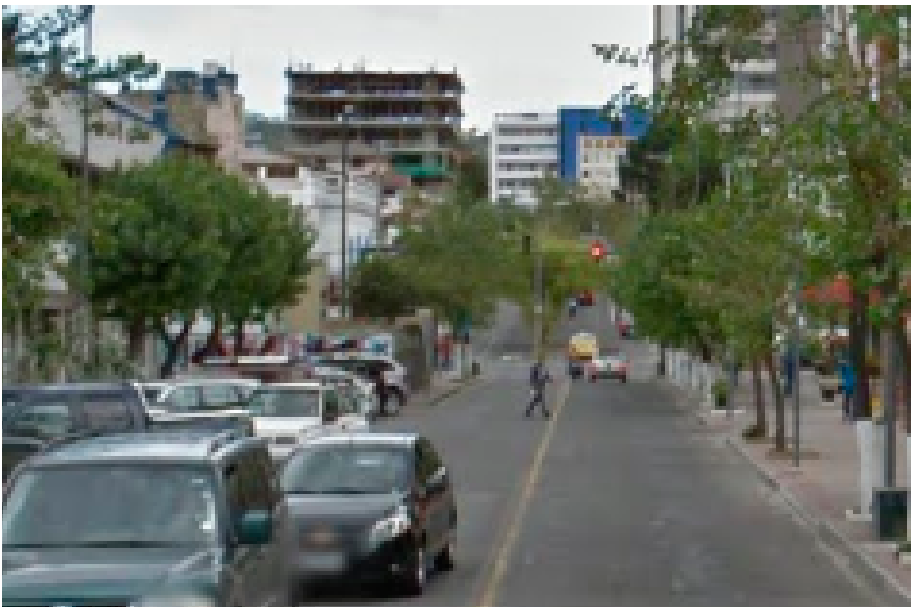
Av. 10 de Agosto
Av. Patria
Av. 6 de Diciembre
Av. 12 de Octubre



Av. Veintimilla
Av. Amazonas

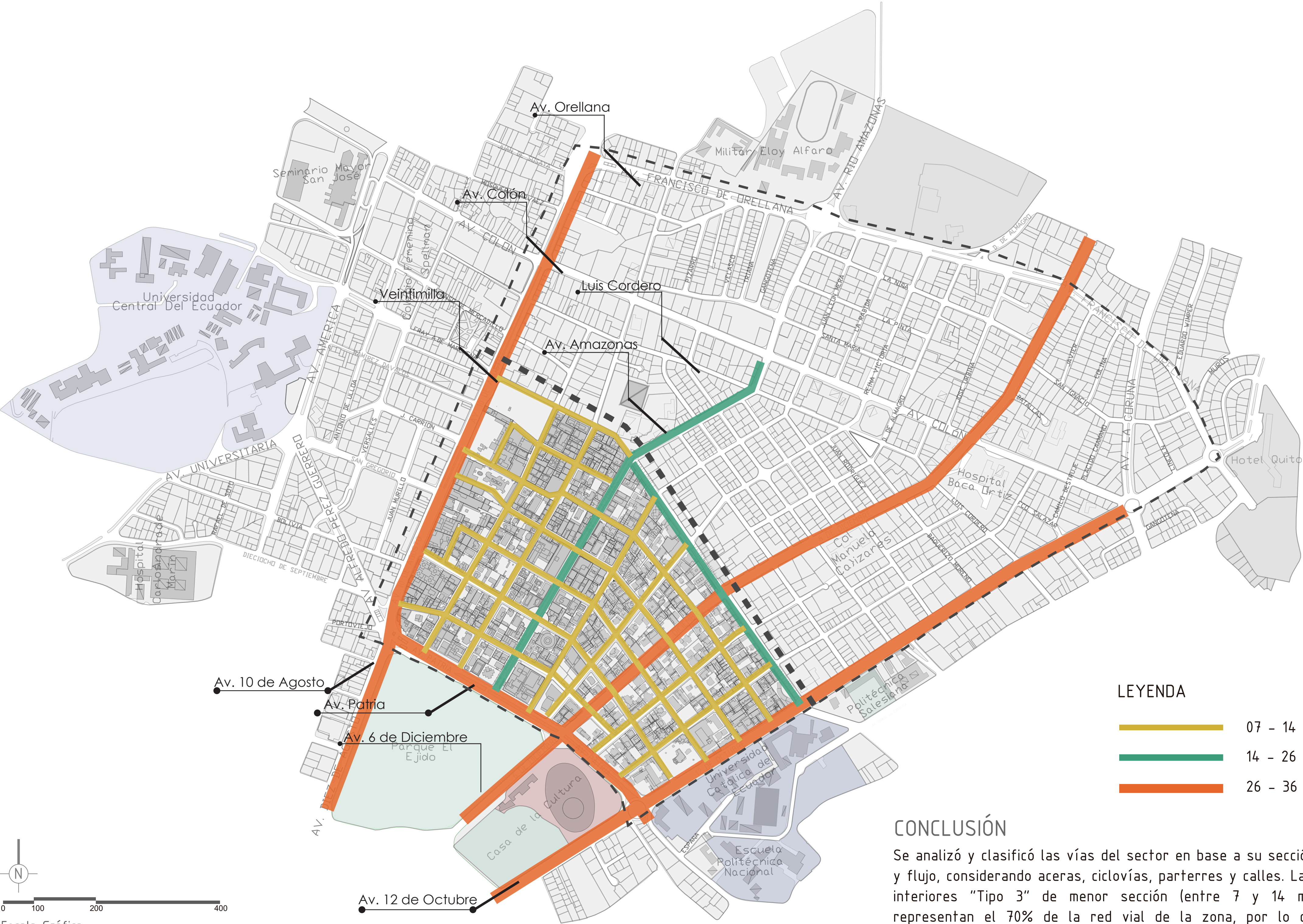


Vías internas de la zona



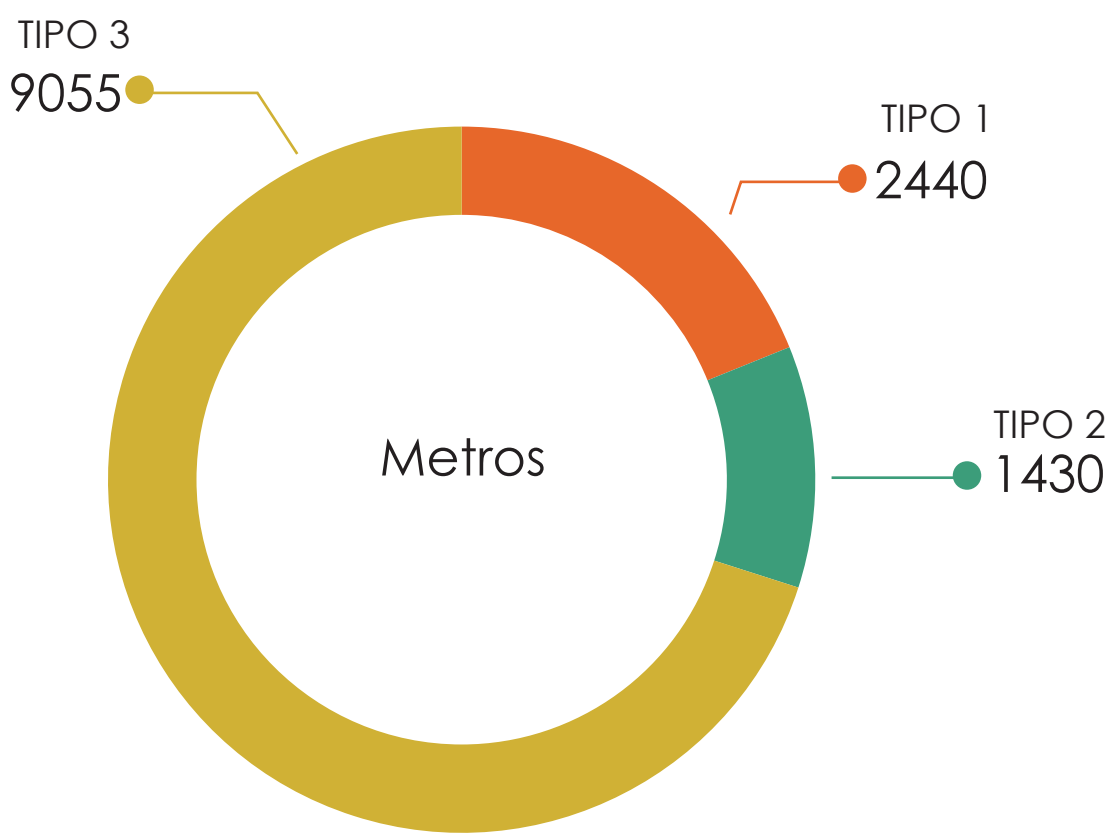
6.3.1. TIPO DE VÍAS

Diagnóstico La Mariscal



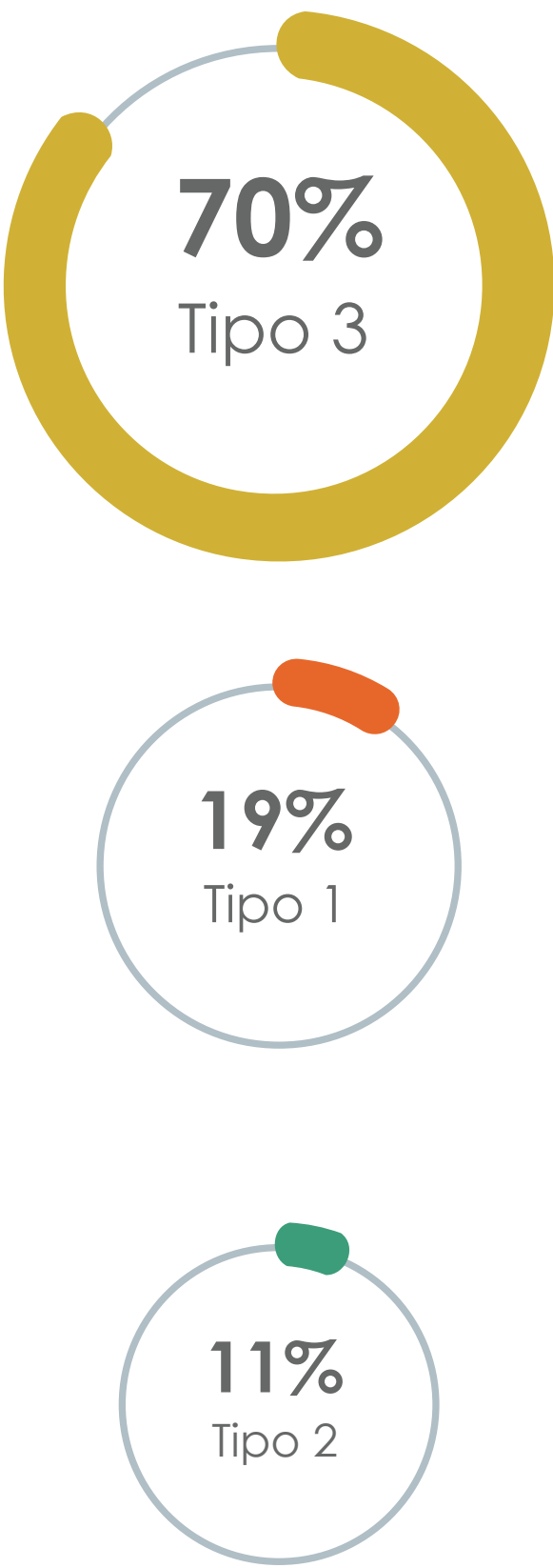
DIMENSIÓN DE VÍAS

Área de intervención



PORCENTAJE DE VÍAS

Área de intervención



- LEYENDA
- 07 - 14 metros
 - 14 - 26 metros
 - 26 - 36 metros

CONCLUSIÓN

Se analizó y clasificó las vías del sector en base a su sección, uso y flujo, considerando aceras, ciclovías, parterres y calles. Las vías interiores "Tipo 3" de menor sección (entre 7 y 14 metros) representan el 70% de la red vial de la zona, por lo que se considera que la mayor parte de vías de La Mariscal son de carácter bajo, en cuanto a flujos y secciones.



Calle Roca
Vía tipo 3

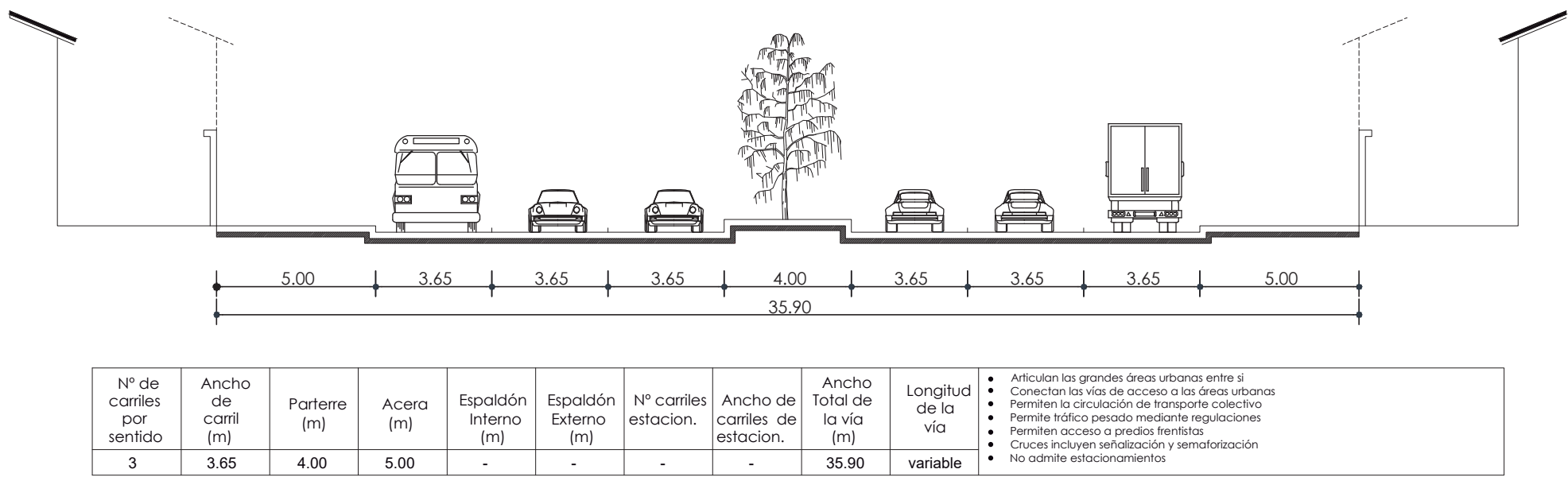


Av. Ignacio de Veintimilla
Vía tipo 2

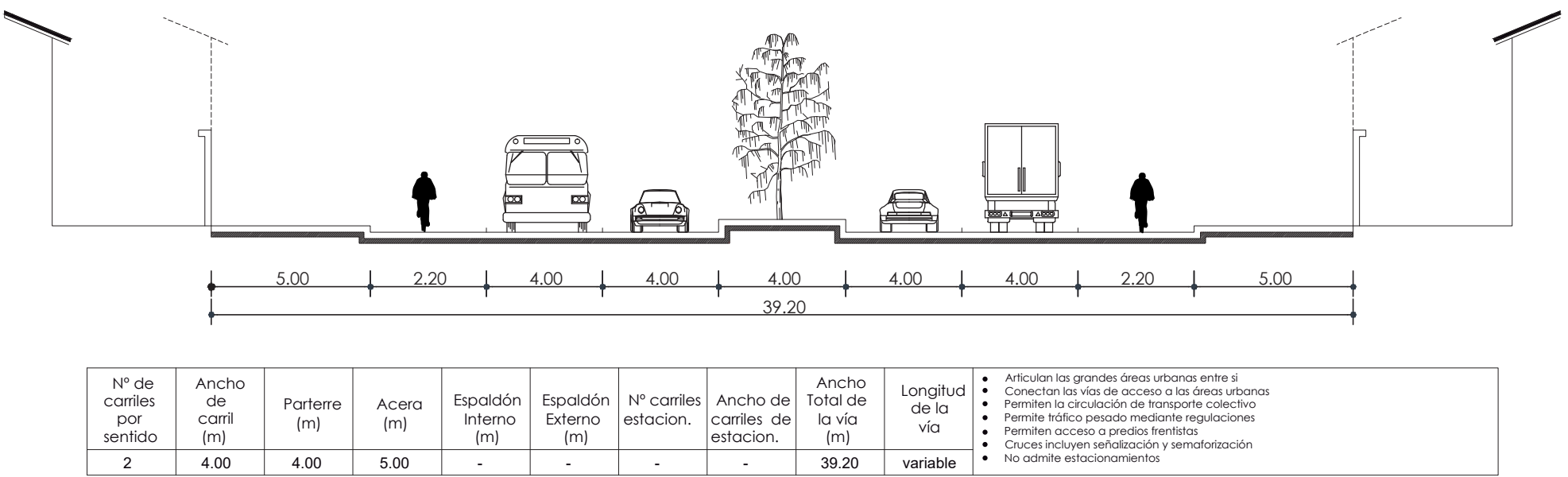


Av. Amazonas
Vía tipo 1

6.3.2. SECCIÓN DE VÍAS Diagnóstico La Mariscal

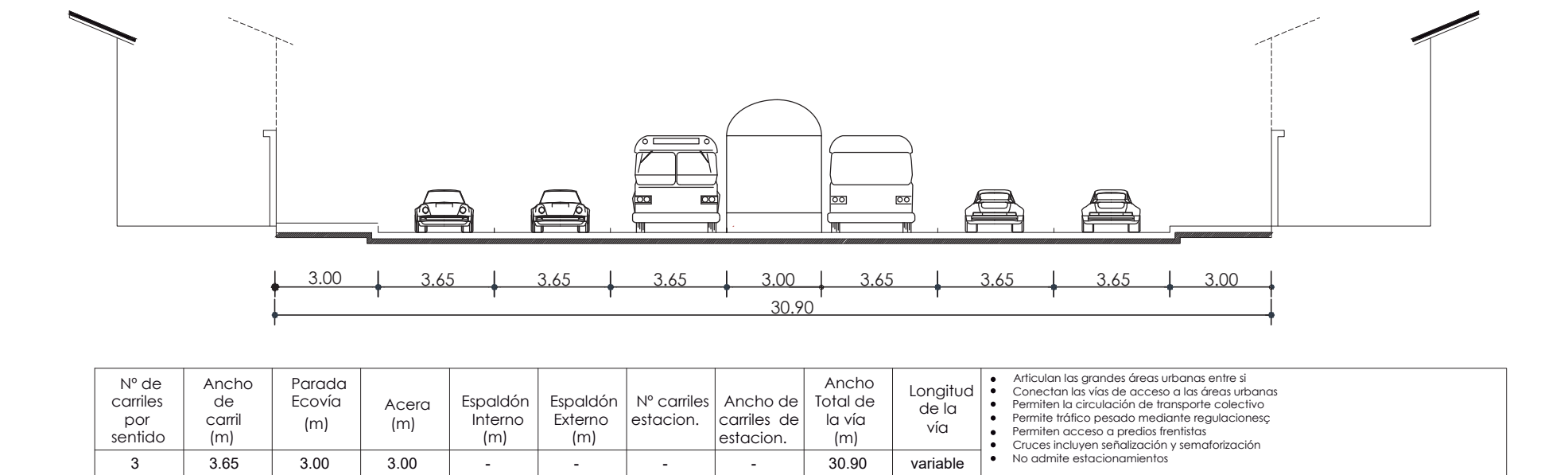
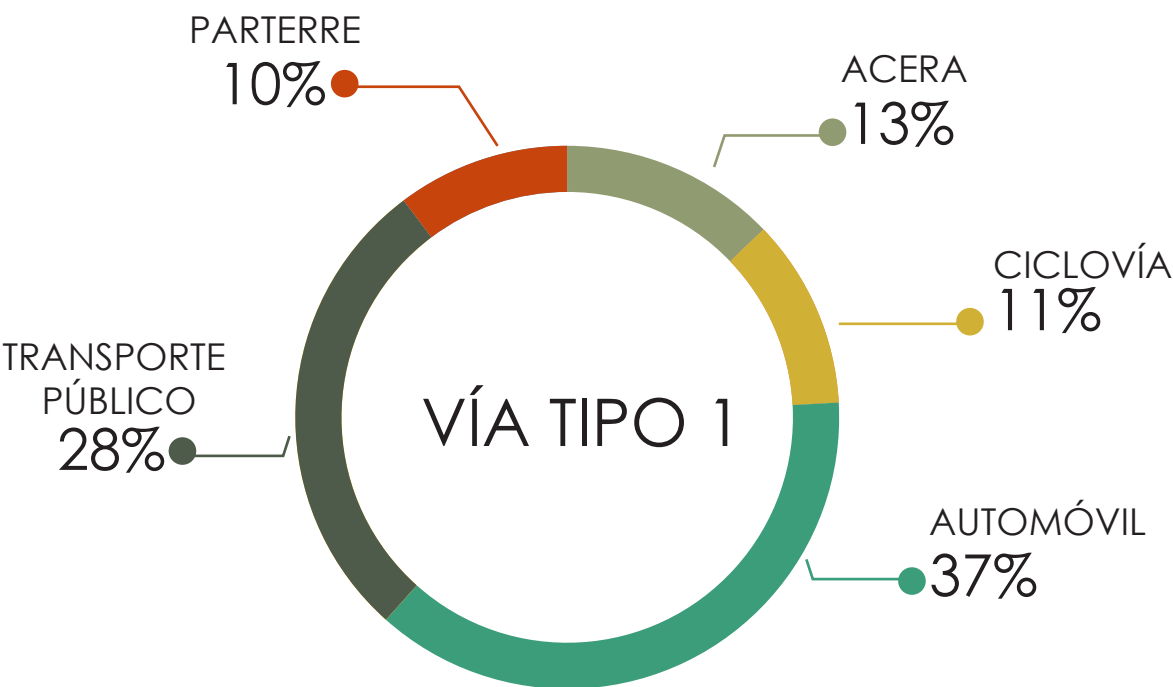


Av. 12 de Octubre ARTERIAL 50km/h

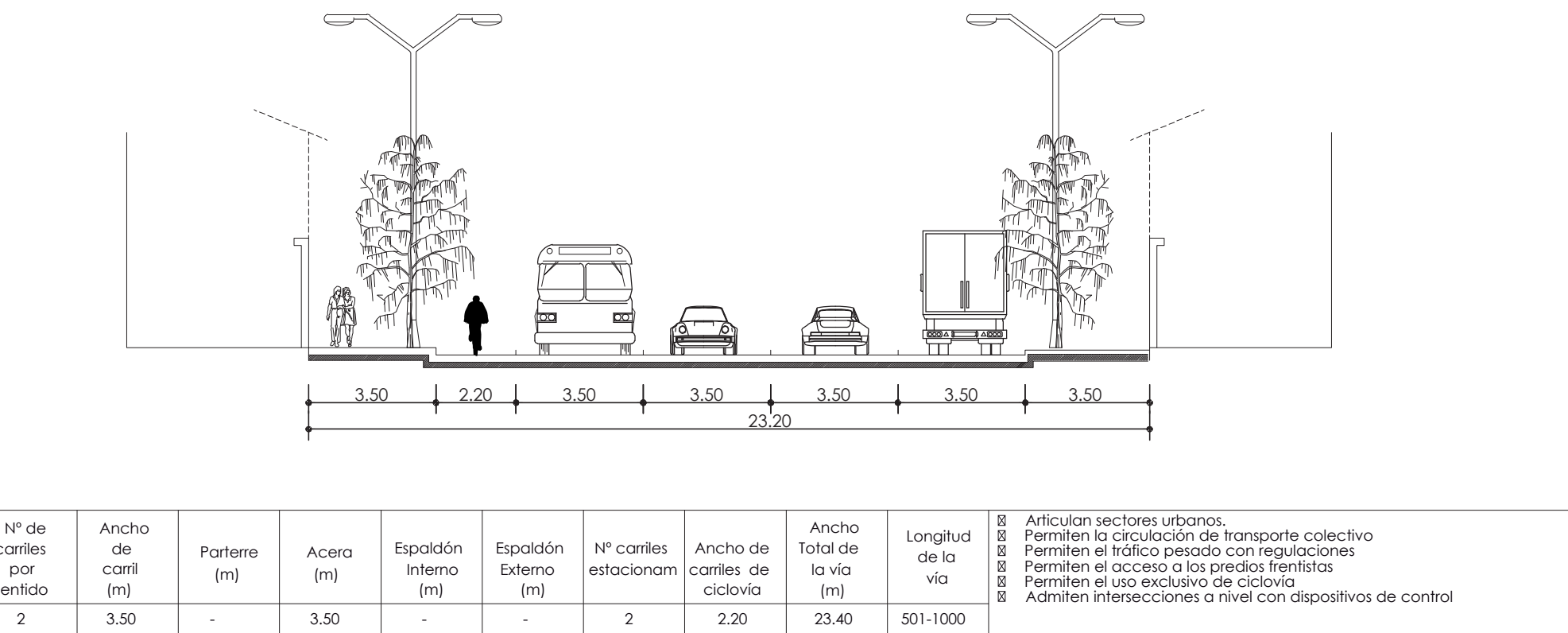


Av. Patria ARTERIAL 50km/h

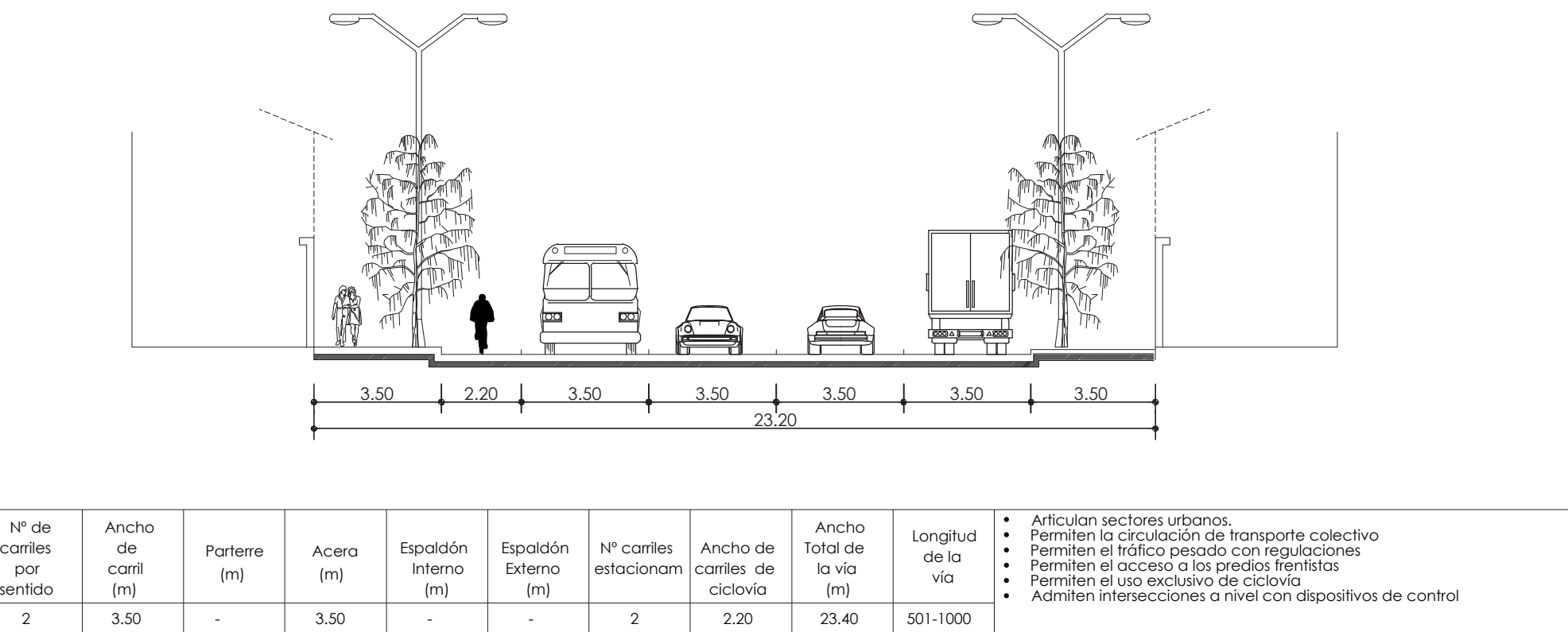
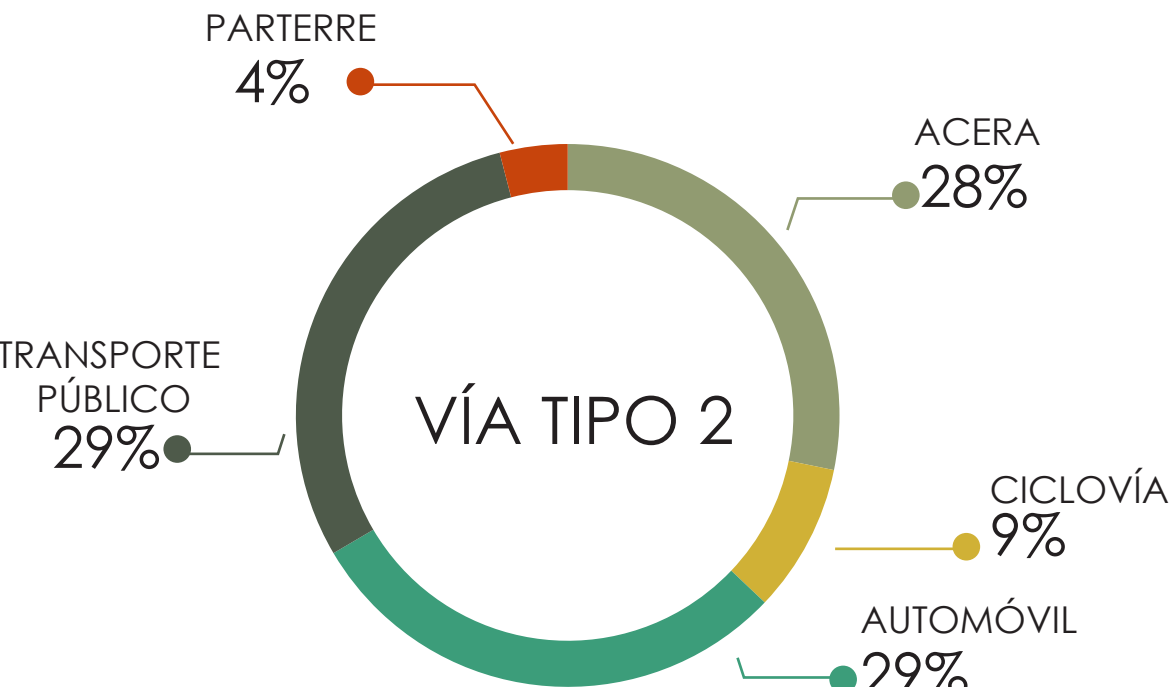
	Acera		Ciclovía		Vehículos livianos		Transporte público		Parterre	
Vía tipo 1	3,00	5,00	2,20	4,40	8,00	14,60	8,00	10,95	3,00	4,00
Vía tipo 2	6,00	7,00	0,00	2,20	7,00	7,30	7,00	7,30	0,00	1,00
Vía tipo 3	3,00	3,00	0,00	0,00	6,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00



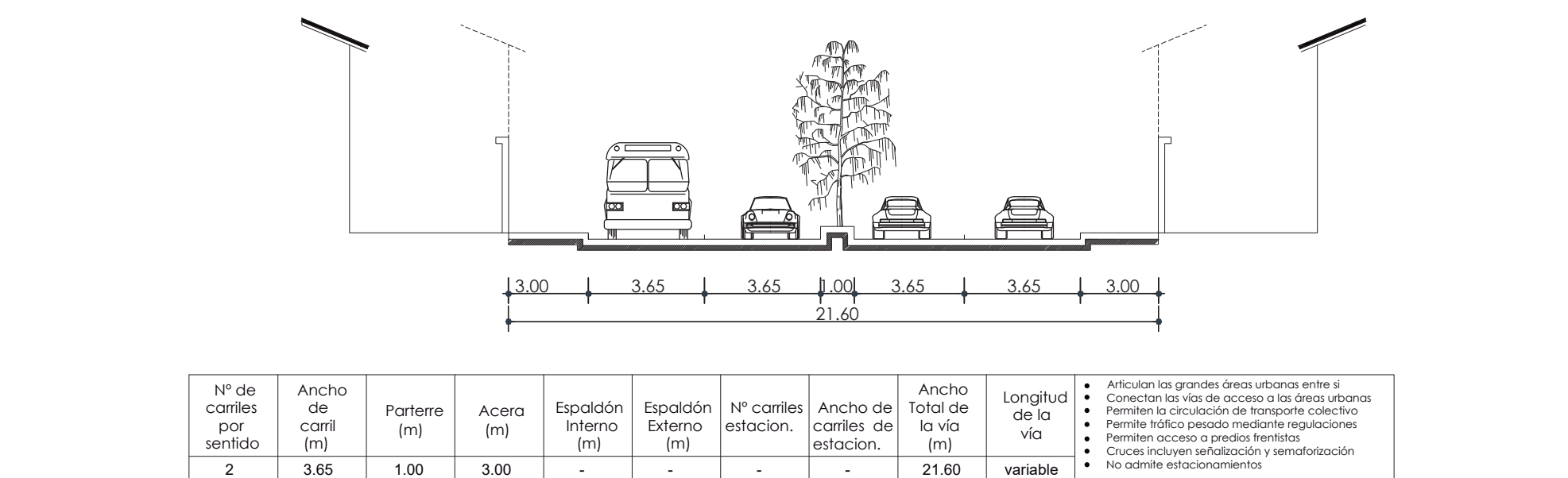
Av. 6 de Diciembre ARTERIAL 50km/h



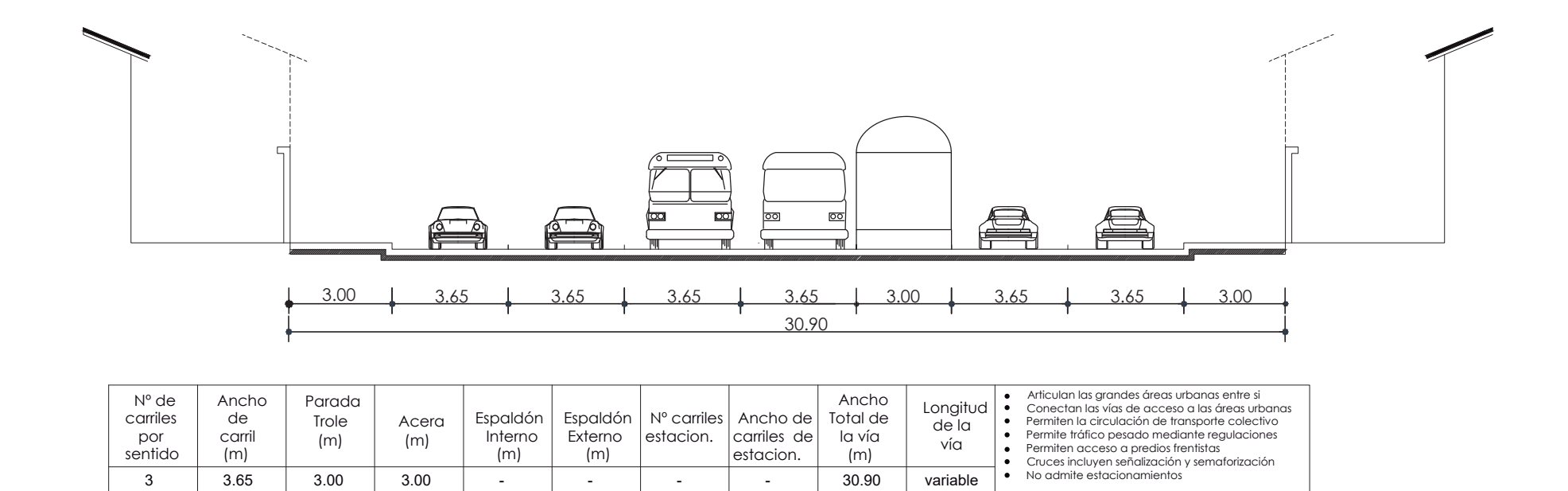
Av. Veintimilla ARTERIAL 50 km/h



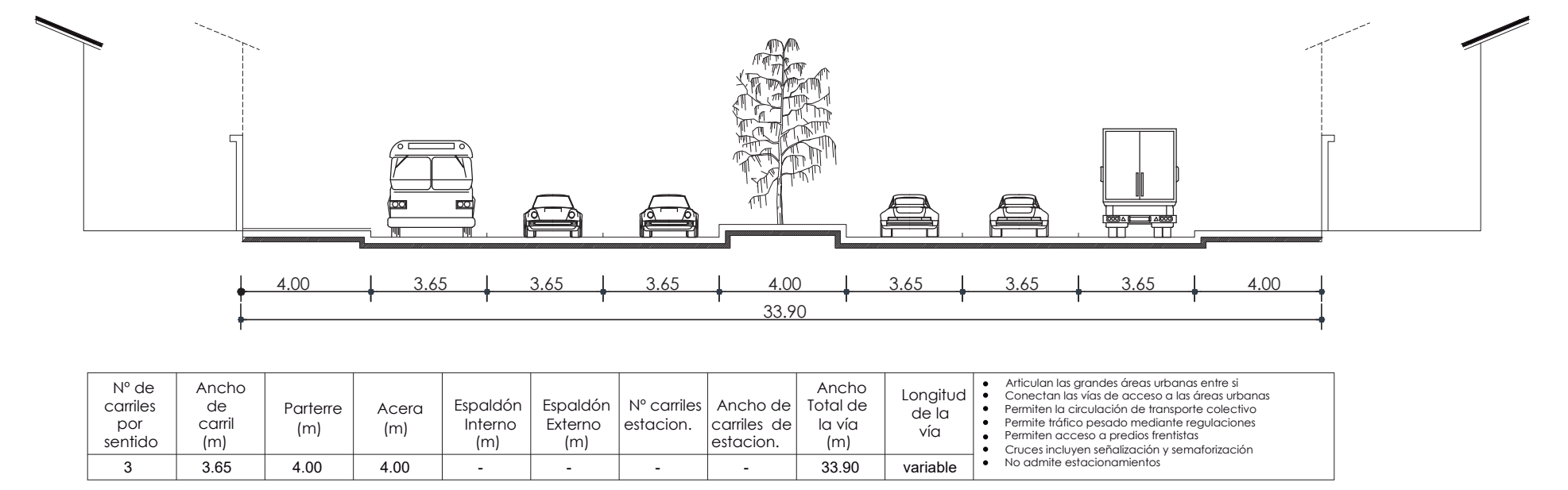
Av. Amazonas ARTERIAL 50 km/h



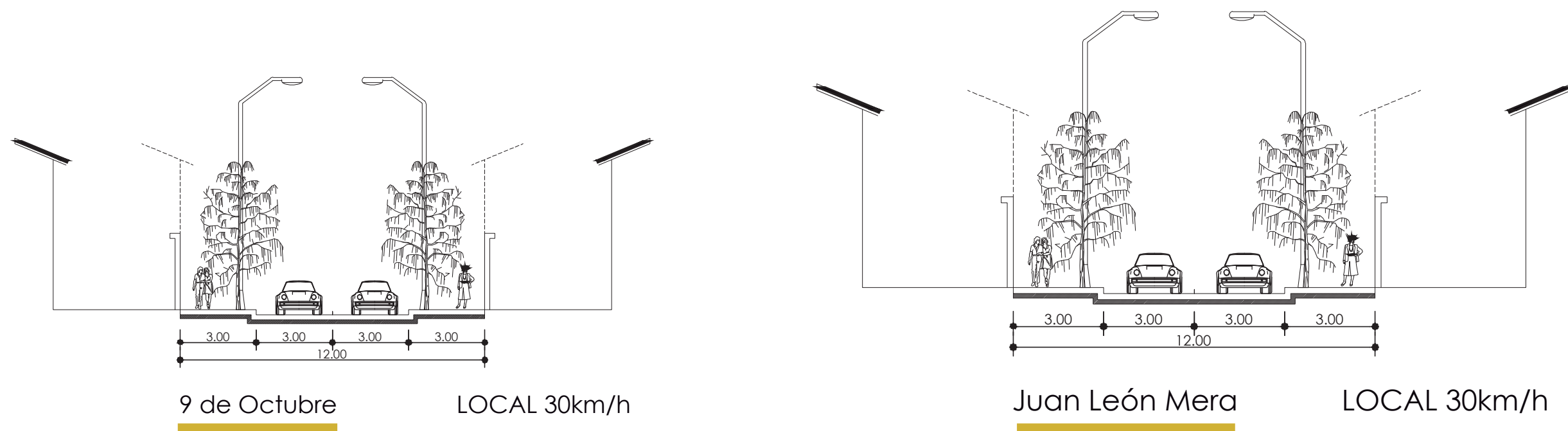
Av. Cristobal Colón ARTERIAL 50km/h



Av. 10 de Agosto ARTERIAL 50km/h



Av. Fco de Orellana ARTERIAL 50km/h



LOCAL	Nº de carriles por sentido	Ancho de carril (m)	Parterre (m)	Acera (m)	Espaldón Interno (m)	Espaldón Externo (m)	Nº carriles estacion.	Ancho de carriles de estacion.	Ancho Total de la vía (m)	Longitud de la vía	Permiten la movilidad al interior de sectores urbanos
J.L. MERA	2	3.00	-	3.00	-	-	-	-	12.00	variable	Admiten medidas de moderación de tráfico
9 OCT.	2	3.00	-	3.00	-	-	-	-	12.00	variable	Excepcionalmente permiten tráfico pesado de transporte colectivo
CORDERO	1	3.00	-	3.00	-	-	-	1	13.20	variable	Excepcionalmente permiten la circulación de transporte colectivo

Don acceso a los predios frontistas

Todas las intersecciones son a nivel

Permiten el estacionamiento lateral

CONCLUSIÓN

Se realizó una relación proporcional entre dimensiones de aceras, ciclovías, parterres y calles. En las vías arteriales de la zona (Tipo 1) se distribuye un gran porcentaje de vía a vehículos (65%), mientras que el resto se distribuye casi equitativamente entre aceras, parterres y ciclovías (en ciertos casos). En las vías Tipo 2 y 3 se conserva el mismo porcentaje de la vía para vehículos, pero se da mayor sección a las aceras al no existir parterres ni ciclovías.

6.4. SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO | Diagnóstico La Mariscal



CONCLUSIÓN

Si bien La Mariscal cuenta con suficientes líneas de transporte público y paradas de buses, carece de una conexión transversal interna que conecte los extremos este y oeste de la ciudad.



Biciculado del Trolebus
Av. 10 de agosto



Articulado Ecovía
Av. 6 de Diciembre



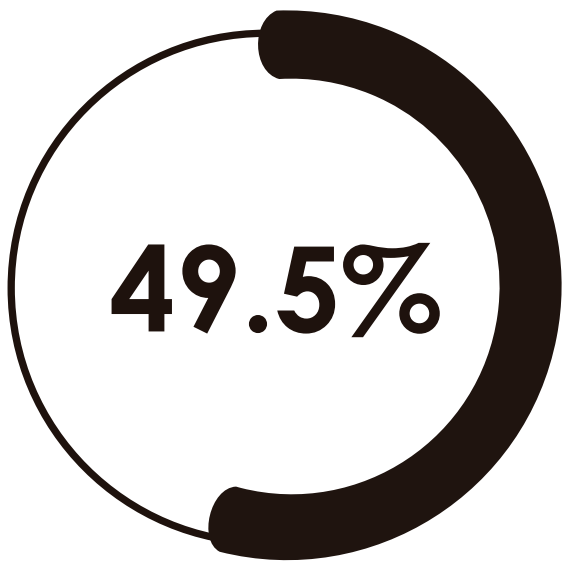
Transporte Público Trans Alfa
Av. Colón

6.5. ESTACIONAMIENTOS ZONA AZUL

Diagnóstico La Mariscal

PORCENTAJES

CUADRAS OCUPADAS POR ZONA AZUL

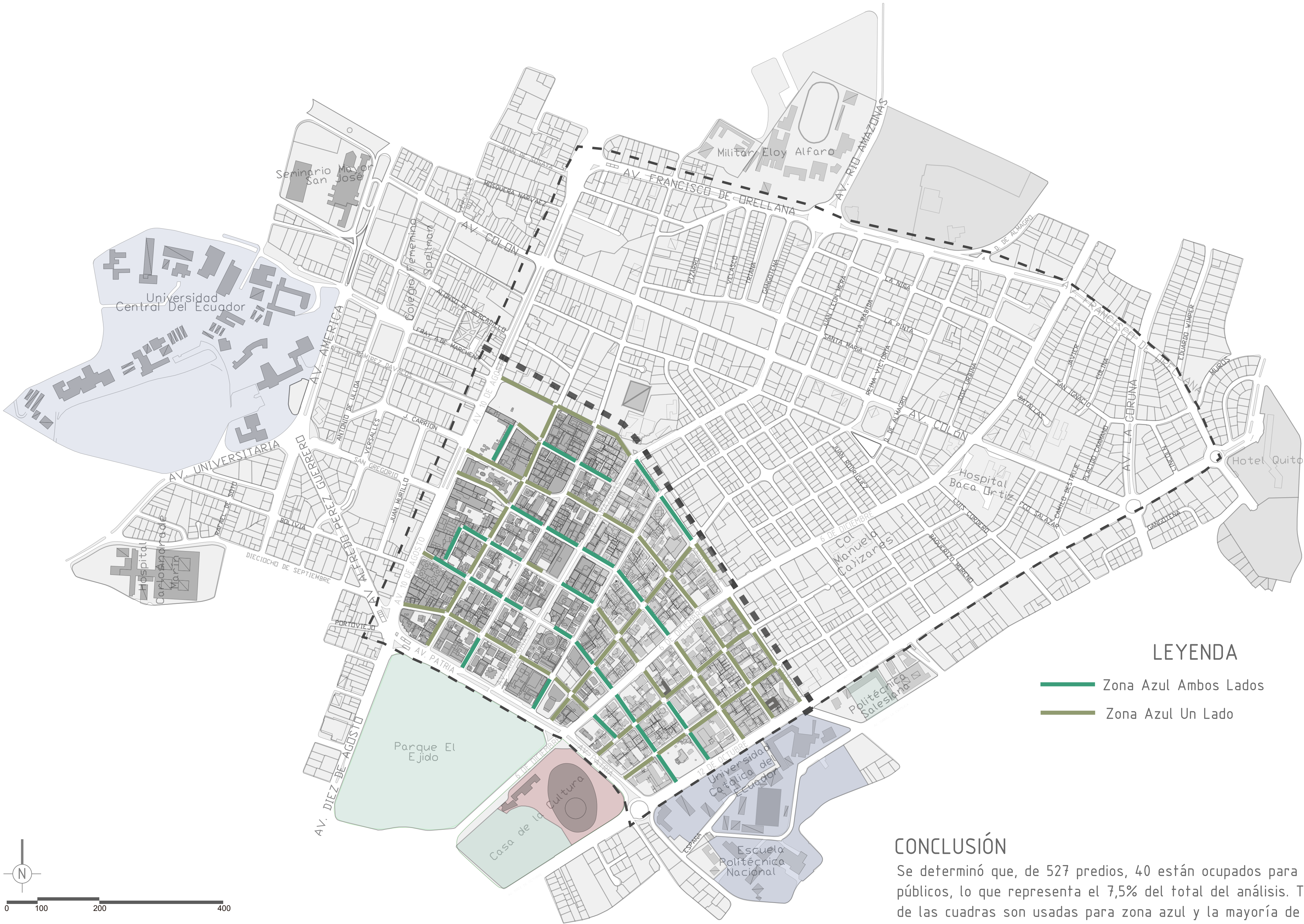


202 cuadras en la zona de análisis
109 cuadras ocupadas por zona azul

M2 USADOS PARA PARQUEO EN CALLES



90,47 km2 de calles de las cuales
8,125km2 se ocupan en zona azul

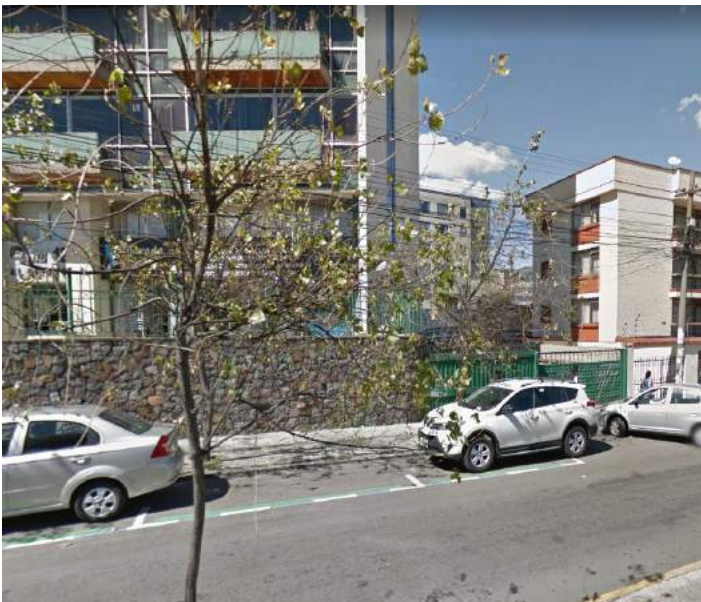


LEYENDA

- Zona Azul Ambos Lados
- Zona Azul Un Lado

CONCLUSIÓN

Se determinó que, de 527 predios, 40 están ocupados para parqueaderos públicos, lo que representa el 7,5% del total del análisis. También, 49,5% de las cuadras son usadas para zona azul y la mayoría de ellas se encuentran en las calles transversales (este-oeste), representando 8,13 km2 (9%) de superficie.



Parqueadero público de La Mariscal

Foto tomada en la calle 18 de Septiembre



Zona Azul ubicada en los dos lados de la vía.

Foto tomada en la calle Jorge Washington

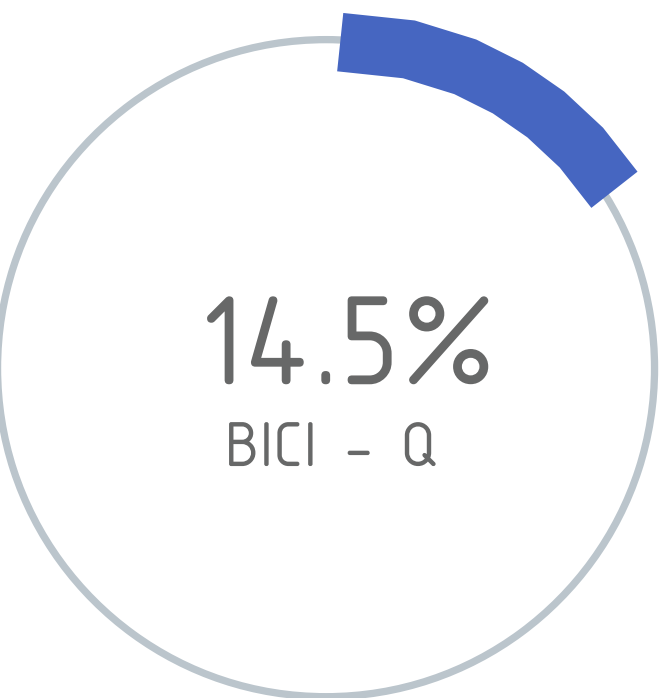
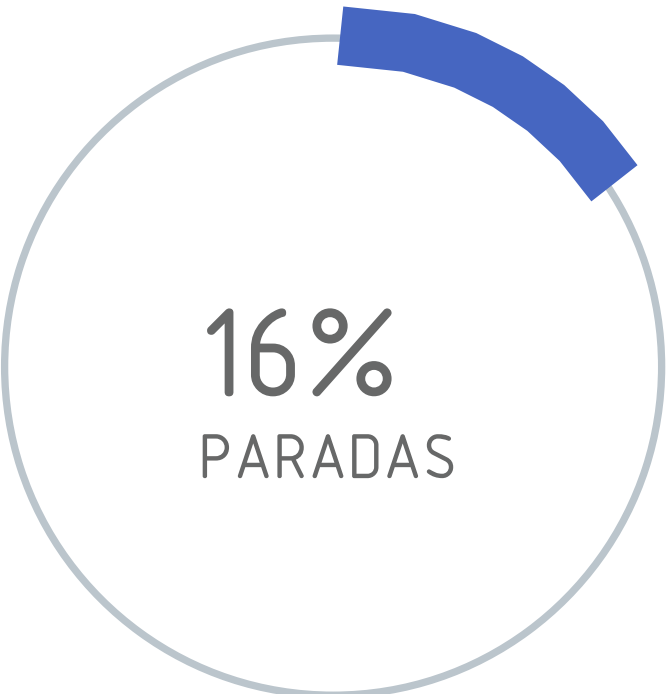
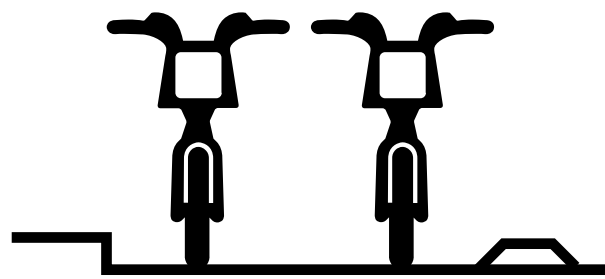
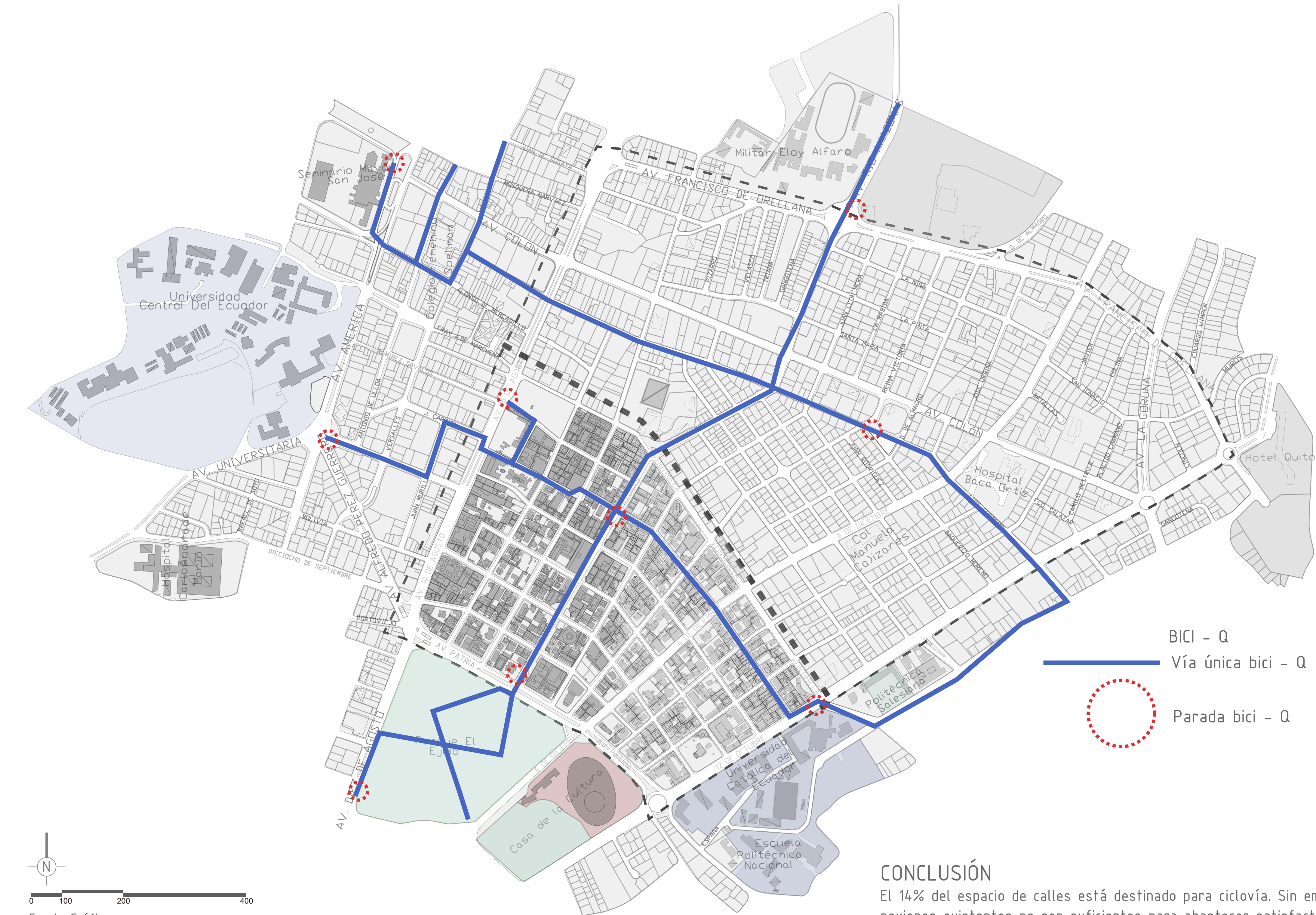


Zona Azul ubicada en un solo lado de la vía.

Foto tomada en la calle Leonidas Plaza



6.6. SISTEMA DE CICLOVÍA | Diagnóstico la Mariscal



CONCLUSIÓN
El 14% del espacio de calles está destinado para ciclovía. Sin embargo, las conexiones existentes no son suficientes para abastecer satisfactoriamente la zona de este sistema alternativo de transporte.



Ciclovía calle Jerónimo Carrión



Ciclovía Av. Amazonas



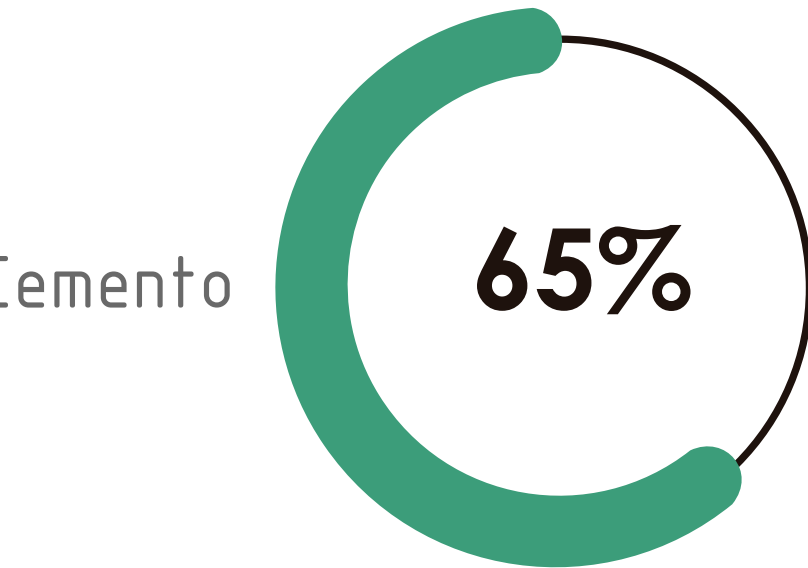
Parada ciclovía Av. 12 de Octubre y Av. Veintimilla.

6.7. CAMINABILIDAD Diagnóstico La Mariscal

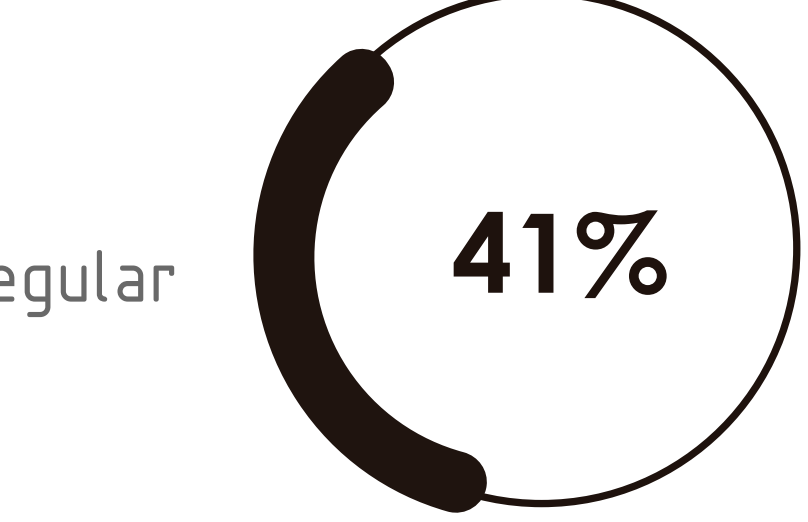
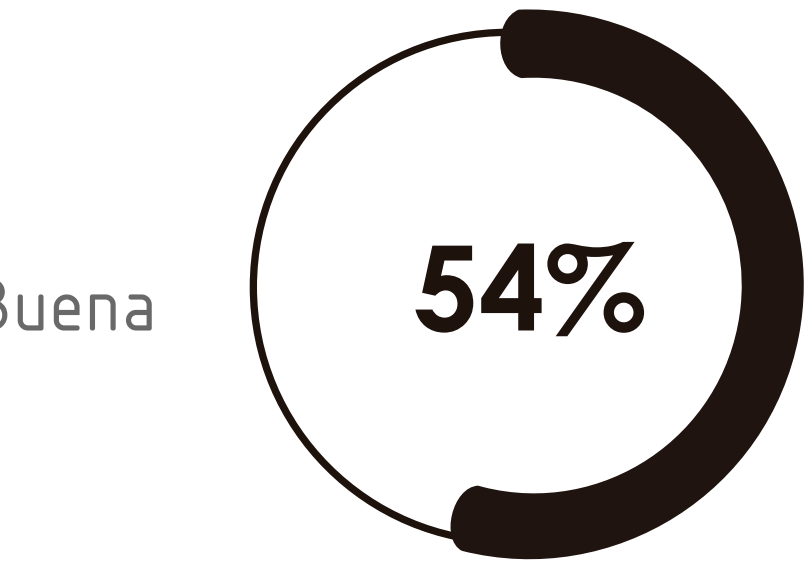


PORCENTAJES

MATERIALIDAD EN ACERAS



CAMINABILIDAD



Acera generosa con el transeúnte y en buen estado.

Foto tomada en acera occidental de la Av. 12 de Octubre.



Acera que no cumple con las condiciones mínimas de caminabilidad debido a que presenta obstáculos en el trayecto y su ancho es precario.

Foto tomada en la acera de la calle Gral. Robles, Palacio de Barba.



Acera en malas condiciones y en proceso de deterioro, que no permite una caminabilidad buena ni universal.

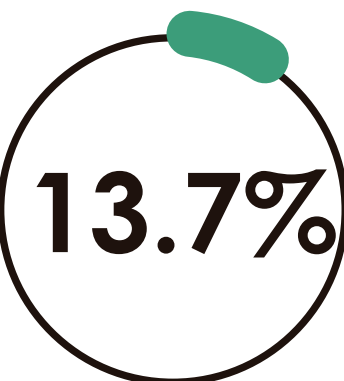
Foto tomada en la acera de la calle Ulpiano Páez, sector SRI.

6.7.1. ESTADO DE CRUCE PEATONAL Diagnóstico La Mariscal

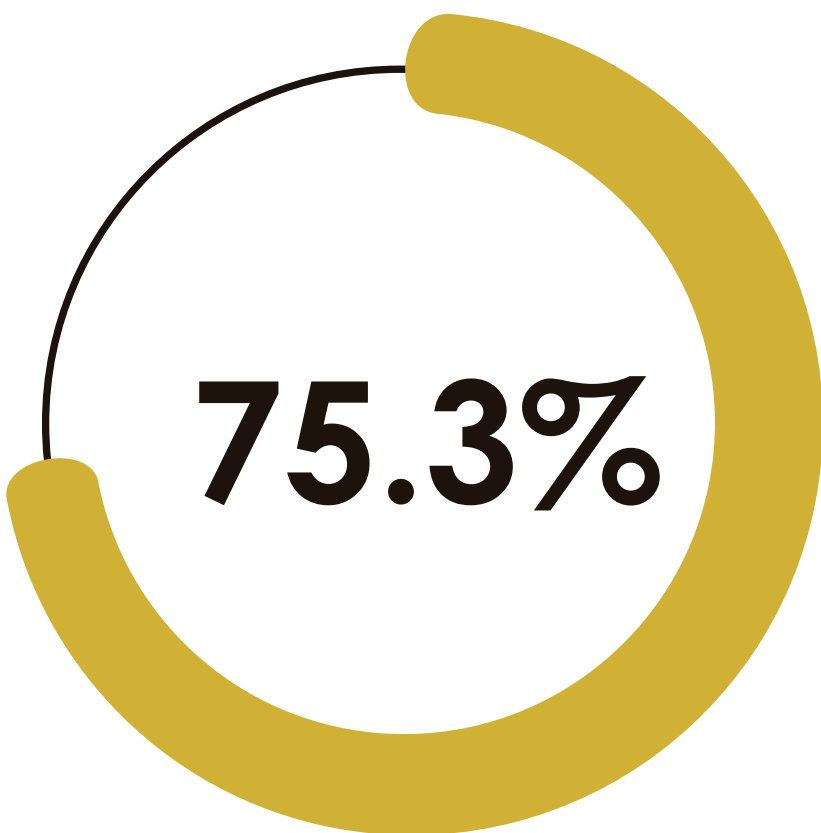


PORCENTAJES

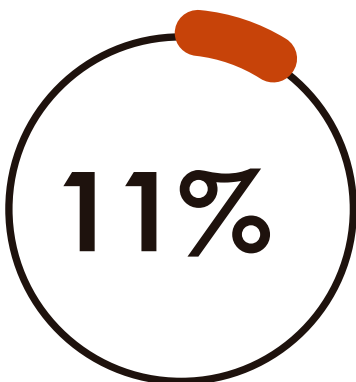
CRUCES PEATONALES



Bueno. 10 cruces peatonales.



Regular. 55 cruces peatonales



Malo. 8 cruces peatonales.

CONCLUSIÓN

El estado de los cruces peatonales es regular con un 75,3% y se distribuyen equitativamente en toda la zona de análisis. La facilidad de cruce y accesibilidad universal buena es apenas del 13,7%, es decir, solo diez cruces peatonales.



Cruce peatonal bueno. Prioridad al peatón y acceso universal.
Foto tomada en el redondel de las Focas.



Cruce peatonal regular. Rampas no definidas y regular estado de la materialidad.
Foto tomada en la calle Carrion y Av. 12 de Octubre.
Fuente: Fotografía propia.



Cruce peatonal malo. Presencia de obstáculos en trayecto, déficit de rampa, mal estado de la materialidad, paso cebra no definido.
Foto tomada en la calle Robles y 9 de Octubre.
Fuente: Fotografía propia.



6.7.2. ESTADO DE VÍAS

Diagnóstico La Mariscal



CONCLUSIÓN
En La Mariscal Sur, de los 14,7 km de vías, el 93% se encuentra en un estado bueno y regular, lo que permite un correcto flujo vehicular y también contribuye a generar actividades en la vía pública, como aquellas de concentración masiva, por ejemplo, ferias.



La Av. Amazonas es una de las vías que mejor trato vial y mantenimiento ha tenido en el sector debido a que es la principal arteria vial y peatonal de la Mariscal.

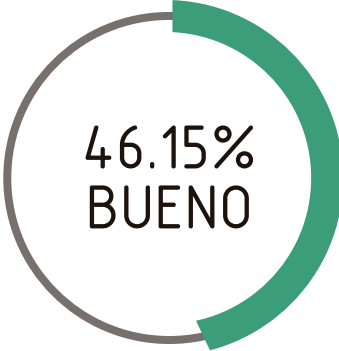


Existen vías que han tenido su mantenimiento respectivo reparado sus fallasy no afecta la movilidad de los vehículos por ejemplo en la Av. Veintimilla y Reina Victoria.



Existen vías que necesitan un arreglo ya que los baches reparados y los trizados afectan a la fluida movilización de los vehículos y el cruce peatonal.

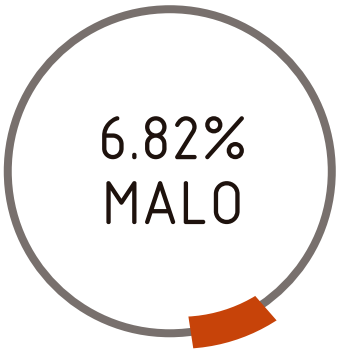
ÁREA DE INTERVENCIÓN
TOTAL: 14.7 KM DE VÍAS



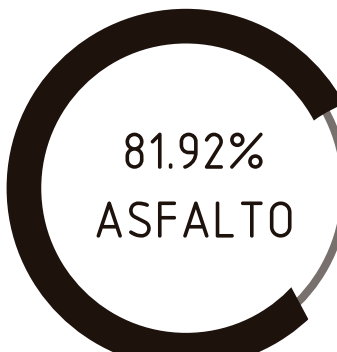
El estado bueno se refiere a las vías que se encuentran reasfaltadas, con trizados leves como la Av. 12 de octubre



El estado regular se refiere a las vías que se encuentra con trizados y se nota el arreglo de los baches anteriores



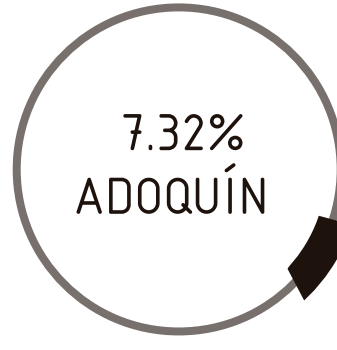
MATERIALIDAD DE VÍAS



El asfalto es el material de mayor existencia en el área de la Mariscal



El hormigón es usado unicamente para el paso del trolebus en la Av.10 de Agosto



El adoquín es el material de menor uso y está colocado en el área de la Av. Amazonas

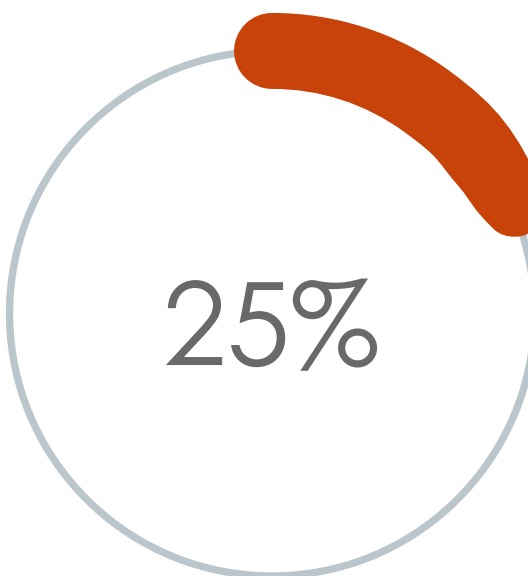
6.7.3. FLUJOS PEATONALES DÍA

Diagnóstico La Mariscal

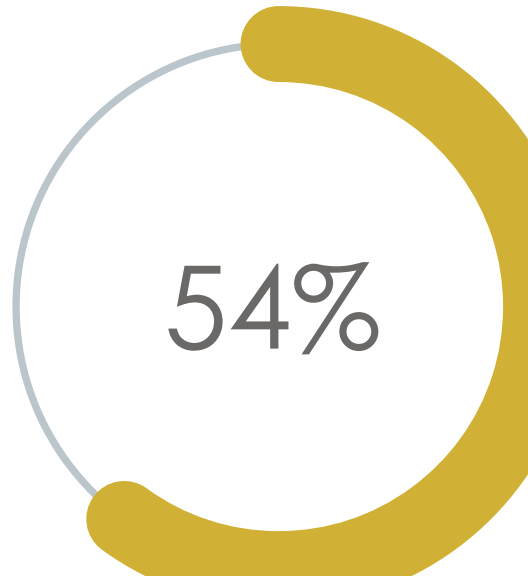
El siguiente análisis se realiza a partir de la identificación de los equipamientos ubicados en el sector y los que influyen sobre el barrio, entendiendo que estos son de diferentes escalas y funcionan a diferentes horas. También es importante para saber cuáles son los flujos, la ubicación de las paradas de buses, parqueaderos y el estado de las aceras (hecho en el mapeo de estado de aceras), que analiza cantidad de sombras, materialidad y seguridad como factores que hace mas caminable a una calle y tiene mayor flujo peatonal. A partir de esto se categorizan a las vías como de flujos peatonales alto, medio y bajos.



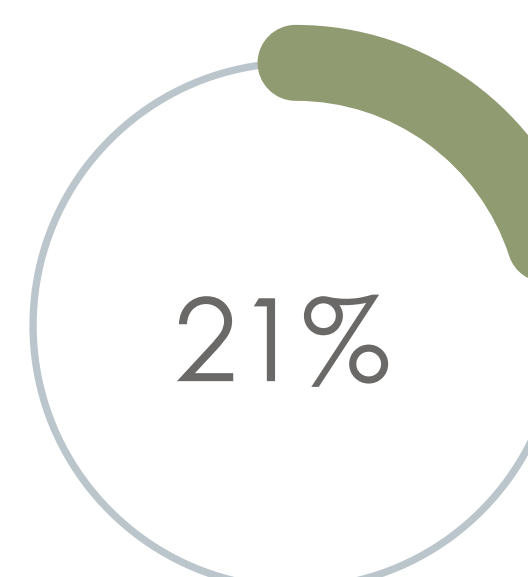
FLUJO PEATONAL ALTO



FLUJO PEATONAL MEDIO



FLUJO PEATONAL BAJO



CONCLUSIÓN

El mapeo fue analizado en base al Plan especial La Mariscal, elaborado por la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda (2017). Los flujos peatonales se dan por la actividad generada por los equipamientos, paradas de buses que funcionan a las horas analizadas, parqueaderos y a la caminabilidad de sus aceras.

Se puede concluir que los flujos peatonales en La Mariscal son altos debido a los equipamientos que reciben gran cantidad de personas flotantes, fenómeno que activa al barrio económicamente y genera seguridad en las vías transitadas.



FOTO 1. Av. 10 de agosto y Ramírez Dávalos sobre la acera del Parque Gral Julio Andrade.



FOTO 2. Av. Patria y Gral. Ulpiano Páez.



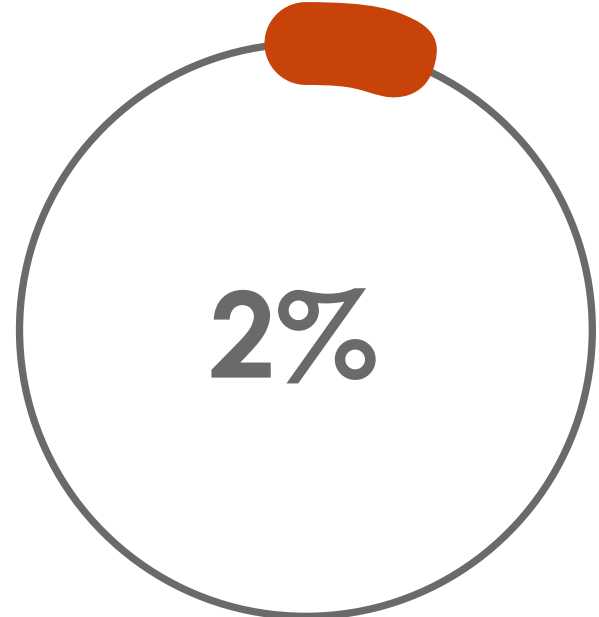
FOTO 3. Av. 6 de Diciembre y Jorge Washington.

6.7.4. FLUJOS PEATONALES NOCHE | Diagnóstico La Mariscal

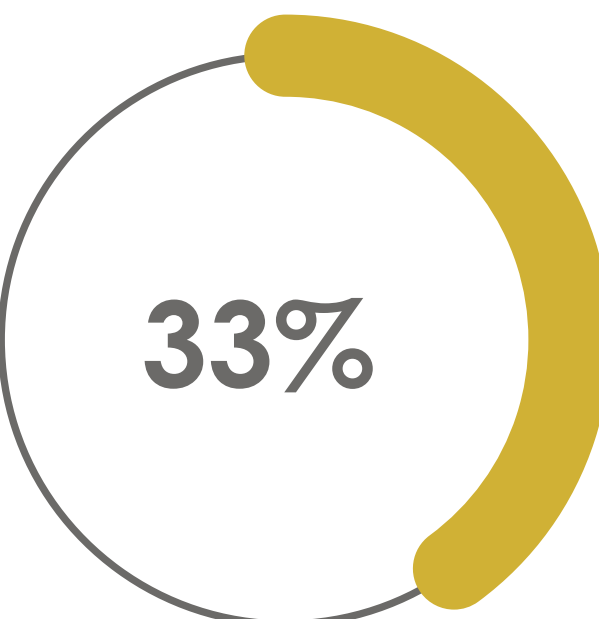
El siguiente análisis se realiza a partir de la identificación de los equipamientos ubicados en el sector y los que influyen sobre el barrio, entendiendo que estos son de diferentes escalas y funcionan a diferentes horas. También es importante para saber cuáles son los flujos, la ubicación de las paradas de buses, parqueaderos y el estado de las aceras (hecho en el mapeo de estado de aceras), que analiza cantidad de sombras, materialidad y seguridad como factores que hace mas caminable a una calle y tiene mayor flujo peatonal. A partir de esto se categorizan a las vías como de flujos peatonales alto, medio y bajos.



FLUJO PEATONAL ALTO



FLUJO PEATONAL MEDIO



FLUJO PEATONAL BAJO

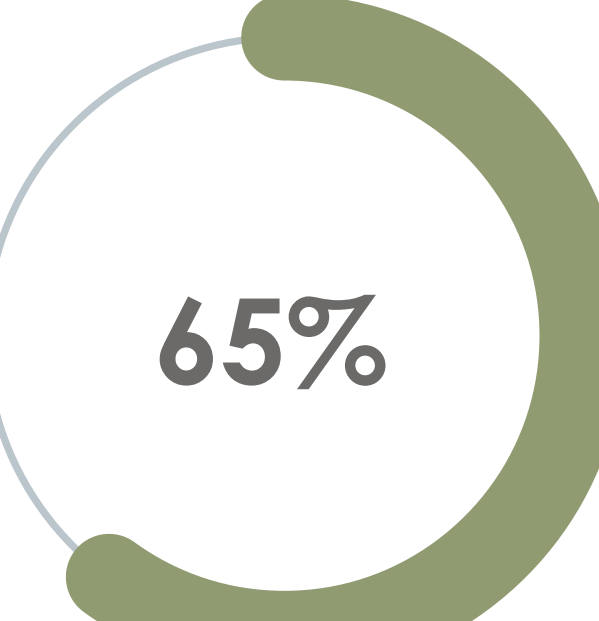


FOTO 1. Ulpiano Páez y Ramírez
Dávalos sobre la acera del
Parque Gral Julio Andrade



FOTO 2. 9 de Octubre y Veinti-
milla

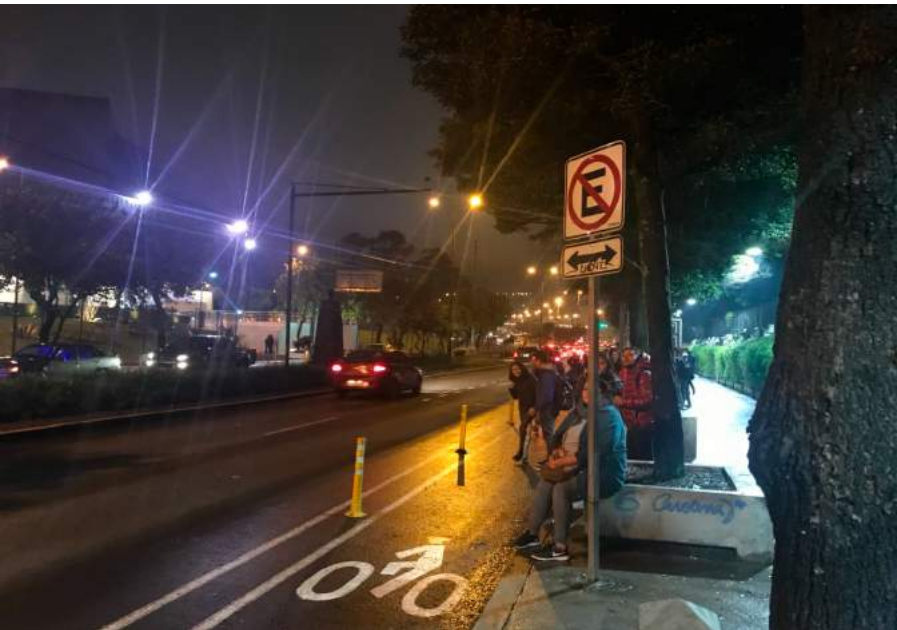
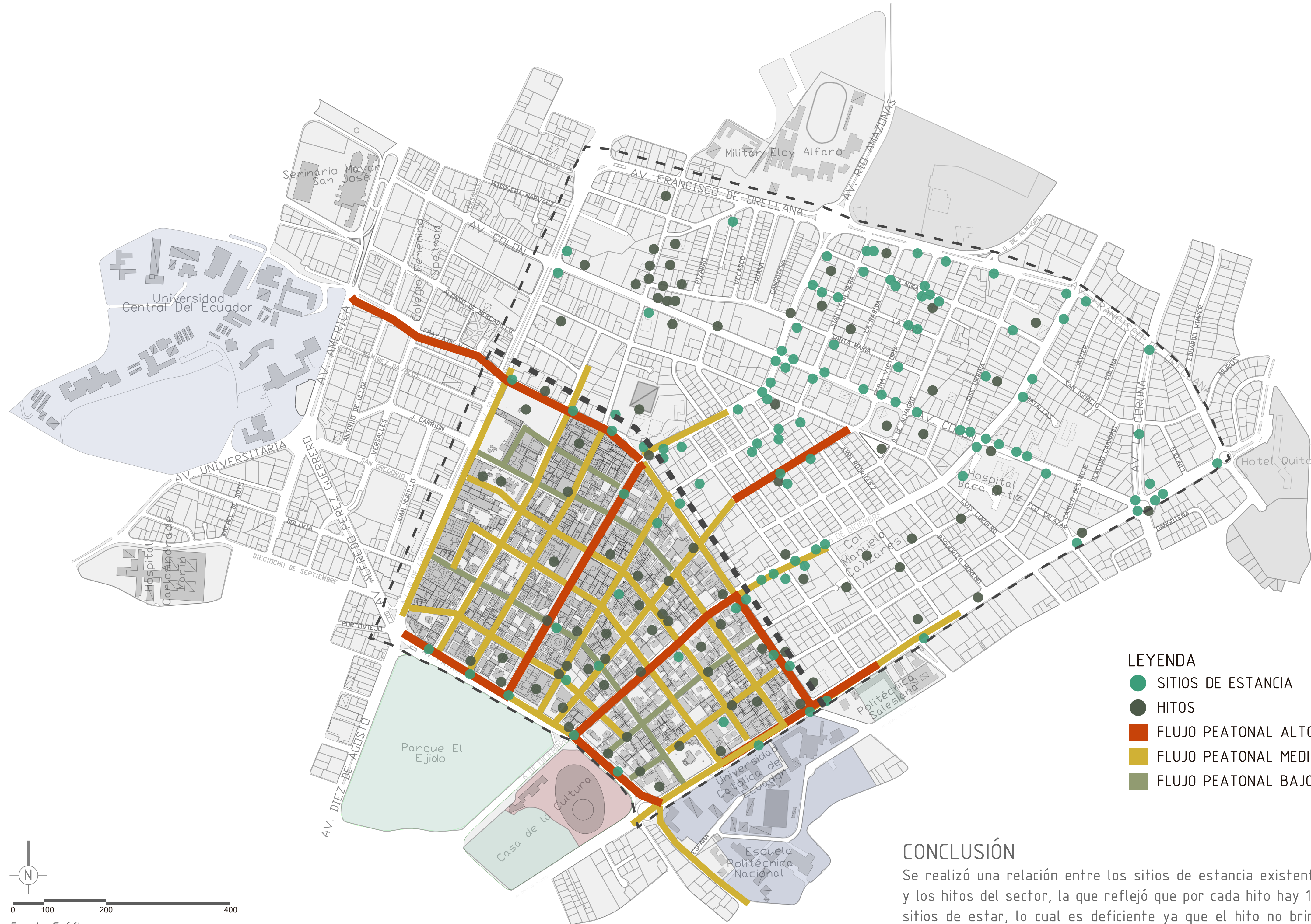


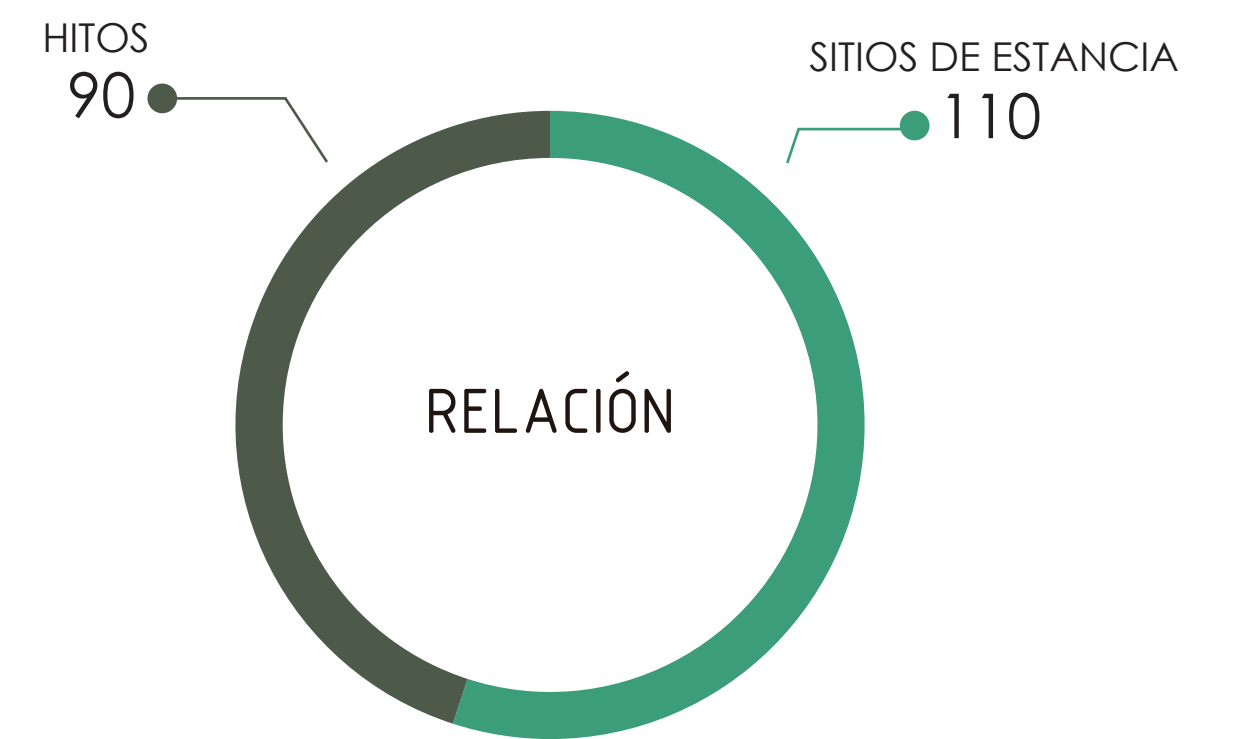
FOTO 3. Av. Patria y José
Tamayo.

6.8. SITIOS DE ESTANCIA

Diagnóstico La Mariscal



Sitios de estancia - Hitos



La relación entre sitios de estancia con respecto a los hitos es de 1,22 sitios por cada hito, (hay un poco más de 1 espacio de estar, como mobiliario o sitios de calidad, por cada hito) lo cual representa una deficiencia de espacios de estancia en cada hito.

CONCLUSIÓN

Se realizó una relación entre los sitios de estancia existentes y los hitos del sector, la que reflejó que por cada hito hay 1,22 sitios de estar, lo cual es deficiente ya que el hito no brinda un espacio para quedarse, convirtiendo a estos espacios importantes en sitios de paso.



Plaza Foch.
Calle Reina Victoria y Foch



Mercado artesanal La Mariscal.
Calle Washington



CC. Espiral. Av. Amazonas y Washington.

