

# **ESTUDIOS CAPACIDAD VIAL PLAN REGULADOR COMUNAL DE CURACO DE VÉLEZ, PROVINCIA DE CHILOÉ, REGIÓN DE LOS LAGOS. ID 644-2-LP17**



**ESTUDIO DE CAPACIDAD VIAL**

**OCTUBRE 2019**



## CONTENIDO

<b>1</b>	<b>DIAGNÓSTICO .....</b>	<b>4</b>
1.1	SISTEMA COMUNAL DE CENTROS .....	4
1.2	LA LOCALIDAD DE CURACO DE VÉLEZ.....	10
<b>2</b>	<b>PROYECTO VIALIDAD CURACO .....</b>	<b>18</b>
2.1	PROYECCIONES DE DEMANDAS DE SUELO URBANO .....	18
2.2	OBJETIVOS DEL PLAN.....	19
2.3	PROYECTO .....	19
<b>3</b>	<b>Conclusiones .....</b>	<b>30</b>

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Estructura de Transportes Curaco de Vélez .....	5
Figura 2.	Principales Rutas Marítimas del Archipiélago Central de Chiloé.....	6
Figura 3.	Isocronas de accesibilidad del Sistema Comunal de Centros de Curaco de Vélez.....	8
Figura 4.	Esquema del Sistema de Centros Poblados de Curaco de Vélez .....	10
Figura 5.	Curaco de Vélez 1850 .....	11
Figura 6.	Consumo de suelo Urbano en Curaco de Vélez (2005-2017).....	14
Figura 7.	Ocupación de suelo .....	15
Figura 8.	Caracterización Red Vial Urbana Existente.....	16
Figura 9.	Espacio Público Curaco de Vélez .....	17
Figura 10.	Presencia de espacio de Antejardín en Curaco de Vélez .....	18
Figura 11.	Alternativa Extensiva.....	20
Figura 12.	Proyecto propuesto.....	24
Figura 13.	Vialidad del Anteproyecto propuesto .....	25
Figura 14.	Anchos propuestos para vialidad .....	26
Figura 15.	Asimilación de categorías de vías .....	29

## I. INTRODUCCIÓN

---

La presente etapa de proyecto, tendiente a la formulación del Plan Regulador Comunal de Curaco de Vélez (PRC-CV), incluye la presentación del Estudio de Capacidad Vial.

Es necesario reclacar que dado que la comuna actualmente tiene 3.829 habitantes <sup>(1)</sup> y que se proyectan para el año 2048 entre 4.993 y 5.593 habitantes <sup>(2)</sup>, se clasifica poblacionalmente como una comuna menor, de carácter rural (ya que sólo un 28,9% de la población habita en zonas urbanas) y económicamente especializada. Por lo tanto, la propuesta de PRC para la comuna no requiere ser complementado con un Estudio de Capacidad Vial (ECV).

Sin embargo, la carencia de un IPT anterior y la necesidad observada de tener un ordenamiento claro y adecuado para las posibles futuras expansiones de la localidad de Curaco, es que hace recomendable incluir el ECV que se presenta a continuación en la formulación del PRC-CV

---

1

Fuente: Datos definitivos censo 2017, INE.

2

Fuente: Elaboración propia. Ver Informe Etapa 2, punto 2.2 Proyección de crecimiento de la población de Curaco de Velez.

# **1 DIAGNÓSTICO**

## **1.1 SISTEMA COMUNAL DE CENTROS**

La configuración espacial a nivel comunal se entiende como el soporte construido que permite la ocupación y el desarrollo de las actividades en el territorio, así como la distribución espacial de los centros poblados y funcionales. En este sentido se analiza básicamente a nivel comunal el soporte de infraestructura y características de los centros poblados, con el objeto de definir el sistema comunal de centros poblados, al cual debe responder la cabecera comunal urbana.

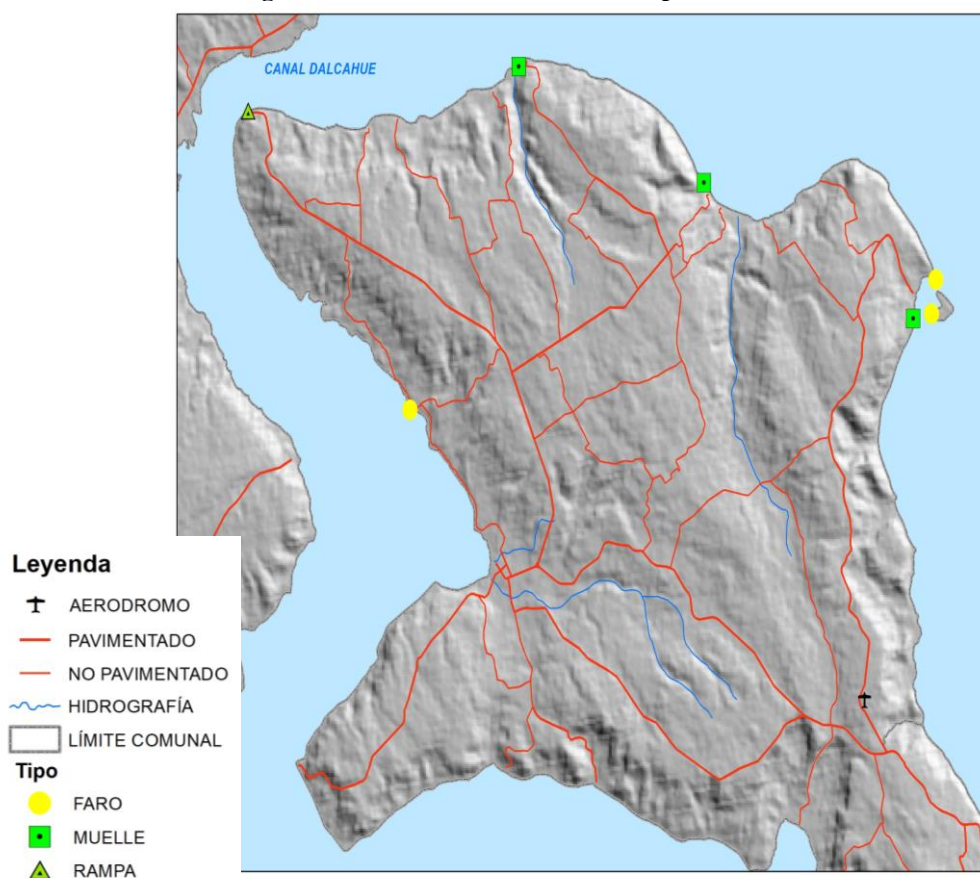
La identificación de un sistema de centros poblados en la comuna, se orienta a definir básicamente la necesidad de regular normativamente uno o más centros poblados como “áreas urbanas”, en las cuales aplicarán normas regulatorias de su crecimiento y forma de desarrollo acorde a una imagen objetivo local. Por ello resulta necesario definir las características del soporte que presentan las localidades actuales para acoger un eventual desarrollo urbano, así como la jerarquía o dependencia que entre los centros poblados se presenta hoy y la tendencia que proyectan.

### **1.1.1 Red Vial Interurbana**

El sistema vial de la Isla de Chiloé en general, se encuentra estructurado por la ruta nacional (CH5), la que cruza longitudinalmente la isla y de donde derivan la vialidad secundaria y conexiones hacia los puntos de embarque o cambio modal. La conexión de ese sistema nacional con la Isla Quinchao y la comuna de Curaco de Vélez, se hace hoy por balseo desde Dalcahue (ruta W-45), para continuar por la ruta W-59 hasta Chequián, comuna de Quinchao.

Debe entenderse que la estructuración de la red vial como un sistema central en la isla, surge con posterioridad a la conformación de un sistema de centros poblados costeros, los que se conectaban por el mar o el mismo terreno de playa; por ello es que la posterior trama conectora resultante se presenta en forma dispersa o desordenada, respondiendo a demandas de conectividad entre localidades próximas y hacia el sistema central que les conecta con el transporte de rodado.

**Figura 1. Estructura de Transportes Curaco de Vélez**



### 1.1.2 Sistema Intermodal de Transporte

La relevancia del sistema de transportes de la provincia en el análisis territorial de Curaco de Vélez, radica en que la isla de Quinchao (Chequián) es el punto más próximo a Chaitén o continente oriental, isla donde arriba además gran parte de los viajes del archipiélago central; provenientes de islas Chelín, Quehui, Cahulinec, Apiao, Quenac, Linlin, Meulín, entre otras, y presenta –mediante Dalcahue– una salida o conexión directa con el eje vial nacional Ruta 5 y recientemente al aeródromo de Mocopulli que recibe vuelos comerciales.

### 1.1.3 Centros Poblados

Si bien este estudio de formulación de PRC está dirigido a la regulación normativa del área urbana de la localidad de Curaco de Vélez, la identificación de un sistema comunal de centros poblados busca situar el rol que la cabecera comunal juega en el conjunto de centros poblados del territorio; toda vez que la relación jerárquica que presente el sistema, determina el tipo de centro que se espera albergue el Instrumento de Planificación Territorial. Esto fue claramente identificado en la Etapa 1 del Estudio, alcanzando la cabecera comunal un nivel comunal incompleto, siendo la mayor en la comuna, por lo cual se ratifica la necesidad de contar con una buena accesibilidad.

#### 1.1.4 Accesibilidad

La accesibilidad es una condición de relación entre las personas y la ubicación de las ofertas de equipamiento y servicios, es decir, entre los centros poblados y los centros jerárquicos o equipados a nivel comunal y vecinal.

Para determinar esta relación se ha optado por la aplicación de **isocronas**, instrumento que se basa en la medición de las distancias recorridas desde los centros equipados en un tiempo de media hora para el centro que presenta la mejor oferta comunal estimando este recorrido en locomoción colectiva de 30 minutos. Ello determina un área cubierta en el entorno vial del centro, tal que las localidades que quedan dentro de ésta, se encuentran integradas a la oferta comunal de los servicios que el centro jerárquico ofrece y, por ende, los que quedan fuera de esa área se entiende quedan con problemas de acceso a dicho equipamiento.

Se considera que para acceder a un servicio de nivel comunal, 30 minutos es un tiempo aceptable sin afectar la calidad de vida o generando un cambio en las rutinas de los habitantes. El instrumento diferencia entre caminos pavimentados y no pavimentados, asignando distinta distancia probable de recorrido en igual tiempo. Otra consideración especial es la inclusión de caminos comunales que no cuentan hoy con transporte público, por cuanto son potencialmente utilizables. El balseo hacia Dalcahue ha sido castigado con tiempos de espera de 15 minutos, más tiempo de navegación (15 minutos).

La aplicación de la isocrona comunal (30'), de la cual se presenta en la figura siguiente un resumen esquemático, establece que la influencia del centro jerárquico, cubre todo el territorio comunal, incluyendo la vecina comuna de Quinchao, pero no alcanza cruzar el canal de Dalcahue.

El acceso a la oferta de servicios faltantes, principalmente los comunales, se pueden suplir en Achao o Dalcahue, no obstante el tiempo invertido en el balseo hacia esta última ciudad (estimado que puede tomar hasta 30') hace menos práctica esa opción.



**Figura 3. Isocronas de accesibilidad del Sistema Comunal de Centros de Curaco de Vélez**



No obstante lo señalado, es posible mejorar la accesibilidad local mediante las siguientes alternativas:

- Mejoramiento de la oferta de equipamiento en la cabecera comunal.
- Reforzamiento de centros intermedios, como Huyar Alto y Palqui..
- Mejoramiento de la oferta de transportes y la calidad de las redes.
- Implementación de servicios itinerantes para los centros más afectados.

Al respecto cabe señalar que la posible construcción de un puente entre Dalcahue y Cuaco de Vélez, cambia diametralmente los tiempos invertidos en acceder a servicios complementarios del nivel comunal existentes en Dalcahue o del nivel intercomunal existentes en Castro.

La planificación urbana puede asumir en forma parcial algunas de estas alternativas en cuanto a favorecer su aplicación, no obstante la “accesibilidad” del sistema de centros sólo se resuelve bajo una óptica integrada de políticas locales y sectoriales.

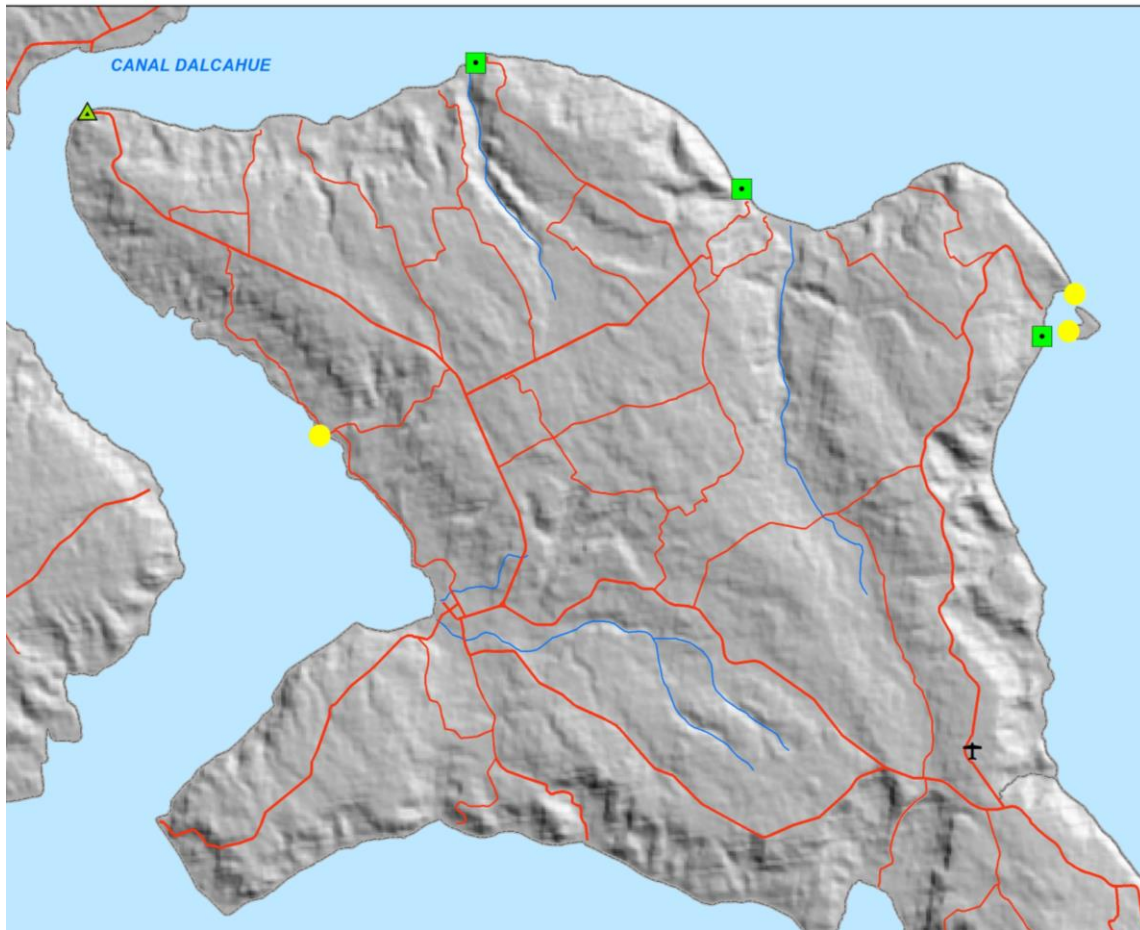


### **1.1.5 Sistema de Centros**

En el Capítulo II: Contexto Territorial, 1. Curaco de Vélez en la Provincia, se señalaba la dependencia jerárquica que la cabecera comunal tiene de la vecina ciudad de Achao y de Dalcahue, la cual es a su vez dependiente de Castro. Se asume además que esta dependencia de las ciudades menores hacia Dalcahue y Castro, es estructural, es decir, no tiene una tendencia a disminuir, sino a mantenerse o acentuarse, basado principalmente en la proximidad física que existe entre estos centros poblados y la función complementaria que cumplen sus ofertas de equipamientos, servicios y fuentes laborales. En otras palabras, la oferta de servicios de nivel comunal o intercomunal que presenta Castro y Dalcahue, dista a un tiempo aceptable de viaje (menos de 1hr) para las habitantes de las localidades vecinas, como Curaco de Vélez o Achao, lo que disminuye la posibilidad de que estos equipamientos se reproduzcan en las ciudades o pueblos menores a igual escala en el mediano plazo (educación superior, servicios financieros, hospital, entre otros).

Conforme a lo anterior, si bien la localidad de Curaco de Vélez se encuentra sola encabezando la oferta de servicios de la comuna, ésta no requiere en forma inminente completarse, por cuanto se apoya complementariamente en ello con Achao y secundariamente Dalcahue.

**Figura 4. Esquema del Sistema de Centros Poblados de Curaco de Vélez**



## **1.2 LA LOCALIDAD DE CURACO DE VÉLEZ**

El emplazamiento de la localidad de Curaco como configuración de poblamiento edificado, se origina en el proceso de ocupación de los Jesuitas en 1608 y las encomiendas españolas (desde 1627) las que en manos de nobles españoles explotaban a los indios para tributar a la corona. Para 1660, se establecen seis capillas Jesuitas en la Isla de Quinchao en distintos atracaderos costeros, una de ellas en la localidad de Curaco; las primeras “chozas pajizas” se ordenan en forma dispersa en torno a la capilla levantada dando forma a Curaco como poblado mixto (naturales y españoles), consolidándose a mediados del siglo XVIII en que ya se reconocía a Curaco como pueblo y se registraban actas de bautizo y confesionales de españoles e indios.<sup>3</sup>

---

3

Sobre información registrada en Apuntes Históricas de Curaco de Vélez, Un Pueblo de Chiloé; Carlos Oyarzún; Ed. 2006

### 1.2.1 Proceso de urbanización

El proceso de urbanización es la transformación del suelo rural en suelo urbano, desarrollo que si bien se inicia con la construcción de la primera capilla en 1660, la configuración “urbana” de Curaco, en torno a la iglesia y al camino que baja hasta la costa se va materializando para comienzos del siglo XIX, en que la plaza sigue presentándose en forma tangencial a la calle estructurante, puesto que hasta 1878 en su extremo sur-oeste se emplazaba el cementerio del pueblo, el cual fue trasladado hacia su actual ubicación. Conforme a relatos del libro “Apuntes Históricos de Curaco de Vélez” (C. Oyarzún), en 1915 aún existían algunas cruces en la ubicación original.

En la siguiente imagen de la Tesis “Curaco de Vélez un Pueblo Típico de Chile”, se presenta una recreación gráfica de lo que habría sido la configuración espacial del poblado de Curaco de Vélez para 1850, la que es reconocible en la actual trama urbana.

**Figura 5. Curaco de Vélez 1850**



Por cierto la configuración de caminos de penetración y la conectividad vial de la isla de Quinchao con la Isla Grande, no sólo cambia la forma de extensión de los poblados coloniales, sino la forma de arribar al poblado se reorienta hacia el interior, compitiendo con la forma de acceso marítima originaria; en el caso de Curaco de Vélez el acceso de interior se hace por la prolongación de calle Errázuriz.

Los registros gráficos del Poblado de Curaco de Vélez son ya del siglo XX o posteriores al terremoto de 1960, donde la plaza ya se presenta perimetrada por las actuales calles y con una mayor densidad de edificaciones en su entorno. Como consecuencia del terremoto de 1960 se produce hundimiento del sector costero,



con importante pérdida de edificaciones y territorio urbano; sectores que hoy son parte de la faja intermareal.

El desastre de 1960 genera demanda por nuevo suelo urbano y se comienzan a configurar manzanas con características urbanas, donde el referente geométrico son la explanada de la iglesia que configura las calles Bohle y la calle de acceso a embarcadero (Errázuriz), únicas vías que presentan cierta ortogonalidad entre sí, el resto de las vías van obedeciendo a la geometría predial de las propiedades loteadas.

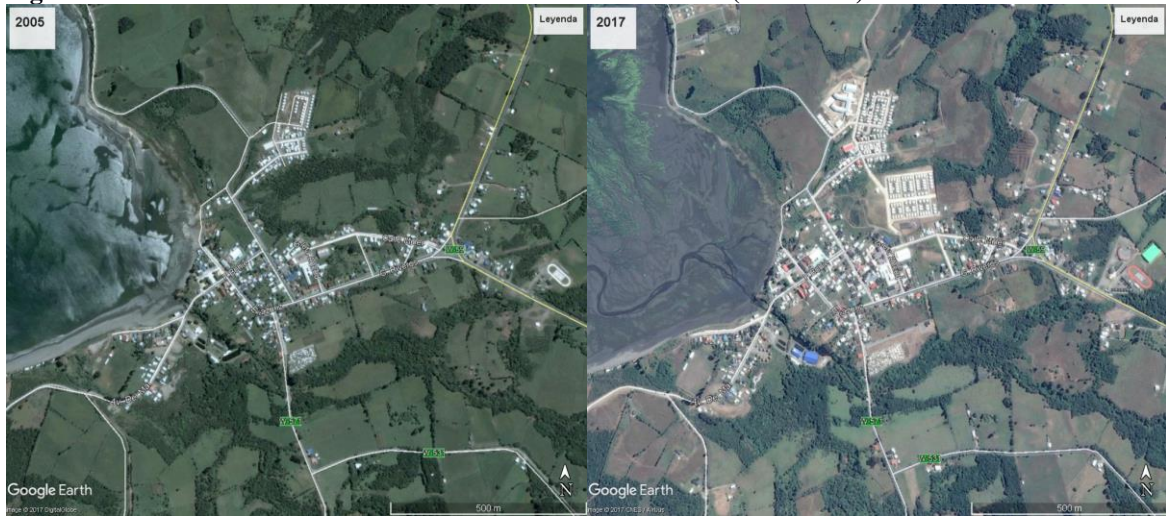


En 1965 se construye el puente que cruza el Río Vélez, rebajando el lomaje donde se encontraba el antiguo cementerio (prolongación de la actual calle Francisco Bohle hacia Av. del Mar); ello fomenta el crecimiento del poblado hacia el sur-poniente, pero en menor proporción que lo extendido hacia el nor-orienté.

Actualmente la configuración de Curaco de Vélez, que ya no es el centro más poblado de Quinchao, se presenta en forma irregular y con una importante tendencia de crecimiento desarticulado que genera vías de baja conectividad entre sí y un crecimiento deagregado que genera espacios intermedios de baja conectividad.

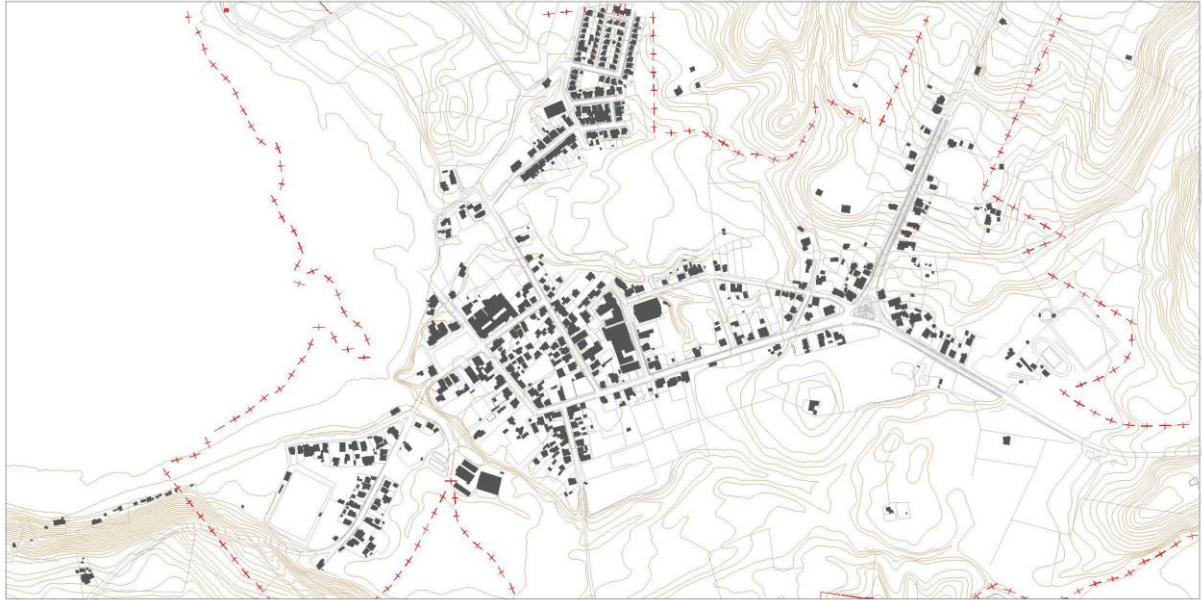
En la figura siguiente se puede observar el consumo de suelo producido sólo en la última década, donde ya es posible observar extensos paños de loteos residenciales discordantes en estructura y tamaño predial respecto al resto del poblado, pero que introducen una alta densidad que demanda el sistema de equipamiento y servicios.

**Figura 6. Consumo de suelo Urbano en Curaco de Vélez (2005-2017)**



En la figura siguiente se destaca el suelo cubierto por edificaciones, donde se aprecia la extensión territorial de éstas y la baja consolidación de las áreas ocupadas.

**Figura 7. Ocupación de suelo**



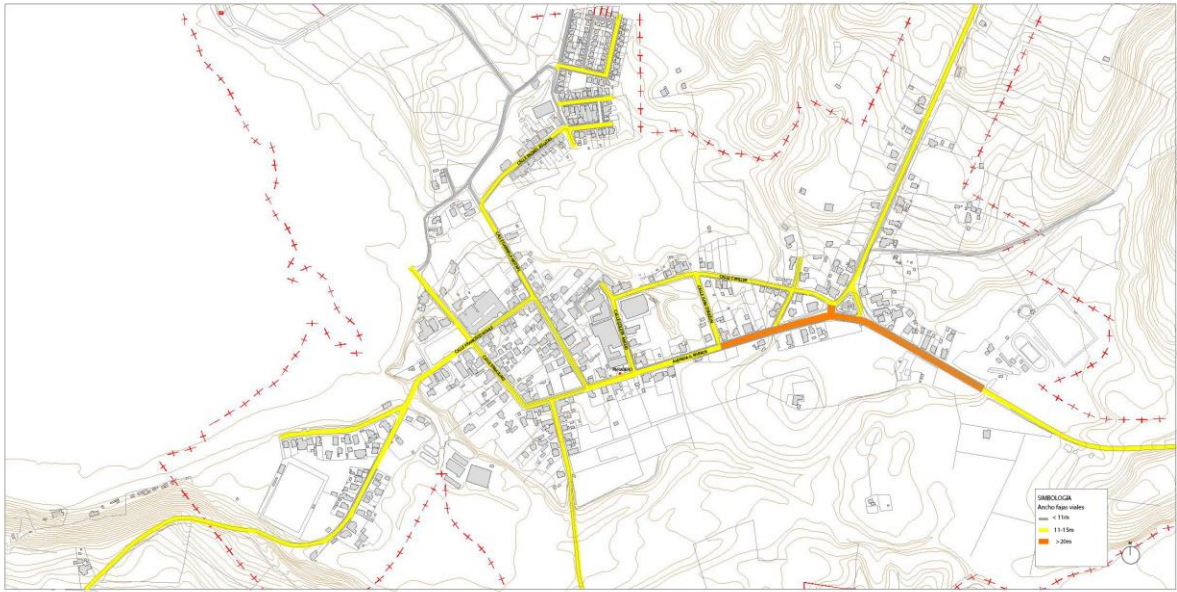
### **1.2.2 Estructura Vial Urbana**

Se identifica como soporte de actuaciones el conjunto de infraestructura y equipamiento que permite y facilita las actuaciones urbanas en el territorio; éste, si bien surge junto e incluso después del crecimiento urbano, es uno de los aspectos posibles de planificar en forma anticipada por un IPT, de manera que su materialización tenga un efecto óptimo en su aprovechamiento y distribución.

Como se señaló anteriormente, la configuración de la vialidad existente dentro del área poblada de Curaco de Vélez, es la resultante de sucesivas divisiones prediales y loteos, carentes de una planificación integral y marcada por la traza originaria de la Iglesia, condicionantes naturales, formas ancestrales de propiedad del suelo y los requerimientos de conectividad que demanda el sistema intermodal de transportes del archipiélago.

Los accesos desde el interior hacia el poblado están estructurados por caminos públicos (W-59, W-571) que se internan en la trama local, vías que se encuentran reguladas por la Dirección de Vialidad del MOP. El resto de la trama son calles de uso público cuya tuición como tal recae en la municipalidad.

**Figura 8. Caracterización Red Vial Urbana Existente**



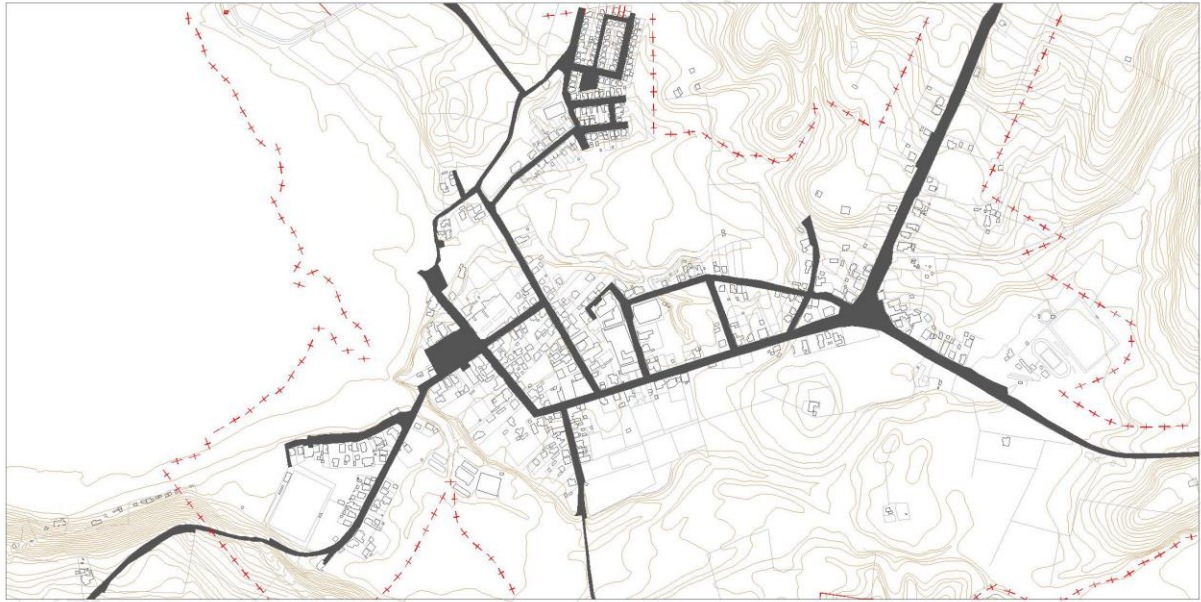
En la anterior figura se ha hecho una diferenciación de las vías existentes, conforme a su ancho y estado de la urbanización. Los anchos o fajas viales -entendida como la distancia entre líneas de propiedad- se han clasificado según tramos asimilables a la clasificación vial de la OGUC. De esta forma se destacan las vías que tienen más de 20m y las que tienen entre 15m y 20m de ancho (factibles de utilizar por transporte público: asimilables a troncales y colectoras respectivamente); las que tienen entre 11m y 15m de ancho, que sólo pueden calificar como locales o de servicio (con menos de 11m no califican como calle).

De la gráfica se desprende que la estructura vial -conforme a su ancho de faja disponible- se compone básicamente de vías de servicio y locales (menores a 15m), la categoría de “colectoras” no existe y sólo hay un tramo con ancho de troncal.

En la siguiente figura se grafica la disponibilidad hoy de espacio público, el cual es básicamente vialidad y un par de áreas verdes.



**Figura 9.      Espacio Público Curaco de Vélez**

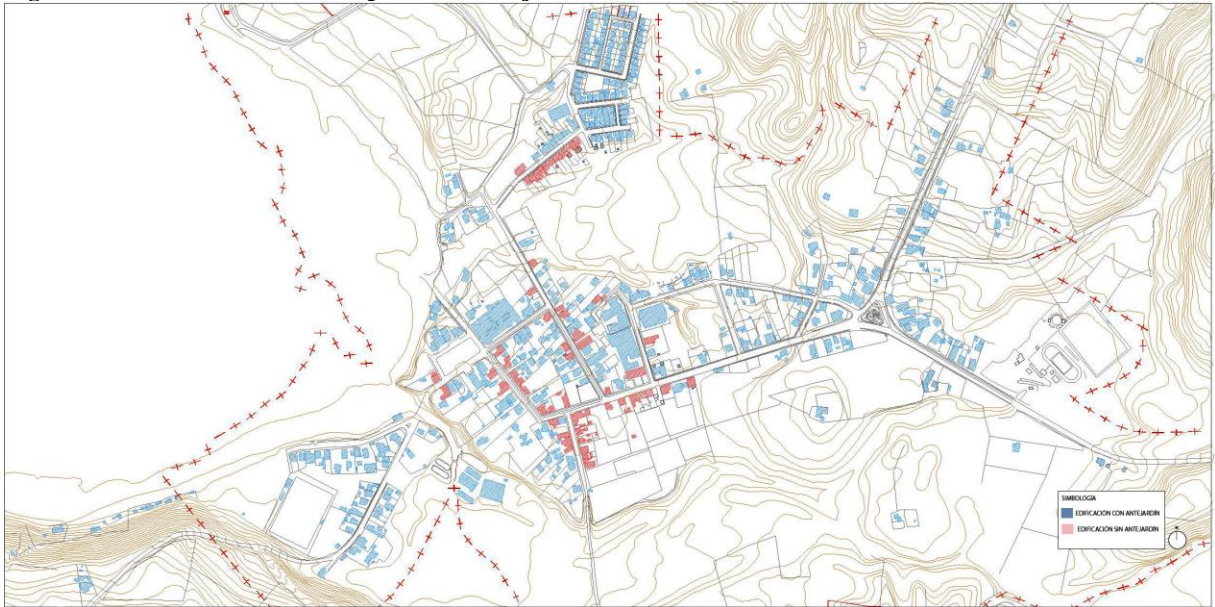


La estructura carece de circuitos factibles de utilizar por un sistema de transporte público interno, debido a que la trama es arbolada y no permite circuitos integrados. El aporte de vialidad de los nuevos poblamientos sólo resuelve su uso interno, presentando accesos estrangulados a las poblaciones. Cabe señalar que la cartografía empleada en este análisis no registra los últimos poblamientos, que son igualmente complejos desde el punto de vista de la integración vial.

La conectividad del sistema apenas resuelve las demandas básicas del transporte comunal de pasajeros, dejando absolutamente fuera las demandas de conectividad de los distintos barrios entres si, o entre éstos y el centro cívico.

Es evidente que la red es insuficiente para las demandas vehiculares locales, de transporte público, demandando un sistema jerarquizado que permita diferenciar los usos y satisfacer la conectividad interna. Esta situación podría demandar el ensanche de algunas vías estratégicas, por lo que es relevante revisar, al menos en la cabecera comunal, la disposición de las edificaciones en relación a la línea oficial o de propiedad, pues la ausencia de antejardín hace más onerosa una expropiación y podría afectar incluso a edificaciones patrimoniales.

**Figura 10. Presencia de espacio de Antejardín en Curaco de Vélez**



## **2 PROYECTO VIALIDAD CURACO**

### **2.1 PROYECCIONES DE DEMANDAS DE SUELO URBANO**

De la etapa de diagnóstico, se establecieron las siguientes afirmaciones sobre el futuro de la comuna que el IPT debería satisfacer para el año 2048.

1. Incremento de la población casi en un cincuenta por ciento.
2. Incremento de equipamiento y servicios orientados al turismo.
3. Incremento de actividades productivas del tipo industrial.
4. Mejoramiento de la conectividad a la isla de Chiloé y de Quinchao.
5. Incremento progresivo del turismo natural y cultural.

#### **2.1.1 Población y vivienda**

En el informe 2, se estimó un incremento de la población comunal cercano a las 2.000 personas para los próximos 30 años. Considerando que cerca de un 80% se radicaría en las áreas urbanas, éstas demandarán vivienda en suelo urbano.

En consecuencia, se estimó que se produciría un incremento de 270 viviendas para los próximos 30 años, las cuales debieran satisfacerse por medio de la extensión urbana. Éstas viviendas requerirán adecuados accesos a través de una vialidad futura.

### 2.1.2 Equipamiento y turismo

En la etapa de diagnóstico se concluyó que en la comuna no existe un déficit importante en el equipamiento de tipo social, por lo cual el incremento que debe ser considerado es aquel que requiera la nueva población.

Sin embargo, se requeriría un aumento mayor para el equipamiento comercial, de servicios financieros y otros similares, principalmente orientados a satisfacer actividades turísticas, tales como hoteles, hostales y cabañas.

### 2.1.3 Actividades productivas

Se estimó que el aumento de las actividades productivas emplazadas en suelo urbano debiera duplicar la capacidad instalada existente.

## 2.2 OBJETIVOS DEL PLAN

Respecto al sistema vial de la localidad de Curaco, se plantearon los siguientes objetivos para ser satisfechos en la propuesta de anteproyecto.

OBJETIVO GENERAL 1: Estructurar una red de **vinculación integral** del territorio

OBJETIVO ESPECÍFICO 2: Establecer una **jerarquización vial** que resuelva mejor la conexión de los distintos sectores urbanos y de la comuna con el sistema vial intercomunal y provincial, según la función de cada vía, de modo de no interferir con vehículos pesados la circulación urbana.

OBJETIVO ESPECÍFICO 3: Mejorar la **conectividad**, que resuelva la integración de todas las áreas residenciales con las áreas de equipamiento y trabajo, a la vez que conecte el sistema urbano con las redes intercomunales periféricas y terminales intermodales.

Estos objetivos particulares para la vialidad, deben lograrse en la medida que se consigan también todos los demás objetivos planteados. En la implementación de los talleres, se realizó una ponderación de cada uno de los cinco objetivos generales tal que midiera la relevancia en la consecución de ellos. Para el objetivo general 3 la ponderación asignada alcanzó el 30%, siendo el mayor de los cinco.

## 2.3 PROYECTO

### 2.3.1 Alternativa elegida

En el desarrollo de los talleres de trabajo con la comunidad, se obtuvo la configuración de dos alternativas de estructuración del territorio urbano: una alternativa concentrada y una alternativa extensiva.

Ambas alternativas propuestas fueron evaluadas en términos de la consecución de los objetivos planteados, en pos de obtener la Imagen Objetivo del Plan que sería la base de la conformación del anteproyecto. Respecto al Objetivo General 3 (relacionado con la vialidad), la alternativa

extensiva cumple completamente con los objetivos específicos, en tanto la alternativa concentrada no los cumple.

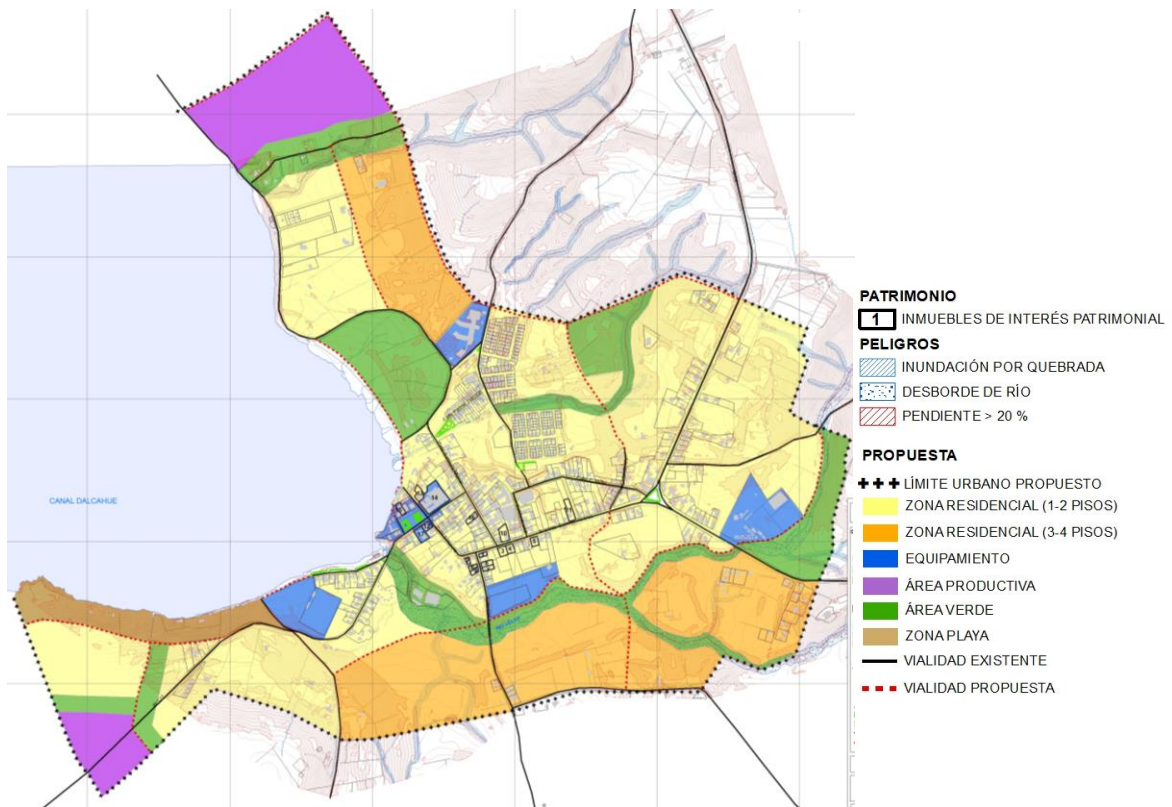
En definitiva, fue la alternativa extensiva la que obtuvo mejor puntaje y sería la que mejor conseguiría los objetivos generales planteados inicialmente.

Esta alternativa extensiva promueve el crecimiento en extensión de la ciudad, para ello se incorporan nuevas áreas de uso residencial mixto con mayores alturas (máximo 4 pisos), además se incorpora al área urbana el sector del humedal y las zonas industriales existentes. Respecto a las áreas verdes se propone incorporarlas en los sectores asociados al río y quebradas, también en áreas aledañas a sectores residenciales generando así nuevas áreas verdes para la comuna. En cuanto al equipamiento no se proponen nuevas áreas.

La vialidad propone el ensanche de la vialidad estructurante y la incorporación de nuevas vías asociadas a las áreas en las cuales se extiende el territorio, de esta manera se logra mejorar la conectividad tanto dentro de la ciudad como con los poblados aledaños.

**Figura 11. Alternativa Extensiva**







Fuente: Elaboración Propia

**Área Urbana:** El criterio principal que se utilizó para definir el área urbana de la alternativa extensiva, además de las áreas consolidadas y su posible expansión, fue incluir al territorio las zonas donde actualmente se desarrollan actividades de carácter industrial, con el propósito de controlar su uso, crecimiento y características volumétricas. A su vez, se integra el humedal para generar un resguardo como área verde, además de territorios al sur del Río Vélez como expansión en mayor altura.

**Zonificación:** La organización del territorio urbano se determinó reconociendo los usos que actualmente se realizan en la ciudad; uso industrial en los extremos norte-sur de Curaco de Vélez, sectores donde se desarrollan las actividades de la empresa AC Redes, con áreas verdes en sus costados para amortiguar ciertos impactos con otros usos. Equipamiento exclusivo en el centro cívico (alrededor de la Plaza de Armas), cementerio, internado, estadio y Parque Costumbrista “La Molienda”. Área verde, como protección a los recursos de valor natural; humedal, quebradas y Río Vélez, además de las zonas de amortiguación para la actividad industrial, agregando también una zona de “playa”, como protección de las características naturales del territorio y resguardo de posibles peligros. El uso mixto; residencial y comercio menor, se plantea en el área consolidada (centro cívico más poblaciones), agregando nuevos territorios para posibles expansiones.

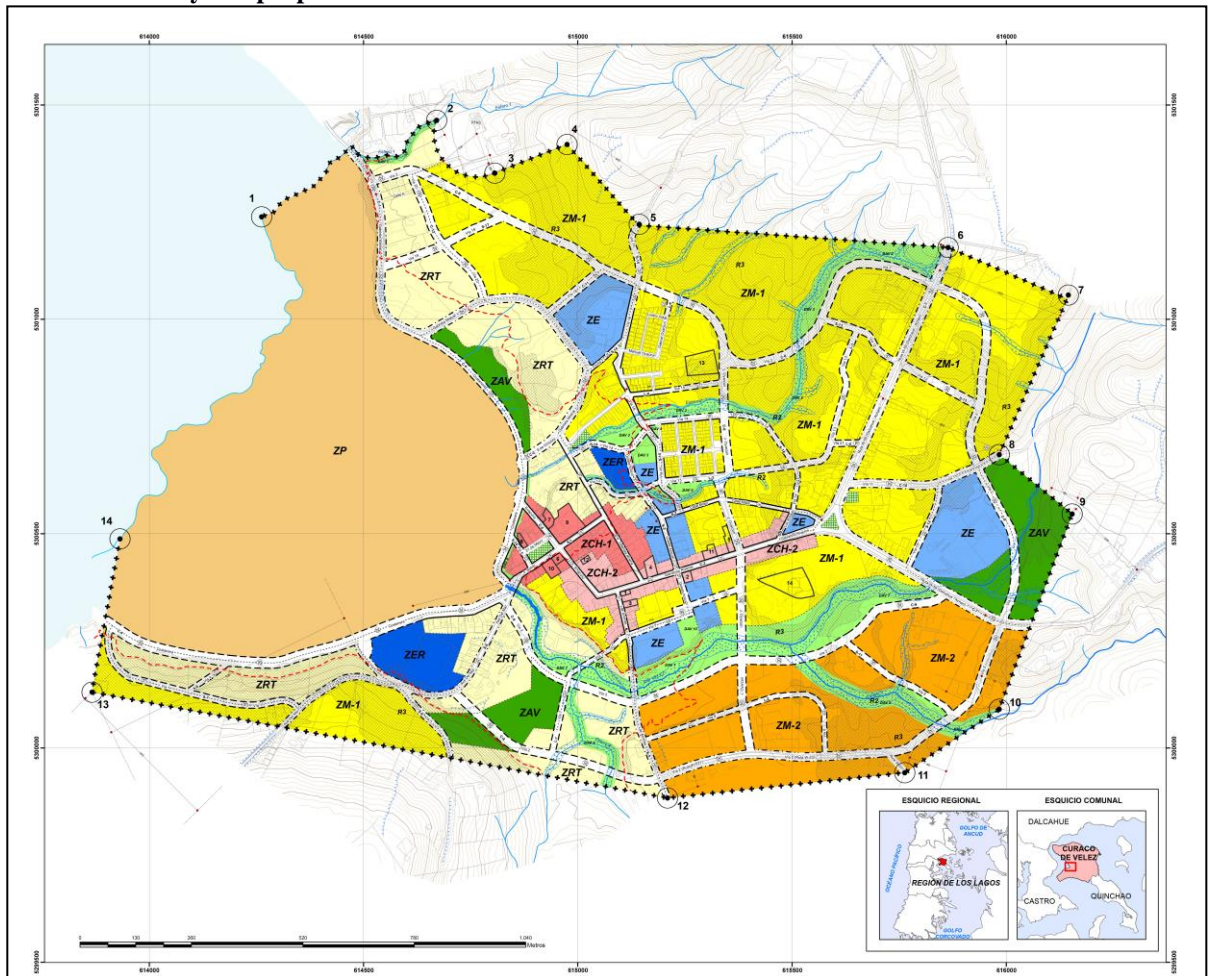
**Alturas:** La altura de edificación se propone en dos escalas: 1-2 pisos para el centro y sectores actualmente ocupados, 3-4 pisos para las expansiones (hacia los extremos del límite).

**Vialidad:** La estructura vial de Curaco de Vélez se proyecta reabriendo caminos antiguos, ensanchando vías principales y proponiendo nuevas vías que conecten a todos los sectores de la ciudad. Se plantean nuevas vías al costado de áreas verdes, tanto en el Río Vélez como en el humedal, para fomentar el recurso natural turístico.

### **2.3.2 Proyecto propuesto**

Finalmente, teniendo como base la alternativa extensiva escogida en el trabajo de los talleres de participación ciudadana, se elaboró el Proyecto propuesto.

**Figura 12. Proyecto propuesto**

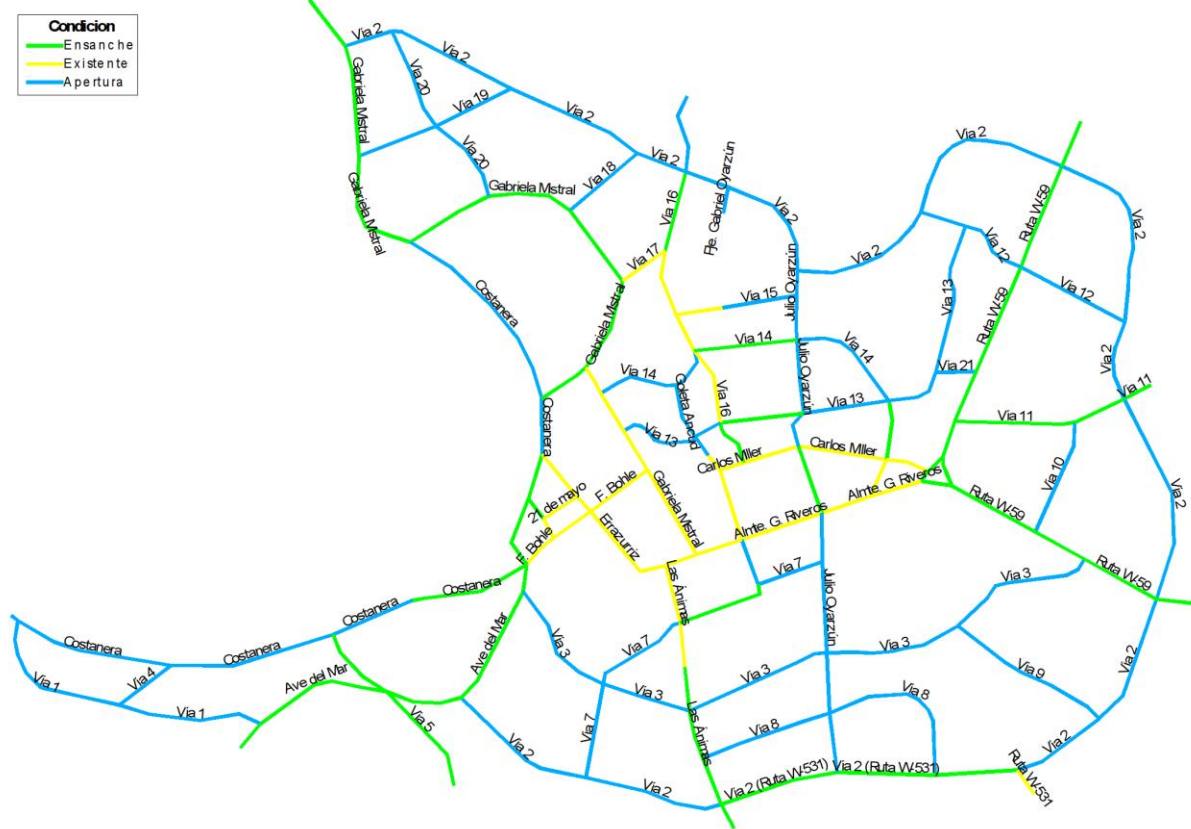


Considerando únicamente el esquema de vialidad propuesto, se reconocen los ejes viales urbanos existentes, tales como: Almirante G. Riveros, Errazurriz, Las Ánimas, Carlos Miller, Gabriela Mistral y Goleta Ancud, así como también los ejes viales interurbanos, como la Ruta W-59 y la Ruta W-571, en sus actuales extensiones dentro del límite urbano definido.

Además, se completa el emplazamiento de otras vías urbanas que no se presentan continuas. También, se extiende el alcance de algunas de las vías existentes, por ejemplo, Goleta Ancud al sur de Almirante G. Riveros, Julio Oyartzún al norte de Carlos Miller y al sur de Almirante G. Riveros.

De manera especial, se propone la prolongación de la Costanera hacia el sur, generando así un circuito que recorre el borde costero con la intención de potenciar las actividades turísticas en su borde.

**Figura 13. Vialidad del Anteproyecto propuesto**



Complementario a lo anterior, se han propuesto nuevas vías con la finalidad de dar acceso a las nuevas áreas urbanas que se contendrán dentro del nuevo límite urbano.

La proposición de la Vía 2, circunvalando el área urbana, tiene la finalidad de brindar una conexión entre las zonas periféricas sin la necesidad de pasar por el centro del poblado.

Hacia el sur, se proponen la Vía 1 extendiéndose entre Costanera y Ave del Mar y la Vía 3 que se emplaza entre Ave del Mar y la Ruta W-59.

Hacia el norte, se proponen la Vía 13 entre Gabriela Mistral y la vía 12, que se complementa con la Vía 21 para conectarse a la Ruta W-59, la Vía 12 entre ambos brazos de la Vía 2 e intersectando a la Ruta W-59.

Al oriente, se propone la Vía 2 entre el sector norte de la Ruta W-59 y el sector oriente de la misma.

Estas vías nuevas, permitirían el acceso a los nuevos territorios integrados al ámbito urbano, hacia y desde el acceso interprovincial que es la Ruta W-59.

Las vías nuevas propuestas, en conjunto con las prolongaciones y conexiones propuestas para las vías existentes, conformarán una malla vial que permitiría la circulación de la población entre los diversos territorios, sin la necesidad de pasar por el centro histórico, pero con la facilidad de llegar a él fluidamente.



**Figura 14. Anchos propuestos para vialidad**



En cuanto a los anchos de las vías, se han respetado los anchos actuales para las vías existentes, quedando algunas de ellas con anchos variables. Esto se define así con la finalidad de preservar algunos inmuebles de importancia patrimonial y formar una zona de conservación histórica.

En cuanto a las vías nuevas propuestas, éstas se han definido con anchos entre los 12 y los 20 metros. Esto permitiría conformar vías aptas para recibir flujos de vehículos de gran calibre (tales como camiones y buses) que alcancen la zona definida como productiva al norte, así como también las zonas con mayor densidad ubicadas al norte y al sur.

El detalle de éstos se presenta a continuación.

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)	Observaciones
			Desde	Hasta		
C-1	Colectora	Gabriela Mistral	Límite urbano norte	8 de octubre	20	Ensanche ambos costados
			8 de octubre	Galvarino Riveros	10	Existente
C-2	Colectora	8 de octubre	Costanera	Gabriela Mistral	20	Ensanche ambos costados

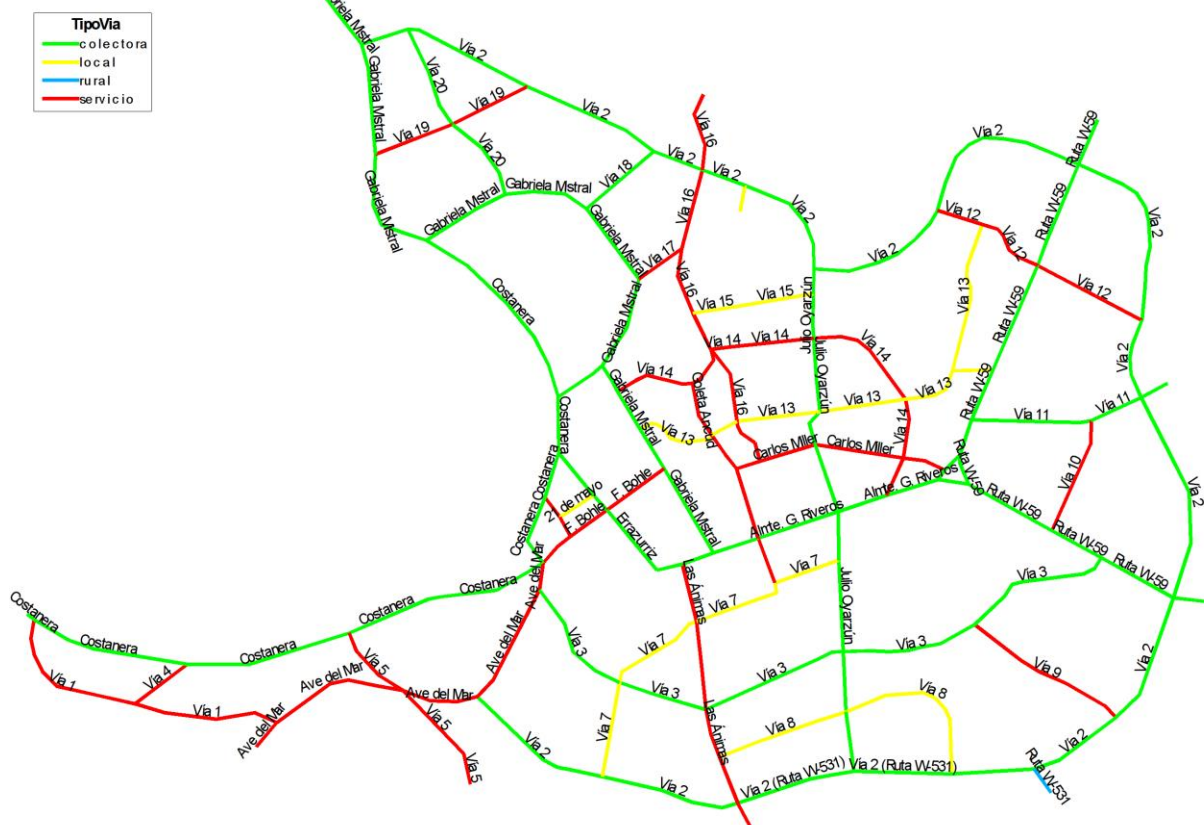
Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)	Observaciones
			Desde	Hasta		
C-3	Colectora	Galvarino Riveros	Errázuriz	Ruta W-59	10 - 20	Existente
C-4	Colectora	Costanera	Gabriela Mistral	8 de octubre	15	Apertura
			8 de octubre	Francisco Bohle	20	Ensanche costado poniente
			Francisco Bohle	240m al sur de F. Bohle	25	Ensanche costado norte
			240m al sur de F. Bohle	Límite urbano poniente	25	Apertura
C-5	Colectora	Errázuriz	Costanera	Galvarino Riveros	13-14	Existente
C-6	Colectora	Julio Oyarzún	Vía 2	Vía 13	20	Apertura
			Vía 13	Calle Miller	16	Apertura
			Calle Miller	Galvarino Riveros	20	Ensanche ambos costados
			Galvarino Riveros	Ruta W-531	20	Apertura
C-7	Colectora	Ruta W-59	Límite urbano norte	Límite urbano oriente	25	Ensanche ambos costados
C-8	Colectora	Vía 2	Ave del Mar	Las Ánimas	20	Apertura
			Las Ánimas	Ruta W-531	20	Ensanche ambos costados
			Ruta W-531	Gabriela Mistral	20	Apertura
C-9	Colectora	Vía 3	Ave del Mar	Ruta W-59	20	Apertura
C-10	Colectora	Vía 11	Ruta W-59	Límite urbano oriente	20	Ensanche ambos costados
C-11	Colectora	Vía 18	Gabriela Mistral	Vía 2	20	Apertura
C-12	Colectora	Vía 20	Vía 2	Gabriela Mistral	20	Apertura
S-1	Servicio	Francisco Bohle	Costanera	Errázuriz	15	Existente
			Errázuriz	Gabriela Mistral	12	Existente
S-2	Servicio	Goleta Ancud	Vía 14	42m al norte del eje de Calle Miller	15	Apertura
			42m al norte del eje de Calle Miller	Galvarino Riveros	12	Existente
			Galvarino Riveros	Vía 7	15	Apertura
S-3	Servicio	Calle Miller	Goleta Ancud	Los Robles	9	Existente
			Los Robles	Ruta W-59	12	Existente
S-4	Servicio	Los Robles	Calle Miller	Galvarino Riveros	9	Existente
S-5	Servicio	Las Ánimas	Galvarino Riveros	Límite sur cementerio	9-12	Existente

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)	Observaciones
			Desde	Hasta		
			Límite sur cementerio	Límite urbano sur	15	Ensanche ambos costados
S-6	Servicio	Ave del Mar	Francisco Bohle	Límite urbano sur	15	Ensanche ambos costados
S-7	Servicio	Vía 1	Costanera	Ave del Mar	15	Apertura
S-8	Servicio	Vía 4	Costanera	Vía 1	12	Apertura
S-9	Servicio	Vía 5	Costanera	Límite urbano sur	15	Ensanche ambos costados
S-10	Servicio	Vía 6	Costanera	21 de mayo	13	Ensanche costado poniente
			21 de mayo	Francisco Bohle	13	Existente
S-11	Servicio	Vía 9	Vía 3	Vía 2	15	Apertura
S-12	Servicio	Vía 10	Ruta W-59	Vía 11	15	Apertura
S-13	Servicio	Vía 12	Vía 2	Ruta W-59	15	Apertura
			Ruta W-59	Vía 2	20	Apertura
S-14	Servicio	Vía 14	Gabriela Mistral	Vía 16	15	Apertura
			Vía 16	Julio Oyarzún	15	Ensanche costado norte
			Julio Oyarzún	Calle Miller	12	Apertura
S-15	Servicio	Vía 16	Calle Miller	Vía 13	15	Ensanche costado oriente
			Vía 13	100m al norte de eje pasaje Manuel Oyarzún	10-16	Existente
			100m al norte de eje pasaje Manuel Oyarzún	Vía 2	15	Ensanche costado oriente
			Vía 2	Límite urbano norte	15	Ensanche ambos costados
S-16	Servicio	Vía 17	Gabriela Mistral	Vía 16	10	Existente
S-17	Servicio	Vía 19	Gabriela Mistral	Vía 2	20	Apertura
L-1	Local	Vía 7	Vía 2	Vía 3	15	Apertura
			Vía 3	Las Ánimas	12	Apertura
			Las Ánimas	115m al oriente del eje de calle Las Ánimas	15	Ensanche costado sur
			115m al oriente del eje de calle Las Ánimas	Goleta Ancud	30	Ensanche ambos costados
			Goleta Ancud	Julio Oyarzún	15	Apertura

ESTUDIOS PREVIOS PLAN REGULADOR COMUNAL DE CURACO DE VÉLEZ

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)	Observaciones
			Desde	Hasta		
L-2	Local	Vía 8	Las Ánimas	Ruta W-531	12	Apertura
L-3	Local	Vía 13	Gabriela Mistral	Vía 16	12	Apertura
			Vía 16	Julio Oyarzún	15	Ensanche costado sur
			Julio Oyarzún	Vía 12	15	Apertura
L-4	Local	Vía 15	Vía 16	85m al oriente del eje de Vía 16	12	Existente
			85m al oriente del eje de Vía 16	Julio Oyarzún	12	Apertura
L-5	Local	Vía 21	Vía 13	Ruta W-59	15	Apertura
L-6	Local	Pasaje Gabriel Oyarzún	Pasaje Lindor Vidal	Vía 2	12	Apertura

**Figura 15. Asimilación de categorías de vías**



A partir de los anchos propuestos, es posible asimilar cada vía a una categoría funcional urbana, lo cual permite conformar una red jerarquizada. La malla vial a su vez, haría posible la circulación de transporte público conectando las nuevas áreas de expansión con el centro histórico.

### **3 Conclusiones**

La propuesta de vialidad para el PRC-CV permite estructurar una red vial que vincula integralmente al territorio. Esto lo consigue al establecer una jerarquización de las vías, resolviendo la conexión de los sectores urbanos actuales y futuros con el sistema de caminos rurales intercomunales y provinciales. A través de la la Vía 2, se permite la circulación de vehículos alrededor de la localidad evitando el paso por el centro histórico. Las nuevas áreas residenciales propuestas en las afueras del actual asentamiento, tendrían asegurada su conectividad con las zonas de equipamiento propuestas alrededor de la vía 16 a través de las prolongaciones hacia el norte y el sur definidas para los ejes actuales Julio Oyarzún, Vía 16 y Vía 13. Así mismo, el acceso a las áreas con actividades laborales ubicadas en la zona productiva al norte y en la zona de conservación histórica central, se consigue al darle continuidad a vías existentes tales como Vía 14 y Vía 7.

También, la propuesta de continuidad de la Costanera, permitiría establecer un potencial circuito turístico, aprovechando el atractivo natural del borde costero, lo cual redundaría en un impulso para la actividad económica de la comuna en general y de la localidad de Curaco en particular.

Dado lo anterior, se cumplirían cabalmente tanto el objetivo general 3 y sus objetivos específicos 2 y 3 del plan.