

**PLAN REGULADOR COMUNAL DE  
CUREPTO**

**ESTUDIO DE CAPACIDAD VIAL**



---

PABLO BADILLA OHLBAUM  
ARQUITECTO

A continuación se presentan los antecedentes técnicos del Estudio de Capacidad Vial (ECV) correspondiente al presente estudio, de acuerdo a los requerimientos establecidos para dar cumplimiento al artículo 2.1.10 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC).

## 1 CARACTERIZACIÓN RED VIAL COMUNAL

Las principales vías que comunican con la comuna de Curepto corresponden a la K-60 que le comunica con las comunas de Penco y Talca (distante a 74 km); y las rutas K-16 y K-22 que le comunican con la ruta J-60 (comuna de Licantén). La Ruta K-60 atraviesa y estructura a los principales poblados de la comuna, especialmente considerando que ambas localidades urbanas de la comuna se comunican a través de este camino. Otras de las principales vías de la comuna corresponden a la K-24 y -690 que comunican con la comuna de Constitución; la K-16 que conecta hacia Villa Prat (Sagrada Familia) y la K-260 hacia Botolcura (Penco). En la figura siguiente se puede apreciar la distribución de la red vial comunal. En la misma figura se localizan las estaciones de censo de tránsito utilizadas por la Dirección de Vialidad para el Censo Nacional de Tránsito del año 2008. En el siguiente cuadro se presentan más detalles con la localización de dichas estaciones:

**CUADRO N°1: Estaciones Censo Nacional de Tránsito 2008**

ID Estación	Localización	Ruta
25	Sector Monte Grande	K-24
26	Bifurcación Hualañé	K-16
132	Bifurcación Maitenhuapi	K-60

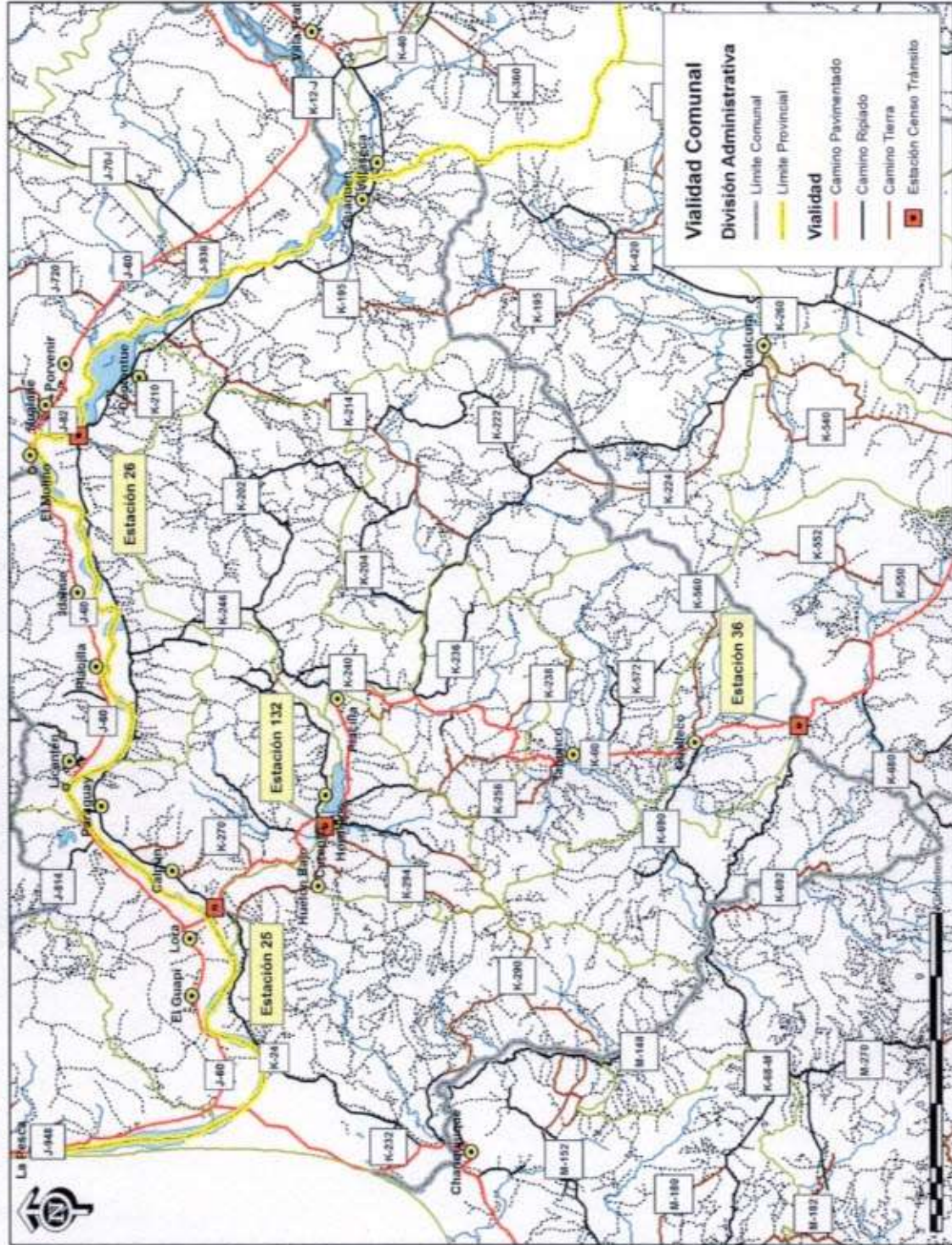
Fuente: Censo Nacional de Tránsito Año 2008, Dirección de Vialidad

En el cuadro de la página siguiente se presenta el detalle con la distribución total del Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) para cada uno de los destinos que presenta cada estación de medición de tránsito, así como también se presenta la distribución porcentual según tipo de vehículo que compone el tráfico total para la estación. De acuerdo a los datos expuestos se tiene:

- La Estación 132 localizada en la Ruta K-60, 5 kms al sur de Gualleco presenta el mayor TMDA alcanzando los 4.292 vehículos en dirección hacia Penco-Talca, siendo la distribución del tránsito anual bastante pareja para las muestras de verano, invierno y primavera. Para esta estación el mayor tránsito total en 24 hrs se registra en invierno con 5.066 vehículos, la mayor parte de ellos corresponden a autos-station y camionetas (82% entre ambas categorías).
- La Estación 25 localizada en Monte Grande en las cercanías del Puente Lautaro (Ruta K-24-M) presenta un mayor TMDA hacia la localidad de Curepto (760 vehículos), a través de la Ruta K-16, superando ampliamente los valores registrados hacia Huenchullami y Villa Prat. Los mayores valores en total de 24 hrs se registran en verano.
- La estación 26 localizada en la Ruta K-16 (20 km al poniente de Huaquén) presentan un TMDA estable para verano, invierno y primavera, hacia los sectores de Villa Prat y Curepto, con valor cercano a los 260 vehículos. En cambio hacia Hualañé el tráfico alcanza los 474 vehículos. En este punto el tránsito está dominado por camionetas y autos-station (simples de 2 y más ejes).

Del análisis de los valores expuestos se puede concluir que la Ruta K-60 concentra la mayor parte de los flujos en dirección Curepto-Gualleco-Penco-Talca y viceversa. Como destinos de nivel secundario desde esta ruta encontramos a las localidades de Huaquén, Villa Prat, Hualañé y Maitenhuapi.

FIGURA N° 1: Red Vial Comunal y Estaciones de Medición de Tránsito



Fuente: Censo Nacional de Tránsito Año 2008, Dirección de Vialidad

CUADRO N° 1: Medición Estaciones Censo Nacional de Tránsito 2008, Comuna de Curepto

ESTACIÓN DE CONTROL	ROMBRE DEL CAMINO	ROL	CAMINO ASFALTABLE	BUESTRIA	AUTOS STATION	CAMIONETAS	CAMIONES SIMPLES MAS DE 2 Ejes	CAMIONES SEMI-REMOLQUES	REMOLQUES	REMOLQUES TAXIBUSES	TOTAL 24 HORAS	TRANSITO ANTERIOR
07-025-03-1 CAMINO 2 DE/A 3 LUGAR	LONTUE CUREPTO VILLA PRAT MONTE GRANDE	K-36	MIN MIN MIN	V P	34 72 36	121 106 85	5 20 1	1	--	6	241 305 140	240 305 121
TRANSITO MEDIO DIARIO ANUAL			DISTRIBUCION PORCENTUAL		31,09	53,53	1,37	0,17	0,51	3,54	TASA CRECIMIENTO	-53,3
07-025-02-1 CAMINO 2 DE/A 3 LUGAR	LONTUE CUREPTO CUREPTO MONTE GRANDE	K-16	MIN MIN MIN	V P	266 285 255	47 205 205	48 53 49	22 2 1	28 7 34	52 23 21	987 667 615	614 650 514
TRANSITO MEDIO DIARIO ANUAL			DISTRIBUCION PORCENTUAL		62,60	39,05	3,06	1,08	3,58	4,21	TASA CRECIMIENTO	13,30
07-025-03-1 CAMINO 2 DE/A 3 LUGAR	HACIA HUENCHULLANI HUENCHULLANI MONTE GRANDE	K-34-M	MIN MIN MIN	V P	97 52 46	24 81 72	1 31 17	3 3 1	--	2 2 5	220 471 168	220 471 168
TRANSITO MEDIO DIARIO ANUAL			DISTRIBUCION PORCENTUAL		34,55	39,92	2,80	1,22	4,55	4,72	TASA CRECIMIENTO	10,00
07-025-04-1 CAMINO 2 DE/A 3 LUGAR	HACIA PUENTE LAUTARO PUENTE LAUTARO MONTE GRANDE	S/R	MIN MIN MIN	V P	273 280 273	368 64 261	62 64 55	26 6 2	28 7 45	36 23 24	1.172 712 676	925 745
TRANSITO MEDIO DIARIO ANUAL			DISTRIBUCION PORCENTUAL		61,01	36,80	7,24	1,36	5,20	6,32	TASA CRECIMIENTO	-5,36
07-026-01-1 CAMINO 2 DE/A 3 LUGAR	LONTUE CUREPTO VILLA PRAT BIF HUALANE	K-56	MIN MIN MIN	V P	89 76 56	147 171 138	18 22 25	2 1 2	18 3 12	3 3 6	287 383 229	300 209 205
TRANSITO MEDIO DIARIO ANUAL			DISTRIBUCION PORCENTUAL		71,65	55,81	7,88	2,62	6,37	3,50	TASA CRECIMIENTO	5,71
07-026-02-1 CAMINO 2 DE/A 3 LUGAR	LONTUE CUREPTO CUREPTO BIF HUALANE	K-56	MIN MIN MIN	V P	179 82 71	112 102 123	13 21 24	--	--	1 2	305 239 204	339 139 204
TRANSITO MEDIO DIARIO ANUAL			DISTRIBUCION PORCENTUAL		61,34	49,99	7,57	4,43	--	6,05	TASA CRECIMIENTO	5,98
07-026-03-1 CAMINO 2 DE/A 3 LUGAR	HACIA HUALANE HUALANE BIF HUALA E	J-76-1	MIN MIN MIN	V P	259 341 118	231 237 221	26 40 45	12 1 1	18 3 12	5 6 8	553 485 404	602 320 360
TRANSITO MEDIO DIARIO ANUAL			DISTRIBUCION PORCENTUAL		36,42	46,45	7,80	0,21	7,32	3,33	TASA CRECIMIENTO	5,35
07-132-01-1 CAMINO 2 DE/A 3 LUGAR	TALCA - PENCABUE TALCA BIF MAITENHUAPI	E-60	MIN MIN MIN	V P	1.992 2.768 1.504	1.259 1.426 1.263	609 543 191	20 3 207	55 46 30	108 177 341	4.050 3.066 3.760	3.313 3.214 3.485
TRANSITO MEDIO DIARIO ANUAL			DISTRIBUCION PORCENTUAL		51,69	30,07	8,64	3,13	0,29	3,77	TASA CRECIMIENTO	13,38
07-132-02-1 CAMINO 2 DE/A 3 LUGAR	TALCA - BOTALCURA PENCABUE BIF MAITENHUAPI	E-60	MIN MIN MIN	V P	1.871 2.042 1.519	1.103 1.247 1.113	335 483 154	100 76 193	20 3 15	93 39 37	3.489 4.064 3.170	2.689 2.824 3.771
TRANSITO MEDIO DIARIO ANUAL			DISTRIBUCION PORCENTUAL		48,29	32,29	9,06	3,44	0,35	4,45	TASA CRECIMIENTO	14,03
07-132-03-1 CAMINO 2 DE/A 3 LUGAR	TALCA - PENCABUE MAITENHUAPI BIF MAITENHUAPI	K-520	MIN MIN MIN	V P	387 802 399	277 216 389	75 64 39	13 5 21	2 7 2	1 3 5	635 1.097 655	740 450 774
TRANSITO MEDIO DIARIO ANUAL			DISTRIBUCION PORCENTUAL		65,68	34,38	7,45	3,63	0,46	0,37	TASA CRECIMIENTO	10,23

Fuente: Censo Nacional de Tránsito Año 2008, Dirección de Vialidad

## 2 CARACTERIZACIÓN RED VIAL URBANA

- **Localidad de Curepto**

La trama vial de la localidad se caracteriza por la irregularidad de su trazado. Esta irregularidad está marcada por dos elementos de importancia: el paso del Estero Curepto por el área urbana y la localización del área urbana en las cimas y faldeos de lomajes y depresiones, lo que origina grandes espacios al interior del radio urbano que no se encuentran utilizados.

Otra característica relevante está dada por la vialidad intercomunal que atraviesa la localidad, la que accede a Curepto desde los 4 puntos cardinales (hitos 09, 10, 11 y 12 de la Figura 7-2). Hacia el norte esta vialidad comunica con Licantén, hacia el oriente con Pencahue y Talca, hacia el sur y hacia el poniente con Constitución.

En la Figura 7-2 se presenta la vialidad estructurante del radio urbano de la localidad de Curepto.

- **Localidad de Gualleco**

La trama vial de la localidad está condicionada por el paso de la Ruta K-60 por el borde de la trama urbana regular. Esta pequeña conformación de una trama tipo damero hacia el costado oriente señala a este sector como el área fundamental de Gualleco, siendo este el lugar de origen de la localidad. Posteriormente el paso de la ruta Talca-Curepto hizo quite al área central utilizando la calle Chacabuco como vía de tránsito.

Hacia el costado poniente de la K-60 no existe mayor desarrollo de la trama urbana. La principal vía de ese lado corresponde a la K-690, continuación de Av. La Paz.

Al igual que en la localidad de Curepto, la localidad de Gualleco presenta como característica relevante el paso de vialidad intercomunal, la que atraviesa la localidad en sentido norte-sur (Ruta K-60) y comunica con Curepto hacia el norte y con Pencahue y Talca hacia el sur. También confluyen hacia esta localidad otras rutas menores, tales como la K-560 hacia Pumunul y la K-690 hacia Coipué.

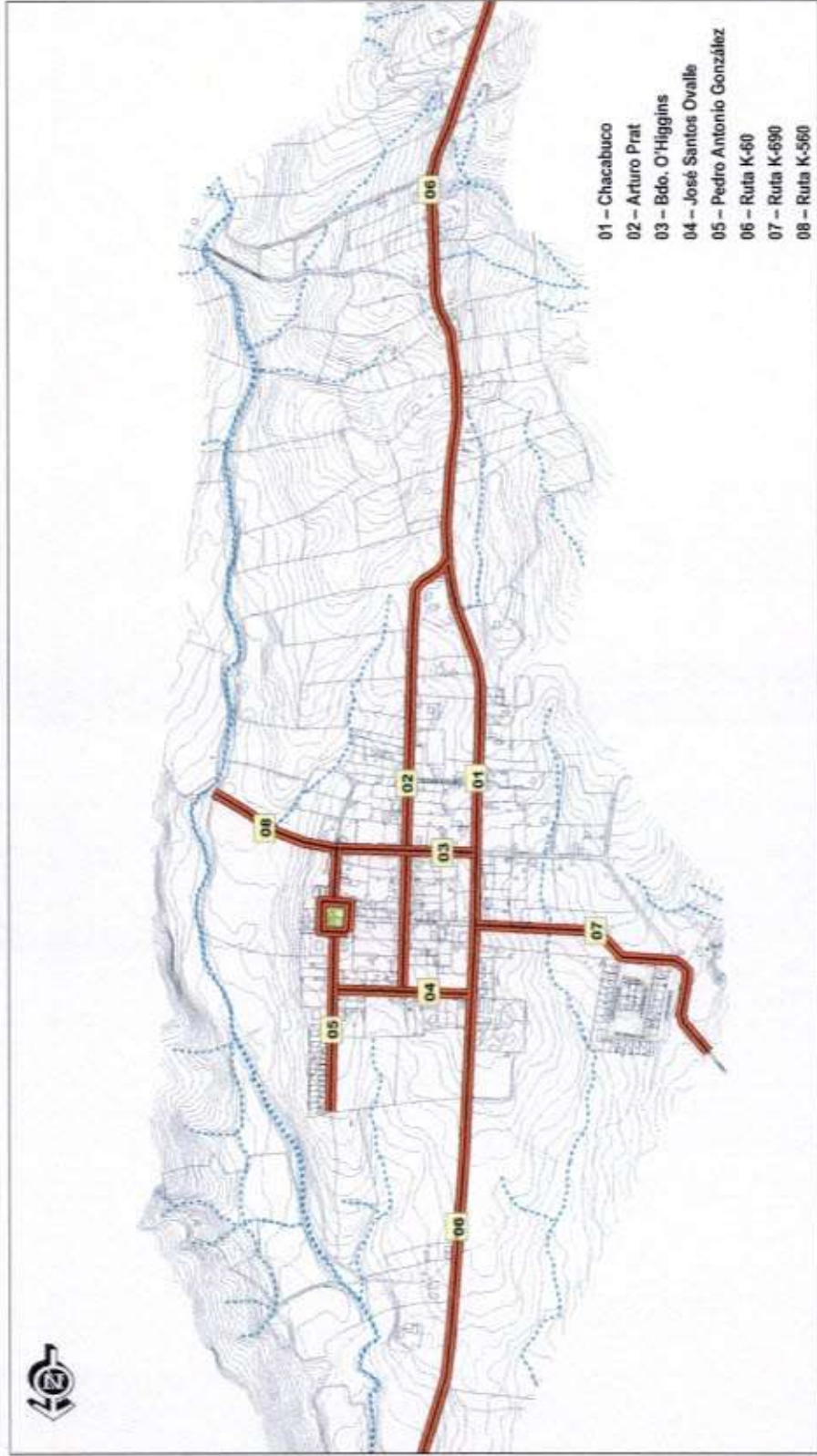
En la Figura 7-3 se presenta la vialidad estructurante del radio urbano de la localidad de Gualleco.

FIGURA N° 3: Red Vial Urbana, Localidad de Curepto



Fuente: Elaboración Propia.

FIGURA N° 4: Red Vial Urbana, Localidad de Gualleco



Fuente: Elaboración Propia.

### 3 RED VIAL PROPUESTA

- **Localidad de Curepto**

La vialidad estructurante existente y proyectada para la localidad considera las categorías de troncal, colectora y servicio. A continuación se presenta su caracterización:

#### Vialidad Troncal

Las vías troncales corresponden al anillo nororiente armado por las vías Lord Cochrane, Patricio Lynch y Luis Ambrosio Concha entre el límite urbano norte y la calle Patricio Lynch. Estas vías constituyen la continuidad de la Ruta Intercomunal K-60 al interior de la actual trama urbana. Su perfil no considera ensanches y el ancho existente varía entre 8 y 20 metros.

#### Vialidad Colectora

La vialidad colectora proyectada contempla generar un circuito hacia el sector sur de la localidad. Este circuito corresponde al corredor vial generado desde calle Chacabuco al sur con la calle Cancha Rayada y su par vial proyectado, correspondiente a Camino a La Laguna (proyectada). Estas vías entregan alternativas de acceso directo desde y hacia la Ruta K-60.

Igualmente se plantea la generación de una vía denominada Proyectada 4, que actúa de par vial a los ejes Lord Cochrane y Patricio Lynch, desde la Ruta K-60 hasta Luis Ambrosio Concha, bordeando por dentro el límite del área urbana de la localidad de Curepto. Esta vía colectora proyectada al oriente de la localidad, permitiría desahogar el flujo de paso, y fundamentalmente de carga, que actualmente pasa por el centro de la misma. En el caso particular de esta vía si bien su condición es colectora, su perfil se plantea de 20 mts.

En el área central se consideran como vías colectoras las principales arterias, manteniéndose sus perfiles actuales, principalmente debido al carácter patrimonial. Estas vías corresponden a: Manuel Rodríguez, Pedro Antonio González, O'Higgins, Abate Molina y Av. Palacios.

#### Vialidad de Servicio

La vialidad propuesta en esta categoría busca dar solución puntual a problemas de accesibilidad al interior del área consolidada, tal es el caso de las vías Proyectada 2 y la continuación de las calles existentes Pablo Neruda y Hernán Valdez. Los perfiles proyectados para estas vías corresponden a 15 metros.

- **Localidad de Gualleco**

La vialidad estructurante existente y proyectada para la localidad considera las categorías de troncal, colectora y servicio. A continuación se presenta su caracterización:

#### Vialidad Troncal

Las vías troncales corresponden al eje conformado por la calle Chacabuco, atravesando en dirección norte sur el poblado por su costado poniente. Esta vía corresponde a la Ruta Intercomunal K-60. Su perfil no considera ensanches y el ancho existente varía entre 10 y 19 metros.



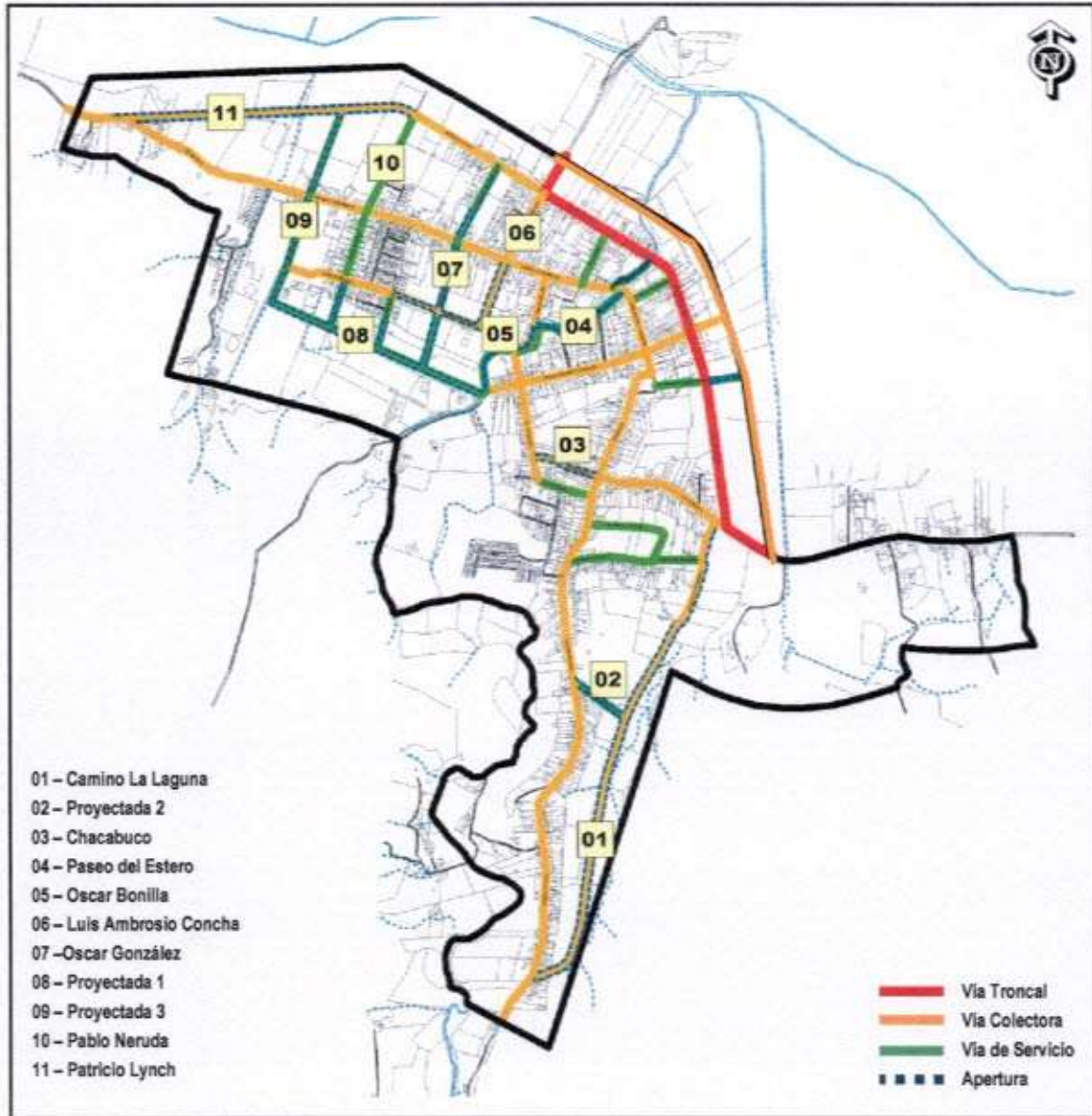
Vialidad Colectora

La vialidad de esta categoría es la que estructura el poblado generando circuitos internos paralelos y transversales a la Ruta K-60. La propuesta para esta localidad contempla la consolidación del desarrollo futuro que podrían tener los sectores norte y poniente.

Vialidad de Servicio

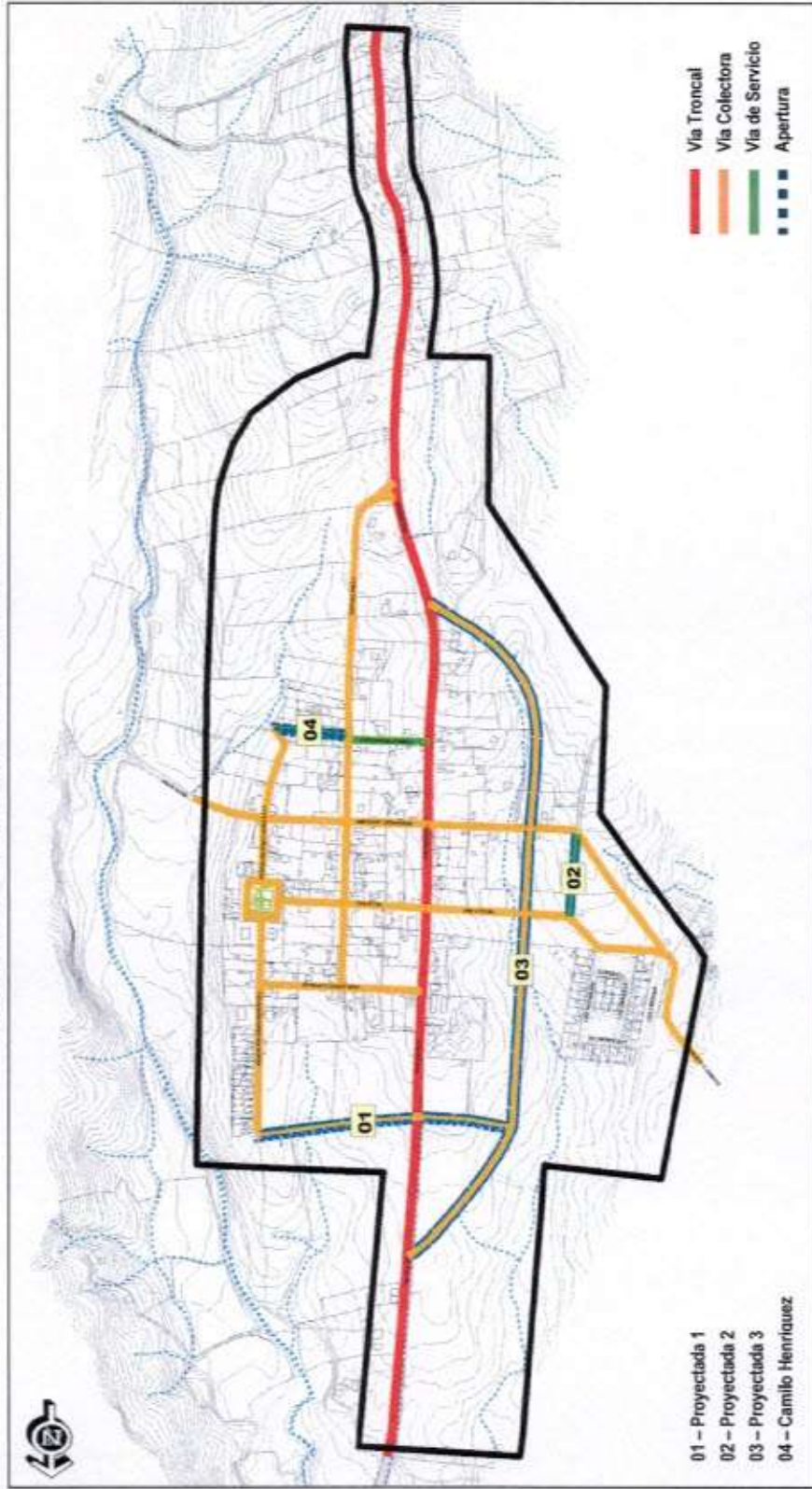
La vialidad propuesta en esta categoría busca dar conectividad completando el damero central, tal es el caso de la calle Camilo Henríquez, en su tramo existente y proyectado. Misma situación se repite en la calle Proyectada 2 que conecta a la calle O'Higgins con la Ruta K-690, por el costado oriente del cementerio.

FIGURA N° 5: Red Vial Proyectada, Localidad de Curepto



Fuente: Elaboración Propia.

FIGURA N° 6: Red Vial Proyectada, Localidad de Gualleco



#### **4 CONCLUSIÓN DEL ESTUDIO DE CAPACIDAD VIAL**

De acuerdo a la Metodología de Cálculo de Capacidad Vial de los Planos Reguladores del MINVU (1997) las comunas se clasifican de acuerdo a los siguientes criterios: poblacional, nivel de urbanización y económicos. Las tipologías establecidas corresponden a comunas que requieren de un estudio de capacidad vial y comunas que no lo requieren. El objetivo de realizar esta separación es poder aprobar la formulación de planes reguladores sin la elaboración de este estudio, en la medida que cumplan con los criterios definidos y el análisis respecto de si su tamaño poblacional y rol en el sistema urbano regional justifica la realización de este estudio.

La comuna de Curepto corresponde a una comuna "menor" debido a que su tamaño poblacional es inferior a los 30.000 habitantes, ya que según los datos oficiales al año 2002 la población comunal alcanzó los 10.812 habitantes y se proyecta una población total de 9.779 habitantes para el año 2009 (Ficha SINIM, dato INE). Utilizando los datos proyectados por el INE a 2009 se tiene que un 58,2% de la población se localiza en áreas urbanas y el restante 41,8% se sitúa en el área rural. El total de la población urbana se localiza en la localidad de Curepto, las restantes localidades de la comuna sólo localizan población rural.

Con esto, la localidad de Curepto concentraba al año 2002 el 58,2% de la población comunal, es decir, 5.691 habitantes, por lo que desde esta perspectiva no se justificaría la realización de un Estudio de Capacidad Vial, ya que no existe presión por el uso de la vialidad urbana.