

# CURACAVÍ / INTRA - MOVILIDAD

## CURACAVÍ

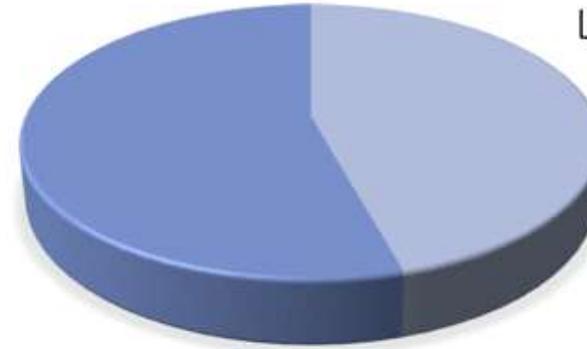
SUPERFICIE: 693 KM<sup>2</sup>

HABITANTES: 25.298



## POBLACIÓN

RURAL 36%  
URBANO 64%



## CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO



DE ACUERDO A LO ANALIZADO EN LOS GRÁFICOS, CURACAVÍ SE ENCUENTRA EN AUMENTO DEMOGRÁFICAMENTE, TANTO EN EL ÁREA RURAL COMO EN EL ÁREA URBANA, SIENDO ESTA ÚLTIMA NUESTRA ZONA DE ESTUDIO PARA EL PRESENTE ANÁLISIS.

# CURACAVÍ / INTRA - MOVILIDAD



COMERCIAL  
SUPERMERCADOS

BANCOS  
EDUCACIÓN

COMISARIA  
SERVICIOS PÚBLICOS

TERRITORIO Y URBANISMO II  
FERNANDO TORO / HERNÁN OROZCO

ESTUDIANTES  
MARYORIE CASTILLO / NICOLAS MOMBERG  
CRISTOFER PEREZ / NICOLAS PEREIRA



UNIVERSIDAD  
TECNOLÓGICA  
METROPOLITANA  
del Estado de Chile

# CURACAVÍ / INTRA - MOVILIDAD



 VILLAS Y POBLACIONES CONSTRUIDAS DESPUÉS DEL 2008

TERRITORIO Y URBANISMO II  
FERNANDO TORO / HERNÁN OROZCO

ESTUDIANTES  
MARYORIE CASTILLO / NICOLAS MOMBERG  
CRISTOFER PEREZ / NICOLAS PEREIRA

# CURACAVÍ / INTRA - MOVILIDAD



RECORRIDO TRANSPORTE PÚBLICO

TERRITORIO Y URBANISMO II  
FERNANDO TORO / HERNÁN OROZCO

ESTUDIANTES  
MARYORIE CASTILLO / NICOLAS MOMBERG  
CRISTOFER PEREZ / NICOLAS PEREIRA



UNIVERSIDAD  
TECNOLÓGICA  
METROPOLITANA  
*del Estado de Chile*

# CURACAVÍ / INTRA - MOVILIDAD



CALLES DE MAYOR A MENOR IMPORTANCIA



CREADA POR EL USUARIO

# CURACAVÍ / INTRA - MOVILIDAD



■ ZONAS ALEJADAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

TERRITORIO Y URBANISMO II  
FERNANDO TORO / HERNÁN OROZCO

ESTUDIANTES  
MARYORIE CASTILLO / NICOLAS MOMBERG  
CRISTOFER PEREZ / NICOLAS PEREIRA



UNIVERSIDAD  
TECNOLÓGICA  
METROPOLITANA  
*del Estado de Chile*

# CURACAVÍ / INTRA - MOVILIDAD



ZONAS SIN VEREDAS

# CURACAVÍ / INTRA - MOVILIDAD



■ PROGRAMA COMUNAL ALEJADA DEL TRANSPORTE LOCAL

TERRITORIO Y URBANISMO II  
FERNANDO TORO / HERNÁN OROZCO

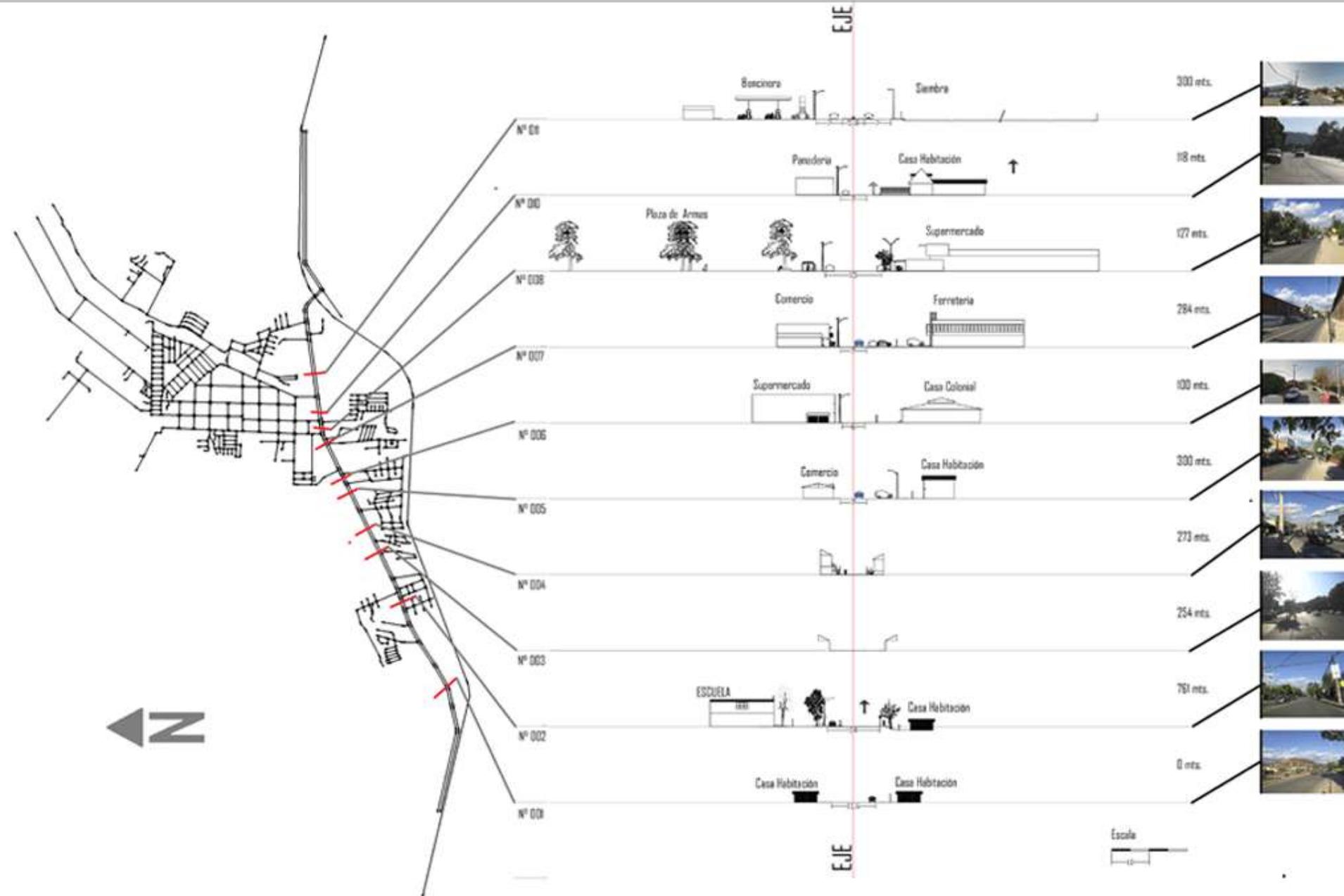
ESTUDIANTES  
MARYORIE CASTILLO / NICOLAS MOMBERG  
CRISTOFER PEREZ / NICOLAS PEREIRA



UNIVERSIDAD  
TECNOLÓGICA  
METROPOLITANA  
*del Estado de Chile*

# CURACAVÍ / INTRA - MOVILIDAD

## AVENIDA AMBROSIO D' HIGGINS



# CURACAVÍ / INTRA - MOVILIDAD

## Hipotesis

Dado el crecimiento y urbanización de curacavi la ciudad presenta crecimiento demográfico y urbano lo que genera grandes desplazamientos de población comunales he intercomunales.

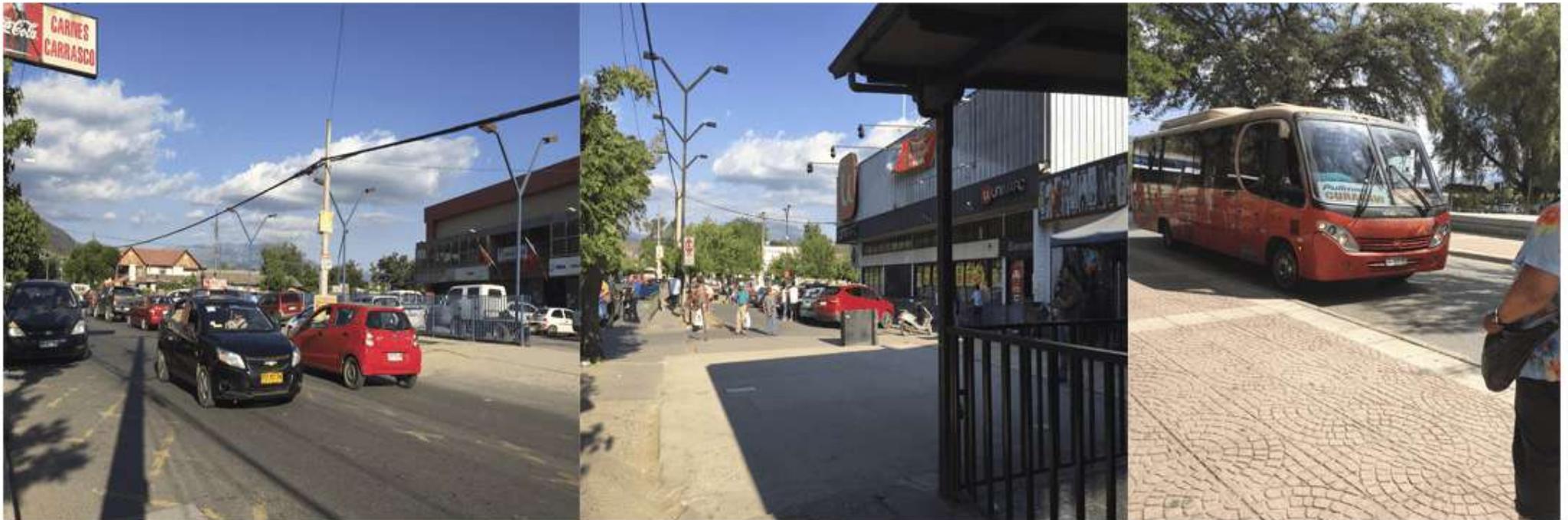
## Conclusiones generales

- Los movimientos comunales hechos por residentes son realizados en su mayoría a pie o en bicicleta, dado que las distancias son medianamente cortas.
- Los usuarios más alejados del centro de curacavi (zonas rurales) se desplazan al centro en su mayoría en vehículos particulares lo que genera congestión en las mañanas(07:00am-09:00am) y en las tardes (17:00pm-20:00pm).
- El transporte público de curacavi presenta deficiencias por la alta demanda en horarios de la mañana (07:00am-09:00am) y la tarde (17:00pm-20:00pm)que es cuando se genera mayor mayor flujo de movilidad.
- La mayoría de los programas y servicios específicos se encuentran en el centro o en el eje Ambrosio Hoggins, incluyendo la parada de bus principal, por lo tanto esto genera una movilidad natural hacia este lugar.

# CURACAVÍ / INTRA - MOVILIDAD

## Conclusion especifica

-Hay gran movilidad peatonal y en bicicleta hacia el centro de curacavi para realizar diferentes actividades pero no se cuenta con infraestructura de diverso tipo para realizarla adecuadamente, también hay barrios que presentan un cierto aislamiento espacial y de transporte.



# CURACAVÍ / INTRA - MOVILIDAD

## Propuesta urbana

### Problemática

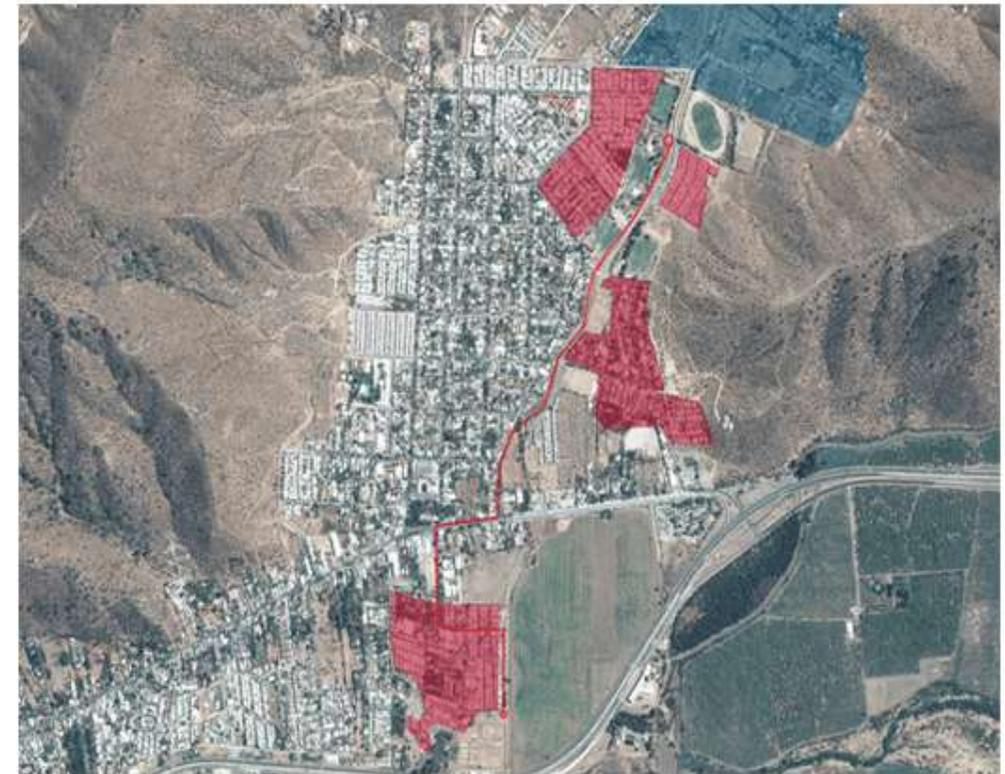
Desplazamientos por lugares con carencias de infraestructura peatonal en barrios residenciales hacia el centro y nula infraestructura para bicicletas lo que dificulta su viaje.



# CURACAVÍ / INTRA - MOVILIDAD

## Propuesta General

Como propuesta se realizara un eje peatonal y para bicicletas que complemente el recorrido realizado por el bus y el transporte público ,que sea implementado en los barrios más carentes de infraestructura y que presente alto flujo de movilidad.Este recorrido tendra su centro en la plaza de curacavi(en este lugar se presentara un bicicletero para guardarlas).El proyecto empezara e la zona norte, en el borde del estero Cuyuncavi, en la calle del mismo nombre, despues por Camino a la parcela, Ambrosio Dhiggins,Presbitero Moraga sur, Lolenco y finalmente Del curaco.



# CURACAVÍ / INTRA - MOVILIDAD

## Morfología del lugar

El lugar por donde ira este eje peatonal sera bordeando el estero, para luego encontrarse con zonas urbanas y residenciales en el centro, para luego nuevamente encontrarse con el estero Cuyuncavi.

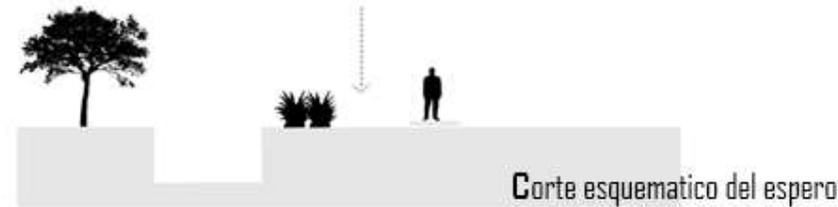


# CURACAVÍ / INTRA - MOVILIDAD

## Eje peatonal y Ciclovia

En este eje se pretende también que no solo sea un lugar de conectividad y desplazamiento para barrios residenciales alejados del centro, sino también que sea un lugar de encuentro y esparcimiento para la comunidad.

### Corte esquemático lugar de intervención



En el espacio de intervención también se espera eliminar los microbasurales que están generados alrededor del estero en la parte norte de la comuna.