

CIRO COLOMBARA C.

En la comuna de Ñuñoa, en la intersección de Pedro Torres con Hernando de Aguirre, los automovilistas se encuentran con algo muy poco común. En cada una de las cuatro esquinas de estas calles de doble sentido hay un letrero Ceda el Paso, lo que lleva a una trascendental pregunta: si llega un vehículo a cada esquina, ¿cuál atraviesa primero, segundo, tercero y cuarto?

Un elemento que ayuda a despejar esta inquietud -aunque de todas maneras deja dudas- es la señal de tránsito visible justo debajo de los Ceda el Paso. Se trata de una señalética redonda, de color azul, que incluye tres flechas curvas en blanco e indica una minirrotonda.

Ingenieros en tránsito discrepan sobre curiosa solución vial que se implementó en barrio residencial.

Tal como explica una guía práctica de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset) sobre Medidas de Tráfico Calmado, su función es eliminar los conflictos por virajes hacia la izquierda que se producen en las intersecciones. A la vez, ahí se indica que algunos estudios internacionales han demostrado que el convertir en rotonda o minirotonda una intersección de dos vías de doble sentido reduce los accidentes y las demoras.

los accidentes y las demás.

Si bien en otros países esta solución vial es frecuente, en Chile muy pocas calles cuentan con elementos de este tipo: entre los ingenieros de tránsito hay opiniones divididas sobre su efectividad.

En contra

Para el ingeniero en tránsito Jaime Bravo, CEO de Todo Tránsito Chile y presidente de la Asociación Latinoamericana de Capacitación e Ingeniería Vial (Alaci), es insólito que en una intersección todos los automovilistas se enfrenten a un Ceda el Paso. "La regulación sobre el tránsito está en los artículos de la Ley 18.290, donde se indica claramente qué es el derecho preferente de paso, que es la prerrogativa para usar una vía que se establece a través de semáforos, señales como Pare o policías dirigiendo el tránsito. Cuando a alguien se le ocurre poner cuatro señales Ceda el Paso se genera una gran confusión ya que, en el fondo, no se está estableciendo ninguna preferencia para los vehículos. No sólo lo encuentro insólito, también es grave porque se trata de alterar un principio básico de la circulación que ha estado establecido desde el año 1964 -en la ordenanza del tránsito en Chile-, ratificado luego en el año 1984, con la Ley de Tránsito".

Bravo aclara que en ciudades de EE.UU. y otros países es habitual encontrarse con minirrotondas. "Ahí

Sesuda disyuntiva se da en microrrotonda en Pedro Torres con Hernando de Aguirre, Nuñoa

Cuatro esquinas, cuatro Ceda el Paso: ¿quién tiene la preferencia?



PATRICIO LEPIN

funcionan bien porque hay una cultura sobre el tema, los automovilistas saben que el que llega primero a ese cruce tiene la preferencia y el que llega último tiene que esperar a que todo el resto pase. En nuestro país es algo imposible de aplicar, ya que nuestra idiosincrasia y cultura vial es muy distinta. Y esto lo grafico con un dato: la segunda causa de accidentes en Chile es no respetar las señalizaciones”.

"El alcalde o la Dirección de Tránsito debieran tomar cartas en el asunto porque, ante cualquier accidente que ocurra, van a tener que justificar por ejemplo con qué argumentos técnicos o ingeniería se dispuso esta medida que, para mí, no debiera establecerse. No se trata de decir que se hizo por decreto municipal, aquí los decretos no tienen poder sobre las leyes".

A favor

José Antonio Villa es ingeniero en tránsito con más de 20 años de experiencia en seguridad vial, gerente de estudios viales de MVTO y docente universitario de la UTEM, U. Mayor y UNAB. Las municipalidades, afirma, pueden tomar decisiones sobre las vías que están bajo su tuición: "Para ello, se requiere elaborar algún escrito que explique la necesidad de poner, por ejemplo, una minirrotonda. Puede ser un estudio o también una simple minuta".

Al profesional le parece positiva la solución adoptada en la intersección de Pedro Torres con Hernando de

Al llegar a la esquina, el automovilista enfrenta un montón de señales

Aguirre. "Creo que se hizo entre los años 2021 y 2023, no recuerdo bien, por parte de la Dirección de Tránsito de Ñuñoa". Si bien reconoce que las rotondas en calles residenciales son poco usadas en Chile, hace notar que la Conasets lleva más de 15 años informando sobre sus beneficios para la gestión vial de bajo costo e indicando las especificaciones técnicas que deben cumplir. "Arica es una excepción, destaca por la implementación de un gran número de minirrotundas en su zona urbana".

**De acuerdo con su experien-
cia, ¿los automovilistas saben
cómo enfrentar una intersec-**



La microrrotonda mide un metro de diámetro aprox.

ción así?

"El desconocimiento de las normativas de tránsito es un elemento crítico y preocupante que atraviesa de manera transversal a conductores y peatones. El no saber qué hacer ante una minirrotonda es un ejemplo más de la falta de educación vial de todos quienes conformamos la sociedad chilena".

Ante ese panorama, tal vez la municipalidad podría haber optado por otra opción.

"En mi opinión, las minirrotundas son parte de soluciones justas a conflictos operacionales que se pueden considerar, siempre que exista el perfil que permita una operación fluida. Lo que se puede reforzar en este caso es la nueva operación con campañas informativas por parte del municipio".

Y ahora la pregunta del millón: en caso de llegar cuatro vehículos de manera conjunta a esta intersección, ¿cuál es el orden en el que pueden avanzar?

“No existe un orden que establezca la ley. La preferencia en una rotonda o minirotonda siempre la tiene el que circula por el interior. Por lo tanto, si llegan cuatro vehículos de manera simultánea al cruce, ninguno tiene derecho preferente de paso. En este caso, prima el buen comportamiento y ceder de manera voluntaria la preferencia de paso a uno de ellos. El orden de paso se debe dar de manera natural y de buena voluntad en el momento”.