

En muchas situaciones coexisten adecuadamente bajo condiciones de seguridad, los vehículos y los peatones. Sin embargo, existen circunstancias específicas en las que el cruce de peatones o las maniobras de los vehículos generan conflictos o revisten características de alta peligrosidad. En este sentido, las demarcaciones son utilizadas en la superficie de las vías para entregar señales de advertencia, proporcionar información o para indicar una maniobra requerida.



En cuanto a la demarcación de calzadas y reservas centrales o islas (áreas achuradas), éstas no siempre son respetadas por los conductores, lo que genera situaciones de riesgo.

Las vías con varias pistas de circulación que no cuentan con mediana, son especialmente difíciles de cruzar en forma segura. Al ingresar a la calzada, el peatón queda muchas veces en medio de la vía totalmente desprotegido de los vehículos que transitan por ella.

En Chile, como en otros países, los tachones son usados para definir físicamente pistas exclusivas de buses, reforzar la segregación de flujos en vías bidireccionales, apoyar la demarcación de islas o reservas centrales y además proveer de refugios peatonales o bandejones centrales.

En este sentido, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), en conjunto con las Municipalidades de Santiago, Ñuñoa y San Joaquín, ejecutó un proyecto de implementación de tachones en diversas áreas de esas comunas, con el objetivo de evaluar su funcionamiento canalizando los flujos vehiculares y definiendo zonas de protección para peatones.

En la comuna de Ñuñoa el proyecto abordó la calle Carlos Dittborn, en una zona netamente residencial, generando una mediana que proporcionara una zona de protección a los peatones, además de mejorar la segregación de los flujos bidireccionales de esta calle.

En la comuna de Santiago, los tachones se utilizaron para el reforzamiento de la isla demarcada con pintura en el acceso a la Ruta 5 por Av. Viel (acceso norte de Av. Matta), donde estas demarcaciones no eran respetadas por los vehículos, lo que generaba congestión y situaciones de riesgo. Con la ejecución del proyecto esta situación se regularizó, mejorando sustancialmente la operación del cruce.

En la comuna de San Joaquín, los tachones se usaron para reforzar dos reservas centrales en Av. Departamental, que los automovilistas usaban como atajo circulando en sentido contrario al tránsito. Después de la implementación del proyecto, los movimientos vehiculares se regularizaron, mejorando la operación del cruce.

Sobre la base de esta experiencia, se hacen algunas recomendaciones para su instalación.

## Recomendaciones de Instalación

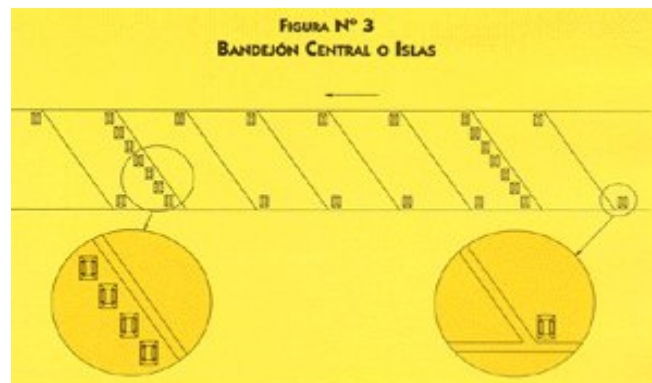
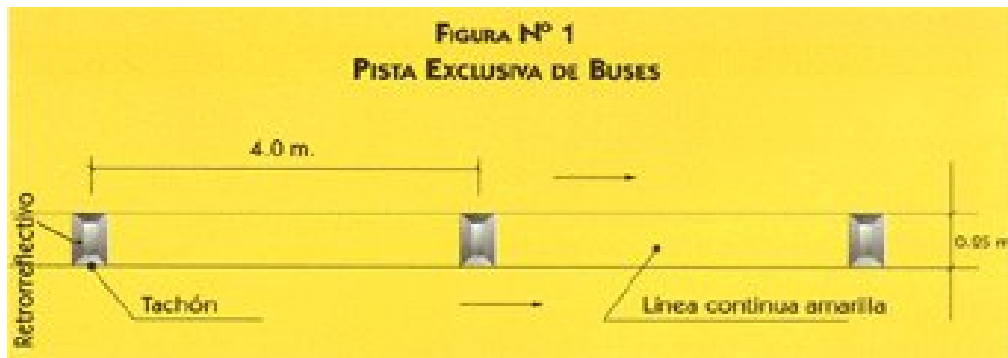
Al momento de ser instalados, se debe tener en cuenta lo siguiente:

- La superficie del pavimento debe estar seca y limpia.
- Se aplica el adhesivo en el lugar seleccionado.
- Se coloca el tachón sobre el adhesivo y se presiona suavemente.
- Siempre se deben instalar en forma perpendicular al sentido de flujo.

En las pistas exclusivas para buses y vías bidireccionales, también hay ciertas consideraciones:

- Se deben instalar cada 4 metros sobre la línea continua.
- En el caso de pistas exclusivas de buses, sobre la línea continua de color amarillo.(figura 1)
- En vías bidireccionales, sobre las líneas continuas dobles de color blanco que señaliza la separación de flujos.(figura 2)

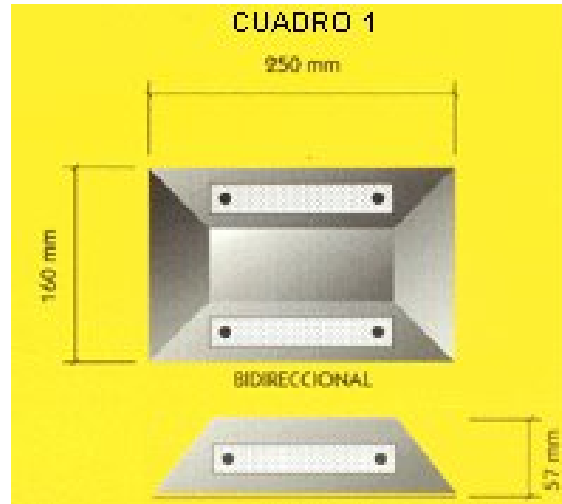
En el caso de generar un bandejón central o reforzar un área achurada,(figura 3) una vez demarcada el área se instala un tachón en cada vértice que forme la línea paralela al flujo vehicular y la línea diagonal. Además cada 6 líneas diagonales se deben instalar tachones en forma continua y perpendicular al flujo vehicular.



## Especificaciones Técnicas

Como propuesta de diseño se entrega en detalle un modelo de tachón sin anclaje, similar al utilizado en los proyectos descritos anteriormente:

- Su forma es la de un tronco piramidal con base rectangular (cuadro 1)
- Su altura no debe superar los 6 centímetros
- La cara que enfrenta el flujo vehicular debe tener siempre material retrorreflectivo.
- Deben ser de color amarillo o blanco según su aplicación.



## Recomendaciones

- No deben ser instalados en vías con velocidad máxima de 50 Km/hr.
- Si se usan tachones con anclajes, éstos deben ser de preferencia plásticos.
- En este mismo caso, si los tachones sufren algún daño, debe garantizarse su pronta reposición, ya que los anclajes podrían quedar expuestos, generándose una situación de riesgo para los vehículos.

**NOTA:** Esta Ficha para la Acción es anterior a la publicación del Capítulo 7 del Manual de Señalización de Tránsito, *Elementos de Apoyo Permanente*, documento que se sugiere consultar y que, en caso de discordancias, prevalece por sobre lo señalado en la Ficha. Por su parte, el Volumen 6 del Manual de Carreteras, también se refiere a estos elementos.