

1 Tiempo de verde para el peatón:

Para que la mayoría de la población pueda cruzar con seguridad y comodidad hace falta que la fase de verde peatonal dure un tiempo que sume 3-5 segundos de reacción y 1,25 segundos más por cada metro de calzada a cruzar.

2 Tiempo de rojo para el peatón:

Las largas esperas para que el peatón pueda cruzar hacen incómodo e inseguro el semáforo, recomendándose que la fase de rojo para el viandante no exceda de 60 segundos.

3 Longitud de calzada a cruzar por el peatón:

La longitud excesiva de los cruces genera inseguridad para el peatón y dificulta la autonomía de los niños, personas mayores y de visión reducida. Por tanto, la longitud de calzada a atravesar no debe ser superior a 12 metros ó 3 carriles de circulación, aunque se admiten distancias mayores en caso de que se dispongan refugios intermedios (de al menos 2 metros de anchura).

4 Prioridades y responsabilidades en el cruce:

El peatón está perdiendo en la práctica sus derechos de cruce debido, entre otros motivos, a la introducción de fases de verde intermitente simultáneas a las de ámbar para vehículos, en las que se acaba interpretando que el viandante tiene que darse prisa. La responsabilidad ante un atropello se desliza peligrosamente hacia el peatón.

5 Riesgos añadidos de la semaforización en calles de doble calzada:

Un grupo particular de semáforos proclives al atropello lo conforman los situados en calles de doble sentido de circulación por calzadas diferentes, en los que el peatón encuentra información contradictoria sobre la posibilidad de cruzar, bien porque haya dos semáforos peatonales con fases distintas, bien porque los vehículos de una de las dos calzadas están parados mientras que los de la otra pueden circular.

6 Señalización horizontal:

Las marcas viales de paso de cebra deben ser antideslizantes para evitar patinazos de los peatones en caso de lluvia. La señalización de los semáforos con la marca vial de paso de cebra desvaloriza dicha señalización cuando no está acompañada de semáforo. Por último, las líneas de detención de los vehículos suelen estar demasiado cercanas al paso peatonal, lo que provoca una mayor incomodidad e inseguridad del viandante.

7 Diseño del cruce semaforizado:

El peatón puede verse obligado a dar rodeos por falta de un semáforo en la acera por la que discurre o por estar diseñado el mismo con un gran desvío respecto a su trayectoria natural.



nº3. Semáforos.

Los semáforos nacieron hace ochenta años por y para el automóvil. Su objetivo es repartir el tiempo de uso de un cruce o una parte de la calzada entre los distintos usuarios y medios de transporte. Ese objetivo, que hoy parece inocuo, tuvo mucha trascendencia en su origen, cuando se estaba fraguando un cambio esencial en la concepción del espacio público urbano dirigido a establecer un nuevo reparto de la calle: de un espacio dominado por el peatón se fue pasando a un espacio regulado para la circulación lo más veloz y masiva posible de vehículos motorizados.

La zona central de las calles fue poco a poco conquistada por los vehículos y los laterales pasaron a ser el refugio de los viandantes. Ese reparto, sin embargo, tenía como cuello de botella las intersecciones de las calles, donde la segregación de las circulaciones motorizadas y peatonales no podía realizarse de manera drástica. Se establecen así una serie de normas de comportamiento, prioridades y sistemas para mezclar en los cruces a los distintos tipos de usuarios de las calles.

Los semáforos se encuentran entre dichos procedimientos de ordenación de los cruces y, por tanto, ofrecen las mismas dos caras que el resto de la regulación del tráfico urbano. Hoy es fácil reparar solo en su faceta de

ordenación del tiempo de uso de las intersecciones por parte de los distintos medios de transporte, pero es más arduo desvelar cómo los semáforos, en el fondo, se instalan para garantizar que los vehículos puedan aumentar en número y en velocidad en la ciudad. En otras palabras, frente a la idea de que los semáforos se instalan para asegurar el cruce y, en particular, el cruce de los peatones, se desvela el hecho de que se conciben y se instalan también para que los vehículos y, en particular, los automóviles circulen a velocidades no compatibles con el uso peatonal libre del espacio urbano.

Se podría argumentar que, dado que los automóviles y vehículos motorizados circulan por la mayor parte del espacio urbano, no hay más remedio que poner semáforos en ciertos puntos de la ciudad (por el momento a nadie se le ha ocurrido que todos y cada uno de los cruces disponga de este artilugio). Pero, precisamente, cabe preguntarse por qué en algunos lugares “hace falta semáforo” y en otros, como los cruces de calles pequeñas, nadie apunta a esta fórmula y se sugieren pasos de cebra o pasos sin regular ni señalar.

La cuestión es que el semáforo se asocia a situaciones de tráfico denso o veloz que se perciben como intrínsecamente peligrosas, para las que no son fiables otras fórmulas de organización del

espacio común entre vehículos y peatones. En este sentido, pensar los semáforos es reflexionar también sobre la destrucción de la confianza peatonal y de las responsabilidades jurídicas en los pasos de cebra, pues si se cumplieran las prioridades establecidas por la normativa y las velocidades de circulación establecidas en cada calle se podrían sustituir muchos semáforos por este tipo de pasos peatonales.

Por consiguiente, la petición de semáforos debe ser considerada como una opción de renuncia, es decir, de aceptación de que el riesgo y el peligro de las calles en donde se quiere instalar no se puede reducir de otra manera, por ejemplo, disminuyendo por otros métodos el número de vehículos que por allí pasan y sus velocidades (mediante lomos, estrechamientos, cambios de pavimento, refugios centrales).

Al margen de todo ese conjunto de reflexiones previas, para pensar en los semáforos concretos con los que nos encontramos se pueden repasar los siguientes aspectos que los caracterizan: