

- [Quiénes somos](#)
- [Revista CV](#)
- [TV](#)
- [Actividades](#)
- [Buenas Prácticas](#)
- [Blog](#)
- [Documentos](#)
- [Links](#)

Semáforos: ¿Para quién? ¿Para qué?

por Marius Navazo — Martes, 12 de noviembre de 2013

Resulta fácil deducir que la existencia de semáforos en nuestras calles responde a la necesidad de regular los cruces entre vehículos motorizados que se desplazan a grandes velocidades. De hecho, los cruces entre peatones y ciclistas nunca habían necesitado semáforos y siempre se habían regulado de forma espontánea entre los mismos interesados, a través del contacto visual y la comunicación no verbal entre ellos. Y ciertamente, los semáforos se extendieron por los cascos urbanos norteamericanos y europeos a partir del primer tercio del siglo XX, en paralelo a la expansión de la industria automovilística.



"Traffic light tree" en Londres. Foto extraída de viajerosblog.com

Así, pues, los semáforos son un instrumento al servicio de las velocidades elevadas (30-50 km/h) en los ámbitos urbanos. O dicho de otro modo: en ausencia de vehículos circulando a grandes velocidades dentro de los cascos urbanos, los semáforos no tendrían razón de ser. Por lo tanto, parece claro que este ingenio es el soporte necesario para posibilitar velocidades elevadas a coches, furgonetas, motos y autobuses, fundamentalmente.

Así, pues, hay que reconocer la validez de la siguiente afirmación: **correr dentro de los cascos urbanos a velocidades superiores de las que se pueden regular espontáneamente en los cruces implica tener que parar en algún momento ante intersecciones y, por lo tanto, perder buena parte del tiempo "ganado" mientras se corría.** Si bien esta afirmación puede ser aceptable, resultaría más inadmisibles si se confirmara la posibilidad de que el tiempo que pierden los vehículos parados en los cruces fuera superior al tiempo "ganado" mientras avanzaban rápidamente por las calles. Si esto fuera así, podría afirmarse que el modelo urbano consolidado durante las últimas décadas presentaría intrínsecamente un gran contrasentido.

La falacia de la rapidez motorizada en los cascos urbanos

El caso es que no es demasiado atrevido afirmar que en muchas ocasiones el tiempo que los vehículos motorizados pierden parados ante un semáforo es superior al tiempo que han ganado mientras corrían. Prueba de esto se constata a menudo, cada vez que los ciclistas llegan antes que los coches al destino final si se saltan los semáforos (dejando de lado el tiempo de búsqueda de aparcamiento, que todavía perjudica más a los coches pero que se escapa del estricto objeto de interés de este artículo). Esta constatación puede observarse en la mayoría de nuestros pueblos y ciudades; los largos desplazamientos dentro de grandes ciudades, o los trayectos con pendientes de subida, pueden ser algunas de las excepciones a esta constatación. Pero, de hecho, en la Carrera de los Transportes que organiza anualmente la Asociación para la Promoción del Transporte Público [\[1\]](#) en Barcelona y ciudades del entorno, y dónde participan nueve modos de transporte, **se demuestra que los patinadores y los ciclistas ganan en la mayoría de trayectos** (y eso que en estas carreras, dónde se contabiliza el tiempo de aparcamiento, ¡se pide a todos los participantes que respeten los semáforos!). Y aún más interesante: el coche queda último o penúltimo en muchos casos, llegando hasta por detrás de los peatones en algunas ocasiones.

En definitiva, expuestas las anteriores consideraciones, se presentan como inevitables las siguientes preguntas: ¿qué sentido tiene permitir correr a 50 km/h por dentro de los cascos urbanos si esta velocidad muchas veces no ahorra tiempo? ¿Qué sentido tiene que todo el mundo (peatones, ciclistas, conductores, etc.) se pare ante unos semáforos puestos inicialmente para que los vehículos motorizados puedan correr, si éstos raramente ahorran tiempo y generalmente no son los primeros en llegar a destino? En pocas palabras: ¿qué hacemos todos plantados ante unas lucecitas rojas?



El famoso cruce de Shibuya en Tokio. Foto extraída de elpachinco.com

Muchos conductores urbanos arremeten contra los ciclistas, intentando invalidar que la bicicleta sea más rápida que los coches, argumentando que los trayectos ciclistas se realizan ilegalmente, es decir, saltándose los semáforos. Así, en vez de descubrir la absurdidad que se esconde detrás del telón de humo que vende los motores como garantía de velocidad dentro de los cascos urbanos, querrían que la bicicleta entrara a jugar dentro de esta absurdidad y, así, dejara de ser la más rápida. Pero, más allá de estas primeras reacciones, aquello verdaderamente importante es extraer la lección que de manera general nos muestra obstinadamente la bicicleta: **fluir lentamente pero de manera constante es más veloz que correr mucho pero de manera inconstante.**

Ahora bien, en vez de aprender esta lección, a menudo seguimos aferrados al modelo que justifica los semáforos y que pretende que todo el mundo juegue a este juego. Sirva de ejemplo la presentación por parte del Ayuntamiento de Barcelona del *Decálogo del peatón cívico*, donde no se cuestionan en ningún caso las reglas del juego que los fuertes (vehículos motorizados) imponen a los más débiles (peatones), sino que únicamente se refuerza el débil papel de éstos. Este Decálogo incluye recomendaciones como: *cruza la calle por los pasos de peatones con el semáforo en verde, atraviesa los pasos de peatones sin correr porque puedes despistar a los conductores, no llames los niños desde la otra acera porque pueden cruzar sin mirar*, etc. No es objeto de este escrito oponerse a tales consejos, todos ellos seguramente muy sensatos. Pero sí que se quiere criticar la naturaleza del propio Decálogo, que ahonda en la erosión de aspectos consustanciales de la vida social urbana en favor de las reglas de juego impuestas por los vehículos motorizados, sin ni siquiera cuestionar su idoneidad o absurdidad. Otro ejemplo de campaña que ahonda en las reglas del juego impuestas por el vehículo motorizado es la que el Real Automóvil Club de Cataluña ha realizado conjuntamente con algunos ayuntamientos para señalar pasos de peatones con el lema "1 de cada 3 muertes por accidente de tráfico iba a pie". Obsérvese que el lema se inscribe en la calzada pero encarado hacia los peatones y que, por lo tanto, la campaña se dirige a los débiles, sin incidir en el cuestionamiento del rol de los fuertes y de aquellos que verdaderamente son peligrosos y pueden generar daño [\[2\]](#).



Campaña del RACC en la avenida Diagonal de Barcelona

Así, aunque creamos algunos pequeños oasis para peatones (áreas peatonales), en la mayoría de la trama urbana los vehículos motorizados siguen monopolizando la ordenación y gestión del viario. Hasta instalamos cronómetros visibles en los semáforos de peatones, para que éstos jueguen todavía con más precisión la partida. No pedimos a los coches que apliquen el sentido común y se esperen a arrancar si todavía hay una persona cruzando la calzada cuando el semáforo se pone en verde. No. Pedimos a los peatones que calculen el tiempo que necesitan para cruzar, miren el cronómetro que les hemos puesto, y se abstengan de cruzar si no podrán conseguirlo en el tiempo que les otorgamos. ¿Son estos los peatones, los conductores y la ciudad ideal que deseamos?



La ciudad cronometrada

Y con todo esto, debe quedar claro que **el presente artículo no aboga por la desaparición total e inmediata de los semáforos. Pero sí que quiere manifestar la necesidad de empezar a tener una mirada más fresca sobre como regular los cruces en nuestros pueblos y ciudades**, cuestionando el papel de la señalización, de las grandes rotondas, los semáforos y, consecuentemente, de las velocidades elevadas. En definitiva, hace falta una mirada respecto los semáforos menos simplista que aquella según la cual se decidió ponerlos sin cuestionar la idoneidad de las grandes velocidades dentro de los cascos urbanos, y sin considerar los diferentes efectos indeseables que comportan los propios semáforos.

Semáforos cuestionados

Afortunadamente, en otros países ya han iniciado el debate sobre el papel de los semáforos (y de la señalización en general). Por ejemplo, la ciudad de Londres ya hace tiempo que tenía previsto eliminar 145 semáforos para mejorar la fluidez del tráfico [3]. Y no es la primera ciudad de la Gran Bretaña que se lo plantea: en Portishead ya hace unos años que eliminaron los semáforos y toda señalización de prioridad en un cruce. Con los cambios, la capacidad del cruce ha aumentado de los 1.700 vehículos/hora a los 2.000 vehículos/hora, manteniéndose estable la intensidad de peatones en 300 personas/hora. Pero lo más interesante es subrayar que a pesar del aumento de vehículos, las colas de espera se han reducido de los 20 minutos de antes a los 5 minutos de ahora [4].

Previamente a las experiencias de supresión de los semáforos a menudo se levantan voces protestando por el aumento de la inseguridad peatonal en estos cruces; pero los datos muestran justamente lo contrario. De hecho, Martin Cassini [5] y Bien Hamilton-Baile [6] señalan que los semáforos se han probado erróneos desde la perspectiva de la seguridad, de la congestión y del consumo energético de los vehículos. Subrayan que hay una concepción errónea según la cual si se eliminan semáforos los vehículos circularán más rápido; contrariamente, afirman que es el verde el que permite velocidades elevadas en los cruces, mientras que si no hay semáforos los vehículos se aproximan a las intersecciones a velocidades más reducidas. Ambos profesionales **avisan que el contacto visual entre usuarios es una de las mayores garantías de seguridad vial, pero que esta comunicación se pierde a partir de los 30 km/h. De hecho, la misma presencia de los semáforos ya elimina el contacto visual porque, en vez de mirarnos los unos a los otros, todos miramos las lucecitas**. En definitiva, concluyen que los semáforos nos hacen parar cuando sería seguro cruzar, desprovocando a las personas de la capacidad para decidir cuando es apropiado avanzar y a qué velocidad hay que hacerlo, aspectos que mejoran significativamente la seguridad vial en el ámbito urbano.



¿Cómo mejorar la seguridad vial? ¿Ahondando en la señalización y semaforización?
¿Ahondando en el contacto entre usuarios?

Otras experiencias que también han empezado a cuestionar los semáforos tal y como los conocemos aquí es el ejemplo de Copenhague. Hace un tiempo se supo que la ciudad ya estaba preparada para permitir los giros a la derecha de las bicicletas, a pesar que el semáforo esté en rojo [7]. En estos casos, las bicicletas tienen que entender el rojo del semáforo como uno ceda el paso. También Londres está pensando en introducir la misma modificación [8]. De hecho, en los EE.UU. incluso los coches pueden saltarse por defecto los semáforos en rojo para efectuar giros a la derecha [9]. Ahora bien, sería necesario que en todos estos casos (sobre todo en EE.UU) se evaluara adecuadamente el impacto de esta regulación desde la perspectiva de la desprotección de los peatones, que pueden estar cruzando una intersección semaforizada con todas estas excepciones que no les favorecen.

¿Con o sin prioridades?

En definitiva, en el fondo de la cuestión se encuentra el establecimiento de prioridades como origen de la problemática. Fijar prioridades en determinadas vías o momentos es la principal causa que alienta a correr y a reducir la atención en los cruces. En cambio, **si se eliminan las prioridades pre-establecidas, y se funciona como en la mayoría de ámbitos de la vida cotidiana según la norma “quien llega primero, pasa primero”, entonces se acaba con buena parte del conflicto:** se obliga a las personas a actuar de manera natural y segura, empezando por observar bien la intersección, interactuando con los demás y pasando cuando toca y es posible hacerlo. De hecho, esto es lo que sucede cuando incidentalmente los semáforos dejan de funcionar, observándose generalmente que todo el mundo actúa con prudencia y sentido común, y que incluso se reducen las colas.

La legislación española, a través del reglamento general de circulación, no contempla la posibilidad de prescindir de prioridades en los cruces: por defecto, está siempre establecida la prioridad a la derecha. Pero no sucede así en todas partes. Por ejemplo, la legislación norteamericana reconoce explícitamente la regulación *all-way stop* (stop en todos los lados), la cuál comporta que todos los vehículos tienen que pararse y continuar según el orden de llegada, con prioridad a los peatones en todo el cruce. Esta regulación es muy común en vías con intensidad moderadas de los EE.UU., forzando así el contacto visual y la comunicación no verbal entre los conductores.



Amplia intersección regulada con all-way stop. Foto extraída de U.S. Federal Highway Administration

No deja de ser paradójico que la rotonda—diseñada para favorecer la fluidez del tráfico motorizado, y poco segura y atractiva desde la perspectiva del peatón y el ciclista—no se inventara y se popularizara en los EE.UU., el territorio por excelencia pensado para los automóviles. Contrariamente, se instauró en Europa. Y no es hasta ahora que las rotondas empiezan a extenderse por Norteamérica, en parte en detrimento de los *all-way stop* que exigen el contacto visual y otorgan la prioridad a los peatones por defecto. Ahora bien, a pesar de que los *all-way stop* presenten un cierto retroceso en los EE.UU., desde aquí nos tendríamos que plantear las virtudes de esta regulación de las intersecciones. O todavía mejor que los “stop en todos los lados” sería el “ceda el paso en todos los lados”, regulación que permitiría ahorrar paradas innecesarias, que es de lo que fundamentalmente se trata (en la práctica, la mayoría de los *all-way stop* funcionan como ceda el paso). De hecho, precisamente la regulación “ceda el paso en todos los lados” está reconocida e instaurada en las Islas del Canal (Reino Unido) con el nombre de *filter in turn* [10]. Podría afirmarse que este reconocimiento explícito viene a significar lo mismo que la ausencia de señalización que propugnan los *shared spaces* o *naked streets*.

Si bien la legislación española no reconoce explícitamente estas regulaciones, no parece que sea necesariamente ilegal colocar un “ceda el paso” en todos los ramales de una intersección. Y en el supuesto de que lo sea, podemos jugar de muchas otras maneras alternativas para regular las intersecciones hoy semaforizadas. No es objeto de este artículo ser exhaustivo en las soluciones, pero sí que se pueden apuntar propuestas como obligar a ceder el paso en la vía de mayor intensidad de tráfico y priorizar la vía con menor intensidad. De este modo se acentúa la pacificación de las velocidades en la vía principal (si se circula a velocidades reducidas no se percibe igual de dificultoso un “ceder el paso” que si se circula a 40-50 km/h; a velocidades bajas puede ser que casi no haya que frenar si no se aproxima ningún otro vehículo). Y en relación a la velocidad de los vehículos del vial secundario, difícilmente nadie se incorporaría a un vial principal a gran velocidad a pesar de tener la prioridad, y todavía menos si hay que efectuar un giro.

Semáforos: ¿para quién? ¿Para qué?

En conclusión, como ya se ha dicho, desde este artículo no se pretende abogar por la desaparición ni absoluta ni inminente de los semáforos en nuestros pueblos y ciudades. **Es evidente que en muchas calles, diseñadas para que el tráfico fluya, no puede cuestionarse el papel de los semáforos antes de interrogarse sobre la propia naturaleza de la vía.** Pero sí que es intención del presente escrito poner de manifiesto ciertas contradicciones (y absurdidades) sobre el papel que juegan los semáforos en la gran mayoría de nuestras tramas urbanas.

Por otro lado, si lo que preocupa es asegurar velocidades más elevadas para transportar personas dentro de los sistemas urbanos, entonces tendríamos que utilizar los semáforos inteligente y selectivamente, limitando su uso en determinados tramos donde queramos proteger la velocidad comercial del autobús o el tranvía. **¿Nos atrevemos, pues, a poner los semáforos sobre todo al servicio de los transportes colectivos por superficie?** Esto significa asegurar olas verdes a los convoyes de transporte colectivo para evitar que el tiempo que ganan corriendo no lo pierdan después parados ante un semáforo, tal y como ya hemos señalado que a menudo sucede con el tráfico de automóviles hoy en día.



Ya hace alguna década que existen semáforos que detectan los autobuses para ponerse en verde antes de que tengan que pararse. Foto extraída de [carm.es](#)

En cualquier caso, si nuestro objetivo es volver el espacio público un entorno convivencial, caracterizado por una gran seguridad vial y por la mezcla de usos y funciones, hay que asegurar que el contacto visual y la impredecibilidad de aquello que puede ocurrir (un niño corriendo detrás de una pelota, un ciclista que frena para charlar con un peatón, etc.) sean consustanciales al hecho urbano. Pretender reducir la complejidad urbana a la simplicidad de las redes viarias interurbanas –donde sólo existe la función movilidad y todo aquello que sucede se pretende que sea predecible– conlleva el empobrecimiento de las calles. Y es en este contexto que hay que reconocer la idoneidad de las velocidades reducidas (10-30 km/h), aquellas que permiten prescindir de semáforos y posibilitan un fluir seguro.

Pero si bien siempre ha sido obvio que las velocidades reducidas son las más seguras, aquí se ha querido poner énfasis en el hecho que a menudo son también las más rápidas. Un fluir pausado posibilita que éste sea constante, y por eso generalmente resulta más veloz que el rápido fluir –pero necesariamente intermitente– de las velocidades elevadas (30-50 km/h). Claramente, pues, hay que poner en crisis la idoneidad de estas velocidades en los cascos urbanos. Continuar potenciando las calles semaforizadas que dan soporte a velocidades elevadas pero inconstantes significaría avanzar en sentido contrario a lo necesario. ¡Y esto sí que sería una verdadera pérdida de tiempo!

Màrius Navazo trabaja en planificación urbana y ordenación del territorio. Forma parte de Gea21 (www.gea21.com).

[1] Véase el web: <http://www.transportpublic.org/cursa/>

[2] En este sentido, resulta interesante remarcar que un estudio inglés encargado por el *Department for Transport* ha revelado que sólo en el 2% de los casos en que un ciclista fue gravemente herido o muerto por colisión la causa fue saltarse un semáforo o un stop. El estudio afirma que la mayoría de accidentes con ciclistas muertos o heridos graves no tienen como causa el comportamiento ilegal de los ciclistas sino la conducción de los vehículos motorizados. Estudio disponible en: http://www.trl.co.uk/online_store/reports_publications/trl_reports/cat_road_user_safety/report_collisions_involving_pedal_cyclists_on_britain_s_roads_establishing_the_causes_1

[3] <http://www.bbc.co.uk/news/10472683>

[4] Véase video en: <http://thecityfix.com/naked-streets-without-traffic-lights-improve-flow-and-safety/>. En este caso, todavía está pendiente mejorar la movilidad de los peatones con movilidad reducida, especialmente la de aquellos con problemas visuales.

[5] <http://www.fitroads.com/>

[6] Video: <http://www.hamilton-baillie.co.uk/index.php?do=publications&action=details&pid=39>

[7] <http://www.copenhagenize.com/2010/09/copenhagen-allow-right-turns-red-lights.html>

[8] <http://www.guardian.co.uk/uk/2009/apr/14/london-boris-johnson-cycling>

[9] Véase el Uno.S Code, Title 42, chapter 77. Subchapter III, Parte B, 6322, c5: <http://uscode.house.gov/>

[10] Véase video en www.youtube.com, titulado “Jersey Island filter in turn”

comparte:

-
-
-
-

1 2 3 4 5 (9 votos, media: **5,00** sobre 5)

Etiquetas: [bicicletas](#), [espacio público](#), [habitabilidad](#), [Movilidad Urbana](#), [semáforos](#)

Esta entrada pertenece a las siguientes temáticas: [Movilidad e infraestructuras](#), [Rehabilitación](#), [Urbanismo responsable y sostenible](#). Puedes seguir cualquier respuesta a esta entrada mediante la fuente [RSS 2.0](#). Puedes [dejar un comentario](#), o [enviar un trackback](#) desde tu propia página.

12 comentarios a “Semáforos: ¿Para quién? ¿Para qué?”

1. [Carlos Algora i+a](#) dice:

[13 de noviembre, 2013 a las 12:24](#)

Buenos días,

Extraordinario post, enhorabuena. Llevo años intentando transmitir todas estas ideas en nuestros proyectos de reformas viales y reurbanizaciones urbanas. Pero desde los consistorios y desde, sobre todo, las policías locales, no me creen, solo cambian la cara cuando pongo una y otra vez el ejemplo de lo que pasa en un cruce cuando los semáforos están estropeados.

Y aún hecho de menos un comentario sobre los problemas de los embotellamientos y los cruces regulados por semáforos: en lugar de reinar el sentido común lo que reina es la caradura y ni las cuadrículas amarillas de algunos cruces se respetan... Y todo parte de un mismo sitio, la educación cívica.

2. *Marius Navazo* dice:

[13 de noviembre, 2013 a las 13:29](#)

Carlos,

Me alegra saber que te ha resultado interesante y ¡muchas gracias por tus comentarios!

No te pienses que eres el único a quien le cuesta convencer. Sobre el papel acostumbra a ser más sencillo convencer que en las reuniones de nuestro día a día...

¡Saludos!

3. *Carlos Algora* dice:

[13 de noviembre, 2013 a las 13:58](#)

Gracias a ti Marius.

Desgraciadamente veo cada día todo lo contrario en mi propio barrio, en Las Tablas Madrid. Un barrio donde no había semáforos, que además está diseñado para no tenerlos, y en el que cada día brotan nuevos semáforos que empujan al conductor a dos cosas, saltárselos lo peor, o cambiar a los itinerarios sin semáforos...

Lo considero batalla perdida... pero seguiremos luchando...

Te invito a seguirme en twitter! @ingeniquitecto

Un cordial saludo

4. *Félix Martínez* dice:

[15 de noviembre, 2013 a las 21:10](#)

Buenas tardes,

En mi opinión existen varios problemas en relación a este asunto. Uno, el fuerte condicionamiento cultural y de hábitos de los cuales no nos podemos deshacer tan fácilmente como ciudadanos. Son muchos años con las mismas reglas de juego y, por tanto, condicionan nuestro comportamiento. Por otro lado, los ingenieros han sido instruidos tradicionalmente en mejorar la "fluidez" del tráfico en las vías urbanas y no se les puede culpar por ello. Además, creo que los desarrollos urbanísticos de los últimos años, tanto en España como en otros países europeos (sin entrar en analizar el modelo norteamericano, en pro del vehículo privado por excelencia), han estado muy desvinculados del ciudadano en cuanto a la necesidad esencial de éstos de desplazarse en modos alternativos al vehículo privado.

EL cuestionamiento de la necesidad de los semáforos creo que es un ejercicio de sentido común, sobre todo para las personas que nos dedicamos o estamos muy implicados en mejora de la movilidad urbana y me parece un ejercicio muy sensato y responsable. Pero cabría plantearse además, la necesidad de la existencia de determinadas señalizaciones en el entorno urbano. Creo que hay que hacer mucho hincapié en el diseño del viario pudiendo resultar mucho más efectivo que lo que, hasta hoy, está siendo la regulación tradicional. No obstante, la solución pudiera ser una combinación de ambas técnicas.

Me gustaría que quien leyera este comentario, echara un vistazo al siguiente enlace web (http://www.youtube.com/watch?v=C35yJShA_go#t=113) en el que se pone de manifiesto la idea comentada. Un rediseño del viario que mejora sustancialmente la movilidad de varios modos de desplazamiento y sobre todo, la del peatón.

Un cordial saludo

5. *Konacho* dice:

[18 de noviembre, 2013 a las 16:43](#)

Interesante reflexión, compartimos!!

6. *José Diego García Núñez* dice:

[21 de noviembre, 2013 a las 0:29](#)

Muy buen artículo, lo comparto y he tenido la suerte de poder asistir al curso de Almería donde fuiste ponente. Un saludo

7. *Carles Romero* dice:

[2 de diciembre, 2013 a las 12:33](#)

Felicitats Màrius.

Un article excel·lent!

8. *rodrigo* dice:

[10 de diciembre, 2013 a las 17:36](#)

Me parece un artículo interesante acerca de los semaforos, mi punto de vista es que son importantísimos en estos tiempos debido a la cantidad de trafico que hay en las ciudades...

9. *Rafael Belisario* dice:

[19 de abril, 2014 a las 14:42](#)

En 2008, escribí mi tesis de pregrado, la cual titulé "Ciudadanía y posmodernidad en Caracas". Caso de Estudio: Aproximación a cuatro relaciones cotidianas en el espacio público urbano que examina el comportamiento de los grupos de usuarios (peatones, conductores, motorizados y personas con movilidad reducida) y la influencia del desarrollo urbano y la planificación social en la estructura urbana de la ciudad de Caracas."

La principal conclusión de este trabajo fue la capacidad de adaptación de la sociedad, en situaciones caóticas, para sortear el sin fin de obstáculos de la vida cotidiana caraqueña, para así poder generar alternativas de convivencia posibles.

Para llegar a comprender por qué la gente hace y se comporta de determinada manera en el espacio público es necesario transitar por una estructura teórica que privilegia el buen hacer, las buenas prácticas reguladas, las cuales me han llevado a apoyar el uso de los mecanismos convencionales de regulación del tráfico "el semáforos"; como mecanismo de organización, control e intimidación para el conductor, pero que, en la práctica, no funciona así. En una sociedad como la caraqueña, donde cada individuo habita el espacio público como si fuera su espacio privado, ni el semáforo ni el contacto visual son válidos, porque no hay reconocimiento, ni de la norma ni del otro (del individuo) como parte, contenido y continente del espacio público. En estos casos, sólo las estrategias de los individuos para sobrevivir en el espacio público son, desde un perspectiva resiliente, la única manera de adaptarse y habitar un espacio que "teóricamente" debería ser co-habitable.

Excelente artículo, nos invita a pensar que en la calle además de las máquinas, hay gente, que vive, que sueña, que se distrae al caminar y que puede pasar por alto un

semáforo en rojo, porque no son autómatas en la vía.

Gracias Marius por recordarlo

10. *Mario Grant* dice:
[1 de octubre, 2014 a las 21:41](#)

Estimado Marius:

Soy un ingeniero civil que trabaja con redes de tránsito (Departamento de Semáforos), en un país donde no existe la norma de usar ALTO o CEDA en todos los accesos; por eso y vista de la poca capacidad de las vías, se recurre cada vez más al uso de semáforos para el manejo de colas.

Te doy toda la razón en cuanto a que es mejor la regulación espontánea de los conductores en cuanto a capacidad y velocidad de operación; de hecho, una carretera transporta más personas a velocidades que no superen los 30 Km/h, porque las separaciones entre vehículos son menores. Estas ideas me han hecho quedar como un iconoclasta en una sociedad que pregona la inmediatez, pero con tus ejemplos me has dado un nuevo interés para explorar cambios en la legislación que permitan optimizar nuestras redes viales y nuestras vidas. Muchas gracias.

11. *Marius Navazo* dice:
[2 de octubre, 2014 a las 8:17](#)

Estimado Mario,

¡Me alegro que te haya resultado interesante!

¡Seguro que de los links de las referencias puedes ir tirando del hilo y encontrar materiales que te sirvan de ayuda!

Un saludo,

Marius.

12. *Ruth* dice:
[17 de julio, 2015 a las 10:21](#)

A ver si me puedes ayudar...

En el sitio donde vivo han dejado de funcionar varios semáforos que rodean a un mismo cruce. Es justo donde yo vivo y los considero necesarios pero parece que hay gente que prefiere no tener que pararse cuando esta en rojo.

LLevan años funcionando y ahora no. ¿Si el ayuntamiento quiere puede dejarlos así? ¿Dónde se mira si es o no más seguro? ¿A quién se recurre en estos casos?

Gracias anticipadas.

Deja un comentario

Nombre (requerido)

E-mail (no se publicará) (requerido)

Sitio web

Recibir avisos de nuevos comentarios en mi e-mail

• Información

- [Archivo de entradas](#)
- [Canal de noticias \(RSS\)](#) 
- [Contacto](#)

• Proyectos I+D+I

- [Activación de Espacios Públicos](#)

• Corresponsales

- [Abierto_Ciudad Viva](#) (222)
- [AC13. Concepcion Garcia y Carlos Pita](#) (8)
- [Alejandro Valdivieso](#) (7)
- [Ana Carolina Cortes](#) (4)
- [Andrea Robles](#) (9)
- [Aula Eileen Gray](#) (4)
- [Basurama](#) (7)
- [Brijuni](#) (48)
- [Patricia Dueri](#) (10)
- [Cartografías del deseo](#) (9)
- [Cristina Schicchi](#) (4)
- [Destiempo urbano](#) (4)