

Proyecto Integrador de Arquitectura y Ensamblador: Semáforo

Ariel Arévalo Alvarado^{*}, Cheryl Bryden Watson[†],
Génesis Herrera Knyght[‡] y Yendry Jiménez Quesada[§]

E.C.C.I., Universidad de Costa Rica

San José, Costa Rica

^{*}ariel.arevalo@ucr.ac.cr, [†]cheryl.bryden@ucr.ac.cr,

[‡]genesis.herreraknyght@ucr.ac.cr, [§]yendry.jimenezquesada@ucr.ac.cr

Resumen—En este proyecto se realiza la simulación de la funcionalidad de un sistema de semáforos de tránsito y peatonales. Para esto se establecen requisitos funcionales y de arquitectura mínimos para funcionamiento a un estándar realista. Con estos requisitos se lleva a cabo un diseño detallado de cada parte del sistema de control de tránsito para cumplir los mismos, y se diagrama tanto las conexiones entre estas partes, así como la lógica interna de su coordinación.

I. INTRODUCCIÓN

En este proyecto se realiza la simulación de la funcionalidad de los semáforos en un cruce de calles con pasos peatonales. Este semáforo controla el flujo de los vehículos que se dirigen a cuatro direcciones distintas, con giros a la izquierda para dos carriles y además el flujo de peatones para que estos puedan atravesar las calles de una forma segura. En Costa Rica, actualmente se tienen semáforos para controlar los cruces vehiculares donde la cantidad de vehículos es alta, y se incluyen semáforos peatonales, si al igual que con los vehículos, el flujo de peatones también es alto. Los semáforos modernos tienden a presentar lógica digital a nivel tanto de su control, así como dentro de los semáforos como tal.

II. ESPECIFICACIÓN

Semáforo

Un semáforo es un dispositivo de control y seguridad utilizado para la señalización en carreteras, permitiendo la regulación del paso de vehículos, bicicletas y transeúntes al intentar cruzar una carretera. Dependiendo del mecanismo de control de cada semáforo, la intención con la que fue colocado y el lugar de su colocación, pueden clasificarse en:

1. Semáforos para tránsito de vehículos
2. Semáforos para paso peatonal
3. Semáforos especiales

Para una intersección completa entre dos vías, con carril de giro a la izquierda en cada entrada a la intersección, se requiere un total de ocho semáforos de tránsito vehicular. En el caso de haber cruce peatonal en cada esquina, y en cada dirección, se requieren ocho semáforos peatonales. Estos semáforos reciben coordinación de un coordinador central para establecer un flujo razonable de peatones y vehículos que prevenga la colisión entre los mismos, asegurándose de alertar con antelación razonable a los conductores y peatones de sus

cambios [1]. Además, el coordinador puede recibir señal de botones en las esquinas para priorizar una fase que permita el paso peatonal.

Requerimientos funcionales

1. Al determinar las fases dentro de un ciclo semaforico se debe intentar que su número sea el menor posible, para así reducir los tiempos perdidos en cada ciclo, así como que asegurar que el número de movimientos simultáneos –sin conflictos comunes– sea el máximo posible [2].
2. Los semáforos deben ser capaces de mostrar al menos una fase que permita cada tipo de movimiento posible desde cualquiera de las cuatro entradas a la intersección durante un ciclo.
3. El coordinador debe conocer el orden preestablecido de las fases de tránsito vehicular, así como debe ser lo suficientemente flexible para incorporar una fase de paso peatonal y vehicular simultáneo y seguro en su ciclo cuando un peatón lo solicite por botón en las esquinas. Además debe ser capaz de mantener cada fase por 30 segundos. Estas fases consisten en un patrón de cuáles luces deben estar en verde en una parte determinada del ciclo completo de tránsito.
4. Cada esquina debe tener dos botones, uno para cada dirección de cruce desde la misma. Esto resulta en ocho botones, que representan los cuatro cruces de vía diferentes.
5. A nivel de intersección, se debe evitar que ocurra la misma fase peatonal dos veces seguidas. Esta lógica se implementa a nivel del bus para los botones, en forma de un banderín de botón duplicado, y a nivel del coordinador, que revisa este banderín.
6. Cualquier semáforo en la intersección debe ser capaz de cumplir con un ciclo completo de cada una de sus luces, así como de cambiar a amarillo (o parpadear, en el caso de los peatonales) por tres segundos únicamente cuando es sujeto a cambio en la siguiente fase.
7. El coordinador debe ser capaz de comunicarse con cada semáforo de la intersección, y deberá ser capaz de comunicarle a cada semáforo que es momento de cambiar de luz.

Requerimientos de arquitectura

1. Para el diseño del hardware se usará la herramienta Logisim y la implementación se simulará utilizando programación híbrida: un lenguaje de alto nivel (C/C++) y lenguaje ensamblador. Se simulará la interconexión del hardware y se trabajará la interfaz en el lenguaje C++. Se trabajarán los problemas que los componentes del hardware abordan con código en lenguaje ensamblado.
2. La funcionalidad de los botones para solicitar el paso de los peatones, así como la validación de la fase peatonal se programará en lenguaje ensamblador.
3. El manejo y almacenamiento de las fases, así como el cronometraje entre cada fase por parte del coordinador se programará en lenguaje ensamblador. Las fases se almacenan como una serie de enteros binarios de tres bits.
4. La lógica para controlar el estado del ciclo de luces individual que cada semáforo contiene será programada en lenguaje ensamblador.
5. La visualización en interfaz de los cambios de luces y de vías habilitadas, se trabajará en C++. Se espera poder llevar a cabo este proceso de forma simultánea con el del código en lenguaje ensamblador de forma nativa, pero en el caso donde esto no sea posible, se separará en dos secciones el código del coordinador para permitir la actualización de la interfaz, posibilitando así la simulación.
6. Como mecanismo de comunicación entre los botones y el coordinador existe un codificador 4-a-2, que traduce las cuatro direcciones de paso peatonal a un código de dos bits. Entre el coordinador y los semáforos existe un codificador 3-a-8, el cual convierte cada número entero representante de una fase (en binario) a una señal asíncrona, la cual pasa por un enrutador para aquellos de los 16 semáforos que deban cambiar sus luces para cada fase.
7. En práctica, se podría asumir el código del coordinador corriendo sobre un procesador con acceso a pines GPIO mapeados a direcciones en memoria, tomando como modelo el UP Board, con un chip Intel Atom y hasta 14 pines GPIO disponibles para uso general [3]. Sin embargo, como la implementación real de los semáforos revela, la lógica para coordinar un semáforo es lo suficientemente simple para ser implementada en un PLC a la medida [4].

III. DISEÑO

El diseño final del sistema de semáforo contempla tres fases principales, las cuales cumplen el propósito de entrada, coordinación, y salida, respectivamente.

Fase de entrada

1. Controlador de botones: La función principal del controlador es convertir el pulso inconstante por parte de un botón físico en una señal constante que indica alguno de los cruces peatonales. Cuando un botón, o su

contra-parte del otro lado de la calle, es oprimido, el controlador se encarga de emitir, de una de sus cuatro salidas, una señal constante que indica cuál de los pares de botones ha sido activado. Para asegurarse de que solamente se emita de una de las cuatro salidas a la vez, el controlador además presenta funcionalidad de *switch*. Cuando un botón de un dado par es oprimido, el controlador interrumpe el flujo a las salidas indicadoras de los demás pares de botones.

2. Codificador de entrada: Conectado a la salida del controlador de botones hay un codificador 4-a-2. Este codificador convierte la señal de una de las salidas del controlador de botones a un código de dos bits, dependiendo de la posición de la entrada.
3. Validador de entrada: Conectado a la salida del codificador de entrada se encuentra un validador. Este se ocupa solamente de comparar la última entrada con la siguiente, señalando a través de una salida auxiliar al coordinador si las mismas son duplicadas. Además, el validador presenta una entrada auxiliar de parte del coordinador, la cual se utiliza para señalar al validador en qué momento debe sobre-escribir el valor en las salidas principales con el valor entrante, actuando como una línea de escritura.

Fase de coordinación

La fase de coordinación comprende el trabajo llevado a cabo por el coordinador. El coordinador mantiene el orden de las fases en el ciclo, así como almacena la fase actual del ciclo. Además, lleva a cabo la selección de la próxima fase basado en esto anterior, así como el estado del validador de entrada. El coordinador se encarga, por otra parte, de tomar el tiempo adecuado entre cada parte del ciclo de las luces del semáforo. La forma en que el coordinador ejecuta las fases es emitiendo un pulso de tres bits como salida cada vez que los semáforos de una fase deben cambiar de una luz a la próxima. El coordinador lleva a cabo la mitad final del ciclo de luces para una fase, e inicia el ciclo de luces para la próxima. Antes de iniciar la mitad final del ciclo actual, revisa las condiciones para decidir la próxima fase.

Fase de salida

1. Decodificador de salida: Conectado a la salida del coordinador hay un decodificador 3-a-8. Este decodificador recibe un pulso en una línea de escritura, el cual es dirigido de acuerdo a una entrada de tres bits que representa una de las ocho fases del sistema de semáforos en binario. El pulso es emitido por alguna de las ocho salidas del decodificador, con cada posición equivalente a una fase del sistema de semáforos.
2. Enrutador de salida: Conectado a la salida del decodificador se encuentra un enrutador de salida. El enrutador implementa la lógica pre-escrita que decide cuáles semáforos le pertenecen a cada fase. De esta forma, el enrutador permite que el pulso del decodificador incida sobre los semáforos que deben de avanzar en su ciclo de

lucen. La ruta específica para cada fase se escoge con el afán de seguir de cerca las leyes de tránsito reales hasta donde las limitaciones del hardware escogido lo permita, aunque cabe destacar que cuál ruta se asigna a cuál fase es básicamente arbitrario, y es decidido por convención.

3. Semáforos: Finalmente, el pulso emitido por el enrutador alcanza aquellos semáforos que son parte de la fase que se está llevando a cabo. Los semáforos cambian de luz cada vez que reciben un pulso, llevando a cabo de esta forma su ciclo de luces. La única distinción entre los semáforos peatonales y los semáforos de tránsito, a nivel de diseño, es la ausencia de amarillo en los semáforos peatonales. Los semáforos peatonales presentan, en ausencia de una luz amarilla, una fase de luz verde parpadeante, la cual alerta a los peatones de que se agota el tiempo para cruzar la calle.

La totalidad de los componentes descritos en estas fases son programados en lenguaje ensamblador. El uso de lenguaje de alto nivel se limita a la integración de los componentes entre sí, integración necesaria ya que no es posible correr múltiples instancias de lenguaje ensamblador a nivel de un solo programa serial, y el diseño de un programa paralelo sería un esfuerzo desproporcionado para los propósitos de este proyecto. Además se utiliza lenguaje de alto nivel para hacer una integración similar con la interfaz, la cual solamente reacciona ante métodos de alto nivel en su implementación actual, métodos que un programa de lenguaje ensamblador no es capaz de ejecutar.

A nivel de implementación, la intención es tener pre-establecidas ubicaciones de memoria que representan las entradas y salidas de los componentes electrónicos simulados. Se simula una ejecución de uno de estos componentes, y esto modifica la dirección de memoria que representa el estado de sus salidas. Se interrumpe el flujo del programa en lenguaje ensamblador para así actualizar la interfaz de acuerdo al valor devuelto por el programa en lenguaje ensamblador, y solamente de ser necesario se modifican las entradas del programa en lenguaje ensamblador recién ejecutado, como simulación de una señal de entrada inconstante, o de pulso.

REFERENCIAS

- [1] C. Meshane, "The origins and globalization of Traffic Control Signals," *Journal of Urban History*, vol. 25, no. 3, pp. 379–404, Mar. 1999.
- [2] P. Koonce, "Traffic Signal Timing Manual", U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration, Portland, OR, FHWA-HOP-08-024, Mar. 2008.
- [3] "UP Board Series," *UP Bridge the Gap*, 2022. [Online]. Available: <https://up-board.org/up/specifications/>. [Accessed: 18-Apr-2022].
- [4] "Traffic Signals 101", Office of Traffic, Safety & Technology, St. Paul, MN: Minnesota Dept. of Transportation, Jan. 2018.