

QUINCE SEGUNDOS MÁS, POR FAVOR: ¡NECESITO CRUZAR LA CALLE!
FEEFTEEN MORE SECONDS PLEASE: I NEED TO CROSS THE STREET!

Verdú F.
Catedrático de Medicina legal y forense (J).
Valencia.
España.

Correspondencia: fverdupascual@gmail.com

La secuencia grabada sucedió en 2018 en la ciudad china de Miangyan¹. Sigue siendo impactante y estremeceadora.

Un anciano cruza un paso de peatones; lleva un par de bastones y tiene un caminar absolutamente inseguro. A su izquierda siete amenazadoras filas de vehículos esperan a que *su* semáforo se ponga en verde. Llega el rojo para el desvalido peatón y la fila más alejada comienza a cruzar el paso. Entonces, a modo de Ángel de la Guarda, un policía de tráfico se acerca al viejo, lo carga a su espalda y lo deja a mitad de cruce, en un lugar seguro. Hasta que pueda intentar la aventura de llegar al otro lado de la calzada.

El problema es que, hoy en día, no sorprendería verla en cualquier ciudad *dinámica* del mundo.

En 2010 apareció un trabajo en la Revista Española de Geriátrica y Gerontología de expresivo título². En las conclusiones de su resumen puede leerse: “*La velocidad de referencia de 0,7m/s excluye una gran proporción de personas de edad avanzada. Se necesitan medidas urgentes para evitar la discriminación y garantizar la seguridad de este grupo creciente de la población*”.

En marzo de 1994 ya se publicó un artículo que se ocupaba de similar asunto³ y concluía que “*el tiempo que tardan en cruzar los peatones no es suficiente para muchos peatones mayores, lo que los pone en riesgo. Si se les da más tiempo para cruzar, se pueden reducir las lesiones a los peatones y los ciudadanos mayores se sienten más independientes y seguros*”.

La movilidad de las personas mayores presenta características específicas que influyen en su capacidad para atravesar las calles de manera segura. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS)⁴, la velocidad promedio de marcha de las personas de mayor edad es de aproximadamente 0.8 m/s, significativamente menor que la de los adultos más jóvenes, que oscila entre 1.2 y 1.5 m/s (OMS, 2021). Esta merma de velocidad está relacionada con factores como debilidad muscular, problemas de equilibrio y afecciones crónicas como artritis, artrosis u otras, que afectan a su capacidad deambulatoria.

Un estudio realizado en 2012⁵ examinó los tiempos empleados en los cruces de calles en diferentes ciudades de Europa y encontró que más del 30% de las personas provecas no podían completar el cruce de una intersección estándar en el tiempo asignado por los semáforos. Este hallazgo llama la atención sobre una brecha crítica entre los estándares vigentes y las capacidades psicofísicas de este grupo inerte, lo que incrementa su riesgo de siniestralidad.

En la mayoría de los países, los tiempos de cruce en los semáforos se calculan utilizando una velocidad estándar de 1.2 m/s, considerada adecuada para la mayoría de los peatones. Sin embargo, esta medición deja marginadas a las personas mayores y a otros grupos con movilidad reducida. La Administración Federal de Carreteras de los Estados Unidos⁶ reconoce que esta norma no considera las necesidades de los peatones vulnerables y recomienda ajustes en las zonas con alta concentración de gentes de la tercera y cuarta edad.

La falta de concordancia -siquiera por aproximación- entre los tiempos de paso y las potencias de las personas de mayor edad tiene consecuencias graves. Según datos de la Organización Mundial de la Salud ya anotado, más del 15% de

los accidentes mortales de peatones involucran a personas ancianas en cruces semafóricos, una proporción que supera el 20% en países con poblaciones envejecidas como, por ejemplo, Japón.

En 2014 se analizaron 500 cruces peatonales en el Reino Unido y se llegó a la conclusión que, el 80% de los accidentes peatonales que involucraban a adultos mayores, ocurrieron en intersecciones con tiempos de cruce claramente insuficientes. El estudio sugirió que un ajuste de 3 a 5 segundos en la luz verde peatonal podría reducir significativamente estos accidentes.

En contraste, ciudades como Copenhague y Singapur han implementado tecnologías para adaptar sus semáforos, como sensores de movimiento y otros dispositivos que ajustan automáticamente el tiempo de paso según la velocidad del peatón. Un informe del Ministerio de Transporte de Singapur, completado en 2020, demostró que estas soluciones redujeron los accidentes en cruces peatonales en un 25% en áreas con alta concentración de adultos mayores.

Esta revisión evidencia una desconexión entre los tiempos estándar de cruce y las capacidades físicas de las personas mayores. Además, subraya la eficacia de las soluciones tecnológicas y las normativas adaptativas para mejorar la seguridad vial de este grupo vulnerable.

Únicamente se ha hablado de tiempos de cruce y edad, aunque hay otras muchas situaciones en las que el paso normal, se ve alterado.

¿De verdad que no se puede ajustar mejor esta realidad? El objetivo es salvar vidas y evitar discapacidades, temporales o definitivas.

PS: quien esto escribe -como acostumbro a decir, *ya ni peina canas*- ha llegado a cruzar una calle por un paso de peatones regulado (con su correspondiente segundero cuenta atrás) y al ver que únicamente quedaban 12 segundos para que se pusiera en rojo para los peatones, ha decidido disimular, mirar un escaparate o similar y ha esperado al siguiente turno para llegar a la otra acera. Si hay suerte, esta realidad también les llegará a ustedes.

¹ Un agente carga con un anciano para ayudarlo a cruzar una calle. Disponible en https://elpais.com/elpais/2018/06/07/videos/1528375564_110980.html (Acceso el 09.10.2024)

² Romero Ortuño R. La regulación de los semáforos peatonales en España: ¿tienen las personas mayores tiempo suficiente para cruzar? Rev Esp Geriatr Gerontol . 2010 Jul-Aug;45(4):199-202. doi: 10.1016/j.regg.2010.04.002.

³ Hoxie RE, Rubenstein LZ. Are older pedestrians allowed enough time to cross intersections safely? J Am Geriatr Soc. 1994 Mar;42(3):241-4. doi: 10.1111/j.1532-5415.1994.tb01745.x.

⁴ Organización Mundial de la Salud (OMS). (2021). Global status report on road safety. Ginebra

⁵ Asher, L., Aresu, M., Falaschetti, E., & Mindell, J. (2012). Most older pedestrians are unable to cross the road in time: A cross-sectional study. Age and Ageing, 41(5), 690–694.

⁶ Administración Federal de Carreteras (FHWA). (2017). Pedestrian Safety Guide and Countermeasure Selection System. Washington, D.C.: FHWA.