

A la vejez, bicicletas

La bicicleta y las personas mayores

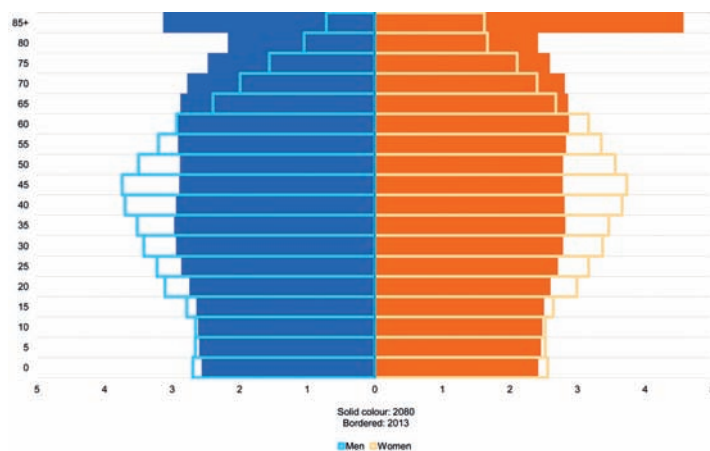
Para muchos cumplir años es un buen pretexto para hacerse viejo. Sin embargo cada vez son más las personas que deciden prolongar la duración de su vida sana a través del ejercicio. Por sus características, una de las actividades físicas más recomendables para el ser humano al ir avanzando su edad es el ciclismo. Los innegables beneficios de este deporte deben ir acompañados de ciertas precauciones que permitan disfrutar del ciclismo de forma segura y saludable.

Daniel Espinosa

Evolución de la edad de la población europea

El aumento de la edad media de la población es una tendencia que comenzó hace varias décadas en Europa. Este aumento se hace visible al observar el desarrollo de la estructura de edad de la población, se refleja en el incremento de peso que las personas mayores suponen en el global de la población y se confirma en el decrecimiento de personas jóvenes y en "edad de trabajo". El porcentaje de población mayor de 65 se incrementa cada año en cada país miembro de la Unión Europea, candidato a entrar en la misma o perteneciente a la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA). Como resultado, la cima de la pirámide poblacional en la Unión Europea es más ancha en 2013 que en 2001. De hecho, la media de edad en la Unión Europea se incrementó cerca de 0,3 años por cada año durante los pasados 12 años, pasando de 38,3 años en 2001 a 41,9 años en 2013. Este crecimiento del porcentaje relativo de personas mayores puede ser explicado por un incremento de la longevidad en la población¹.

Otro aspecto significativo al analizar el aumento de la edad de la población es el propio envejecimiento dentro del grupo de personas de más de 65 años. Se prevé que el porcentaje de personas de 80 años o más en la Unión Europea se doble entre 2013 y 2080.



Pirámides de población que muestran el porcentaje de población en diferentes grupos de edad en el conjunto de los 28 países de la Unión Europea en 2013 (representado con bordes) y su proyección para 2080 (coloreado).

Por otra parte, la esperanza de vida sana (o esperanza de vida sin discapacidad) es un indicador que mide el número de años que una persona de una cierta edad puede esperar vivir sin discapacidades. Este indicador (Healthy Life Years, HLY) se utiliza para controlar la salud como factor productivo y económico, evaluar la calidad de vida, medir las posibilidades laborales de trabajadores de más edad



y controlar los progresos realizados en acceso, calidad y sostenibilidad de los sistemas de salud. En 2012, la esperanza de vida sana al nacimiento se estimó en 61,3 años para hombre y en 61,9 años para mujeres en la Unión Europea. Para aquellos que llegan sanos a los 65, la esperanza de vida sana para los hombres en 2012 era de 8,4 años y para mujeres de 8,5 años. El Consorcio Europeo de Innovación para el envejecimiento activo y saludable (European Innovation Partnership on Active and Healthy Ageing) tiene como objetivo en el corto plazo incrementar la esperanza de vida saludable en dos años, buscando de este modo aumentar el nivel de vida de los europeos.

Ejercicio físico y personas mayores

Resulta evidente que la participación de forma regular en actividades físicas moderadas puede retrasar la aparición de síntomas asociados al envejecimiento². De hecho, diferentes estudios muestran que a partir de los 50 los beneficios de una actividad física regular pueden ser más relevantes a la hora de evitar, minimizar o solucionar muchas de las dificultades físicas, psicológicas o sociales que a menudo acompañan el avance de la edad³. Los factores fisiológicos, por otra parte, están asociados con un mayor riesgo de sufrir caídas, inestabilidad y debilidad de piernas⁴.

El Consorcio Europeo de Innovación para el envejecimiento activo y saludable (European Innovation Partnership on Active and Healthy Ageing) tiene como objetivo incrementar la esperanza de vida saludable en dos años, buscando de este modo aumentar el nivel de vida de los europeos.

Centrándonos en la bicicleta, está demostrado que su utilización permite incrementar la musculatura de las piernas, el equilibrio y las habilidades físicas en personas mayores y de mediana edad^{5,6,7}. Asimismo, otros estudios indican que continuar la actividad física permite preservar la densidad de los huesos y la integridad de la función muscular, lo cual es fundamental para evitar caídas y las consecuentes roturas de cadera⁸.

El ciclismo cuenta con periodos de mayor descanso, determinados por factores como los semáforos u otros usuarios de la vía, que permiten la recuperación desde los altos niveles de actividad que se dan en movimiento. Estos factores provocan que el ciclismo sea una actividad que permite la realización de ejercicio aeróbico mejorando la forma física. Un estudio sobre más de 30.000 personas de entre 20 y 93 años concluyó que el ratio de mortalidad de aquellos que no utilizaban bicicleta era un 39% superior que aquellos que sí lo hacían⁹.

Seguridad vial La bicicleta y las personas mayores



La utilización de la bicicleta permite incrementar la musculatura de las piernas, el equilibrio y las habilidades físicas en personas mayores y de mediana edad.

Las bicicletas eléctricas pueden resultar útiles como parte de los programas de rehabilitación para personas con dolencias cardíacas, puesto que a menudo se recomienda la utilización de bicicletas estáticas en las primeras fases de la recuperación. Los programas de rehabilitación cardíaca basados en el ejercicio pueden reducir las muertes de personas con enfermedades coronarias en torno a un 27%¹⁰. Un paciente podría sentirse más seguro pasando de la utilización de la bicicleta estática a la bicicleta eléctrica¹¹ puesto que requiere menor esfuerzo cardíaco, algo extremadamente importante para quien ha sufrido este tipo de dolencias.

Continuar la actividad física permite preservar la densidad de los huesos y la integridad de la función muscular, lo cual es fundamental para evitar caídas y las consecuentes roturas de cadera.

Ciclistas mayores y seguridad vial

Frecuentemente, las calles son percibidas como barreras para los movimientos diarios de las personas mayores. Estudios de comportamiento de peatones cruzando indican que los niños y las personas mayores tardan significativamente más cuando se incrementa el volumen de tráfico¹². El tráfico puede originar una percepción de peligro que origina inseguridad, ansiedad y estrés¹³.

En los países europeos con una mayor cultura ciclista, muchas personas mayores de 65 años continúan circulando en bicicleta. Algunas asociaciones organizan cursos para ciclistas mayores en los que

les animan a seguir circulando en bicicleta de forma segura. Estos cursos suelen incluir exámenes médicos de vista, oído o aptitudes físicas, y se realiza un entrenamiento práctico para mejorar las habilidades de los ciclistas mayores.

Para mejorar la seguridad de los ciclistas de una cierta edad, sería interesante la organización de jornadas en las que se dieran a conocer los beneficios para la salud del uso de la bicicleta, y que pudieran abordar aspectos tales como la importancia de la utilización de los sistemas de seguridad (casco, reflectantes y otros), un repaso de la normativa que afecta a los ciclistas, las normas de prioridad de paso o la posición que se debe ocupar en las intersecciones. Estas jornadas deberían ser acompañadas de clases prácticas en las que se entrenase la forma correcta de frenar o girar, utilizar las marchas o realizar maniobras evasivas.



Las jornadas formativas acompañadas de clases prácticas permitirían mejorar la destreza en la bicicleta de los usuarios de edades avanzadas.

En lo relativo a las bicicletas eléctricas, China, el mayor mercado de este tipo de bicicletas en todo el mundo, ha experimentado problemas relacionados con la seguridad vial debido al aumento de velocidad de las bicicletas eléctricas que circulan por los



La red de vías verdes cuenta con 2.100 kilómetros en toda España.

carriles bici, ya que sus motores permiten alcanzar velocidades de hasta 48 km/h¹⁴. Para solucionar este problema en otros países la asistencia eléctrica se ha limitado a una velocidad de la bicicleta de 25 km/h. Esta velocidad, comparada con la velocidad media de las bicicletas convencionales (en torno a 14 km/h) supone una mejora en la seguridad vial, al aproximarse a la velocidad a la que habitualmente circulan los vehículos en las vías urbanas de un solo carril (30 km/h).

La bicicleta eléctrica permite mejorar la movilidad y autonomía de las personas mayores, al requerir para su desplazamiento un menor grado de esfuerzo que el originado por una bicicleta convencional.

Vías verdes

Otro aspecto que conferiría una mayor seguridad, no solamente a los ciclistas de una avanzada edad, sino a cualquier persona que utilizase la bicicleta de modo recreativo, sería circular por calzadas adecuadamente acondicionadas y separadas del tráfico de vehículos automóviles. Para ello, España cuenta con 108 vías verdes distribuidas por toda España (que suman un total de 2.100 km). El término vías verdes hace referencia en España a las antiguas infraestructuras ferroviarias que han sido acondicionadas como itinerarios no motorizados.

Los paseos en estos tramos, andando o en bicicleta, tan beneficiosos para la salud, permitirán disfrutar de jornadas lúdicas a la vez que se evitan los posibles peligros derivados de la utilización de la bicicleta en zonas abiertas al resto del tráfico.

Para más información sobre estos itinerarios en los que poder disfrutar de la naturaleza paseando o sobre una bicicleta de forma segura puede visitar la página que la Fundación de los Ferrocarriles Españoles dedica a las Vías Verdes: www.viasverdes.com

Referencias

- 1 "Population structure and ageing". European Commission. Eurostat.
- 2 "Active ageing: a policy framework". Geneva, World Health Organization.
- 3 "The Heidelberg guidelines for promoting physical activity among older persons". Geneva, World Health Organization, 1996 (Guidelines Series for Healthy Ageing, No. 1, accessed 18 March 2002).
- 4 L. Z. Rubenstein, "Falls in older people: epidemiology, risk factors and strategies for prevention," *Age and Ageing*, vol. 35, no. 2, pp. ii37–ii41, 2006.
- 5 L. E. Bouillon, D. K. Sklenka, and A. C. D. Ver, "Comparison of training between 2 cycle ergometers on dynamic balance for middle-aged women," *Journal of Sport Rehabilitation*, vol. 18, no. 2, pp. 316–326, 2009.
- 6 R. Vilarinho, W. Y. de Souza, T. C. Rodrigues, J. V. Ahlin, D. P. Guedes, and F. M. Barbosa, "Effects of indoor cycling in body composition, muscular endurance, flexibility, balance and daily activities in physically active elders," *Fitness & Performance Journal*, vol. 8, no. 6, pp. 446–451, 2009.
- 7 E. Sillanpää, A. Häkkinen, D. E. Laaksonen, L. Karavirta, W. J. Kraemer, and K. Häkkinen, "Serum basal hormone concentrations, nutrition and physical fitness during strength and/or endurance training in 39–64-year-old women," *International Journal of Sports Medicine*, vol. 31, no. 2, pp. 110–117, 2010.
- 8 Province, M. "The effects of exercise on falls in elderly patients: a preplanned meta-analysis of the FICSIT trials". *Journal of the American Medical Association*, 273: 1341–1347 (1995).
- 9 Andersen, L. "All-cause mortality associated with physical activity during leisure time, work, sports, and cycling to work". *Archives of internal medicine*, 160: 1621–1628 (2000).
- 10 "Exercise - Rehabilitation - NHS Choices". Nhs.uk. 2010-01-25.
- 11 "How To Use An Electric Bike For Effective Cardio Rehabilitation". E-articles.info. 2006-09-29.
- 12 Langlois, J. "Characteristics of older pedestrians who have difficulty crossing the street". *American journal of public health*, 87: 393–397 (1997).
- 13 Hine, J.; Russell, J. "The impact of traffic on pedestrian behaviour: assessing the traffic barrier on radial routes", *Traffic engineering and control*, 37: 81–85 (1996).
- 14 J. David Goodman (2010-01-31). "An Electric Boost for Bicyclists". *New York Times*. ©