

Ver bien para circular bien

Aunque el ciclismo está clasificado como deporte de bajo riesgo en cuanto a lesiones en los ojos se refiere, la práctica del cicloturismo en ocasiones puede inducir a un riesgo en nuestros ojos si no se toman las medidas oportunas, siendo igualmente necesario corregir los posibles defectos de visión de padecerse si fuera el caso.



Los ojos del ciclista están expuestos a muchos factores que le afectan: el viento, el clima, las alergias, la contaminación del aire, etc. El 90% de las lesiones oculares en deporte se podría haber evitado con un adecuado sistema de protección ocular y estas lesiones varían desde un simple lagrimeo o sensación de tener un cuerpo extraño, hasta el sangrado ocular interno o la pérdida de la visión del ojo. Además, en invierno aumenta un 20% el número de enfermedades oculares debido a la práctica deportiva.

Estas patologías oculares afectan en mayor medida a los menores de 18 años, ya que todavía no han terminado de desarrollar el filtro natural de melanina en el cristalino, que es la lente natural del ojo que protege de las radiaciones malignas para los ojos. Hay que tener muy en cuenta la peligrosidad del viento debido a que arrastra numerosas partículas que puedan dañar la córnea. Y es que no podemos permanecer ajenos a esto, ya que el 80% de la información que recibimos es por la vista, y un estudio ha revelado que el 19% de la población española sufre molestias oculares leves, pero que solo el 49% de ellos se tratan. Las lesiones oculares más frecuentes en el cicloturismo son por trauma (un impacto), las lesiones penetrantes y, en menor medida, lesiones causadas por exceso de exposición a radiaciones solares. Como dato alarmante, cabe reseñar que durante el año 2003, aproximadamente 285.600 niños menores de 14 años de edad fueron tratados en Estados Unidos por lesiones relacionadas con el ciclismo. Casi la mitad de los niños, el 47%, de hasta 14 años que son hospitalizados por lesiones producidas en accidentes relacionados con el ciclismo presentan lesión cerebral traumática.

Por todo esto es más que recomendable que el cicloturista proteja sus ojos con algunas de la gran cantidad de gafas que existen en la actualidad en el mercado. En muchas ocasiones el cicloturista presenta alguna ametropía, con lo que es muy recomendable que utilice la corrección adecuada durante todo el día, igualmente cuando monte en bicicleta. Esto lo puede hacer de dos formas: utilizando lentes de contacto y la gafa de sol, o utilizar gafas que permitan insertar o montar lentes graduadas. Las lentes de contacto proporcionan mayor campo visual y no se empañan, y con los avances que hay en este campo el 99% de las personas se consiguen adaptar a las lentillas, puesto que corrigen el astigmatismo y las hay de reemplazo incluso diario (hay ciclistas que se la ponen antes de entrenar y se las quitan cuando finalizan el entrenamiento).

En cuanto a los sistemas de acople gafa graduada-gafa de sol, son muchas las marcas que apuestan por introducir en sus modelos de gafas de sol un acople que permita insertar los lentes con la corrección necesaria para una correcta visión. Estos acoples se sitúan entre la cara y la gafa de sol con lo que se permite utilizar las lentes intercambiables de la gafa en el caso de que los tuviera. Una casa comercial ha lanzado un sistema en el que es la gafa graduada la que se porta y es la gafa de sol la que se acopla a ella. El ciclismo no es uno de los deportes que exija máxima agudeza visual (con 2-3 sobre 10 bastaría). Pero si sería interesante para obtener un mejor rendimiento disponer de una buena visión del campo binocular (para ver cómo nos vienen los palos por los lados) y una buena estereopsis (para calcular mejor la distancia).

La tendencia actual está dirigida a diseñar sistemas de protección ocular con el menor peso posible, con un sistema de acople a la cara que no varíe su posición con el sudor y/o el viento. Hay marcas de gafas que incluso ofrecen en su muestrario cristales que se oscurecen con el sol y se aclaran cuando hay menos luz, facilitando la visión de los objetos, puesto que no solo el deslumbramiento por el sol disminuye el rendimiento visual y la concentración, sino también el cambio brusco de luz entre luz y sombra. (En la Vuelta a España de 1989, el alemán Raymond Dietzen sufrió un accidente en el túnel de Cotefablo, en Huesca, que por entonces no se encontraba iluminado, y cual sería la oscuridad que no encontraba su bicicleta).

En cuanto a materiales de los lentes, el policarbonato es el que más se utiliza debido a su extraordinaria resistencia al impacto y a la rotura que, unidos a su extrema ligereza, hace que esté presente en prácticamente todos los modelos de gafas específicas de ciclismo. Los materiales estrella para las monturas son el acetato, optil, aluminio y el acero en aleación con otros materiales que le proporcionan determinadas características de flexibilidad y ligereza. En condiciones en las que se requiera una extrema sujeción (como en descenso) se puede optar por usarse una cinta de sujeción que sustituye a las varillas de la gafa. Esto proporciona la garantía de que la gafa se va a quedar en su sitio.

Igualmente, muchos modelos vienen con un surtido de lentes intercambiables: oscuras para cuando hay mucha luz, claras para cuando hay poca, y amarillas o naranjas para mejorar el contraste. Muy importante es que los lentes de la gafa ofrezcan una protección total contra los rayos UVA, UVB y la radiación C (tabla 1), y para lo cual (no tendría ni que decirlo) las gafas deben adquirirse en ópticas y tiendas especializadas de deporte que nos ofrezcan las garantías que necesitamos. También disponemos en el mercado de gafas polarizadas, cuya función es eliminar la luz que se refleja en las diferentes superficies que nos podemos encontrar (nieve, agua, arena, carreteras mojadas, etc.). Es de muy agradecer que las lentes posean un tratamiento anti-empañamiento para mantener el vaho al margen. Debido a la variedad existente de marcas y modelos, es relativamente fácil encontrar una gafa que se adapte a nuestro rostro para que no se resbalen ni se deslicen.

Tabla 1: clasificación de las lentes según el porcentaje de luz visible que transmiten.

Categoría	Descripción de los lentes	Ámbito de aplicación	Transmisión de la luz sobre desde % - hasta %	Absorción de la luz, desde - hasta %
4	Muy oscuro: no apropiado para la conducción		3 - 8	92 - 97
3	Oscuro		8 - 18	82 - 92
2	Coloración media		18 - 43	57 - 82
1	Ligeramente coloreado		43 - 80	20 - 57
0	Transparente/ligeramente coloreado		80 - 100	0 - 20