

## *ARTÍCULO PUBLICACIÓN “PEDALIER”*

Aunque el ciclismo esta 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 consecuentes medidas, siendo igualmente necesario corregir los posibles defectos de visión de padecerse si fuera el caso.

Los ojos del cicloturista 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, puesto 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 mas 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.

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 (figura 1). 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, a diferencia de otros deportes, no es uno de los 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 como nos vienen los palos por los lados) y una buena estereopsis (para calcular mejor la distancia que nos sacan los de adelante o para comprobar lo que le sacamos a los de detrás).

La tendencia actual esta 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.

(El ciclista alemán Raymond Dietzen durante el transcurso de la decimotercera etapa de la vuelta a España de 1989 sufrió un accidente en el túnel de Cotefablo, en Huesca, que por entonces no se encontraba iluminado, y cual seria la oscuridad que no encontraba su bicicleta)

En cuanto a materiales de los lentes el policarbonato es el que mas se utiliza debido a su extraordinaria resistencia al impacto y a la rotura, que unidos a su extrema ligereza hace que este presente en prácticamente todos los modelos de gafas especificas 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 pruebas de 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






<b>Categoría</b>	<b>Descripción de los lentes</b>	<b>Ámbito de aplicación</b>	<b>Transmisión de la luz sobre % - hasta %</b>	<b>Absorción de la luz desde % - hasta %</b>
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

Figura 1.

a)  
visión de una persona amétrope

b)  
visión de una persona emétrope  
ó amétrope corregida