



El 26% de los españoles tiene problemas de visión durante la conducción

EL DESLUMBRAMIENTO, LO MÁS PELIGROSO

La visión es fundamental para conducir. Y un conductor excesivamente sensible, por ejemplo, al deslumbramiento, acusa cuatro veces más el efecto cegador de los faros de otros vehículos, lo que le produce, además, fatiga.

La Unión Europea ha estudiado cuántas personas lo sufren, el 6% en España, e instar a que revisen su visión antes de obtener el permiso de conducir.

Helena GIL

Fotos: Paul Alan PUTNAM. Infografía: DLIRIOS

Uno de cada cuatro españoles reconoce no ver bien durante la conducción y así lo demuestra una encuesta del Comisariado Europeo del Automóvil (CEA). Aunque muchos de estos problemas están relacionados con la agudeza visual, es decir, la capacidad para ver los pequeños detalles, cada vez son más las personas aquejadas de visión borrosa, reflejos y cegamiento. Estas sufren un excesivo deslumbramiento ante los faros de un coche o la luz del sol durante el amanecer o atardecer, entre otros motivos, por enfermedades como las cataratas. Este mayor deslumbramiento

se debe a la mayor dispersión de la luz en la retina (ver infografía), algo que no se detecta con las pruebas que se realizan habitualmente en las revisiones.

Conscientes de la problemática que esto puede conllevar para la conducción, la Dirección de Seguridad en el Transporte de la Unión Europea (UE) promovió un estudio, denominado Proyecto Glare (deslumbramiento en inglés), sobre la sensibilidad al deslumbramiento y otros trastornos visuales en los conductores. España ha participado

en este estudio a través del Centro de Oftalmología Barraquer, con la colaboración de la Dirección General de Tráfico (DGT). Para conocer el número de personas que

**UN EXCESIVO
DESLUMBRAMIENTO
PRODUCE NO SÓLO
CEGUERA, SINO
TAMBIÉN FATIGA Y
DESORIENTACIÓN**

ASÍ SE PRODUCE EL DESLUMBRAMIENTO

Sensibilidad normal

Imagen del mundo real tal y como se percibe sin disfunciones visuales.

Hipersensibilidad

El velo de luz hace que disminuya el contraste en la imagen captada por el ojo. Así se percibe con excesiva sensibilidad.



se deslumbran más de lo normal, lo primero que se planteó en el proyecto fue, según Juan Carlos González Luque –asesor médico de la DGT–, “determinar a partir de qué punto la sensibilidad al deslumbramiento es excesiva, es decir, cuándo se convierte en algo patológico, porque todos sufrimos un deslumbramiento al percibir la luz solar en el amanecer o atardecer o los faros de un coche”. Como el deslumbramiento se produce –explica Ralph Michael, ingeniero doctorado en oftalmología y coordinador de la investigación en España– “cuando la luz se dispersa en la retina a causa de impurezas que se encuentran en el recorrido de la luz en el ojo”, podemos hablar de un aumento de la sensibilidad cuanto mayor es la dispersión de la luz.

¿CUÁNDO ES PATOLÓGICO? A mayor dispersión de la luz en el ojo, mayor deslumbramiento, pero ¿a partir de qué punto un deslumbramiento normal se convierte en un problema? Por ejemplo, en lo relativo a la agudeza visual, la DGT considera que no se puede conducir con menos de 0,5. Sin embargo, antes del proyecto Glare, no había ningún límite establecido entre el deslumbramiento normal y el excesivo, ni existía un aparato capaz de medir esta sensibilidad, ya que los que existían eran poco fiables o excesivamente grandes y costosos para generalizar su uso en los centros de reconocimiento. Así, en 2004, como primer paso, Tom van den Berg –jefe del proyecto Glare y físico en el Instituto de Investigación de Oftalmología de los Países Bajos– creó el C-Quant, un aparato capaz de medir correctamente el grado de sensibilidad al



ASÍ SE REVISA

El paciente debe mirar a través de un aparato, que muestra dos puntos de luz que parpadean ligeramente, y presionar el botón correspondiente al lado donde la intensidad sea más fuerte. Tras veinte presentaciones de un segundo cada una, finaliza la prueba y en la pantalla adjunta se muestra el valor de luz dispersa. Cuanto mayor sea la luz dispersa, más deslumbramiento habrá.

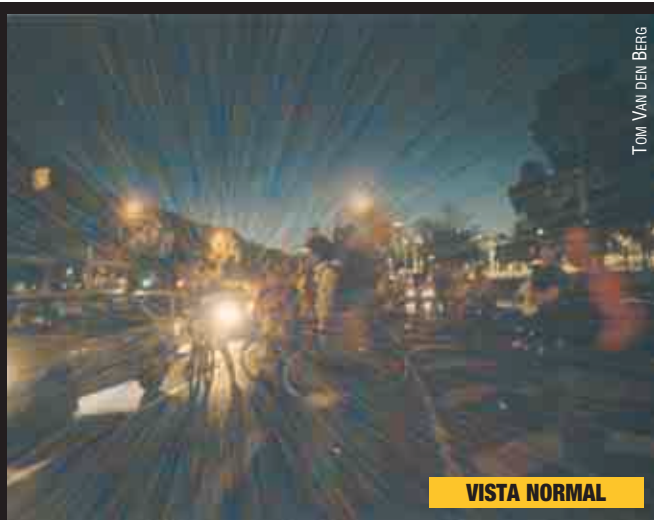
deslumbramiento de forma rápida (sólo 1 ó 2 minutos) y sencilla. Este aparato ha sido utilizado en las pruebas realizadas en todos los países participantes en el estudio. A partir de los resultados, el proyecto Glare concluye que se puede hablar de hipersensibilidad cuando se supera en cuatro veces la normal. Esto equivale, según Tom Van den Berg, “a recibir el deslumbramiento como de cuatro faros a la vez, en lugar de uno”. El peligro que supone un conductor con esta patología se incrementa, además, porque, en la conducción, la ceguera no dura un instante, sino que se repite, lo que genera, a su vez, fatiga e incluso desorientación.

Según las conclusiones del proyecto, en España el 6% de la población (más de 2,5 millones de personas) sufriría una excesiva sensibilidad al deslumbramiento, entre ellos, 1,3 millones de conductores. Las personas más propensas son, según Juan Carlos González Luque, “los mayores y los que padecen enfermedades de la retina y degeneraciones maculares causadas, en muchos casos, por diabetes o hipertensión”. El aumento de la sensibilidad al deslumbramiento es, además, un síntoma claro de padecer ca-

“CIEGOS” AL VOLANTE



Un estudio del Colegio de Ópticos de Andalucía sobre la visión de los conductores encontró casos tan alarmantes como un taxista que, con una agudeza visual de 0'2, negaba tener problemas de visión al distinguir las personas y los coches. Según Antonio Cantero, “una persona con esa agudeza visual no ve prácticamente nada de día, volviéndose casi ciego del todo por la noche”. Y, peor aún, un conductor que, con una agudeza de 0'1, tras sufrir un accidente sigue culpando al otro vehículo por no haber accionado el intermitente. “El problema es que cuando este conductor vio al otro vehículo, aquél ya estaba completamente encima y no pudo reaccionar a tiempo”.



VISTA NORMAL



VISTA HIPERSENSIBLE

MÁS SENSIBILIDAD, PEOR VISIÓN. Cuando la luz proviene de una distancia lejana, situación frecuente durante la conducción, el ojo percibe una especie de agujas de luz. Este fenómeno, denominado en inglés "ciliary corona", se acentúa cuanto mayor es la sensibilidad al deslumbramiento.

taratas. Por ello, a pacientes que aún no han visto mermada su agudeza visual se les puede diagnosticar esta enfermedad debido a que sufren un mayor deslumbramiento. Sin embargo, también se han encontrado casos en personas de diferentes edades cuya sensibilidad al deslumbramiento se ha incrementado tras operarse con láser.

LA VISTA, A EXAMEN. El proyecto ha finalizado y, según Tom Van den Berg, "esta todo listo para empezar a hacer las pruebas en conductores". Sin embargo, es la UE la primera que debe dar el visto bueno para que cada país tenga vía libre para implantar las pruebas en los centros de reconocimiento y que, así, los conductores cuya sensibilidad fuera de cuatro o más no podrían conducir hasta solucionar el problema, lo que, de momento, pasa exclusivamente por la cirugía.

A la espera de si finalmente se im-

EL LÁSER PODRÍA AUMENTAR EL DESLUMBRAMIENTO



Cada vez son más las personas afectadas de miopía que recurren a la cirugía con láser para olvidar definitivamente las gafas o las lentillas. Sin embargo, la solución a un problema de visión podría convertirse en causa de otro aún más grave. Aunque la hipersensibilidad es normalmente característica de las personas mayores, Tom Van den Berg alerta de que "hemos encontrado algunos casos de personas jóvenes que, tras operarse de la vista con láser, han sufrido un aumento de su sensibilidad al deslumbramiento". Podríamos, por tanto, "enfrentarnos a un grave problema, aunque insiste esperamos que se trate sólo de casos aislados".



plantan estas pruebas en España, lo que sí se revisa en los Centros de Reconocimiento es la agudeza visual. Para poder conducir, la DGT exige un mínimo de 0,5 de agudeza visual binocular (no valdría, por tanto, tener en un ojo 0,7 y en otro 0,3), siendo 1 la óptima; sin embargo, un estudio del Colegio de Ópticos de Andalucía muestra que el 3% de los conductores se encuentra en un límite inferior. Según Antonio Cantero —delegado en Sevilla del Colegio de Ópticos de Andalucía y principal promotor del estudio—, "de cada

100.000 conductores, 3.000 ven mal, lo que supone un grave peligro para la seguridad vial; sobre todo, porque la mayoría desconoce que tiene ese problema y no le pone remedio". Además, según una encuesta de CEA, un 17% de los conductores no utiliza la corrección necesaria (gafas o lentes de contacto) para sus problemas de visión a pesar de conocer sus deficiencias. Además, más del 50% no revisa su vista con regularidad, y desconoce si tiene problemas de visión y en qué grado.

Con el fin de reducir el número de conductores que continúan al volante a pesar de sus problemas de visión, la DGT, la fundación Visión y Vida, la Federación Española de Asociaciones del Sector Óptico y el Colegio Nacional de Ópticos-Optometristas han realizado una nueva campaña, bajo el lema "buena visión, mayor seguridad en el tráfico", para informar sobre los distintos problemas que afectan a la visión a conductores y peatones e instarles a revisarse la vista para prevenir, detectar y tratar cualquier disfunción visual. Si usted nota problemas de visión, acuda inmediatamente a su oftalmólogo. Al volante, está poniendo en peligro su vida y la de los demás. ♦

MUCHOS ESPAÑOLES NO SE REVISAN LA VISTA

