

saúde

VIAGENS

SAÚDE

Os riscos da imobilidade a bordo

Simplees cuidados podem evitar problemas

ANDRÉA CIAFFONE
de São Paulo

O espaço é tão pequeno que não é possível mexer mais do que alguns centímetros as pernas e braços. O ar é frio e seco. O silêncio só faz ressaltar o ressoar dos motores. A longa noite de 12, 14 ou mais horas parece não terminar jamais. Esse cenário de pesadelo, que lembra uma obra de Stephen King, é o que espera qualquer mortal que faz uma viagem aérea de longo curso. Todas as noites, dezenas de milhares de pessoas cruzam a atmosfera do planeta saltando continentes e oceanos e os efeitos dessas horas de desconforto se refletem em pés inchados, lábios rachados, olhos avermelhados e uma certa irritabilidade. Mas ninguém morre de desconforto, certo? Errado. No último dia 13, uma jovem de 28 anos, Emma Christofferson, morreu subitamente ao desembarcar de um voo entre a Austrália e Londres. Não houve mistério em relação à causa da morte: trombose venosa profunda (TVP) causada pelas muitas horas de imobilidade a que a moça foi submetida durante o longo percurso.

O professor-adjunto da Faculdade Paulista de Medicina Newton de Barros Jr., especialista em cirurgia vascular, explica a mecânica desse tipo de acidente: quando a pessoa comprime as veias da perna (especialmente atrás do joelho) por muito tempo, impedindo a livre circulação do sangue nas veias, um coágulo se forma nesse ponto de "entupimento". Quando a pessoa começa a se movimentar novamente, o coágulo viaja pelas veias até o pulmão, causando uma embolia pulmonar. Que pode ser fatal.

Segundo o médico e professor, essa situação, batizada de "síndrome da classe econômica", já começou a ser descrita há alguns anos na lite-

ratura médica e se relaciona ao entupimento das veias em situação de ambiente pressurizado.

Como quase tudo em medicina, o nome da síndrome é objeto de controvérsia e tem sido contestado pelos especialistas em medicina da aviação. "Esse nome é inexato por duas razões: porque indica que vai acontecer na classe econômica e porque sugere que só vai acontecer nessa classe", critica o gerente-geral médico da Fundação Rubem Berta/Varig, Paulo Magalhães. O médico destaca que a TVP não é provocada exclusivamente pelas viagens de avião, pode acontecer em qualquer meio de transporte e até em ter-

ra firme. "Basta a pessoa apresentar predisposição e ficar imóvel por longos períodos que a TVP pode ocorrer", diz o médico da Varig. Nisso, os dois especialistas concordam: "A principal causa da síndrome é a dificuldade na circulação sanguínea causada pela imobilidade prolongada", esclarece o professor da Escola Paulista de Medicina. "Pessoas acamadas por longos períodos também estão sujeitas a esse tipo de problema", lembra Newton. De acordo com estimativas médicas, a embolia pulmonar fatal provocada por trombose das veias da perna tem incidência de 0,5% a 1% nos hospitais. O índice não é grande, mas ninguém pode ter certeza de que estará fora dele.

Se a imobilidade é a principal causa da trombose, a solução parece bastante simples: não ficar parado no avião. Mas é preciso escolher a estratégia certa para o exercício a bordo. "Ficar andando pelos corredores do avião é desencorajado por uma questão de segurança do próprio passageiro", diz o gerente médico da Varig. Na aviação existe o que os pilotos chamam de turbulência de céu claro — uma diferença de pressão no ar que pode acontecer sem aviso a qualquer momento. "Um passageiro fora do assento e sem o cinto de segurança pode se machucar seriamente em caso de turbulência e ainda ferir outros passageiros", adverte Paulo. Esse cuidado com a segurança dos viajantes de certa forma explica a expressão

severa das aeromoças quando os passageiros resolvem levantar e passear pela aeronave.

Assim, os médicos aconselham que a maneira mais correta de aliviar a pressão nas veias sem se expor a um acidente de bordo é fazer exercícios preventivos simples para estimular a circulação: com os calcanhares no chão, levantar a ponta dos pés. Repetir o movimento algumas vezes. Depois, manter a ponta dos pés no chão e levantar os calcanhares. Também repetir algumas vezes. Depois, com as pernas esticadas, flexionar os pés.

A recomendação dos especialistas é fazer esses movimentos a cada 30 minutos nos voos de mais de duas horas de duração. Outra ação preventiva seria o uso de meias elásticas, até os joelhos ou do tipo meia-calça, que estimulam a circulação sanguínea.

Entretanto, o cirurgião vascular destaca que ficar na mesma posição por muito tempo é o catalisador do surgimento da síndrome, mas que as condições para o seu aparecimento já existem nas suas vítimas. "Na maioria das vezes esses fatores de predisposição existem de maneira silenciosa", aponta Newton.

A lista de fatores de risco tem mais de 40 itens, dentre os quais se destacam: vida sedentária, hipertensão, obesidade, diabetes, fumo e consumo de pílulas anticoncepcio-

nais. "Muitas vezes dois ou mais destes fatores fazem parte do perfil dos profissionais que viajam a trabalho frequentemente", lembra o cirurgião vascular. "Ou seja, os viajantes frequentes devem fazer um check-up vascular preventivo."

"Além da predisposição física, fatores ligados ao bem-estar emocional podem ter desempenhado um papel importante no caso dessa passageira", diz o chefe do setor de medicina comportamental da Universidade Federal de São Paulo, José Roberto Leite. No caso de uma viagem

Problemas de circulação não ocorrem exclusivamente em viagens de avião

de avião, não se pode descartar os efeitos da ansiedade provocada por estar a milhares de metros do chão. "Se o medo existe, ele vai provocar uma resposta orgânica", diz Leite. Segundo ele, o estresse emocional provoca

a liberação de corticóides, adrenalina, endorfinas e outras substâncias que o próprio organismo humano produz. Chamadas de hormônios adaptativos, essas substâncias fragilizam o corpo. "Cada indivíduo sente os efeitos do desgaste de uma maneira", destaca o médico. Segundo o especialista, muitas vezes nem é o voo em si que causa ansiedade, mas sim o que espera o passageiro no desembarque. "Para os homens de negócios a preocupação com os compromissos no destino podem provocar alterações sensíveis no organismo", adverte.

Como no caso de Emma, nem sempre os efeitos do estresse, da imobilidade e dos problemas físicos desenvolvidos durante o voo se manifestam no avião. Na maioria das vezes, eles aparecem em terra firme, no aeroporto. "Pesquisas mostram que os aeroportos, junto com cassinos e praças de esporte, estão entre os locais públicos de maior incidência de morte súbita", diz o gerente médico da Varig. Magalhães lembra que a qualquer momento há 500 mil pessoas cruzando os céus do planeta. "Em uma cidade tão populosa, sempre há de haver gente que não está bem de saúde", diz.

Os médicos alertam os que têm o hábito de tomar sedativos para dormir nos aviões que a imobilidade causada pelo sono induzido por calmantes é ainda mais perigosa. "Apagado", o passageiro não se movimenta e nem sente o desconforto que acompanha os primeiros estágios da formação da trombose. Emma, a passageira da companhia australiana Quantas que morreu, chegou a reclamar de mal-estar durante o voo. Em profunda sedação, o passageiro nem tem a chance de tentar medidas paliativas.

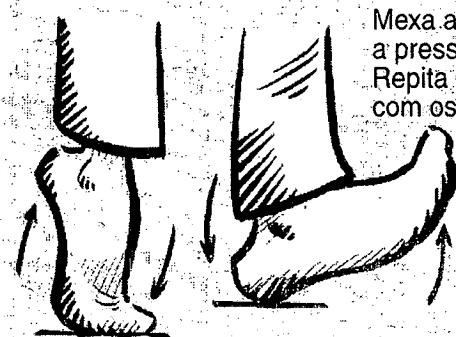
A popularidade dos comprimidos calmantes — como o best seller Lexotan — pode ser explicada em parte pelo tédio das longas viagens ou simplesmente pelo medo de voar. "A sedação não deve ser usada jamais", adverte o especialista em medicina comportamental. Segundo Leite, a qualidade do sono induzido não é boa. "O melhor é criar estratégias para passar o tempo", diz.

Mas uma das principais razões que levam as pessoas a buscar a inconsciência a bordo é mesmo o desconforto da classe econômica. Em muitas companhias as acomodações nessa classe podem ser descritas como uma versão de alta tecnologia dos terríveis navios negreiros, onde os escravos viajavam amontoados.

Várias empresas estão modificando o desenho das poltronas e ampliando o espaço entre as fileiras na classe turística. A United Airlines, por exemplo, aumentou em 13 centímetros o espaço entre as fileiras na classe econômica, criando a Economy Plus. Para ter direito a mais espaço para as pernas é preciso ter comprado bilhete de classe econômica com tarifa integral ou ter um certo número de milhas. O número de assentos com mais espaço depende do modelo da aeronave e pode representar de 27% a 48%. Os executivos da companhia divulgaram que, embora outras empresas estejam adotando estratégias na direção oposta, a companhia acredita na mudança. Essa novidade significa gastos elevados com mobiliário novo e também a redução do número de lugares disponíveis para venda no avião.

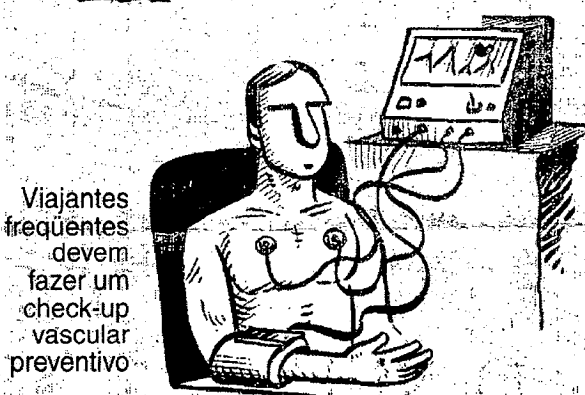
Como evitar os efeitos do voo

Movimentos e exercícios simples, mesmo na poltrona, ajudam a diminuir os efeitos de longas viagens de avião, tais como pés inchados e trombose



Mexa as pernas e os pés com frequência para aliviar a pressão nas veias e estimular a circulação. Repita a cada trinta minutos os seguintes exercícios: com os calcanhares no chão, levante a ponta dos pés. Depois, mantenha a ponta dos pés no chão e levante os calcanhares. Por fim, com as pernas esticadas, flexione os pés.

Outra medida preventiva é usar meias elásticas que estimulam a circulação sanguínea



Viajantes frequentes devem fazer um check-up vascular preventivo

Evite permanecer na mesma posição durante muito tempo. Evite também o uso de sedativos para dormir. Sedado, o passageiro não se movimenta, nem sente os primeiros sinais de um problema mais sério, como a trombose

