

Carros, Cidades e o motorista Idoso

Profa Dra Maria Helena Morgani de Almeida – Curso de Terapia Ocupacional da FMUSP

Segundo a Confederação Nacional de Municípios (CNM, 2009), a mortalidade em acidentes de trânsito no Brasil cresceu 30% de 2000 a 2007, posicionando nosso país entre aqueles com mais mortes no trânsito. A partir de 2008 observa-se leve queda da mortalidade provavelmente decorrente da “Lei seca”. Os acidentes de trânsito não são problemas exclusivos das grandes cidades. A maioria das vítimas fatais do trânsito são homens, jovens, de Municípios de médio e pequeno porte. Dos 12 grupos etários considerados, pessoas acima de 60 anos ocupam as 7^o, 8^o e 9^o posições em número absoluto de mortes e quando há um acidente mais grave, o idoso é aquele que sofre as piores lesões. Apesar desses dados, o número de motoristas idosos cresce anualmente, o que pode relacionar-se a importância atribuída ao carro pelos idosos. O vínculo do idoso com a comunidade é favorecido pelo carro, já que esse lhe confere independência e liberdade. Dessa forma, a inaptidão para dirigir representa uma das mais dolorosas de suas perdas. O processo de envelhecimento age, em distintos graus, sobre as habilidades para dirigir, especialmente quando ele cursa com doenças crônicas como artrite, glaucoma e doenças cerebrovasculares. A diminuição de habilidades motoras pode dificultar ações como girar o volante rapidamente, olhar por detrás do ombro para mudar de faixa e atravessar um cruzamento. Em antecipação ou na vigência dessas dificuldades sugerem-se medidas como carro com transmissão automática, direção hidráulica e espelhos laterais largos, bem como evitar cruzamentos à esquerda. A redução de habilidades cognitivas dificulta seleção, processamento de informações e tempo de reação. Algumas medidas podem promover ajustes a essas limitações, como deixar mais espaço entre um carro e outro, evitar vias de alta velocidade e manter-se na pista da direita. A visão também sofre a ação do tempo e compromete o ato de dirigir dificultando ler sinais, detectar pedestres e linhas desgastadas em condições de baixa luminosidade, mudanças de faixa e cruzar vias. Idosos podem se valer de correção de lentes, cirurgias e mudanças comportamentais como evitar dirigir a noite e em condições de mau tempo. A função auditiva é também importante para a direção e pode diminuir com a idade, tornando difícil ouvir buzinas, sirenes e barulhos de seu próprio carro. Recomenda-se realização de exames de audição periódicos e uso de aparelho auditivo quando indicado. Manter o interior do carro o mais possível silencioso enquanto dirige também pode ajudar. O motorista idoso em geral consome medicamentos, alguns com efeitos adversos sobre a direção. Importante que se conheça esses efeitos organizando-se para não dirigir na vigência desses efeitos e para avisar ao médico sua ocorrência. Apesar das dificuldades freqüentemente vivenciadas por motoristas idosos, muitas pessoas não experimentam declínio de suas habilidades até idade muita avançada e a maioria aprende a ajustar-se as limitações impostas pela idade. Os idosos têm como pontos fortes e favoráveis aos ajustamentos, a experiência, o discernimento e a responsabilidade. Nossos planejadores e operadores de trânsito são pouco sensíveis às necessidades dos pedestres em geral e, muito menos, às necessidades de seus segmentos mais frágeis. É necessária a implantação da acessibilidade para os idosos no

trânsito, preparando as cidades para o perfil da população que envelhece. A National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) sugere informações visuais mais acessíveis no interior no veículo como mostradores maiores e maior contraste entre letras e fundo do painel. Inovações mais sofisticadas nos veículos estão disponíveis na Europa e EUA e calculam-se cerca de 10 anos para que cheguem ao Brasil, como radar que detecta objetos em movimento com alcance de até 200 metros, freio de estacionamento elétrico e dispositivo que reduz automaticamente a velocidade, se o carro à frente estiver mais lento. Foi projetado um software, o “DriveSharp”, para treinar habilidades de idosos, retardando o impacto do envelhecimento. Esse software consiste em exercícios interativos projetados para aumentar o foco, o tempo de reação e a velocidade de processamento visual. Símbolos colocados em automóveis, adotados no Japão, talvez possam nos chamar atenção ao movimento dos idosos ao volante. São em geral de uso obrigatório e destinados a motoristas iniciantes, idosos, com deficiência auditiva e com deficiência física. Quando um automóvel estiver com uma das marcas acima, é proibido aproximar-se demais na lateral desses veículos bem como forçar entrada à sua frente. Ainda que se apontem possibilidades de ajustes mais ou menos acessíveis no mercado e ao bolso dos distintos idosos brasileiros, esses, em momentos também distintos deverão se perguntar se devem ou não se manter no volante. No Brasil o transporte público pouco eficiente e ruas pouco seguras contribuem para aumentar a angústia nos idosos que querem parar de dirigir, mas não aceitam perder sua mobilidade. Alternativas, nem sempre satisfatórias à manutenção de mobilidade, incluem uso de taxi, de transporte público, carona com amigos. Há necessidade de ampliar debate sobre os motoristas idosos avaliando alternativas que possibilitem minimizar a exposição aos riscos no trânsito dessa faixa etária e possibilidades sociais para garantir aos idosos maior mobilidade e integração à sociedade.