

A fadiga na condução

Diogo Jorge Robalo Júdice da Costa

A fadiga é talvez o mais desconhecido do conjunto dos fatores que condicionam a condução rodoviária e, conseqüentemente, a segurança rodoviária. Na verdade, poucos são os que têm noção do quão perigoso é a prática do exercício de condução sob efeito de fadiga, que no seu extremo pode levar ao sono, o que, em ambiente rodoviário pode significar a morte do próprio e/ou de terceiros.

Atualmente há todo um conjunto de regras legislativas que delimitam os tempos de repouso obrigatórios para condutores profissionais, às quais as empresas de transportes estão por maioria de razão devidamente vinculadas.

São múltiplas as causas proporcionadoras dos acidentes rodoviários, sendo que, a fadiga, muitas vezes esquecida em detrimento de outros fatores (como o álcool, o excesso de velocidade, a prática de manobras perigosas num desrespeito continuado do código e das regras rodoviárias, o uso e manipulação do telemóvel e/ou outros aparelhos eletrónicos aquando da prática de condução, entre outros maus comportamentos), é também origem de muitos acidentes.

Mas afinal o que é a fadiga e quais as suas conseqüências mais imediatas? A fadiga de acordo com a maioria dos dicionários traduz-se numa diminuição da resposta física ou mental que surge após um estímulo frequentemente repetido ou muito mantido.

Ora o exercício da condução exige de per si todo um conjunto amplo de respostas físicas a estímulos constantemente percecionados pelo condutor, sendo que se diminuídas poderão comprometer a segurança do próprio ato de condução. Afinal, a condução é um exercício constante de decisões e reações não coincidentes, por maioria de razão, com indecisões e/ou não ações.

A fadiga é a condição a partir da qual a avaliação feita pelo condutor e a informação processada pelo seu cérebro começa a entrar no erro de percepção da realidade, e para tal não necessita obrigatoriamente de se encontrar em estado extremo, basta o normal cansaço para provocar níveis de concentração mais baixos e tempos de resposta mais lentos, com as naturais nefastas conseqüências que daí possam advir.

Está provado por diversos estudos já realizados, que os efeitos da fadiga na condução são idênticos aos efeitos provocados pelo excesso de álcool.

Como causas da fadiga são muitas as que se podem expor, sendo que a mais determinante tem a ver com as poucas horas de sono experienciadas pela maioria dos condutores que sofrem acidentes como consequência daquela inibição, mas também a condução em horas impróprias, afinal o nosso organismo ao longo das 24 horas do dia assume ritmos naturais diferentes de acordo com a hora do dia, através do chamado “relógio biológico”.

Mas quem está mais propenso a correr risco de acidentes por sonolência? Podemos classificar os condutores profissionais, por conduzirem durante longos períodos, dormindo poucas horas e muitas vezes em condições não ideais, mas também os jovens condutores que, por sua vez, combinam a privação de sono com a condução noturna.

Muito outros fatores influenciam a fadiga, tais como, grandes esforços físicos efetuados, o próprio trabalho intelectual desenvolvido, a ingestão de bebidas alcoólicas, o consumo de medicamentos e/ou estimulantes, e claro, o próprio estilo de vida. No que diz respeito aos fármacos, alguns provocam, pelas suas características e composição química, sonolência, falo dos ansiolíticos, alguns antidepressivos, indutores do sono, anti-histamínicos, alguns antiepiléticos, alguns antipsicóticos, relaxantes musculares, entre outros.

Depois há fatores não induzidos por comportamentos, mas sim por condições físicas próprias, como doença crónica, tais como a diabetes e a obesidade que podem por si só provocar distúrbios ao nível do sono. Mas também muitas outras doenças podem ter influência no ato de condução, lembro por exemplo, a epilepsia e a narcolepsia, entre outras.

Os principais sintomas a identificar antes ou durante o ato de condução são a diminuição do estado de alerta, em que o condutor responde mais lentamente do que o normal, bem como a dificuldade em manter os olhos abertos. Estes sinais podem indicar fadiga e consequente estado de sonolência que pode resultar no adormecimento e perda do controlo da condução.

Antes de se iniciar uma viagem, deve o condutor repousar o tempo necessário e suficiente para que se sinta capaz de se fazer à estrada em condições adequadas à prática de uma condução responsável e segura. O manter um estilo de vida saudável, com uma dieta salutar e exercício físico regular, não só aumentarão a qualidade de vida como a qualidade do sono que lhe está subjacente.

Afinal, a prevenção começa no condutor, mas esta prevenção poderá ser incrementada por medidas instituídas a nível governamental.

Deve-se assegurar uma maior fiscalização dos tempos de condução e de repouso dos condutores de pesados e às empresas, de resto, já amplamente plasmado em legislação comunitária e nacional.

Com o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de março de 2006, os tempos de condução passaram a estar sujeitos a algumas regras, a saber:

- ✓ O tempo de condução diário não deve ser superior a nove horas. Duas vezes por semana, este limite pode ser alargado até às dez horas;
- ✓ O tempo de condução semanal não deve ser superior a 56 horas;
- ✓ Após um período de condução de quatro horas e meia, o condutor gozará uma pausa ininterrupta de, pelo menos, 45 minutos ou de 15 minutos seguidos de 30 minutos durante o mesmo período;
- ✓ Um período de repouso semanal obrigatório de, pelo menos, 45 horas (período de repouso semanal regular) ou de 24 horas (período de repouso semanal reduzido);
- ✓ Caso o condutor assim o deseje, os períodos de repouso diário e os períodos de repouso semanal reduzido podem ser gozados no veículo, desde que o veículo não se encontre em andamento e esteja equipado com instalações de dormida adequadas (cama ou beliche).

Concluo referindo que apesar da legislação enquadradora e vinculativa, a fadiga é muito difícil de quantificar de forma objetiva, sendo que esta varia muito de pessoa para pessoa. Não existe pois um padrão único de fadiga que possa ser devidamente quantificado. Contudo, sabemos que a prevenção é, de longe, o melhor remédio para uma condução sã, em conforto e segurança.

Bibliografia

BRIAN C. Teft (2010), «Asleep at the Wheel: The Prevalence and Impact of Drowsy Driving», in <https://www.aaaafoundation.org>

European Road Safety (2006), «Fatigue» in <http://www.erso.eu>

NZ Transport Agency (2005), «Fatigue, Staying alert while you're driving», in <http://www.ltsa.govt.nz/factsheets/24.html>

Portugal. Ministério da Administração Interna: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2014), «Relatório de Atividades 2013» in <http://www.ansr.pt>

Portugal. Ministério da Administração Interna: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2014), «Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária» in <http://www.ansr.pt>