

CARLOS ANTONIO NUNES DE MACEDO COSTA

O ESTRESSE A BORDO DAS EMBARCAÇÕES *OFF SHORE*

Monografia apresentada como requisito parcial para a aprovação no curso de Aperfeiçoamento para oficial de Náutica (APNT – 2014), ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Professor (a) Orientador(a): Dra. Cláudia Adler

Rio de Janeiro – RJ

2014

CARLOS ANTONIO NUNES DE MACEDO COSTA

O ESTRESSE A BORDO DAS EMBARCAÇÕES *OFF SHORE*

Monografia apresentada como requisito parcial para a aprovação no curso de Aperfeiçoamento para oficial de Nautica (APNT – 2014), ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): Dra. Cláudia Adler

NOTA : _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: 10/10/2014

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, por guiar meus caminhos.

À professora Cláudia Adler, minha orientadora, que com tanta presteza colaborou nesta monografia com seu direcionamento de pesquisa, suas sugestões e apontamentos, me capacitando para o bom desenvolvimento do trabalho.

A minha esposa Valéria, que muito me incentivou na realização deste trabalho.

E à minha família, que tanto me inspirou para esta realização.

DEDICATÓRIA

Ao Deus da minha salvação, minha eterna gratidão

EPÍGRAFE

“Deixo-vos a paz, a minha paz vos dou;
eu não vo-la dou como o mundo a dá.
Não se turbe o vosso coração, nem se
atemorize”

JESUS CRISTO

RESUMO

Este trabalho visa identificar a questão do estresse a bordo, abordando uma especial conceituação de estresse e suas conseqüências sobre o organismo humano. Tem como principal objetivo mostrar a todos que desejam ingressar no universo mercante que esta área de trabalho não é um “mar de rosas” como muitos pensam assim como mostrar possíveis soluções para que os problemas psicológicos sobre os tripulantes sejam evitados. A importância do líder para ajudar na solução dos problemas assim como seu importante papel na gerência da vida a bordo também serão abordados. A pesquisa mostra ainda em anexo a origem do movimento de qualidade de vida no trabalho, que tanto contribui para combater o estresse ocupacional em todas as áreas das atividades humanas. A metodologia usada será telematizada, e bibliográfica. Inicialmente será feita uma pesquisa bibliográfica, onde serão utilizadas fontes primárias como livros, pesquisas na internet, e dvds para um maior aprofundamento no tema abordado. Quanto aos fins será pesquisa com o objetivo de proporcionar ao leitor e a comunidade em geral uma maior familiaridade com o assunto, com vistas a torná-lo mais explícito e facilitar a visualização da sua grande abrangência.

Palavras chaves: Estresse, problemas psicológicos, liderança, descanso.

ABSTRACT

This work aims to identify the issue of stress on board, addressing a particular conceptualization of stress and its consequences on the human body. Has as main goal to show everyone who want to join merchant universe that this area of work is not a “piece of cake” as well as many people think, it wants to show possible solutions with the goal to avoid psychological problems on the crew. The importance of the leader to help in solving problems as well as its important role in the management of shipboard life will also be discussed. The survey also shows the origin of the movement quality of work life, which contributes both to combat occupational stress in all areas of human activities. The methodology used will telematic, and literature. Initially a literature search, where primary sources like books, internet searches, and dvds for further development of the topic discussed will be used will be made. As for research purposes will be aiming to provide our readers and the community at large a greater familiarity with the subject, with a view to making it more explicit and easier viewing of their great coverage.

Key words: Stress, psychological problems, leadership, rest.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Alerta sobre o estresse ocupacional!	13
Figura 2 – Operação de rebocador sob ação do <i>swell</i>	16
Figura 3 – Rebocador sob mau tempo	16
Figura 4 – Operação com a FPRJ mostrando a defesa	18
Figura 5 – Operação com a FPRJ mostrando o gato do guindaste	18
Figura 6 – Amostra de unidade marítima tipo FPSO	19
Figura 7 – Cestinha de embarque / desembarque de tripulantes	23
Figura 8 – Sintomas psicológico do estresse	27
Figura 9 – Sintomas físicos do estresse	29
Figura 10 – Estresse ocupacional – como evitá-lo	30

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1. CONCEITO DE ESTRESSE NO TRABALHO	11
1.1 Distresse e Eustresse	14
2. PRINCIPAIS ESTRESSORES NA VIDA A BORDO	15
2.1 Alguns agentes estressores externos da embarcação	15
2.2 Alguns agentes estressores internos da embarcação	17
2.3 Alguns agentes externos pessoais	20
3. TIPO DE ESTRESSE SOFRIDO PELOS TRIPULANTES A BORDO	25
3.1 Estresse Emocional	25
3.2 Estresse Psicológico.	26
3.3 Estresse Mental	28
4. POSSÍVEIS SOLUÇÃO CONTRA O ESTRESSE	30
4.1 Conhecimentos dos aspectos positivos e negativos da vida a bordo.	31
4.2 Elevação da auto-estima dos tripulantes	31
4.3 Criação de um programa de recompensas para os tripulantes	31
4.4 Ocupação dos tripulantes em outras atividades a bordo	32
4.5 Usar a tecnologia contra o estresse	32
4.6 Tratamento médico dos tripulantes	32
4.7 Algumas atitudes dos tripulantes para se prevenir o estresse	33
7. CONCLUSÃO	35
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS	37
ANEXO I	39
ESTRESSE X QUALIDADE DE VIDA NAS ORGANIZAÇÕES: UM ESTUDO TEÓRICO (CÓPIA PARCIAL)	

INTRODUÇÃO

A Organização Mundial de Saúde afirmou, em 2007 numa conferência da ONU (Organização das nações unidas) que o estresse é uma "epidemia global" (RAFAEL, 2012, p.20). E considerando que o assunto em questão está enraizado em todos os níveis da vida e atividades humanas, não é difícil entender que o segmento marítimo precisa tomar ciência do problema de uma forma mais profunda com a finalidade de preveni-lo e tratá-lo. Como exposto, a pesquisa se faz necessária, pois visa a obtenção de uma compreensão maior desse mal que aflige também a tripulação das embarcações em geral. Também o presente tema certamente está inserido no bojo de responsabilidades do comandante no que diz respeito ao gerenciamento de pessoal a bordo. O assunto em apreço contribuirá não só para o segmento marítimo, mas também para a sociedade em geral, bem como para suas diversas classes trabalhadoras e para os empregadores.

O presente texto é um estudo de caso focado na problemática do estresse a bordo das embarcações off shore brasileiras. Está dividido em quatro partes: Conceito de estresse no trabalho, Principais estressores na vida a bordo, Tipos de estresse sofrido pelos tripulantes a bordo e Possíveis soluções contra o estresse. Com tal reflexão, o presente estudo certamente trará ao leitor uma visão da vida a bordo dos marítimos; como eles interagem com a realidade do estresse no cotidiano e quais medidas podem adotar para prevenir ou amenizar o estresse no ambiente do trabalho.

1. CONCEITO DE ESTRESSE NO TRABALHO

O estresse não é um assunto novo, pois tem acompanhado o ser humano nas suas mais diversas atividades da vida. Ele sempre existiu na humanidade em seus relacionamentos diversos com o trabalho, interpessoais e até nas relações familiares.

As primeiras referências à palavra estresse, com significado de aflição e adversidade, são do século XIV. No século XVII, o vocábulo de origem latina passou a ser utilizado em inglês para designar opressão, desconforto e adversidade (LIPP, 1996, *apud* BENKE e CARVALHO, p.3).

Nunca se falou tanto em estresse. O mundo de hoje é realmente estressante.

Em 1936, Selye utilizou o termo pela primeira vez, no sentido em que é conhecido atualmente, ao publicar o artigo "Síndrome produzida por vários agentes nocivos", para descrever uma síndrome que havia identificado e que tinha fortes ligações com o estado de saúde e de doença dos seres vivos em geral. (SELYE, 1936 *apud* MARRAS, e VELOSO, 2012, p.3).

Entretanto, muitas vezes usa-se a palavra estresse indiscriminadamente para definir diferentes sensações que temos. É muito comum as pessoas dizerem: "Estou nervoso, estressado, cansado", querendo apenas enfatizar uma mesma vivência. Utilizam-se as palavras: "tensão nervosa", "cansaço" e "fadiga" como sinônimos de estresse para evidenciar uma situação em comum de dificuldade, pressão e de estarem se desgastando mais do que deveriam. Atualmente, até na literatura técnica na área das ciências exatas, essa palavra tem tomado uma significação, mas ligada somente a desgaste. Assim, apesar do estresse possuir maneiras diferentes de se conceituar, o fato é que ele é bem real na vida de muitas pessoas.

"Verificamos que sua definição é ainda um tanto imprecisa, o que não impede que alguns trabalhos sobre o estresse desenvolvidos por profissionais

sérios tenham apresentado bons resultados.” (FILGUEIRAS e HIPPERT, 1999. p.1)

No que diz respeito ao segmento marítimo, já existem centenas de profissionais com estresse na Marinha Mercante Brasileira, principalmente em navios, onde houve uma grande redução de tripulantes, e a escala de trabalho continua a mesma. Para se ter uma idéia, em 1980, os navios eram tripulados por 35 homens e atualmente são 28 homens.

Mesmo assim, boa parte dos marítimos nem sempre sabem que possuem o estresse. Sabem apenas que não estão, digamos assim, no seu estado normal. Há, por exemplo, casos em que o estresse ocasionou perda da memória e cansaço mental, que foram sintomas freqüentes nos tripulantes, adquiridos em conjunto, com o passar do tempo embarcados em embarcações de grande porte e *offshore*.

Uma paixão, um emprego novo tão desejado, uma aprovação ou uma promoção também podem gerar alterações no equilíbrio interno do organismo. Isto é decorrente do Eustresse e do Distresse, que serão abordados adiante.

Antes de conceituar o estresse, é importante observar que este termo pela primeira vez, foi definido como "um conjunto de reações que o organismo desenvolve ao ser submetido a uma situação que exige esforço para adaptação". (SELYE, 1926, *apud* HENZ, 2013, p.2). Atualmente algumas ciências têm um conceito bem definido sobre o tema estresse no trabalho, como a Psicologia, que o define como "um conjunto de perturbações psicológicas ou sofrimento psíquico que se relacionam com as experiências na ocupação do trabalho." (LIPP, *apud* PEREIRA, 2013, p. 18).

Para a Medicina estresse (fig.1) é uma síndrome geral de adaptação, ocasionada no organismo do ser humano perante agentes estressores. (SELYE, 1936 *apud* PEREIRA, 2013, p.14).

Fig.1 – Alerta sobre sintomas do estresse ocupacional.

Fonte:<http://blog.saolucas.edu.br/especialista-alerta-sobre-sintomas-do-estresse-ocupacional/>



Desta forma, o estresse, em princípio, não é uma doença. É apenas a preparação do organismo para lidar com as situações que se apresentam, sendo então uma resposta do mesmo a um determinado estímulo, a qual varia de pessoa para pessoa. O prolongamento ou a intensificação de uma situação específica é que, de acordo com as características do indivíduo naquele momento, podem gerar alterações indesejáveis.

Não é fácil determinar todos os impactos causados pelo estresse nos funcionários, sendo que pessoas diferentes reagem biológica e psicologicamente de forma distinta ao processo de estresse. Nas organizações, o estresse pode gerar absenteísmo, rotatividade, afastamento por doenças, conflitos interpessoais, acidentes de trabalho, dentre outros. (HENZ, 2013, p.2).

Como foi dito, embora o estresse não seja doença, é papel do gestor de pessoas monitorar constantemente como ele se manifesta no ambiente laboral, avaliando suas conseqüências e seus impactos, seja na saúde dos indivíduos seja nos resultados organizacionais.

1.1 Distresse e Eustresse

Os termos eustresse e distresse são parecidos, mas diferentes nos seus significados. Eles são associados tanto ao estresse enquanto processo, quanto ao estresse enquanto resultantes de um processo. Como processo, a diferença entre o eustresse e o distresse é a associação entre o estresse e eventos de natureza positiva ou de natureza negativa, respectivamente. Isso porque o estresse como foi dito, também é proveniente de situação de grande realização dos indivíduos, conquistas e vitórias e não só de situações adversas.

O eustresse, afirma Selye, é o estresse da realização, do triunfo e do contentamento. Inversamente o estresse torna-se aflição (distresse) quando, por qualquer razão, começamos a sentir uma perda de nossos sentimentos de segurança e adequação. (MARRAS e VELOSO, 2012, p.19).

Para Lipp (1996) o eustresse é necessário para o bom desempenho da pessoa, enquanto o distresse que é o nível de estresse excessivo pode prejudicar o desempenho no trabalho e a saúde.

2. PRINCIPAIS ESTRESSORES NA VIDA A BORDO

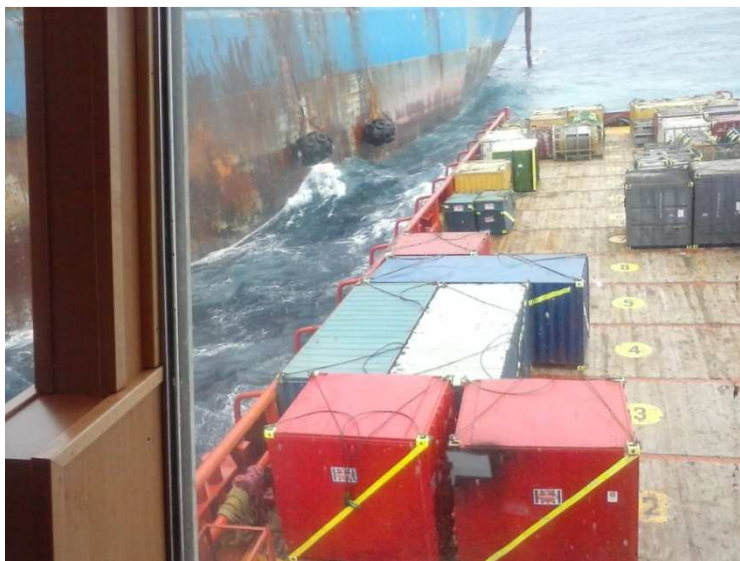
Existem a bordo inúmeros agentes que levam o tripulante a desencadear um processo de estresse. Para melhor entendimento, eles serão divididos em agentes externos da embarcação (aqueles que são ocasionados pelo meio onde se trabalha), agentes internos da embarcação (aqueles desenvolvidos a bordo no decorrer das atividades inerentes da profissão) e os pessoais (que são os ocasionados por motivos pessoais).

2.1 Alguns agentes estressores externos da embarcação:

a) Balanço da embarcação devido ao *swell* (fig.2). O tripulante, ao embarcar, vem de um período de folga em geral de 28 dias. E ao adentrar a embarcação, precisa primeiro se adaptar ao novo meio, à nova realidade em que vai conviver pelos próximos 28 dias. É como se fosse um escritório sobre o mar, em que ele vai trabalhar, no qual, a despeito de sua vontade, tudo se move o tempo todo, inclusive ele.

A embarcação ao sair do porto com destino às unidades marítimas, sofre balanços constantes devido ao *swell*. Esses graus de balanço variam muito dependendo da magnitude do *swell* e seu ângulo de incidência sobre a embarcação. O problema é que, devido ao balanço, o centro de gravidade do tripulante é deslocado continuamente, fazendo com que alguns tenham tonturas e até enjôos a bordo. Como esta situação perdura com certa constância, começa a se instalar no tripulante um processo de estresse.

Fig. 2 – Fonte: arquivo pessoal



b) Choques da embarcação com o mar devido a mau tempo (Fig.3). Na navegação marítima é muito comum, dependendo da época do ano, a embarcação sofrer com mau tempo, que leva por vezes à necessidade de se navegar em capa. O problema é que, neste tipo de navegação, até mesmo com máquina bem reduzida e dependendo do mau tempo, ocorrem choques entre o mar e a embarcação, fazendo com que afete a saúde do tripulante, pois alguns passam a sentir dores de cabeça, nos ossos e nas articulações. Dependendo da extensão do mau tempo, isto pode perdurar por alguns dias, assim, começa-se a se instalar no tripulante um processo de estresse.

Fig.3 – Fonte: arquivo pessoal



c) Alterações de datas de desembarque de última hora. Outro fator que contribui substancialmente para o estresse é a informação insuficiente sobre as modificações planejadas ou a total desinformação. Toma-se como exemplo clássico o adiamento do desembarque cuja data já estava determinada, porém por motivos laborais o mesmo é postergado para data indeterminada. É normal o embarcado sentir-se tomado por raiva e frustração no início para depois sentir profunda tristeza ao observar o porto afastar-se. Todos os planos que tinha em mente para quando desembarcasse foram frustrados. A sensação de impotência diante da falta de autonomia para planejar as próprias atividades é um forte ingrediente para desencadear o estresse;

2.2 Alguns agentes estressores internos da embarcação:

a) Barulhos e ruídos intensos devido o movimento dos *thrusters*. As embarcações em geral usam o modo gerador (motores de combustão auxiliares - mcas, geradores de eixo, propulsores e *thrusters*), para manobras de atracação e destracação dos portos e manobras próximas às unidades marítimas. O problema existe quando a embarcação não tem isolamento acústico, ou tem, mas de baixa qualidade fazendo com que a tripulação, nestas manobras e operações, fique exposta a barulhos e ruídos excessivos. O problema se agrava no período noturno quando boa parte da tripulação precisa dormir e a embarcação está operando com uma unidade marítima. O barulho e

o ruído excessivo prejudicam o sono de toda a tripulação, fazendo com que se instale nos tripulantes um processo de estresse.

b) Operações muito próximas das unidades marítimas (fig.4 e fig.5). Esta é uma das etapas das mais difíceis para o tripulante e, portanto, recheada de elementos estressantes.

Fig. 4 – Fonte: arquivo pessoal



Fig. 5 – Fonte: arquivo pessoal



São operações em que os erros se houverem, devem ser mínimos. Essa condição por si só, já gera no organismo do tripulante uma reação de defesa. Por exemplo, uma embarcação com um deslocamento de 5000 toneladas e um comprimento de 80 metros, a 10 metros da unidade marítima sob a influência de vetores variáveis: vento, ondas, corrente e *swell*. Quando se fala variáveis significa que são vetores que precisam de constante supervisão e controle do tripulante enquanto durar a operação na unidade. Isto pode durar várias horas. O problema se agrava quando a unidade marítima é móvel, ou seja, ela gira em torno de um eixo, como a *floating production, storage and offloading* – FPSO, que significa unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência (fig.6) e os navios oleiros. O risco é muito maior e conseqüentemente o estresse dos tripulantes também.

Fig.6 – Fonte: arquivo pessoal



c) Excesso de burocracia a bordo. Não faz muito tempo, que para o embarque de carga a bordo nas embarcações *off shore* era preciso os seguintes documentos: 3 manifestos de carga a bordo (1 para o Departamento de controle do porto de Imbetiba - Delta2, outro para a embarcação e outro para a unidade marítima), 2 rts de cada carga a bordo (1 para a embarcação e outra para a unidade marítima), 1 Licença de transporte e movimentação de carga perigosa e 1 Licença de transporte e movimentação de carga no convés (ambas para a Capitania dos Portos), além de documento de cada *container* refrigerado a bordo em 3 vias. Cada carga embarcada era conferida na hora, de acordo com o manifesto de carga, e desenhada dentro do plano de carregamento. No final do carregamento e antes da embarcação sair do porto, cada carga individualmente era conferida de acordo com suas rts ou números de embalagens e depois cada manifesto e rt era assinado em todas as folhas. Hoje, a mudança desse procedimento é mínima, pois apenas diminuiu 1 manifesto de carga, que passou de 3 para 2; o resto continua do mesmo jeito. Este excesso de papel tem contribuído e muito para desencadear no tripulante um processo de estresse.

2.3 Alguns agentes estressores pessoais:

a) Confinamento a bordo. Alguns tripulantes o definem como prisão remunerada a bordo. Entretanto, confinamento significa “o estado ou condição daquilo ou daquele que está confinado, preso, impedido de sair de um espaço limitado”.¹ O trabalho em regime de confinamento dos marítimos em rebocadores apresenta uma situação bastante peculiar que é a de estarem em alto mar. Não raro, a centenas de quilômetros da costa, durante um período de vários dias, o que lhes permite apenas deslocarem-se dentro de um espaço limitado. Vibrações, ruídos, conversas entre pessoas, geralmente estão presentes em seus momentos de repouso, lazer ou refeições. Os trabalhadores estão confinados a um espaço, isolado por todos os lados pelo mar.

Dentro deste prisma há muitas limitações à movimentação, constituídas por áreas de riscos, nas quais só os tripulantes daquela área devem circular. Nas horas de descanso, a limitação torna-se mais presente, pois os tripulantes devem permanecer nos camarotes, em áreas seguras ou no convés (porém, não é indicado), quando as condições atmosféricas permitirem. Outro aspecto relevante é a proximidade entre os locais de trabalho e os cômodos de lazer ou descanso (camarotes, salas de TV, refeitório, etc.). Isto dificulta o desligamento dos tripulantes, quando em seus momentos de alimentação, repouso ou lazer, de suas atividades de trabalho. Os hábitos de lazer mais freqüentes durante o tempo livre a bordo são: a TV, o jogos de vídeo game, a leitura de jornais e revistas, a busca de informações sobre o mundo externo, o repouso e o entretenimento com jogos mais leves.

No caso do ambiente confinado, é importante considerar que a conseqüente proximidade de atividades diferentes como trabalho, alimentação, lazer, repouso e atendimento a saúde, não favorecem ao relaxamento.

Segundo Silva, 2013, p.18, indica que o confinamento é o principal gerador de insatisfação no trabalho a bordo e estresse, devido ao fato de permanecerem muitos dias longe da família e do convívio social.

b) A fadiga. Apesar de existirem para este tema vários conceitos definidos por profissionais de outras áreas como a enfermagem, medicina e

¹ Melhoramentos - Minidicionário da Língua Portuguesa, Ed. 23, 1997. p.122

psicologia que conceitua como estado de desgaste relacionado à redução da motivação (LEOMIL, 2013, P.18); para o segmento marítimo significa cansaço², ou desgaste, que pode ser mental ou físico. Não é raro haverem desembarques de tripulantes, motivados por dores nas costas, braços ou outras partes do corpo, após uma manobra no convés que requer o uso da força física. São tripulantes que desembarcam cansados e estressados.

Um tripulante sob o efeito da fadiga e estresse torna-se mais suscetível a erros provocados por falta de atenção e memória, ficando também mais lento na habilidade de responder, perceber, interpretar ou atender a um estímulo.

Naturalmente, pessoas que sofrem com a fadiga irão, em muitos casos, escolher estratégias, ou manobras que requerem menos esforço. O problema é que a bordo, muito raramente se pode escolher manobras. Elas acontecem e os tripulantes devem estar prontos para elas.

Assim, basicamente, o estresse produzido pela fadiga, reduz a produtividade, a eficiência e o padrão de trabalho de um tripulante ou de toda a tripulação.

c) A ansiedade. O estado de ansiedade é muito comum na tripulação a bordo das embarcações *off shore*.

É um estado emocional transitório sendo caracterizado, por situações em que o organismo do homem é atingido por sentimentos de tensão e apreensão desagradáveis, conscientemente percebidos, e por aumento na reatividade do sistema nervoso autônomo. (LEOMIL, 2013. p.23).

As reações ansiosas constituem uma forma fundamental de resposta às circunstâncias perigosas, pois quando se exposto a algum perigo é normal o aparecimento do desejo imediato de se afastar, ficar longe dele ou querer que ele passe logo.

² Melhoramentos - Minidicionário da Língua Portuguesa, Ed. 23, 1997. p.222

Geralmente os marítimos se defrontam com dois tipos de perigo: um é relacionado ao próprio rebocador (local onde ele trabalha, descansa e está sujeito a acidentes, problemas relacionados com tempestades, ventos, mar muito agitado) e o outro é da sua própria situação a bordo (aspectos psicossociais específicos da profissão de marítimos, ou seja, longe de sua casa, sua família, etc.).

Os estados de ansiedade variam em intensidade, segundo as condições e circunstâncias do indivíduo (suas angústias, medos, etc.) e, logicamente, oscilam no tempo. Quando as circunstâncias são percebidas pelo indivíduo como ameaçadoras, independente do objetivo invocador ser ou não efetivamente perigoso, isto se reflete num nível de ansiedade alto, o que seguramente prejudicará seu desempenho.

Juntamente com a ansiedade há o estado de expectativa, “que é uma tensão muito característica e normal às pessoas que vivem e trabalham nos navios.” (LEOMIL, 2013, p.24). Estas percebem que isso começa a aparecer quando, por exemplo, aumenta o número de dias que estão embarcados, ou descobrem que será preciso dobrar por falta de rendição. Nesse momento, alguns aspectos pessoais e que estavam adormecidos passam a aparecer. Há um maior índice de conflitos a bordo e uma maior insatisfação em termos de responsabilidades de tarefas.

d) O medo. Significa receio, temor³. O trabalho embarcado requer um bom preparo psicológico em relação ao medo. O tripulante deve ter uma boa dose de coragem, pois, de outra forma não conseguirá exercer suas atividades satisfatoriamente.

O perigo esta presente o tempo todo. Só o fato de se estar a bordo, já oferece perigo de vida. Quando aparece uma embarcação ou plataforma na televisão, na maioria das vezes, é mostrado em um mar tranqüilo, durante o dia. Acontece que, periodicamente ocorre mau tempo no mar e o trabalho se dá durante 24 horas, expondo assim os tripulantes às intempéries.

³ Melhoramentos - Minidicionário da Língua Portuguesa, Ed. 23, 1997. p.327

Outro momento em que o medo está presente acontece por ocasião de embarques e desembarques de tripulantes usando um tipo de cestinha (fig.7). A cestinha é um dispositivo feito de cordas com uma base inflável, presa ao guindaste, que suspende até quatro tripulantes por vez e deposita-os no destino final. Os quatro tripulantes vão abraçados às cordas pelo lado de fora e elevados a uma altura estimada de 30 metros, dependendo da altura da plataforma. Esta operação gera medo e conseqüentemente estresse em alguns tripulantes.

Fig.7 – Fonte: arquivo pessoal



e) Tempo reduzido para realização de tarefas. No período em que o tripulante passa embarcado, o tempo em termos de trabalho é corrido, sem pausa; são como dizem alguns tripulantes, 24 horas *full time*, ou seja, no mar não existe a bordo, fins de semana ou feriados. Entretanto o tripulante segue rigidamente uma rotina de trabalho – descanso – trabalho continuamente, como se fosse uma máquina e, no momento em que está de serviço, tem que saber priorizar as tarefas mais importantes, senão as operações marítimas ficam comprometidas. As outras tarefas, que ficaram em segundo plano e que não foram cumpridas por falta de tempo, são realizadas às vezes no horário de folga do tripulante. Um exemplo são as manutenções da máquina e os exercícios programados.

A insuficiência de tempo para realização das tarefas está relacionada diretamente com a sobrecarga das mesmas, levando a um esforço extra e, conseqüentemente, ao estresse;

f) Auto-exigência. Na vida a bordo, é comum alguns tripulantes em momentos que antecedem algumas manobras da embarcação ou até mesmo o serviço rotineiro, se absterem de ingestão de alimentos, principalmente no horário depois do meio dia. Eles só se alimentam depois de finalizada a manobra. Eles afirmam que as manobras exigem muito do tripulante e preferem neste momento trabalhar com o estomago leve. Também, a necessidade de reconhecimento e de não sofrer punições, é a exigência do próprio indivíduo sobre ele mesmo. Esta auto exigência se evidencia também em relação a família e cobrança por resultados. Na família o tripulante se cobra por estar ausente e pela necessidade de sustentá-la. Sobre os resultados o tripulante busca atingir metas, sejam elas relacionadas a promoção ou ao ganho financeiro. Esta tripla auto exigência provoca no tripulante uma sobre carga, que gera em seu organismo um processo de estresse.

3. TIPOS DE ESTRESSE SOFRIDO PELOS TRIPULANTES A BORDO

Para alguns tripulantes embarcados só existem duas ocupações a bordo: dormir e trabalhar. Entretanto existem aqueles que têm buscado outras formas de se ocupar para amenizar o estresse emocional, psicológico e mental, a que estão sujeitos todos aqueles que trabalham embarcados.

3.1 Estresse emocional

Marilda Lipp, dentro de uma abordagem cognitivo-comportamental, define o estresse como "uma reação psicológica, com componentes emocionais físicos, mentais e químicos, a determinados estímulos que irritam, amedrontam, excitam e/ou confundem a pessoa". (LIPP, 1984 *apud* FILGUEIRAS e HIPPERT, 1999, p.2)

No segmento marítimo esta forma de estresse se evidencia mais, devido à distância que se configura entre os tripulantes e seus familiares.

Este tipo de estresse é muito comum a bordo, devido à mudança brusca de ambiente tanto no embarque quanto no desembarque dos tripulantes nas embarcações. Num dia, os tripulantes estão envolvidos com várias atividades no seio da família e próximos de seus entes queridos. No dia seguinte, os tripulantes estão longe da família e de seus entes queridos, tendo que deixar várias atividades em suspenso e abraçar novos trabalhos, totalmente diferentes daqueles que eles vinham realizando. Este tipo de ruptura pode causar tensão com os familiares. Quando os tripulantes embarcam, alguns passam a primeira semana calados e introspectivos, até se habituarem com a nova realidade. Alguns tem chamado essa fase de TPE- tensão pré embarque, que começa estimadamente uma semana antes do embarque e encerra uma semana depois do embarque. Como os trabalhos operacionais e atividades a bordo são ininterruptos, ou seja, o trabalho não para, esta tensão aliada ao dever operacional, comumente tem levado tripulantes ao estresse.

Nota-se que nas embarcações *offshore* esta tensão também acontece por ocasião do desembarque da tripulação. Percebe-se esse momento as mais diversas reações dos desembarcandos. Esperar-se-ia uma tripulação tranqüila, em vista do desembarque iminente, contudo alguns chegam a discutir e até brigar, devido ao cansaço e ao estresse a bordo.

Os sintomas de estresse emocional têm a sua raiz na mente, mas manifestam-se no corpo através de: Dor de cabeça, agitação, febre, cansaço, tristeza, queda de cabelo, irritabilidade, mau humor, insônia, diarréia ou prisão de ventre, angústia, e baixa produtividade no

trabalho. Todos esses problemas têm raízes emocionais que acabam se manifestando com os sintomas acima citados e não devem ser ignorados, mas sim tratados devidamente. (FRAZÃO, 2014, p.2).

3.2 Estresse psicológico

O estresse psicológico (fig.8) é um conjunto de perturbações psicológicas ou sofrimento psíquico que se relacionam com as experiências na ocupação, trabalho. (LIPP *apud* PEREIRA, 2013, p18).

O trabalho no mar, por ser uma atividade de risco, requer incessantes estados de alerta e a habilidade de tomada rápida de decisões. A prontidão exagerada para trabalhar pode levar ao esgotamento. A responsabilidade aumenta por ocasião do risco de prisão em caso de acidentes.

A experiência em situações de perigo pode levar a um estresse pós-traumático, que pode gerar desenvolvimento de certas fobias. Um exemplo de caso foi a de um tripulante que passou por uma situação em que um cabo se partiu e sua perna foi gravemente ferida. Agora, esse profissional tem um medo severo de cabos e sofre com os ataques de ansiedade e pânico quando está envolvido em operações no convés do navio. Ressalta-se que ele está em perfeitas condições físicas e não houve seqüelas no membro inferior, e sim em sua saúde psicológica.

Tem-se conhecimento de casos extremos e comprovados de estresse em navios mercantes, onde tripulantes tem cometido os mais diversos atos de desespero a bordo para forçar o desembarque. Alguns exemplos: Quebra proposital de um membro do corpo; queimadura proposital de um membro ou parte dele; perfuração proposital do abdômen por objeto perfurante; e em 2010, um tripulante se jogou nas águas próximas da costa da região sudeste. Seu corpo foi encontrado dias depois. Em relação às embarcações *offshore* o estresse é percebido até nos momentos de desembarque; os tripulantes ficam tensos e muito ansiosos para deixarem a embarcação, devido o cansaço do período e estresse a bordo.

São sintomas do estresse psicológico: ansiedade, angústia, nervosismo, preocupação em excesso, Irritação, medo, impaciência, problemas de concentração e de memória, desorganização, dificuldade em tomar decisões, cometer mais erros que o habitual, esquecimentos e sensação de perda do controle. (FRAZÃO,2014, p.2).

Fig. 8 – Sintomas do estresse psicológico.

Fonte: <http://padretelmofigueiredo.blogspot.com.br/2012/09/estresse-decisao-em-suas-maos.html>



3.3 Estresse mental

“Nós trabalhamos com dores no corpo”, esta é uma frase muito comum a bordo das embarcações off shore. Durante o período embarcado no rebocador Santos Sailor, tem se percebido que estas dores são fracas, suportáveis, passageiras, mas são reais; entretanto elas desaparecem quando os tripulantes dormem bem, tomam algum medicamento ou desembarcam. Isto pode ser decorrente do estresse mental.

O stress mental é o conjunto de todas as influências externas exercidas sobre um indivíduo, ao ponto de condicioná-lo mentalmente de forma negativa; aquele estado de tensão que se estabelece no nosso organismo quando é submetido a estímulos emocionais e físicos negativos. (VEREA, 2012, p.3)

O estresse mental pesa na produtividade da tripulação. Administrar o alcance das metas e ainda manter a motivação é um grande desafio. Desempenhar suas atividades no trabalho com tranquilidade é o ideal, mas o meio onde os tripulantes trabalham (o mar), constantemente expostos a ruídos, barulhos constantes e grandes riscos (operações com unidades marítimas), os leva a um verdadeiro cansaço mental. De acordo com uma pesquisa realizada entre 2002 e 2007, pela Universidade de Bristol, no Reino Unido, em parceria com o Instituto Karolinska, na Suécia, situações leves de estresse podem elevar em até 70% as chances de alguém ser afastado do trabalho por invalidez em um prazo de até cinco anos. O estresse é um inimigo da produtividade além de influenciar negativamente no ambiente de trabalho, esse desgaste emocional também pode refletir na saúde do funcionário.

São sintomas físicos do estresse mental: Problemas cardíacos e gastrointestinais, Facilidade em ficar doente, Alergias, asma, insônia, Tensão muscular, mãos frias e suadas, Dor de cabeça ou enxaqueca, problemas de pele e Queda de cabelo anormal. (FRAZÃO, 2014, p.2).

Fig.9 – Sintomas físicos do estresse.

Fonte:

<http://padretelmofigueiredo.blogspot.com.br/2012/09/estresse-decisao-em-suas-maos.html>

Sintomas Físicos do Estresse

Doenças cardíacas e vasculares,
Hipertensão arterial, AVC (derrame),
arteriosclerose

Doenças odontológicas
(bruxismo, cáries, desgaste
do esmalte dos dentes)

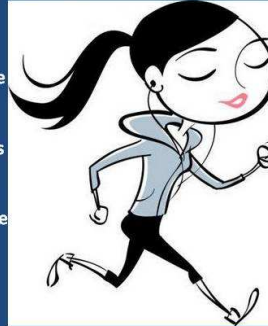
Tensão e dores musculares

Doenças gastrointestinais
(gastrite, úlceras, síndrome
do intestino irritável)

Disfunções sexuais

Abuso de medicamentos

Falta de ar



Diabetes

Queda de cabelo

Cefaleia (dor de cabeça)

Alcoolismo

Insônia, tabagismo

Uso de drogas

Doenças de pele

Obesidade

Distúrbios alimentares

Sedentarismo / Câncer

Tromboembolismos

Em 2005, durante operação no porto de Imbetiba – Macaé ocorreu a notícia entre os trabalhadores portuários que um tripulante a bordo de um rebocador estava desembarcando por motivo de infarto. Este fato analisado por trabalhadores que trabalham em terra, pode levar a uma conclusão diferente daqueles que trabalham embarcado. Os que trabalham em terra e nunca embarcaram podem afirmar que este caso acontece em qualquer lugar ou local de trabalho, o que é uma verdade. Entretanto, quem trabalha a embarcado, certamente vai associar o elemento estresse ao fato ocorrido.

4. POSSÍVEIS SOLUÇÕES CONTRA O ESTRESSE

Fig. 10: Estresse ocupacional como evitar?

Fonte: <http://www.blogdasaude.com.br/saude-mental/2013/07/12/estresse-ocupacional-como-evitar/>

Dica de Saúde

ESTRESSE OCUPACIONAL COMO EVITAR?

Conciliar trabalho e vida pessoal tem sido o grande desafio do mundo moderno. Muitas pessoas têm pouco tempo para atender as demandas, obrigações e a vida pessoal, por isso se inquietam por não conseguir dar atenção à família, lazer e saúde. A maioria das pessoas trabalha, em média, oito horas por dia. Em alguns casos, as atividades executadas podem causar um estado de estresse extremo, é quando o corpo começa a dar sinais.

FORMAS DE COMBATER O ESTRESSE

- ALIMENTAÇÃO SAUDÁVEL:** frutas, legumes, verduras e carnes brancas são uma boa forma de manutenção da saúde. Sistema imunológico forte diminui o desgaste que o estresse causa;
- EVITE MAUS HÁBITOS:** o fumo leva ao organismo inúmeras toxinas que afetam negativamente o corpo deixando-o debilitado;
- TENHA UM BOM SONO:** horários mais regulares, em média de oito horas de sono por noite, ajudam a deixar o organismo menos tenso;
- EXERCITE-SE:** 30 minutos de caminhada libera um hormônio chamado endorfina que proporciona o bem-estar. Massagem, Yoga e técnicas de respiração também são bem-vindas;
- PSICOTERAPIA:** é uma ferramenta que auxilia na elaboração dos conflitos, buscando o autoconhecimento e amadurecimento pessoal; ajuda a lidar com as crises e as fases da vida.

"A SAÚDE É CONSERVADA PELO CONHECIMENTO E OBSERVAÇÃO DO PRÓPRIO CORPO."

Qualidade de Vida victory

Victory Consulting

www.victorysaude.com.br | www.blogdasaude.com.br

Relacionar-se com as pessoas a bordo e resistir à saudade do lar e da família formam juntas as maiores dificuldades que um tripulante tem que superar embarcado. Estas dificuldades normalmente geram estresse no embarcado. Caso, o tripulante não consiga vencê-las, a vida a bordo tende a se tornar um ambiente hostil e de trabalho ineficiente.

Algumas soluções ou procedimentos podem ser aplicadas para solucionar, diminuir ou evitar a problemática do estresse a bordo:

4.1 Conhecimento dos aspectos positivos e negativos da vida a bordo

A motivação é compreendida como uma disposição para realizar uma ação específica, condicionada pela capacidade dessa ação satisfazer a uma necessidade do indivíduo. (ROBBINS, 2004, apud LEDNIK, 2013. P.18). Dentro

dessa perspectiva é muito importante o tripulante antes de embarcar ter pelo menos um mínimo de conhecimento da vida de bordo e analisar os aspectos positivos e negativos.

Em relação aos aspectos positivos, atualmente pode-se citar: a remuneração; o desenvolvimento técnico-profissional; o contato com diversas culturas; a facilidade de emprego. No que diz respeito aos aspectos negativos, deve-se mencionar: o afastamento familiar; o confinamento; o regime de embarque; o desgaste físico e emocional. Diante desse cenário, é necessário que os aspectos positivos superem os negativos para se obter um bom desempenho do profissional.

4.2 Elevação da auto-estima dos tripulantes

A administração de palestras sobre autoestima ajuda na compreensão dos sentimentos de autoconfiança e autorrespeito. O primeiro se refere à capacidade de resolução dos problemas e ter confiança em si próprio, já o segundo diz respeito à valorização e merecimento do espaço que conquistou, bem como do direito de manifestação e pronunciamento da palavra.

4.3 Criação de um programa de recompensas para os tripulantes.

Seria interessante por parte do armador a criação de um programa de recompensas para a tripulação. Esse programa de recompensas seria dividido em dois grupos: as internas e as externas.

As recompensas internas adviriam do trabalho em si, tais como oportunidades de crescimento pessoal e profissional, reconhecimento, responsabilidade e realização.

As recompensas externas adviriam de fatores que influenciariam no comprometimento profissional, tais como salários, prêmios e benefícios.

4.4 Ocupações dos tripulantes em outras atividades a bordo.

A ocupação com outros fatores que não o trabalho, pode ajudar na redução do estresse a bordo, como por exemplo, a leitura, atividade física, música, filmes e momentos de confraternização nas horas vagas, pois estas atividades, além de serem prazerosas, são eficazes no combate a fadiga geradora do estresse, propiciando ao corpo um bom grau de relaxamento.

4.5 Usar a tecnologia contra o estresse

Recursos de comunicação como telefones e internet diminuem a ansiedade entre os tripulantes, pois proporcionam o contato com a família. Antigamente, os navios não possuíam esses recursos e muitas pessoas não agüentavam ficar tanto tempo longe de casa sem notícias. Atualmente, é possível conversar diariamente com a família, por meio de sites de conversa instantânea de áudio e vídeo.

4.6 Tratamento médico dos tripulantes.

Existem diversos medicamentos para o tratamento de pessoas que já se enquadram nos sintomas do estresse. Existem aqueles que agem no sistema nervoso e atuam como sedativos, reduzindo a ansiedade, as angústias e possíveis perturbações no sono; existem os antidepressivos que ajudam no conforto emocional e na melhora do humor; e existem ainda outros que diminuem a ansiedade e a tensão.

Entretanto, esses medicamentos requerem prescrição médica e o tratamento tem duração limitada. É de suma importância respeitar a posologia e os horários de ingestão. O não cumprimento das regras pode acarretar um quadro de dependência dessas substâncias, piorando a situação.

Além de medicamentos, existem alternativas de tratamento menos agressivas. A fitoterapia é um tratamento natural à base de plantas muito usada em manifestações de estresse. A psicoterapia ajuda o paciente a

compreender melhor os seus sintomas e poder gerenciá-los da maneira correta. Às vezes a alimentação irregular pode ser o motivo de alguns sintomas do estresse, logo ingerir complementos alimentares, tais como vitaminas, minerais e ômega-3, é essencial para o sucesso dos tratamentos.

4.7 Algumas atitudes dos tripulantes para prevenir o estresse

Nem sempre é possível evitar as situações de estresse, entretanto é viável controlar as reações diante dessas situações. Lidar com os problemas à medida que aparecem de forma racional e objetiva, sem deixá-los acumular permite uma melhor administração do tempo e facilita no planejamento. Assim como reduzir cobranças e exigências de si mesmo, conhecer as limitações e nunca deixar chegar ao limite é de suma importância para prevenção do estresse.

Alimentar-se de maneira saudável e em períodos regulares e dormir o suficiente para o descanso ajudam na recuperação do organismo para que consiga sustentar mais um dia de trabalho. Procurar uma atividade física, pois a maioria dos rebocadores possui sala de exercício e musculação para a prática dos tripulantes. Controlar o consumo de álcool e fumo; (se bem que a bordo é proibido o consumo de bebida alcoólica e quanto ao tabagismo, existe áreas próprias na embarcação para os tripulantes fumantes). Organizar bem o tempo, tornar o trabalho mais produtivo e reservar espaço para o lazer; cuidar das relações afetivas. Relaxar; fazer pequenas pausas durante o horário de trabalho;

Estimular a criatividade praticando os hobbies preferidos; selecionar as leituras e informações; e administrar o tempo de forma racional. Algumas atitudes como essas tornam a vida a bordo melhor, mais saudável e satisfatória.

Desenvolver a autoconfiança é essencial para motivar a si mesmo, assim como os que estão ao redor. Isso faz com que o ambiente a bordo se torne mais agradável e facilite a comunicação entre os tripulantes, criando um espírito de equipe e cooperação.

CONCLUSÃO

Por se tratar de um estudo de caso, não é possível generalizar seus resultados para todas as organizações.

Assim, este trabalho teve como propósito apenas analisar as formas de pressão psicológica a bordo através de pontos que evidenciam as principais causas e conseqüências da mesma. Através dessa análise, pode-se concluir que existem várias alternativas para solução e prevenção dos efeitos da cobrança emocional a bordo.

Convém mencionar que a adaptação ao confinamento, à rotina de serviço, ao distanciamento da família e amigos entre outros fatores, é uma tarefa árdua e demorada, que pode levar muitos a procurarem na bebida, nas drogas ou até mesmo no suicídio, uma solução para os problemas. Isso acarreta em dificuldades no exercício da profissão e, conseqüentemente, no relacionamento com a tripulação.

Em contrapartida a pesquisa mostra a possibilidade do líder, no caso o comandante, criar e manter no local de trabalho um ambiente positivo entre os tripulantes para o desenvolvimento de suas tarefas.

Um ambiente profissional que tem uma carga psíquica positiva está relacionado ao fato do trabalho poder ser livremente organizado e executado, oferecendo assim vias de descarga mais adaptadas às necessidades, tornando-se um meio de relaxamento. O trabalho que permita ao trabalhador essa “descarga psíquica” seria um trabalho equilibrante. (DEJOURS, apud LEOMIL, 2012, p.22).

Dejours nos diz ainda que “o trabalho não é nunca neutro em relação à saúde e favorece seja a doença seja a saúde” (id. Ibidem, p.22). Dessa forma o que deve ser buscado seja pela empresa de navegação, seja pelo comandante em sua gerência é um ambiente de trabalho adaptável às necessidades dos marítimos.

Diante desse quadro, cabe ao empregador avaliar aspectos como: a rotina de trabalho, a qualificação profissional dos seus funcionários, a falta de profissionais para dividirem as diversas atribuições e o salário de seus empregados. Cabe também ao tripulante procurar desenvolver suas tarefas da melhor forma possível, livre de acidentes, e respeitando seu horário de repouso e lazer.

Deve-se destacar que a conscientização de cada membro quanto ao valor exato de cada um que participa do grupo, assegurando uma ajuda mútua, facilita o convívio e o desempenho de tarefas num espaço confinado.

O estresse é um tema complexo, apesar de ser um tema muito usado e falado atualmente.

As fontes pesquisadas sobre o tema mostram divergência quanto ao conceito de estresse. Contudo, pode se considerar, mesmo com as divergências, que, o estresse está presente tanto nas tripulações embarcadas no *off shore*, quanto nas tripulações embarcadas nos navios.

Desta forma as tripulações dos rebocadores precisam conhecer o estresse e saber lidar com ele para diminuir ao máximo a sua influência no local de trabalho.

Os comandantes precisam ter empatia com a tripulação, para saber liderá-la com sabedoria. Com isso o tripulante tem a autoestima elevada, o que colabora em muito na redução do estresse a bordo.

E os armadores precisam valorizar os tripulantes, porque o lucro advém das operações e são os tripulantes que estão na linha de frente das operações. Caso sofram com o excesso de estresse, certamente haverá um declínio no desenvolvimento das suas tarefas afetando negativamente as operações no sistema *off shore*.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BENKE, Mara; CARVALHO, Élcio. **Estresse x Qualidade de vida nas Organizações**. Um estudo Teórico. Disponível em

<http://www.faculdadeobjetivo.com.br/arquivos/Estresse.pdf>. Acesso em 21 de setembro de 2014.

BERNARDO, Leomil. **Pressão psicológica sobre os tripulantes a bordo de um navio mercante**. Rio de Janeiro. 2012. DVD.

FILGUEIRAS, Júlio; HIPPERT, Maria. **A polêmica em torno do conceito de estresse**. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1414-98931999000300005&script=sci_arttext. Acesso em 21 de setembro de 2014.

FRAZÃO, Arthur. **Sintomas do estresse emocional**. Disponível em: <http://www.tuasaude.com/sintomas-de-estresse-emocional/>. Acesso em 30 de agosto de 2014.

HENZ, Lígia. **Rh.com.br**. (http://www.rh.com.br/Portal/Qualidade_de_Vida/Artigo/8904/estresse-trabalho-e-qualidade-de-vida-na-gestao-de-pessoas.htm). Acesso em: 04 de ago.2014

LEDNIK, Adriana. **A pressão psicológica de um tripulante a bordo de um navio mercante**. Rio de Janeiro, 2012, DVD.

MARRAS, Jean; VELOSO, Henrique. **Estresse Ocupacional**. Ed. Elsevier Rio de Janeiro, 2012.

MELHORAMENTOS - **Minidicionário da Língua Portuguesa**, Ed. 23, 1997.

PEREIRA, Arthur. **Aspectos psicológicos da rotina a bordo de navios mercantes**. Rio de Janeiro, 2013.

RAFAEL, Daniel. **A Pressão psicológica sobre os tripulantes a bordo de um navio mercante**. 2012. DVD.

SILVA, Daniel. **A importância do Apoio Psicológico e Religioso para o bom relacionamento a bordo dos navios mercantes: O papel do líder**. Rio de Janeiro. 2013. DVD.

VEREA, Leonardo. <http://drleonardverea.blogspot.com.br/2012/10/estresse-mental.html>. Acesso em 13 de setembro de 2014.

ZH.<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticia/2011/04/estresse-pode-elevar-em-70-possibilidade-de-afastamento-por-invalidadez-3280177.html>. Acesso em 25 de setembro de 2014.

ANEXO I

ESTRESSE X QUALIDADE DE VIDA NAS ORGANIZAÇÕES: UM ESTUDO TEÓRICO (CÓPIA PARCIAL)

Mara Regina Pagnussat Benke⁴
Élcio Carvalho⁵

2.3 Qualidade de vida no trabalho

O termo Qualidade de Vida no Trabalho (QVT) foi descrito por Lous Davis, na década de 1970, quando desenvolvido um projeto sobre desenho de cargos. Para ele, o conceito de QVT refere-se a “preocupação com o bem-estar geral e a saúde dos trabalhadores no desempenho das tarefas”.(DAVIS, apud CHIAVENATO, 1999, p. 391).

A Qualidade de Vida no Trabalho é mais do que a segurança e saúde no trabalho. É necessário associá-la a qualidade total e a melhoria do clima organizacional, dar condições adequadas, respeitar e ser respeitado como profissional.

Para França (1997 apud VASCONCELLOS, 2001, p.80),

Qualidade de vida no trabalho (QVT) é o conjunto das ações de uma empresa que envolvem a implantação de melhorias e inovações gerenciais e tecnológicas no ambiente de trabalho. A construção da qualidade de vida no trabalho ocorre a partir do momento em que se olha a empresa e as pessoas como um todo, o que chamamos de enfoque biopsicossocial. O posicionamento representa o fator diferencial para a realização de diagnóstico, campanhas, criação de serviços e implantação de projetos voltados para a preservação e desenvolvimento das pessoas, durante o trabalho na empresa.

Embora muito se fale de qualidade enquanto filosofia de gestão provida de uma dimensão estratégica que atravessa todos os patamares da vida das organizações, na prática, tal termo tem-se restringido a uma série de procedimentos de conformidade com regras preestabelecidas como é o caso das certificações e das normatizações, incidindo, sobretudo, na segurança do produto (MICHEL, 2001).

A política de qualidade aplicada às condições de trabalho, visa a melhoria do ambiente físico e psicossocial do trabalhador, como forma de aumentar a produtividade, o bem-estar e a segurança. Trata-se de uma

⁴ Pós-graduação em Recursos Humanos – Universidade de Rio Verde - FESURV.

⁵ Professor-orientador. Universidade de Rio Verde - FESURV

abordagem mais dinâmica, essencialmente de matriz preventiva, incidindo sobre as causas dos acidentes e das formas de as eliminar e/ou diminuir, ao invés de uma visão estática, centrada nos seus efeitos.

Segundo Michel (2001, p.89), para que possa haver mudanças referentes a qualidade de vida no trabalho, têm que estar garantidas as seguintes condições: _ reconhecimento da necessidade de mudança – sem haver uma vontade expressa de mudar, tendo em conta a obtenção de uma melhoria das condições de trabalho, tal não é possível; _ cooperação nas relações profissionais inter-hierárquicas – a informação, bem essencial de qualquer organização, deve circular nos vários níveis quer horizontal, quer verticalmente; _ implicação dos trabalhadores no processo de melhoria contínua – a empresa passa a ser vista como um bem comum – e não uma entidade abstrata – suscita uma maior identificação e participação ativa no seu seio. _ permanente controle dos resultados – não basta elaborar um diagnóstico e fazer uma proposta de melhorias, há que testá-las continuamente, e adaptá-las sempre que for necessário, tendo em conta as alterações de equipamentos, de instalações, da organização do trabalho, do ambiente de trabalho.

Baseados nesses referenciais teóricos, considera-se o conceito de qualidade de vida como a condição biopsicossocial de bem estar, relativa a experiências humanas objetivas e subjetivas e considerada dentro das particularidades individuais e sociais de cada situação.

2.4 Estresse e qualidade de vida no trabalho a partir dos fatores organizacionais

Desde o início da humanidade, o homem se preocupava em procurar objetos artificiais para que se tornassem utilitários e dessa forma a produção artesanal não mecanizada surgiu sem nenhum controle ou melhor, sem intencionalidade e sim como objeto de sobrevivência.

Mas a Revolução Industrial trouxe maiores complicações a esse tipo de produção, uma vez que não havia preocupação em se resguardar a saúde dos funcionários. As primeiras fábricas eram sujas, barulhentas, escuras, perigosas

e as jornadas de trabalho chegavam a ter 16 horas diárias, sem férias e em regime de semi-escravidão.

Na Europa em meados de 1900 vários e diferentes estudos tiveram origem sobre a área da fisiologia do trabalho, com a intencionalidade de se transferir idéias e atitudes para o terreno prático dos conhecimentos de fisiologia gerados em laboratórios (ANEZ; DAVID; LOBO, 2006).

Com o surgimento da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), utilizaram-se os conhecimentos disponíveis para construir instrumentos bélicos relativamente complexos como, submarinos, aviões, tanques, radares, etc. Estes instrumentos exigiam muitas habilidades do operador, que operava em condições ambientais bastante desfavoráveis e tensas no campo de batalha. Os erros e acidentes com conseqüências fatais eram freqüentes. Isto fez com que aumentassem as pesquisas para adaptar os instrumentos bélicos às características e capacidades do operador, reduzindo a fadiga e os acidentes (IDA, 1992 citada por ANEZ; DAVID; LOBO, 2006, p.4).

De acordo com Ida (1992 apud ANEZ; DAVID; LOBO, 2006, p.4), logo após o término da guerra, a ergonomia tentou melhorar as condições de vida da população e também dos trabalhadores em particular, mas era o Departamento de Defesa dos Estados Unidos quem apoiava as pesquisas na área.

Conforme Andrews (2003), a economia globalizada da década de 90 lançou uma competição feroz com o *downsizing*⁶, a terceirização e a reengenharia. Quem mantém o emprego tem que trabalhar muito mais, não só para arcar com a sobrecarga de trabalho e os desafios mais complexos, mas também para não ser dispensado.

No Brasil, segundo pesquisa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a média de horas trabalhadas bateu 41 horas por

⁶ Downsizing : reduzindo o trabalho

semana no final dos anos 1990, contra 39 do começo da década. Parece pouco, mas não é: duas horas a mais por semana significam oito a dez horas a mais por mês, cerca de cem horas a mais portanto. Isso coloca o Brasil em oitavo lugar em horas trabalhadas, por ano, no mundo – pior do que o workaholic dos EUA, que têm mais férias! (ANDREWS, 2003, p.16).

A era do conhecimento é o ponto que advém exclusivamente das pessoas. Esse conhecimento não é obtido da experiência passada como ponto referencial; ele se renova a cada dia, sendo o poder pertencente àqueles que prioritariamente o disseminam – as organizações. Essas organizações adotam estratégias diferentes para alcançarem à máxima eficiência de seus colaboradores. Muitas empresas começam a prestar mais atenção nas

qualidades aparentemente abstratas de seus funcionários como lealdade, capacidade de se relacionar com os clientes e disposição para correr riscos e procuram meios de avaliá-las de maneira formal.

Os fatores organizacionais que mais afetam a qualidade de vida, segundo Ballone (2006), podem ser: sobrecarga de trabalho - o ambiente de trabalho exige muito e com isso a falta de adaptação; falta de estímulos – neste caso existe o tédio, a sensação de nulidade ou solidão, portanto a falta ou escassez de solicitações também proporciona situações estressoras; ruídos – muitas profissões onde o ruído é intensivo existe mais estresse; alteração do sono – atraso nos horários do sono provocados pelo horário de trabalho, viagens, entre outros podem levar a insônia e conseqüentemente ao estresse; a falta de perspectivas – a falta das boas perspectivas, ou o que é pior, na presença de perspectivas pessimistas a pessoa ficará sobre os efeitos ansiosos do cotidiano, sem esperanças de recompensas agradáveis; necessidades de mudanças – essas necessidades podem ser comparadas a um ciclo vicioso; o momento presente está quase sempre exigindo mudanças e com isso trazendo novos problemas; mudanças determinadas pela empresa – esse tipo de mudança pode ser feito por uma nova chefia. Mudanças devido à novas tecnologias – as tecnologias estão em constante mudança e com isso as pessoas são obrigadas a se adaptar ao novo; mudanças devido ao mercado – as oscilações do mercado sempre são levadas a sério pelas empresas e determinam mudanças de mudanças auto-impostas - essas são determinadas

pelo próprio indivíduo; ergonomia- deve existir um conforto no trabalho, porque sem esse conforto e segurança ocasiona o estresse.

Segundo Marins (2003, p.136), “o maior problema que ocorre nos dias atuais é que as empresas têm pressa. Muita pressa. Querem resultados rapidamente. Pra ontem, se possível.” Quando um sujeito se vê sob tanta pressão, começa a se sentir muito preocupado, duvida até se realmente vai conseguir atingir o que deseja, e esta ansiedade pode levar ao estresse, ocasionando os já citados problemas organizacionais.

