

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE NÁUTICA (APNT)

FRANCISCO BELCHIOR SANTANA SOUZA FILHO

**AS CONSEQUÊNCIAS DO ESTILO DE VIDA EMBARCADO NA SAÚDE MENTAL
DO MARÍTIMO**

Rio de Janeiro, 2014.

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE NÁUTICA (APNT)

**AS CONSEQUÊNCIAS DO ESTILO DE VIDA EMBARCADO NA SAÚDE MENTAL
DO MARÍTIMO**

FRANCISCO BELCHIOR SANTANA SOUZA FILHO

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do curso de aperfeiçoamento para oficiais de náutica da Marinha Mercante – APNT

Rio de Janeiro, 2014.

MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE NÁUTICA (APNT)

**AS CONSEQUÊNCIAS DO ESTILO DE VIDA EMBARCADO NA SAÚDE MENTAL
DO MARÍTIMO**

FRANCISCO BELCHIOR SANTANA SOUZA FILHO

AVALIAÇÃO

PROFESSOR(A) ORIENTADOR(A): DRA. CLÁUDIA ADLER

BANCA EXAMINADORA

Professor (nome e titulação)

Professor (nome e titulação)

Professor (nome e titulação)

DATA/...../.....

NOTA FINAL

DEDICATÓRIA

Ao meu Pai Francisco Belchior Santana Souza por ter deixado um legado de bons exemplos e me ensinado que maior riqueza que o homem pode ter é o conhecimento. À minha mãe Neusa Maria dos Santos Souza, que fez o impossível se transformar em realidade. À minha esposa Joyce Mesquita sempre presente na minha vida. Aos meus filhos Francisco Belchior Mesquita Souza, Mateus Belchior Mesquita Souza e Maria Cecília Mesquita Souza por darem sentido à minha vida.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar a Deus, o poder superior, criador e provedor. Ele me faz acreditar em mim e que eu posso seguir em frente sem olhar para trás, mas sempre me lembrando de onde eu vim e para onde eu irei;

Aos senhores Carlos Paiva, Hidelbrando Albuquerque Filho e Alexandre Santos, da *Siem Offshore do Brasil*; por sempre terem acreditado em minha capacidade profissional e me dado esta oportunidade de fazer esse curso muito importante para minha realização pessoal e profissional;

A Dra. Claudia Adler pela disponibilidade do seu tempo e por ter me apoiado na realização desse projeto;

Ao Capitão de Mar e Guerra Valgas Lobo; por ter sido sempre solícito em compartilhar seus vastos conhecimentos;

A todos os Professores e Instrutores do CIAGA;

Aos demais companheiros e colegas, a bordo e em terra, que de alguma maneira contribuíram para a elaboração desse trabalho.

“Só há duas maneiras de viver a vida: a primeira é vivê-la como se os milagres não existissem. A segunda é vivê-la como se tudo fosse milagre.” (Albert Einstein)

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo analisar os efeitos do estilo de vida embarcado na saúde mental do marítimo. Será descrita a organização do trabalho a bordo dos navios e as particularidades do trabalho. O efeito do confinamento e das relações interpessoais na saúde mental do marítimo. Buscaremos mostrar como essas condições de trabalho e a sua organização podem contribuir para o surgimento de transtornos mentais no marítimo, a ansiedade como causa ou consequência de um transtorno mental, o estresse como fator causador ou potencializador de transtornos mentais no ambiente de trabalho do marítimo, a dependência química e o alcoolismo adquirido ou potencializado como consequência do estilo de vida embarcado, e que muitas vezes são utilizados como válvula de escape para o “sofrimento psíquico” vivido pelo marítimo e as alterações dos hábitos alimentares sendo um dos prováveis indicativos de uma crise de depressão ou ansiedade. Ao final desse trabalho fornecemos sugestões para minimizar os efeitos do confinamento e do distanciamento da família.

Palavras-chave: embarcado, marítimo, depressão, ansiedade.

ABSTRACT

This study aims to analyze the effects of lifestyle embedded in the mental health of the seafarer. The working environment on board, your organization and the peculiarities of embedded work will be addressed. The effect of confinement and interpersonal relations in the mental health of the seaman. Seek to demonstrate how these conditions work and your organization can contribute to the onset of mental disorders in the sea. Anxiety as a source or consequence of a mental disorder. The stress as a causative factor or enhancer of mental disorders in the work environment of the sea. Addiction and alcoholism acquired or increased as a consequence of lifestyle embarked, and which are often used as an escape valve for the "psychological distress" lived by the sea. Changes in dietary habits is one of the likely indicative of an episode of depression or anxiety.

Key words : Embarked, seaman, anxiety, depression.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 O TRABALHO EMBARCADO E AS ALTERAÇÕES NO COMPORTAMENTO DO MARÍTIMO	12
2.1 O TRABALHO EMBARCADO E SUAS PARTICULARIDADES	12
2.2 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO A BORDO	13
2.3 O CONFINAMENTO	14
2.4 RELAÇÕES INTERPESSOAIS	14
3 O MARÍTIMO E OS TRANSTORNOS MENTAIS	16
3.1 O TRABALHO EMBARCADO E SEUS EFEITOS NA SAÚDE MENTAL DO MARÍTIMO	16
3.2 ANSIEDADE	17
3.3 ESTRESSE	18
3.4 DEPRESSÃO	19
3.5 DEPENDÊNCIA QUÍMICA E ALCOOLISMO	20
3.4 MUDANÇA NOS HÁBITOS ALIMENTARES	22
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	23
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	25

1 INTRODUÇÃO

O Mercado de trabalho atual é altamente competitivo e exige dos profissionais capacitação, experiência e dedicação máxima para acompanhar o avanço tecnológico dos sistemas de navegação e de operação das embarcações. Os marítimos experimentam a bordo uma jornada de trabalho com sistema de turnos e pausas que é diferenciada. O isolamento é a principal característica do trabalho embarcado. O fato do trabalhador descansar no próprio local de trabalho e ficar por longos períodos longe de casa caracteriza o confinamento. O isolamento do convívio social, particularmente do convívio familiar, faz dele um fator diferenciador, senão o maior, desse tipo de trabalho. “Entende-se por confinamento toda essa conjuntura de trabalho, que afasta os trabalhadores do convívio social e os limita em relação a uma movimentação maior por um período determinado de tempo” (PADRONI, PRADO, ROMÃO e RIBEIRO, 2012, pag. 01).

Os marítimos percebem a importância em relação à manutenção da saúde emocional mesmo que inconscientemente, pois sabem que para enfrentar uma jornada de trabalho longe de tudo e de todos devem estar equilibrados emocionalmente. O tripulante precisa estar bem mentalmente para poder trabalhar em um espaço limitado e longe dos familiares. Entende-se que no trabalho embarcado existe a possibilidade de contrair uma doença emocional, o que vai depender de toda uma conjuntura na qual o marítimo vai estar ou já esteve envolvido. Por exemplo, o tipo de trabalho realizado por ele a bordo, se tem ou teve problemas de relação interpessoal, se está com problemas em casa, se já tem tendência a problemas de ordem psicológica.

O grande estímulo para a escolha desse tipo de emprego é o retorno financeiro, mas a perda do convívio social e o isolamento é a parte que pode trazer danos psicológicos para alguns marítimos. O afastamento dos familiares e do convívio social é um aspecto que afeta negativamente o trabalho e a vida do marítimo. O contato é restrito apesar de terem ao seu alcance meios de comunicação eficazes e rápidos, como telefone, e-mail e outros recursos quando estão embarcados. Mesmo com os fatores positivos, como bons salários, folgas longas, benefícios cedidos pelas empresas (bônus por desempenho, plano de saúde, gratificações por trabalhos não rotineiros) o trabalho isolado/embarcado conduz à solidão (PADRONI, PRADO, ROMÃO e RIBEIRO, 2012, pag. 15).

Dessa forma, a pretensão deste trabalho é apresentar uma análise baseada em diversas fontes sobre o efeito do sistema de embarque atual e do esquema de trabalho a bordo, em embarcações da costa brasileira, na saúde mental do marítimo. Serão abordados os aspectos que afetam a saúde mental marítimo e que podem estar relacionados ao trabalho, tais como a fadiga, o estresse, a dependência química e outros transtornos relacionados ao trabalho. Em sua maioria causada pelo esquema de trabalho a bordo, pelo regime de embarque e pelo confinamento.

Algumas doenças emocionais têm a sua origem no complexo âmbito da organização do trabalho e, embora as suas consequências negativas para a saúde não sejam tão evidentes como as dos acidentes de trabalho ou as doenças profissionais, também podem ter uma relevância notável, podendo resultar em afastamento do empregado, e por consequência, custo para a empresa.

Quando ocorre um desequilíbrio entre as interações de, por um lado, o trabalho, o seu ambiente, a satisfação no trabalho e as condições da sua organização e, por outro lado, a capacidade do trabalhador, as suas necessidades, a sua cultura e a situação pessoal fora do trabalho, aparece o risco de doença emocional.

As dificuldades de relações interpessoais no ambiente de trabalho, expectativa quanto à manutenção do posto de trabalho, elevada exigência e pressão profissional com excesso de trabalho e sobrejornada, são os fatores geradores do alto número de trabalhadores mentalmente afetados. Os sintomas apresentados são, em consequência, alto índice de depressão nos funcionários, drogadição, alcoolismo, baixa de rendimento e, em casos extremos, o suicídio. (CATALDI, 2013, pag. 410)

2 O TRABALHO EMBARCADO E AS ALTERAÇÕES NO COMPORTAMENTO DO MARÍTIMO

Neste capítulo são apresentados alguns fatores que podem influenciar no comportamento do marítimo, estresse, confinamento, fadiga, desvio nas relações interpessoais, período de trabalho, o período de descanso e o ambiente de trabalho, ou seja, toda a conjuntura que envolve o marítimo quando ele se encontra a bordo da embarcação.

2.1 O TRABALHO EMBARCADO E SUAS PARTICULARIDADES

A organização do trabalho a bordo dos navios é muito particular, depende da atividade em que o navio está envolvido, da política da empresa, da política de bordo. O comandante é o responsável pela administração dos tripulantes, da operação em que o navio está engajado e pelo navio, como bem material e privado. O termômetro do ambiente de trabalho são as relações interpessoais, o reconhecimento do trabalhador e o respeito por todo e qualquer tripulante, passageiro ou visitante a bordo do navio.

O clima organizacional é o nome dado ao ambiente interno existente entre os membros da organização. A motivação dos tripulantes a bordo de uma embarcação quando elevada se reflete em relações de satisfação, de animação, de interesse, colaboração, etc. Quando os tripulantes estão desmotivados isso pode acarretar em estados de depressão, desinteresse, apatia, insatisfação, etc. (CHAVIANETO, 2009 apud BRUNI, SIQUEIRA e LUCENA, 2012 pag. 04)

Todo ser humano passa por momentos de cansaço mental. O marítimo experimenta na maior parte da sua vida, o confinamento, a descontinuidade e a dificuldade no sono. O regime de trabalho, por muitas vezes não respeitado pelas empresas de navegação, e as grandes responsabilidades do cargo em exercício contribuem para essa configuração. Esses fatores podem intensificar o cansaço psicológico, e podem acarretar prejuízos à saúde mental do marítimo.

Os marítimos são um dos profissionais mais negligenciados e que têm sido constantemente ignorados não somente por organizações e entidades internacionais, mas também pelos seus próprios países. Se fizermos um esforço para enxergarmos além de uniformes bonitos e viagens para lugares bem legais, poderemos identificar um estilo de vida duro, onde a distância de seus entes queridos se faz presente o tempo todo, assim como todo tipo de dificuldade imaginável que estes bravos profissionais encaram diariamente para que o mundo e as

peçoas continuem aproveitando suas vidas em terra da melhor e mais confortável maneira possível (PORTAL MARITIMO, 2014)¹.

O período em que os marítimos no *offshore* ficam embarcados é de vinte e oito a trinta e cinco dias e o período de desembarque é equivalente ao período a bordo. Em navios de cabotagem esse período chega a três meses embarcados por um mês de descanso. Durante o período de embarque, geralmente é praticado o regime de trabalho de doze horas diárias, podendo ser doze horas de trabalho consecutivas por doze horas de descanso, seis horas de trabalho consecutivas por seis horas de descanso. Os navios de cabotagem e longo curso adotam geralmente o turno de quatro horas trabalhadas por oito de descanso. O Regime diário de trabalho pode ser um dos causadores da fadiga a bordo das embarcações. A quantidade de horas que o trabalhador permanece acordado geralmente supera a quantidade de horas trabalhadas, pois o envolvimento do marítimo no trabalho é de vinte e quatro horas, pois mesmo de folga ele continua no local de trabalho, participando de reuniões e treinamentos então até invariavelmente ele está inserido no contexto do que está acontecendo naquele momento na embarcação, podendo ser solicitado em caso de necessidade.

O trabalho em turnos e noturnos pode trazer malefícios à saúde mental do marítimo tais como insônia, sonolência excessiva durante o trabalho, dor de cabeça, irritabilidade, lapsos de memória, sono de pior qualidade e mais reduzido durante o dia, até o desenvolvimento de doenças crônico-degenerativas. (COSTA, 1996 apud FISCHER ROTENBERG, MORENO e COSTA, 2013, pag. 460).

O marítimo em atividade experimenta, durante anos, a combinação do trabalho em turno, má qualidade do sono, acúmulo de tarefas e responsabilidades. Isso pode acarretar em transtornos psicológicos prejudiciais para o trabalhador no cumprimento de sua função e até mesmo comprometer seriamente a saúde psicológica do trabalhador com danos nos quais são necessárias intervenções profissionais de ordem psicológica e ou psiquiátrica. Quando de folga o marítimo tem muitas vezes outros afazeres, lavagem de roupas, higienização pessoal, organização e limpeza do camarote. Essas atividades fora do trabalho consomem o tempo que o marítimo deveria estar descansando, podendo acarretar em fadiga ou estafa mental.

¹Disponível em : <<http://portalmaritimo.com/2014/06/25dia-internacional-do-maritimo-o-profissional-invisivel/#more-24840>>

2.2 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO A BORDO

Todas as categorias de marítimos têm seus deveres a bordo. Os trabalhos desenvolvidos a bordo são diversos: navegação, manutenção de equipamentos de navegação, manutenção de equipamentos da praça de máquinas, manutenção do convés, inspeções de equipamentos de segurança e salvatagem, gerenciamento de pessoas e administração de documentações. Existem ainda outros tipos de trabalho que foram absorvidos pelo marítimo tais como oficial de proteção, operador de radio, operador de posicionamento dinâmico, operador de guincho, operador de bote em navios de mergulho, confecção de relatórios diários, semanais e mensais, entre outros. O acúmulo de funções é uma realidade que aflige o marítimo em todos os níveis, passadiço, máquinas, convés e cozinha.

O acúmulo de funções, a preocupação com o desempenho, a preocupação com a segurança, o gerenciamento de pessoas, de conflitos, o gerenciamento da operação, essa é a realidade vivida pelo marítimo. Esse carrossel de emoções gera estresse, ansiedade, perda de sono, desequilíbrio alimentar, desânimo e fadiga. Essas reações podem trazer malefícios à saúde mental do marítimo. Contudo, isso depende da resistência de cada pessoa, esse limite de sanidade mental, além disso, o tempo e intensidade de exposição a esses fatores causadores de desconforto mental não é facilmente mensurável, pois cada pessoa reage a sua maneira a determinadas situações. Podemos entender, portanto, que o acúmulo de função se dá quando o empregador se utiliza de um único empregado para desempenhar duas ou mais funções diferentes. Esse acúmulo de responsabilidades pode gerar desestruturação emocional podendo culminar em crises de ansiedade, fadiga, estresse, falta de motivação e angústia.

2.3 O CONFINAMENTO

A maneira como cada trabalhador encara o isolamento é muito particular. A distância da família, a descontinuidade da vida social e sexual pode desencadear diversas reações emocionais nos marítimos. Reações essas que podem causar desequilíbrios psicológicos e, se não forem notadas e tratadas, podem vir a se agravar, e até mesmo produzir outros tipos de desequilíbrio emocionais, como depressão, alcoolismo, dependência química e dependência emocional.

Quando estamos confinados os sentimentos afloram com mais facilidade. Cada um, à sua maneira, vai se comportando conforme sente o peso do confinamento.

Dividido e optando pelo sacrifício da vida pública (na cidade, nos territórios culturais, políticos, etc.) e institucional (a família, o lar, a sexualidade a organização “normal” do trabalho, etc.), o sujeito embarcado fica fatalmente confinado num espaço de absoluta indiscriminação público-privado (LOSICER, 2005, pag. 191).

2.4 RELAÇÕES INTERPESSOAIS A BORDO

Nos dias de hoje, as empresas tem dado grande importância às relações interpessoais (VIEIRA, IKISSIMA, GOMES, JÚNIOR, 2004). A maneira das pessoas se comunicarem, se expressarem uma com as outras pode definir a qualidade do relacionamento profissional. A maneira de mediar conflitos a bordo exige do líder capacidade de liderança e inteligência emocional. Os desvios de relações interpessoais a bordo geram desgastes emocionais e podem culminar em crises de ansiedade, depressão e crises de raiva.

A bordo podem existir dois tipos de liderança, a positiva e a negativa, Enquanto a liderança positiva agrega valores tais como: união dos tripulantes, confiança, respeito mútuo e aumento da autoestima. A liderança negativa gera desgastes nos relacionamentos, conflitos e destrói qualquer confiança adquirida anteriormente. Não é difícil encontrar casos de discriminação, assédio moral, *bullying* e assédio sexual. Esses tipos de desvios geram desgastes mentais e se não forem mitigados podem trazer danos psicológicos a vítima.

Assédio moral é, portanto, toda conduta consumada no âmbito das relações de trabalho, com o propósito de, por meio de palavras ou comportamentos, denegrir, ridicularizar ou atingir a honorabilidade dos trabalhadores. (NETO, 2013, pag. 356).

Portanto qualquer tipo de conduta abusiva, hostilidade ou intolerância pode desencadear insatisfação do trabalhador, alterando sua saúde psíquica, mental e comprometer seu futuro profissional. Neste sentido, quando entendemos que o outro necessita de atenção e damos-lhe atenção, passamos a valorizá-lo enquanto pessoa e criamos a oportunidade de potencializar o que cada um tem de melhor para oferecer no trabalho. O saber ouvir, e quando e como falar é de suma importância para a construção de bons relacionamentos no ambiente de trabalho (VIEIRA, IKISSIMA, GOMES, JÚNIOR, 2004).

3 O MARÍTIMO E OS TRANSTORNOS MENTAIS

Este capítulo tem por objetivo realizar uma breve descrição dos transtornos mentais e do comportamento humano incapacitante para a atividade do marítimo. Pretendemos apresentar os conceitos teóricos relacionados ao tema da pesquisa situando o transtorno mental como sendo consequência da organização do trabalho do marítimo. As vítimas de transtornos mentais muitas vezes foram consideradas “loucas” quando na verdade os problemas eram transtornos mentais advindos do confinamento e da rotina / regime impostos pelas empresas de navegação.

3.1 O TRABALHO EMBARCADO E SEUS EFEITOS NA SAÚDE MENTAL DO MARITIMO

O trabalhador durante uma jornada marítima passa por momentos de solidão, estresse e perigo, os quais contribuem para o aparecimento de uma série de doenças psicológicas.

Afastamento do núcleo familiar; o afrouxamento das relações sociais; as variações das relações étnicas com os companheiros de bordo; a circulação de afetos, emoções, sentimentos e humor; a intimidade e privacidade do conjunto social transitório; relações de trabalho em turnos, confiabilidade e segurança são alguns motivos que levam as tripulações a estados de fadiga e depressão. (BARBI, 2012, pag. 03)

O confinamento, o distanciamento da família e da vida social, pode acarretar no marítimo, doenças de origem psicossomática. Por exemplo, gastrite, úlcera e hipertensão. É difícil para um paciente com gastrite identificar quais podem ter sido as causas emocionais de desencadeamento de uma nova crise. (BARBI, 2012)

A ansiedade e a irritabilidade são sentimentos comuns nos quadros psicossomáticos, e há uma tendência a identificar e culpar eventos externos pelo problema, aumentando a sensação de impotência diante das dificuldades. (ZUPPINI, 2014).²

² Disponível em: <http://www.microfisioterapiaabc.com.br/2014/04/doencas-psicossomaticas.html>

Os riscos envolvidos no trabalho, elevada carga de responsabilidade que a posição a bordo exige somada pressões por produtividade, segurança, cumprimento de regras e normas podem afetar diretamente a saúde mental desses trabalhadores.

Os transtornos mentais e do comportamento relacionados ao trabalho são aqueles resultantes de situações do processo de trabalho, provenientes de fatores pontuais como exposição á determinados agentes tóxicos, até a completa articulação de fatores relativos á organização do trabalho, como a divisão e parcelamento das tarefas, as políticas de gerenciamento das pessoas, assédio moral no trabalho e a estrutura hierárquica organizacional.(CID F 43.1). (SINAN - Min. Saúde – Sistema Nacional de Agravos de Notificação apud GUIMARÃES E GRUBITS, 2004, pag. 26).

A mudança de comportamento é um dos primeiros sintomas observados, ou pela família, ou pelos colegas de trabalho. Isto porque esse sofrimento psíquico que acomete o empregado muitas vezes não é logo detectado pela família, colegas de trabalho, ou pela empresa. Algumas empresas possuem profissionais habilitados e capacitados que podem diagnosticar algum transtorno psicológico que possa acometer o marítimo. Muitas vezes a falta de conhecimento e apoio médico faz com que os marítimos cheguem além do limite de sofrimento psicológico podendo trazer consequências desastrosas para a saúde mental do trabalhador.

3.2 ANSIEDADE

A ansiedade é um sentimento normal em todo ser humano. Uma pessoa pode estar ansiosa pelo parto do filho, pelo resultado de algum exame médico, antes e depois de fazer uma prova, enfim, existe uma diversidade de situações que podem gerar esse sentimento. O marítimo passa por diversas situações em sua vida profissional que podem gerar ansiedade: antes de embarcar, antes de desembarcar, antes de realizar algum trabalho e a incerteza do desembarque, sendo que o confinamento aumenta o grau de ansiedade gerando momentos de aflição e angústia.

A ansiedade é um fenômeno que acomete o indivíduo com uma intensa sensação de angústia, inquietude e aflição caracterizada por impaciência e até mal estar generalizado. O estado psíquico pode estar acompanhado de excitação ou inibição, que por muitas vezes apresenta uma sensação de constrição na garganta, de aperto na região do pescoço, de frio e sudorese nas mãos, taquicardia e de aperto no peito. Esta impressão associada ao sentimento de medo ou de pressentimentos pode apresentar-se em caráter primário, como indicativo de uma alteração ou como

sintoma associado de outros quadros comportamentais do indivíduo. Pode ainda, apresentar quadro de ansiedade generalizada com a sua sintomatologia, medos, obsessões, comportamentos compulsivos, surtos de pânico. Porém também pode levar a quadros depressivos. (BARBI, 2012, pag. 37).

A ansiedade pode ser considerada como causa ou consequência de algum transtorno mental como o estresse, a depressão, alterações do sono, comportamentos desconfortáveis, alcoolismo e dependência química.

A depressão ansiosa refere-se à manifestação de sintomas de ansiedade proeminentes ou ao diagnóstico de uma ansiedade comórbida, adicionalmente a uma depressão significativa, com os sintomas de ansiedade muitas vezes precedendo a depressão. Com frequência, esses transtornos de ansiedade também ocorrem ao mesmo tempo que outros transtornos psiquiátricos, mais notavelmente transtornos depressivos e abuso de substâncias psicoativas. (IACOVIELLO e MATHEW, 2010).³

A ansiedade pode ser a resposta de alguma situação específica como pré embarque ou desembarque. Mesmo com marítimo acostumado à rotina embarcado, a cada período de trabalho repete-se o ciclo causador de ansiedade e estresse. (BARBI, 2012)

3.3 ESTRESSE

Durante uma jornada de trabalho embarcado o trabalhador enfrenta diversas situações estressantes, dificuldades de relacionamento, cobranças referentes a produtividade no trabalho e preocupação com a família.

O estresse é um quadro clínico frequente no mundo atual. Cada vez mais comuns estão as preocupações com problemas financeiros, profissionais, familiares, situação de vida, doenças, adição de substâncias – medicamentos ou álcool e substâncias psicoativas que facilitam a produção de adrenalina em níveis anormais. (BARBI, 2012, pag. 39).

Cada pessoa reage de formas diferentes às situações de estresse. O tempo de exposição determinadas situações de risco e o grau de intensidade são fatores são relevantes no comportamento do trabalhador. E isso pode influenciar na saúde mental do marítimo, cada pessoa tem seu limite de tolerância aos fatores estressores.

³ Disponível em : http://www.medicinanet.com.br/conteudos/acp-medicine/4642/transtornos_de_ansiedade_%E2%80%93_brian_m_iacoviello_phd_sanjay_j_mathew_md.htm

, somando-se às dificuldades no trabalho, riscos inerentes a cada função, e o descanso descontínuo, podendo gerar descontentamento e mal estar no marítimo.

O estresse pode surgir a partir do acúmulo de pequenos atos ou de um único e isolado fato, que venha produzir um grande mal-estar, ou descontentamento no indivíduo. Pode o estresse ser considerado positivo, quando sinaliza a partir de um evento prazeroso como uma festa, a conclusão de um curso, uma promoção no trabalho, aumento de salário, mudança para uma casa melhor. Porém sempre nos lembramos do estresse quando esse se apresenta de forma negativa, relacionado com as formas de descontentamento e aflição. Com a observação aqui apresentada, podemos classificar a situação de trabalho em turno embarcado, como uma situação estressante desde a situação do próprio trabalho em si como nas vertentes que interagem diretamente com a atividade desempenhada. Portanto, devemos nos mobilizar no sentido de estar buscando estratégias para minimizar os eventos, que possam estar contribuindo para o agravamento do nível dessa situação. (BARBI, 2012, pag. 39).

3.4 DEPRESSÃO

O desenvolvimento da depressão descrita nesse trabalho está presente no contexto do mundo corporativo nos dias de hoje. O universo do trabalhador embarcado pode ser um dos fatores responsáveis pelo adoecimento psíquico do marítimo. O ser humano necessita do trabalho como meio de sustento e também como reconhecimento social. O ambiente de trabalho do marítimo é confinado, longe da família durante longos períodos, atividades estressantes e perigosas.

O indivíduo que se encontra deprimido não consegue dar conta de tantas pressões vivenciadas mediante metas, compromissos e prazos; a depressão reduz o seu rendimento no trabalho. Por conseguinte, o comportamento desse trabalhador torna-se indesejado e, com frequência, ele é colocado na lista dos dispensáveis. Ele passa a fazer parte das pessoas que não conseguem dar conta das exigências impostas pela dinâmica do trabalho tal qual organizada atualmente. (CENCI, 2004, pag. 4).

A depressão é associada facilmente a sentimentos de tristeza e desânimo, possuindo assim um caráter de normalidade, e isso pode mascarar a verdadeira doença. O nível de excelência profissional exigido pelas empresas pode causar sentimento de impotência e culminar em um quadro depressivo. No universo marítimo não é difícil observar-se casos de depressão. O esgotamento mental, a pressão psicológica vivida no trabalho somado com o confinamento traz grandes chances do profissional não preparado para este tipo de trabalho adquirir tal doença.

A família assume papel importante na vida do trabalhador, sendo o afastamento a principal fonte de sofrimento emocional. O trabalhador marítimo muitas vezes ultrapassa o período de embarque e esse esforço não é reconhecido, não sendo respeitado o período proporcional ao trabalhado, de folga em terra. Esse não reconhecimento do trabalhador, que não pode ser generalizado, gera descontentamento e desânimo e a consequência pode vir a ser um quadro depressivo.

3.5 DEPENDÊNCIA QUÍMICA E ALCOOLISMO

O vazio deixado pela distancia da família e pelo confinamento podem ser angustiantes e alguns trabalhadores não suportando esse sentimento se aprofundam no uso de substâncias psicoativas, podendo trilhar um caminho perigoso rumo à dependência química. Uma característica descritiva central da síndrome de dependência é o desejo (frequentemente forte, algumas vezes irresistível) de consumir drogas psicoativas (as quais podem ou não terem sido prescritas), álcool ou tabaco.

A dependência química é descrita como um conjunto de fenômenos fisiológicos ou comportamentais e cognitivos, no qual o uso de uma substância, ou de uma classe de substâncias, alcança uma prioridade muito maior para um determinado indivíduo que outros comportamentos que antes tinham maior valor (SUS, 2008).⁴

No mundo marítimo é comum o consumo do álcool nas horas de folga, geralmente em terra. Quando se começa a identificar desvios no trabalho, como faltas, erros de operação com equipamentos, falta de concentração por causa da embriaguez ou pela síndrome de abstinência, pode ser considerado o fato de que ele precisa de ajuda, precisa de intervenção para que o trabalhador tenha a chance de repensar os seus atos e procurar melhorar, ou se ele irá precisar de um acompanhamento médico especializado. Quando se identifica essas falhas é melhor tentar saná-las o quanto antes, não só para o bem do trabalhador como para a segurança de todos os tripulantes, dos equipamentos e da carga. (LARANJEIRA, NICASTRI, JERÔNIMO E MARQUES, 2010).

“Transtornos mentais e de comportamento decorrente do uso de álcool”. Dos vários

⁴ Disponível em : <http://www.datasus.gov.br/cid10/V2008/WebHelp/f10_f19.htm>

elementos classificatórios, dois nos interessam particularmente: F10.1 “Uso nocivo de álcool” e F10.2 “Síndrome de dependência do álcool” (HECKLER, 1998, pag. 16)

O álcool no ambiente do marítimo entra em ação na tentativa de substituição do sentimento de não adaptação ao ambiente embarcado. Minimizar a saudade de casa, esquecer o que está sendo vivido naquele momento da vida. Mas esse hábito quando não bem dosado, limitado, fazendo-se um uso moderado e responsável do álcool, pode trazer danos irreparáveis ao trabalhador embarcado, levando até mesmo à perda do emprego.

A maioria das empresas tem uma política de álcool e drogas. Algumas delas oferecem suporte ao funcionário, caso ele solicite ajuda da empresa, apoio psicológico, psiquiátrico e internação em centros de reabilitação. A abstinência do álcool pode levar o marítimo a fazer uso a bordo da embarcação, até mesmo no horário de trabalho. Apesar da proibição das empresas alguns casos ainda podem ser observados.

A dependência química também pode ser manifestada no uso do tabaco, o que pode trazer sérios danos à saúde do trabalhador. Hoje em dia as empresas tentam informar ao máximo o tripulante quais malefícios o tabaco pode trazer à saúde do trabalhador. A abstinência do tabaco deixa o tripulante mal humorado, desconcentrado e ansioso (VARELLA, 2014).⁵

Existem casos de marítimos envolvidos com alguns tipos de substâncias ilegais, por exemplo: maconha, cocaína e crack. Esses entorpecentes são proibidos (o porte e o uso), não só pela legislação brasileira, como também pela política das empresas. O uso contínuo de entorpecentes traz sérios danos à saúde mental, podendo levar até a morte.

O Alcoolismo é outro tipo de dependência química, tendo o agravante de a droga ser legalizada, divulgada e altamente comercializada. Então o dependente de álcool está mais sujeito as intempéries que a legalização e ampla divulgação e consumo da bebida traz. O marítimo pode ser um alcoólatra em potencial a depender de sua predisposição, resistência mental ao ambiente embarcado, costumes a bordo e de folga, entre outros fatores. (LARANJEIRA, NICASTRI, JERÔNIMO E MARQUES, 2010).

L

⁵ Disponível em : <http://drauziovarella.com.br/dependencia-quimica/tabagismo/a-crise-de-abstinencia-de-nicotina/>

Houve uma redução considerável do uso de tabaco a bordo, por meio de informativos das empresas, programas motivacionais, até mesmo premiações para os marítimos que abandonassem o vício. Ainda assim existe uma quantidade considerável de tabagistas a bordo, que quando em situações de estresse e ansiedade aumentam o consumo do tabaco. (ABEAD, 2010).⁶

3.6 MUDANÇA NOS HÁBITOS ALIMENTARES

O desconforto mental do marítimo pode ser também transferido para abuso ou abstenção da alimentação. Cada pessoa reage de forma muito particular e peculiar às situações vividas a bordo. Alguns podem se tornar depressivos, outros ansiosos, outros agressivos e a resposta para esses comportamentos podem aparecer em desvios na alimentação. Alguns podem ter aumento do apetite enquanto outros podem ter redução do apetite. Casos de obesidade não são difíceis de serem observados a bordo de embarcações. O transtorno mental está diretamente ligado ao transtorno alimentar, o abuso ou abstenção se torna uma válvula de escape para o estresse, depressão e ansiedade.

O hábito alimentar pode estar alterado por vários transtornos. Um dos sintomas mais frequentes na depressão é a falta de apetite, acompanhada da perda de peso. Mas pode ocorrer que o apetite esteja aumentado e a pessoa ganhe peso, que é chamado de depressão atípica. O comer descontrolado está presente em vários transtornos e mesmo em pessoas sem transtornos mentais que em momentos de maior ansiedade podem “descontar” a frustração em chocolates e outros alimentos. Se a ansiedade está em um nível que pode ser considerado uma doença, é capaz de ser o sinal de alerta para os pacientes procurarem ajuda profissional (ROCHA, 2012).⁷

⁶ Disponível em : <http://www.abead.com.br/entrevistas/exibEntrevista/?cod=37>

⁷ Disponível em: <http://deyvisrocha.com/2012/01/a-psiQUIATRIA-e-o-habito-alimentar/#sthash.bOmifsfk.dpuf>

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho foram abordados os efeitos do estilo de vida embarcado na saúde mental do marítimo e concluiu-se que podem ocorrer quadros de ansiedade, depressão e outras desordens de ordem psíquica. Cada pessoa reage a seu modo nos momentos de dificuldade, e esse modo de lidar com as diversas situações a bordo podem determinar suscetibilidade para os transtornos mentais.

A qualidade das relações interpessoais pode ser considerada a base de um convívio saudável a bordo. O respeito e a assertividade podem ajudar na manutenção de bons relacionamentos bordo. Ter a confiança em pessoas para compartilhar problemas, conflitos, inquietações, melhorando as chances de se resolver o problema, pode trazer alívio e conforto em momentos de dificuldade.

A ausência dos familiares e do convívio social são aspectos que podem contribuir para o aumento da ansiedade. O grande estímulo para a permanência nessa ocupação é a segurança financeira que possibilita uma boa educação para os filhos e sustento familiar. Levando em conta os aspectos mostrados nesse trabalho, constatou-se que um dos fatores que mais trazem sofrimento emocional diz respeito ao afastamento dos familiares em períodos prolongados, as conseqüentes ausências em datas e eventos sociais em família, bem como a não participação no convívio social mais amplo, incluindo aqui o número reduzido de amigos em terra.

O sistema de turnos é um fator que altera a qualidade do sono do marítimo, períodos descontínuos de descanso e ruídos externos são constantes na vida do marítimo. Sendo esse um fator bastante relevante para explicar a origem da fadiga e do estresse. O descanso do marítimo muitas vezes não é efetivo, ou seja, no horário de folga além dos afazeres pessoais, higienização pessoal e do ambiente, existe a possibilidade de ser convocado para uma reunião ou pode acontecer qualquer situação de emergência. Esse aspecto foi reforçado pelo fato desses trabalhadores estarem imersos ao ambiente de trabalho mesmo nas horas de descanso e lazer. O respeito pelo horário de folga, a adoção de escalas para realização de treinamentos que não forem de caráter emergencial, limites de horário para trabalhos (não emergenciais) que produzam ruídos, podem melhorar a qualidade do descanso do trabalhador marítimo.

Existem inúmeros relatos sobre a tensão no pré-embarque, isto afeta emocionalmente esse grupo de trabalhadores em seus últimos dias de folga com a família, gerando ansiedade e

estresse. Os dias que antecedem o desembarque também podem gerar desconforto emocional nesse grupo de trabalhadores. Pode acontecer a ausência de outro trabalhador culminando em dias extras a bordo. Esse é um dos fatores causadores de ansiedade e estresse no marítimo, podendo vir a se tornar um quadro depressivo. Um trabalho psicológico por parte das empresas para preparar esses profissionais para as suas jornadas de trabalho, assim como um acompanhamento durante e após o embarque poderia trazer alguns resultados positivos para aliviar a ansiedade e estresse no pré embarque e desembarque.

O consumo do álcool e do tabaco são outros fatores onde é necessária a reeducação. Em alguns casos a intervenção psicológica por meio de profissionais qualificados será necessária e a expectativa é de benefício para o marítimo e para o empregador que terá o seu empregado em condições físicas e mentais de executar corretamente o seu ofício.

A utilização do tempo livre a bordo é muito para combater os efeitos do confinamento e distanciamento da família, os recursos que ele pode utilizar para distrair a mente são variados, e cada um deve buscar se conhecer melhor e adotar estratégias para minimizar o efeito do confinamento e da distância da família. Adotar hábitos saudáveis a bordo como: prática de esportes, meditação diária, leitura ou qualquer tipo de lazer que possa ser praticado a bordo. Procurar evitar fontes de estresse e ansiedade, como: entrar em conflitos e discussões desnecessárias, limitar horário de lazer para não prejudicar o descanso (sono), são exemplo de boas práticas que podem ser adotadas a bordo para evitar possíveis transtornos mentais no futuro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

PADRONI, Rosa Maria; PRADO, Alex Almeida; ROMÃO, Magaly Pazzian; RIBEIRO, CAÇÃO, Gilmar; CATALDI, Maria José Giannella., **Elaboração de um instrumento de avaliação do comportamento humano dos Tripulantes marítimo e fluvial em espaço confinado – proposta de Capacitação levando em consideração a segurança**, 24º Congresso Nacional de Transporte Aquaviário, Construção Naval e Offshore, Rio de Janeiro, 15 a 19 de outubro de 2012.

COMANDULE, Alexandre Quelho; AREIAS, Maria Elenice; **Qualidade de vida, estresse no trabalho e síndrome de burnout**, Unicamp, São Paulo, 2006.

FISCHER, Frida Marina; ROTENBERG, Lucia; MORENO, Claudia Roberta de Castro; BORGES, Flavio Notarnicola da Silva; NETO, Jorge; **Saúde mental no trabalho: Coletânea do fórum de saúde e segurança no trabalho do estado de Goiás**, Goiânia, 2013.

BARBI, Rafaela Soares; **Estudo de caso offshore - gestão em saúde do Trabalhador**, Rio de Janeiro, 2012.

LOSICER, Eduardo losicer, **Confinados! Revista lugar comum julho-dezembro**, Estudos de Mídia, Cultura e Democracia n° 21-22, Universidade Federal do Rio de Janeiro Escola de Comunicação, Núcleo de Estudos e Pesquisas em Comunicação, Rio de Janeiro, 2005.

CARVALHO, Milena Maciel; **Qualidade de vida e trabalho de marítimos embarcados do setor offshore**, Rio de Janeiro, 2010.

GUIMARÃES, Andolpho Magalhães e GRUBITS, Sônia, **Saúde mental e trabalho vol. III**, Editora: Casa do psicólogo, São Paulo, 2004.

CENCI, Cláudia Mara Bosetto, **Depressão e contexto de trabalho**, Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões (URI-Campus Erechim / RS), Aletheia n.19, Canoas, Rio Grande do Sul, 2004.

HECKLER, Cristiane Olivier, **Alcoolismo e trabalho**, Universidade de Brasília- Instituto de psicologia, Brasília, 1998.

SIQUEIRA, Mirlene Maria Matias; PADOVAM, Valquiria Aparecida Rossi; **Bases Teóricas de Bem-Estar Subjetivo, Bem-Estar Psicológico e Bem-Estar no Trabalho**, Brasília, 2008.

BRUNI, Regina Ceciliotti; SIQUEIRA, Simone Zambon; LUCENA, Wellington; **Artigo : A importância da qualidade de vida em ambientes de Confinamento**, Rio de Janeiro, 2012.

LARANJEIRA, Ronaldo Laranjeira; NICASTRI, Sérgio; JERÔNIMO, Claudio; MARQUES, Ana; **Consenso sobre a Síndrome de Abstinência do Álcool (SAA) e o seu tratamento**, São Paulo, 2000.

VIEIRA, Alberto Abreu; IKISSIMA, Marina Schmid; GOMES, Rosinaldo Pontes; Júnior, Rui de Assis; **A importância das habilidades de relacionamento interpessoal nas empresas prestadoras de serviço**, UFBA, Salvador, 2004.

<<http://drauziovarella.com.br/dependencia-quimica/tabagismo/a-crise-de-abstinencia-de-nicotina/>>, acesso em 26/09/2014.

<<http://www.abead.com.br/entrevistas/exibEntrevista/?cod=37>>, acesso em 26/09/2014.

<<http://www.cisa.org.br/artigo/441/associacao-entre-transtornos-relacionados-ao-uso.php>>, acesso em 26/09/2014.

<<http://www.nutritotal.com.br/perguntas/?acao=bu&id=740&categoria=35>>, acesso em 26/09/2014.

<<http://deyvisrocha.com/2012/01/a-psiquiatria-e-o-habito-alimentar/#sthash.bOmifsfk.dpuf>> acesso em 26/09/2014.

<http://www.ipen.org.br/downloads/sobena/transporte_fluvial/TF152.pdf>, acesso em 01/09/2014.

<http://www.datasus.gov.br/cid10/V2008/WebHelp/f10_f19.htm > , acesso em 03/10/2014.