

**CENTRO DE INSTRUÇÃO  
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA  
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA  
MARINHA MERCANTE – EFOMM**

**A PRESSÃO PSICOLÓGICA SOBRE OS TRIPULANTES A  
BORDO DE UM NAVIO MERCANTE**

**Por: Daniel Marins Rafael**

**Rio de Janeiro, 2012**

**Daniel Marins Rafael**

**A PRESSÃO PSICOLÓGICA SOBRE OS TRIPULANTES A  
BORDO DE UM NAVIO MERCANTE**

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Máquinas (FOMQ) da Marinha Mercante.

Orientadora

Prof.Mestra Denise Batista da Silva

Rio de Janeiro, 2012



## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente gostaria de agradecer a Deus por todas as oportunidades que me foram concedidas: pelas pessoas certas que ele pôs em meu caminho e que me fizeram refletir sobre o valor do conhecimento e do trabalho duro embora eu saiba que devo valorizar ainda mais isso e continuar valorizando dia após dia, pelas muitas vezes que ele não permitiu que eu desistisse, pela família maravilhosa que me foi concedida e principalmente por ele ter me tornado mais forte embora algumas vezes através de suas artimanhas e peças que muitas vezes me causaram raiva e dúvidas, mas foram todas planejadas por ele na medida certa para que eu me superasse.

Gostaria de, nesse presente trabalho, agradecer a todos os meus familiares e amigos pelo apoio e dedicação, mas em especial às pessoas mais importantes da minha vida: minha mãe Selma da Silva Marins por todo o amor do mundo dedicado a mim e principalmente por sua fé e certeza na minha capacidade, meu irmão Eudes Albuquerque Rafael Júnior, e a pessoa mais linda e maravilhosa que já conheci em toda a minha vida minha avó materna Mariana da Silva Marins que se foi ano passado, mas vive pra sempre nos meus pensamentos e no meu coração, pelo amor sem fim dedicado a mim e à nossa família.

Para finalizar devo deixar um agradecimento especial ao comte. Antônio Lázaro de Almeida que começou tudo isso quando me ensinou o valor do conhecimento e a acreditar em mim mesmo.

## **DEDICATÓRIA**

Dedico este trabalho à minha amada mãe Selma da Silva Marins por ter sido, inquestionavelmente, a melhor mãe do mundo com a qual pude contar em todos os momentos da minha vida, à minha amada avó Mariana da Silva Marins cujo amor e bondade eu jamais serei capaz de expressar em palavras, ao meu irmão Eudes Albuquerque Rafael Jr pela sua amizade e companheirismo, e aos grandes amigos que fiz aqui na EFOMM, espero que façam parte da minha vida para todo o sempre.

## EPÍGRAFE

*“Um poder superior me empurra para um meta e enquanto ela não for alcançada, eu serei incansável, imbatível, mas se não tiver mais metas, bastará um mosca para derrubar-me.”*

ALBERT EINSTEIN

## RESUMO

Este trabalho visa identificar a questão do estresse a bordo, abordando uma especial conceituação de estresse e suas conseqüências sobre o organismo humano, levando em consideração esta moderna patologia no ambiente de trabalho marítimo, desde o período das grandes navegações até os dias de hoje. Esta monografia 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.

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, taking into account this modern pathology in maritime work environment, since the period of the great voyages to the present day. This monograph 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.

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

# SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO 1-ESTRESSE MARÍTIMO	13
1.1 Primeiros aspectos	13
1.2 O processo de redução da tripulação	13
1.3 Ambiente de trabalho	14
1.4 A pressão psicológica sobre o tripulante	15
1.5 Relação conflitante	16
1.6 Perspectiva offshore	16
CAPÍTULO 2-ENSAIO SOBRE ESTRESSE MARÍTIMO	19
2.1 Análise superficial do conceito de estresse	19
2.2 Causas do estresse no contexto marítimo	22
2.3 Praça de máquinas	24
2.4 Síndrome de burnout e a marinha mercante	25
CAPÍTULO 3-A IMPORTÂNCIA DO LÍDER NA GESTÃO DOS PROBLEMAS PSICOLÓGICOS À BORDO	28
3.1 Conceituando liderança	28
3.2 Principais adjetivos de um líder	30
3.3 A função do líder à bordo de embarcações mercantes	31
CAPÍTULO 4-TENTATIVA E ERRO RESOLUÇÃO DA PROBLEMÁTICA	34
4.1 Descanso	34
4.2 Resolvendo o problema do estresse	36
CONSIDERAÇÕES FINAIS	40
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	41



## Introdução

Desde os primeiros embarques mercantes tem-se relatos da situação estressante e muitas vezes desconfortável a qual a tripulação era submetida. Principalmente nos primórdios desta atividade onde ocorria, de certa forma, uma espécie de escravidão, com exceção dos oficiais, onde a tripulação era obrigada a guarnecer os remos dos navios em busca de novos mercados, período este chamado de expansão comercial. A medida que o tempo passou as embarcações tornaram-se maiores e a propulsão que antes dependia dos remos passou então a ser feita mediante o uso de velas. Os tempos estavam mudando, mas a tripulação continuava a dormir no convés principal exposta aos perigos e sem nem ao menos um local adequado para realização de suas necessidades fisiológicas.

Havia um outro problema que também tornava-se um fator estressante em potencial: o problema da alimentação. Tendo em vista que na época não existia refrigeração, era impossível o mantimento de perecíveis à bordo sem falar na inviabilidade do cultivo de legumes e verduras tão importante na alimentação humana. Sem dúvida alguma a maioria de nós já ouviu falar de uma doença que assolava os marítimos antigos chamada escorbuto. Na época foi notado que os homens que passavam muito tempo no mar ficavam doentes, tendo em vista que sua alimentação deficiente, à base de carne de porco seca e bolachas, não supria as vitaminas e minerais que são encontradas apenas na ingestão de frutas frescas e verduras o que resultava na doença acima citada: o escorbuto. Mais tarde foi descoberto que o consumo de suco de limão e repolho azedo evitava este mal, isso por volta do ano de 1800, até este tempo muitos já haviam morrido vítimas da doença. O que eles não sabiam à época é que esses alimentos continham grandes quantidades de vitamina C, e que a ingestão diária desta vitamina evitava o escorbuto.

A Marinha Mercante em termos de mundo teve, sem dúvidas, a sua evolução mais significativa com a revolução industrial iniciada na segunda metade do século XVIII e com o advento da máquina alternativa a vapor e logo depois do motor diesel. Neste tempo as embarcações cresciam tanto em tamanho como em capacidade de desenvolver maiores potências conseqüentemente os navios tornavam-se mais velozes o que acarreta viagens

mais rápidas e um maior tráfego de mercadorias, sendo, obviamente, o objetivo principal a maximização dos lucros.

Tecnologicamente podemos dizer que a Marinha Mercante tornava-se cada vez melhor em termos de tecnologia contudo no que diz respeito ao tratamento e preocupação com o ser humano a bordo ela ainda estava na idade da pedra. Certamente seria mais justo falarmos em período de escravidão pois era dessa forma que o tripulante era visto pelos seus superiores. A opinião da guarnição não importava para os oficiais da embarcação e a única “vida” que os marítimos tinham a bordo era justamente realizar suas tarefas no convés ou na máquina, e acredite não passava disso, uma rotina presa à monotonia dia após dia. Havia segregação em relação ao status, em outras palavras, existiam dois grupos a bordo os oficiais e a guarnição, o contato entre eles era bem pouco e as brigas e desavenças constantes.

Sem dúvidas com o tempo e a evolução a questão do relacionamento interpessoal melhorou de forma significativa. Podemos ver claramente nos dias de hoje que existe um espírito de equipe a bordo e a barreira que antes separava os oficiais da guarnição hoje não existe mais o que torna completamente viável o relacionamento interpessoal a bordo. Infelizmente nos dias de hoje ainda existem diversos fatores que contribuem para o declínio psicológico do tripulante, são eles: Fadiga, causada por muitas horas de trabalho; Saudade do lar e da família, um dos piores fatores; Problemas de relacionamento a bordo, o que geralmente acarreta em depressão; Estresse o mais desgastante e nocivo de todos os fatores, na verdade podemos dizer que é o resultado final dos fatores anteriores.

Este trabalho foi construído com o objetivo de ajudar o marítimo a refletir sobre os problemas que ele pode estar enfrentando a bordo no seu dia-a-dia. Podendo, o mesmo, mediante uma auto-avaliação procurar ajuda para enfrentar estes problemas. Tenho, também, a intenção de mostrar àqueles que almejam a vida mercante e são iludidos pelo muito falar de pessoas advindas da profissão que fazem com que aqueles que estão começando pensem que trata-se de um mar de rosas o que sem dúvidas é uma inverdade. Tento com este presente trabalho encontrar soluções para os problemas sofridos pelos marítimos e ainda de alguma forma e na medida do possível, aliviar um pouco a vida mergulhada em grandes responsabilidades destas pessoas tão bravas e destemidas que são os marítimos brasileiros grupo ao qual pertencço e mesmo que um dia venha a me distanciar destas águas sempre fará

parte de mim e do meu caráter a força e a bravura destes grandes homens e mulheres aos quais hoje me espelho.

## CAPÍTULO 1

### **Estresse Marítimo**

#### **1.1-Primeiros Aspectos**

Certamente a principal função do tripulante de uma embarcação é o bom funcionamento do transporte marítimo. O trabalho diário da tripulação juntamente com o alto preço que tanto o corpo quanto a mente do marítimo devem pagar resumem-se a isso: transportar mercadorias e passageiros pelo mundo inteiro. Tendo em vista que por mar se transporta cerca de 90% do comércio mundial podemos afirmar que o marítimo é, sem dúvidas, a pedra angular da economia global. Todos sabemos que o caráter mundial ao qual a marinha mercante está submetida implica em grandes responsabilidades tanto sociais quanto ambientais por isso temos aí mais um fator que contribui para a pressão sobre o homem do mar pois sua competência, profissionalismo e dedicação são a estrutura base da proteção, limpeza e segurança dos oceanos. Este capítulo tem como objetivo evidenciar algumas dificuldades encontradas na profissão de acordo com aspectos como cobranças, rotina e expectativas.

#### **1.2-O processo de redução da tripulação**

Foi no começo dos anos 90 que as empresas de navegação, com o intuito de se adequarem ao competitivo mercado do transporte marítimo, propuseram às administrações em terra as reavaliações dos cartões de lotação das suas embarcações com o objetivo de reduzir o número de tripulantes a bordo, tendo como um dos principais fundamentos da proposta a inserção de equipamentos e sistemas. Após algumas inspeções e avaliações por parte das autoridades competentes os cartões de lotação com tripulação reduzida foram aceitos e colocados em prática.

O que deve ser levado em consideração é que o processo de redução da tripulação vem aumentando dia após dia. Este é o principal motivo pelo qual os marítimos vem ficando cada vez mais isolados, na verdade devido a um desencontro a bordo pelo fato de enquanto um grupo está de serviço o outro encontra-se repousando e mesmo quando a tripulação se encontra os

assuntos resumem-se ,geralmente, ao que tange o trabalho, fazendo com que o marítimo se isole criando um mundo somente seu.

Como foi dito, a tripulação dos navios mercantes estava gradativamente mais reduzida também como conseqüência da extinção de algumas funções a bordo. O que desejo levar em consideração neste momento é o fato de o horário de descanso das pessoas que acumularam funções ser reduzido contribuindo negativamente para que o tripulante tenha ainda mais problemas psicológicos. Dentre as funções que se encontram em extinção podemos citar: Enfermeiro, Auxiliar de Saúde, 1º Oficial de Radiocomunicações e 2º Oficial de Radiocomunicações, que estão sendo substituídos por um oficial, geralmente de náutica que tenha o Curso Especial de Cuidados Médicos (ESCM) para os que assumirem a área de saúde e Curso Especial de Radio operador Geral (EROG), para os que ficarem com a parte de radiocomunicação.

Essas são algumas palavras do primeiro presidente do SINDMAR, Severino Almeida, proferidas em abril de 2010 durante a celebração de oito anos do sindicato dos marítimos, no que tange o assunto em questão: “É o regime diário que esta estafando as tripulações. A rotina de bordo já não nos leva a acreditar que trabalhar no mar seja um meio de vida. Pelos riscos inerentes ao excesso de horas trabalhadas, isso mais parece uma sentença de morte”.

### **1.3-Ambiente de trabalho**

Sem dúvida alguma a profissão no mar expõe o marítimo as mais diversas condições de umidade, temperatura e até mesmo elevados barulhos o que contribui consideravelmente para o aumento dos níveis de estresse e fadiga deste trabalhador. Após algum tempo de embarque esses fatores citados causam desconforto físico e perturbações no sono o que facilmente pode implicar em problemas de saúde.

Pode parecer incrível mas até o balanço do navio contribui e muito como fator estressante. Este balanço afeta a capacidade do ser humano de manter o equilíbrio físico, principalmente em dias de mar agitado, conseqüentemente uma energia extra será gasta para manter este equilíbrio. Concluimos então que existe um relação bem próxima entre o movimento do navio e a disposição da tripulação para trabalhar. Movimentos excessivos podem

causar náusea e desconforto, além de um maior cansaço podendo gerar fadiga e aumentar o estresse.

Podemos dividir em internos e externos ao navio os fatores ambientais que causam dificuldades ao homem do mar. Dentro da embarcação a tripulação depara-se com elementos como barulhos, vibração, umidade, temperatura (frio/calor) entre outros. Fatores externos seriam o estado e características do porto, condições climáticas, tráfego marítimo, pirataria e muitos outros ícones que contribuem para a periculosidade da profissão.

#### **1.4-A pressão psicológica sobre o tripulante**

Há uma demanda muito grande de trabalho pelos marítimos dos dias de hoje e justamente esta demanda é que tem exigido tanto desta classe de trabalhadores. Acontece que as exigências requeridas por essa profissão não são apenas profissionais mas também físicas. O mercado de trabalho mercante além de indispensável para economia, é altamente competitivo e atua em nível global, em outras palavras, o marítimo assim como o navio nunca podem parar. O que devemos levar em conta aqui é que muitas horas de trabalho ininterrupto, as mudanças constantes de temperatura, sem falar da alteração radical do ritmo biológico, e das longas jornadas de trabalho em ritmo frenético, tão presentes a bordo podem ocasionar uma doença que afeta cerca de 15% da população mundial: O estresse.

A implantação dos códigos de proteção, como o ISM (International Safety Management) e o ISPS (International Ship and Port Facility Security), devido à cobrança da sociedade em relação a questões como responsabilidade civil, poluição e segurança, exigiu uma preocupação maior do tripulante com as questões burocráticas que envolvem o cumprimento das regras. Com o aumento das inspeções e vistorias de bordo só intensifica-se a pressão sobre o tripulante, sendo o fator pressão já considerável devido ao fato de ser uma profissão de risco. Há uma forte pressão pelo cumprimento de certos prazos. O navio deve efetuar as operações de carga e descarga dentro de um tempo limite fixado.

Há uma causa de pressão psicológica sobre o tripulante mercante quando levamos em consideração que em casos de acidente ambiental a responsabilidade está diretamente relacionada ao risco de prisão. Infelizmente quando isto acontece o tripulante ainda corre o risco

de ficar sem defesa judicial uma vez que não existe a obrigatoriedade do contratante em advogar as causas do trabalhador.

### **1.5-Relação conflitante**

Não há dúvidas quanto a essa classe de trabalhadores estar bem mais propensa a doenças mentais, paranóia e estado de ansiedade do que a população em geral. Tal fato ocorre devido ao seu cotidiano, uma profissão onde o dia-a-dia torna-se monótono, viagens longas, mudança de fuso-horário, contatos seguidos com as mesmas pessoas, mais o isolamento mental, muitas vezes levando ao estresse causado pelo ruído diário e o balanço do navio.

Certamente com os avanços tecnológicos provenientes das exigências de mercado as operações nos portos tornaram-se mais rápidas diminuindo a estadia do navio deixando cada vez mais difícil a saída dos tripulantes para que possam “respirar um pouco” e viver momentos de prazer.

Acontece que dentre todos os fatores que levam o tripulante a adquirir sérios problemas psicológicos, sem dúvidas, a ausência da família é o pior deles. O anseio pela presença dos filhos, da esposa(ou marido, no caso de o tripulante ser mulher) e também dos demais familiares leva o marítimo ao estado depressivo mais rapidamente do que qualquer outro ícone citado neste trabalho acadêmico. Este distanciamento físico é a maior característica, infelizmente negativa devo dizer, da profissão e pouquíssimas vezes é compreendido pelas pessoas que vivem o cotidiano casa-trabalho das grandes cidades. O marítimo cria uma rotina de vida após passar um longo tempo embarcado e quando volta para o lar demora um pouco pra se adaptar, no entanto quando alcança essa adaptação já chegou a hora de retornar para o mar.

### **1.6-Perspectiva offshore**

A atividade offshore é sem dúvidas uma das mais perigosas no ramo marítimo, sendo uma combinação explosiva de elevado número de trabalhadores (quando nos referimos à atividade em plataformas), incertezas geológicas, clima imprevisível, grandes forças físicas e equipamentos pesados. Em outras palavras e levando tudo isso em consideração está muito longe de ser uma atividade segura.

Há muitos riscos inerentes à indústria do petróleo principalmente no que tange à atividade offshore e devemos acrescentar como um agravante deste contexto de atuação a relação entre confinamento e isolamento, bastante pesada neste meio de trabalho. Confinamento, porque durante no mínimo catorze dias seguidos, dependendo da função que o trabalhador estiver exercendo na plataforma (um mergulhador chega a passar 28 dias confinados), ao término do turno diário de doze horas, os trabalhadores não voltam às suas residências, ficando expostos aos riscos 24 horas por dia, ao longo de todo o período que estão embarcados.

O isolamento é bem fácil de ser visualizado. O tripulante está confinado em seu ambiente de trabalho sendo obrigado a deslocar-se apenas no interior da plataforma ou da embarcação (que tem ainda um menor espaço visto que os navios offshore tem tamanho muito reduzido em relação aos de cabotagem e longo curso) tendo diante de si uma grande barreira que o separa do “mundo exterior” e impossível de ser vencida: o mar.

Dentro deste regime, a vida dos tripulantes é sensivelmente desgastante para a saúde mental, por desorganizar a vida social do trabalhador e interferir nos processos de adaptação aos horários de sono, alterando-os sistematicamente: a adaptação ao regime de turnos é sempre interrompida bruscamente pelo retorno ao ritmo doméstico e vice-versa.

Vamos dar à questão do descanso uma atenção especial: os trabalhadores estão restritos à plataforma e ao navio mesmo no período em que não estão trabalhando. Resta aos tripulantes apenas o espaço da casaria (camarotes, refeitório, sala de recreação, cinema, escritório) para se deslocarem. Impreterivelmente ocorrerá um desgaste de relacionamento pois as pessoas com as quais o indivíduo à bordo se relaciona no momento de descanso são as mesmas com as quais ele se relaciona no momento de trabalho.

O desgaste físico ao qual o tripulante está submetido tem papel relevante quando o cenário é a intensificação do estresse, visto que trabalhando 14 dias ininterruptamente (14 dias trabalhando/14 dias em casa) dos quais sete dias tem um horário diferente de trabalho dos outros sete, à noite por exemplo, o tripulante pode vir a sentir-se mais cansado pois encontrará, certamente, dificuldades para dormir durante o dia e trabalhar noturnamente. Além disso, existe a questão da adaptação do sono nos dias em que o trabalhador tem que mudar de turno de trabalho. Reiterando, não há dúvidas que para a maioria dos marítimos que sofrem com as

questões citadas neste trabalho não há pior variável que o afastamento da família no somatório que resulta em problemas psicológicos para o homem do mar.

## CAPÍTULO 2

### ENSAIO SOBRE ESTRESSE MARÍTIMO

#### 2.1-Análise superficial do conceito de estresse

A palavra estresse vem do inglês *stress*. Este termo foi usado inicialmente na física para traduzir o grau de deformidade sofrido por um material quando submetido a um esforço ou tensão. Este termo foi transposto para a medicina e biologia, significando esforço de adaptação do organismo para enfrentar situações que considere ameaçadoras a sua vida e a seu equilíbrio interno.

Estamos acostumados a utilizar a palavra estresse indiscriminadamente para definir diferentes sensações que temos. É muito comum dizermos: "Estou nervoso, estressado, cansado", querendo apenas enfatizar uma mesma vivência. Utilizamos "tensão nervosa", "cansaço" e "fadiga" como sinônimos de estresse para evidenciar uma situação em comum de dificuldade, pressão e de estarmos nos desgastando mais do que deveríamos. Atualmente, até na literatura técnica essa palavra tem tomado uma significação ligada somente a desgaste. Estresse é a denominação dada a um conjunto de reações orgânicas e psíquicas de adaptação que o organismo emite quando é exposto a qualquer estímulo que o excite, irrite, amedronte ou o faça muito feliz.

Apesar de estarmos acostumados em nosso dia-a-dia a associar a palavra estresse somente a situações que tenham conotações negativas, considero importante realçar que também são entendidas como estresse reações relacionadas a situações prazerosas e com retorno agradável para o indivíduo. Isto é, nem sempre o agente disparador de um processo de estresse é um acontecimento ruim. Uma paixão, um emprego novo tão desejado, uma aprovação ou uma promoção também podem gerar alterações no equilíbrio interno do organismo.

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.

A Organização Mundial de Saúde afirmou, em 2007 numa conferência da ONU (Organização das nações unidas) que o estresse é uma "epidemia global". Vivemos um tempo de enormes exigências de atualização. Somos constantemente chamados a lidar com novas informações. O ser humano cada vez mais se vê diante de inúmeras situações às quais precisa adaptar-se. Como por exemplo, diante de demandas e pressões externas vindas da família, do meio social, do trabalho ou do meio ambiente. Outros fatores aos quais precisa adaptar-se são, entre outras, as responsabilidades, obrigações, auto-crítica, dificuldades fisiológicas e psicológicas.

A vulnerabilidade individual e a capacidade de adaptação são muito importantes na ocorrência e na gravidade das reações ao processo de estresse. O desenvolvimento do processo de estresse depende tanto da personalidade do indivíduo quanto do estado de saúde em que este se encontra (equilíbrio orgânico e mental), por isso nem todos desenvolvem o mesmo tipo de resposta diante dos mesmos estímulos. Estilo de vida, experiências passadas, atitudes, crenças, valores, doenças e predisposição genética são fatores importantes no desenvolvimento do processo de estresse. O risco de um estímulo estressor gerar uma doença é aumentado se estiverem associadas exaustão física ou fatores orgânicos.

Os médicos atuais transpuseram o conceito de estresse, da física para a medicina e biologia e o dividiu didaticamente em três fases interdependentes. Com este conceito eles deram uma nova interpretação aos distúrbios psicossomáticos. O processo de estresse, segundo a medicina moderna acontece da seguinte forma: o indivíduo depara-se com um estímulo estressor, como por exemplo: nova paixão; emprego novo tão desejado; aprovação; promoção; beijo; falta de tempo para lazer; contas a pagar; salário congelado; intensa competição; ameaça de um predador; mudança súbita, brusca e ameaçadora na posição social e/ou nas relações do indivíduo; ameaça a segurança ou integridade física e emocional da própria pessoa ou de pessoa por ela amada; vida afetiva em desequilíbrio; conflito prolongado; acidente; assalto; seqüestro; estupro; catástrofe natural; frio intenso; etc...

Diante de um ou mais dos estímulos citados, o indivíduo entra na 1ª fase, denominada Fase de Alarme. Nesta fase o organismo entra em estado de alerta para se proteger do perigo percebido e dá prioridade aos órgãos de defesa, ataque ou fuga.

As reações corporais desenvolvidas nesta fase são: dilatação das pupilas; estimulação do coração; a respiração se altera (tornando-se ofegante); aumento na possibilidade de coagulação do sangue (para assim poder fechar possíveis ferimentos); o fígado libera o açúcar armazenado para que este seja usado pelos músculos; redistribuição da reserva sangüínea da pele e das vísceras para os músculos e cérebro; frieza nas mãos e pés; tensão nos músculos; inibição da digestão; inibição da produção de saliva (boca seca).

Caso o indivíduo consiga lidar com o estímulo estressor, eliminando-o ou aprendendo a lidar com o mesmo, o organismo volta a sua situação básica de equilíbrio interno (homeostase) e continua sua vida normal. Mas, se ao contrário, o estímulo persistir sendo entendido como estressor e o indivíduo não tenha encontrado uma forma de se reequilibrar, vai ocorrer uma evolução para as outras duas fases do processo de estresse.

Na 2ª Fase, denominada fase de Resistência, Intermediária ou estresse contínuo, persiste o desgaste necessário a manutenção do estado de alerta. O organismo continua sendo provido com fontes de energia rapidamente mobilizadas, aumentando a potencialidade para outras ações no caso de novos perigos imediatos serem acrescentados ao seu quadro de estresse contínuo. O organismo continua a buscar ajustar-se a situação em que se encontra.

Toda essa mobilização de energia traz algumas conseqüências como: redução da resistência do organismo em relação a infecções; sensação de desgaste, provocando cansaço e lapsos de memória; supressão de várias funções corporais relacionadas com o comportamento sexual, reprodutor e com o crescimento. Exemplos: queda na produção de espermatozóides; redução de testosterona; atraso ou supressão total da puberdade; diminuição do apetite sexual; impotência; desequilíbrio ou supressão do ciclo menstrual; falha na ovulação ou falha no óvulo fertilizado ao dirigir-se para o útero; aumento do número de abortos espontâneos; dificuldades na amamentação, etc...

Com a persistência de estímulos estressores, o indivíduo entra na 3ª Fase, denominada fase de exaustão ou esgotamento, onde há uma queda na imunidade e o surgimento da maioria das doenças, como por exemplo: dores vagas; taquicardia; alergias; caspa e seborréia; hipertensão; diabete; herpes; graves infecções; problemas respiratórios (asma, rinite, tuberculose pulmonar); intoxicações; distúrbios gastrointestinais (úlceras, gastrite, diarreia, náuseas); alteração de peso; depressão; ansiedade; fobias; hiperatividade; alterações no sono (insônia, pesadelos, sono em excesso); sintomas cognitivos como dificuldade de aprendizagem, lapsos de memória, dificuldade de concentração; envelhecimento; distúrbios no comportamento sexual e reprodutivo, entre outros...

Algumas vezes diante de uma situação muito intensa ou extrema para a pessoa, ela desenvolve um quadro denominado Estresse Agudo, onde o organismo mostra-se incapaz de lidar com os estímulos e tem reações que geralmente o afastam da realidade. Normalmente este quadro se inicia algum tempo (horas, minutos) após a ocorrência do estímulo, desaparecendo dentro de horas ou dias. O Estresse Agudo se caracteriza por: atordoamento inicial; estreitamento do campo de consciência; diminuição da atenção; incapacidade de compreender estímulos; desorientação; agitação e hiperatividade; sinais autonômicos de ansiedade de pânico; amnésia parcial ou completa para o episódio.

## **2.2-Causas do estresse no contexto marítimo**

Muitas são as causas que contribuem para que o marítimo adquira problemas psicológicos, no entanto, serão enfatizados neste trabalho, especificamente, os fatores ligados ao ambiente de trabalho em si. Um problema que deve ser considerado é a responsabilidade criminal do homem do mar quanto aos acidentes ligados ao meio ambiente. A preocupação, cada vez maior, deste trabalhador está relacionada ao risco de prisão devido à acidentes que causem poluição. O pior de tudo, e também o mais injusto, deve-se acrescentar é o fato de o tripulante acusado ficar sem respaldo judicial por parte da empresa contratante, pois infelizmente não existe a obrigatoriedade do contratante em advogar as causas do trabalhador. Sendo esta atividade laboral já extremamente estressante por si só e somada à uma preocupação desta magnitude, pode acarretar efeitos desastrosos à saúde mental, emocional e física do tripulante.

A carga que está sob a responsabilidade dos tripulantes pode, também, ser a origem de muitos receios e preocupações. O transporte de substâncias químicas e tóxicas assim como o manuseio das mesmas acarretam mal estar e na sensação de insegurança por parte de toda a tripulação, naturalmente de uma forma diretamente proporcional ao grau de periculosidade do que está sendo transportado pela embarcação, já que dependendo do que está sendo carregado um acidente pode ter proporções catastróficas. Ainda que haja modernos sistemas de segurança a bordo, navios automatizados com aparatos de última geração os acidentes continuam a acontecer, certamente menos frequentes que nas décadas anteriores mas perturbando a mente já cansada do tripulante e de igual maneira, atribuindo-lhe estresse e fadiga não diferente dos tempos que já se foram.

O ser humano possui um forte instinto de auto preservação ainda mais forte que dos outros animais, claramente devido à sua poderosa capacidade de raciocínio entretanto justamente essa capacidade e senso de responsabilidade que serve como defesa do organismo humano, no caso do homem do mar, tem servido, mesmo que involuntariamente, como desencadeador de um claro e preocupante quadro de estresse. Não obstante ainda há as questões como responsabilidade civil, segurança e poluição cobradas pela sociedade. A questão da segurança ainda deu origem a códigos de proteção, como o ISM (International Safety Management) e o ISPS (International Ship and Port Facility Security). Sem dúvida alguma esses códigos exigem do marítimo uma adicional preocupação relacionada às questões burocráticas e ao cumprimento de regras, como se suas obrigações, deveres e responsabilidades não fossem suficientes, sem falar também nas inspeções e vistorias à bordo que contribuem para mais problemas psicológicos. Claro que estas possuem seu relevante papel, no entanto o marítimo sente-se naturalmente pressionado porque é sua responsabilidade a aprovação da embarcação em tais fiscalizações.

Como temos visto neste trabalho muitos são os fatores que desencadeiam o estresse à bordo mas precisamos dar especial atenção ao fato de o trabalho no mar ser individual, isolado e dividido em turnos (quartos) esses fatores somados à dificuldade de descanso entre as horas de trabalho trazem um cansaço cumulativo que geralmente resulta em fadiga, estresse e porque não em depressão, algumas vezes levando o tripulante a buscar auxílios não convencionais como o álcool e as drogas, problemas que são realidade à bordo de navios mercantes e que não podem ser ignorados. Acontece que o ser humano é falho e este caminho tenebroso de vícios é

só uma amostra de que o tripulante não pode lidar sozinho com sua problemática pessoal e que não sendo um super herói imune a tudo, precisa de orientação como qualquer ser humano. Daí a importância do papel do líder na gerência de casos de estresse assunto que será tratado detalhadamente no próximo capítulo deste trabalho.

### **2.3-Praça de máquinas**

Existem muitos fatores que contribuem para insalubridade e estresse do trabalhador numa praça de máquinas, perturbando, desta maneira, a saúde mental e física do indivíduo. Aqui trataremos de alguns destes fatores:

Vibrações: O propulsor é, sem dúvidas, o maior gerador de vibrações à bordo. Efeitos de vibração secundários são oriundos de forças e momentos desbalanceados existentes no sistema principal de propulsão e nos sistemas auxiliares há fontes potenciais de excitação que podem gerar uma ressonância em toda a estrutura do casco. O *rattling* (efeito secundário que consiste em uma série de sons baixos e curtos gerados quando superfícies rígidas, geralmente metálicas, começam a chocar-se, produzindo vibrações e ruídos) é uma das maiores fontes de problemas por parte da tripulação devido a seu efeito que contribui em muito para o estresse das pessoas.

A vibração pode causar desconforto e pode tornar-se dolorosa em amplitudes mais elevadas. Vibrações de frequência muito baixa em altas amplitudes provocam o aumento da sudorese e salivação, enxaqueca e náusea. Se a frequência for mais alta, a fadiga pode ocorrer. A exposição durante um longo período a vibrações muito fortes pode causar danos ao esqueleto, aos órgãos e a habilidade visual é reduzida.

Ambiente com alto nível de ruídos: O barulho em uma praça de máquinas nunca cessa, mesmo quando a mesma encontra-se em manutenção. Neste caso é exigido dos trabalhadores que usem protetor auricular para evitar problemas de surdez. Mesmo com os protetores, o barulho causa irritação e aborrecimentos aos trabalhadores, ou seja, o protetor tem como real função apenas amenizar a situação e não resolver o problema.

A praça de máquinas é um ambiente confinado e quente: Certamente na praça de máquinas não há ventilação natural devido ao fato da mesma estar abaixo do nível do

mar, mesmo assim não há como resolver o problema do calor com refrigeração de ar, pois é impossível “driblar” o calor gerado pelo maquinário do navio.

#### **2.4-Síndrome de Burnout e a Marinha Mercante**

Não há dados sobre a incidência da Síndrome de Burnout no Brasil, mas os consultórios médicos e psicológicos registram um constante aumento do número de pacientes com relatos de sintomas típicos da Síndrome. O problema foi identificado em 1974, nos Estados Unidos, pelo pesquisador Freunderberger, a partir da observação de desgaste no humor e na motivação de profissionais de saúde com os quais trabalhava.

O termo síndrome de Burnout resultou da junção de burn (queima) e out (exterior), caracterizando um tipo de estresse ocupacional, durante o qual a pessoa consome-se física e emocionalmente, resultando em exaustão e em um comportamento agressivo e irritadiço. A maioria dos sintomas confundem-se com casos de estresse em geral, mas a indiferença com o próximo, ou seja, a desumanização deve ser acrescentada como uma característica da psicopatologia, mostrando-se com atitudes negativas e grosseiras em relação às pessoas do ambiente de trabalho, algumas vezes também se estende aos familiares e amigos. O que devemos levar em consideração aqui é que o problema é sempre relativo ao ambiente de trabalho, e este mal atinge pessoas sem antecedentes psicopatológicos.

A Síndrome afeta especialmente aqueles profissionais obrigados a manter contato próximo com outros indivíduos e dos quais se espera uma atitude, no mínimo, solidária com a causa alheia. É o caso de médicos, enfermeiros, psicólogos, professores e policiais de uma forma geral. Atualmente há mais uma classe de trabalhadores: os marítimos. Não é de se surpreender pois como citado acima, a Síndrome de Burnout caracteriza-se especificamente pelo estresse relacionado ao trabalho, sendo o processo de desumanização uma consequência daqueles que possuem o problema.

Sem dúvidas é extremamente importante ressaltar que embora haja sintomas comuns entre a síndrome de burnout e o processo de depressão, estas duas patologias da alma são completamente distintas. Talvez um exemplo esclareça a diferença: Imaginemos um trabalhador que está completamente envolvido no seu trabalho, ou seja, o mesmo tem grandes expectativas

em relação ao que faz, no entanto, de tanto trabalhar chegou a um ponto que encontra-se cansado e como todos nós precisa de férias. Desfrutando do merecido descanso volta ao trabalho completamente novo e com as energias recarregadas, fato que não se observa com o trabalhador que apresenta burnout, este após o descanso tem toda a sua carga drenada pelo simples fato de saber que voltará para o ambiente de trabalho, em outras palavras o trabalho torna-se o pior de seus castigos. Outras características que diferenciam depressão de Burnout é que naquela há uma maior submissão à letargia e a prevalência aos sentimentos de culpa e derrota, enquanto nas pessoas com Burnout são mais marcantes o desapontamento e a tristeza.

Agora fica claro a seguinte pergunta: Por que tantos mercantes têm abandonado sua área de atuação, deixando um verdadeiro buraco de mão de obra qualificada para os navios mercantes procurando fazer algo completamente diferente para ganhar a vida, deixando evidente que o desembarque passou a valer bem mais do que os excelentes salários oferecidos pela a profissão? Antes de responder a esta pergunta observemos algumas das principais características do burnout:

**SINTOMAS EMOCIONAIS:** avaliação negativa do desempenho profissional, esgotamento, fracasso, impotência, baixa auto-estima.

**MANIFESTAÇÕES FÍSICAS OU TRANSTORNOS PSICOSSOMÁTICOS:** fadiga crônica, dores de cabeça, insônia, úlceras digestivas, hipertensão arterial, taquicardia, arritmias, perda de peso, dores musculares e de coluna, alergias, lapsos de memória.

**ALTERAÇÕES COMPORTAMENTAIS:** maior consumo de café, álcool e remédios, faltas no trabalho, baixo rendimento pessoal, cinismo, impaciência, sentimento de onipotência e também de impotência, incapacidade de concentração, depressão, baixa tolerância à frustração, ímpeto de abandonar o trabalho, comportamento paranóico (tentativa de suicídio) e/ou agressividade.

Tendo em vista estas características tão marcantes da síndrome em questão não restam dúvidas diante da questão apresentada neste capítulo, o Burnout é sim uma realidade que têm assolado muitos tripulantes, deixando estes trabalhadores estafados física e emocionalmente diante da

realidade dos embarques, aumentando gradativamente a falta de trabalhadores nesta área tornando o mercado dia-a-dia mais necessitado por trabalhadores com a devida qualificação.

## **CAPÍTULO 3**

### **A IMPORTÂNCIA DO LÍDER NA GESTÃO DOS PROBLEMAS PSICOLÓGICOS À BORDO**

#### **3.1-Conceituando Liderança**

Ao longo dos anos, diversas pesquisas têm focado o tema Liderança, buscando conceituar esse fenômeno, relacionar características e habilidades presentes nas pessoas que se destacam como líderes, diferenciar estilos comportamentais e valorizar aspectos situacionais, enfim, ressaltar as diferentes variáveis que podem intervir nesse processo. A partir de uma síntese de vários conceitos, a liderança foi definida como o processo de exercer influência sobre um indivíduo ou um grupo, em uma dada situação, nos esforços para a realização de objetivos comuns. Numa perspectiva contemporânea, há uma concordância em que a liderança seja um fenômeno grupal e que envolve um sistema de influência social de um indivíduo sobre os demais, e, ainda, ser um processo coletivo, compartilhado entre os elementos de um grupo.

Diferentemente dos estudos iniciais, onde a ênfase era dada à pessoa e ao poder detido pelo líder, atualmente observamos que a marca da liderança moderna é fortalecer o grupo de trabalho, ressaltando e valorizando as competências individuais, diluindo o poder na equipe, fazendo com que cada membro reconheça o propósito e o significado de seu trabalho. O novo líder lança as pessoas à ação, converte seguidores em líderes, e líderes, em agentes de mudança. Nessa perspectiva, o oficial mercante deve estar orientado para as possibilidades de desempenhar esse novo papel de líder, mais orientado para o futuro, mais flexível, dinâmico e disposto a assumir riscos, em contraposição ao papel controlador, ditador de regras, normas e

procedimentos. A esse respeito, enfatiza-se que os oficiais devem estar dispostos a confrontar questões e implementar ações que levem a mudanças.

O desafio de mudar o perfil do mercante quanto a problemática relacionada ao seu estresse requer o desenvolvimento e a maturação de novos tipos de liderança, os quais devem estar menos voltados para o dar ordens e passar a sugerir ações com a finalidade de maximizar a amenização da problemática do estresse a bordo. É importante ressaltar que os novos líderes não dão ordens, apenas motivam as pessoas a agirem. A era do chefe controlador e autoritário é substituída pela do líder coordenador e amigo, cabendo a este interpretar aquilo que existe no interior de cada liderado com a finalidade de despertar motivação extra, pois, quando fazemos algo com o coração por mais desgastante que seja o trabalho ele será sem dúvidas mais recompensador.

Líderes não são um sucesso por si mesmos, pois utilizam outras pessoas enquanto estabelecem e administram o trabalho, devemos lembrar de que, na Marinha Mercante, não seria possível proporcionar a operação da embarcação com qualidade e segurança sem o suporte, a cooperação e a contribuição dos demais tripulantes, desde o moço de máquinas ao chefe de máquinas para a parte do maquinário, quanto o moço de convés ao comandante para o que tange a navegação. Devo deixar claro que com toda a certeza o que autoriza alguém a agir como líder é a visão positiva que os seguidores apresentam em relação à pessoa, Nessa direção, o importante é que a liderança seja vista como uma responsabilidade e não como uma posição repleta de privilégios.

Os autores mais conceituados do tema “liderança” citam características de líderes freqüentemente admiradas pelos seguidores, sendo que honestidade, competência, olhar para frente e inspiração encabeçam a lista de atributos. De acordo com os autores, esses atributos podem ser resumidos em um único termo: credibilidade. O que mais as pessoas esperam de um líder é que ele desperte confiança, que seja digno de crédito, demonstrando coerência e congruência em suas idéias, discurso e ações; a lealdade e o comprometimento dos seguidores podem depender da credibilidade percebida. Compartilhando dessa opinião, ressalta-se que ganhar a confiança dos seguidores é um requisito essencial para a liderança eficaz, e, para isso, ações e crenças devem andar lado a lado.

Percebemos que, na Marinha Mercante dos tempos atuais, torna-se cada vez mais urgente a necessidade de enfrentar as mudanças. Devem ser criadas novas perspectivas de trabalho principalmente no que tange ao alívio da pressão psicológica sobre o tripulante, com aquisição de novos conhecimentos e habilidades, a fim de que o marítimo apresente um melhor desempenho de suas funções, e alivie os seus pesares tão inerentes a essa difícil profissão. Complementando essa idéia, a principal função do marítimo líder é criar e apoiar uma prática voltada para ações à bordo mais humanitárias, e principalmente menos agressivas a mente e ao corpo do ser humano que trabalha embarcado. Quanto ao desempenho da liderança, são apontadas dificuldades freqüentemente encontradas pelos tripulantes, as quais se referem às questões de relacionamento na equipe e às próprias atribuições desses profissionais.

### **3.2-Principais adjetivos de um líder**

Toda organização possui líderes. Há os líderes que possuem esta posição porque assim foram identificados por suas equipes e há os líderes que obtiveram os cargos, mas não obtiveram a aceitação de seus liderados. São mais “chefes” do que líderes. Os líderes devem possuir características próprias, que contribuem para um melhor trabalho em equipe, atingimento dos resultados e desenvolvimento profissional de todos os seus liderados e dele próprio. Aqui estão algumas características de verdadeiros líderes, qualidades estas absolutamente necessárias e vitais para que o líder em questão possa maximizar os resultados do trabalho em equipe:

**Respeitar e confiar em sua equipe:** um bom líder deve sempre manter o respeito, ética e reconhecimento junto a sua equipe. Sua equipe é seu espelho.

**Saber ouvir e orientar:** deve ouvir atentamente as sugestões e questionamentos de sua equipe para poder analisar as informações e transmitir de forma transparente as melhores orientações em busca dos resultados desejados não deixando dúvidas sobre os objetivos traçados.

**Ter empatia:** deve entender sua equipe, seus valores pessoais, dificuldades e trunfos existentes e contribuir para o crescimento de todos.

**Ser motivado:** deve ser resistente a frustração, saber persistir nos objetivos e ideais traçados.

**Saber dar e receber feedback:** um bom líder precisa ter discernimento ao dar feed back de forma a contribuir para o desenvolvimento de sua equipe e também deve ser tolerante e humilde para ouvir o feed back o qual poderá conter comentários que nem sempre são agradáveis, porém necessários para o próprio crescimento profissional.

**Saber motivar a atingir os resultados:** um bom líder deve estar ciente que os objetivos muitas vezes são muito desafiadores e desta forma deve ter o dom da comunicação para motivar sua equipe e dar o exemplo em busca das metas.

**Ser inovador:** deve buscar constantemente novas formas de realizar as tarefas existentes para que permaneçam atrativas e proporcionem maior satisfação durante o trabalho de todos os envolvidos.

**Ser flexível:** um bom líder precisa saber quando deve “tesar” e “solecar” o “nó”. Precisa ser respeitado e não temido. Deve saber lidar com a autoridade que possui , porém, mantendo seu respeito com a equipe. Deve persistir em suas opiniões e estratégias, mas ceder quando perceber que obteve contribuições positivas de seus liderados.

**Ser um bom planejador e estrategista:** deve planejar as ações do dia, semana e do mês. Identificar dificuldades encontradas por sua equipe, ações realizadas e alternativas para obter maior resultado em menor espaço de tempo e com maior qualidade.

**Saber delegar:** um bom líder precisa distribuir as tarefas de forma consistente e segura. Deve saber delegar e confiar em sua equipe e naqueles que assumiram as responsabilidades as quais ele delegou.

### **3.3 A função do líder à bordo de embarcações mercantes**

Certamente viver em grupo não é uma das tarefas mais fáceis ainda mais trabalhando com pessoas estranhas, em contato quase que diariamente lidando com uma série de dificuldades e situação tanto perigosas quanto estressantes. No caso de ocorrer um problema à bordo, seja qual for sua natureza, sua solução necessita de compreensão da situação, uma análise adequada e lógica, um planejamento e ação por parte do comandante ou do chefe de máquinas dependendo da natureza do problema. Para resolvê-lo o líder em questão não poderá fazê-lo sozinho, precisará da tripulação, o que sem dúvidas requer a necessidade de escolha de uma técnica de liderança a ser utilizada.

Certamente o conhecimento e compreensão do que vem a ser um bom líder é algo fundamental mas sem dúvidas não tão importante quanto o correto uso deste entendimento para a obtenção de resultados sólidos. É dever do líder aplicar esse conhecimento a situações reais que venham a surgir, identificar o problema quando este aparecer e tomar decisões coerentes e concisas com adequado planejamento e plano de ação.

Algumas vezes o problema encontra-se no próprio líder. É o caso de um comandante que não tem carisma, não sabe ouvir as pessoas e apenas dá ordens. Neste caso a tripulação cria uma barreira entre ela e o líder havendo receio de propor soluções, muitas vezes inovadoras, que podem sim revolucionar o trabalho. Este problema é aplicável tanto a comandantes quanto a chefes de máquinas.

Há também o caso dos comandantes extremamente ríspidos ou, em outras palavras, ignorantes que não dão nenhuma liberdade para que seus liderados tenham atitudes e façam algo que está além de suas delegações. Isto, certamente, gera sentimentos negativos da tripulação quanto ao comandante e também estagnação dos processos adotados no trabalho.

O problema de uma forma geral é que quando a empresa escolhe alguém para comandar uma embarcação, apenas o tempo de embarque e a experiência de trabalho são levados em consideração e não algo fundamental como a capacidade de conduzir e manter um grupo de pessoas trabalhando harmonicamente, obtendo, assim, a eficiência e a eficácia desejadas.

O comandante de uma embarcação tem sobre si uma grande responsabilidade principalmente porque todas as ordens à tripulação são dadas em seu nome e o mesmo é sempre responsabilizado pelo sucesso ou fracasso das ações delegadas, sendo, portanto, o responsável pelas decisões e pelas execuções das tarefas. Como todos os líderes, o comandante e o chefe de máquinas devem sempre servir como exemplos fazendo com que suas condutas

personais estejam acima de qualquer crítica. Certamente como líderes os mesmos devem manter seus princípios pois suas corajem e caráter devem ser inspiradoras por parte de cada membro da embarcação. É importante, também, que o líder sempre aperfeiçoe seus conhecimentos, estimulando, assim, sua tripulação, e aumentando o valor do grupo dentro do navio.

É vital para o bem estar de toda a tripulação, e principalmente para que os problemas psicológicos sejam evitados ou pelo menos amenizados que o comandante conheça sua tripulação e tenha conhecimento sobre suas dificuldades e limitações sendo sempre flexível e amigo de todas as formas possíveis. É de grande importância que o subordinado entenda que o comandante está interessado e preocupado com seu bem estar, desta forma o trabalho da tripulação tornar-se-á eficiente e produtivo, e sem dúvidas, o estresse será reduzido, pois o ser humano tem sim em sua natureza a necessidade de ter um líder, alguém que possa orientá-lo e servir como exemplo.

## **CAPÍTULO 4**

### **TENTATIVA E ERRO RESOLUÇÃO DA PROBLEMÁTICA**

#### **4.1-Descanso**

Durante séculos, o sono foi considerado uma espécie de tempo morto. Serviria apenas para repor as energias gastas durante o dia. Essa concepção começou a ser desmontada na primeira metade do século XX, mas foi somente nos últimos anos, com os avanços nos estudos da genética, da biologia molecular e da neuroquímica, que a maioria dos médicos teve a atenção despertada para a fisiologia e o real papel do repouso na preservação da saúde. Ao contrário do que se supunha, durante o sono, o cérebro mantém-se em intensa atividade. Ela obedece a um ritmo próprio, abrange etapas bem definidas e é produto de um equilíbrio especial entre substâncias químicas e impulsos elétricos.

Quando todos os sistemas do sono trabalham em harmonia, conserva-se a boa saúde. Quando, no entanto, eles entram em descompasso, por menor que seja o desajuste, o corpo padece. Sabe-se, hoje, que uma boa noite de sono fortalece as defesas do organismo, protege o coração, facilita o aprendizado e a criatividade e aguça o raciocínio. Em contrapartida dificuldades para dormir aumentam a incidência de diabetes, depressão, problemas de memória, distúrbios cardiovasculares e até câncer.

Uma das pesquisas mais surpreendentes é a que estabelece uma relação direta entre privação de sono e ganho de peso, o que prejudica ainda mais a saúde dos marítimos, como se o ambiente de trabalho já não fosse suficiente. Durante o repouso ideal, aumenta a síntese do hormônio leptina, responsável pela sensação de saciedade. Ao mesmo tempo, baixa a produção

de grelina, o hormônio do apetite. Pois bem, a falta de sono pode levar a um desarranjo na liberação dessas substâncias e, assim, ao acúmulo de gordura corporal.

A evolução no entendimento do sono teve como ponto de partida as pesquisas do fisiologista americano Alfred Loomis, da Universidade Princeton, feitas em 1937. Graças a um exame inventado pouco antes, o eletro encefalograma, Loomis foi o primeiro a mostrar que, mesmo no descanso noturno, o cérebro registrava atividade elétrica. O padrão das ondas cerebrais, no entanto, era diferente do verificado na vigília, com um nível de consciência menor. Com isso, ele dividiu o sono em quatro estágios. O primeiro é o da sonolência, a transição da vigília para o sono, em que "a pessoa está como que à deriva, boiando, entrando e saindo da percepção consciente". O estágio dois é o do sono intermediário, também conhecido como "o primeiro sono verdadeiro", do qual se desperta com facilidade. As etapas três e quatro compreendem o sono profundo, aquele que mais descansa.

O número de horas, por si só, tem pouca importância. Divulgou-se, durante anos, que um sono perfeito tinha de durar oito horas. Informação errada, atestam pesquisas mais atuais, já que se trata de um aspecto influenciado por uma série de fatores, como idade, genética e hábitos de vida. A insônia voluntária, por assim dizer, quase sempre resulta na involuntária. Metade de toda a população adulta brasileira experimenta, pelo menos uma vez por semana, uma noite mal dormida. Cerca de 30% dela tem insônia crônica, o que representa 40 milhões de pessoas que encontram dificuldades para superar as dificuldades do dia-a-dia devido à falta de sono. O que a ciência do sono também ensina é que é preciso aprender a dormir. Boa parte dos que tem dificuldades para dormir não prega os olhos porque simplesmente não sabem dormir.

Aqui vão alguns conselhos para desenvolver um sono de qualidade e regular:

Fazer exercícios físicos: fazer exercícios regularmente é bom mais não é necessário ultrapassar de 20 ou 30 minutos por dia (caminhada, natação, bicicleta e etc...), ou então um esporte três vezes por semana.

Cuidado com os estimuladores: prestar atenção no que ingere como chá, café, refrigerante e chocolate são bons exemplos de estimuladores para a falta de sono.

Evite fumar: A nicotina é ainda mais estimulante do que a cafeína.

Bebidas alcoólicas: Embora o álcool seja o mais antigo e mais popular sinônimo do sono, ele pode se tornar o inimigo de uma noite bem dormida.

Busque qualidade e não quantidade: Seis horas de sono profundo podem fazer com que a pessoa sintase melhor, do que oito horas de sono leve e interrompido. Não se deve dormir mais do que o necessário.

Ritual do sono: Um ritual pode ser criado, como por exemplo, ouvir uma musica tranquila, tomar uma ducha antes de dormir ou então ler um pouco, isso pode deixar o indivíduo mais relaxado e com isso dormir melhor.

Ambiente de dormir: Nunca permitir que o quarto de dormir seja excessivamente iluminado, abafado, desordenado, quente, frio ou que, de alguma forma, não convide ao sono.

Alimentação: À noite as pessoas devem ingerir somente alimentos de fácil digestão e não exagerar na quantidade.

Muitas pessoas se queixam também de outro fator que prejudica o repouso correto e a restauração das energias necessárias para o dia seguinte: a insônia. A insônia se caracteriza pela incapacidade de conciliar o sono e pode manifestar-se em seu período inicial, intermediário ou final. O tempo necessário para um sono reparador varia de uma pessoa para outra. A maioria, porém, precisa dormir de sete a oito horas para acordar bem disposta. Pesquisas recentes sugerem que aqueles que consideram suficientes quatro ou cinco horas de sono por noite, na realidade, necessitariam dormir mais, sempre tendo em vista que o que importa não é a quantidade em si mas a qualidade do sono. Aparentemente, pessoas mais velhas dormem menos. Entretanto, o tempo que passam dormindo pode ser exatamente o mesmo da mocidade, dividido em períodos mais curtos e de sono mais superficial.

## 4.2-Resolvendo o problema do estresse

O marítimo assim como todo o ser humano deve ter uma perspectiva positiva e otimista e deve se esforçar para superar o estresse que está sobre a sua vida. Existem muitas maneiras de resolver ou o que é mais provável apenas amenizar os efeitos negativos do estresse no dia-a-dia no mar. Embora a grande maioria das pessoas esteja sujeita aos males do estresse, felizmente apenas poucas pessoas chegam ao estágio de desenvolver uma doença física ou mental que requeira assistência médica. A seguir estão expostas algumas dicas que certamente contribuirão positivamente para o bem estar dos tripulantes à bordo de navios mercantes:

**Nunca pular refeições.** Nunca devemos abrir mão do almoço ou qualquer uma das refeições principais, caso contrário teremos uma maior tendência para sentir dores de cabeça, menos energia e uma irritabilidade generalizada.

**Sempre respirar fundo.** A vida do marítimo é tão apressada que muitas vezes parece que nem tem tempo para respirar como deve ser. Em momentos de grande tensão – e não só – devemos fazer uma pausa e nos concentrar exclusivamente na respiração, inspirando e expirando repetitivamente. Depois de alguns minutos, nos sentiremos melhores. Fazer um pouco de meditação ou ioga também ajuda.

**Falar com alguém.** A pior coisa que a pessoa pode fazer é guardar tudo para si, mais tarde ou mais cedo isso irá prejudicar o emocional. Falar com alguém que possa nos ouvir, sem julgar, é uma boa forma de aliviar o stress e, quem sabe, arranjar a solução adequada para o problema.

**Rir muito.** Já o antigo provérbio diz que “rir é o melhor remédio”, por isso, devemos fazer questão de se rir porque, além de nos fazer sentir realmente bem, é uma maravilha para a redução da presença dos hormônios do stress na circulação sanguínea e para relaxar músculos tensos.

**Fechar os olhos e não pensar em nada.** Existem momentos em que é preciso esquecer o mundo, nem que seja durante alguns segundos, para não sucumbir a um esgotamento nervoso. Devemos nos isolar, fechar os olhos e pensar em algo que nos traga prazer: em memórias que nos tragam felicidade, na família que está em terra ou nos bons momentos que temos planejados para o desembarque.

**Devemos fazer atividade física.** Depois de um dia inteiro de trabalho e preocupações nada como praticar uma boa atividade física para aliviar o estresse. É importante que pratiquemos algum tipo de exercício físico para manter os níveis de estresse sob controle e, mesmo que não possamos ir à academia do navio todos os dias, podemos fazer alguns alongamentos no camarote para assegurar a flexibilidade natural e aliviar tensões acumuladas.

**Divirta-se.** Não há forma mais divertida de espantar o estresse do que dar boas risadas com alguém que gostamos, jogar vídeo game, ver um bom filme, rir de novo e de novo e mais uma vez e esquecer todos os problemas. Nos sentiremos muito melhor depois de um pouco de divertimento, seja este qual for.

**Chorar.** Tal como não se deve guardar todas as nossas emoções e pensamentos só para nós, também não devemos reprimir o choro. Estudos apontam que uma boa “choradela” faz maravilhas à eliminação dos hormônios do estresse que acumulam nas alturas no momento de maior ansiedade.

**Não ao negativismo.** Em situações de estresse, é muito fácil passarmos a ser controlados por pensamentos negativos e sentimentos de incapacidade. Precisamos cultivar o otimismo que há em nós e, em vez de pensar naquilo que nos está a acontecer, devemos nos concentrar na forma como podemos resolver a situação.

**Retire-se.** Por vezes, uma situação é tão estressante que se não sairmos imediatamente do local onde nos encontramos, podemos não conseguir nos controlar. A solução? Sair

do local um pouco ou da situação. Nesses momentos de tensão é importante fazer uma pausa.

**Aprenda a dizer que não.** O “não” é uma palavra poderosa que pode ser utilizada para nosso benefício. Aquelas pessoas que estão constantemente a dizer que sim a tudo – vida pessoal e profissional – possuem tendências muito maiores ao estresse. Por vezes, é preciso pensar exclusivamente em si e dizer simplesmente que “não vai dar” ou “lamento, mas não pode ser”.

**Momentos a só.** Todos nós precisamos de tempo de qualidade a só – Precisamos sim fazer questão de encontrar tempo livre para nós principalmente à bordo, se não diariamente pelo menos sempre que possível.

**Debaixo de água.** Num momento de grande intranquilidade, podemos colocar os pulsos debaixo de água fria a correr, durante alguns segundos. Este ponto do corpo está recheado de pequenas veias de sangue que, em contacto com a água fresca, vão ajudar-nos a resfriar a cabeça e a nos acalmar.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Chega-se ao fim deste presente trabalho monográfico e nesse momento é importante colocar algumas conclusões sobre os principais aspectos que permitiram sua consecução. Concluindo este trabalho, podemos inferir que o problema do estresse e dos conseqüentes problemas psicológicos desta moderna patologia não são uma fábula e sim uma realidade que tem afetado os profissionais nos mais diversos setores da economia, havendo, na Marinha Mercante, uma maior incidência do problema, devido a todos os fatores estressantes citados neste trabalho.

O marítimo deve então, adotar um estilo de vida saudável e procurar respeitar os momentos de descanso e lazer, procurando se divertir. É preciso que ocupe sua mente com atividades agradáveis a bordo, pois a falta desta distração por parte do trabalhador, leva o marítimo ao tédio e até mesmo ao estado depressivo.

O líder também é um fator essencial na hora de se construir um ambiente agradável. A relação entre o superior e o subordinado deve ser de bondade e não de afastamento. Devem procurar uma relação, não obrigatoriamente de amizade, mas de respeito e companheirismo, para que em uma situação de emergência ambos trabalhem de forma proativa. Finalmente, não se deve deixar de considerar o fato de que por trás da máquina sempre existirá o homem e se esse homem que trabalha percebe seu ambiente hostil, estressante e opressor, a máquina pode vir a falhar, e, levando em consideração a especialidade do trabalho, uma pequena falha pode causar danos intensos ao meio ambiente, onerando toda a sociedade.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ADAM, Mike. A primeira consequência da fadiga é a perda da capacidade de julgamento: Revista Rumos Práticos, Rio de Janeiro, RJ, n. 12, p. 6-9, jan. 2004.
2. LADEIRAS, Fernando Alves. Visita de familiares de tripulantes a bordo: Diário de Bordo, Rio de Janeiro, RJ, p. 7, out. 2002.
3. THE INTERNATIONAL MARITIME HUMAN ELEMENT BULLETIN, London, Ed. The Nautical Institute, n.9, oct. 2005.
4. REVISTA UNIFICAR, Rio de Janeiro, Ano VIII, p. 70-72, n.24, jan 2007.
5. MUCCILLO, Maria. Sofrimento psicológico do tripulante. Revista Unificar, Rio de Janeiro, RJ, n. 19, p. 62, nov. 2003
6. AREIAS, Edson. Fim de um pesadelo: Revista Unificar, Rio de Janeiro, RJ, n. 19, p. 72-83, set. 2004.
7. UNIFICAR. Perigo silencioso. Rio de Janeiro, RJ, n. 23, nov. 2003.
8. BORSONELLO, Elisabete Cristina; SANTOS, Leila Cristina dos; SCHIMIDT, Maria Luiza Gavaet al. A influência do afastamento por acidente de trabalho sobre a ocorrência de transtornos psíquicos e somáticos: Revista Psicologia ciência e profissão, São Paulo, SP, n. 3, p. 32-37, mar. 2002.
9. SILVA, Yone Caldas. O preparo para o trabalho de risco: Revista Psicologia ciência e profissão, São Paulo, SP, n. 4, p. 2-15, abr. 2000.

10. PENA, Anderson Córdova. Relato de pesquisa: a influência do contexto ambiental nos trabalhadores off- shore de uma plataforma petrolífera: Revista Psicologia ciência e profissão, São Paulo, S, n. 1, p. 112-119, jan. 2002.
11. ADAM, Mike. A primeira consequência da fadiga é a perda da capacidade de julgamento: Revista Rumos Práticos, Rio de Janeiro, RJ, n. 12, p. 6-9, jan. 2004.
12. LADEIRAS, Fernando Alves. Visita de familiares de tripulantes a bordo: Diário de Bordo, Rio de Janeiro, RJ, p. 7, out. 2002.
13. A TRIBUNA. Nas cartas, medo e pedido de auxílio. Santos, maio 1986.
14. GADELHA, Dayseluce Martins. O marítimo no seu cotidiano. Rio de Janeiro: CIAGA, 1997. 49p.
15. CORDEIRO, Fernanda Muraoka. Navegando no stress. Rio de Janeiro: CIAGA, 2007. 29p.