

MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE-EFOMM

LUCAS SOARES DE FARIAS SANTOS
MATHEUS SILVA NUNES FURTADO DE FREITAS

SAÚDE A BORDO PARA MELHOR QUALIDADE DE VIDA

RIO DE JANEIRO

2017

LUCAS SOARES DE FARIAS SANTOS
MATHEUS SILVA NUNES FURTADO DE FREITAS

SAÚDE A BORDO PARA MELHOR QUALIDADE DE VIDA

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado como exigência para obtenção
do título de Bacharel em Ciências Náuticas
do Curso de Formação de Oficiais de
Náutica e Máquinas da Marinha Mercante,
ministrado pelo Centro de Instrução
Almirante Graça Aranha.

Orientador(a): Professor Especialista
Francisco Albino dos Santos Filho

RIO DE JANEIRO
2017

LUCAS SOARES DE FARIAS SANTOS
MATHEUS SILVA NUNES FURTADO DE FREITAS

SAÚDE A BORDO PARA MELHOR QUALIDADE DE VIDA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica e Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador: Professor Especialista
Francisco Albino dos Santos Filho

Assinatura do(a) Orientador(a)

NOTA FINAL: _____

DEDICATÓRIA

Dedicamos este trabalho à nossas famílias, principalmente nossos pais, que nos deram todo apoio para chegarmos aonde estamos.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos primeiramente a Deus, que nos deu a oportunidade de viver e crescer profissionalmente e como ser humano, pois sem Ele, esse trabalho não teria sido realizado. Também agradecemos aos nossos pais que se sacrificaram para oferecer oportunidade de estudar e crescer. E, finalmente, aos nossos colegas de camarote, pela paciência nesses três anos que estivemos juntos.

RESUMO

O constante crescimento de doenças ligadas ao sedentarismo e a má alimentação está fazendo com que empresas dos mais variados setores se preocupem com o bem estar e a qualidade de vida dos seus empregados. No caso da Marinha Mercante, algumas empresas estão se esforçando em colocar a bordo de seus navios alguns aparelhos de musculação e aeróbicos, por exemplo. Afinal, a vida marítima requer de seus profissionais uma satisfatória higidez física para cumprir as atividades inerentes a profissão como exercícios de sobrevivência no mar, abandono, trabalho em espaço confinado, entre outros. Além disso, como há atualmente uma considerável evasão de marítimos, as companhias de navegação oferecem meios de bem estar da tripulação para não perdê-los no caso de um possível afastamento ou até o abandono da profissão devido a cuidados com a saúde.

Palavras-chave: Qualidade de Vida. Confinamento. Fadiga. Saúde.

ABSTRACT

The constant growth of diseases linked to the sedentary lifestyle and poor nutrition is causing companies from the most varied sectors to worry about the well-being and the quality of life of its employees. In the case of the merchant marine, some companies are struggling to put on board their ships some bodybuilding and aerobics apparatus, for example. After all, the sea life requires of its professionals a satisfactory physical healthiness to fulfill the activities inherent to the profession, like exercises of survival in the sea, abandonment, work in confined space, among others. In addition, as there is currently a considerable drop in the number of seafarers, the shipping companies offer means of well-being for the crew so as not to lose them in the event of a possible withdrawal or even abandonment of the profession due to health care.

Keywords: Quality of life. Confinement. Fatigue. Health.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES / FIGURAS

Figura 1:	Fatores de influência da QVT	12
Figura 2:	Benefícios da atividade física	22
Figura 3:	Academia a bordo do navio Tellus Oeste	28
Figura 4:	Academia a bordo do navio Mar Sem Fim	29

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

OIT	Organização Internacional do Trabalho
OMS	Organização Mundial de Saúde
EFOMM	Escola de Formação de Oficiais de Marinha Mercante
QVT	Qualidade de Vida no Trabalho
IMO	International Maritime Organization
NR's	Normas Regulamentadoras
STCW	Standards of Training and Certification Watchkeeping
ITF	International Tennis Federation
LDL	Low Density Lipoproteins

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	DEFINIÇÃO DE QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO (QVT)	11
2.1	Qualidade de vida a bordo	13
2.2	A importância do psicológico com tripulação reduzida	15
3	CONFINAMENTO	16
3.1	Conceito	16
3.2	Dificuldades a bordo	17
3.3	Formas de amenizar o confinamento	17
4	FADIGA DA TRIPULAÇÃO	18
4.1	Influências na tripulação	18
4.2	O caso do navio World Prodigy	19
4.3	Consequências da fadiga	20
5	SAÚDE	22
6	ATIVIDADE FÍSICA NA MARINHA MERCANTE	23
6.1	Influências no trabalhador a bordo	23
6.2	Preocupação das empresas em oferecer meios para prática de atividade física	27
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS	30
8	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	31

1 INTRODUÇÃO

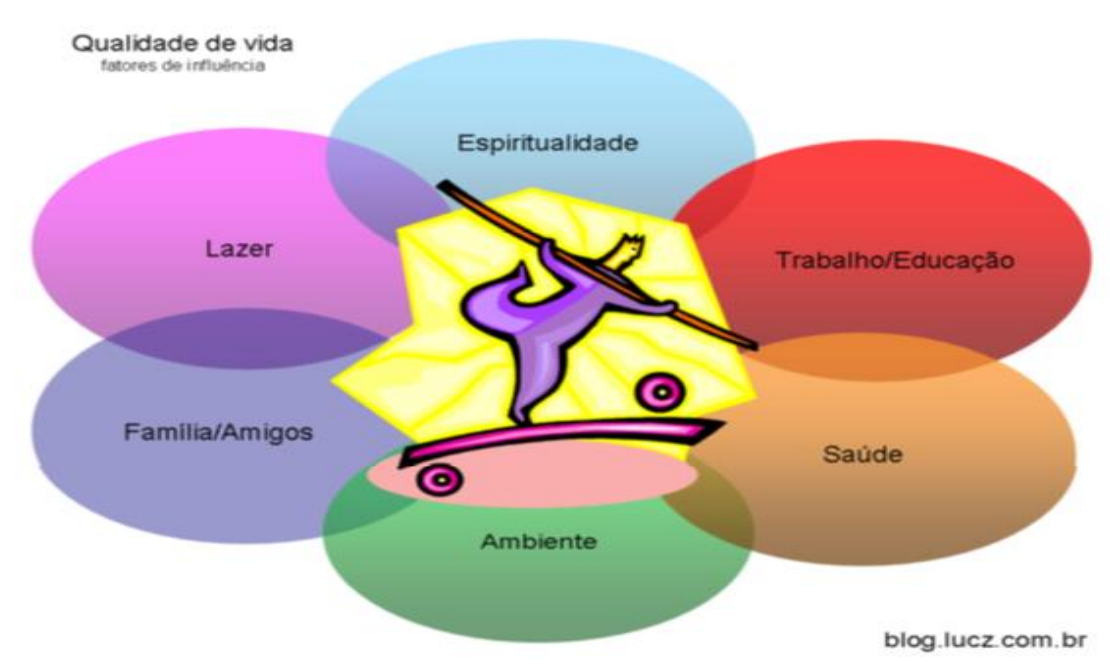
Quando o jovem ingressa na profissão de marítimo por meio das Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM), ele tem a falsa impressão de que vai encontrar pela frente uma vida mais tranquila, já que não vai enfrentar dificuldades em terra como violência urbana e trânsito engarrafado. Porém, por trás de altos salários e conseqüente satisfação financeira, existe um alto nível de responsabilidade do profissional marítimo, gerando muitas vezes um alto nível de estresse por parte da tripulação e sobrecarga de trabalho, quando exigido, devido a ininterrupção de uma determinada operação, entre outros aspectos.

Diferentemente do trabalho em terra, o marítimo não tem a oportunidade de se desligar totalmente da sua área de trabalho após a sua jornada de trabalho. A ausência do aconchego familiar pode influenciar diretamente no estilo de vida do tripulante. Quem apresenta sintomas de depressão pode encontrar como solução para o seu problema ingerir comidas prejudiciais à saúde de forma descontrolada, por exemplo. Também pode acontecer da pessoa se isolar no seu camarote e não praticar qualquer tipo de atividade física fora do seu horário de expediente, ainda que de forma limitada.

Este trabalho tem por finalidade apresentar que é possível tratar da saúde e da condição física mesmo estando num espaço confinado, mostrando a necessidade de se manter saudável para uma melhor qualidade de vida.

2 DEFINIÇÃO DE QUALIDADE DE VIDA NO TRABALHO (QVT)

O conceito de qualidade de vida é dinâmico, pois diz respeito às motivações, às expectativas e aos valores de cada indivíduo. A OMS define qualidade de vida “ao modo como o indivíduo interage (com sua individualidade e subjetividade) com o mundo externo, ou seja, como é influenciado e influencia”, Bitencourt (2004). Em sua concepção mais ampla pode ser entendida por meio de seis dimensões: lazer, espiritualidade, trabalho educação, saúde, ambiente, família e amigos.

Figura 1: Fatores de influência da QVT

Fonte: blog.lucz.com.br

Ainda não existe uma definição precisa de QVT, mas os pesquisadores concordam em um aspecto: uma boa qualidade de vida do trabalhador não depende apenas do próprio mas também da empresa. Conforme explica FRANÇA (1997:80):

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

E conclui também que a qualidade de vida no trabalho é o resultado de todo um processo:

No contexto do trabalho, esta abordagem pode ser associada à ética da condição humana. Esta ética busca desde a identificação, eliminação, neutralização ou controle de riscos

ocupacionais observáveis no ambiente físico, padrões de relações de trabalho, carga física e mental requerida para cada atividade, implicações políticas e ideológicas, dinâmica da liderança empresarial e do poder formal até o significado do trabalho em si, relacionamento e satisfação do trabalho.

Desta forma, uma análise da qualidade de vida no trabalho de um funcionário em um navio mercante dependeria de todo um estudo das tarefas executadas a bordo. Desta forma, cabe à empresa realizar este estudo para averiguar as condições de trabalho do profissional de forma que ele não tenha carga física e mental excessiva e, encontrados os erros, cabe a empresa corrigi-los ou conscientizar os trabalhadores para fazê-lo quando não for de sua responsabilidade.

Como exemplo de situações indesejadas podem ser citadas: riscos operacionais elevados, impossibilidade de relaxar no horário de descanso, equipamentos que podem diminuir a carga de trabalho que não funcionam, nível de ruído e trepidação elevado, relacionamento entre os funcionários desgastado, entre outros fatores.

São muitos os fatores que influenciam o QVT do trabalhador. Esse trabalho, porém, tratará apenas dos mais presentes no trabalho do marítimo: a influência do confinamento, a falta de atividade física e os efeitos da fadiga.

2.1 Qualidade de vida a bordo

Para falar da qualidade de vida a bordo hoje em dia é preciso falar como era antigamente. Muita coisa mudou e, com certeza, para melhor.

Na década de 70, a tripulação tinha problemas com a alimentação não balanceada, o desconforto a bordo e a longa permanência nas travessias ocasionava muitas vezes princípios de motim a bordo, tal ansiedade que os tripulantes tinham de voltar a sua terra natal.

Conforme relatos da época, fim do século XVIII começo do século XIX, um dos maiores problemas enfrentados pelos marítimos era o “escorbuto”, doença provocada pela carência de vitaminas (avitaminose), especialmente da vitamina C (ácido

ascórbico), contida nas frutas e verduras. O escorbuto resseca a pele, produz dores articulares, contrações torácicas e profunda astenia; com seu agravamento, as gengivas incham, supuram e provocam queda dos dentes, a oclusão da garganta e a morte. Ficou conhecida como “a peste dos mares”.

A qualidade de vida a bordo origina-se inicialmente na duração dos quartos de serviço aonde são fiscalizados e regulamentados pela Convenção da IMO sobre Padrões de Treinamento, Certificação e Vigilância (STCW), a Convenção estipula as horas de trabalho que não devem ser excedidas com os seus respectivos tempos de descanso obrigatório, sendo este de suma importância, pois nessas horas é possível dormir e uma boa noite de sono é uma das principais responsáveis pelo bem-estar do ser humano.

No Brasil, a competência do assunto é do Ministério do Trabalho e Emprego, que regula a saúde ocupacional e a segurança do trabalhador através das Normas Regulamentadoras, as NR's. Com a evolução da tecnologia, onde se substituem máquinas por trabalhadores, a tripulação dos navios hoje em dia é muito reduzida e circulam entre dezesseis tripulantes usualmente. Isso faz com que os dias de confinamento embarcado se torne mais difíceis e exija uma maior preparação psicológica.

É importante que os tripulantes saibam e procurem maneiras de se entreter, ocupando a sua mente para que não se sintam sozinhos, o que é o grande causador da depressão e esta é a pior inimiga do trabalho a bordo.

Estar sempre ocupado é uma ótima opção para os estados de confinamento. Algumas atividades como leituras, músicas, filmes, atividades físicas e principalmente o contato com a tripulação nas horas cabíveis que são, na maioria, um terço das vezes, nos horários das refeições no refeitório, que é o ponto de encontro dos tripulantes.

Direcionando o tema, são considerados os aspectos mais importantes a bordo: Alimentação, Psicológico e Atividades físicas. Uma boa alimentação torna o corpo disposto e pronto para realizar exercícios assim como os exercícios tornam o ser humano mais saudável, influenciando diretamente no emocional do mesmo, fazendo-o se sentir vivo e bem-humorado para o seu trabalho rotineiro, não permitindo que se

mantenha em uma zona de conforto, evitando o sedentarismo, o que seria completamente desfavorável para o bem-estar e trabalho.

Muitas vezes, pressionado pelo confinamento obrigatório, o marítimo procura inúmeras saídas como passatempo e uma das mais preferidas é a leitura. Outro modo são as brincadeiras a bordo como bingo, gincanas, jogos de futebol; mas, verifica-se, em muitos casos, que isso só funciona na primeira parte da viagem, pois na segunda, alguns tripulantes começam a ter um comportamento diferente e com isso fica difícil o relacionamento com os outros, pois ficam irritados. Para eles, só interessam a hora do desembarque no porto onde residem. “Muitos tripulantes e oficiais mudam de comportamento muitas vezes, até drasticamente com o passar das semanas, sendo que no fim da viagem chegam a ser insuportáveis e conversam o estritamente necessário e se irritam com qualquer coisa (depoimento de um primeiro oficial de náutica).O que não deixa de ser normal, visto que a saudade começa a apertar.

2.2 A influência do psicológico com tripulação reduzida

A pressão psicológica existe e é exigida grande maturidade dos marítimos para esse fator não virar um problema a bordo. A responsabilidade de manter um navio em ordem é muito complicada e o isolamento social contribui muito para isso se agravar. 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. A duração de uma viagem deve ser a mais breve possível para reduzir os gastos para empresa e caso ocorra alguma falha mecânica, esta deve ser corrigida de imediato, mesmo que isso signifique horas de trabalho ininterrupto para o oficial de máquinas e seus auxiliares.

A redução do número de tripulantes nos navios da marinha mercante vem se acentuando a cada dia por causa da sua automatização. Este é um dos motivos pelo qual os marítimos vêm ficando nos últimos tempos, mais isolados, pois, enquanto uma parte da tripulação está de serviço, a outra encontra-se repousando e, mesmo quando se veem, a rotina do dia-a-dia faz com que os assuntos se esgotem e cada tripulante se isole, criando o seu próprio mundo solitário.

Durante uma viagem toda a tripulação tem um horário a cumprir, o qual é chamado de quarto. Este é estabelecido dividindo-se as vinte quatro horas em períodos de quatro horas e, em cada período de quatro horas a partir de meia-noite, cabe a uma parte da tripulação o cuidado com a vigilância do navio, havendo, portanto, seis quartos durante as vinte quatro horas.

Dependendo da classificação do navio mercante, o tempo de operação nos portos ou terminais poderá durar horas ou dias, de acordo com o fim a que se destina.

Existem cargas que dependem do bom tempo para serem descarregadas, o que pode levar o navio a permanecer muitos dias no porto; ao passo que outros tipos podem ser descarregadas bem rapidamente. Por isso, muitas vezes, o marítimo não tem falta de contato com as pessoas e também a dificuldades de informações sobre o mundo muitas vezes o deprime pois, ao chegar a um porto, não tem a facilidade de comunicar-se e conversar-se sobre assuntos atuais.

3 CONFINAMENTO

3.1 Conceito

Confinamento significa o estado ou condição daquilo ou daquele que está confinado, preso, impedido de sair de um espaço limitado.

No trabalho offshore (plataformas marítimas e navios) o regime de confinamento define da seguinte forma: o trabalho em regime de confinamento dos trabalhadores em embarcações apresenta uma situação bastante peculiar que é a de estarem em alto mar, não é raro, há centenas de quilômetros da costa, durante um período de vários dias, o que lhes permite apenas deslocarem-se apenas dentro de um espaço limitado. Vibrações, ruídos, conversas entre pessoas, geralmente estão presentes em seus momentos de repouso, lazer ou refeições. Consequências geradas pelo confinamento fazem com que o trabalhador não tenha qualidade de vida.

3.2 Dificuldades a bordo

Dentro deste prisma há muitas limitações à movimentação, constituídas por onde só os trabalhadores daquela área devem circular. Nas horas de descanso a limitação torna-se mais presente, pois o trabalhador deve permanecer no camarote ou caminhar pelo navio, quando as condições atmosféricas e a movimentação da embarcação permitem.

Outro aspecto relevante é a proximidade entre os locais de trabalho e o casario (camarotes, salas de televisão, refeitório, etc). Isto dificulta o desligamento dos trabalhadores, quando em seus momentos de alimentação, repouso ou lazer, de suas atividades de trabalho.

No caso do ambiente confinado, é importante considerar que a proximidade de atividades diferentes como trabalho, alimentação, lazer, repouso e atendimento a saúde, favorece ao sedentarismo confirmando a hipótese de uma maior prevalência de obesidade nas embarcações. Consequentemente acarretando doenças como depressão, obesidade e ansiedade.

3.3 Formas de amenizar o confinamento

Os hábitos de lazer mais frequentes na plataforma durante o tempo livre são a televisão, o vídeo, os jogos de mesa, a leitura de livros, jornais e revistas, a busca de informações sobre o mundo externo, o repouso e o entretenimento com jogos mais leves são os mais procurados pelos empregados.

Vale ressaltar que a comemoração de datas especiais e o acompanhamento espiritual é de suma importância para essa amenização [...] pode-se dizer que os fatores que mais determinam a existência de boas relações entre os pares, relacionam-se com a presença do desafio do trabalho e com o risco inerente à atividade, o que imprime uma condição cooperativa nas relações, não raro, evoluindo para o companheirismo e amizade. Este fato ameniza os efeitos da característica básica do regime que é o isolamento do meio social (SOUZA,1996, p.06).

4 FADIGA DA TRIPULAÇÃO

4.1 Influências na tripulação

A fadiga também é um fator que está diretamente ligada com a qualidade de vida de um trabalhador. Essa doença, muitas vezes não reconhecida como tal, causa vários malefícios ao trabalhador como ansiedade excessiva, depressão, sentimentos de pesar e culpa, estresse e tristeza.

A fadiga não é exclusividade do profissional mercante, entretanto, é muito mais comum nesse trabalhador devido ao trabalho em turnos e o acúmulo de funções a bordo.

Desde milhares de anos, o ser humano tem desenvolvido processos fisiológicos e psicológicos que seguem um relógio biológico, de 24 horas.

Quando o cérebro trabalha em sintonia com este relógio, o cérebro envia sinais para os centros de controle do organismo, afetando as habilidades cognitivas, afetando a temperatura corporal, a liberação de hormônios e a predisposição para dormir e se manter em vigília. Ao quebrar este ciclo, a primeira consequência negativa no ser humano são distúrbios no seu sono e, a longo prazo, a fadiga.

Uma outra causa da fadiga é o pequeno número de tripulantes a bordo. Numa tentativa de reduzir os custos para aumentar o seu lucro, os armadores tem diminuído o número de funcionários para o mínimo possível enquanto aumentam o número de tarefas de responsabilidade de cada funcionário para compensar esta perda. Devido a isso, o número de tarefas que o trabalhador faz é tão grande que as vezes ele tem que realizá-las fora do horário de serviço, ou seja, no seu tempo de descanso, causando a fadiga.

Quando estamos embarcados, sofremos vários sintomas da fadiga. Quando o grau da fadiga já está elevadíssimo o erro se torna cada vez mais comum, o que acarreta a demissão do funcionário, ou no auge da crise, o tripulante pede demissão. Saem do quadro da empresa sem saber que carregam consigo uma enfermidade, que pode ser tratada e curada.

Esta enfermidade é adquirida em decorrência do trabalho, e o mais interessante que esses desafortunados tripulantes desconhecem esta doença, a fadiga crônica.

Além de causar problemas para a saúde do trabalhador, a fadiga a bordo também traz problemas para a segurança da navegação e meio ambiente. A fadiga atinge especialmente o sistema nervoso da pessoa provocando perda da capacidade de fixação na tarefa e da coordenação de que são fundamentais para a correta realização do serviço.

Para agravar essa situação, pessoas que sofrem de fadiga, não percebem que estão passando por algo anormal e por isso não procuram ajuda. Portanto, cabe a empresa verificar regularmente a saúde dos seus empregados através de exames médicos para proteger a saúde e segurança do navio e de todos os tripulantes.

4.2 O caso do navio World Prodigy

A revista Rumos Práticos publicou a seguinte história:

“Na tarde de 23 de junho de 1989, o navio-tanque “World Prodigy”, transportando uma carga de 195 mil barris de óleo diesel, aproximou-se da entrada da Baía de Narragansett. O “World Prodigy” não era uma caçamba enferrujada do Terceiro Mundo. Tinha menos de três anos e utilizava um sistema de navegação satélite, radiogoniômetro, Decca, Loran, dois radares, dois rádios VHF, várias repetidoras de giro e indicadores de ângulo de leme e, ainda, telefone para comunicação entre navios.

Mas, antes de tudo, os navios são dirigidos por pessoas. O oficial de plantão do “World Prodigy” chamou seu capitão ao passadiço às 5 horas do dia 22 de junho, por causa da neblina de verão da Nova Inglaterra e dos barcos de pesca. Tendo dormido apenas cerca de seis horas, o capitão começou a controlar a navegação para permitir que o oficial se concentrasse no monitoramento da navegação dos radares.

O capitão ficou no passadiço do navio durante o dia e à noite, até a manhã seguinte, fazendo somente pequenas pausas para refeições e cochilos curtos em um sofá

no passadiço. Mas os cochilos foram breves e ele passou mais tempo acordado do que repousando.

Às 16 horas do dia 23 de junho, a visibilidade aumentou para dez milhas. O capitão continuou no comando do “World Prodigy” porque o navio estava para embarcar o práctico. O capitão reduziu a velocidade, mudou o governo de automático para manual e mandou o marinheiro de quarto descer e ajudar o contramestre a preparar a escada de práctico.

Em seguida, o “World Prodigy” recebeu um telex que orientava o navio a descarregar em dois terminais, em vez de um só, e pedia ao comandante para calcular com a maior brevidade possível o calado estimado do navio após a primeira descarga. O capitão do “World Prodigy” mandou o imediato descer e usar o computador do navio para fazer os cálculos. Assim, o capitão ficou no passadiço apenas na companhia do timoneiro.

Às 16h28min, o comandante reduziu a máquina para “muito devagar adiante”, mas o “World Prodigy” continuou fazendo mais do que quatro nós, enquanto o capitão fixava sua posição e falava com a lancha do práctico. Depois de dez minutos, o capitão se impacientou com a demora do imediato no cálculo do calado e se dirigiu para a parte de trás do passadiço começando a fazer os cálculos com uma calculadora de bolso. O timoneiro passou a ser a única pessoa na parte da frente do passadiço.

Dois minutos depois, a lancha do práctico avistou o “World Prodigy” e mandou o capitão fazer uma mudança de rumo urgente de 90 graus para bombordo. Antes que o comandante pudesse reagir, o “World Prodigy” encalhou na saliência de um recife, provocando danos em dezesseis tanques de carga e derramando trezentos mil galões de óleo diesel na Baía de Narragansett. Naquele momento, o capitão estava completando quase trinta e seis horas de serviço contínuo”.

4.3 Consequências da fadiga

É óbvio e claro que existe um agudo problema com a duração dos períodos contínuos de trabalho a bordo. As consequências podem, muitas vezes, serem fatais.

Cerca de dezessete por cento dos marítimos entrevistados pela ITF disseram que esses períodos frequentemente excediam doze horas e destacaram a séria dificuldade em manter a concentração, o estado de alerta, e a atenção nessas circunstâncias. Um significativo número deles reportou grande número de acidentes e incidentes os quais, na opinião deles, foram resultados diretos da extenuante jornada de trabalho. Hoje, mais do que nunca, o profissional do mar trabalha sob pressão para aumentar o número de horas trabalhadas, combinado assim o desempenho e especialização, tudo em prol do desenvolvimento da eficiência. Entretanto, essa metodologia tem gerado efeitos desastrosos, tanto para os embarcados quanto para os empregadores.

Um caso ocorrido foi com um primeiro oficial de náutica: Ele declarou que trabalhava de doze a quinze horas diárias e nunca dormiu por mais de seis horas de forma contínua. Regularmente ocorriam erros nas diversas tarefas e, além disso, ele não se atrevia a sentar-se durante os longos períodos de serviço.

Uma ocorrência mais grave pode ser explicitada com o que aconteceu com um imediato, após quarenta e oito horas de serviço contínuo. Durante uma operação de carregamento de produtos químicos no porto, ele contribuiu para que um grave acidente acontecesse porque não estava concentrado na operação a qual estava sob sua supervisão. O acidente feriu seriamente dois homens, os quais foram cobertos pela substância química.

Em relatório do Clube P & I do Reino Unido, está declarado que a maior porcentagem de encalhes e colisões marítimas ocorrem no período das quatro às oito horas. Abaixo estão listados alguns acidentes:

* Um navio de carga geral colidiu com um navio tanque depois que o oficial responsável pelo quarto de serviço ter trabalhado ininterruptamente por trinta e três horas inevitavelmente, dormiu.

* Um marítimo sofreu graves ferimentos na perna ao cair de uma escada após ter trabalhado sem descanso por mais de doze horas.

* Colisão entre o “Nirja” e o “Hamilton Energy”, em Hamilton Harbour, Ontário. O prático executou três serviços consecutivos em vinte e quatro horas sem o descanso adequado e regulamentar.

5 SAÚDE

Saúde, de acordo com Bouchard (1990), é definida como uma condição humana com dimensões física, social e psicológica, cada uma caracteriza - se por um continuum com pólos positivos e negativos. A saúde positiva estaria associada à capacidade de apreciar a vida e resistir aos desafios do cotidiano e a saúde negativa associaria - se à morbidade e, no extremo, à mortalidade.

Na prática da atividade física e a conduta saudável, Matsudo & Matsudo (2000) afirmam que os principais benefícios à saúde advindos da daquela, referem-se aos aspectos antropométricos, neuromusculares, metabólicos e psicológicos. Os efeitos metabólicos apontados pelos autores são o aumento do volume sistólico; o aumento da potência aeróbica; o aumento da ventilação pulmonar; a melhora do perfil lipídico; a diminuição da pressão arterial; a melhora da sensibilidade à insulina e a diminuição da frequência cardíaca em repouso e no trabalho submáximo. Com relação aos efeitos antropométricos e neuromusculares ocorre, segundo os autores, a diminuição da gordura corporal, o incremento da força e da massa muscular, da densidade óssea e da flexibilidade.

Figura 2: Benefícios da Atividade Física



Fonte: www.asfitness.com.br

Dados da OIT apontam 2,3 milhões de mortes, por ano, que têm algum tipo de ligação com a atividade que o trabalhador exerce. Destas, cerca de 2 milhões de pessoas são devido ao desenvolvimento de enfermidades. De acordo com a organização, estima-se, anualmente, o surgimento de mais de 160 milhões de casos de doenças relacionadas ao trabalho. Isso significa que 2% da população mundial, em média, por ano, é acometida por algum tipo de enfermidade devido à atividade que exerce profissionalmente.

Entre as doenças que mais geram mortes de trabalhadores estão as que afetam pulmão, músculos e ossos e os transtornos mentais. A atividade física melhora a capacidade pulmonar e aumenta a capacidade de consumo de oxigênio, fortalece os ossos e diminui a quantidade de fraturas, atuando na prevenção da osteoporose, fortalece a massa muscular e aumenta a flexibilidade e amenizar transtornos mentais, ajudando o indivíduo a descobrir suas potencialidades e com elas aumentar sua volta ao convívio social.

6 ATIVIDADE FÍSICA NA MARINHA MERCANTE

6.1 Influências no trabalhador a bordo

Um outro fator que está diretamente ligado a uma boa qualidade de vida é a prática de atividades físicas. E claro, isso não é diferente a bordo, aliás é de extrema importância para saúde e bem estar do indivíduo embarcado. De modo a melhorarem a qualidade de suas vidas, as pessoas devem fazer uso de um estilo de vida em que o sedentarismo não faça parte. Entende-se como sedentarismo a ausência ou a pouca quantidade de atividade física ou esportiva.

O corpo humano tem a necessidade de se movimentar para funcionar corretamente. Sendo assim, a falta de atividade física pode causar grandes danos à saúde do indivíduo, tais como doenças e funcionamento irregular do organismo.

Aliás é através desse movimento que o indivíduo começa a conhecer o mundo de forma mais rápida quando criança, uma vez que precisa movimentar seu corpo para pegar coisas, conhecer novos lugares.

Infelizmente a vida moderna com todo seu tempo escasso e apertar de botões diminuiu drasticamente o nível de atividade física da sociedade, seja pelo pouco tempo disponível para a prática de exercícios físicos ou pela automatização de diversos processos que reduzem o nível de movimento corporal do trabalhador. O ser que foi feito para se movimentar passou a caminhar menos pois, muitas vezes, prefere usar o carro até mesmo para ir à esquina; não reserva mais um tempo do seu dia para atividades físicas uma vez que não tem vontade de se exercitar no seu “pouco tempo livre”.

A bordo, apesar da disponibilidade de 24 horas para o trabalho, o tripulante deve ter a preocupação de usar uma parte do seu tempo livre para fazer algum exercício físico para assim manter seu corpo e mente saudáveis, e consequentemente contribuir para a própria qualidade de vida.

São grandes os benefícios gerados pela execução regular de exercícios físicos, entre eles podemos citar a diminuição do estresse. Ao praticar exercícios físicos, o nível de cortisol é diminuído e o de endorfina é aumentado no sangue contido no organismo do indivíduo, favorecendo um relaxamento tanto no corpo quanto na mente.

Sendo o ambiente de bordo um local de condições não usuais, e às vezes, tão adversas, ter uma forma de aliviar o estresse, uma válvula de escape faz-se extremamente necessário para se manter mentalmente saudável e eficiente no trabalho. As atividades físicas podem desempenhar esse papel de válvula de escape muito bem. Além disso, se exercitar regularmente é uma excelente forma de manter um bom condicionamento físico, assim afetando diretamente a resistência cardiovascular e a estética do tripulante.

Essa resistência cardiovascular, além de diminuir o risco de infarto, se torna bastante útil e necessária em situações de emergência, onde o trabalhador de bordo precisa agir de forma rápida para salvar a própria vida e de outras pessoas embarcados.

Um exemplo da utilidade dessa resistência cardiovascular é a necessidade de um indivíduo correr para ter acesso a uma embarcação salva-vidas de forma rápida ou até

mesmo para se manter flutuando no mar até que chegue socorro quando se encontra na condição de homem ao mar.

Já a questão da estética melhorada devido à diminuição da porcentagem de gordura corporal, contribui para uma maior autoestima do tripulante influenciando diretamente no próprio bem estar, tornando-o mais disposto nas suas atividades diárias e mais feliz consigo mesmo.

Pessoas que são sedentárias tem uma maior probabilidade de adquirirem doenças cardíacas, aumento da pressão arterial, diabetes, obesidade e aumento do colesterol ruim (LDL).

Todos esses problemas de saúde aumentam o risco de morte consideravelmente, logo devem ser combatidos de alguma forma e se exercitar regularmente é um meio de se fazer isso.

Manter-se em movimento não só ajuda a evitar as doenças citadas anteriormente, como também ajuda a evitar outras doenças causadas por microorganismos como bactérias e vírus. Isso ocorre porque se exercitar regularmente fortalece o sistema imunológico dificultando que esses micro-organismos danosos e invasores tomem controle e sobrevivam no organismo humano.

A prática de atividade física sem excessos também diminui o risco de lesões e fraturas pois tendem a fortalecer articulações e ossos, assim como pode produzir hipertrofia (aumento de massa muscular). Ou seja, uma rotina de exercícios regulares não só aumenta a resistência interna do corpo, mas como também a resistência externa. Nota-se também que o praticante regular de atividades físicas possui um organismo que trabalha de forma mais harmoniosa do que o organismo daqueles que são sedentários. E não é por acaso que isso ocorre, afinal as pessoas não sedentárias possuem células que trabalham de forma mais eficiente nos processos do corpo humano.

A falta ou pouco movimento do corpo pode causar regressão funcional, isso significa que o corpo devido ao estilo de vida sedentário, pode sofrer alguns danos

como: perda de flexibilidade articular e atrofia das fibras musculares, diminuindo então sua capacidade de movimento e de fazer maiores esforços físicos.

Muitas das vezes, as pessoas associam exercícios físicos com as melhorias na parte meramente física do organismo. Apesar de não estarem completamente erradas, não somente a parte física é beneficiada, se exercitar regularmente favorece uma melhora nas habilidades mentais do indivíduo.

Uma vez que exercícios físicos contribuem para o funcionamento harmonioso do organismo, o sistema nervoso relacionado à capacidade cognitiva do indivíduo também é afetado através de uma melhora na regulação de substâncias desse sistema. Da mesma forma, o sistema circulatório é afetado, e logo assim o fluxo de sangue para o cérebro aumenta. Essas dois fatores nesses sistemas aperfeiçoam a capacidade de memória e raciocínio do indivíduo.

O armador pensando no bem estar de seus empregados embarcados e no bom andamento das operações de bordo deve dar grande atenção à essa questão de atividade física a bordo de modo a evitar que seus tripulantes se tornem obesos, adquiram doenças e que prejuízos financeiros a si mesmo ocorram devido à perda da eficiência de seus trabalhadores.

Sendo assim, o primeiro passo do armador é conscientizar seus tripulantes sobre a importância de se ter um nível de atividade física mínimo e regular. Já o segundo passo é oferecer recursos para que seus empregados de bordo possam exercer esse nível de atividade física mínimo.

O primeiro passo pode ser dado através de palestras informativas sobre os benefícios da atividade física regular e os malefícios do sedentarismo de modo que os tripulantes percebam a importância de manter seus corpos em movimento. Assim como a palestra deve mostrar formas de fazer esse combate ao sedentarismo a bordo para que seus ouvintes saibam como melhorar suas qualidades de vida a bordo através de exercícios físicos.

O segundo passo pode ser dado através de algumas medidas como a implementação de uma academia adaptada para a bordo, a contratação de profissionais de saúde e educação física para orientar aqueles que estão se exercitando e uma escala de serviço que permita o tripulante ter uma rotina onde ele possa dedicar um tempo mínimo necessário para se exercitar.

6.2 Preocupação das empresas em oferecer meios para prática de atividade física

As empresas se preocupam cada dia mais com o bem estar de seus empregados, pois foi comprovado que colaboradores saudáveis e felizes produzem mais e melhor. Assim revelou uma pesquisa feita pelo ManpowerGroup, líder mundial em consultoria organizacional e gestão de talentos e carreira, afirmando que saúde e bem-estar no local de trabalho exercem grande influência sobre a motivação, permanência, criatividade e produtividade dos funcionários, propiciando um melhor desempenho financeiro da organização.

O estudo, realizado em mais de 15 países, incluindo o Brasil, mostrou que as empresas que tem programas de bem estar e saúde, mantém seus funcionários 3,0 vezes mais propensos a identificar que a empresa onde trabalham como produtivas e 3,5 vezes mais estimuladora. Neste sentido, as companhias estão começando a entender a importância de tal investimento, já que um funcionário satisfeito rende muito mais e motiva os demais. O trabalho é, sem dúvida, a principal fonte de estresse nos dias atuais, principalmente se tratando de marítimos, pois a vida a bordo é considerada bem mais sacrificante que as demais.

Pensando nisso as empresas de embarcações offshore, navios e plataformas estão procurando se adaptar da melhor maneira possível, para que seus tripulantes possam exercer atividades físicas a bordo das embarcações no geral. Porém, algumas empresas têm maior facilidade para tal feito, pois os principais fatores que influenciam é um lugar adequado, com espaço suficiente para realizar uma atividade física e o “balanço do mar”, onde algumas embarcações saem em desvantagem em ambos os quesitos, como rebocadores, barcos sísmicos e de construção, pois possuem um tamanho pequeno, se comparado a navios de carga e plataformas, e conseqüentemente sofre maior influência das ondas e marés. Uma maneira que as empresas acharam foi a instalação de

academias a bordo, pois existem equipamentos e exercícios que podem ser praticados em locais pequenos.

A empresa Seadrill, por exemplo, postou recentemente em seu site oficial, uma imagem e uma mensagem de uma das suas plataformas, dizendo como se importam e mostrando a qualidade da academia e dos equipamentos, possibilitando assim um melhor aproveitamento e rendimento na prática da atividade física a bordo.

Sabemos quão importante é a saúde e a aptidão dos nossos colaboradores é vital para ser saudável quando você definir o padrão. Assim, nossos equipamentos beneficiar de ginásios totalmente equipados. Aqui está uma imagem de um dos nossos ginásios a bordo dos Tellus Oeste.

Podemos observar a variedade e a disposição dos equipamentos na sala de musculação, os mesmos estão bem distribuídos em uma sala ampla, com equipamentos novos e sem a preocupação de “amarrar” os pesos livres, pois o balanço do mar não influencia tanto devido ao tamanho da embarcação, salvo exceções como quando estão navegando e necessitam passar por locais onde a força dos mares é bem maior que como mar do norte. No geral, as embarcações desse tipo mantêm esse padrão de disposição de aparelhos e academias.

Figura 3: Academia a bordo da embarcação Tellus Oeste



Fonte: ow.ly/i/cMQ5D

Com relações a embarcações pequenas como rebocadores, barcos de pesquisa etc., podemos observar uma preocupação maior com a disposição dos equipamentos dentro de algo que, no geral, não é exclusivamente uma academia, mas um paiol, uma sala para guardar suprimentos, etc.

Na figura abaixo podemos observar claramente o que está sendo mostrado nesse tópico deste presente trabalho. A foto foi tirada por João Lara Mesquita, relatada em sua obra “A saga do mar sem fim” onde o mesmo conta sobre seu envolvimento com barcos desde garoto, a viagem pela costa brasileira e na Antártida o naufrago e o resgate de sua embarcação.

Figura 4: Academia a bordo da embarcação Mar Sem Fim



Fonte: www.marsemfim.com.br

Podemos observar claramente a diferença entre uma academia e outra, em quanto uma dispõe de espaço e equipamentos novos e variados a outra dispõe de um lugar dividido e improvisado, contudo a preocupação e adaptação de cada empresa para tentar promover a melhora da qualidade de vida dos tripulantes são notáveis, sejam com belas academias e aparelhos, ou em lugares divididos com paióis, salas etc.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho monográfico foi visto que a manutenção de atividades físicas regulares bem como a cautela em não sobrecarregar o trabalhador com afazeres excessivos é de extrema importância para obter uma melhor qualidade de vida a bordo de navios. Afinal, concluímos que um ambiente de confinamento é bastante estressante, potencialmente agravado com a não possibilidade do profissional se ausentar do seu local de trabalho após o horário de expediente. A atividade física e uma alimentação regrada acabam sendo um refúgio para amenizar a situação complicada e exclusiva que os marítimos vivem.

Para que esses aspectos citados no parágrafo imediatamente anterior possam ocorrer de forma efetiva, é necessário que as empresas de navegação de todo o mundo estejam atentas a promover meios de lazer a seus funcionários. O ser humano não é uma máquina que precisa ser produtiva a qualquer tempo e a qualquer custo. Já foi comprovado por estudiosos que o lazer implica diretamente na produtividade do trabalhador. Dessa forma, é indispensável o investimento das empresas em maneiras de promover lazer a bordo para a amenizar a vida sofrida de seus empregados.

8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ATIVIDADES Físicas. Disponível em: <<http://atividades-fisicas.info/>>. Acesso em: mai.2016.

FERNANDES, Eda Conte. **Qualidade de vida no trabalho**. Salvador: Casa da Qualidade, 1996.

FERREIRA, Felipe Nazareth. A importância da atividade física a bordo. (Monografia) CIAGA:2004.

FRANÇA, A. C. L. Qualidade de vida no trabalho: conceitos, abordagens, inovações e desafios nas empresas brasileiras. Revista brasileira de medicina psicossomática, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 79-80, abr.-mai.-jun. 1997.

OIT, 1976b. Normas Mínimas da Marinha Mercante. Organização Internacional do Trabalho, Genebra.

OIT, 1987a. Bem-Estar dos Trabalhadores Marítimos no Mar e no Porto. Organização Internacional do Trabalho, Genebra.

SOUZA, Arlindo Antonio. Perfil do homem offshore: aspectos relevantes nas relações no trabalho e familiares. Disponível em <http://www.ead.fea.usp.br/cadpesq/arquivos/C03-art08.pdf>.

SÚSSEKIND, ARNALDO. **Convenções da OIT**. 2ª ed., Rio de Janeiro: LRT, 1998.