

MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE MÁQUINAS - APMA.1/2019

MICHELLE DESIRRE PENA FLORÊNCIO

O ESTRESSE A BORDO DE NAVIOS MERCANTES

RIO DE JANEIRO
2019

MICHELLE DESIRRE PENA FLORÊNCIO

O ESTRESSE A BORDO DE NAVIOS MERCANTES

Monografia apresentada como Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, como parte dos requisitos para obtenção do Certificado de Competência Regra III/2 de acordo com a Convenção STCW 78 Emendada.

Orientadora: Raquel da Costa Apolaro.
Mestre em Educação

RIO DE JANEIRO

2019

MICHELLE DESIRRE PENA FLORÊNCIO

O ESTRESSE A BORDO DE NAVIOS MERCANTES

Monografia apresentada como Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, como parte dos requisitos para obtenção do Certificado de Competência Regra III/2 de acordo com a Convenção STCW 78 Emendada.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador: Raquel da Costa Apolaro.

Mestre em Educação

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

Assinatura do Aluno

Dedico este trabalho inicialmente a todos os mercantes que abdicam do tempo com suas famílias e passam ou já passaram por todas as dificuldades que um embarque pode proporcionar.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus pela oportunidade de viver. Agradeço também ao meu marido Ruan, por fazer tornar minha vida muito mais surpreendente com toda paciência, compreensão e amor incondicional que me proporciona.

“Nada no mundo se compara à persistência, nem o talento; não há nada mais comum que homens malsucedidos e com talento. Nem a genialidade; a existência de gênios não recompensados é quase um provérbio. Nem a educação; o mundo está cheio de errantes educados. A persistência é, por si só, onipotente. “

Calvin Coolidge

RESUMO

Este estudo de caráter monográfico visa identificar, analisar e propor algumas soluções para os problemas de relações interpessoais encontrados a bordo de navios mercantes. O trabalho aborda o principal fator de conflitos numa tripulação: o estresse. Englobam-se fatos que podem causar estresse, como assédio e preconceito, carga excessiva de trabalho, problemas familiares entre outros. São mostradas também como más condições de trabalho podem afetar o psicológico de um tripulante. Para tal, foram utilizadas pesquisas em livros, revistas, artigos em websites de companhias e organizações dos setores envolvidos no tema, bem como monografias anteriormente elaboradas sobre o assunto. A abordagem é expositiva, contém tabelas e gráficos que ajudam na compreensão do assunto abordado.

Palavras chaves: Estresse. Ambiente de trabalho. Bem-estar do funcionário embarcado.

ABSTRACT

This monographic study aims to identify, analyze and propose some solutions to the problems of interpersonal relationships found on board merchant ships. The paper addresses the main factor of conflict in a crew: stress. These include facts that can cause stress, such as harassment and prejudice, excessive workload, family problems, and so on. It is also shown how bad working conditions can affect a crewmember's psychological. For this purpose, researches were used in books, magazines, articles on websites of companies and organizations in the sectors involved, as well as monographs previously elaborated on the subject. The approach is expositive, contain tables and graphs that help in understanding the subject addressed.

Keywords: Stress. Work environment. Well-being of the embarked employee.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1:	Tempo de trabalho X temperatura máxima	19
Figura 2:	Regime de trabalho x descanso em temperatura mínima	20
Figura 3:	<i>Gráfico de prioridades a bordo</i>	29
Figura 4:	Dias de estresse a bordo	32
Figura 5:	Ansiedade no Brasil	33

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	VIDA A BORDO	12
2.1	Regime de embarque	12
2.2	Rotina de trabalho	12
2.3	Confinamento	15
2.4	Questões culturais da atividade profissional	17
2.5	Questões físicas	18
2.6	A falta da família	20
2.7	Tripulação reduzida	21
3	RELAÇÕES INTERPESSOAIS	23
3.1	Conflitos a bordo	24
3.2	A importância do conforto a bordo	27
4	ESTRESSE A BORDO	30
4.1	O estresse em si	30
4.2	A ansiedade que acompanha o estresse	32
4.3	Como aliviar as tensões a bordo	34
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	37
	REFERÊNCIAS	38

1 INTRODUÇÃO

O assunto sobre relações interpessoais gera discussões entre várias pessoas entre elas estudantes, teóricos, professores, pessoas de todas as raças, etnias, posições sociais entre outras. Por ser um tema vasto e de grande conhecimento por parte de todos, as relações interpessoais sempre serão muito exploradas.

No entanto, é fundamental ter o conhecimento da complexidade exigida nessas relações. A natureza humana nem sempre age pela lógica e é exatamente este o motivo de tamanha dificuldade encontrada por parte de muitas pessoas em se relacionarem com outras. No campo das emoções qualquer pequeno comentário pode vir a se tornar um grande conflito.

Quando falamos sobre conviver com outras pessoas vários são os assuntos que aparecem em nossas mentes. Com certeza, os primeiros relacionamentos que pensamos são os conjugais, os de família e os de trabalho. Isso porque, normalmente, são os mais duradouros e/ou de maior intensidade em sua grande maioria.

Ter opiniões, pontos de vistas, valores, criações, visões etc. totalmente diferentes e saber lidar com tudo isso torna o relacionamento com qualquer pessoa extremamente difícil. Poderíamos discorrer sobre cada uma dessas relações e como se desencadeiam os problemas em cada uma, teríamos assunto para mais de um livro com toda certeza.

Contudo, neste trabalho vamos focar nos relacionamentos interpessoais no trabalho. Porém, não será qualquer ambiente de trabalho. Vamos discutir sobre as relações humanas e seus desdobramentos no ambiente de confinamento que somente um navio/unidade mercante pode proporcionar.

Essa monografia foi baseada em diversas pesquisas sobre o assunto, mas principalmente em minha experiência como segundo oficial de máquinas a bordo de navios tripulados por pessoas de diversas nacionalidades.

Ao longo do trabalho, utilizarei tabelas, imagens, depoimentos e minha própria vivência para abordar diversos aspectos sobre os conflitos a bordo e suas consequências. Provavelmente, ao final desta monografia sua conclusão seja a mesma de muitos marítimos: as relações interpessoais são e sempre serão uma das condições mais importante numa embarcação. Bem-vindos a bordo!

2 VIDA ABORDO

Para iniciarmos o estudo dos aspectos psicológicos a bordo de navios mercantes é preciso que haja uma familiarização com a realidade desse tipo de trabalho. Nesse capítulo vou abordar as características do regime de embarque do marítimo, apresentando a sua rotina de trabalho, o confinamento a que ele se submete e algumas questões culturais relacionadas a essa atividade profissional.

2.1 Regime de embarque

O regime de embarque é um fator fundamental em relação à satisfação da tripulação no ambiente de trabalho, uma vez que durante todo o período de embarque, após a rotina de trabalho esses trabalhadores não retornam aos seus lares.

Apesar de ser um elemento de extrema importância interferindo diretamente nas vidas dos marítimos, o regime de embarque varia de acordo com cada empresa, podendo chegar a 90 dias de confinamento. Hoje em dia, com o crescimento da indústria petrolífera temos as escalas de embarque offshore que variam entre 28x28, 35x35 ou até mesmo o 21x21 e 14x14 praticado normalmente por plataformas. A escala depende muito da empresa e também do tipo de navio em questão.

2.2 Rotina de trabalho

Não podemos deixar de explicar, por mais sucinto que seja, a questão de como o trabalho a bordo é realizado. Muitas pessoas têm esse questionamento. Se a bordo há algo para fazer, quantas horas se trabalha, enfim, como é a rotina dentro de uma embarcação.

Primeiramente, devemos ter em mente que os horários de serviço variam conforme a operação da embarcação ou instalação que estamos falando. Em relação a navios de cabotagem temos normalmente a seguinte rotina:

Quando o navio está em viagem, pilotos, maquinistas e marinheiros da guarnição de convés ou máquinas cumprem 4 horas de serviço e descansam oito, independentemente do tempo da travessia.

É uma prática comum, que os segundos oficiais sendo os mais novos oficiais a bordo recebam o terceiro quarto de serviço, cumprindo os horários de meia-noite às 4 horas e das 12 às 16 horas. Os outros quartos recebidos a partir da antiguidade de posto no navio são: 4 às 8 (16 às 20) e 8 às 12 (20 a meia noite). Completando assim as 24 horas de serviço no dia.

Cada piloto em seu quarto é acompanhado por dois marinheiros para auxiliá-lo. Nas longas travessias, com bom tempo e boa visibilidade, navegando com o piloto automático no passadiço fica somente o marinheiro vigia, e o outro faz serviços de manutenções e conservações sob as ordens do contramestre. A cada hora o piloto de quarto registra no Diário de Bordo as condições meteorológicas, opera equipamentos de radar, analisa o GPS, os equipamentos de Posicionamento Dinâmico e outros. Enquanto, os maquinistas registram no Diário de Máquinas dados importantes e operam equipamentos da praça de máquinas.

Durante as manobras de atracação, ou seja, os processos para a “estacionar” o navio no porto, o segundo oficial de náutica acompanha a guarnição de proa, sendo o contato direto com o passadiço para cumprimento de ordens. O segundo oficial também tem sob sua responsabilidade todo o material de sinalização, salvatagem e incêndio.

O primeiro oficial de náutica é encarregado da navegação responsável pelas cartas náuticas, almanaques, tábuas de navegação, etc.

O Imediato é encarregado de toda a documentação da carga e nos portos tem ligação direta com os serviços de estiva, cálculos de estabilidade e calado.

Também é encarregado da disciplina a bordo, bem como para manter os equipamentos de carga e porões em bom estado de uso, pintura geral do navio e nas manobras de entrada e saída dos portos, auxilia o Comandante no passadiço.

Quanto ao Comandante, supervisiona rotinas determinando rotas, acompanhando toda a navegação, conferindo posições de observações astronômicas ou por equipamentos, vistoria dependências do navio, fiscaliza operações de carga nos portos, despacha diariamente com o Imediato e Chefe de Máquinas e outros oficiais se necessário. Comunica-se diariamente com o Armador ou Agentes portuários, além das atribuições legais pertinentes da função.

É o único tripulante que não tem bote salva-vidas designado, em caso de

abandono. O Comandante também é chamado a qualquer hora do dia ou da noite, sempre que houver necessidade. Durante mau tempo, ou locais de muito tráfego, permanece no passadiço o quanto achar necessário.

Na praça de máquinas os quartos de hora são iguais ao do passadiço. Os serviços de manutenção são realizados conforme a necessidade e a possibilidade quando o navio está navegando. O segundo oficial é responsável pela condução e manutenções mais leves, o primeiro oficial é responsável por manutenções mais pesadas bem como auxiliar o chefe nos casos necessários. O chefe de máquinas não tira quarto de serviço e é o responsável por toda parte burocrática da máquina, por fazer pedidos de sobressalentes etc. Ele não precisa descer para a praça de máquinas, somente se for necessário ou se os outros maquinistas estiverem necessitando de sua ajuda.

No trabalho *offshore* e em plataformas os horários de serviço são diferentes da cabotagem. Os revezamentos normalmente ocorrem em dois turnos ao longo das 24 horas diárias, ou seja, cada oficial tira 12 horas de serviço. Podendo ser o revezamento de 6 horas de trabalho por 6 horas de descanso ou 12 horas de trabalho por 12 horas de descanso. Além disso, muitas vezes o tripulante pode ser solicitado em seu horário de folga, dependendo da necessidade e da operação. O ritmo de trabalho no *offshore*/plataformas tende a ser um pouco mais corrido do que de cabotagem devido ao fato da escala ser menor. Abaixo podemos ver uma citação de Ficher (1994) em seu livro: “Trabalho em turno e sono: um estudo entre trabalhadores do setor petroquímico” de como essa prática de serviços em turnos pode ser prejudicial para o marítimo:

O trabalho em turnos é caracterizado pela continuidade da produção e uma quebra da continuidade no trabalho realizado por cada trabalhador. (...) O trabalho em turnos contínuos, fixos ou rodíziantes, tem sido apontado como uma contínua e múltipla fonte de problemas de saúde e de perturbações sócio- familiares. (Ficher, 1994, pg. 10S).

Além do trabalho em turnos, vamos continuar vendo alguns outros aspectos da profissão mercante que muitas vezes influenciam o comportamento do profissional a bordo.

2.3 Confinamento

O confinamento é um dos aspectos mais diferentes na nossa profissão. A maioria das pessoas não convivem com esse tipo de regime em seus trabalhos e é um fator que faz muita diferença na vida de qualquer ser humano.

Segundo Goffman (1992), uma instituição total é aquela que funciona como moradia e ofício para um grande número de pessoas, vivendo situações similares, de forma fechada e formalmente administradas, destacadas da sociedade por um significativo período de tempo. “Há instituições estabelecidas com a intenção de realizar de modo mais adequado alguma tarefa de trabalho (...).” A experiência de viver numa instituição total pode originar um conflito entre a vida pessoal e profissional devido ao tempo que o trabalhador passa em confinamento.

Dessa forma, o indivíduo sofre uma sensação de “perda de papéis”, passando a não saber qual é de fato a sua função tanto no ambiente de trabalho quanto no seu ambiente familiar (quando ele desembarca) em virtude das barreiras de tempo e espaço do ambiente confinado.

O confinamento é “uma vivência total no local de trabalho, que estabeleceria, para o trabalhador, uma rotina de vida profissional de trabalho e pessoal diferenciada”, como no caso dos Oficiais da Marinha Mercante, dos pescadores e dos trabalhadores da indústria petrolífera por exemplo. A via profissional a bordo exige que esses trabalhadores sofram mudanças bruscas de espaços não desfrutem de nenhum convívio social por períodos longos de tempo (SILVA *apud* GOFFMAN, 2013).

O oficial da marinha mercante tem que lidar com uma série de questões durante o período em que permanece embarcado como a distância da sua casa, dos seus amigos e família, assim como com o excessivo convívio com os demais tripulantes. É perfeitamente aceitável dizer que o confinamento é um dos aspectos que mais necessita do seu amadurecimento emocional desse profissional.

Há poucos ambientes no mundo como o de um navio. Ali se encontra, mesmo se pensando em termos de um cargueiro, gente oriunda das mais variadas regiões, classes sociais, etnias e formações culturais. E somos todos obrigados a conviver

intensamente não só no trabalho, mas até nas horas de lazer, confinados pelos limites de espaço que nos impõe o navio no mar. (AREIAS, 1987, p.29).

O estudo de Santos (1999) nos mostra que apesar da Marinha Mercante ter como fator marcante a possibilidade de contato direto com os mais diversos lugares e culturas, é comum o marítimo ter o navio como uma prisão e o desembarque como a sua única forma de se libertar. A seguir temos um relato feito por um trabalhador a respeito do convívio em confinamento mostrado pela autora:

[...] Muitas coisas que acontecem aqui dentro, acontecem lá fora numa fábrica, num escritório, num banco, num bar com o cara que trabalha dentro de um restaurante. Nas relações interpessoais, você coloca vinte e oito pessoas aqui dentro, cada um com uma motivação diferente, cada um com um sistema diferente e às vezes fica um pouquinho tenso, mas é normal como se fosse lá fora. Só que lá fora o cara sai do trabalho todo dia. Quando acontece alguma coisa ele vai no bar da esquina, toma uma cervejinha e vai pra casa: - Oi, amor! Pô não sabe o que aconteceu! Aquele cara chato que tá me perturbando... Aqui eu tenho que ficar. Às vezes de manhã quando eu acordo a primeira pessoa que eu vejo de cara é o cara! (risos)" (SANTOS, 1999).

Em vista disso, o tripulante muitas vezes reage se adaptando de diferentes formas a toda pressão do confinamento e passa a desenvolver processos de ajustes, que podem ocorrer por ajustamentos primários e secundários. No primeiro caso, os trabalhadores se adequam a rotina de modo instintivo, atendendo ao que for determinado e exercendo o papel do "tripulante perfeito". Já no segundo, os indivíduos encontram formas de se esquivar das regras em busca de um maior bem-estar. É comum também conciliarem em diferentes estágios da carreira as duas formas citadas: tornam-se alheios aos acontecimentos e interações necessárias, tornam-se intolerantes preferindo a vida profissional em relação às experiências negativas no mundo externo, tornam-se inatingíveis. Essas situações ocorrem muito a bordo de embarcações, cada pessoa reage de um jeito às adversidades de um embarque e isso, muitas vezes, determina aqueles que ficam mais tempo na profissão e aqueles que rapidamente saem do mar e vão para terra.

A atividade marítima tem características muito peculiares, principalmente quando a comparamos com as atividades em terra, o próprio ambiente marítimo e

o impedimento de abandono do local de trabalho são fatores que ajudam a confirmar isso. Os marítimos muitas vezes necessitam tomar decisões que envolvem grande responsabilidade e consequências graves, assim como os trabalhadores em terra. Entretanto, para combater um sinistro que ocorre a bordo, pelo menos num primeiro momento, têm-se apenas os próprios recursos de bordo, que consistem no material disponível e na competência e treinamento dos tripulantes a bordo.

Assim, o comandante, o chefe de máquinas, os oficiais ou qualquer marítimo que esteja de frente da situação, seja num combate a incêndio ou numa situação de água aberta, ou algum outro sinistro devem adquirir um poder de decisão rápida e eficaz numa situação de isolamento.

2.4 Questões culturais da atividade profissional

A atividade marítima é extremamente multicultural. Tanto a cabotagem, *offshore* ou até mesmo plataformas pode ser encontrado pessoas de diversos países. Os filipinos dominam o mercado em sua grande maioria. São uma mão de obra especializada e barata, portanto normalmente são a melhor opção para a empresa que quer economizar.

Nas embarcações que operam em águas jurisdicionais brasileiras, pela Resolução Normativa 72, deve-se ter dois terços da tripulação em cada nível técnico de trabalhadores brasileiros. Portanto, normalmente a maioria dos tripulantes é brasileiro e o resto são de diferentes nacionalidades.

Esse aspecto influencia os tripulantes de muitas maneiras. A cultura de outros países e até mesmo a comida (caso o cozinheiro tenha outra nacionalidade) causa diversas vezes problemas de comunicação, conflitos devido a pensamentos e criações diferentes e cria uma barreira invisível, muitas vezes difícil de ser rompida entre os tripulantes.

2.5 Questões físicas

Além de todas as condições psicológicas, o tripulante tem que lidar com alguns fatores que podem se tornar incômodos quando prolongados, entre eles temos os movimentos do navio, os ruídos e temperaturas extremas.

Um fator de desconforto para o tripulante é o próprio movimento do navio, que é traduzido pelos seus seis graus de liberdade (três lineares e três angulares). Estes são *surge* (avanço e recuo), *sway* (abatimento) e *heave* (arfagem e *roll* (balanço), *pitch* (caturro) e *yaw* (cabeceio). Um fator a ser considerado é que os movimentos causados pelos graus de liberdade são intensificados em condições climáticas adversas, aumentando a sensação de desconforto, dor de cabeça e enjoo. Na maioria das vezes, o marítimo se acostuma com esses movimentos, porém em algumas situações esses fatores podem influenciar demais a produtividade da pessoa.

O ruído é outro fator presente no ambiente de trabalho do marítimo, principalmente para os tripulantes da praça de máquinas. Existe o ruído contínuo, o intermitente e o impulsivo. O ruído é produzido pela máquina que opera sem interrupção na mesma forma, como por exemplo: compressores, bombas e em máquinas de processamento em geral. O ruído intermitente possui variações maiores ou menores de intensidade. O ruído de impacto ou impulsivo é breve e abrupto e apresenta picos com duração menor de 1 segundo, a intervalos superiores a 1 segundo, por exemplo, de uma prensa hidráulica.

Caracterizar um ruído como irritante pode depender de vários aspectos subjetivos. Por exemplo, deve considerar se o mesmo é desejável ou não pelas pessoas expostas. A perda da audição é geralmente um processo gradual, podendo ser tão lento que a pessoa afetada não percebe por um longo tempo, até que os outros já tenham suspeitado do seu problema, atingindo direta ou indiretamente as pessoas que estão ao seu redor. Na maior parte dos casos a perda é consequência natural da evolução do nosso sistema auditivo. Normalmente pessoas com mais de 50 anos têm dificuldades ao ouvir de forma mais ou menos evidente e a compreensão das palavras é menos precisa (SANTOS, 2007).

A empresa é responsável por fornecer o equipamento de proteção individual (EPI) contra o ruído a fim de preservar a saúde de seus funcionários. Os mais usados hoje em dia são o abafador e o plug de ouvido que devem ser utilizados sempre na praça de máquinas. É muito comum ver alguns marítimos mais antigos com problemas de audição, pois trabalhavam na praça de máquinas e não tinham preocupação com isso. Atualmente, o funcionário pode sofrer penalidades se for pego sem o abafador ou plug, essas medidas, além da maior conscientização dos tripulantes, tiveram um impacto muito positivo em relação a saúde ocupacional de todos os profissionais mercantes.

Além desses fatores temos também as temperaturas extremas que, de acordo com as normas regulamentadoras (NR), fazem parte dos riscos físicos e ergonômicos (NR 9 e NR 17). No gráfico presente na próxima página relaciona o tempo de trabalho com a temperatura máxima suportada pelo corpo humano sem prejuízo a ele (VIANNA, 2012). Na figura abaixo, podemos observar a quantidade de horas trabalhadas.

Figura 1: Tempo de trabalho X temperatura máxima

REGIME DE TRABALHO INTERMITENTE COM DESCANSO NO PRÓPRIO LOCAL DE TRABALHO (por hora)	TIPO DE ATIVIDADE		
	LEVE	MODERADA	PESADA
Trabalho contínuo	até 30,0	até 26,7	até 25,0
45 minutos trabalho 15 minutos descanso	30,1 a 30,5	26,8 a 28,0	25,1 a 25,9
30 minutos trabalho 30 minutos descanso	30,7 a 31,4	28,1 a 29,4	26,0 a 27,9
15 minutos trabalho 45 minutos descanso	31,5 a 32,2	29,5 a 31,1	28,0 a 30,0
Não é permitido o trabalho, sem a adoção de medidas adequadas de controle	acima de 32,2	acima de 31,1	acima de 30,0

Fonte: Vianna (2012).

No gráfico seguinte estão relacionadas as temperaturas mínimas com o tempo de trabalho suportados pelo corpo humano exposto a elas (MATOS, 2007).

Figura 2: Regime de trabalho x descanso em temperatura mínima

Tabela 2. Regime de trabalho/descanso	
Faixa de temperatura de bulbo seco (°C) ao frio	Máxima exposição diária permissível para pessoas adequadamente vestidas para exposição ao frio.
+15,0 a -17,9	Tempo total de trabalho no ambiente frio de 6 horas e 40 minutos, sendo quatro períodos de 1 hora e 40 minutos alternados com minutos de repouso e recuperação térmica fora do ambiente de trabalho.
-18,0 a -33,9	Tempo total de trabalho no ambiente frio de 4 horas, alternando-se 1 hora de trabalho com 1 hora para recuperação térmica fora do ambiente frio.
-34,0 a -56,9	Tempo total de trabalho no ambiente frio de 1 hora, sendo dois períodos de 30 minutos com separação mínima de 4 horas para recuperação térmica fora do ambiente frio.
-57,0 a -73,0	Tempo total de trabalho no ambiente frio de 5 minutos, sendo o restante da jornada cumprido obrigatoriamente fora de ambiente frio.
Abaixo de -73,0	Não é permitida a exposição ao ambiente frio, seja qual for a vestimenta utilizada.

Fonte: Matos (2007).

É importante observar que a exposição do trabalhador embarcado a essas situações adversas podem ocorrer tanto durante o período do serviço como no período de descanso, já que o marítimo está submetido ao confinamento de seu regime de embarque.

2.6 A falta da família

O lugar que a família ocupa na vida do marítimo é normalmente, privilegiado. Costumamos trabalhar ou até mesmo “viver” para ela, entretanto, poucos são os que vivem com ela. Não veem os filhos nascerem, nem crescerem, tampouco participam da sua educação. Se pai, mãe, ou qualquer outro parente falece, não estão na cerimônia fúnebre para se despedir. Ficam sem notícias da família, muitas vezes, durante longos períodos, pois as ligações internacionais são muito caras e a internet, muitas vezes não consegue acessar uma rede.

O isolamento, para alguns trabalhadores, é a maior dificuldade enfrentada

a bordo. Porém, a família pode ser também, uma das maiores fontes de alegria para os trabalhadores quando regressam a terra. O desembarque também representa a possibilidade de um contato social mais amplo, seja com a família, amigos ou outras culturas.

Entretanto, muitos trabalhadores embarcados possuem poucas ou nenhuma amizade. Fato este que, na maioria das vezes é justificado pela falta de tempo para conquistá-los. Na verdade, esta pode ser uma justificativa furada, afinal conquistar novos amigos, poderia gerar mais sofrimento (seriam mais pessoas para se sentir saudades), pois se passa muito tempo embarcado. O isolamento afetivo e social a que estão expostos os trabalhadores embarcados pode levá-los a vivenciar um sentimento de solidão, que em alguns casos pode vir a constituir uma patologia (depressão).

2.7 Tripulação reduzida

A redução do número de tripulantes vem se acentuando a cada dia, devido à inserção de equipamento e sistemas automáticos e modernos. Navios de cabotagem possuem uma tripulação um pouco maior, porém as embarcações offshore, principalmente rebocadores, possuem tripulação muito reduzida. Normalmente, são cerca de 15 pessoas a bordo somente.

Este é um dos motivos pelo qual os marítimos estão cada vez mais isolados. É muito comum conversar com marítimos e os mesmos relatarem que mal conversam com os outros tripulantes a bordo. Enquanto uma parte da tripulação está de serviço, a outra se encontra repousando e, mesmo quando se veem a rotina atarefada do dia-a-dia faz com que o tempo para diversão ou entretenimento social seja escasso e cada tripulante se isole para descansar.

Outro fato inerente a uma tripulação reduzida é o conflito, pois neste caso é muito difícil lidar com a situação tendo que conviver com as mesmas pessoas sempre. O navio é um espaço pequeno e a tripulação é interdependente, todos precisam um dos outros para o bom andamento do processo. Sendo assim, em momentos de desencontros interpessoais só existem três soluções: resolver o problema, conviver independente do problema ou trocar de navio. Devido a crise

atual, essa última solução tem ficado muito difícil, pois muitas empresas estão sem navios e muitas pessoas estão desempregadas, portanto a troca de embarcação torna-se rara nesses casos.

Após termos visto como funciona a rotina de bordo e quais são as principais características dessa profissão, vamos começar a falar sobre as relações entre pessoas e como essas relações influenciam na vida e no trabalho de todo tripulante.

3 RELAÇÕES INTERPESSOAIS

Primeiramente, quando falamos sobre conflitos devemos ter em mente o que significam as relações interpessoais. Precisamos saber sua definição e o que essas relações influenciam ou não.

As relações interpessoais compreendem todos os relacionamentos entre as pessoas de diversos tipos, etnias, cores, raças. Ocorrem em todos os meios, no meio familiar, educacional, social, profissional e estão ligadas aos resultados finais de harmonia, avanço, progressos ou estagnações da vida humana.

São frutos das interações entre seres humanos. Interação significa agir mutuamente. Toda ação mútua é, portanto, uma interação, ou seja, um relacionamento. O que um faz provoca uma reação no outro ou vice-versa, por esse motivo as pessoas convivem, atraem-se, trabalham, comunicam-se, colaboram, simpatizam-se ou afastam-se de acordo com as suas ações e reações.

Pode parecer fácil conviver e interagir com o próximo, porém no âmbito emocional humano devemos estar alerta para a complexidade iminente do assunto, ou seja, para a dificuldade em se lidar com os diversos comportamentos, sentimentos, qualidades, defeitos, reações mentais e físicas de cada indivíduo da sociedade.

Trazendo essas definições para o âmbito profissional, em um meio corporativo a conduta do trabalhador diante de crises, conflitos, superação de obstáculos e a forma com que ele/ela lida com diferentes perfis vai, muitas vezes, determinar o seu rendimento. Quando as relações interpessoais enfraquecem em uma empresa, o clima organizacional torna-se negativo e desgastado, o profissional perde o foco e a produtividade, no ambiente de trabalho começam os desentendimentos, disputas internas e, com isso, empresa e profissionais perdem.

A bordo, as relações interpessoais significam a convivência entre os tripulantes tanto no seu horário de descanso quanto no horário de trabalho. Essa

convivência é muito intensa e por esse motivo, muitas vezes, o conflito torna-se inevitável.

3.1 Conflitos a bordo

Conflito vem do latim *conflictus*, originário do verbo *confligo*, *confligere* (choque entre duas coisas, embate de pessoas que lutam entre si). Trata-se de uma situação existente em qualquer âmbito devido a vários fatores que influenciam na interação das pessoas. Ou seja, é uma situação na qual duas ou mais pessoas divergem na percepção, avaliação e/ou proposta de ação sobre algum ponto em comum. Assim, faz-se necessário reconhecer que o conflito existe e precisa ser enfrentado. Negá-lo impede a equipe de buscar uma solução. As principais causas de conflitos são:

- a) Preconceito;
- b) Grosseria;
- c) Necessidade de *status*;
- d) Luta pelo poder;
- e) Teimosia;
- f) Sensibilidade exagerada;
- g) Estresse; e
- h) Meio ambiente adverso;

Antigamente, a ausência de conflitos era encarada como uma expressão de ótimo ambiente, boas relações e, no caso das organizações, como sinal de competência. Porém, atualmente essa visão mudou e em alguns momentos, e em determinados níveis, essas discussões podem ser consideradas necessárias e até mesmo algo positivo para evitar a estagnação. Assim, os conflitos não são necessariamente negativos, mas sim a maneira como lidamos com eles é que pode gerar algumas reações que não são as esperadas e desencadear uma série de outros problemas.

Quando olhamos para os conflitos entre seres humanos normalmente estamos falando de pessoas que vão para casa todos os dias e tem sua família por perto para conversar, tem a liberdade para relaxar nos fins de semana ou até mesmo em um dia de semana. Porém, esse trabalho trata de pessoas embarcadas e a situação para elas é um pouco diferente.

As relações de vida e trabalho a bordo são marcadas por algumas especificidades, devido ao fato de que o trabalhador embarcado se encontra confinado (vinte e quatro horas por dia durante todo o percurso ao navio), gerando um clima mais propenso a conflitos humanos.

As emoções de uma pessoa que está confinada podem tornar-se maiores, mais afloradas ou até mais sensíveis. Um pequeno atrito pode ser encarado de maneira diferente do que seria caso acontecesse em uma empresa em terra, por exemplo. Conviver com quem se teve o conflito quase 24h por dia gera um maior estresse por ambas as partes. Muitas vezes, são pequenas atitudes, gestos, falas que acabam por gerar uma imensa discussão a bordo, causando um enorme desgaste mental em toda a tripulação sem necessidade. Além disso, há alguns outros fatores que fazem com que a relação a bordo seja um dos assuntos mais difíceis de lidar. Caso esses fatores não estejam em condições favoráveis, eles acabam prejudicando a qualidade de vida da tripulação, o rendimento do trabalho, a comunicação efetiva e, conseqüentemente, provocam sérios problemas nas relações interpessoais. A seguir vou citar alguns desses fatores que julgo ser os mais importantes.

a) Ambiente

O ambiente afeta consideravelmente o comportamento humano. As pessoas comportam-se de acordo com o local em que estão. O ambiente dita como devemos nos portar, nos vestir, o que falar e nossas reações em relação às situações que ocorrem no dia a dia. No ambiente de trabalho não é diferente.

A bordo esse problema se intensifica devido ao fato do confinamento. Com um ambiente de trabalho desfavorável as pessoas sentem-se mais desgastadas, mais estressadas e conseqüentemente os conflitos nas relações interpessoais se intensificam e os erros ficam mais suscetíveis.

Ainda há muitas embarcações mercantes que não dispõem de acomodações confortáveis que possam fornecer ao trabalhador um bom descanso ou ainda uma alimentação correta e saborosa, ou salas recreativas para que o tempo a bordo passe mais rápido. Nesses ambientes, a chance de os conflitos acontecerem é muito maior do que naqueles em que há conforto para o tripulante.

b) Convivência com poucas pessoas a bordo

Conviver com as pessoas não é tarefa fácil, conviver sempre com as mesmas pessoas torna-se ainda mais difícil. Hoje em dia há um grande avanço tecnológico, provocando a clássica situação da modernidade, onde as máquinas substituem os homens. Se para o progresso isso é essencial, para as relações humanas dentro dos navios, é péssimo.

Existem navios enormes com tripulações mínimas que cada dia se reduzem mais. As pessoas acabam não tendo muitas opções de relacionamentos e tornam-se introspectivas e fechadas devido a esses estreitos laços sociais. Além disso, torna-se incomodo conviver com, no máximo, trinta pessoas durante um longo período de tempo. Este fato aumenta a saudade de casa, amigos e familiares, pois o marítimo muitas vezes não tem a chance ou mesmo tempo para estabelecer uma comunicação eficiente por meio de telefone ou internet com outras pessoas a não ser a tripulação, cada vez menor.

c) Falta de tempo para lazer/sono

Além da falta de tempo para se comunicar com a família e amigos já citada, a falta de tempo para o lazer e até mesmo para o sono é um fator que influencia muito nas relações interpessoais a bordo.

O lazer sempre foi uma válvula de escape para o estresse, porém a bordo não há tempo para relaxar, muitas vezes se o marítimo não está tirando seu serviço, está dormindo para descansar fisicamente e assumir o próximo quarto de hora. Portanto, torna-se difícil ter tempo para assistir a um filme, jogar algum jogo, entrar na internet, ou até mesmo para conversar. Essa situação torna a tripulação mais cansada e estressada, ocasionando mais conflitos.

Além disso, é fato que após uma boa noite de sono, as pessoas acordam renovadas para as suas atividades diárias. Especialistas recomendam um período de oito horas diárias de sono, mas nos navios nem sempre isso é possível.

Com o regime de quarto, o marítimo tira o seu serviço e tem oito horas para o descanso. Nesse tempo, que deveria ser dedicado somente ao sono, ele ainda deve fazer suas refeições, fazer sua higiene pessoal e resolver problemas que possam surgir. Ou seja, não lhe sobra tempo para descansar e o organismo começa a ficar sobrecarregado. A falta de sono provoca uma série de doenças como

obesidade, hipertensão, depressão e mau humor que contribuem para que as relações interpessoais tornem-se cada vez mais complicadas. No que diz respeito à qualidade do serviço, um trabalhador com sono pode não desempenhar bem suas funções e até mesmo representar riscos ao executar as suas tarefas. Por esse motivo, muitas pessoas quando chegam ao período final do embarque estão exaustadas tanto fisicamente quanto mentalmente.

d) Cansaço mental

Além do cansaço físico, existe o cansaço mental. Este pode ser consequência do excesso de trabalho, da falta de sono, da falta de tempo para o lazer, dos conflitos a bordo entre vários outros fatores.

Normalmente, as escalas de embarcações mercantes são 60x60 (sessenta dias no mar e sessenta dias em terra), algumas 28x28 outras 14x14, enfim, depende da empresa. Porém, um fato é real em todas as empresas: nos dias que se passam a bordo não há sábado, domingo ou feriado. O trabalho não pode parar e o descanso torna-se pouco, pois muitas vezes o revezamento é de 6 horas ou 12 horas, no máximo. O corpo e a mente ficam fadigados e o cansaço mental muitas vezes toma conta, tornando tudo muito mais difícil.

3.2 A importância do Conforto a Bordo

Devido às inúmeras dificuldades, como a convivência com pessoas diferentes, somado a saudade da família, o marítimo, quando embarcado, tende a formar um hostil e ineficiente ambiente de trabalho.

Por este motivo, as empresas devem tentar proporcionar meios para tornar o ambiente a bordo agradável, mantendo locais de lazer e visando à diversão dos tripulantes, para que não tenham apenas um local de seriedade e profissionalismo. Podem ser oferecidas aos tripulantes opções de entretenimento e dinâmica de grupo para suprir a distância de casa e a saudade da família, assim como recursos de internet e telefone, para proporcionar a comunicação com o pessoal em terra diminuindo a ansiedade.

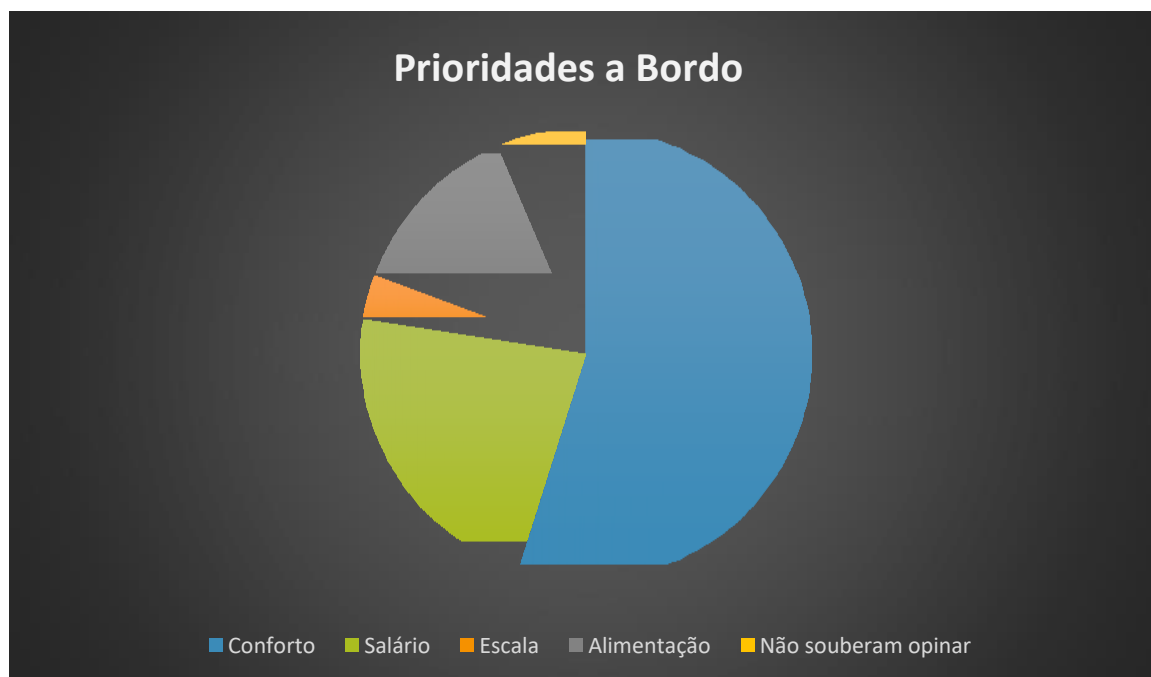
Estas medidas tornam o local de trabalho mais familiar, além de diminuir o estresse, amenizar a angústia e contribuir para a melhoria da qualidade de vida a bordo.

O cansaço mental não é o único que aflige a tripulação. O cansaço físico é também uma questão a ser observada, quanto mais sedentária a pessoa é, mais cansada ela fica para os trabalhos que devem ser realizados. Por isso, hoje em dia é muito comum as embarcações possuírem academias. As academias visam melhorar o sedentarismo, fornecendo à pessoa a oportunidade de desestressar, de se manter saudável e ter mais disposição para o trabalho.

A diferença entre embarcações que possuem algum tipo de entretenimento e embarcações que não possuem é gritante. A tripulação é afetada drasticamente pela falta de recursos para aliviar as tensões a bordo. Inclusive em muitos casos, o tripulante questiona no ato da entrevista sobre as condições de conforto da embarcação e é muito comum pessoas negarem embarque, pois o navio não possuía internet a bordo, televisão ou nenhum tipo de distração. Pode parecer bobeira ou melindre, porém somente aqueles que ficam a bordo sabem o quanto isso faz diferença e dão valor a esse tipo de conforto.

A fim de comprovar o quão importante é o conforto a bordo, realizei uma pesquisa com os alunos do Curso de Aperfeiçoamento de Máquinas (APMA). São todos oficiais com um certo tempo mínimo de experiência e que estão realizando o curso no CIAGA (Centro de Instrução Almirante Graça Aranha). Dos trinta oficiais que participaram da pesquisa, cinquenta e cinco por cento deles responderam que priorizam o conforto acima de muitas coisas, até mesmo salário e escala. Os resultados obtidos foram colocados no gráfico a seguir para melhor visualização.

Figura 3- Gráfico de prioridades a bordo



Fonte: Autoria própria.

Podemos observar o quão importante o conforto é. Quando falamos de conforto, estamos falando sobre a condição da embarcação, as instalações, os camarotes, falamos também sobre a comunicação se há ou não internet a bordo, se o navio possui televisão e etc.

Esses fatores todos ajudam a combater muitos problemas psicológicos dos marítimos. Este tema é tão complexo e importante que será abordado no próximo capítulo.

4 ESTRESSE A BORDO

“Se já, pela manhã, colocares creme de barba na escova de dentes... Para! Respira fundo! Relaxa! Vai com calma! Tens todo o dia para um estresse legal.”

Alcione Sortica

4.1 O estresse em si

O estresse refere-se a toda e qualquer tensão provocada por situações arrebatadoras que criem alterações sobre processos orgânicos do corpo e no bem-estar ou gerem transtornos psicológicos. O especialista percussor deste termo foi o fisiologista e médico Hans Selye (1907-1982), ex-diretor do Instituto de Medicina e Cirurgia Experimental da Universidade de Montreal. O seu trabalho de investigação “Stress: um estudo sobre ansiedade” foi publicado em 1950 e assentou as bases para o desenvolvimento do conceito.

Qualquer estímulo interno ou externo, direto ou indireto que propicie o desequilíbrio dinâmico do organismo é um fator que desencadeia o estresse. Entre esses fatores (denominados fatores estressantes) os mais básicos são: as situações que obrigam a processar informação de forma instantânea, as percepções de ameaça, os estímulos ambientais prejudiciais, a alteração das funções fisiológicas (como as doenças ou as adições), o isolamento, a pressão do grupo e a frustração.

O estresse é algo que não se percebe até que você estoura. Quando você grita, quando resmunga ou quando briga e, percebe que passou dos limites, quando não, por ora, se machuca ao tentar fazer algo totalmente fora do racional em que você mesmo não sabe o porquê fez. Nos dias atuais, em muitas pessoas, anda como se fosse a sua sombra. Estando mais próximo e, ofuscando a razão em diversos momentos.

No mundo dos profissionais embarcados é ainda pior. Pois, o navio ou embarcação além de ser ambiente de trabalho é também de moradia e, muitas vezes, a mesma pessoa que você se desentende, provavelmente, irá encontrar com

ela novamente em um ambiente de lazer como refeitório, salão de TV, salão de jogos ou mesmo academia como já foi mencionado nos capítulos anteriores.

Os sintomas gerais causados pelo estresse são bem numerosos: estado de ansiedade/angústia, sensação de opressão e de falta de ar aparente, rigidez muscular, pupilas dilatadas, incapacidade de conciliar o sono (insônia), falta de concentração, irritabilidade e perda das capacidades para a sociabilidade, etc.

Apesar de ter sintomas, o estresse não é considerado uma doença, entretanto causa inúmeras. Falando rapidamente podemos citar: asma, doenças dermatológicas, gastrite, úlceras, fraquezas, câibras, hipertensão, enxaqueca, dores urinárias, obesidade mórbida, diabetes, impotência sexual, infertilidade e muitas outras.

Muitos estudos já foram feitos e os estudiosos tendem a considerar o estresse agindo em três fases distintas, que se sucedem após ação ininterrupta dos agentes estressores. São elas:

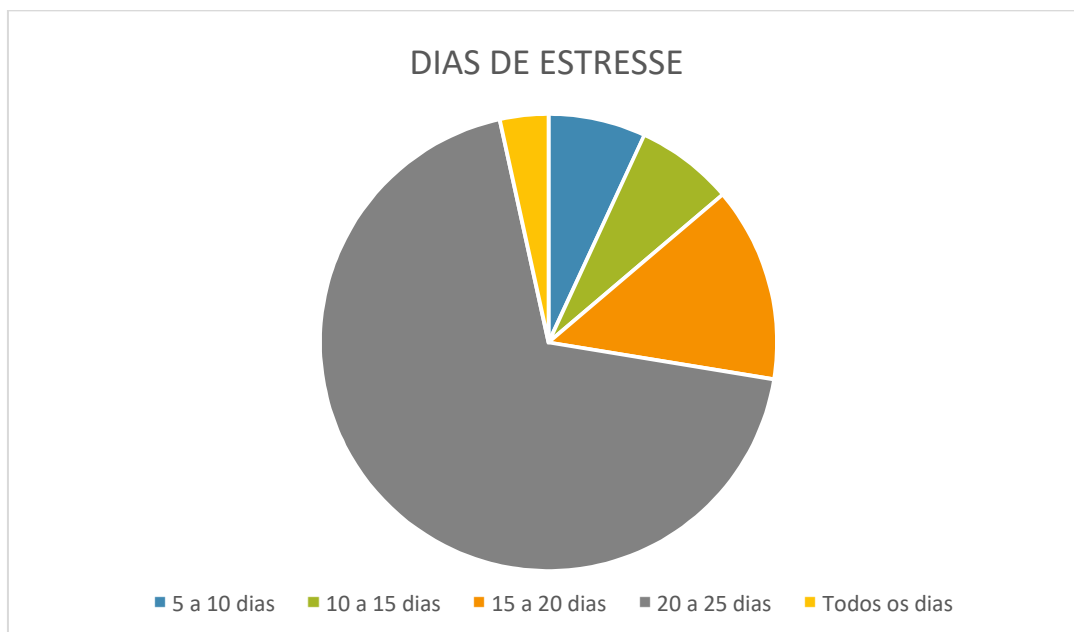
- a) Fase aguda - estímulos estressores começam a agir, cérebro e hormônios reagem rapidamente, e percebemos os seus efeitos, mas somos geralmente incapazes de notar o estresse;
- b) Fase de resistência - estresse persiste. Nesta fase começam a aparecer as primeiras consequências mentais, emocionais e físicas. Perda de concentração, instabilidade emocional, depressão, palpitações cardíacas, suores frios, dores musculares ou dores de cabeça frequentes são sinais evidentes, mas muitas pessoas ainda não conseguem relacioná-los ao estresse. A síndrome pode prosseguir até a sua fase final e mais perigosa;
- c) Fase de exaustão: o organismo absorve os efeitos do estresse, promovendo a instalação de doenças físicas ou psíquicas.

O estresse até pode ser superado, entretanto cada fase vai exigir um tratamento diferente. Talvez um psicólogo ou psiquiatra venha a bastar, pode também ser necessário um tratamento medicamentoso ou infelizmente, se a última fase tiver sido alcançada, a doença resultante deverá ser tratada.

Em nossa profissão, não é fácil lidar com o trabalho e com o confinamento. Muitas vezes o estresse domina e a frustração é inevitável. Todos que já embarcaram dizem sentir a mesma angústia e ansiedade. Realizei outra pesquisa

com os alunos do Curso de Aperfeiçoamento de Máquinas a fim de averiguar o nível de estresse que os mesmos julgam que passam por embarque. Os resultados foram alarmantes, quase setenta por cento da turma disse passar por situações de estresse quase todos os dias. Abaixo o gráfico demonstra os resultados obtidos.

Figura 4-Dias de estresse a bordo



Fonte: Autoria própria.

Tendo como base a experiência que possuo e esta pesquisa, é muito plausível dizer que o estresse é fato comum na vida marítima, seja ele causado pela condição do trabalho, falta da família, falta de sono ou qualquer outro motivo. Como mencionado anteriormente, o estresse normalmente não caminha sozinho, na maioria das vezes a ansiedade o acompanha e esta também é um fator importante que devemos combater.

4.2 A ansiedade que acompanha o estresse

O estado de ansiedade é um estado emocional transitório. Sendo caracterizado, quando o organismo do homem é atingido por sentimentos de tensão e apreensão desagradáveis, conscientemente percebidos e por aumento na reatividade do sistema nervoso autônomo.

Os estados de ansiedades variam em intensidade, segundo as condições

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

A ansiedade é considerada uma das doenças do século e não atinge só marítimos. As pessoas estão se tornando cada vez mais ansiosas e diversos são os estudos que comprovam que essa condição e sua periculosidade devem ser levadas a sério. Um estudo da Organização Mundial de Saúde (OMS) feito em 2015, demonstrou que o Brasil é o país com a maior taxa de pessoas com transtornos de ansiedade no mundo. Segundo estimativas, 9,3% dos brasileiros têm algum transtorno de ansiedade. Pesam nesse cenário, dizem especialistas, fatores socioeconômicos, como pobreza e desemprego, e ambientais, como o estilo de vida em grandes cidades. O gráfico abaixo mostra os resultados dessa pesquisa:



Fonte: Global Burden of Disease Study, 2015 - OMS (Organização Mundial da Saúde).

As reações ansiosas constituem uma forma fundamental de resposta às circunstâncias perigosas. Seja isso em terra ou a bordo, obviamente devido a conjuntura do confinamento e tantos outros fatores os marítimos se tornam alvos mais fáceis para a ansiedade.

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

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

Esse problema pode ser diminuído pelo próprio mercante, na verdade ele é o único que pode fazê-lo. Dessa forma, o mesmo deve se policiar e se conhecer para não deixar que isso aconteça. Tentar buscar uma válvula de escape é fundamental pra saúde mental de qualquer tripulante e é disso que vamos tratar a seguir.

4.3 Como aliviar as tensões a bordo

Existem infinitas formas de se aliviar o estresse quando em terra, seja a prática de exercício ao ar livre ou até mesmo um novo hobby ou o aumento do ciclo social em que a pessoa consiga se desconectar do ambiente de trabalho e dos problemas gerados. Os *“happy hours”*, ou seja, horas pra relaxar com amigos após o trabalho, indo a algum barzinho ou saindo pra comer são frequentes.

Já a bordo, o assunto é diferente. O navio ou a embarcação é um ambiente confinado e, propicia um transtorno mental ainda maior devido à restrição de escape do confinamento. Não existem *“happy hours”*, nem voltar pra casa no fim do dia ou dormir até mais tarde no final de semana. Portanto, as formas de aliviar a tensão são mais restritas.

O regime de trabalho embarcado não é tão fácil quanto ao de um trabalhador em terra, embora o trabalhador de terra sofra mais com trânsito e, o trabalhador

embarcado não tenha esse problema porque já vive no ambiente de trabalho, o marítimo vive o tempo todo sob estresse se não conseguir se desconectar de seu ambiente de trabalho.

Brigas passam a ser mais frequentes, problemas de insônia e até mesmo depressões devido à restrição de comunicação e lazer que são, facilmente, encontrados quando estão em terra.

O tripulante deve criar um hábito frequente em que ela consiga fazer algo onde ela se desligue totalmente do ambiente onde ela esteja, ou seja, embarcada. Cada pessoa reage diferente ao estresse e, cada pessoa também procura uma forma diferente de tentar aliviar a sua tensão.

Existem aqueles que recorrem para o bom e velho livro, praticando o hábito da leitura e “entrando” em um mundo diferente, o mundo do escritor, e assim se desconectando do mundo embarcado.

A prática de exercícios físicos, principalmente na academia, é uma outra forma onde as pessoas conseguem se desconectar do ambiente confinado flutuante. Pois, quando elas estão focadas em realizar o seu exercício, elas conseguem esquecer que estão confinadas.

Quando a embarcação propicia os salões de jogos e de TV, é mais uma forma onde as pessoas conseguem relaxar e ficarem mais tranquilas em relação ao estresse. No salão de jogos é possível fazer pequenas competições utilizando de jogos de tabuleiro ou até mesmo jogos eletrônicos.

Na área de TV, a pessoa consegue se aproximar um pouco mais da realidade de terra porque consegue ouvir as notícias que estão passando ou assistir filmes, seriados e novelas e, então, gera sensação de conexão com os assuntos que estão sendo tratados em terra. Podendo assim ficar por dentro do que acontece no ambiente exterior ao navio.

Além dos salões, o uso dos equipamentos de comunicação ajuda, e muito, as pessoas que estão embarcadas. Existem embarcações que propiciam cabines telefônicas onde a pessoa consegue ligar, por um pequeno tempo gratuito, para os familiares e amigos. Assim, consegue se aproximar dos seus entes queridos e colocar o “papo em dia”.

Além de tudo, a mais importante forma de aliviar as tensões hoje em dia é a internet. Apesar da conexão em muitos navios ser extremamente devagar, a internet

proporciona que as pessoas consigam enviar mensagens para os seus amigos e familiares a hora que quiserem e sem precisar de cabines telefônicas, tempos reduzidos e filas de espera. Com pequenos toques, é possível enviar e receber mensagens que conseguem gerar conforto aproximação com qualquer pessoa que esteja a milhares de quilômetros, ou milhas, uma da outra.

Por mais difícil que possa parecer, temos sempre que tentar alguma forma de aliviar o estresse e a ansiedade. Trabalhar embarcado tem suas vantagens, porém as desvantagens podem ser muito maiores e estão muito relacionadas com a saúde do indivíduo.

Devemos ter sempre em mente que a segurança e o bem-estar da tripulação são os mais importantes e devem estar acima de toda e qualquer operação. Atualmente, caminhamos para um cenário positivo em relação a tais fatores. Muitas empresas estão se dando conta de que quando o tripulante está feliz e confortável em seu navio, sua produtividade aumente e conseqüentemente o lucro da empresa também.

Ainda temos um longo caminho a percorrer pela frente enfrentando as adversidades da vida mercante, mas com certeza chegaremos ao final da derrota com resultados positivos e quando esse dia chegar, poderemos dizer que os dias de embarque são tão prazerosos quanto os dias de folga.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do que foi visto nesse trabalho podemos observar que um aprofundamento no estudo dos aspectos psicológicos a bordo de navios mercantes se mostra necessário, sendo de extrema relevância no que diz respeito à saúde física e mental dos trabalhadores desse setor. O bem-estar do profissional a bordo implica não somente em qualidade de vida como também na segurança de um modo geral, e ele pode ser alcançado a partir de providências básicas provenientes tanto das companhias de navegação quanto dos próprios profissionais.

O trabalhador submetido ao regime de embarque necessita estar equilibrado nos aspectos físico, emocional e social para que possa desenvolver suas atividades com segurança. Para isso é preciso que algumas características próprias da profissão estejam em harmonia com a vida pessoal desse indivíduo. O regime de embarque, a rotina de trabalho, o confinamento e algumas questões físicas relacionadas ao trabalho a bordo se apresentam como fatores fundamentais no que diz respeito à satisfação desse profissional em relação ao seu ambiente de trabalho.

Na busca excessiva pelo lucro, algumas empresas deixam de considerar necessidades pessoais primárias dos trabalhadores, afetando as relações interpessoais, a segurança e algumas vezes trazendo prejuízos para as próprias empresas. Nos diferentes regimes de embarque, dependendo de cada empresa, vemos profissionais mais ou menos satisfeitos em função de poderem ou não conciliar melhor as suas vidas profissionais e pessoais.

A companhia deve assegurar que o ambiente de trabalho promovido por ela não favoreça situações que levem o indivíduo ao limite e desenvolva o estresse e a ansiedade. Isso pode ser possível através de um acompanhamento psicológico que permita que o marítimo tenha uma vida saudável não só a bordo, como também no seu ambiente familiar.

Assim, com algumas medidas por parte das empresas e por parte dos próprios profissionais, o ambiente no mar poderá se tornar cada vez melhor. A obtenção de um ambiente seguro e saudável é de responsabilidade de todos.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Sérgio dos Anjos. **Relacionamento Humano a Bordo**. Rio de Janeiro: ESRS-SINDIMAR, 2004.

CHIAVENATO, Idalberto. **Introdução à Teoria Geral da Administração: edição compacta**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

ITALIANI, Fernando. **Gestão de Pessoas**: a principal ferramenta para o sucesso. Disponível em: www.portaldomarketing.com.br/Artigos/Gestaodepessoas.htm, Acesso em: 17 maio 2019.

PEPE, Benito S. **Ambiente de trabalho e as relações interpessoais**. Disponível em: <http://www.calabriaveiculos.com.br/noticia/16>, Acesso em: 24 jun. 2019.

SANT'ANNA, Moacir Oliveira. **Aspectos comportamentais dos marítimos**. Rio de Janeiro: Curso de Aperfeiçoamento para Comandante, 1993.

SANTOS, Janaina Aparecida dos. **TRABALHO E SOFRIMENTO PSÍQUICO NA MARINHA MERCANTE: UM ESTUDO SOBRE A TRIPULAÇÃO EMBARCADA**. 1999. 115 f. Tese (Doutorado) - Curso de Ciências na Área de Saúde Pública, Fundação Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 1999.

SILVA, Ricardo Cesar Fernandes da. **OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE: UM ESTUDO SOBRE OS FATORES CONTRIBUINTE PARA A EVASÃO NOS ANOS INICIAIS DA CARREIRA EMBARCADA**. 2013. 91 f. Tese (Doutorado) - Curso de Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2013.

TERRY, George R. **Princípios de Administração**. Continental, 1968.