

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

**HEYDER DEBIZE MEDEIROS DUCLOS**

**DISTÚRBIOS COMPORTAMENTAIS GERADOS PELO TEMPO DE  
PERMANÊNCIA A BORDO**

**RIO DE JANEIRO**

**2014**

**HEYDER DEBIZE MEDEIROS DUCLOS**

**DISTÚRBIOS COMPORTAMENTAIS GERADOS PELO TEMPO DE  
PERMANÊNCIA A BORDO**

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientadoras: 1T(RM2-T) **Raquel da Costa Apolaro**

Profª. Denise Batista da Silva

**RIO DE JANEIRO**

**2014**

**HEYDER MEDEIROS DEBIZE DUCLOS**

**DISTÚRBIOS COMPORTAMENTAIS GERADOS PELO TEMPO DE  
PERMANÊNCIA A BORDO**

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

Data da Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Orientador: 1T(RM2-T) **Raquel** da Costa **Apolaro**  
Mestre em Educação

---

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

Dedico esse trabalho a professora Denise Batista Silva. Grande profissional e pessoa. Nunca será esquecida.

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente gostaria de agradecer a minha família e amigos que me apoiaram nos momentos difíceis que passaram. Espero um dia poder retribuir todo o amor e amizade que me deram.

Agradeço a minha namorada Alexia Costa por me ajudar a concluir esse trabalho e também por ser a luz da minha vida.

Agradeço a minha mãe Fatima Debize Medeiros por possibilitar que eu me transformasse no homem que sou hoje. Sem você nada seria possível.

Agradeço ao meu irmão Roland Debize Medeiros Duclos por ser sempre a mão que não me deixa cair.

## RESUMO

O presente estudo busca discorrer sobre questões referentes aos efeitos gerados no indivíduo pelo longo tempo passado a bordo de embarcações da Marinha Mercante em uma rotina de stress, angústia, sensação de cárcere e isolamento. Todos esses fatores somados a saudade dos amigos e familiares e outras questões psicológicas criam no indivíduo uma série de distúrbios comportamentais que, em geral, não são associados a sua profissão como deviam ser e acabam se passando por problemas pessoais e isolados. Alcoolismo, depressão, bipolaridade, dupla personalidade e vício em drogas estão entre os distúrbios abordados nesse trabalho acadêmico. Durante todo o estudo a vida a bordo é colocada em comparação com o período de cárcere de prisioneiros, o que intensifica a gravidade dos distúrbios e evidencia a necessidade de acompanhamento especial para profissões que lidam com o isolamento e aprisionamento.

Palavras-chave: Depressão a bordo. Alcoolismo na Marinha Mercante. Distúrbios comportamentais a bordo.

## **ABSTRACT**

The current study attempts to descant about issues which concern to effects caused on the subject, due to a long period of time spent on board on Merchant Navy's ships, in a routine insert in conditions such as stress, anguish, prison feelings and isolation. In addition to what was said, there is also missing of family and friends, besides other psychological issues which create behavioral disorder on man that, in general, are not associated to the subject's profession as it should be. As a result of it, people who work in this profession use to face personal and sporadic problems. Alcoholism, depression, bipolar disorder, drug addiction and dual personality are among the disorders discussed in this academic study. During the present study, life on board is compared to prison period, which highlights the disorder's effect and gives attention to the need of special treatment to professions which deal with isolation and imprisonment.

Keywords: Depression on board. Alcoholism on Merchant Navy. Behavioral disorders on board.

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>LAR E MAR</b>	<b>9</b>
<b>2.1</b>	<b>A utopia do lar</b>	<b>9</b>
<b>2.2</b>	<b>Estabilidade Emocional</b>	<b>10</b>
<b>2.3</b>	<b>Identidade de bordo</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>OFICIAL EM FOCO</b>	<b>12</b>
<b>3.1</b>	<b>O Perfil do Mercante</b>	<b>12</b>
<b>3.2</b>	<b>Capitão Schettino</b>	<b>12</b>
<b>3.3</b>	<b>Capitão Joseph Jeffrey Hazelwood</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>A BORDO DA PRISÃO</b>	<b>14</b>
<b>4.1</b>	<b>Prisão ou Cárcere</b>	<b>14</b>
<b>4.2</b>	<b>Experimento de Aprisionamento de Stanford</b>	<b>16</b>
<b>4.3</b>	<b>Psicologia e Cárcere</b>	<b>20</b>
<b>4.4</b>	<b>Ressocialização</b>	<b>21</b>
<b>5</b>	<b>DIREITOS HUMANOS EM PERSPECTIVA</b>	<b>22</b>
<b>5.1</b>	<b>Direitos Humanos na formação e na rotina de bordo</b>	<b>22</b>
<b>6</b>	<b>A LINHA DE TEMPO DO OFICIAL</b>	<b>24</b>
<b>6.1</b>	<b>A formação</b>	<b>24</b>
<b>6.2</b>	<b>O fim da carreira</b>	<b>25</b>
<b>7</b>	<b>DEPRESSÃO A BORDO</b>	<b>26</b>
<b>8</b>	<b>ALCOOLISMO NO MAR</b>	<b>28</b>
<b>8.1</b>	<b>Alcoolismo perante a Lei</b>	<b>28</b>
<b>8.2</b>	<b>Alcoolismo a bordo</b>	<b>29</b>
<b>9</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>31</b>
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>32</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O presente estudo, em linhas gerais, é o conjunto de fontes que buscar discorrer sobre um tema recorrente na vida dos oficiais da Marinha Mercante: os reflexos que o cárcere traz para as vidas dos empregados, que passam a maior parte do tempo destinado ao ofício dentro de navios.

Além disso, há um acervo referente à pesquisa bibliografia para fundamentar a problemática aqui levantada, fornecendo os subsídios teóricos para o desenvolvimento de uma pesquisa acadêmica acerca da temática que a profissão de oficial da Marinha Mercantil ocasiona para o mesmo.

.Na busca da base para o desenvolvimento do presente trabalho foi efetuada uma pesquisa bibliográfica concernente a casos de capitães, como o Capitão Schettino e o Capitão Hazelwood, que sofreram influências da vida privada ao cárcere.

Dentro desta abordagem, a presente pesquisa terá um cunho documental com base em experiências tocantes à vivência no cárcere. Assim como apresenta um posicionamento crítico, no que se refere ao estilo de vida o qual o oficial da Marinha Mercante é obrigado a se adaptar a fim de desenvolver carreira na referida profissão.

A proposta do recorrente estudo é que, ao final da leitura, os leitores possam visualizar a mudança comportamental sofrida (explicitamente ou não) por oficiais mercantis, assim como, também entender os fatores que influenciaram na mudança comportamental dos mesmos oficiais.

## 2 LAR E MAR

### 2.1 A utopia do lar

A Marinha, como instituição, disponibiliza a seu militar salário que traz estabilidade relativa, credibilidade social, projeto de carreira, opção para diferentes classes sociais, alimentação, moradia e plano de saúde. Entretanto, existe um fator que carece em todas as forças militares, e principalmente na Marinha: a valorização do lar.

Em todas as forças armadas, as viagens são constantes e a tendência do homem contemporâneo de formar raízes em um ambiente e criar um lar se mostra como um objetivo distante e quase utópico. Na Marinha mercante isso se intensifica devido ao longo tempo embarcado, o que não só dificulta a formação do lar como a transforma em algo praticamente inexistente. O oficial da Marinha mercante pode simplesmente desprezar esta tendência contemporânea (digo contemporânea pelo fato do homo sapiens ter iniciado sua existência com uma cultura nômade) pelo estilo de vida que lhe é apresentado.

O oficial da Marinha mercante com uma escala média de vinte oito dias embarcado e vinte oito dias em casa, que por acaso é uma das escalas mais bem vistas entre os praticantes, tem um período relativamente curto distante da família e dos compromissos de terra comparado a escalas com duração de três meses. Dito isso, é possível que o oficial tenha o benefício de um equilíbrio mínimo entre sua casa e seu trabalho. Porém, esse equilíbrio se mostra falso quando fica exposta a fragilidade que o compõe.

Em apenas um dia é possível perder uma pessoa querida, os primeiros passos do seu filho (ou seu próprio nascimento). Em poucas horas se perde uma oportunidade de experiência única, como por exemplo, um pedido de ajuda de alguém amado. Em segundos se passam momentos históricos e se perdem as últimas palavras de sua mãe ou seu pai. Partindo desse ponto de vista, é possível afirmar que este “equilíbrio” é falso até em escalas ainda mais curtas como a que propõe quatorze dias de mar. Quanto tempo longe do seu ponto de conforto é necessário para configurar um desvio do seu eixo? Quanto tempo desviado do seu eixo é necessário para perder coisas impossíveis de se recuperar? Quanto tempo desviado do seu eixo é necessário para nunca mais conseguir voltar para o mesmo?

Muito menos tempo que a menor escala do mais bem pago oficial da Marinha mercante. E a crença nesse falso equilíbrio é ilusão. E pensar que o “lar” vai ser o mesmo que foi deixado quando voltar do mar é utopia.

## **2.2 Estabilidade Emocional**

A sociedade moderna trouxe um conceito de estabilidade emocional que se constitui do somatório de fatores, variáveis e contextos que geram um ambiente favorável ao desenvolvimento pleno da vida e saúde mental. Tendo como foco a vida a bordo, essa estabilidade é inatingível, visto que todos os fatores, variáveis e contextos que normalmente contribuem para a saúde emocional do indivíduo são substituídos por saudades de entes queridos, para um ambiente perigoso, impróprio para a sobrevivência humana a longo prazo e que desenvolve no indivíduo sensações de confinamento, ansiedade e paranoia.

A contraposição mencionada anteriormente, no qual a profissão do oficial da Marinha mercante se coloca em relação à proximidade da estabilidade emocional do indivíduo é a base do presente estudo a partir de reflexos que a vida a bordo traz no comportamento humano.

O eixo mencionado anteriormente na presente dissertação e que será discutido ao longo da mesma é o que norteia a estabilidade emocional no indivíduo que exerce carreira na Marinha mercante. Ambos são coexistentes, interdependentes e largamente afetados em razão do longo tempo embarcado. Um homem quando fora de seu eixo e, por conseguinte, instável emocionalmente, fica propenso a adquirir diversos distúrbios comportamentais, como falta de sensibilidade perante outros, isolamento social, dentre outros. O mesmo indivíduo também fica exposto a vícios, a citar como exemplo: casos de depressão, de alcoolismo, e uso de substâncias tóxicas, os quais podem trazer a ilusão de aproximação do seu eixo. Após o que foi dito, é plausível atestar que o ambiente de bordo é extremamente agressivo ao conforto emocional de seus oficiais.

## **2.3 Identidade de bordo**

O tempo de mar é árduo e cercado de particularidades desconfortáveis que podem se traduzir como perigos em alto mar ou até mesmo em uma tripulação estrangeira de difícil convivência. Tais particularidades acabam exigindo que o indivíduo oficial da Marinha mercante tenha que se adaptar a este contexto, quase como em uma teoria lamarckiana. Quando Karl Marx afirma que “O homem é produto do meio” ele apenas pressupõe um meio em que o homem está inserido. Contudo, é legítimo afirmar que os profissionais que trabalham embarcados são considerados produtos de dois meios diferentes: a casa e o mar. Ainda que se pense de forma contrária, como sendo o meio o produto do homem, continuam

sendo dois meios diferentes que pressupõem dois homens diferentes. Isso é o berço da definição de identidade de bordo.

O ambiente a bordo muitas vezes se qualifica como hostil e, em alguns casos o indivíduo não se adapta às condições do navio, da viagem ou ao que a própria tripulação impõe. Tais fatores intensificam a necessidade por uma criação de uma identidade paralela que consiga coexistir de forma harmoniosa nesse ambiente.

### **3 OFICIAL EM FOCO**

#### **3.1 O Perfil do Mercante**

A Marinha mercante, em razão de pertencer à iniciativa privada, se mostrou uma instituição sensível a muitas variáveis, tanto no cenário econômico quanto como no cenário político. Com momentos ambos de prosperidade e de escassez a Marinha Mercante se mostrou praticamente como em um gráfico senoidal. Isso gerou momentos muito deleitáveis a nível financeiro para o mercado mercante assim como momentos espinhosos. O oficial da Marinha mercante, num passado não tão distante assim, ficava sujeito a escalas longas e desgastantes como a de onze meses a bordo para apenas um mês em casa com a família.

Dito isso, é possível afirmar que em momentos de riqueza trazia um grande incômodo o qual, aliado ao fato de ser uma profissão pouco divulgada e uma carreira não almejada, acabava por criar um escopo de profissionais composto geralmente por pessoas que falharam em atingir outros objetivos ou que não tinham mais opções no que refere a ambos âmbito profissional e social. Esse fator “renegado” do profissional de bordo por si só já é capaz de explicar a evasão da profissão que ainda vai ser discutida neste trabalho acadêmico.

Antes de o mercado explodir no início do milênio e a promessa do pré-sal trazer esperanças de um futuro muito próspero para os oficiais do meio marítimo, uma crise assolou a economia da Marinha mercante no Brasil influenciando diretamente nas vidas das pessoas que buscavam a profissão assim como nas pessoas que permaneceram trabalhando embarcadas. Apesar do momento próspero, os oficiais eram considerados filhos dessa geração difícil, em que muitos desses oficiais eram “renegados”. Tal realidade mencionada anteriormente, ainda decorre nos dias atuais. Somos ainda filhos e netos dessa geração e sua realidade é ainda presente tanto na formação quanto profissão do oficial.

#### **3.2 Capitão Schettino**

O desastre do navio de passageiros Costa Concordia tomou proporções mundiais em dois mil e doze quando foi evidenciado se tratar de um caso de “negligência e incompetência” que levou trinta e uma pessoas a morte e uma pessoa ao desaparecimento. Revisando o caso a partir de uma perspectiva superficial, eventualmente não seja possível assimilar o porquê deste acontecimento estar sendo exposto nesse trabalho acadêmico, mas quando se estuda a

sequência de acontecimentos no ponto de vista do comandante da embarcação, o Capitão Schettino, fica evidente a ligação entre o desastre do Costa Concordia e os distúrbios comportamentais gerados pela vida a bordo.

O Capitão Schettino trabalhava para a empresa Costa Cruises há onze anos quando aconteceu o desastre que condenou sua carreira. No momento do acidente, o Capitão abandonou o navio com cerca de trezentas pessoas a bordo, ou seja, as deixando completamente desamparadas perante ao desastre. A partir do ocorrido, Schettino foi considerado como suspeito de homicídio, e acusado triplamente de imprudência, negligência e incompetência.

É possível visualizar a dita atitude do Capitão a partir de um vídeo divulgado após o desastre no qual explicitava a displicência do comandante para com a situação dos passageiros. Quando um oficial disse “Os passageiros estão entrando nos botes”, o capitão, numa atitude com um mínimo de indiferença, respondeu “vabbuò”, uma expressão coloquial que significa “ok”, “bem” ou “tanto faz”.

Posteriormente, o resultado da perícia indicou que o capitão tinha cocaína nas amostras dos exames as quais ainda que não provassem o consumo das drogas de forma inquestionável, mostravam que o contexto em que Schettino estava incluído não era favorável para a operação do navio e, por conseguinte, reflete o perfil “renegado” do oficial e o ambiente hostil da Marinha mercante.

### **3.3 Capitão Joseph Jeffrey Hazelwood**

O Capitão Joseph J. Hazelwood teve participação notória no caso do navio Exxon Valdez, o qual era comandante na época, durante o vazamento de óleo em 1989, o que culminou o título de segundo maior acidente da história de desastres do gênero nos Estados Unidos. É proeminência ressaltar que o mesmo Capitão que nos dias atuais tem seu nome atrelado ao desastre ocorrido em 1989, nos anos de 1987 e 1988 recebeu o prêmio “Exxon Fleet Savety” relativo à salvação.

Infelizmente, Joseph também serve como exemplo dos problemas comportamentais gerados pelo tempo de bordo. O Capitão teve sua licença para navegar suspensa três vezes pelo estado de Nova Iorque por violações relacionadas ao consumo de álcool a partir de 1984. Quando aconteceu o desastre do Exxon Velez, sua licença foi suspensa novamente devido a uma prisão por dirigir alcoolizado em meados de setembro, apenas 11 dias antes do incidente.

## 4 A BORDO DA PRISÃO

### 4.1 Prisão ou Cárcere

Prisão designa o ato de prender o sujeito que vive às margens da sociedade, por outras palavras, marginal da sociedade. Este conceito também abarca o ambiente onde o indivíduo é preso, e neste caso, prisão se torna sinônimo de cadeia, claustro, clausura, cárcere tendo como consequência privação completa da liberdade. Segundo o Alcorão, a prisão é um lugar de cumprimento de pena e ensinamento que constitui-se de edificação construída com o objetivo de evitar fuga ou evasão.

Segundo a professora Ana Cláudia Lucas no seu trabalho “Pena Privativa de Liberdade – Fim e Função”; Pelotas: Educat Editora, 2002; discorre sobre o assunto com “A utilização da psicologia para compreender indivíduos que se desenvolvem em liberdade é de fundamental importância em face das situações de angústia e tensão próprias da sobrevivência dos homens na sociedade moderna”.

Os indivíduos livres vivem, sofrem e se desenvolvem realizando seus ideais, ou vendo-os frustrados em muitas ocasiões. Se essa é a dinâmica para o homem livre, a situação daqueles que precisam conviver na prisão.

A pessoa privada de liberdade vive experiência peculiar, especialmente relacionada com o aprisionamento, como o isolamento monótono, o medo constante, a depressão física, a sensação de perda absoluta e, também, a frustração.

Angústia e agressividade são comuns no indivíduo que está preso, acompanhadas de um aumento considerável na sua sensibilidade, com o conseqüente processo de alteração do ‘eu’ e da adoção de uma falsa identidade, em evidente demonstração de desequilíbrio mental. O ambiente carcerário atrapalha o funcionamento dos mecanismos compensadores da psique, que são os responsáveis pela manutenção do equilíbrio psíquico e da saúde mental.

É comum ao apenado enfrentar, desde os primeiros momentos da prisionalização, inapetência, espasmos, insônias, crises emotivas e disfunções mentais que, em evolução, conduzem a transtornos psicológicos mais graves.

A literatura especializada refere que o encarceramento é responsável pelo surgimento de elevado número de esquizofrênicos, além de diversas psicoses, criadas ou fomentadas pela prisão, em função dos desequilíbrios decorrentes da ineficácia dos mecanismos de compensação psíquica. Há, nesse sentido, quem sustente a existência de uma psicose carcerária típica, ou seja, específica do ambiente prisional.

Os transtornos psíquicos podem estar condicionados por fatores internos, atribuíveis à personalidade do sujeito privado de liberdade, mas também a outros externos, determinados pelo ambiente do cárcere.

Variados são os transtornos que surgem para o apenado no cárcere. Eles são chamados de reações psicológicas carcerárias, e variam entre as psicoses, as esquizofrenias, as depressões, aos estados de pânico, delírios, toxicomanias, epilepsias e o sonambulismo.

Também são relatados quadros paranoides, e outras reações psicóticas passageiras, como as depressões em face do isolamento e da tristeza que o ambiente carcerário propicia.

O uso de drogas é comum no ambiente prisional. O sentimento nostálgico de liberdade, associado à impossibilidade física de evadir-se do ambiente do cárcere, leva o apenado a ‘realizar essa evasão’ através do simbolismo, ou seja, do mundo alucinante que é proporcionado pelo uso de substâncias estupefacientes.

Assim, surgem os transtornos psicológicos relacionados ao uso de substâncias que proporcionam reações que variam do pessimismo à desconfiança, da tolerância à agressividade e que nada contribuem para auxiliar a recuperação das funções psíquicas atingidas pelo ambiente perverso da prisão.

Ao contrário, o uso da droga estimula o aparecimento de outros transtornos emocionais, em nada contribuindo para melhorar o funcionamento dos mecanismos compensadores da psique, responsáveis pelo equilíbrio psíquico e pela saúde mental.

Alguns transtornos psicológicos verificados em sujeitos em cumprimento de pena privativa de liberdade determinam, em alguns casos, a ocorrência de suicídios, que também indicam os graves prejuízos que a prisão pode acarretar ao apenado.

Assim, os transtornos psíquicos, ou as reações psicológico-carcerárias – consequências lamentáveis que a prisão proporciona em face de seu ambiente de rigidez, rotina e monotonia - são fatores que impedem/dificultam a desejada reincorporação do sujeito ao meio social de forma mais íntegra.

É evidente que há muitas similaridades da vida no cárcere com a vida de bordo, visto que o oficial também é privado de sua liberdade, assim como em uma realidade de aprisionamento. Este também está sujeito ao isolamento monótono e ao medo constante, podendo este ser justificado pelo confinamento, pelo perigo do mar e do isolamento ou até pelo desconhecimento da própria tripulação com que está lidando.

O medo, em essência, costuma estar ligado à falta de segurança, tanto intrínseca quanto extrínseca. A insegurança que vem de dentro é a de estar em ambiente estranho ao seu habitat natural ou a sua posição de conforto, enquanto a falta de segurança externa se mostra

presente nas diversas periculosidades que um oficial a bordo de uma embarcação está sujeito: incêndios, choques, abalroamentos, pirataria, tempestades e tantas outras.

Como observado no caso do Capitão Schettino, o ambiente a bordo de embarcações se enquadra, assim como no cárcere, visto que está atrelado ao contexto de utilização de drogas e alcoolismo. Esse trecho faz muito bem a análise do consumo de entorpecentes em relação ao ambiente de encarceramento e fica explícito a conexão entre uma e outra.

A proximidade das realidades do cárcere e de estar a bordo de embarcações não pode ser ignorada perante a todos os transtornos resultantes destas.

#### **4.2 Experimento de Aprisionamento de Stanford**

O experimento da prisão de Stanford era uma experiência psicológica destinada a investigar o comportamento humano em uma sociedade a qual os indivíduos são definidos apenas pelo grupo. O experimento envolveu a atribuição, dos voluntários que concordaram em participar, os papéis de guardas e prisioneiros em uma prisão simulada. Foi realizado, em 1971, por uma equipe de pesquisadores liderada pelo professor Philip Zimbardo, da Universidade Stanford. Os resultados inesperados foram tão dramáticos que teve que ser parado antes de sua conclusão.

Zimbardo visa algumas ideias do estudioso francês Gustave Le Bon do comportamento social, em particular a teoria da desindividualização, que argumenta que os indivíduos de um grupo coeso constituindo uma multidão, tendem a perder a sua identidade pessoal, consciência, senso de responsabilidade, alimentando o surgimento de impulsos antissociais. Este processo foi analisado pelo famoso experimento, realizado no verão de 1971 no porão do Instituto de Psicologia da Universidade de Stanford, em Palo Alto, onde foi fielmente reproduzido o ambiente de uma prisão. O projeto foi financiado pela Marinha Americana.

O experimento de aprisionamento da Universidade de Stanford foi um marco no estudo psicológico das reações humanas ao cativo, em particular, nas circunstâncias reais da vida na prisão. Foi conduzido em 1971, por uma equipe de pesquisadores liderados por Philip Zimbardo, da Universidade de Stanford. Voluntários faziam os papéis de guardas e prisioneiros, e viviam em uma prisão "simulada". Contudo, o experimento rapidamente ficou fora de controle e foi abortado.

Aos guardas eram entregues bastões de madeira e uniformes de estilo militar de cor bege, que foram escolhidos pelos próprios "guardas" em uma loja local. Eles também

receberam óculos de sol espelhados para evitar o contato visual. Diferentemente dos prisioneiros, os guardas trabalhariam em turnos e poderiam voltar para suas casas nas horas livres, porém alguns preferiam voluntariar-se para fazer horas-extras sem pagamento.

Os prisioneiros deveriam vestir apenas roupões ao estilo do oriente-médio, sem roupa de baixo e chinelos de borracha, tais medidas fariam com que eles adotassem posturas corporais estranhas - segundo Zimbardo - visando aumentar o desconforto e a desorientação. Eles receberam números ao invés de nomes.

No dia anterior ao aprisionamento, os guardas foram convocados a uma reunião de orientação, mas não receberam nenhuma instrução formal. Apenas foi estipulado que a violência física não seria permitida. Em adição a isto, ainda foi lhes dito que seria de sua responsabilidade o funcionamento da prisão e que para tanto eles poderiam recorrer a qualquer meio que julgassem necessário. Zimbardo fez o seguinte discurso aos guardas durante a reunião: "Vocês podem gerar nos prisioneiros sentimentos de tédio, de medo até certo ponto, transmitir-lhes uma noção de arbitrariedade e de que suas vidas são totalmente controladas por nós, pelo sistema, por vocês e por mim, e não terão privacidade alguma (...) Nós vamos privá-los de sua individualidade de diversas maneiras. De um modo geral, isso fará com que eles se sintam impotentes. Isto é, nesta situação nós vamos ter todo o poder e eles nenhum".

Aos participantes que seriam os prisioneiros, apenas foi dito para que eles esperassem em suas casas até serem "convocados" no dia que o experimento começaria. Sem qualquer outro aviso, eles foram "acusados" de roubo armado e presos pelo verdadeiro departamento de polícia local de Palo Alto, que cooperou nesta parte do experimento. Os prisioneiros passaram pelo processo de identificação regular da polícia, incluindo a tomada de impressões digitais e fotografias, e foram informados de seus direitos. Depois disso foram levados até a "prisão simulada" onde foram revistados, "higienizados" e receberam suas novas identidades (números).

O experimento ficou rapidamente fora de controle. Os prisioneiros sofriam - e aceitavam - tratamentos humilhantes e sádicos por parte dos guardas e, como resultado, começaram a apresentar severos distúrbios emocionais. Após um primeiro dia relativamente sem incidentes, no segundo dia eclodiu uma rebelião. Guardas voluntariaram-se para fazer horas extras e trabalhar em conjunto para resolver o problema, atacando os prisioneiros com extintores de incêndio e sem a supervisão do grupo de pesquisa. Seguidamente, os guardas tentaram dividir os prisioneiros e gerar inimizade entre eles, criando um bloco de celas para "comportados" e um bloco de celas para "malcomportados".

Ao dividirem os prisioneiros desta forma, os guardas pretendiam que eles pensassem que havia "informantes" entre eles. Estas medidas foram altamente eficazes e motins em grande escala cessaram. De acordo com os consultores de Zimbardo, a tática é similar à utilizada, com sucesso, nas prisões americanas reais.

A "contagem" dos prisioneiros, que havia sido inicialmente instituída para ajudá-los a se acostumarem com seus números de identificação, transformou-se em cenas de humilhação, que duravam horas. Os guardas maltratavam os prisioneiros e impunham-lhes castigos físicos, como por exemplo, exercícios que obrigavam a esforços pesados. Muito rapidamente, a prisão tornou-se um local insalubre e sem condições de higiene e com um ambiente hostil e sinistro. O direito de utilizar o banheiro tornou-se um privilégio que poderia ser - e frequentemente era - negado. Alguns prisioneiros foram obrigados a limpar os banheiros sem qualquer proteção nas mãos. Os colchonetes foram removidos para o bloco de celas dos "bons" e os demais prisioneiros eram obrigados a dormir no concreto, sem roupa alguma. A comida era frequentemente negada, sendo usada como meio de punição. Alguns prisioneiros foram obrigados a despir-se e chegou a haver atos de humilhação sexual.

Zimbardo descreveu que ele mesmo estava se sentindo cada vez mais envolvido na experiência, que dirigiu e na qual foi igualmente participante ativo. No quarto dia, ele e os guardas, ao ouvirem um rumor sobre um plano de fuga, tentaram, alegando necessidade de maior "segurança", transferir o experimento inteiro para um bloco prisional verdadeiro, pertencente ao departamento da polícia local e fora de uso. Felizmente a polícia local não acatou a ideia, e Zimbardo relatou ter-se sentido irritado e revoltado pelo que ele via como "falta de cooperação" das autoridades locais.

À medida que o experimento prosseguia os guardas iam dando mostras de um crescente sadismo, especialmente à noite, quando eles pensavam que as câmeras estavam desligadas. Os investigadores afirmaram que aproximadamente um terço dos guardas apresentou tendências sádicas "genuínas". Muitos dos guardas ficaram bastante desapontados quando a experiência foi terminada antes do previsto.

Um dos pontos que Zimbardo ressaltou como prova de que os participantes haviam internalizado seus papéis é que, ao ser-lhes oferecida a "liberdade condicional" em troca do pagamento dos dias que faltavam para a experiência terminar, a maioria dos "prisioneiros" aceitou o acordo. Eles receberiam apenas pelos dias em que haviam participado. Porém, ao ser-lhes comunicado que a "liberdade condicional" havia sido rejeitada e que se eles fossem embora não receberiam nada, os prisioneiros permaneceram no experimento. Zimbardo alega

que eles não tinham quaisquer razões para continuarem participando se estavam dispostos a prescindir do pagamento para abandonarem a prisão.

Um prisioneiro chegou a desenvolver doença cutânea de origem psicossomática por todo o corpo, ao descobrir que não poderia deixar o experimento ou não receberia nenhum dinheiro. Zimbardo ignorou alegando que ele apenas estava "fingindo" estar doente para poder escapar. Choro incontrolável e pensamento desorganizado também foram sintomas comuns entre os prisioneiros. Dois deles sofreram tal trauma que tiveram de ser removidos e substituídos.

Um dos prisioneiros substitutos, com o número 416, ficou tão horrorizado com o tratamento que os guardas estavam dando que resolveu iniciar uma greve de fome. Ele foi trancado em um compartimento exíguo, que servia como "solitária", durante três horas, enquanto os guardas o obrigaram a segurar as salsichas que tinha recusado comer. Os demais prisioneiros consideravam-no um "causador de problemas". Para explorar esse sentimento, os guardas fizeram uma oferta: os prisioneiros poderiam abrir mão das suas mantas para que o substituto fosse libertado da solitária, ou ele seria mantido lá durante a noite toda. Os prisioneiros escolheram ficar com as suas mantas. Zimbardo interveio e o substituto pôde voltar para sua cela.

Quando Zimbardo resolveu abortar o experimento, foi chamada uma pesquisadora que nada sabia do que havia sido feito para conduzir as entrevistas com os participantes. A pesquisadora em questão estava tendo um "relacionamento" com Zimbardo na época do experimento, e atualmente é casada com ele. Dentre todas as 50 pessoas que visitaram a "prisão", a única pessoa que questionou a ética de tal experimento foi ela. O experimento, que havia sido planejado para durar duas semanas durou apenas seis dias.

O processo de desindividualização leva a uma perda de responsabilidade pessoal, que é a visão reduzida das consequências de suas ações, que enfraquece os controles com base em culpa, vergonha, medo, bem como aqueles que inibem a expressão do comportamento destrutivo.

Desindividualização implica, portanto, em "uma sensação diminuída de si mesmo, e identificação e uma maior sensibilidade para as metas e as ações tomadas pelo grupo: o indivíduo pensa, em outras palavras, que suas ações são parte de aqueles cometidos pelo grupo." – [prisonexp.org](http://prisonexp.org).

O processo de desindividualização implícita é observado claramente durante a formação do oficial, em seu período como aluno na Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante.

Os guardas são os oficiais, que em maioria na atualidade não são de carreira e não são formados para lidar com as consequências do cárcere no aluno como é explicitado nesse trabalho acadêmico. A privação da liberdade se mostra através do internato e a arbitrariedade das regras é comparada ao próprio regulamento militar e suas ordens internas que muitas vezes entra em contradição com a própria constituição brasileira, ou com a declaração dos direitos humanos, que são documentos máximos e básicos da sociedade. A parte referente à formação e suas consequências ainda será detalhada nesse trabalho.

### **4.3 Psicologia e Cárcere**

Em dois mil e seis, segundo pesquisa da Seção da Justiça Criminal Federal dos Estados Unidos, mais de um a cada dez prisioneiros homens tiveram diagnosticados problemas psicológicos no sistema federal de prisão. Isso representa um aumento de setenta e um por cento em comparação com pesquisa feita nove anos atrás. O número de mulheres prisioneiras com transtornos psiquiátricos aumenta de sessenta e um por cento, chegando a uma a cada cinco prisioneiras.

Os diagnósticos mais normais nesses casos foram de psicose acentuada, ansiedade, depressão, personalidade antissocial, alcoolismo e uso de drogas.

Psicólogos trabalham no sistema federal de prisão desde mil novecentos e cinquenta e cinco nos Estados Unidos conduzindo pesquisas para avaliar o tratamento e as condições de ressocialização bem como desenvolvendo outras áreas da psicologia, como a psicologia do terrorismo, forense, correcional e clínica.

A Terapia de Comportamento Cognitivo é frequentemente empregada devido a sua eficácia no trabalho com o comportamento dos criminosos, tanto na parte comportamental propriamente dita, quanto na parte da depressão desenvolvida pelo cárcere.

A psicologia desempenha um papel importantíssimo na reinserção do indivíduo que é liberto do sistema carcerário na sociedade. Esta é importante, não só para a correção do prisioneiro emocional e moral, mas também para efetivar todo o sistema penal, onde a punição do criminoso só vai trazer conscientização se acompanhada por profissionais especializados na área da psicologia no cárcere.

Esse setor psicológico não recebe a mesma importância na Marinha Mercante, mesmo já tendo sido evidenciado nesse trabalho as semelhanças dos ambientes marítimo e de cárcere em relação aos seus reflexos no cunho emocional do indivíduo.

#### 4.4 Ressocialização

Assim como o prisioneiro que volta para casa depois de muito tempo no confinamento o oficial da Marinha mercante também está sujeito a necessidade de um processo de ressocialização que envolve aspectos físicos e emocionais.

O acompanhamento psicológico devido é uma deficiência da Marinha mercante desde a formação do oficial, fato que não pode ser ignorado visto que é uma profissão que demanda alto controle emocional e saúde psicológica, e não poderia ser diferente para o oficial formado em seu momento de mudança do ambiente de bordo para o seu antigo ambiente de conforto, que era sua casa.

Para entender melhor a definição da Ressocialização no contexto da Marinha Mercante é importante entender que o ponto de conforto do homem está diretamente relacionado a um determinado tempo, ou seja, esse conforto depende do tempo, e flutua no plano existencial do individuo de forma linear, mas sempre sujeito a muitas variáveis.

Pode-se fazer alusão a um rio, que corre ininterruptamente. O rio está sujeito a diferentes variáveis como tempo, ação humana ou da natureza em geral. Um determinado individuo que entrar no rio em dado momento nunca mais achará as mesmas águas nas mesmas condições em outro momento. É simplesmente impossível ou, para fins matemáticos, inacreditavelmente improvável. Se este homem tivera achado em outrora seu ponto de conforto neste rio, que é uma imagem da vida em si, ele só o cultivará se acompanhar na correnteza. Caso contrário terá que tentar se readaptar a um rio completamente diferente do que estava acostumado até achar um outro ponto de conforto.

O oficial vive perdendo e encontrando pontos de conforto nos seus períodos de embarque e em casa, o que cria um grande incômodo, sensação de solidão e dificuldade de relacionamento. Por isso a ressocialização é um aspecto que deveria ser melhor explorado dentro do contexto da profissão do marítimo. O oficial que não possui acompanhamento psicológico próprio para sua constante ressocialização fica sujeito a simplesmente não conseguir encontrar nenhuma posição de conforto e entrar em depressão.

## 5 DIREITOS HUMANOS EM PERSPECTIVA

### 5.1 Direitos Humanos na formação e na rotina de bordo

A Declaração Universal dos Direitos Humanos, adotada pela Organização das Nações Unidas em 10 de dezembro de 1948, pode ser considerada como a "maior prova existente de consenso entre os seres humanos." - Norberto Bobbio.

Por direitos humanos ou direitos do homem são, modernamente, entendidos

(...) aqueles direitos fundamentais que o homem possui pelo fato de ser homem, por sua própria natureza humana, pela dignidade que a ela é inerente. São direitos que não resultam de uma concessão da sociedade política. Pelo contrário, são direitos que a sociedade política tem o dever de consagrar e garantir (Fábio Konder Comparato).

Para não confundir o termo “direitos humanos” com “direitos fundamentais” é importante citar aqui afirmação de Ingo Wolfgang Sarlet:

A terminologia “direitos humanos” vem sendo utilizada para identificar os direitos inerentes à pessoa humana na ordem internacional, utilizada em demasia no campo do Direito Internacional Público. Já a expressão “direitos fundamentais” refere-se a "ordenamentos jurídicos específicos, ou seja, possui delimitação geográfica, sendo aplicada apenas frente a um país soberano.”

Nesse contexto de aproximação da realidade da vida a bordo de embarcações e a rotina de internato durante a formação da realidade do cárcere culmina em um conflito entre a definição do que deve ser garantido a todo homem como direito humano e o que é garantido ao oficial.

A Carta Magna de 1988, fundamento máximo do ordenamento jurídico brasileiro, tem como um de seus fundamentos a dignidade da pessoa humana (art. 1º, III). Como decorrência, temos os seguintes direitos fundamentais estatuídos no artigo 5º da Lei Maior:

“Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade.”

É impossível observar esse trecho da nossa constituição sem indagar se os direitos do oficial, desde sua formação, estão sendo protegidos ou garantidos por qualquer um. Dos direitos fundamentais citados, a liberdade e a segurança são os mais claramente ignorados.

Vendo por uma perspectiva lógica, os armadores preenchem todos os requisitos de segurança analisados pelas Sociedades Classificadoras e fornecem treinamentos e equipamentos para segurança pessoal e, por essa mesma perspectiva, o oficial tem a autonomia de desistir de sua formação ou de sua profissão quando quiser, tendo garantidos assim seus direitos à liberdade e à segurança.

Olhando o caso de forma mais minuciosa, é visível que esses direitos não são privados do profissional marítimo com seu consentimento. Na prática isso acontece sem que o próprio oficial da Marinha mercante perceba o que faz com que este abra mão de seus direitos fundamentais como brasileiro. Isso se dá pelo fator “condicionamento”. Desde sua formação militar o mercante é condicionado a ignorar seu senso de liberdade e segurança para se preparar para a vida a bordo, o que o cega para a clara privação de seus direitos.

## 6 A LINHA DE TEMPO DO OFICIAL

### 6.1 A formação

Durante o período de formação na Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, o aluno aspirante a oficial permanece em rotina de semi-internato, o que significa que este só pode voltar para casa no final de semana ou em casos especiais. Isso, além de uma medida administrativa padrão das escolas de formação de oficiais, ajuda a formar o futuro oficial, que terá que lidar com a distância de casa, dos familiares e do seu conforto durante o seu tempo no mar.

A Escola coloca o aluno em posição de militar durante os anos de formação, o que intensifica o processo de desindividualização que foi citado no capítulo três. O padrão militar é seguido em muitas empresas e serve como modelo de sistema administrativo.

O militarismo é, em muitos casos, sonho dos jovens que almejam ação, prestígio e vibração, mas na maior parte das vezes não é o que eles encontram. Na EFOMM, em particular, é criado um grande contraste entre o que é esperado do aluno, quando militar, e do mesmo, quando profissional, principalmente porque o militarismo implica na repetição de um dado padrão enquanto, no profissionalismo, vale exatamente o oposto, que é o fator diferencial.

Enquanto, por um lado, o aluno é condicionado a ser muito mais disciplinado que o profissional que não passa por uma formação militar, por outro ele tende a perder seu individualismo e se tornar, aos poucos, espelho do sistema que o formou. Isso não seria problema algum se a carreira iniciada na EFOMM levasse a um fim militar, mas esse não é o caso. O sistema que admitirá o oficial quando formado é completamente diferente do sistema de uma organização militar.

Desde a formação dos oficiais que hoje já chefiam navios a EFOMM é escolha natural daqueles que não encontraram seu caminho ou sucesso em suas outras escolhas. Algumas das dificuldades emocionais já estão presentes nesse período como a rotina desconfortável e de constante aflição e ansiedade. A característica de ser “renegado” do aluno em formação é hereditária como as piores doenças genéticas e é presente até a atualidade e a rotina de semi-internato intensifica os danos emocionais gerados pela insatisfação com a formação, frustração com o militarismo e desmotivação em todos os setores da vida.

O departamento de apoio psicológico esta distante de ser prioridade e desde o processo seletivo de dois mil e doze que não são feitos exames psicológicos para ingressar na EFOMM. Isso impede uma análise prévia do perfil do aluno e uma melhor seleção visando a saúde emocional, que se mostra cada vez mais um quesito fundamental na profissão do marítimo.

## **6.2 O fim da carreira**

Apesar de ser um benefício esperado pela maioria dos idosos, a aposentadoria também pode trazer consequências negativas à saúde. De acordo com pesquisa do Instituto de Assuntos Econômicos de Londres, o benefício pode aumentar em 40% as chances de desenvolver depressão. Acontece o mesmo na Marinha Mercante, com o agravante de uma tendência a depressão desenvolvida já pelos malefícios da vida no mar.

De acordo com estudo realizado em 2008 pela Faculdade de Medicina do ABC, 37,5% dos 80 idosos avaliados, foram diagnosticados com tendências depressivas.

Os primeiros sintomas que indicam o início de algum problema são queda na motivação, sedentarismo, o estresse e a falta de contato com os amigos e familiares. Muitos desses sintomas já são apresentados de forma rotineira na vida a bordo. Na maioria das vezes, a solidão é causada após o termino do trabalho e a perda de relações com os amigos e colegas.

Um fator importante é o fato do valor mais alto recebido pelo aposentado que não possui um plano de aposentadoria privado ainda é muito menor que o salário dentro da Marinha mercante. Isso gera uma queda na qualidade de vida que, somado ao alto custo que a saúde do idoso gera, contribui para uma aceleração do desenvolvimento do quadro de depressão no fim da carreira.

A perda de contato com as pessoas fora do círculo da família é uma das principais causas para o aparecimento dos sintomas da depressão. As pessoas vivem 75% do tempo em função do trabalho e quando elas deixam essa ocupação perdem vínculos e relações de coleguismo. Na Marinha Mercante isso é intensificado, pois a relação de trabalho se torna muito mais estreita.

## 7 DEPRESSÃO A BORDO

Tristeza e desânimo são sensações inerentes ao ser humano, porém a indisposição até para as atividades antes prazerosas do cotidiano ou então a melancolia permanente são sinais de uma doença que, de acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), será o segundo maior motivo de afastamentos do trabalho na próxima década: a depressão.

Atualmente, conforme dados da OMS, estima-se que 121 milhões de pessoas (mais que a população do México, em termos comparativos) sofram com a depressão em todo o mundo. No Brasil, são 17 milhões que enfrentam a doença, nem sempre fácil de ser diagnosticada. Ainda segundo a OMS, 75% dos entrevistados no País nunca receberam um tratamento adequado.

A depressão se manifesta emocionalmente e fisicamente, causando diversas dores e incômodos.

Entre as doenças relacionadas ao trabalho, grande ênfase sempre foi dada às doenças osteomusculares, como as síndromes LER/DORT, ou aquelas relacionada à intoxicação, por chumbo ou asbesto, por exemplo. Só recentemente é que a depressão e a ansiedade vêm sendo encaradas também como importantes doenças relacionadas ao trabalho. As condições adversas de trabalho impostas pela rotina de bordo podem influenciar fortemente o quadro depressivo. Mas a via é de mão dupla. A depressão, por sua vez, é uma das maiores causas de incapacidade no mundo.

Depressão é uma doença médica e, como tal, sempre há algum grau de predisposição biológica para o seu desenvolvimento. No entanto, diversos são os fatores ambientais que podem colaborar para que uma pessoa desenvolva depressão. Um estudo chinês avaliou inúmeros fatores em 4847 trabalhadores de 13 empresas. O principal fator no ambiente de trabalho que se relacionava à depressão era estar desempenhando uma tarefa para o qual a pessoa não se sentia preparada ou capaz de atender à demanda.

Curiosamente, 80% dos trabalhadores consideraram o trabalho estressante e exigente, mas somente aqueles que não se julgavam capazes estavam em risco de ter depressão. Esses achados foram semelhantes a estudos ocidentais. Na Marinha Mercante existe uma grande pressão e responsabilidade imposta aos oficiais e marítimos devido a uma redução cada vez mais visível de tripulação, criando certo acúmulo de funções na operação do navio.

A psicoterapia pode ajudar a absorver melhor o estresse e lidar com as adversidades no trabalho, mas não existem psicólogos a bordo. As viagens longas na navegação de longo curso são apenas um exemplo de como o tratamento psicológico na Marinha mercante é

necessário. A simples ideia de passar de 3 a 6 meses no mar sem a possibilidade de atendimento psicológico diante de todas as dificuldades apresentadas na rotina a bordo mostra como isso é uma deficiência crônica nas empresas que atuam no mercado marítimo.

Dentre os principais sintomas da depressão estão a tristeza, falta de prazer, desânimo, falta de iniciativa e de energia, dificuldade de concentração, alterações do sono e do apetite. Se os sintomas persistirem por mais de duas semanas, na maior parte dos dias, é preciso procurar ajuda psiquiátrica. Retardar a busca por tratamento pode acabar por prejudicar seu desempenho em diversas áreas da vida, principalmente no próprio trabalho. Como isso se aplicaria a 6 meses seguidos embarcado?

Por fim, até mesmo voltar ao trabalho após as férias em geral demanda um período de readaptação. Há pessoas que se sentem estimuladas ao voltar à rotina após o recesso, no entanto a maioria das pessoas apresenta alguma dificuldade. Um estudo que avaliou 540 trabalhadores de São Paulo e Porto Alegre revelou que em torno de 23% das pessoas apresentam até mesmo sintomas depressivos quando voltam ao trabalho. Fracionar as férias pode ser uma alternativa. Outra estratégia é procurar retornar paulatinamente à rotina de horários quando as férias estão terminando. Mas isso é ineficaz para quem trabalha embarcado onde se coloca repetidamente em posição de entrar de férias e voltar de férias.

## 8 ALCOOLISMO NO MAR

### 8.1 Alcoolismo perante a Lei

De acordo com dados da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), 15% da população tem problemas relacionados ao abuso de álcool e outras drogas no ambiente de trabalho. Números do Ministério do Trabalho indicam que esses empregados faltam 26 dias por ano sem justificativa, número de faltas três vezes maior que a de um funcionário comum. A produtividade desses profissionais é até 30% menor e os riscos de acidentes de trabalho são cinco vezes mais elevados.

A CLT autoriza o empregador a despedir o empregado por justa causa quando ocorrer “embriaguez habitual ou em serviço (art. 482, letra f)”. Isto significa dizer que o despedimento é autorizado quando o empregado se apresentar habitualmente sob o efeito de álcool ou quando consumi-lo durante o expediente. Em alguns casos, o estado de embriaguez justificador da justa causa pode ocorrer até mesmo fora do ambiente de trabalho. Em outros, a embriaguez pode denotar a doença do alcoolismo, o que poderia até mesmo impedir o despedimento do empregado. Portanto, é importante distinguir inicialmente embriaguez de alcoolismo. Nem todo embriagado é alcoólatra e nem todo alcoólatra se apresenta publicamente em estado de embriaguez.

Começemos com o estado de embriaguez eventual. O comparecimento ao trabalho neste estado pode ou não caracterizar a justa causa, dependendo das circunstâncias do caso. Um peão da uma fazenda de pecuária beber um pouco além da conta numa friorenta e longa jornada de trabalho pode ser algo socialmente tolerável se isto não o incapacita de todo para o trabalho. Já um comandante de aeronave apresentar-se para um voo embriagado é algo tão grave que dispensa comentários. Claro que no primeiro caso se a embriaguez for habitual, a situação pode mudar.

Se a embriaguez ocorre “fora do serviço”, ainda que habitualmente, em princípio o empregador nada tem a ver com isto, já que se trata da vida privada do empregado. Mas também aqui pode haver circunstâncias que justifiquem uma demissão por justa causa. É que em certas atividades e profissões o empregado deve guardar certo decoro mesmo fora de seu horário de trabalho. Imagine-se um professor secundarista que “encha a cara” numa festa de fim de semana de seus alunos e acabe perdendo completamente a linha. Este comportamento pouco discreto pode abalar a imagem do seu empregador, que poderá considerar aquela conduta como falta grave.

Mas é no terreno da embriaguez “habitual”, que é preciso ter cuidado. Como é sabido, a Organização Mundial de Saúde considera o alcoolismo uma doença provocada por dependência química. E, como tal, ela afeta milhões de trabalhadores, com importantes repercussões nas relações laborais. Assim, ao constatar que um de seus empregados vem apresentando com frequência problemas relacionados ao consumo excessivo de álcool, o empregador deve agir com cautela e de forma diligente, de modo a averiguar o problema do ponto de vista da saúde ocupacional.

Não é raro que o alcoolismo tenha origem em condições opressivas de trabalho, sendo comum também entre trabalhadores submetidos a grande pressão psicológica, como aqueles que ficam isolados durante muito tempo em plataformas de petróleo ou os controladores de voo, que não podem errar. Algumas profissões peculiares também facilitam a ocorrência da doença, a exemplo do que foi dito, pode-se citar a profissão de *barman* ou provadores de bebidas alcoólicas.

Ainda que o alcoolismo não tenha origem em problemas relacionados ao ambiente de trabalho, mesmo assim deve ser encarado como doença pelo empregador. E isso tem importante repercussão jurídica, já que ninguém pode ser despedido por estar doente.

## **8.2 Alcoolismo a bordo**

Estatísticas da Organização Mundial do Trabalho (OIT) apontam o Brasil entre os cinco primeiros do mundo em número de acidentes no trabalho. São em média 500 mil por ano e quatro mil deles resultam em morte. Segundo cálculos do Banco Interamericano do Desenvolvimento (BID), o Brasil perde por ano US\$ 19 bilhões por absenteísmo, acidentes e enfermidades causadas pelo uso do álcool e outras drogas.

Dados levantados pela OIT indicam que de 20% a 25% dos acidentes de trabalho no mundo envolvem pessoas intoxicadas que se machucam a si mesmas e a outros.

São sinais comuns e frequentes em pessoas envolvidas com álcool e outras drogas, de todas as idades, classes econômicas e esferas sociais: queda de produtividade, acidentes de trabalho, faltas frequentes, relações familiares e sociais com problemas.

No ambiente de trabalho, o uso de álcool e outras drogas afeta até 15% dos empregados, aumenta em 5 vezes as chances de acidentes de trabalho, é responsável por 50% do absenteísmo e licenças médicas e aumenta os custos com rotatividade dos funcionários. Diante do contexto na Marinha mercante, que vem se recuperando de uma imagem de

ambiente de trabalho extremamente suscetível ao consumo de drogas e álcool, esses fatos ganham um teor de periculosidade muito maior como houve no caso do Costa Concordia.

Dois antigos funcionários da Costa Cruzeiros, empresa dona do Costa Concordia, descreveram uma atmosfera de deboche a bordo dos navios da empresa, segundo testemunhas do inquérito ao naufrágio publicadas pelo jornal italiano *La Stampa*. A empresa nega.

Testemunhas disseram que os oficiais e tripulantes estavam muitas vezes alcoolizados e que não sabiam que os salvaria em caso de emergência. A corrupção, o consumo de drogas como cocaína, o uso exagerado de álcool e a prostituição eram comuns a bordo apesar da Costa Cruzeiros garantir a política de tolerância zero.

O passado da Marinha Mercante é manchado pelo alcoolismo e uso de drogas à bordo. As leis que sancionavam esse tipo de prática e a fiscalização eram precárias. Atualmente esse quadro é outro, porém ainda existe resquícios desse passado presentes nos marítimos de hoje. A depressão desenvolvida a bordo cria uma atmosfera propícia para o consumo desenvolvimento de dependência de drogas e alcoolismo e nenhuma lei ou fiscalização pode mudar isso.

O longo período longe dos familiares e amigos somado a constante dificuldade de encontrar um lar faz com que o marítimo fique sujeito a buscar conforto em substâncias ilícitas. A solidão que o ambiente de alto mar cria dentro do indivíduo diante de, fisicamente, se tornar apenas um pequeno ponto em uma imensidão de vazio traz uma ilusão de que tudo pode ser feito sem que aja a devida fiscalização ou punição. Muito como o dilema mostrado na obra “Ensaio sobre a cegueira”, que mostra como o indivíduo tende a agir quando sabe que ninguém pode ver ou fiscalizar suas ações.

## 9 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Marinha Mercante definitivamente é um caminho próspero e uma profissão respeitada que proporciona ao indivíduo a possibilidade de desbravar os mares pelo mundo inteiro e excelente retorno financeiro, mas em contrapartida, o longo tempo a bordo desenvolve muitos problemas psicológicos que, sem o tratamento devido, podem levar o marítimo para sua própria tempestade pessoal.

O acompanhamento psicológico se mostra como uma necessidade básica para o bom desempenho de qualquer profissão que envolve um período de isolamento e deve ser tratado como prioridade por todas as empresas do ramo. Programas de combate a depressão e medidas contra o consumo de álcool e drogas a bordo devem ser constantes assim como incentivos ao tratamento contra o alcoolismo e outros vícios.

A lei trabalhista brasileira já reconhece o alcoolismo e a depressão como doenças e a Marinha Mercante é só uma dentre as muitas profissões que geram grande stress e desenvolvem esses tipos de distúrbios, mas por colocar o indivíduo em situação de perigo constante e isolamento emocional, é com certeza uma das mais problemáticas para o psicológico.

Os prejuízos evidenciados por distúrbios comportamentais nesse estudo, desde o acidente com o Costa Concordia até o próprio baixo rendimento, deixam claro os benefícios para as empresas que o investimento no devido tratamento e acompanhamento psicológico podem gerar.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE AG, Anthony JC, Silveira, CM. **Álcool e suas consequências: uma abordagem multiconceitual**. 1a ed. Barueri: Manole, 2009.

Dawson DA. et al. **The Association Between Stress And Drinking**: modifying effects of gender and vulnerability. *Alcohol & Alcoholism* Vol. 40, No. 5, pp. 453–460, 2005.

Marchand A. **Alcohol use and misuse**: what are the contributions of occupation and work organization conditions? *BMC Public Health* 2008.

Secretaria Nacional Antidrogas (SENAD): Serviço Social da Indústria. **Prevenção ao uso de álcool e outras drogas no ambiente de trabalho: Conhecer para ajudar**. Brasília, 2008.

CARNAHAN, T. & McFarland, S. (2007). Revisiting the Stanford Prison Experiment: could participant self-selection have led to the cruelty? *Personality and Social Psychology Bulletin*, Vol. 33, No. 5, 603–614.