

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA DE ENFERMAGEM**

**SER COMISSÁRIO DE BORDO: OS SIGNIFICADOS
DESTES PROFISSIONAIS A CERCA DAS
ADVERSIDADES NO TRABALHO**

VERA LÚCIA PIMENTEL

**SÃO PAULO
2006**

VERA LÚCIA PIMENTEL

**SER COMISSÁRIO DE BORDO: OS SIGNIFICADOS DESTES
PROFISSIONAIS A CERCA DAS ADVERSIDADES NO
TRABALHO**

Dissertação apresentada à Escola de Enfermagem da Universidade de
São Paulo para obtenção do título de Mestre em Enfermagem.

Área de concentração:
Enfermagem na Saúde do Adulto

Orientadora:
Prof^a. Dr^a. Eliane Correa Chaves

**SÃO PAULO
2006**

1 Introdução

Viver nas alturas, ir e vir continuamente alimentando a idéia de liberdade, ser o ideal da elegância, beleza e bom gosto.

Estas talvez sejam algumas das representações, que fazem parte do imaginário social contemporâneo acerca dos profissionais da aviação. Provavelmente, entre todos os profissionais que compõem este grupo, os Comissários de bordo são os que mais reforçam esta idéia. Afinal, são eles os primeiros a recepcionar os passageiros, circulam o tempo todo pelos corredores do avião, e estão em contato direto com os usuários da aviação. O trabalho deles consiste não só em garantir a segurança do vôo como também em prover de alimento, bebida e conforto a todas as pessoas que com eles compartilham daquele espaço.

A idéia de se dedicar a essa profissão fascina a maioria das pessoas, como se pode comprovar num site de aviação¹, que inicia sua explanação sobre a carreira de Comissário de bordo² com a seguinte frase: “Que menina nunca sonhou ser um dia aeromoça? O céu azul, o avião enorme, os passeios no aeroporto...”.¹

Através de citações deste tipo somos levados a perceber, que provavelmente há intrínsecas razões pelas quais os aspirantes ao cargo de Comissário de bordo, enfrentam cursos caros e exaustivos treinamentos, mesmo estando cientes da acirrada concorrência que permeia o ingresso neste restrito mercado de trabalho. Ainda assim, de forma incansável e obstinada perseguem o “sonho”, que, diga-se de passagem, é o de muitos, até transformá-lo em uma realidade pessoal..

Em geral, os Comissários de bordo, independente do tempo de atividade, antigos ou não na área, relevam as adversidades inerentes ao seu trabalho, as quais muitas vezes lhes podem ser incompatíveis com a qualidade de vida e com a perspectiva de futuro. A cabine pressurizada da aeronave, o afastamento do convívio social e familiar a que se submetem ao cumprir a escala de vôo bem como outras situações limitantes, características da profissão são alguns desses exemplos os quais detalharemos adiante. Por

¹“Sou comissária porque...” [on line] Disponível em: <http://www.ceconline.cc/comissario/porque.htm> (1 abr.2003).

² Termo atualizado que significa aeromoço(a).

razões ainda obscuras, mesmo quando tocados por algum tipo de sofrimento, insistem em permanecer na atividade e de forma velada “driblam” seus problemas, demonstrando que pelo menos aparentemente, a nocividade deste trabalho não tem repercussão sobre suas vidas.

Pelo acima exposto está claro, que existe um conflito entre o valor simbólico que o sustenta na atividade e os limites da sua condição humana, que o faz sofrer e até adoecer.

Impulsionados pela busca de conhecimentos que fundamenta qual o significado real que esta escolha profissional representa, é que se acredita ser possível descobrir a dimensão do valor simbólico desta atividade, para os profissionais da aviação e que intrinsecamente pode ser um traço determinante, ou seja, o ponto comum existente entre os elementos dessa população. Partindo desta premissa, espera-se obter subsídios que aumentem a compreensão das alterações da saúde deste grupo, tanto no plano físico como mental. Acredita-se ainda, que o desvelamento e a análise do real significado de ser Comissário devem contribuir para ampliar as possibilidades de intervenção na saúde destes profissionais. Possivelmente, estes conhecimentos fundamentarão ações de cuidado em saúde que atendam às reais necessidades destas pessoas, levando-se em consideração os vários aspectos das condições adversas a que se submetem no exercício de seu trabalho.

A enfermagem tem como objetivo e responsabilidade o “cuidar da saúde” das pessoas e para fazê-lo é preciso desvendar que condições e riscos se submetem, tanto no âmbito pessoal como profissional. É necessário conhecer principalmente, qual o potencial de prejuízo que determinada maneira de viver ou atividade produz em sua saúde. Aqui nos interessa particularmente a situação que envolve a relação homem-trabalho.

Conhecer a dimensão desta relação, implica em entender “como” o trabalho se dá, como afeta a saúde do trabalhador e, sobretudo qual a “função/importância” que ele exerce na vida mental e simbólica deste sujeito.

É no universo desta “função”, que os significados se inserem e tornam-se, portanto relevantes, pois norteiam e direcionam a compreensão da relação homem-trabalho e conseqüentemente facilita vislumbrar as opções de ações preventivas e intervencionistas mais eficazes.

Este estudo tratará especificamente do desvelamento e origem dos significados de um grupo de trabalhadores da aviação - os Comissários de bordo.

Para entendermos melhor qual significado que “o ser” Comissário atende, é importante conhecermos as origens da profissão e o por quê dessa atividade produzir ainda o tal fascínio nas pessoas, fazendo parte do imaginário social contemporâneo.

Como ponto de partida, é pertinente que se faça um recorte na dimensão histórica da própria aviação.

Segundo Moreira, 2001, a aviação inicialmente era tida como perigosa, pois “os aviões eram pequenos e frágeis e voavam a baixas altitudes”¹.

Tudo era perigoso: a máquina, o motor e o treinamento do piloto, nada era seguro. As notícias mostravam a fragilidade da máquina e o despreparo dos profissionais e da infra-estrutura aeroportuária. Os aviões caíam mesmo, batiam nas rochas, não havia alternativa de pouso em caso de emergência ⁽¹⁾.

A presença feminina a bordo conforme nos relata Moreira, 2001, deu à aviação uma conotação de segurança, pois além de possuir conhecimentos médicos, conforme explanaremos mais adiante, os valores culturais da época percebiam a mulher como figura frágil e desprotegida e já que lhe era possível trabalhar a bordo, isso significava que o avião não era tão perigoso como pensavam. Cabe aqui ainda expor, que com o desenvolvimento tecnológico da aviação conquistado na Segunda Guerra Mundial, este mesmo autor afirma que as viagens aéreas passaram a ser mais aceitas e a função de “enfermeira-alada,” deu lugar ao glamour da profissão, cuja figura da aeromoça incorporava todos os atributos estéticos hollywoodianos da época: altura, beleza e uma “pitada” de sensualidade, conceito oposto aos do propósito inicial.

Considerando o contexto exposto, está claro que a figura da comissária é tida como um símbolo e dependendo dos objetivos pretendidos e da épocaocorrente, este símbolo foi sendo manipulado. Independente, porém da demanda social a que atende, o símbolo da comissária tornou-se um mito e como tal é exemplo do que preconiza Campbell, 2004, quando afirma que “os mitos oferecem modelos de vida”² e que estes modelos são

adaptados ao tempo a que se está vivendo. Campbell, 2004 refere-se ainda às aeronaves, como sendo “máquinas que estão a serviço da imaginação”². O vôo da aeronave expressa a libertação do ser em relação às coisas da terra e o comissário um elemento integrante deste universo utópico, possivelmente é idealizado como um ser capaz de prover não só conforto e segurança, como dito anteriormente, mas também liberdade e todos os demais prazeres que a imaginação pode construir. Aliás, segundo consta na própria história do surgimento da profissão, foi trilhando os caminhos do imaginário, que o comissário conseguiu se estabelecer enquanto profissional. A partir daí, as empresas percebendo que poderiam se beneficiar com a manutenção destes mitos, que convenientemente sustentam o imaginário social, criaram os requisitos necessários para o ingresso na área.

1.1 Aspectos históricos da profissão

A profissão de comissário de bordo teve seu início marcado pela reivindicação de uma mulher, Ellen Church, em 1930. Segundo consta no boletim FLIGHTLOG,2003,

impossibilitada de pilotar por ser mulher, propôs ao gerente da Boeing Air Transport que habilitasse enfermeiras, para que as mesmas fossem responsáveis pela segurança e conforto dos passageiros durante o vôo. A idéia foi tão bem vinda, que além dela foram contratadas mais sete “enfermeiras registradas”³.

Desde o início, “as primeiras contratadas eram jovens, obedeciam a um padrão quanto à altura e peso. Deveriam ser solteiras, não podiam ter filhos e além disso tinham salários baixíssimos”³.

Durante a Segunda Guerra com o recrutamento das enfermeiras, as empresas substituíram-nas por moças com educação superior. Esta condição, no entanto, não tirou das comissárias a obrigatoriedade de manter uma aparência impecável e um comportamento irretocável, até porque representavam suas empresas. Este, no entanto, não era certamente o papel mais importante que representavam naquele início. Muito mais do que divulgar uma empresa, a imagem da comissária prestou-se a transmitir primeiramente a garantia de que aquele meio de transporte era seguro. Consta no boletim Flightlog,2004 que os comentários eram:

se “aquela moça” estava lá, e sendo ela, mulher e frágil, então voar seria bom para qualquer pessoa. Talvez, venha daí a origem da afirmação de que o avião é o transporte mais seguro do mundo, embora este aspecto atualmente, esteja intimamente relacionado à moderna tecnologia da indústria aeronáutica e às estatísticas que comparam os índices de acidentes que ocorrem entre os diversos meios de transporte ³.

Mas no imaginário social da época a figura da comissária era duplamente associada à segurança, pois além de ter coragem de voar “apesar de ser mulher”, era também enfermeira e lá estava ela pronta para cuidar, ajudar e para atender a qualquer emergência. Após a Segunda Guerra, com o recrutamento de moças com educação superior e a exemplo das divas do cinema, estas profissionais adquiriram uma aparência mais sensual. Sua imagem estava então, definitivamente, ligada a um mundo descomprometido e glamouroso.

Segundo esta mesma publicação,³ algumas empresas exploravam suas comissárias divulgando que eram mulheres jovens, disponíveis, ou a procura de marido e aquelas que se casavam ou engravidavam eram imediatamente demitidas. Não raramente tinham que assinar um contrato, onde concordavam em deixar suas atividades quando completassem 32 anos, pois teoricamente, a partir desta idade sua imagem já não mais atendia à demanda exigida pelas empresas. Aparentemente as Companhias se favoreciam muito mais, e por isto preferiam ter profissionais que atendessem ao imaginário social, que simbolizassem a aventura, a liberdade, o requinte e a beleza a ter pessoas preparadas tecnicamente para o desempenho de sua real e original função - a segurança.

Esta tendência parece prevalecer ainda nos dias de hoje.

Durante aproximadamente dezesseis anos, a categoria profissional sofreu todo tipo de exploração. As restrições existentes relativas à vida pessoal, ao baixo salário e às longas jornadas de trabalho resultaram em alta rotatividade dos profissionais e conseqüentemente em poucas melhorias nas condições de trabalho ³.

Por volta de 1945, Ada Brown, uma ousada “aeromoça” de idéias vanguardistas, com o aval de suas colegas, dirigiu-se à diretoria da empresa em que trabalhava, e reivindicou melhores condições de trabalho e aumento

salarial. Foi ela também, que formou a primeira associação de aeromoças, a qual tornou-se uma divisão da Air Line Pilots Association (ALPA) ³.

Somente em 1946, foi negociado e assinado o primeiro contrato oficial entre a “associação” e a United Airlines, onde constava aumento de salário, aumento das diárias para refeição, acesso ao prontuário profissional e, principalmente, restrição no número de horas voadas por mês. Esta última “conquista” pautava-se simplesmente no “cansaço físico” sentido pelos tripulantes, e evitava que as empresas cometessem excessos, pois ainda não se tinha conhecimento suficiente sobre qual seria o tipo de influência que o vôo poderia trazer para o organismo humano ³.

“No Brasil, a aviação comercial surgiu em 1927, com a Varig efetuando o primeiro vôo entre Porto Alegre e Pelotas” ⁴.

Segundo Pereira, 1995,

em 22 de abril de 1933, cinco anos depois, o governo brasileiro criou o Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), subordinado ao extinto Ministério da Viação e Obras Públicas, objetivando organizar definitivamente os serviços de navegação aérea.⁵

No país, a presença feminina na aviação é datada de 1922, quando Thereza de Marzo fez seu vôo solo e tirou o brevê n° 76 ², superando todos os preconceitos.

Pereira, 1995, nos relata ainda que foi o aumento na demanda de passageiros, que deflagrou a necessidade de incorporar à tripulação a função de “aeromoço”. No Brasil, o início da profissão foi marcado pela praticidade e pela necessidade de atender às condições físicas que envolviam a prática de voar. Por não haver aqui no país uma infra-estrutura com profissionais preparados para desempenhar cada uma das funções necessárias à decolagem de uma aeronave, o trabalho tornou-se essencialmente masculino, braçal, pois além do atendimento aos passageiros, desempenhava tarefas de carregador e despachante ¹.

Pereira, 1995, nos relata ainda, que o comissário de bordo, como hoje é denominado, só passou a constar oficialmente como membro efetivo

² “Comandante Lucy Lúpia” [on line] Disponível em www.captain.lucyl.nom.br (16 ago.2005)

da tripulação do avião comercial, através da Portaria número 69/DAC, de 27 de abril de 1938, cujo artigo 2º está assim redigido:

“O aeromoço fará parte integrante da tripulação da aeronave devendo seu nome ser inscrito no Livro de Bordo”⁵.

Não foi encontrada na literatura especializada, qualquer referência a respeito da primeira Comissária de bordo brasileira.

No Brasil, contrariamente aos propósitos americanos, o surgimento da profissão não atendia à demanda de cuidado ou de sensualidade. Este modelo provavelmente existiu e ainda existe, porém não há registro na bibliografia de quando ou como se iniciou. Possivelmente, a necessidade de se manter um profissional a bordo, cujo trabalho seria exclusivamente cuidar dos passageiros, surgiu com a modernização das máquinas, com a construção de aeroportos, a contratação de pessoal para as mais diversas tarefas e com a criação do chamado “apoio de rampa”. É possível, que o aumento do número de passageiros e a proliferação de Companhias aéreas tenha estimulado o uso da imagem do Comissário de bordo, como uma estratégia de marketing, a exemplo da atitude das congêneres americanas.

A questão de transformar a Comissária de bordo em um símbolo é pertinente se contemplarmos a teoria preconizada por Durand, 1964 quando este autor diz que “O nosso tempo retomou a consciência da importância das imagens simbólicas na vida mental graças à contribuição da patologia e da etnologia”⁶.

Este mesmo autor diz ainda que “O símbolo é, pois uma representação que faz aparecer um sentido secreto...”⁶. Este mesmo autor refere que:

e que a nossa consciência dispõe de duas maneiras de representar o mundo: Direta e Indiretamente. É na forma indireta de representar o mundo que está o objeto ausente (sonhos, desejos e sentimentos) e, portanto, residem aí as imagens e símbolos que poderemos utilizar para expressar nossas formas de reparação. Na forma direta de representar o mundo, o pensamento lança mão do que já existe, e é mais ou menos comum a todos os seres.⁶

1.2 A saúde do Comissário e o ambiente de trabalho

Independentemente da preferência e razões pelas quais é escolhido homem ou mulher para o desempenho da função, há um aspecto

que não acompanha a evolução das modernas aeronaves e conseqüentemente da profissão - a saúde do aeronauta.

Fisiologicamente falando, voar nunca foi atributo para o homem, mas o avião tornou possível o sonho de Ícaro, “principal mito que povoa o universo do aeronauta”⁴.

Com o advento da cabine pressurizada, ao homem foi viável voar em elevadas altitudes, em velocidades antes inimagináveis e desta forma percorrer grandes distâncias em pouco tempo.

É evidente que a ousadia do homem não passaria impune diante de tanto progresso, e é justamente na saúde, seu aspecto mais vulnerável, onde é fortemente afetado.

Segundo estudo realizado pelo Centro de Estudos da Saúde do Trabalhador e da Ecologia Humana da Escola Nacional de Saúde Pública FIOCRUZ - CESTE/ENSP/FIOCRUZ, 1991,

As condições de trabalho do aeronauta interferem desfavoravelmente na sua saúde física, mental e social. Esta interferência desfavorável o atinge de maneira diversificada, chegando a invadir seu lazer e suas horas de repouso, tanto nos pernoites quanto em família. Todos os tripulantes são atingidos indiscriminadamente, porém, de maneira diferenciada, de acordo com muitos fatores que vão desde a subjetividade própria de cada um...⁴.

As condições adversas inerentes à atividade laboral do aeronauta podem ser divididas didaticamente, considerando-se o âmbito a que estão relacionadas. Desta forma, ligadas às condições ambientais poderemos relacionar as vibrações, os ruídos, a baixa umidade relativa do ar, a baixa pressão atmosférica na cabine da aeronave e a exposição à radiação cósmica entre outras. Relacionadas às questões da organização do trabalho, poderemos citar o trabalho diurno em turno e noturno, vôos transmeridianos, a dessincronização do relógio biológico e fadiga aérea.

1.2.1 Condições ambientais

Segundo parecer técnico desenvolvido pelo DIESAT-Departamento Intersindical de Estudo e Pesquisa de Saúde e dos Ambientes de Trabalho,

1995, realizado sobre as condições de trabalho e saúde dos aeronautas, referem que,

existem alterações ambientais que influenciam diretamente na saúde do aeronauta. As vibrações e os ruídos, provenientes da velocidade das aeronaves e dos motores em funcionamento, estão sempre presentes durante os vôos, e, apesar do emprego da moderna tecnologia na aviação atenuar estes problemas, alguns sintomas como tonturas, mal estar e vômitos ainda são freqüentemente encontrados entre os aeronautas.⁷

A umidade relativa do ar, conforme explica D'Acri,1991, “é extremamente baixa no interior da cabine, porém para que os sofisticados equipamentos da aeronave mantenham-se secos e em perfeito funcionamento é necessário que assim seja”⁴. Este ar seco é desconfortável tanto para tripulantes como para passageiros, mas no caso dos tripulantes o problema é agravado devido à freqüência de exposição, acarretando o ressecamento da pele e mucosas, podendo resultar em epistaxes severas e irritabilidade. Segundo Barbosa, 1995, “uma das principais alterações orgânicas decorrentes desta condição é a eliminação de urina concentrada, com aglutinação de cristais, o que aumenta a probabilidade da formação de cálculos renais”⁷.

É sabido, que quanto maior a altitude, menos oxigênio existe no ar atmosférico e, portanto, menor pressão. Para que fosse possível a realização de vôos nas grandes altitudes, foi necessária a criação de um sistema capaz de manter a pressão do oxigênio no interior da cabine, compatível com a vida humana. Nas modernas aeronaves, os passageiros em boas condições de saúde não percebem as sutis alterações que este sistema produz no organismo. Para os tripulantes, porém, em razão das freqüentes e intensas exposições, os sintomas são perceptíveis. Podem aparecer Edemas, principalmente nos membros inferiores, devido a dificuldade do retorno venoso, acarretando freqüentes dores e cansaço nas pernas, sem contar o aumento da chance de se instalar TVP (trombose venosa profunda), grande risco à saúde ocasionado pela dilatação de gases, produzindo distensão abdominal⁴.

Em recente estudo realizado pelos pesquisadores do Instituto do Câncer de Copenhagem, na Dinamarca e publicado na revista “The Lancet”,

1999 aparecem registrados 92 casos de câncer entre os 3.700 pilotos e tripulantes que viajaram mais de 5000 horas. Esta média é considerada alta se comparada aos 77 casos existentes na média da população daquele país

...os resultados podem estar ligados à radiação cósmica, uma vez que o risco maior é visto no grupo que sofreu maior exposição, ou seja, os que tinham mais número de horas de vôo e em maiores altitudes...⁸.

A IFALPA-Federação Internacional das Associações de Pilotos de Linha Aérea promove encontros, onde divulga recentes pesquisas realizadas pelo Comitê HUPER (Human Performance). Somente no encontro de outubro de 1996, em Praga, foram apresentados cinco trabalhos relacionando os aeronautas aos riscos da exposição e à radiação ionizante quando em vôos de altas altitudes.³

1.2.2 Condições ergonômicas e da organização do trabalho

Os fatores ergonômicos são mais algumas das razões consideradas importantes para o agravamento à saúde do aeronauta. No caso dos Comissários, a realização de esforço físico, quando locomove uma carga pesada (carrinho de refeições e bebidas), principalmente quando a aeronave encontra-se com inclinações devido às “razões” de subida ou descida, turbulência e às constantes idas e vindas necessárias à realização do trabalho, além das posturas incorretas e movimentos bruscos e constantes com o corpo, contribuem para o aparecimento de transtornos à saúde, sendo a coluna vertebral fortemente atingida dando origem à instalação de dores, mal estar, hérnia de disco, bursite crônica entre outras.

Outra situação de agravamento à saúde dos comissários, segundo D’Acri,⁴ é a falta de acomodação para o repouso, ou seja, descanso na posição horizontal nos casos de vôos longos.

A falta de repouso adequado aumenta o estado de fadiga, o que falaremos com detalhes, mais a frente. Adiantamos, porém, que este aspecto ganha importância ao considerarmos a segurança do vôo.

³ IFALPA Human Performance (HUPER) Committee Meeting [Discussion Paper, 1996 out.22-24; Prague].

1.2.3 Condições relativas às alterações no ritmo biológico

Conforme descreve Barbosa, 1995,

A profissão do aeronauta é caracterizada por um sistema de trabalho onde prevalece à irregularidade de horário de trabalho, o que pode ser observado pela escala de vôos mutáveis, trabalhos noturnos, entre outros. Esta irregularidade de horários traz repercussões sobre a saúde, podendo trazer sérios problemas sócios-familiares para estes profissionais.⁷

Através da citação acima, é possível perceber, que o trabalho desenvolvido na aviação civil, penaliza especialmente os tripulantes, pois ao se dispor a trabalhar em turnos alternados, não consegue manter o ritmo do seu próprio organismo.

Segundo definição de Marques e Menna-Barreto, 2003, “ritmo é um processo que varia periodicamente no tempo”⁹. Ainda, segundo esses autores, os ritmos biológicos se manifestam em períodos e são associados a um ciclo geofísico, dos quais o mais conhecido é o ciclo claro-escuro. Os ritmos biológicos associados ao ciclo claro-escuro são chamados de ritmos circadianos. Cronobiologicamente falando, sabe-se que o organismo vivo é dinâmico e funciona num esquema de ritmos. Assim, por exemplo, a cada momento do dia ou da noite, existe uma concentração plasmática ideal de cada hormônio, diferenças na temperatura corporal, na frequência cardíaca e respiratória e nos níveis de excreção urinária de eletrólitos que se repetem.

Entre os diversos aspectos, alguns já descritos, há um outro que afeta a saúde dos profissionais da aviação. - a dessincronização circadiana, que apresenta efeitos deletérios mais imediatos¹⁰.

De acordo com um site especializado em aviação¹⁰, historicamente, esta nocividade veio à tona em 1953, depois que os norte-americanos resolveram limitar o número de horas de vôo. O que de início foi visto como uma estratégia de aumento de ganho financeiro, mais tarde foi identificada como uma atitude necessária, em função dos prejuízos que o organismo freqüentemente sofre, devido a alterações produzidas no relógio biológico.

Analisando, ainda que superficialmente, as alterações circadianas e seus significados são severos e não raramente interferem silenciosamente no organismo.

Cippola-Neto e Menna-Barreto in Reimão, 1996 afirmam que:

A situação de constantes vôos transmeridianos que ocorrem com as tripulações dos vôos internacionais transforma esta população do ponto de vista médico, de risco para várias doenças como distúrbios neurológicos e afetivos, principalmente na esfera do sono (sonolência excessiva ou insônia), problemas cardíovasculares (hipertensão e infarto do miocárdio) e gastrintestinais (gastrites e úlceras)¹¹.

Esta situação mais conhecida por Jet Lag enfrentada pelo aeronauta, possui como já vimos, potencial de injúria muito grande para o organismo, isto porque, além do trabalho em turnos, este profissional é exposto a outro grande agressor, - a diferença de fusos horários. Estes dois fatores juntos levam o organismo a sofrer uma dessincronização interna. Desta forma, as pessoas, que se submetem a esta dinâmica temporal, têm seus ritmos endógenos desacoplados do ciclo geofísico do dia/noite, aos quais estavam atrelados e os mantinham sincronizados.

Segundo Suarez apud Reimão, 1996, “a organização circadiana também influi no comportamento com repercussões nas mudanças de humor e de desempenho cognitivo”¹² Este mesmo autor nos mostra a importância da noite no padrão de sono humano dentro do ciclo quando afirma:

O estado de alerta e a tensão mostram uma flutuação de 24 horas. O sono ciclo-vigília também tem seu padrão circadiano com o aparecimento do sono em uma parte específica das 24 horas que, para o ser humano, são as horas noturnas¹².

A extensão do problema nos aeronautas parece se agravar, quando consideramos que mesmo nos vôos onde os meridianos não são ultrapassados, a irregularidade que a escala de trabalho impõe gera descanso inadequado, pois até que haja pernoite entre as jornadas de trabalho, a qualidade do sono pode ser sensivelmente pior. O sono no pernoite não só é menor, como também mais fragmentado¹⁰. Parece

bastante, comum que o tripulante inverta a sua noite, passando a dormir durante o dia, ou no período que a escala de vôo lhe permitir.

O sono matutino não é equivalente ao sono noturno e quando os indivíduos tentam dormir durante o dia, a estrutura do sono não lhes permite recuperar o sono profundamente perdido ¹⁰.

1.2.4 Fadiga aérea

Segundo Dejours, 1992, se a relação corpo-condições de trabalho muitas vezes é estudada corretamente, por outro lado, nunca se faz menção às repercussões do perigo real ao nível mental, da carga de trabalho psíquica inerente ao trabalho perigoso que, entretanto, faz parte do desgaste do organismo ¹³.

De acordo com Lotério, 1998,

o desgaste para o aeronauta é facilmente traduzido por fadiga. Este é um conceito amplamente discutido no meio, pois representa uma das maiores queixas destes profissionais inclusive, segundo esta mesma autora, justificativa de muitos acidentes. Este fenômeno é conhecido como Fadiga de Vôo. ¹⁴

A questão da fadiga, conforme Stokes & Kite, 1994, “é, portanto, um dos assuntos mais importantes em qualquer discussão sobre a performance cognitiva dos pilotos” ¹⁵. Sob esta perspectiva este conceito é facilmente aplicável aos Comissários, pois neste grupo também ocorrem alterações cognitivas importantes, já que segundo estes autores,

o cansaço induz à falta de atenção e concentração o que resulta certamente em aumento no número de erros, na diminuição da velocidade de reação, além da sonolência natural e irritabilidade ¹⁵.

Conforme preconiza o Manual de Comissários de uma empresa aérea, este aspecto ganha relevância ao analisarmos o que poderá caber ao comissário de bordo, como por exemplo,

uma tomada de decisão de grande monta e que priorize a segurança e sobrevivência de todos como, coordenar as ações de toda a equipe de comissários em casos de depressurização da cabine, ou evacuação de emergência dos passageiros e

tripulantes em situações que necessitam da desocupação da aeronave sempre que houver grandes danos estruturais, ocorrência de grandes quantidades de fumaça ou gases tóxicos a bordo, fogo incontrolável, pouso na água, explosões de artefatos ou ainda soar o alarme de evacuação¹⁶.

1.2.5 Alterações cardíacas

Outro motivo de preocupação é a presença crescente da Doença Arterial Coronariana – DAC entre os aeronautas. A pesquisa realizada por Silveira Jr. e Col do Núcleo do Instituto de Ciências da Atividade Física da Aeronáutica, 1998 comprovam este fato e o atribui “ao stress e à inatividade física como sendo o fator preponderante na classificação de risco”¹⁷.

1.2.6 Medicina aeroespacial, as pesquisas e a lei.

De fato, por mais assustador que sejam, os tópicos aqui mencionados parecem ser, infelizmente, apenas dos alguns exemplos do quanto voar é uma atividade hostil ao organismo daqueles que optam por ela.

A medicina da aviação, embora seja considerada uma área relativamente nova nas ciências médicas, esforça-se através da realização de inúmeros trabalhos e pesquisas, em fundamentar novos argumentos que possibilitem ao aeronauta, de maneira geral, reivindicar condições que tornem esse trabalho mais compatível com suas limitações humanas.

Como demonstração do reconhecimento da insalubridade inerente à atividade aérea, foi criada em 1999 uma Comissão Paritária de Saúde entre o Sindicato Nacional dos Aeronautas e o Sindicato das Empresas Aéreas,¹⁸ que se dispõe a discutir os aspectos relacionados à promoção da saúde e a preservação da qualidade de vida dos trabalhadores da aviação comercial no Brasil. Esta comissão tem como proposta metodológica os estudos epidemiológicos e “sentinela”, os dados de pesquisas, os trabalhos técnicos e científicos que deverão estar sempre presentes nas argumentações e discussões. Vale lembrar, que a mesma se propõe, caso necessário, a dar início a novos estudos. Consideram para tanto, como ponto de partida, os dados das empresas seguradoras do Brasil no período de 1990 a 1995, que apresentam como motivo de invalidez permanente as patologias de ordem cardiovasculares, psiquiátricas, a fadiga, os distúrbios nos ouvidos e cavidades sinusais, visão, ósteo-articulares, endocrinológicos, etc...¹⁸.

Considerando, que o aspecto da saúde do aeronauta está diretamente vinculado à segurança do voo, a legislação brasileira contempla os profissionais da área com uma regulamentação trabalhista especial, através da lei nº 7.183 de 05 de abril de 1984, cuja instrução para execução foi expedida pela Portaria Interministerial número 3.016 de 05 de fevereiro de 1987¹⁹.

Certamente, esta situação de agravo à saúde não é de todo ignorada pelo comissário. Aparentemente, ocorre uma negação dos fatos sobre a interferência nociva do voo no seu organismo. De maneira geral, estes profissionais parecem relevar os prejuízos que surgem em suas vidas, tanto pessoal como social, e os classificam como “ossos do ofício”. Chama a atenção, o fato de alguns profissionais, senão a maioria, permanecerem neste trabalho mesmo sentindo o prejuízo físico que lhes pesa e o alto custo psíquico que pagam.

Diante da problemática aqui descrita, torna-se relevante o desvelamento e análise do real significado de ser Comissário, pois isso resultará numa caracterização/conhecimento do grupo profissional em questão, o que certamente ampliará as possibilidades de controle dos riscos a que estão expostos e que geram um conflito (necessidade de representar o imaginário social versus enfrentar o real, ou seja, submeter-se aos sofrimentos, que este trabalho exige).

Para que o Comissário de bordo possa controlar os riscos existentes e inerentes ao seu trabalho e mantendo o equilíbrio entre motivação e sofrimento, desenvolve-se um trabalho que tem por objetivo conhecer estas representações ao mesmo tempo em que e coopera com os Comissários para a superação deste possível embate.

2 OBJETIVOS

- ❖ Desvelar o significado de ser Comissário de bordo para o grupo estudado;

- ❖ Conhecer as adversidades que estes trabalhadores referem afetar sua saúde e que estão relacionadas ao exercício da sua profissão;

- ❖ Analisar a inter-relação entre significado e adversidades a partir das representações do grupo.

3 Método

3.1 Tipo de estudo

É um estudo de campo de natureza descritiva, que se desenvolveu, como já dito, por meio da abordagem qualitativa.

3.2 Referencial teórico e metodológico

“O método é a alma da teoria”
Lênin, 1965 apud Minayo, 2003 ²⁰.

“Nenhuma teoria, por mais bem elaborada que seja”,
dá conta de explicar todos os fenômenos e processos”
Minayo, 2003 ²⁰.

Buscando atender aos objetivos deste estudo, optou-se por ter, como referencial teórico, a Hermenêutica, pois conforme define Grandesso, 2000:

ao lidar com significados e representações invadimos o campo dos sentidos o que nos leva a uma abordagem interpretativa que é própria de uma ciência hermenêutica ²¹.

Ainda, segundo Besse & Boissière, 2003, “a Hermenêutica é a arte de compreender, de interpretar e de traduzir de maneira clara, os signos inicialmente obscuros” ²².

As citações anteriormente apresentadas demonstram haver compatibilidade entre os objetivos deste trabalho e o referencial teórico escolhido, pois se esperam desvelar nos discursos dos sujeitos pesquisados, os significados de cada palavra, de cada frase, cabendo à pesquisadora a tarefa de interpretar.

De acordo com Mautner, ⁴ a palavra “Hermenêutica” foi usada pela primeira vez por J.C. Dannhauer em meados do séc. XVII, porém, somente a partir do Renascimento é que foi determinada como sendo uma técnica de interpretação.

Para Grandesso, 2000 uma das explicações para a origem do termo é:

uma derivação do nome Hermes, mensageiro dos deuses, que na mitologia grega era responsável por traduzir, articular e explicar as intenções divinas aos mortais ²¹.

Historicamente segundo Testa, 2004, o início da Hermenêutica foi marcado por duas orientações:

Uma de natureza restrita, aplicável somente na interpretação de algumas disciplinas e outra de natureza geral, que contempla a interpretação de qualquer tipo de texto ²³.

¹ Mautner, T. Hermenêutica. Crítica revista de filosofia e ensino [on line]. Disponível em http://www.criticanarede.com/fil_hermeneutica.html (01/01/2006).

A primeira orientação chamada de Hermenêutica Tradicional, iniciou-se na antiguidade grega e se estendeu até o final do séc. XVIII. Sua característica essencial era a construção de cânones⁵ utilizados como referenciais práticos. É uma Hermenêutica que elabora um conjunto de regras e princípios de interpretação de textos nos campos da teologia, jurisprudência e filologia ²³. Até então, segundo Braida, 2001, esta primeira orientação da Hermenêutica não era tida como uma ciência, apesar de antiga, pois não havia ainda recebido um tratamento sistemático, que assim a constituísse. Neste período a própria concepção de Hermenêutica que era “*a arte de compreensão correta do discurso de um outro*” ²⁴, circunscrevia o objeto ao domínio da linguagem falada ou escrita. Ainda, conforme este mesmo autor ²⁴, foi no início do séc. XIX, que Schleiermacher (1768-1834), “teólogo, filólogo e filósofo alemão, sentiu necessidade de explicar e justificar, teoricamente, um procedimento prático para a interpretação e tradução dos textos antigos clássicos” ²⁵. A gênese da segunda orientação da Hermenêutica foi então motivada por esta necessidade. Surgiu com um conceito alargado e geral, e tinha princípios que, segundo Testa, 2004, “podiam servir de base a todos os tipos de interpretação de textos” ²³. A esta nova forma de se aplicar e lidar com a Hermenêutica, denominou-se Hermenêutica Moderna. Intrinsecamente a ela, surgem duas marcantes tradições: a Metodológica e a Ontológica.

Testa, 2004, esclarece que,

a Hermenêutica Metodológica foi desenvolvida por Schleiermacher e é intimamente vinculada à teoria do conhecimento, pois seu ponto de referência é o método, podendo, portanto, ser utilizada como instrumento, técnica e arte de interpretar, atendendo aos princípios metodológicos que orientam a interpretação.²³

A Hermenêutica Ontológica iniciou-se com Heidegger, mas foi seu discípulo Gadamer, que baseado nos conhecimentos adquiridos, fundou a Hermenêutica Filosófica, cujas raízes estão apoiadas na realidade vivida, no mundo da vida e na facticidade.

Conforme Testa, 2004,

⁵ Critério ou regra de escolhas para um campo qualquer do conhecimento. Abbagnano, N. Dicionário de Filosofia. São Paulo: Martins Fontes; 2003.

a Hermenêutica Filosófica não deixa de reconhecer a importância dos resultados obtidos pela Hermenêutica Metodológica, mas aponta suas limitações, principalmente quando se refere ao acesso à verdade²³

Neste trabalho, optamos pela Hermenêutica Filosófica como referencial teórico metodológico, justamente por lidarmos com a realidade vivida. Cabe ressaltar ainda, que ao fazermos esta opção, também comungamos com Gadamer apud Grandesso, 2004, quando este afirma, que “para que se possa começar a compreensão, algo deve chamar a atenção”²¹. Assim sendo, o objeto de análise deste trabalho, os significados, que nos “chamam a atenção” e cuja interpretação será norteadada pela Hermenêutica, deverão ser obtidos dos sujeitos, que se valeram da linguagem falada para compor seus discursos.

Segundo Braida, 2001, Schleiermacher estabeleceu a Hermenêutica no domínio filosófico, argumentando que a compreensão está diretamente relacionada com a arte de falar e pensar e que “falar é apenas o lado exterior do pensamento”²⁴. A partir deste pressuposto, parece que Schleiermacher estabelece uma relação entre a Hermenêutica e a linguagem, deixando seu posicionamento claro ao afirmar que:

...não há outra via de acesso ao que o outro quis dizer senão o seu discurso, ou seja, o seu uso de uma linguagem para expressar alguma coisa ao ouvinte²⁴.

Grandesso, 2000, também apresenta, de maneira concisa, a relação existente entre a linguagem e a Hermenêutica de Gadamer, quando coloca que, “os seres humanos são geradores de significados que resultam num ato interpretativo expresso por meio da linguagem”²¹. Ao referir ainda, que é através da linguagem que se realiza a compreensão, evidencia a posição de destaque, que este elemento assume na Hermenêutica Gadameriana.

Ricoeur apud Franco, 1995, também faz referência à importância da linguagem, quando afirma que “é através da linguagem que o ser humano pode ser conhecido...”²⁶.

Para reforçar a reflexão sobre a importância da linguagem neste contexto, recorreremos às falas de Critelli, 1996. Segundo ela, "...O que existe só existe na medida exata de como é apresentado pela linguagem. Somente mediante a fala é que a existência começa a ter alguma tangibilidade" ²⁷.

A autora diz ainda que "...o que é desvelado tem que passar, no âmbito da existência humana, pela linguagem para começar a ter qualquer realidade" ²⁷.

Uma vez demonstrada a representatividade da linguagem para a Hermenêutica, devemos ainda considerar Grandesso, 2000 quando esta autora declara que "falar em significado implica em transitar pelo território da linguagem"²¹. Através deste postulado, Grandesso evidencia a estreita relação existente entre linguagem e significado e a importância que esta relação assume diante das questões de interpretação e apreensão do que o outro quis dizer. Esta afirmação vem ao encontro dos objetivos deste trabalho, já que, conforme citado anteriormente, é através da linguagem que se espera acessar os significados. Consoante ao que preconiza Grandesso, Macedo, 2000, diz que:

linguagem e significado estão relacionados simbioticamente. Dependemos da linguagem para significar nossos atos, dar sentido à nossa existência; é a linguagem que estabelece o domínio da interpretação ²⁸.

Segundo Critelli, 1996, "a linguagem é o modo pelo qual o significado e o ser das coisas podem ser trazidos à tona"²⁷.

Para otimizar a compreensão do objeto deste estudo, torna-se pertinente, inicialmente, conhecer algumas definições de significado.

Segundo Abbagnano, 2003, entende-se por significado a dimensão semântica⁶ do procedimento semiológico⁷, ou seja, a possibilidade de um signo referir-se a seu objeto. No dicionário Melhoramentos, 1995 significado ³¹ é "valor, importância, alcance".

Não obstante as explicações já apresentadas faz-se necessário rever o conceito de significado. Para tanto, trazemos o conceito de

⁶ Segundo Abbagnano ²⁹, é a doutrina que considera as relações dos signos com os objetos a que eles se referem. A s. seria, portanto, a parte da Lingüística (e mais especialmente da Lógica) que estuda e analisa a função significativa dos signos, os nexos entre os signos lingüísticos (palavras, frases, etc.) e suas significações.

⁷ Segundo Olinto ³⁰, é o estudo dos signos e sinais usados em comunicação.

Grandesso, 2000, que define significado como “a simbolização interna por meio da representação mental do mundo externo”²¹.

Para que seja possível desvelar e compreender os significados expressos pelos sujeitos através da linguagem, Grandesso, 2000, afirma que:

para compreender os significados dependemos da escuta e da fala, e estes elementos por sua vez, estão intrinsecamente ligados às pré-estruturas do intérprete e do entrevistado. Entende-se por pré-estruturas, as experiências, suposições e preconceitos que compõe de forma determinante a maneira de ser, pensar e agir de ambos os sujeitos envolvidos no diálogo.²¹

Dá-se então, o ato interpretativo que é o objeto de atenção próprio da Hermenêutica. No decorrer deste ato interpretativo, e considerando que ele envolve pelo menos dois sujeitos, com duas histórias singulares, dois universos de representações distintas, a Hermenêutica considera que não há possibilidade de um “ouvinte” haver apreendido exatamente o significado que foi emitido pelo “que fala”. O que ocorre é uma mistura de significados dos sujeitos envolvidos, o que corresponderia a uma nova construção, que não guarda identidade, nem com o que foi emitido, nem com o que foi compreendido. Dá-se aí o que a Hermenêutica chama de “fusão de horizontes”. A respeito dela, Gadamer apud Grandesso, 2000, diz que:

O significado é compreendido a partir de pré-estruturas de compreensão do intérprete e pelo que se chama de **fusão de horizontes** entre o intérprete e o texto. O intérprete dirige-se para o texto com seus preconceitos, julgamentos, questões e suposições que restringem a gama de respostas possíveis. A compreensão surge como um acontecimento único dessa fusão de horizontes não podendo ser atribuída a quaisquer dos participantes, já que resulta desse encontro²¹.

Após várias leituras e a partir das reflexões sobre o referencial escolhido - a Hermenêutica, vale ressaltar que esta pesquisadora comunga com as idéias de Domingues, 2004, quando esta autora refere que “a Hermenêutica não preconiza de forma objetiva uma técnica própria e característica para análise de dados obtidos”³².

Neste estudo, a pesquisadora utilizou-se da exploração direta dos significados emitidos, agrupando-os em núcleos de sentidos. Tais núcleos versam sobre as próprias questões propostas nos objetivos, ou seja, o significado que os sujeitos da pesquisa possuem acerca de:

- ser Comissário de bordo;
- das adversidades que estão presentes no exercício desta profissão e;
- da articulação ou inter-relação existentes entre os dois significados anteriormente apresentados.

3.3 Local do estudo

O local escolhido para realizar a pesquisa foi uma empresa aérea nacional sediada em São Paulo.

A mesma foi escolhida aleatoriamente, uma vez que todas as empresas selecionam seus Comissários através de processo semelhante e os contratam de acordo com a lei trabalhista vigente no país, em tratando de empregados da rede privada,

Por se tratar de uma categoria profissional, que exerce suas atividades em condições adversas no que diz respeito ao seu ambiente de trabalho, (como, por exemplo, a cabine pressurizada da aeronave quando em vôo) todas as empresas devem cumprir a mesma regulamentação especial do exercício da profissão prevista em lei ¹⁹.

A coleta de dados para este estudo foi realizada no Centro de Treinamento da empresa ou como é conhecida pelos Comissários, na Academia. O local foi escolhido por concentrar um grande número de Comissários, que quando lá estão não possuem compromisso rigoroso com horário havendo, portanto, possibilidade de “mesclar” a aula programada com a entrevista de coleta de dados e, caso o sujeito julgasse necessário, ser-lhe-ia facultado o direito de desistir da participação na pesquisa, ou ainda de concluir algo que gostaria de falar. Além disso, era um lugar farto de espaço físico para a realização das entrevistas, em cumprimento às normas éticas exigidas e com a conveniência do próprio trabalho.

A empresa não só permitiu que este estudo fosse realizado com seus Comissários, como também disponibilizou uma sala, que durante o período da coleta de dados, tornou-se de uso exclusivo para a realização das entrevistas.

A sala de entrevistas, como ficou conhecida entre os Comissários que lá estavam, localizava-se no 4º andar da Academia, em frente a uma das salas de aula e originalmente era utilizada para pequenas reuniões. Na ocasião estava climatizada, com música ambiente e persianas nas janelas o que permitia isolamento visual. O mobiliário era composto por uma mesa redonda com quatro cadeiras estofadas, que garantiram conforto mais que adequado à situação. Desta forma, quando se fechava a porta, coisa que se fazia durante toda a entrevista, ocorria não só o isolamento acústico como também o visual com o resto do ambiente. Este detalhe, conhecido pelos sujeitos, garantia privacidade total e favorecia a liberdade de expressão nas falas e posturas dos entrevistados.

Devido às condições favoráveis acima descritas, os comissários puderam participar da pesquisa durante sua permanência no treinamento sem incorrer em qualquer atitude de não conformidade com as normas da empresa e da pesquisa.

3.4 Composição do grupo

A princípio todos os Comissários de bordo que estavam no local da pesquisa, autorizado pela empresa cedente do campo, ou seja, na Academia, foram contatados e informados sobre os objetivos e procedimentos desta. No entanto, participaram somente aqueles que concordaram em fazê-lo voluntariamente. Não houve preocupação em excluir sujeitos, exceção feita aos Comissários que estavam afastados por motivos de férias, licença médica, ausência do local da pesquisa nos dias aprezados para tal ou ainda aqueles, que optaram em não participar voluntariamente.

A quantidade de sujeitos entrevistados pretendeu, inicialmente e como já mencionado, seguir o critério de “esgotamento de significados”, isto é, incluir novos sujeitos ao grupo até que ocorresse repetição de significados, deixando evidente que houve saturação das respostas.

Após a saturação de significados, alguns Comissários que não haviam sido entrevistados, demonstraram interesse em participar e por isso foram incluídos, compondo a partir daí, um grupo de nove pessoas.

3.4.1 Procedimento ético

Este estudo foi submetido à apreciação e aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa da Escola de Enfermagem da Universidade de São Paulo sob processo de nº 341/2003/CEP-EEUSP, que gerou parecer consubstanciado conforme demonstrado no Anexo 1.

Objetivando solicitar à empresa concessão para a realização do trabalho junto a seus Comissários e permanecer automaticamente em suas dependências, foi anexada a este documento (Anexo 1), uma carta (Anexo 2) em cuja referência se explicitou os objetivos da pesquisa.

Para os Comissários, além dos documentos supracitados, foi também apresentado e explicado o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE (Anexo 3), conforme determina a resolução nº 196/96 do Conselho Nacional de Saúde³³, que rege os aspectos éticos das pesquisas, que envolvem seres humanos, onde o interessado deveria apor sua assinatura e do qual ficaria com uma cópia.

3.4.2 Meios para obtenção dos dados

Para obtenção dos dados, foi utilizada uma questão norteadora e um questionário composto por dados sócio-demográficos.

A questão norteadora que motivou o sujeito a uma resposta ampla foi:

- O que significa ser Comissário de bordo para você?

Coube à pesquisadora a tarefa de incentivar a fala e direcionar a entrevista, cuidando para que nenhuma atitude ou comentário interferisse no conteúdo e na condução das idéias do entrevistado. Para tanto, a pesquisadora se manteve limitada a expressões como: E então? Prossiga, por favor..., Mas você estava me falando sobre....

Esta postura permitiu que a pessoa contasse a história dela por ela mesma, sem intérprete, buscando evitar interferências que deturpassem sua história e sempre respeitando seus limites.

Vale ressaltar, que durante as entrevistas foi permitido ao sujeito estabelecer seus próprios limites no trato com o tema em questão, buscando preservar os mecanismos individuais de auto-proteção, tornando assim,

bastante improvável que a pesquisa atuasse como fator mobilizador de sofrimento aos envolvidos.

Para o registro das respostas durante as entrevistas, foram utilizados o gravador e o diário de campo. Após esse processo, as mesmas foram transcritas de maneira que facilitasse a análise dos dados.

3.4.3 Procedimento da coleta de dados

Em dia previamente marcado, compareci ao Centro de Treinamento, ou Academia para iniciar o procedimento da coleta de dados. A população abordada foi formada pelos comissários que lá estavam reunidos para reciclagem nos diversos procedimentos inerentes à sua função, ao mesmo tempo em que atendia a determinação do D.A.C⁸, conforme RBH⁹ nº 121.417³⁴.

Para a realização do meu trabalho naquelas dependências, primeiramente foi necessário marcar uma entrevista com a gerente do departamento de treinamento de tripulantes. Isto feito e munida do Parecer Consubstanciado (Anexo 1), da carta solicitando autorização para a realização da pesquisa naquele local (Anexo 2) e ainda, de cópia do TCLE (Anexo 3), foi exposto para esta gerente o trabalho que se realizaria, quais os objetivos pretendidos e quais os meios que seriam utilizados para atingir tais fins. Após os esclarecimentos prestados e de ter firmado compromisso de que lhe seriam apresentados os resultados do trabalho após sua conclusão a gerente do departamento após o seu “De acordo” na carta de autorização e designou que um instrutor providenciasse uma sala para as entrevistas, fizesse as apresentações em salas de aulas ficando à disposição para qualquer ajuda, que se fizesse necessária.

Durante todo o processo, a presença deste instrutor fazendo dele um valioso “auxiliar de pesquisa” na medida em que facilitou o contato da pesquisadora com outros instrutores e Comissários estreitando vínculos,

⁸ Departamento de Aviação Civil

⁹ Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica

aumentando a confiança do grupo no trabalho a ser realizado, acarretando, possivelmente maior adesão dos sujeitos à pesquisa.

Após o instrutor apresentar o pesquisador ao grupo, foi feita uma exposição sobre a pesquisa, seus objetivos e o modo como a coleta de dados ocorreria. De forma clara, foi garantido sigilo absoluto quanto ao conteúdo das respostas, esclarecendo que não haveria nenhum vínculo desta pesquisadora com a empresa, tampouco necessidade ou interesse em divulgar qualquer manifestação, discurso do entrevistado ou parte dele a quem quer que fosse. Ainda neste momento, foi esclarecido sobre a importância da voluntariedade dos sujeitos em conceder a entrevista e apresentado o TCLE (Anexo 3), assim como a prerrogativa do entrevistado em manter suas declarações e em desistir de participar do trabalho em qualquer momento que desejasse, sem que isso acarretasse qualquer prejuízo. Após colocar-se à disposição para qualquer esclarecimento adicional e informar a sala onde estaria à disposição para a realização das entrevistas, iniciou-se a coleta de dados propriamente dita.

De maneira geral, ao se apresentarem na “sala de entrevistas”, os Comissários, depois de acomodados, foram informados novamente de como seria a entrevista, sobre a necessidade do uso do gravador e do diário de campo. Cabe ressaltar, que este último foi um recurso amplamente utilizado, pois nele foram registrados elementos complementares à interpretação das falas como: gestos, olhares, pausas e outros comportamentos que pudessem expressar qualquer emoção e adicionar informações contidas nas falas, as quais poderiam ser importantes por ocasião da análise do material obtido.

Realizado todo trâmite ético em momento previamente autorizado pelo entrevistado, ligou-se o gravador fazendo, então, a questão norteadora ao mesmo tempo em que a pesquisadora anotava no diário de campo as observações, que poderiam ser relevantes para a interpretação dos dados.

Após a entrevista, o pesquisador solicitou ao participante que preenchesse o questionário sobre caracterização do sujeito (Anexo 4), e posteriormente, ele foi dispensado.

4 Resultados

A apresentação dos resultados obtidos será feita em duas etapas.

A primeira trará informações, mesmo que restritas, sobre quem foram os sujeitos entrevistados. Considerando haver implicação entre os sujeitos e os significados que constroem sobre os fenômenos que observam ou vivem, esta etapa da apresentação dos resultados objetivou contribuir para a interpretação dos significados apreendidos.

A segunda etapa da apresentação dos resultados trará os significados propriamente dito.

4.1 Caracterização sócio-demográfica

4.1.1 Do grupo

Os indicadores utilizados na caracterização do grupo foram idade, sexo, escolaridade, procedência (região do país), estado civil, tempo de vôo, se o cônjuge era aeronauta ou não, se tinha filhos, nº e idade dos filhos. O propósito inicial desta etapa dos resultados foi para apenas se ter uma idéia sobre como o grupo foi constituído, no entanto foi apresentado também, dados dos sujeitos individualmente, pois a busca dos significados esteve vinculada à singularidade de cada sujeito e não nas características do grupo.

A idade do grupo estudado variou entre 23 e 40 anos, sendo que a média foi de 27 anos. O grupo foi composto em sua maioria por mulheres (77,7%) cuja origem de procedência foi predominantemente do Sudeste do país (44,4%), seguida da região sul (33,3%) com representação igual para as regiões Nordeste (11,1%) e Centro-oeste (11,1%).

Os componentes do grupo, em sua maioria, eram solteiros (77,7%), em contraste com apenas 22,2% de casados. Entre os sujeitos casados do grupo, a profissão do cônjuge foi distribuída de forma uniforme, ou seja, 50% também eram aeronautas, enquanto a outra metade exercia atividade diversa. Com relação aos filhos e suas idades, apenas 11,1% dos sujeitos tinham filhos, cuja idade era de cinco meses.

Os sujeitos deste estudo estavam distribuídos igualmente quanto ao tempo de vôo, ou seja, 33,3% com menos de cinco anos, 33,3% com cinco anos e 33,3% com mais de cinco anos. Apenas um sujeito desviou-se deste padrão ao responder que tinha 15 anos nesta profissão.

O nível de escolaridade dos sujeitos deste grupo foi de 44,4% para aqueles com nível universitário completo, 33,3% com nível universitário incompleto e apenas 22,2% disseram possuir apenas o segundo grau.

SUJ. Nº	IDADE (anos)	SEXO	REGIÃO DO PAÍS	ESTADO CIVIL	CÔNJUGE AERONAUTA	TEM FILHOS	Nº DE FILHOS	IDADE DOS FILHOS	ESCOLARIDADE	TEMPO DE VÔO
1	30	F	NORDESTE	CASADA	SIM	NÃO	-	-	UNIVERSITÁRIO INCOMPLETO	5a
2	26	F	SUDESTE	CASADA	NÃO	SIM	01	5m	UNIVERSITÁRIO INCOMPLETO	8a
3	24	F	SUL	SOLTEIRA	-	-	-	-	2º GRAU	4a

4.1.2 Dados de caracterização dos sujeitos

QUADRO 1: Apresentação da caracterização dos sujeitos com base em dados demográficos

4	24	F	SUDESTE	SOLTEI- RA	-	-	-	-	UNIVERSITÁRIO INCOMPLETO	5a 9m
5	29	F	SUL	SOLTEI- RA	-	-	-	-	UNIVERSITÁRIO	4a 9m
6	27	F	CENTRO OESTE	SOLTEI- RA	-	-	-	-	2º GRAU	5a
7	27	F	SUL	SOLTEI- RA	-	-	-	-	UNIVERSITÁRIO	5a
8	23	M	SUDESTE	SOLTEI- RO	-	-	-	-	UNIVERSITÁRIO	3a
9	40	M	SUDESTE	SOLTEI- RO	-	-	-	-	UNIVERSITÁRIO	15a

É possível observar que somente duas pessoas (nº 1 e nº 2) eram casadas sendo que destas, apenas uma (nº 2) possuía um filho. Observa-se também que houve participação de dois homens (nº 8 e nº 9), sendo que um deles (nº 9), tinha idade acima de 40 anos, além de ser o mais antigo na atividade.

4.2 Apresentação dos significados apreendidos

Após leitura atenta dos discursos, foram identificados quatro núcleos de significados. Três deles vão de encontro aos objetivos deste estudo e um quarto núcleo surgiu espontaneamente, referindo-se aos atributos que os sujeitos pesquisados julgaram necessários para se tornar Comissário de bordo. Este último núcleo foi inserido nesta apresentação, pois seu conhecimento pode ser relevante para melhorar a compreensão e interpretação de algumas falas.

Os sujeitos e suas falas serão identificados pela letra C e pelo número correspondente à ordem em que as entrevistas foram feitas.

Os núcleos de significados serão apresentados conforme as seguintes denominações:

4.2.1 “O Comissário de bordo como ser que cuida”.

4.2.2 “O Comissário de bordo como ser capaz de realizar-se”.

4.2.3 “Implicações negativas da profissão”. Este núcleo de significado foi, didaticamente, sub dividido em duas categorias sendo:

4.2.3.1 CATEGORIA 1 - Dificuldades inerentes à profissão e,

4.2.3.2 CATEGORIA 2 - Prejuízos decorrentes da profissão.

4.2.4 “Atributos necessários ao Comissário”.

A seguir, serão apresentados os núcleos de significados e suas categorias.

4.2.1 O Comissário de bordo como ser que cuida

Por meio das falas dos sujeitos abordados neste estudo, foi possível perceber, que um dos componentes de significação mais bem consolidado e valorizado foi o de poder exercer a função de cuidador. Esta função aparece com diversas caracterizações, algumas vezes ela vem identificada por meio de ações voltadas para o cuidado relacionado ao:

_ dar conforto físico, resolver problemas, oferecer segurança, tranquilizar, informar, atender necessidades, ser útil, amparar, decidir, socorrer, ser heroína, ser mãe, ser companheira e ser amiga.

Este conteúdo pode ser identificado por meio dos seguintes trechos de entrevistas:

C1: "Ser Comissária de bordo é cuidar..."

C1: "...O saber cuidar é....talvez resolver um problema ali na hora - é um passageiro passando mal e você saber cuidar dele...cuidar de uma criança, não é só cuidar no sentido físico! E de um ferimento..."

C1: "...Um cuidado mais psicológico.... de você é... ajudar uma pessoa que está com dúvida..."

C3: "...Eu cuido de todos vocês que vão entrar no meu avião....vocês devem a mim se vocês ficarem vivos, se acontecer um fogo..."

C7: "É...muitas coisas....é ser mãe, é ser companheira...,é ser amiga não só dos passageiros mas dos colegas também..."

C8: "...eu tô cuidando da minha vida e da vida de muita gente..."

C1: "...eu acho que o significado de ser comissária é realmente é passar segurança!.."

C1: "... Passar segurança tanto tecnicamente, que você tem que ter, como a segurança de postura! Eu acho que só o fato de....até um speech (discurso de bordo) ser bem feito você passa segurança!!!"

C1:"... Ahn..., o cuidar é tudo mesmo! Acho que na aviação, é deixar o vôo mais tranquilo, mais fácil para aquela pessoa...O serviço de bordo é um cuidado..... ele faz com que você fique sentado.

É um cuidado com a segurança, é... nossa! Eu não sei dizer assim muito bem, mas é bem amplo!”

C3: “...É o que me passaram, o que é a profissão, assim...é cuidado com a segurança do vô...”

C4: “...a situação deles no vô....a segurança...”

C7: “...Ah!..., eu acho que é isto que eu já te falei, que além de ser técnico de segurança...”

C9: “...o Comissário é um profissional, um técnico, um segurança de vô, num vô internacional...”

C1: “...você mostrar para a pessoa que você sabe! Que você está alí preparada, que você não é uma pessoa insegura....”

C3: “...solucionar problemas...”

C3: “Ter uma profissão que realmente seja útil pra vida das pessoas, uma coisa que tenha valor mesmo!”

C3: “...eu acho muito legal ajudar as pessoas...”

C3: “...eu tenho prazer em deixar as pessoas bem...fazer o bem pras pessoas...”

C4: “...minha preocupação maior é em relação ao bem estar deles...”

C5: “Ser comissário talvez esteja me dando a oportunidade de fazer com que as pessoas se sintam melhores...”

C2: “...A gente sempre imagina um acidente acontecendo...,você se salvando, salvando vidas, você sendo herói...”

C3: “...então eu gosto de, tipo assim, salvar a vida, ser heroína...”

C4: “ ...eu acho muito legal ajudar as pessoas...então eu gosto de, tipo assim, salvar vidas...”

C8: “...eu represento o socorro de muita gente...”

4.2.2 O Comissário de bordo como ser capaz de realizar-se

No conteúdo das falas referentes a este núcleo de significado, foi possível perceber que uma das vertentes mais marcantes do imaginário social sobre esta profissão, predomina também na representação dos sujeitos entrevistados. É a idealização coletiva permeando a idealização subjetiva. Eles fizeram, inclusive, referência a fatores que provavelmente fundamentaram e motivaram fortemente a opção de trabalho e a via de possibilidade de realização profissional, por meio daquilo que a própria profissão pode dispor a eles, ou seja, benefícios, facilidades, status social, e não por meio do modo como eles devem agir para atender às exigências da profissão. Estas representações são expostas pelos sujeitos através de expressões como:

- conquistar realização pessoal, ter experiência, ter acesso às pessoas, ter estilo de vida, ser centro das atenções, conhecer coisas, comprar coisas, ter acesso ao mundo, ter identificação, ter opção, ter bom salário, ser importante, ter aprendizado, viver um sonho, ter uma carreira nobre e útil e ser do mundo.

Segue abaixo fragmentos dos discursos onde estas representações foram citadas:

C1: “Ser Comissária de bordo é gostar muito do que faz! Às vezes a gente tem que ser um pouco desapegada das coisas!...A gente é meio do mundo!”

C3: “Liberdade, liberdade, realização pessoal...”

C4: “...é uma realização...”

C5: “Ser Comissário está me dando oportunidade de fazer com que eu prossiga nesta outra realização pessoal...”

C6: “...prá mim, significa...uma realização pessoal...”

C2: “Ser Comissária significa você ser é...ponto, assim de curiosidade dos outros. Qualquer lugar, as pessoas tem curiosidade de saber...é...tudo. Você acaba sendo o centro das atenções”.

“Acaba não sendo só um emprego, acaba sendo um estilo de vida”.

C3: “Para mim, o que me segura aqui é isso. Eu consegui comprar muita coisa que eu não podia comprar antes porque não tinha dinheiro...”.

C3: “Consegui conhecer coisas, livros, revistas, informação, todo tipo de coisas que eu não tinha, eu consegui comprar!...”.

C3: “É ter acesso ao mundo!... É sentimento de liberdade, de realização pessoal... Ser Comissária abre um leque de conceitos de pessoas, de situações, de experiências que tu vai levar para o resto da tua vida, entendeu?”.

C3: “Um pouco de poder, eu transmito um pouco de importância... Eu organizo tudo, porque se eu não organizar com minhas companheiras, o avião não sai, não sai mesmo, porque é muito rigoroso, você sabe que é muito rigoroso, em todos os sentidos.”

C4: “Ser Comissária é uma opção... é uma identificação, ter contato com o público!...”.

*C5: “Ser Comissário não me prende a nada, compreende? É... me pagam um salário razoável, entende?”.
“Me dá poder... de decisão...”.*

C5: “Pra mim é desenvolvimento pessoal. É interior...”.

C6: “...É uma profissão que tem uma importância legal!..Tem um retorno financeiro que está dentro do que...eu sonhei, que eu imaginei..”.

C6: “...que está mais ou menos dentro disso aí, e...retorno no pessoal, também, porque...eu não sei, acho assim, que...se é que Deus existe Ele colocou isso na minha vida como...essa profissão na minha vida como assim, uma saída, pô, uma coisa que ela gosta de fazer e uma coisa que está tendo um certo retorno, poder ajudar minha família, de certa forma.”

C7: *“Ah!... eu acho que é isso que eu já te falei...que além de ser técnico de segurança a gente aprende muito, é uma escola muito grande!..”.*

C8: *“...é algo hereditário...., era um sonho de infância, ...eu queria ser como a minha mãe...Hoje é uma realidade! ...representa um sonho realizado!”*

“É uma profissão que envolve muita responsabilidade...”.

C8: *“...Eu quero ser feliz, mas quero ser boa naquilo que eu faço.”*

C8: *“É ser competente, dedicada... é...levar a sério...”*

C9: *“Eu não vejo Comissário como um emprego, vejo Comissário como uma carreira, nobre e útil...”*

É uma profissão que me dá um conforto, um retorno monetário, um retorno social..., também....muito bom...

“É muito bom a gente ser especial...”.

4.2.3 Implicações negativas da profissão

Este terceiro núcleo de significado diz respeito às referências que os sujeitos pesquisados fizeram sobre as implicações negativas do exercício da profissão nas suas vidas. Estas implicações foram citadas claramente e subdivididas em duas categorias conforme se segue:

4.2.3.1 CATEGORIA 1 - Dificuldades inerentes à profissão

Entre as implicações apreendidas nos discursos analisados, foram pontuados, além dos prejuízos, as dificuldades, que penalizam de forma silenciosa estes profissionais, pois muitas vezes passam despercebidos ou são estrategicamente driblados em favor da manutenção do emprego. Neste contexto, não podemos deixar de considerá-los porque entendemos que eles se constituem como sendo mais um dentre os elementos estressores que, cumulativamente, podem se tornar motivos potenciais de agravo à saúde.

As expressões utilizadas pelos sujeitos que subtendem dificuldades são aquelas, que demonstram haver um confronto entre estes profissionais e algumas condições ou tarefas, que caracterizam seu trabalho. Estas condições podem ser classificadas como “grandes exigências” como por ex. lidar com o público, dar atenção, viver sob pressão, confinamento ou as que os fazem “abrir mão de projetos pessoais” como por ex. fazer faculdade, engravidar; ou os que estão “decepcionados com seu trabalho” através de falas como ser bandejeira, ou ainda, que consideram que “o trabalho tem caráter fulgaz, efêmero”, inclusive nas relações pessoais, e o sentimento de solidão devido o afastamento da família e dos amigos.

Abaixo expomos trechos dos discursos onde os sujeitos explicitam estas dificuldades, com as quais convivem:

C1: “...Eu não gosto de lidar com pessoas..., eu tenho que estar sorrindo...eu tenho que estar lidando com situações difíceis.....Eu tenho vontade de...”

“...É, mais sobre situações difíceis....situação de pressão....lidar com o público já é uma coisa complicada...”

“Um grupo que está ali fechado, dentro do avião...”

C3: “...todo mundo sabe, a gente sabe, aqui tudo é muito difícil, muito duro, chama-se de quartel...”

C4: “...você tem obrigação de estar dando atenção....você tem uma responsabilidade em relação a isso.”

C2: “...é inibição de alguns planos, você acaba se inibindo de planejar algumas coisas que não é possível fazer....como está difícil de eu fazer uma faculdade,, está difícil engravidar, está difícil várias coisas....a gente é muito exigido, você é muito cobrado”.

C6: “...não sei se vou conseguir sair e deixar meu filhinho pequenininho, entendeu, em casa....”

C3: *“...agora eu tô começando a sentir que eu sou meio bandejeira, porque a gente entrega sanduíche, bebida, só aquilo, só tem aquilo, não tem um diferencial...”*

C9: *“É..., os passageiros não entendem muito o motivo do Comissário, acham que o Comissário está a bordo só pra ficar desfilando pra lá e pra cá...”*

...no vôo nacional ele (o passageiro) está meio estressado, ele te vê como uma pessoa...como um rodomoço ali, entendeu?

“Você entendeu a diferença?...agora que eu to no vôo internacional eu vi que o passageiro tem mais respeito pelo comissário..”.

C5: *“...Tudo na aviação é passageiro...”*

C7: *“...eu fico bastante sozinha aqui...”*

A gente está acostumada a viver sempre com a família, apoiando, e de repente você tem que caminhar pelas próprias pernas...

...o que eu vejo é que falta muito apoio da família, né porque eles estão muito distantes....”

C3: *“...eu odeio folga aos domingos...”*

4.2.3.2 CATEGORIA 2 - Prejuízos decorrentes da profissão

Os prejuízos decorrentes da atividade laboral do Comissário de bordo foram citados enfaticamente nos discursos, sendo possível perceber que às vezes estes prejuízos estão relacionados a problemas de ordem concreta, enquanto que outras vezes estão relacionados a questões de ordem simbólica.

Os prejuízos relacionados a **problemas de ordem física** dizem respeito a prejuízos causados por fatores ergonômicos, ambientais e psicossociais característicos do modo como o processo de trabalho deste profissional ocorre, ou seja: alimentação inadequada, dor no estômago, gases, dor nas pernas, varizes, inchaço, dor nas costas, dor na coluna, bursite,

menstruação irregular, problemas de ouvido, rinite, sono desregulado, desgaste, etc.

C1: *“As condições da profissão de... uma coisa que eu acho ruim pra gente é a alimentação..”*

C1: *“A nossa alimentação é muito ruim, o nosso tempo pra alimentação... é comum sentir dor no estômago, a barriga enorme pela formação de gases...”*

C2: *“É... problemas de saúde que vão aparecendo.... .pelo desgaste!”*

C3: *“Eu to com tristeza porque minhas pernas estão cheias de varizes!”
“Eu adoro minhas pernas e elas estão cheias de varizes! Ah!, eu pensei: “ P-----!, é do vôo, tenho certeza!”
....o que eu mais sinto é mais dor nos músculos, nas pernas....”*

C4: *“...eu sou um ser humano como eles, também, que às vezes eles se esquecem disso, né, então assim, você sabe, a gente tem muitos problemas de saúde. Eu tenho muita dor no estômago e minha rinite vive atacada. Acho que é o ar condicionado do avião!”*

C5: *“Ah!, eu sinto dor nas costas, na coluna, né e também tenho bursite!”*

C6: *“...o glamour da profissão.... realmente eu não vejo... eu não vejo essa coisa do glamour da profissão, principalmente quando sinto dor nas pernas ou me vejo toda inchada de tanto voar!”*

C7: *“... É normal sentir dor nas pernas, irritação. Depois dos vôos noturnos eu fico muito chata! Minha menstruação é desregulada e eu vivo fazendo tratamento!”*

C9: *“...eu não sinto tanto quanto meus amigos que não fazem isso, entendeu? (refere-se à prática de esportes) Sentem dor nas costas...”
“...o lado negativo (do trabalho) seria ficar doze horas dentro do avião, entendeu? Você sente....o sono fica desregulado....”*

“Porque eu gosto muito da profissão, entendeu? E eu sei que tem alguns males, entendeu? Que eu posso ter problema de ouvido...”

Os prejuízos relacionados a **problemas de ordem mental** dizem respeito principalmente à sensação de não pertencer a grupos, a estar apartados de laços afetivos e de vínculos, inclusive familiares.

Estes conteúdos foram apreendidos nas seguintes falas:

C1: “ser Comissária é cuidar, é gostar muito do que faz.....porque senão a gente não agüenta! A situação não é 100% maravilhosa, a gente tem vários problemas.... É...., ser Comissária é estar preparada emocionalmente....às vezes a gente tem que ser um pouco desapegada das coisas....A gente ama família, a gente tem que estar próximo deles mas a gente é meio do mundo...Quem é Comissário é meio do mundo!...”

“Do mundo porque a gente nunca vai estar num só lugar e se a gente tiver aquele apego demasiado pela família ou por alguma coisa, a gente vai sofrer com isso...”

“...a profissão não é viajar e conhecer gente porque a gente nem conhece! A gente fica muito sozinha!”

“É fica sozinha... É.... a gente está sempre com pessoas, mas sozinha porque a gente voa cada um.....a escala muda, enfim...”

C2: “....acaba-se sendo uma pessoa muito carente, eu penso isso, você fica muito sozinha. Todo Comissário tem celular, todo Comissário quer ficar falando no telefone...”

C3: “...eu passo por altos e baixos, eu fico muito sozinha, eu to longe da minha família, sabe? É muito complicado ficar longe da família, solitária num apartamento...

...tem muita ansiedade, eu faço terapia, eu preciso urgente de terapia, eu sou muito ansiosa e me estresso muito, muito, muito...”

...a profissão deixa a gente muito solitária....eu tenho poucos amigos...Às vezes eu me sinto um pouco inferior aqui. A maioria das pessoas daqui morou fora, são mais velhas e tiveram outras oportunidades. Sabem lidar com a vida que eu não sei...

...Talvez eu tenha medo de me relacionar...

...Vai para o vôo. A carência vai pro vôo, o estresse vai para o vôo, a tristeza, vai tudo....”

C4: *“...o maior prejuízo que a profissão de Comissária traz é a saúde e a vida social prejudicada!”*

C5: *“...Eu posso ainda falar em frustração, afastamento, o poder ilusório. Tudo na aviação é passageiro...”*

C7: *“...a gente deixa muito a família de lado...eu não vou conseguir deixar filho com marido, com mãe...”*

C8: *“...que poderia ser algo que viesse a me decepcionar.”*

C8: *“É, mas eu não tive isto, graças à Deus!. Senti raiva às vezes, mas decepção não!”*

C8: *“É..., raiva de pegar a escala, ter que voar no Natal, no Ano Novo, ou às vezes ter um compromisso...”*

C9: *“...se você não tem isso que eu te falei, esse amor à profissão, esse gostar acaba desencadeando problemas psicológicos, neurológicos, físico, todos grandes...Eu..., tanto que tem vários Comissários que entram em depressão, perdem a carteira...”*

4.2.4 Atributos necessários à profissão

Este quarto núcleo de significado diz respeito aos atributos, que os sujeitos deste trabalho citaram como essenciais para ser Comissário de bordo. Trata-se de colocações emitidas espontaneamente, e através delas foi possível concluir-se que se espera que o Comissário seja um elemento preparado para a ação, principalmente para aquelas direcionadas às situações de emergência. Não passa despercebido que é desejado, ainda, que o candidato seja habilidoso no trato com as pessoas, além de ter que atender a determinados padrões quanto à aparência física. Estas qualificações foram explicitadas através das seguintes expressões: o profissional deve ter competência técnica, saber lidar com diferentes tipos de pessoas; saber estabelecer boa comunicação entre a equipe; estar preparado; ser frio; saber comandar; saber organizar; saber fazer; ser dono da situação; ser diferente dos outros; ter reflexo, mobilidade; ter vontade de se arrumar; ter bom relacionamento; ser simpático; ter respeito; ter educação;

falar idiomas; ser dinâmico; ter contato com o público; gostar de servir; atuar de forma correta; boa aparência física; ter um lado humano; ter empenho; ser competente, ser dedicado; levar a sério; ter identidade com a profissão.

Apresentamos, a seguir, as falas nas quais foram identificados os atributos que constituíram este núcleo de significado.

C1: “É você mostrar para a pessoa que sabe... Que você está ali preparada, que você não é uma pessoa insegura..”

C2: “...é uma coisa que você vai tá mais preparada...você vai saber comandar, que você vai saber organizar, e fazer e agir..., o Comissário tem de diferente das outras pessoas....é ... reflexo, a mobilidade...”

C4: “...eu acho que tem que ter um bom relacionamento, a gente vai estar fechado ali por um bom tempo... Não só simpática, eu acho que respeito e educação é a base..”

C5: “...educada, é... uma pessoa que fala idiomas....você tem que ter o poder decisão...”

C6: “...ter esse contato com o público....atuar de forma correta...Ser alta, bonita...”

C7: “...tem que ter um lado bem humano...”

C8: “...É ser competente, dedicada....é levar a sério....passar segurança, confiabilidade...”

C9: “...Nós temos todo esse preparação de emergência, de primeiros socorros, ser qualificado, falar muitas línguas...”

5 Discussão dos resultados

Após uma reflexão mais cuidadosa sobre os resultados obtidos, foi possível perceber que além da caracterização pretendida, estes mesmos dados poderiam ser justificados com base na literatura e na história da profissão e, por isso, traziam implícitos em si, informações capazes de implementar a interpretação dos discursos.

Uma característica que emergiu destes dados e que chama a atenção, é a predominância jovem, no que diz respeito à faixa etária. No Brasil, esta é uma condição que parece ser marcante nos processos seletivos, porém na aviação, ao serem privilegiados os candidatos mais jovens, certamente foi atendido não só o perfil estético desejado, mas também a demanda de resistência que o trabalho de aeronauta exige. Segundo Reinberg et al apud Menna Barreto, 2003, *“indivíduos jovens são capazes de se adaptar com mais facilidade ao trabalho em turnos”*⁹, condição inerente desta atividade.

Numa economia de cunho capitalista como a que vivemos, a aviação comercial constitui-se num setor de vital importância. Seu foco principal é a produção, o lucro e, neste caso, a segurança da aeronave e o prestígio da empresa. Tal proposta dá origem ao principal conflito na relação homem/trabalho. Compatibilizar escalas de vôo de maneira a harmonizar os ritmos biológicos e necessidades biossociais, configura-se um grande desafio. Assim, embora jovens, estes profissionais não estão isentos de sofrer prejuízos em sua saúde.

O predomínio do sexo feminino, na composição deste grupo, que supostamente constitui-se na maioria do quadro de profissionais das empresas aéreas brasileiras, parece comprovar que a profissão de Comissário de bordo é essencialmente feminina, mundialmente falando. Esta suposição pode ser verdadeira se for considerado os primórdios da profissão. Atualmente, a participação feminina na aviação está mais abrangente, pois sua atuação chegou até à cabine de comando, antigo reduto masculino. Não obstante à evolução das mulheres nesta área, o que se evidencia através da literatura e estatística é que são elas as que mais sofrem. Segundo D'Acri, 1991,

estudos do CEMAL¹⁰ apontam que o grupo mais afetado por incapacitação por motivos psiquiátricos é o das Comissárias com filhos menores⁴.

Para evitar o conflito que pode ocorrer entre a vivência da maternidade, associada às responsabilidades das tarefas de dona de casa e

¹⁰ CEMAL – Centro de Medicina Aeroespacial

mulher diante do compromisso da vida profissional, a solução neste grupo estudado, parece estar expresso no reduzido número de Comissárias casadas e com filhos. Protelá-los ou mesmo não tê-los pode ser uma das estratégias adotadas para evitar a exposição a este tipo de confronto, já que optar por eles e tentar compatibilizar a vida profissional com a vida pessoal pode ser uma fonte constante de ansiedade, sofrimento e adoecimento.

Com referência ao homem, além da cabine de comando e enquanto Comissário tem sua função permeada pelo preconceito, o que pode ser um limitador para a procura pela profissão. Neste estudo, eles também aparecem em número reduzido, fato que pode confirmar o pressuposto citado acima.

Outra questão que se pôde perceber neste grupo pesquisado é quanto à região de origem dos profissionais. Há uma acentuada predominância de Comissários oriundos do Sul e Sudoeste do país. Estes dados são compreensíveis se for considerado que a maior concentração de escolas de aviação que oferecem os cursos de formação para Comissários estão localizadas nestas regiões.

O primeiro núcleo de significado aqui apreendido, refere-se ao **Comissário de bordo como ser que cuida**, uma vez que alguns sujeitos deste estudo fizeram referência à função de **cuidar** como uma das atribuições mais relevantes do seu dia a dia e, por meio da qual, é possível obter realização profissional. Este núcleo de significado está sendo apresentado como primeiro, não apenas em decorrência de uma ordenação aleatória, mas em função de ter sido o núcleo de significado aparentemente mais importante para o grupo pesquisado.

Buscando refletir sobre quão aderente à realidade concreta pode ser a expectativa dos Comissários de bordo em vincular sua realização profissional a um modo particular de cuidado, podemos dizer que, sendo o **cuidado** o principal instrumento do ser que cuida, e dada a importância que representa no contexto deste trabalho, consideramos relevante, primeiramente, localizar a palavra “**cuidado**” sob alguns aspectos.

Inicialmente, cabe apresentar a definição da palavra “**cuidado**”.

Encontra-se em Olinto, 2000, como “substantivo masculino cujo significado é atenção, desvelo ou preocupação”³⁰.

Sob o aspecto filológico, Zoboli, 2004, relata que:

Cuidado aponta sua derivação do latim *cura*, que constitui um sinônimo erudito de cuidados. Na forma mais antiga do latim a palavra *cura* escreve-se *coera* e é usada, num contexto de relações de amor e amizade, para expressar uma atitude de cuidado, de desvelo, de preocupação e de inquietação... Estudos filológicos indicam outra origem para a palavra “cuidado”, derivando-a de *cogitare* – *cogitatus*, que significa cogitar, pensar, colocar atenção, mostrar interesse, revelar uma atitude de desvelo, e de preocupação.³⁵

Sob a perspectiva filosófica, nos reportamos a Martin Heidegger, pois segundo Boff, 2004, foi este filósofo “que melhor viu a importância do cuidado”³⁵. Nas palavras de Heidegger, 2005,

Do ponto de vista existencial, o cuidado se acha “*a priori*”, antes de toda atitude e situação do ser humano, o que significa dizer que ele se acha em toda atitude e situação de fato.²⁹

Sobre esta citação, Boff, 2004 ao interpretar Heidegger expõe que:

“o cuidado se encontra na raiz primeira do ser humano...”; “...significa reconhecer o cuidado como um *modo-de-ser*... essencial...”; “Sem o cuidado, ele deixa de ser humano, se não receber cuidado desde o nascimento até a morte, o ser humano desestrutura-se, definha, perde o sentido e morre.”³⁶

Em Abbagnano, 2003, figura novamente o pensamento de Heidegger quando este coloca que:

A preocupação é o próprio ser-aí, isto é, da existência. O cuidado é a totalidade das estruturas lógicas do ser-aí enquanto ser no mundo. Em outros termos, compreende todas as possibilidades da existência que estejam vinculadas às coisas e aos outros homens e dominadas pela situação.²⁹

E, para finalizar a exposição do conceito de **cuidado** sob a ótica filosófica, apresentamos a fábula-mito do cuidado essencial de Higino¹¹, de origem latina com base grega que, segundo consta em Abbagnano, 2003, Heidegger utilizou para representar “o testemunho pré-ontológico da sua doutrina de cuidado.”²⁹

¹¹ Gaius Julius Hyginus, antigo escravo de César Augusto

Certo dia, ao atravessar um rio, Cuidado viu um pedaço de barro. Logo teve uma idéia inspirada. Tomou um pouco de barro e começou a dar-lhe forma. Enquanto contemplava o que havia feito, apareceu Júpiter.

Cuidado pediu-lhe que soprasse espírito nele. O que Júpiter fez de bom grado.

Quando, porém, Cuidado quis dar um nome à criatura que havia moldado, Júpiter o proibiu. Exigiu que fosse imposto seu nome.

Enquanto Júpiter e Cuidado discutiam, surgiu, de repente, a Terra. Quis também ele conferir o seu nome à criatura, pois fora feita de barro, material do corpo da Terra. Originou-se então uma discussão generalizada.

De comum acordo pediram a Saturno que funcionasse como árbitro. Este tomou a seguinte decisão que pareceu justa:

Você, Júpiter, deu-lhe o espírito; receberá, portanto, também de volta este espírito por ocasião da morte dessa criatura.

Você, Terra, deu-lhe o corpo; receberá, portanto, também de volta o seu corpo quando essa criatura morrer.

Mas como você, Cuidado, foi quem, por primeiro, moldou a criatura, ficará sob seus cuidados enquanto ela viver.

E uma vez que entre vocês há acalorada discussão acerca do nome, decido eu: esta criatura será chamada Homem, isto é, feita de *húmus*, que significa terra fértil.”²⁹

À parte dos conceitos filosóficos apresentados sobre **o cuidado**, torna-se pertinente lembrar que na esfera profissional “**o cuidar**” e o “**o cuidado**” são atribuições principais, basicamente falando, das profissões relacionadas à área da saúde. Este pressuposto, no que se refere à profissão de Enfermagem, pode ser fundamentado no capítulo que George, 2000, apresenta sobre o trabalho de Madeleine M. Leininger.

Nos anos 40, Leininger reconheceu a importância dos cuidados para a Enfermagem....pacientes alertaram-na para o valor dos cuidados e levaram-na a enfocar o cuidado como a característica dominante da Enfermagem.³⁸

Também Bobroff,2003, nos conta que, a respeito desta teórica, a mesma “identificou construtos culturais de cuidado incluindo-se”³⁹:

Antecipação, atenção, alívio, compaixão, enfrentamento, empatia, ajuda, proteção,, recuperação, apoio, estímulo, alívio do estresse, socorro, supervisão, ternura, tato e confiança.³⁹

Alguns destes construtos identificados por Leininger referentes ao cuidado, confirmam as falas de alguns dos sujeitos deste estudo, quando os mesmos se referiram ao significado do seu trabalho, o que parece comprovar a imagem que têm de si mesmos como cuidadores.

Outra teórica de enfermagem que desenvolveu estudos sobre **o cuidado**, foi Jean Watson. Conforme Bobroff, 2003, relata em seu trabalho, para Watson **o cuidado** tem duas vertentes de necessidades. As atividades instrumentais que compreendem as necessidades físicas e as expressivas que “referem-se às necessidades psicossociais orientadas para o comportamento.”³⁹

O processo de cuidar, envolve relacionamento inter-pessoal e baseia-se no sentimento de ajuda e confiança mútua dos que o vivenciam, desenvolvendo-se com base nos valores humanísticos e em conhecimentos científicos.³⁹

O fato de “o cuidado” ter sido citado enfaticamente neste trabalho como possibilidade de realização profissional dos Comissários de bordo, revelou-nos uma identificação surpreendente entre estes profissionais com outros diretamente relacionados a atividades de ajuda. Esta identificação é curiosa na medida em que “**o cuidar**”, via de regra, pressupõe alguma interação inter humana, num encontro entre sujeitos (o que cuida e o que é cuidado), motivados por finalidades convergentes e consensuais. Envolve, portanto, um certo grau de intimidade entre eles. Esta intimidade, por sua vez, resulta de um convívio com um mínimo de duração e de abertura de um para com o outro.

As condições aqui descritas para que o ato de cuidar ocorra, raramente estão presentes nas relações entre os Comissários de bordo e seus clientes. Os atributos desejáveis para o bom desempenho destes profissionais não coincidem com os dos profissionais de ajuda.

Se considerarmos que a profissão de Comissário de bordo se iniciou a partir de uma enfermeira, que consolidou a idéia de que seria adequado “**cuidar**” dos passageiros de viagens aéreas, é pertinente supor, que ainda subsiste uma certa reminiscência desta herança histórica no imaginário dos profissionais aqui entrevistados. É possível ainda, que esta reminiscência esteja sendo reforçada pelos treinamentos a que estes profissionais são periodicamente submetidos e que têm por objetivo mantê-los aptos a intervir em situações de emergências ou catástrofes aéreas. Estes treinamentos embora freqüentes, exaustivos e muito valorizados resultam na obtenção de competências, que raramente poderão ser transmutadas da

simulação para situação real, o que, aliás, é o que todos esperam que aconteça.

Considerando genericamente a aquisição de habilidades e competências, o que se espera é que ela mobilize nas pessoas o desejo de serem atores de situações, que permitam o uso e a exposição das competências adquiridas.

No caso específico dos Comissários de bordo, esta possibilidade raramente se concretiza (felizmente para todos os envolvidos nos vôos). De qualquer modo, o que resulta disso para o Comissário de bordo é também um impedimento concreto de realizar sua competência em relação a um tipo particular de cuidado. Por outro lado, a brevidade e a superficialidade do contato que caracteriza a relação existente entre os passageiros e os Comissários de bordo em vôos sem intercorrências importantes, assim como a motivação e o propósito concreto deste contato, permite-nos concluir que o cuidado solicitado ao Comissário é muito diferente daqueles conceituados pela filosofia e pela filologia aqui referidos e muito distintos também do cuidar dos profissionais de ajuda. Parece estar distante também do cuidado reivindicado pelo próprio Comissário de bordo aqui pesquisado. Aparentemente, estes sujeitos deram um significado demasiadamente fantasioso ao cuidado que disponibilizam aos seus clientes passageiros, inconciliável com o cotidiano do seu trabalho, uma vez que, pelo menos como regra, o cuidar não é atribuição desta categoria profissional e não é requisitado nem pelos seus clientes nem pelo seu empregador.

Alguns sujeitos aqui entrevistados referiram que, no início da profissão sentiam-se valorizados por este cuidado “imaginário”, porém depois de algum tempo se deram contas de que cuidar, correspondia cotidianamente à tarefa de servir coisas elementares a pessoas desconhecidas por períodos de tempo bastante restritos.

Diante deste cenário, o Comissário de bordo deste estudo que busca afirmar a importância da sua ação profissional neste cuidar idealizado, tenderá a frustrar-se, ou pelo menos, a manter sua realização profissional num futuro indeterminado, até que seja possível ressignificar seu papel dentro da sua profissão Segundo Grandesso,2000, “os significados já ancorados nas histórias pessoais e nas práticas sociais podem mudar”²¹ .

Uma vez abalados esses significados, pode ocorrer uma desorganização no nosso mundo, sendo necessária e pertinente sua reconstrução.

Não reconstruir este significado, implica pôr em risco o próprio sentido que se dá ao trabalho. Ao concluir que realiza um trabalho menos importante do que o inicialmente se imaginava, pode deflagrar-se um processo de decepção, de frustração, de vazio existencial, que pode resultar em depressão ou outras formas de sofrimento.

Expressões de supervalorização de certas atribuições não equivalentes à realidade, como as que foram identificadas nas falas dos sujeitos deste estudo, podem ter representado estratégias de enfrentamento das frustrações decorrentes de competências adquiridas, que não puderam ser reconhecidas e valorizadas.

O segundo núcleo de significados apreendido neste estudo foi denominado **O Comissário de bordo como ser capaz de realizar-se**. Ele trata das expectativas de vantagens e ganhos pessoais que os sujeitos desta pesquisa apontaram como responsáveis pela motivação para o ingresso na profissão e como mais uma via de realização profissional.

Esta é uma perspectiva interessante para refletir-se acerca da questão relativa à realização profissional, das condições que a favorecem, e das possíveis implicações na vida de cada um de nós, parece ser colocando-a à luz da escolha profissional. A propósito desta última, Bohoslavski, 1987, afirma que:

A ocupação profissional tem sido considerada um dos grandes pólos da vida de um indivíduo. Uma escolha adequada é almejada por todos e acarreta benefícios para as pessoas e a sociedade. Assim a escolha profissional assume grande importância no plano individual, já que envolve a definição das futuras experiências profissionais, significando principalmente a definição de quem ser, muito mais do que fazer .

Portanto, quem escolhe não está escolhendo somente uma carreira. Está escolhendo “com que” trabalhar, está definindo “para que” fazê-lo, está pensando num sentido para a sua vida, está escolhendo um “como”, delimitando um “quando” e “onde”, isto é, está escolhendo o inserir-se numa área específica da realidade ocupacional. ⁴⁰

Neste trecho de seu texto, o autor faz duas considerações importantes; uma delas vinculando a realização futura à uma escolha profissional; a outra, destacando a amplitude e intensidade dos benefícios

que esta escolha pode trazer. Bohoslavski,1987, imputa à escolha profissional uma importância muito grande, na medida em que caberá a ela atender não apenas uma necessidade prosaica de subsistência material do sujeito que escolhe uma profissão, mas também, e principalmente, estabelecer a conciliação entre as demandas intra e extra-subjetivas. A partir destas considerações surgem várias questões relevantes - uma delas seria: Como uma escolha profissional ocorre? Bordin e Koppling,1973, apud Primi et al,2000, nos dão elementos para responder a esta questão. Estes autores conceberam:

A escolha profissional como um dos períodos de transição integrante do desenvolvimento da identidade adulta e argumentaram que “a escolha profissional envolve uma negociação visando a integração do nosso auto-conceito incluindo as necessidades individuais, identificações, aptidões, estilos de defesa e valores com o papel profissional”.⁴¹

Com base neste pressuposto, Primi et al, 2000, entendem que a escolha profissional deriva da,

...maturidade vocacional como o produto de um processo que se dá ao longo do desenvolvimento e por meio do qual a pessoa vai construindo uma definição do que quer ser e o que pode fazer na vida em termos profissionais. Sendo parte do desenvolvimento geral, essa maturidade depende da integração de várias experiências da vida que precedem o momento da escolha profissional.⁴¹

Com vistas nas afirmações destes autores, é possível concluir que escolhas baseadas em processos cognitivamente bem fundamentados e bem elaborados, relativos aos auto conceitos e à profissão que um sujeito pretende seguir, têm maior probabilidade de resultar em satisfação do que as escolhas baseadas em idéias fantasiosas, romanceadas e equivocadas a cerca de si próprio e da profissão.

Ao confrontarmos estas idéias e estes conceitos com as falas dos sujeitos deste estudo, é possível perceber que em alguns deles, há pouca possibilidade de realização profissional, embora alguns afirmem o contrário, uma vez que a idealização da profissão foi referida com grande freqüência no início da carreira do grupo entrevistado. Este fato, que aponta para uma escolha profissional mais impulsiva e afetiva do que cognitiva e prática, tende

a resultar em desilusão, frustração e arrependimento, à medida que a realidade se impõe eclipsando a fantasia.

Em relação a este aspecto, o grupo entrevistado neste estudo parece não ter diferido do padrão, que se observa em grande parte dos integrantes desta categoria profissional. Segundo D’Acri, 1991, os Comissários de bordo,

Quando começam têm como representação da profissão melhorar de vida, gostar de avião, ascender profissionalmente, encontrar o ideal...viagens, prestígio social, prazer de voar e imagens de uma profissão heróica: - “ Quando eu era criança, adorava ir ao aeroporto para ver aquelas moças lindas!..., de uniforme...”⁴

Na mesma direção apontada por este autor, os sujeitos do grupo deste estudo referiram que suas expectativas sobre realização profissional no início da carreira, recaíam na liberdade, no poder, na valorização social e na estabilidade, quando acreditavam que a profissão de ser Comissário de bordo lhes proporcionaria. No entanto, ao longo da análise dos discursos desta pesquisa, foi possível perceber que as expectativas iniciais não se realizaram. Em mais este aspecto, o grupo deste estudo mostrou semelhanças com o que ocorre com vários outros integrantes desta categoria profissional, tanto que, D’Acri, 1991, ao observar certa constância em relação a este fato, comenta que nos Comissário de bordo “...há diferenças entre as expectativas ao entrar e o momento atual...”⁴

Pautar a opção profissional apenas em supostas características positivas da profissão, desconhecendo ou desconsiderando os princípios e valores que fazem parte dela, o processo de trabalho que se dá no seu cotidiano, suas implicações e o impacto de tudo isto na saúde de quem a exerce, pode resultar em sofrimento das mais diversas naturezas para os sujeitos que a desempenha. É possível, que algo próximo a isso tenha ocorrido com os entrevistados nesta pesquisa, uma vez que houve referência nos discursos de alguns sobre impossibilidade de investimento pessoal que a dinâmica desta profissão lhes impõe. A inconstância de horários que a escala de vôos os submetem, não lhes permitem concluir ou mesmo conciliar qualquer outra atividade ou projeto.

Diante deste cenário, foi possível constatar que a realidade vivida atualmente é bem diferente daquela inicialmente imaginada pelos sujeitos deste estudo. Pensar no futuro, para eles, parece ter despertado sentimentos

desagradáveis, como por exemplo, o medo, que um deles referiu explicitamente. Desta forma, conviver com a incerteza sobre o futuro pode ser mais um fator a penalizar estes profissionais e, possivelmente, a sensação de realização profissional fique ainda mais distante.

Nesta direção, configurou-se o terceiro núcleo de significados denominados **Implicações negativas da profissão**. Ele atenta para as diversas referências feitas pelos sujeitos entrevistados apontando as conseqüências das peculiaridades do seu trabalho.

Fazem parte deste núcleo de significado, as dificuldades e os prejuízos que os sujeitos referiram decorrer da atividade de voar.

Iniciaremos pelas **dificuldades** aqui consideradas como sendo as situações ou as obrigações, que embora tenham sido referidas como desconforto pelos sujeitos aqui entrevistados, não foram associadas, pelo menos em curto prazo, a qualquer prejuízo à saúde.

Ferreira, 1980, define **dificuldade** como:

1. Caráter ou dificuldade do que é difícil. 2. Aquilo que é difícil. 3. Obstáculo, estorvo, impedimento. 4. Complexidade, complicação. 5. Oposição. 6. Relutância, repugnância. 7. situação crítica, apuro, aperto, abertura.⁴²

Estes conceitos estiveram presentes nos discursos dos sujeitos para expressar o sentimento que eles têm em relação a algumas tarefas, atitudes ou situações, que são pertinentes à sua função, que não lhes agradam, e que não dependem deles eliminá-las. Executá-las, geralmente, tem caráter compulsório.

A obrigatoriedade em manter um comportamento impecável, constante simpatia e preparo para enfrentar as mais diversas situações, pode se contrapor ao seu real desejo ou gosto, transformando a execução das tarefas mais simples em verdadeiros desafios.

Ao desenvolver seus estudos sobre psicopatologia do trabalho, Dejours afirma, que a cultura organizacional com sua filosofia, suas regras, seus processos de trabalho, poderá configurar uma realidade opositiva às demandas individuais das pessoas que a ela se submete.⁴³ Minimamente, este cenário será vivido pelo trabalhador em forma de conflito, que será tão mais intenso quanto mais rígida for a estrutura organizacional.

Segundo Dejours C, et al, 1994,

Parece que o conflito que opõe o desejo do trabalhador a realidade do trabalho coloca, face a face, o projeto espontâneo do trabalhador e a organização do trabalho, que limita a realização desse projeto e prescreve um modo operatório preciso. Na abordagem psico-econômica da relação Homem-Trabalho, convém sublinhar que a organização do trabalho é, de certa forma, a vontade de outro.⁴³

Utilizando o conteúdo teórico desenvolvido por Dejours neste estudo particular, podemos inferir que os sujeitos aqui entrevistados, ao utilizarem o termo “**dificuldade**”, parecem ter se referido aos obstáculos ou até mesmo às impossibilidades de exercerem suas atividades profissionais, baseados ou conciliados com seus projetos pessoais. Subjacente a esta expressão, parece ter sido apontada a inflexibilidade que o processo de trabalho desta atividade profissional impôs a estes trabalhadores. Seus horários rígidos e a obrigatoriedade de grande mobilidade espacial, entre outras coisas, podem estar impossibilitando o Comissário de bordo de pessoalizar seu cotidiano profissional, adequando-o às suas características, às suas necessidades e às suas preferências. A percepção desta realidade parece resultar em crises pessoais neste grupo de trabalhadores.

Nos discursos aqui obtidos, foi possível apreender, que diante das dificuldades a que os sujeitos se referiram, tenha ocorrido o que Dejours chama de sofrimento.

Segundo este autor,

“Uma organização do trabalho autoritária, que não oferece uma saída apropriada à energia pulsional, conduz a um aumento da carga psíquica.”

“Quando o rearranjo da organização do trabalho não é mais possível, quando a relação do trabalhador com a organização do trabalho é bloqueada, o sofrimento começa”¹³

Quando este sofrimento se dá, ele impõe ao sujeito esforços adaptativos, que visam superar sofrimento ou desensibilizar o sujeito a ele.

Sato, 1981, denomina penosidade “o esforço despendido pelo trabalhador na tentativa de se ajustar a algo que não é aceitável para ele”⁴⁴. A penosidade pode conviver silenciosamente com o trabalhador, e pode interferir de várias maneiras na vida dos sujeitos. Via de regra, a depender da

intensidade e duração desta penosidade relacionada ao trabalho, ocorrem os prejuízos para a saúde física e mental do trabalhador.

Neste sentido, Dunbar, Wolfe, Rioch, 1936 apud Dejours C, et al, 1994, associando o sofrimento psíquico decorrente do trabalho à possibilidade de adoecimento afirmam que:

“Sabe-se que a angústia e emoção, por exemplo, que são afetos psíquicos, possuem traduções somáticas: as palpitações, a hipertensão arterial, os tremores, os suores, as parestesias, as câimbras, a desidratação das mucosas, a hiperglicemia, o aumento do cortisol sanguíneo, a poliúria são as manifestações mais freqüentes. Essas observações clínicas mostram bem que há uma circulação entre setores psíquicos e somáticos. Essa propriedade é utilizada pelos ergonomistas quando medem a arritmia sinusal, o eletrocardiograma e outros parâmetros para medir a carga mental.”⁴³

Com base nestas citações, é possível perceber que a ausência de satisfação pessoal e decepção ao realizar um trabalho, podem desencadear doenças de todas as ordens.

Não obstante considerar a importância do aspecto emocional, e dada às condições ambientais atípicas em que os sujeitos deste estudo se submetem no trabalho, torna-se pertinente considerar, também, as condições ergonômicas que compõem sua vida profissional.

Para Wisner, 1987, os três aspectos que compõe o trabalho humano são: “o físico, o cognitivo e o psíquico. Cada um deles pode determinar uma sobrecarga ou sofrimento.”⁴⁵

A carga física está relacionada aos fatores que envolvem a constituição e resistência física do sujeito e sua atividade no ambiente de trabalho. A carga cognitiva diz respeito aos processos que envolvem memorização, tomada de decisão e nível de concentração e a carga psíquica trata do sofrimento oriundo da relação entre o corpo e a personalidade do trabalhador face à organização do trabalho.⁴⁵

Neste estudo, as alterações envolvendo os aspectos cognitivos e psíquicos e suas conseqüências foram relacionados nos **problemas de ordem mental**.

Os fatos relacionados às alterações físicas estão inseridos na categoria **Prejuízos decorrentes da profissão**, relacionados nos **problemas de ordem física**.

Através das falas de alguns sujeitos percebeu-se, como já mencionado, que a quebra da imagem positiva, anteriormente estabelecida, com conseqüente decepção, pode ter sido um dos fatores a corroborar os vários problemas físicos citados.

Com base nestas referências, abordaremos a seguir os aspectos deste núcleo, que dizem respeito aos problemas de ordem física.

Os **problemas de ordem física** citados pelos sujeitos dizem respeito, como já mencionado, às referências que estas pessoas fizeram a respeito dos prejuízos que sentem, que tiveram, ou que identificaram no seu corpo físico, decorrentes da sua atividade profissional.

Neste aspecto, foi possível perceber que os sujeitos tinham percepção da relação que existe entre alguns sintomas físicos que os acometiam e as peculiaridades inerentes ao seu trabalho. Parecem ter identificado também os riscos e os prejuízos aos quais seus organismos estavam expostos.

A oportunidade de conhecimento sobre as alterações que a altitude produz no organismo humano, é dada durante o curso de formação do Comissário de bordo e posteriormente durante os cursos de reciclagens. Deste modo não é surpresa, que o grupo deste estudo tenha demonstrado possuir informações a este respeito.

Barbosa, 1996, de maneira genérica refere-se à saúde do aeronauta expondo que:

O aeronauta está exposto a múltiplas condições adversas a sua saúde, durante sua atividade laboral. Estas condições além de causarem danos específicos à saúde, atuam como fatores estressantes, podendo vir a causar ou agravar um estado de fadiga, com conseqüente comprometimento da saúde física e mental do trabalhador.⁷

É interessante observar no entanto, que a despeito dos prejuízos que os vôos produzem na saúde, terem sido conteúdo de cursos oferecidos a este grupo de profissionais, de estarem explicitados na literatura específica e evidente na experiência cotidiana dos Comissários de bordo, foi possível perceber que alguns sujeitos deste estudo, não fizeram qualquer menção a eles. Outros apresentaram conteúdos ambivalentes em suas falas relacionadas a este assunto. Ao mesmo tempo em que negaram a

possibilidade de danos à saúde, queixaram-se de seus males e apoiaram-se numa valorização profissional socialmente instituída que enfatizaram ainda existir.

Esta atitude de oposição entre a experiência concreta (tanto cognitiva quanto senso perceptiva) e a idealizada parece ser mais uma atitude defensiva de enfrentamento das adversidades relacionadas ao trabalho deste grupo, para o qual a sustentação do mito é de fundamental importância. A respeito disto D'Acri, 1991, nos diz que:

Sendo o exercício da profissão do aeronauta uma convivência permanente com o perigo e com condições adversas, o desejo de voar e a habilidade são requisitos indispensáveis para um equilíbrio satisfatório onde o sistema defensivo pode encontrar sua fonte de prazer de voar, na admiração e orgulho que sua profissão desperta, na sensação de poder sempre desafiar seus próprios limites.⁴

Nas falas dos sujeitos desta pesquisa, foi possível perceber, como citado anteriormente, que invariavelmente, eles conheciam os problemas de saúde que enfrentavam, e que as relacionavam às condições ambientais e a organização do trabalho ao qual se submetiam.

Determinadas afecções, como por exemplo, as ortopédicas estão diretamente relacionadas ao posto de trabalho onde atuam, e alguns dos sujeitos deste estudo as identificaram, quando citaram as dores de coluna e as bursites.

D'Acri, 1991, ao descrever este fato, sugere que as origens destas lesões estão relacionadas à “carga física decorrente, do peso dos carrinhos; ao fato de permanecerem a maior parte do tempo em pé, e das condições de repouso em posturas inadequadas (sentados)”⁴.

É possível, ainda, que o esforço decorrente da abertura de portas e o impacto exercido sobre a coluna vertebral a cada pouso e, eventualmente, durante as turbulências, possam originar, ao longo do tempo, os sérios problemas ortopédicos já referidos.

Outro prejuízo à saúde referida nos depoimentos dos sujeitos deste estudo foram os relacionados às alterações de seus ritmos biológicos decorrentes da desorganização dos ritmos circadianos e dos fusos horários.

Embora o grupo aqui entrevistado tenha se constituído também por Comissários de bordo de vôos internacionais, os mais afetados neste

aspecto, as queixas que relacionaram a esta particularidade, foram sempre pouco precisas, significando que as mudanças de fusos horários não tenham sido valorizadas com a devida importância. Esta observação nos leva a supor que eventuais queixas relacionadas a este tipo de prejuízo, estavam baseadas em conhecimento teórico da prática profissional de uma forma geral e não sobre a observação deste conhecimento na sua experiência particular e cotidiana.

A cronobiologia¹² tem avançado significativamente no sentido de apontar os prejuízos à saúde que as desorganizações circadianas podem produzir e segundo Menna-Barreto, 2003, “sua contribuição é fundamental para áreas de conhecimento aplicado como a psiquiatria, cardiologia, a endocrinologia e a própria psicologia.”⁹

No que diz respeito a esta categoria, a Cronobiologia destaca, segundo Cippola-Neto J, Menna-Barreto L, Marques N, Afeche SC e Silva AAB in Reimão,1996, os distúrbios relacionados ao sono. Conforme estes autores,

Alguns distúrbios transitórios do sono e da vigília podem estar associados a mudanças abruptas dos sincronizadores exógenos (*Zeitgebers*¹³) quando, por exemplo, de uma viagem transmeridiana, a qual é chamada de síndrome de mudança rápida de fuso horário ou *jet lag*¹⁴

Todas essas situações se caracterizam por sonolência diurna, insônia com dificuldade de dormir na hora do *Zeitgebers* social, distúrbios gastrintestinais eventuais, astenia e/ou sensação de fome em momentos inadequados e queda do desempenho nas mais diversas tarefas físicas e mentais...

Quando estas mudanças de fase dos *Zeitgebers* ambientais acontecem de forma sistemática.... na situação de constantes vôos transmeridianos que ocorrem com as tripulações dos jatos internacionais -, os sintomas se agravam a ponto de tal população ser, do ponto de vista médico, de risco para várias doenças: distúrbios neurológicos e afetivos (sonolência excessiva e/ou insônia), cardiovasculares (hipertensão e infartos do miocárdio) e gastrintestinais (gastrite e úlceras pépticas).¹¹

Segundo Barbosa, 1995,

¹² Cronobiologia refere-se ao estudo sistemático das características temporais da matéria viva, em todos os níveis de organização. Inclui o estudo de ritmos biológicos como por ex. as oscilações periódicas em variáveis biológicas e mudanças associadas ao desenvolvimento.⁹

¹³ Termo alemão de uso consagrado. Literalmente “doador de tempo”.⁹

¹⁴ Alterações orgânicas decorrentes das alterações dos ritmos circadianos. No caso dos aeronautas, se após um vôo com cruzamento de 4 ou mais fusos o período de descanso não for suficiente, estes sintomas aparecerão, podendo persistir por um período prolongado, contribuindo para a instalação do quadro de fadiga de vôo.⁷

fatores relacionados à organização do trabalho, onde prevalece a irregularidade de horários de trabalho, trabalho em turnos e noturno, além de causarem danos específicos atuam, ainda como fatores estressantes, podendo vir a causar ou mesmo agravar estados de fadiga física e mental.⁷

Os estudos destes autores permitem estabelecer nexos causais entre as conseqüências do turno noturno do trabalho dos Comissários de bordo com outros prejuízos manifestos por meio de irritabilidade, desânimo e labilidade de humor, enfatizando o comprometimento de funções tanto físicas como mentais.

Um dos temas mais comumente abordados na área da saúde ocupacional relacionada aos aeronautas de um modo geral é o impacto da pressurização no organismo humano.

A pressurização¹⁵ é um recurso que a alta tecnologia aeronáutica criou, permitindo que as modernas aeronaves voem mais alto e mais rápido, encurtando distâncias.

Embora o organismo humano tenha condições de sobrevivência em grandes altitudes graças à pressurização, seus efeitos nocivos podem ser percebidos, principalmente, quando ela é prolongada e recorrente ou quando, por qualquer razão, os aeronautas se submetem a ela, sem estarem em plenas condições de saúde.

Barbosa, 1985, refere que:

Em vôos comerciais, com a pressurização a 8.000 pés de altitude, a dilatação dos gases não é tão grande ocorrendo, em geral equalização da pressão interna e externa, se o indivíduo estiver saudável. Porém, se o indivíduo estiver simplesmente resfriado ou qualquer alteração nas vias aéreas superiores, esta compensação não ocorrerá, propiciando a dilatação das vias aéreas.⁷

¹⁵ Do nível do mar até 6.000 ou 8.000 pés, o valor da pressão atmosférica é de 609 mmHg e 564.4 mmHg respectivamente, enquanto a pressão parcial de oxigênio é de 127.4 na primeira condição e 118.1 mmHg para a segunda. Esta faixa é denominada como zona indiferente, visto não se observarem alterações orgânicas. É nesta altitude (máxima de 8000 pés) que as cabines aéreas são pressurizadas, de modo que o passageiro em plenas condições de saúde não sofrerá nenhuma alteração, entretanto os aeronautas, por se exporem continuamente a esta situação pela sua atividade poderão desenvolver hipóxia, disbarismo (mudanças que ocorrem no organismo devido alterações na pressão atmosférica). Os disbarismos podem ser de dois tipos: por aeroembolismo (formação de bolhas de nitrogênio em várias partes do organismo, o que pode ocorrer em altitudes acima de 30.000 pés ou mais em cabine não pressurizada).

É evidente, que estes efeitos não são exclusivos das vias aéreas superiores, desta forma, qualquer outra afecção orgânica sofrerá interferência da pressurização.

A despeito da importância e da visibilidade que este tema tem entre os profissionais que estudam insalubridade nas profissões relacionadas à aviação, curiosamente, ele não fez parte do conteúdo das falas das pessoas aqui entrevistadas.

Por outro lado, algumas referências presentes nestes depoimentos, nos permitiram identificar a maneira como a rotina de trabalho do Comissário de bordo¹⁶ vem afetando este grupo entrevistado. Além dos problemas de ordem física, percebeu-se uma recorrência das falas quando externavam principalmente sentimentos de desamparo e solidão.

A expressão destes aspectos conformou a segunda sub-categoria componente dos **prejuízos decorrentes da profissão**, identificada como **problemas de ordem mental**.

Embora já tenha sido fundamentada cientificamente neste estudo a relação entre desorganização circadiana (freqüentemente presente na atividade profissional do Comissário de bordo) e os problemas de ordem mental, nesta pesquisa a origem destes últimos, parece ter sido outra.

Em vários depoimentos, houve referência enfática da presença de profundo isolamento social e familiar. Por imposição das escalas de vôo, estabeleceu-se o déficit de convívio com a família, sendo assim pontadas como responsáveis pelo sentimento de solidão.

Sobre esta questão, foi possível perceber ainda, e talvez até como reação a este afastamento, uma supervalorização da família e da falta que este convívio traz

A importância da “família” para o indivíduo, enquanto ser social, e como elemento de constituição de valores pode ser constatado nas palavras de Leclercq, 1968, quando este autor refere que:

...para a maioria dos homens, a família é o fator essencial da virtude e da felicidade...

Um homem sem família está desprovido de alguma coisa essencial, de um elemento de ponderação que é ao mesmo tempo um estimulante. Há homens que podem substituir a família

¹⁶ Ver Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984 ¹⁹.

por um fim mais alto, como é o caso das vocações religiosas, mas a maioria dos homens ou constitui um lar ou corre o risco de diminuir, ou desviar o seu impulso vital.

Por outro lado, a família é por excelência o princípio da continuidade social e da conservação das tradições humanas; é o elemento conservador da civilização.⁴⁶

Ainda sobre a importância da família Bock et al, 1996, afirmam que ela é:

...a instituição da afetividade e da sexualidade, a organização exogâmica dos sexos, a primeira divisão do trabalho, a primeira forma de relação entre as idades, entre as gerações. O grupo familiar constitui o cimento mais firme da ordem social estabelecida, o lugar em que se efetua, como mostra Freud, a interiorização da repressão.⁴⁷

Estes autores atribuem à família inúmeras funções na vida de seus membros, entre elas destacamos as de consolidação do sentimento de pertença, de amor próprio e de auto-respeito, (e conseqüentemente de segurança), de norteamento moral e ético e construção do sentido de historicidade pessoal.

Por meio da apresentação destas funções, já é possível perceber, que a família por ser o grupo social fundamental, promove o alicerce para a inserção do sujeito em grupos sociais mais amplos e mais complexos. É certo, que estas funções têm sua importância essencial na infância e na adolescência, momentos marcantes na formação da personalidade e do caráter. No entanto, não se pode desconsiderar o fato de que a psicodinâmica mantém sua plasticidade por toda vida do ser humano. Quando há sofrimento (no caso deste estudo, o isolamento e as perdas vinculares reais ou fantasiadas), a reação psicológica se dá, por meio da utilização de mecanismos defensivos (Guex⁴⁷1973, Hornstein⁴⁸1989).

A despeito da consolidação das funções já mencionadas, na vigência de sofrimento psíquico, pode haver regressão da atividade psicodinâmica e conseqüente alteração do senso de autoconfiança, de auto-respeito, de pertença, dentre outras (Guex⁴⁷1973, Hornstein⁴⁸1989).

Segundo Barbosa, 1996, o sofrimento psíquico do Comissário de bordo

podem levar à irritação, insônia, astenia, podendo chegar ao grau avançado de neurose de ansiedade ou neurose fóbica, com repercussões sobre a vida familiar e social do aeronauta⁷.

D’Acri, 1991 também vincula sintomas emocionais dos comissários de bordo ao afastamento familiar. Segundo ele:

Em viagem a sensação de impossibilidade de dar assistência à família aumenta a irritabilidade – seqüela psíquica que o risco que a penosidade impõe ao corpo devido à impossibilidade de reduzir o fator de cada sofrimento.⁴

Os sujeitos entrevistados neste estudo fizeram referência a uma das maneiras de reagirem a este isolamento a que estão submetidos: a “adoção recíproca dos membros da tripulação”.

Conforme D’Acri, 1991, descreve, “a supressão quase total da vida social leva, muitas vezes, o aeronauta a ter uma imagem da tripulação como sua família.”⁴

Embora este comportamento substitutivo possa cumprir a função de atenuar o sofrimento causado pela sensação de ausência de vínculos, ele pode significar inclusão de novos problemas para estas pessoas, na medida em que complexifica e perverte papéis sociais, isto é, dilui a fronteira entre dimensão pessoal e dimensão profissional, tornando a tripulação mais vulnerável aos conflitos inter pessoais.

Outra questão interessante percebida em algumas das falas dos sujeitos aqui entrevistados, foi a que apontou um significado totalmente oposto ao que foi aqui apresentado até agora referente ao isolamento social e familiar. Este outro significado deu ao isolamento um caráter utilitário e o vinculou à idéia de “liberdade”. Para estes sujeitos, as escalas de vôo propiciaram um distanciamento concreto dos problemas familiares. Aparentemente, estes sujeitos possuem uma dificuldade de abstrair-se da realidade concreta para construir sonhos. É possível, que para eles a função de sonhar signifique literalmente “retirar os pés do chão”, “voar”. É possível ainda, que para alguns sujeitos desta pesquisa, o vôo pode estar funcionando como uma “rota de fuga” para evitar situações difíceis ou desagradáveis.

Esta solução, no entanto, mesmo para os sujeitos que a viram como conveniente, parece não ter sido útil para protegê-los do sentimento de solidão. No caso de alguns sujeitos deste estudo, acompanhando as manifestações decorrentes do isolamento familiar e social, parece ter vindo também uma certa perda de referências ambientais, uma vez que estas

pessoas afirmam se ressentir da falta “do seu canto”, da sua casa, da falta de uma ancoragem espacial, resultando numa sensação de estar solto no mundo, sem pertencer a lugar algum.

A “liberdade”, que a princípio pode ter sido um forte apelo para a opção por esta profissão, e que em alguns casos pode estar sendo útil para atenuar problemas pessoais, pode também estar sendo fonte de sofrimento para estes Comissários de bordo.

Finalmente cabe expor, que além das questões até aqui discutidas, apreendeu-se nas falas dos sujeitos, como já mencionado anteriormente, um núcleo de sentido exposto espontaneamente, isto é, sem que tivesse sido formulada qualquer questão motivadora para este tema. Em torno deste núcleo de sentido encontram-se referências que os entrevistados fizeram sobre os atributos físicos, intelectuais e pessoais que os candidatos a Comissários de bordo devem possuir para atender a um perfil necessário para o exercício desta atividade profissional. Este núcleo foi aqui denominado **Atributos necessários à profissão.**

Leite in Bruno, 1996 ao tratar da questão da competência profissional e de seus constitutivos afirma, que a qualificação de um indivíduo é o resultado da agregação de competências e estas, pertencem a três ordens do saber.

O “**saber fazer**”, que recobre dimensões práticas, técnicas e científicas, adquirido formalmente (cursos e treinamentos) e/ou por meio da experiência profissional; O “**saber ser**”, incluindo traços de personalidade e caráter, que ditam os comportamentos nas relações sociais do trabalho, como capacidade de iniciativa, comunicação, disponibilidade para a inovação, mudança e assimilação de novos valores; O “**saber agir**”, subjacente à exigência de intervenção ou decisão diante de eventos – exemplos; saber trabalhar em equipe, ser capaz de resolver problemas e realizar trabalhos novos, diversificados.⁵⁰

Ainda segundo esta autora, as atributos que os sujeitos necessitam ter ou desenvolver para uma determinada prática profissional, portanto, se inserem nas três ordens de saber. Os atributos referentes à dimensão do **ser** se inserem no universo das competências inatas. Aqueles relacionados à competência técnica e que habilitam o trabalhador para o **fazer**, inserem-se nas competências adquiridas. A articulação destes dois saberes (ser e fazer) resulta no **saber agir**. Este último possibilita ao trabalhador, ir além do

aprendido, do treinado, do habilitado. O sujeito que adquire a competência de saber agir é capaz de criar e desenvolver novas competências a partir das iniciais, num processo contínuo e tão duradouro quanto o investimento e o interesse do próprio sujeito.

Leite in Bruno, 1996, vincula a este círculo virtuoso das competências o conceito de qualidade, segundo ela:

A capacidade de mobilizar saberes para dominar situações concretas de trabalho e transpor experiências adquiridas de uma situação concreta a outra. A qualificação de um indivíduo é sua capacidade de resolver rápido e bem os problemas concretos mais ou menos complexos que surgem no exercício de sua profissão.⁵⁰

Analisando as referências que os sujeitos deste estudo fizeram sobre a questão dos atributos necessários para a profissão de Comissário de bordo, à luz dos conceitos de competência apresentados por Leite in Bruno, 1996, podemos inferir que para este grupo, parece não haver um saber que se destaque, para que o candidato a Comissário de bordo tenha melhor qualidade em seu desempenho profissional.

Em geral, os sujeitos deste estudo ao se referirem aos atributos necessários, invariavelmente, citavam elementos pertencentes a todas as ordens de saberes. Desta forma, parece que em suas perspectivas, o profissional deve somar as várias competências necessárias para se qualificar a tal ponto, que seja capaz de enfrentar as diversas situações que se apresentam em sua vida profissional.

Ao resgatarmos os muitos significados que os sujeitos deste estudo atribuíram à sua profissão, como por exemplo, o **saber cuidar**; o **saber ser técnico de segurança**; o **saber agir**, quando cita *solucionar problemas* entre outros, e quando os mesmos forem confrontados com as competências, tal como Leite in Bruno, 1996 preconizam, é possível perceber que existe uma correlação entre estes dois pólos, ou seja, quanto mais elementos de qualificação para um trabalho for exigido maior será o nível de complexidade atribuído a ele e, portanto, maior número de significado este trabalho terá para a para a pessoa.

6 Conclusão

Ao final deste estudo, foi possível apreender conteúdos que revelaram uma certa dificuldade dos sujeitos entrevistados conciliarem a realidade com a fantasia no que se refere à atividade profissional. É possível, inclusive, que esta dissociação esteja sendo alimentada de algum modo pelas próprias empresas aéreas, uma vez que, por tratar-se de uma atividade profissional que exige muito sacrifício de seus trabalhadores, talvez a única recompensa viável só poderia pertencer à esfera do imaginário.

As possibilidades de realização profissional que foram aqui apontadas parecem ter poucas possibilidades de atender a esta função, sejam por incompatibilidades de interesses das pessoas envolvidas, sejam por equívocos de avaliação da realidade.

A análise dos depoimentos apontou para a existência de inter-relação entre os significados inicialmente apreendidos e os prejuízos referidos, revelando a presença de sentimentos de desilusão, frustração e até depressão, possivelmente resultantes da vivência da realidade cotidiana inconciliável com uma idealização fantasiada.

Neste sentido, este trabalho se finaliza com algumas considerações.

- Entendemos ser necessário o desenvolvimento de outros estudos, que possam dar à categoria argumentos contundentes para reivindicar melhores condições de trabalho, provavelmente oriundas de uma necessária alteração na regulamentação da profissão;

- Através de estudos mais específicos, instrumentalizar a categoria, para que reivindiquem junto às empresas, projetos e ações focando a saúde mental dos tripulantes, inclusive, dando autonomia para que os profissionais da área (psicólogos), determinem sem ônus, o afastamento da escala de vôo para os tripulantes que julgarem necessário

- Propor a criação de espaços de convivência e integração entre tripulantes e profissionais multidisciplinares através da promoção assídua, de seminários e encontros com o objetivo de trocas, formação de vínculos e produção de conhecimentos sobre saúde e trabalho da categoria.

E finalmente, é preciso registrar o papel essencial que as Universidades e Institutos de pesquisas podem desempenhar ao desenvolver em estudos e pesquisas em torno das questões relativas à saúde destes trabalhadores.

REFERÊNCIAS

- 1 Moreira R. O avião e o passageiro. In: Pereira MC, Ribeiro SLO - organizadoras. Os vôos da psicologia no Brasil: estudos e práticas na aviação. Rio de Janeiro: Departamento de Aviação Civil – DAC; 2001.
- 2 Campbel J. O poder do mito. Trad. de Carlos Felipe Moisés. 22ª ed. São Paulo: Palas Athena; 2004.
- 3 Association of Flight Attendants: Flightlog.Washington. (DC):1973 (27 dec. 2003).
- 4 D’acri V, Silva AIN, Carneiro F, Sanches L, Silva MFC, Cirtoli N. Volare, volare. Rio de Janeiro: Centro de Estudos da Saúde do Trabalhador e da Ecologia Humana – CESTE/ENSP/FIOCRUZ; 1991.
- 5 Pereira A. Memória do Sindicato Nacional dos Aeronautas: sua vida, suas lutas: 1942 a 1979. Rio de Janeiro: Sindicato Nacional dos Aeronautas; 1995.
- 6 Duran G. A imaginação simbólica. Trad. de Carlos Aboim de Brito. 6ª ed. Lisboa: Edições 70; 1964.
- 7 Barbosa CMG. Aeronautas – condições de trabalho e de saúde. São Paulo: DIESAT – Departamento Intersindical de Estudos e Pesquisa de Saúde e dos Ambientes de Trabalho; 1995.
- 8 Gundestrup M, Storm HH. Radiation-induced acute myeloid leukaemia and other cancers in commercial jet cockpit crew: a population-based cohort study. Lancet 1999; 354: 2029-31.
- 9 Marques N, Menna-Barreto L, organizador. Cronobiologia: princípios e aplicações: 3ª ed. rev. e ampl. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo; 2003.
- 10 “Fatores Humanos/ Medicina Aeroespacial - fatores humanos na escala de vôo [on line]. disponível em <http://www.segurançadevôo.com.br> (24/05/2003).
- 11 Cippola N, Menna-Barreto L. In Reimão R. Sono: estudo abrangente. 2ª ed. São Paulo: Atheneu; 1996.
- 12 Reimão R. Sono: estudo abrangente. 2ª ed. São Paulo: Atheneu; 1996.
- 13 Dejours C. A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho. 5ª ed. ampl. São Paulo: Cortez; 1992.

- 14 Loterio CP. Percepção de Comandantes de Boeing 767 da Aviação Civil Brasileira sobre as repercussões das condições de trabalho na sua saúde. [dissertação] Rio de Janeiro (RJ): Escola Nacional de Saúde Pública da Fundação Oswaldo Cruz; 1998.
- 15 Stoke A, Kite K. Fatigue in flight operations. In: Flight stress; stress, fatigue and performance in aviation. Hants: Avebry Aviation, 1994. p. 235-61.
- 16 Passaredo Transportes Aéreos. Manual de Comissários – São Paulo; 1998.
- 17 Silveira Junior PCS. Risco coronariano em Aeronautas da Aviação Civil Brasileira. [on line] RJ: Núcleo do Instituto de Ciências da Atividade Física da Aeronáutica; 1998. Disponível em : <<http://www.nuicaf.era.mil.br> > (23/05/2003).
- 18 Comissão Paritária de Saúde SNA/SNE – Proposta para discussão [online]. Disponível em: <<http://www.aeronautas.org.br/saude/saude.htm>> (03/06/2003).
- 19 Brasil. Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984. Regula o exercício da profissão do aeronauta e dá outras providências. Brasília (DF) [on line]. Disponível em: <<http://www.aeronautas.org.br/legisla/regulamenta.htm>> (3/jun./2003).
- 20 Minayo MCS (Org.). Pesquisa Social: teoria, método e criatividade. 22ª ed. Petrópolis: Vozes; 2003.
- 21 Grandesso M. Sobre a reconstrução do significado: uma análise epistemológica e hermenêutica da prática clínica. São Paulo: Casa do Psicólogo; 2000.
- 22 Besse JM. Boissière A. Précis de Philosophie. Paris: Nathan;1998, p. 52-53. disponível em <<http://www.terravista.pt/ancora/2254/hermneut.ht>> (23/08/2003).
- 23 Testa, E. Hermenêutica – filosófica e história. Passo Fundo: UPF Editora; 2004.
- 24 Braidão, CR. Apresentação. In: Schleiermacher FDE. Hermenêutica: arte e técnica da interpretação. Trad. E apresentação de Celso Reni Braidão. 3ª ed. Petrópolis: Vozes; 2002.
- 25 Schleiermacher FDE. Hermenêutica – Arte e técnica da interpretação. Trad. E apresentação de Celso Reni Braidão. 3ª ed. Petrópolis: Vozes; 2002.
3ª ed. Petrópolis:Vozes.
- 26 Franco SG. Hermenêutica e psicanálise na obra de Paul Ricoeur. São Paulo: Loyola; 1995.

- 27 Critelli MD. Analítica do sentido – Uma aproximação e interpretação do real de orientação fenomenológica. São Paulo: EDUC – Editora da PUC-SP; 1996.
- 28 Macedo RMS. Prefácio. In: Grandesso MA. Sobre a reconstrução do significado: uma análise epistemológica e hermenêutica da prática clínica. São Paulo: Casa do Psicólogo; 2000.
- 29 Significado/Representação. In Abbagnano N. Dicionário de filosofia. São Paulo: Martins Fontes; 2003.
- 30 Semiológico/Cuidado. In: Minidicionário Antonio Olinto da língua portuguesa. São Paulo: Moderna; 2000.
- 31 Significado. In: Melhoramentos – dicionário prático da língua portuguesa. 10^a ed. São Paulo: Melhoramentos; 1995.
- 32 Domingues TAM. Os valores das enfermeiras na intenção do agir ético [tese] São Paulo (SP): Escola de Enfermagem da USP; 2004.
- 33 Conselho Nacional de Saúde. Resolução nº 196,10 de outubro de 1996. Diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisa envolvendo seres humanos. Bioética 1996; 4 (2 supl): 15-25. 9
- 34 Brasil. RBH nº 121.417 [on line]. Disponível em: Portal oficial da aviação civil brasileira <<http://www.dac.gov.br/download>>(27/ago/2005).
- 35 Zoboli ELCP. A redescoberta da ética do cuidado: o foco e a ênfase nas relações. Revista da Escola de Enfermagem da USP 2004; 38(1):21-7.
- 36 Boff L. Saber cuidar – Ética do humano – compaixão pela terra. 11^a ed. Petrópolis: Vozes; 2004.
- 37 Heidegger M. Ser e tempo. 15^a ed. Petrópolis: Vozes; 2005.
- 38 George JB, coordenador et al. Teorias de Enfermagem – dos fundamentos à prática profissional. 4^a ed. Porto Alegre: Artmed; 2000.
- 39 Bobroff MCC. Identificação de comportamentos de cuidado afetivo – expressivos no aluno de enfermagem: construção de instrumentos. [Dissertação de Mestrado]. Ribeirão Preto: Universidade de São Paulo. Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto; 2003.
- 40 Bohoslavski R. Orientação vocacional – A estratégia Clínica. 11^a ed. São Paulo: Martins Fontes; 2003.
- 41 Primi R, Munhoz AMH, Bighetti CA, Nucci EPD, Pellegrini MCK, Moggi MA, Desenvolvimento de um inventário de levantamento das dificuldades

da decisão profissional. Ver. *Psicologia: reflexão e crítica* 2000; 13(3): 451-63.

- 42 Ferreira ABH. *Dicionário da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.
- 43 Dejours C, Abdoucheli E, Jayet C. *Psicodinâmica do trabalho – contribuições da escola Dejouriana à Análise da Relação Prazer, Sofrimento e Trabalho*. São Paulo: Atlas; 1994.
- 44 Sato L. *Abordagem Psicossocial do trabalho penoso: Estudo de caso de motoristas de ônibus urbano*. [Dissertação de estrado em Psicologia Social]. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica – PUC; 1981.
- 45 Wisner A. *Por dentro do trabalho – Ergonomia: método e técnica*. São Paulo: FTD/Oboré; 1987.
- 46 Leclercq J. *A família*. São Paulo: Editor Quadrante da Universidade de São Paulo; 1968.
- 47 Bock AMB, Furtado O, Teixeira MLT. *Psicologias – Uma introdução ao estudo da psicologia*. 9ª ed. São Paulo: Saraiva; 1996.
- 48 Guex G. *Síndrome de abandono*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Record; 1973.
- 49 Hornstein L. *Introdução à psicanálise*. São Paulo: Escuta; 1989.
- 50 Leite EM. *Reestruturação produtiva, trabalho e qualificação no Brasil*. In Bruno L (org.). *Educação e trabalho no capitalismo contemporâneo*. São Paulo: Atlas, 1996.

