

Ano 10, Vol XIX, Número 1, Jan-Jun, 2017, Pág. 375-403.

Análise psicodinâmica do trabalho de pilotos em uma empresa de aviação comercial em Manaus

Jéssica de Almeida Garcia Adrião
Rosângela Dutra de Moraes

RESUMO

O presente artigo elegeu como objeto de estudo a relação subjetiva de pilotos comerciais, em uma empresa de táxi aéreo em Manaus. O objetivo da pesquisa foi investigar a dimensão subjetiva do trabalho, focalizando a organização do trabalho e seus desdobramentos nas vivências de sofrimento e prazer, e sua relação com a saúde mental dos pilotos. O estudo teve como participantes sete pilotos comerciais e os dados coletados nas entrevistas foram analisados à luz do referencial da psicodinâmica do trabalho, por meio de uma técnica de análise metodológica adaptada da Análise da Teoria Fundamentada (*Grounded Theory*), proposta por Moraes (2010). Os resultados obtidos apontaram que o prazer no trabalho foi atribuído ao prazer em voar, ao dinamismo do voo, ao domínio da máquina e também à possibilidade de conhecer lugares e pessoas novas. O sofrimento se mostrou proveniente das pistas de pouso precárias e condições climáticas, além do viver em função pela escala de trabalho, sobrecarga de atividades, ausência do cotidiano familiar, limitações à vida social, baixa qualidade de vida, desvalorização profissional e risco de desemprego. O estudo possibilitou compreender uma parte da relação subjetiva dos pilotos dessa região com o seu trabalho, abrindo precedentes para novos estudos que busquem formas de intervenção que promovam a saúde no trabalho dos pilotos da aviação comercial.

Palavras-chave: psicodinâmica do trabalho, subjetividade e trabalho, trabalho de piloto.

ABSTRACT

The present article chose as study object the subjective relation between commercial pilots and an air taxi company in Manaus. The objective was to do a research about the work subjective dimension, its organization and developments in the work experience of suffering and pleasure along the work, and its relation with the mental health of the pilots. This research had as participants seven pilots, and the collected data was analyzed by means of the work psychodynamic, and a methodologic analysis technique adapted from the Analysis of Grounded Theory (*Grounded Theory*), proposed by Moraes (2010). The obtained results point that the pleasure of working was related to the flight and its dynamism, the control of the machine and also the possibility of visiting new places and meeting new people. The suffering is related to the precarious airstrip and the climate conditions that make the flight difficult, as well as living in according to the work schedule, the duties overload, the absence of the family life, the limited social life, the non-good life quality, the professional devaluation and the risk of be unemployed. This research made possible to understand a part of the subjective relation of the pilots from this region with their work, and also make possible new researches about forms of intervention to promote the health in the work of the commercials air pilot.

Key-words: work psychodynamic, subjectivity and work, pilot work.

1. Introdução

O presente capítulo se fundamenta em uma pesquisa empírica que investigou a dimensão subjetiva do trabalho de pilotos comerciais, em uma empresa de táxi aéreo,

sediada em Manaus. O recorte foi a análise da organização do trabalho e seus desdobramentos nas vivências de sofrimento e prazer, e sua relação com a saúde mental dos pilotos.

A pesquisa utilizou, como fundamento teórico, a abordagem da psicodinâmica do trabalho, que focaliza os processos psicodinâmicos implicados no trabalhar. As categorias de análise valorizadas foram: a organização do trabalho e seu impacto sobre as vivências de sofrimento e o prazer do trabalho; a dinâmica do reconhecimento e o sentido do trabalho.

Trata-se do primeiro estudo voltado para a dimensão subjetiva do trabalho de pilotos comerciais, realizado na cidade de Manaus. A relevância da pesquisa consistiu em ampliar o escopo das pesquisas desenvolvidas no Laboratório de Psicodinâmica do Trabalho da Universidade Federal do Amazonas, cotejando os dados com um estudo clássico mencionado por Dejours (1992), acerca da dimensão subjetiva do trabalho de pilotos de caça. Para os participantes, a pesquisa consistiu na oportunidade de expor suas vivências de sofrimento e prazer relacionados ao trabalho; deram maior ênfase às conquistas e desafios provenientes das práticas do piloto comercial que aos estereótipos conferidos à profissão. Dessa forma, os participantes contribuíram para melhor compreensão de seu trabalho, expondo a dimensão subjetiva de seu fazer.

2. Situando a psicodinâmica do trabalho

A psicodinâmica do trabalho é uma abordagem teórico-metodológica criada por Christophe Dejours (1992; 2007; 2011a; 2012), na França. Inicialmente o ator estava filiado à psicopatologia do trabalho (Dejours, 1992). No início da década de 90, a psicodinâmica do trabalho tornou-se uma disciplina autônoma, ao deslocar-se dos

estudos que buscavam o nexos entre trabalho e doença para a compreensão dos processos psicodinâmicos mobilizados no trabalho. Analisando as situações de trabalho deletérias, em que a doença deveria predominar, Dejours (1992) questionou como é possível que a maioria dos trabalhadores não adoça. Dessa forma, a normalidade foi estabelecida como objeto de estudo da nova disciplina.

A psicodinâmica do trabalho investiga os recursos que os trabalhadores utilizam para se manter no plano da normalidade, afastando a doença, apesar do sofrimento no trabalho; e como ocorre a dinâmica das relações no trabalho, mesmo diante das condições de sofrimento presentes nas empresas/instituições. Seu objeto de investigação é o “estudo das relações dinâmicas entre organização do trabalho e processos de subjetivação, que se manifestam nas vivências de prazer-sofrimento, nas estratégias de ação para mediar contradições da organização nas patologias sociais, na saúde e no adoecimento” (Mendes, 2007a, p. 30).

A psicodinâmica do trabalho defende a tese da centralidade psíquica do trabalhar. Assim, o trabalho apresenta forte contribuição tanto para a saúde (física/mental) quanto para o adoecimento, vindo a refletir nas diversas áreas da vida dos sujeitos, bem como em suas relações, consigo e com a sociedade. Através do trabalho, o sujeito é capaz de realizar-se, de produzir e transformar, ações estas que contribuem para a constituição de sua subjetividade (Dejours, 2012b).

Diante das implicações provenientes do ato de trabalhar, Dejours (2012b, p.24) postula que:

[...] o trabalho é o que implica, de uma perspectiva humana, o fato de trabalhar: os gestos, o saber-fazer, o engajamento do corpo, a mobilização da inteligência, a capacidade de refletir, de interpretar e de reagir a diferentes situações, é o poder de sentir, de pensar, de inventar etc. [...], ou seja, um modo específico de engajamento da personalidade para enfrentar uma tarefa definida por constrangimentos (materiais e sociais).

O autor destaca que o ato de trabalhar consiste em manifestar a experiência do real, enfrentar o que não estava previsto sem se limitar a aplicação de procedimentos. Esta concepção, fruto do diálogo entre a psicodinâmica do trabalho com a ergonomia da atividade, identifica duas dimensões: trabalho prescrito e trabalho real (Dejours, 2007a).

O trabalho prescrito consiste nas tarefas que compõem a descrição de cargo de um determinado trabalho, relacionando o que deverá ser executado pelo indivíduo no contexto laboral. Ao tentar realizar o trabalho prescrito, o sujeito se depara com imprevistos e dificuldades que se manifestam na experiência do real do trabalho, tendo em vista a impossibilidade de prever todos os contratempos que podem surgir e colocá-los em uma prescrição (Dejours, 2012a). Por isso, o autor afirma que o trabalho real é tudo aquilo relacionado à realização da atividade laboral e que não está prescrito: “trabalho é tudo o que, em uma situação real, não foi previsto pela concepção, pelo planejamento e organização de uma tarefa” (p. 177). Inicialmente a experiência do revés leva ao sofrimento, inerente ao trabalhar. Para ultrapassar o sofrimento, o trabalhador necessita buscar, inventar ou encontrar soluções para a concretização do prescrito, sendo este processo denominado de experiência do real: uma vivência que poderá resultar em adoecimento ou saúde para o trabalhador (Ferreira, Macêdo & Martins, 2015).

2.1 A organização do trabalho

Segundo Dejours (1992), a organização do trabalho tem forte participação no adoecimento mental dos trabalhadores, sendo caracterizada por fatores que desempenham fundamental contribuição para o sofrimento, razão pela qual este é um conceito fundamental, desde os estudos de psicopatologia do trabalho.

Dejours (1992) designou a organização do trabalho como sendo “a divisão do trabalho, o conteúdo da tarefa (na medida em que ela deriva), o sistema hierárquico, as modalidades de comando, as relações de poder, as questões de responsabilidade, etc” (p. 25). Segundo o autor, inicialmente a organização do trabalho era considerada irreduzível; entretanto, as posteriores identificações de predomínio da normalidade em meio a organizações deletérias à saúde dos trabalhadores, conduziram-no a perceber que o homem não estava passivo na relação com o seu trabalho, mas interagiu com ele por não se tratar de uma relação rígida, mas em transformação (Dejours, 2011a).

De acordo com Rossi (2010), “o sofrimento se instala quando a organização do trabalho não permite ao trabalhador uma margem de liberdade/manobra para efetuar ajustes, rearranjos do modo operatório prescrito, em conformidade com as suas necessidades e desejos” (p. 115). Desse modo, considerando as contradições presentes no trabalho prescrito, o modo de funcionamento da organização do trabalho refletirá o quanto a instituição/empresa favorece ou dificulta o investimento subjetivo do trabalhador em sua atividade, havendo assim uma “necessidade de a organização do trabalho possibilitar margem de negociação do prescrito, do modo operatório para que o trabalhador possa subverter o sofrimento em prazer” (Rossi, 2010, p. 115).

As atribuições da organização do trabalho não se apresentam apenas por meio das tarefas, mas também através das relações de poder, relações hierárquicas. Pode ser favorável desde que ofereça espaços que favoreçam a discussão de problemas, exposição de opiniões dos trabalhadores, cooperação e reconhecimento. A presença ou ausência desses fatores sinalizará se a organização do trabalho está mais propensa à saúde ou ao adoecimento (Mendes, 2007a).

As organizações do trabalho existentes não são iguais; diferem entre si nas condições de trabalho que oferecem, na natureza das tarefas e na intensidade das exigências feitas aos trabalhadores (Mendes, 2007a). A organização do trabalho favorece a saúde e a realização de si através do trabalho quando o trabalhador pode usufruir de sua inteligência aplicada à atividade; quando há espaço para fala dos trabalhadores, facilitando a cooperação e dando liberdade para que possam exercitar a inteligência prática; esse processo favorece ainda o reconhecimento no trabalho.

2.2 O sofrimento no trabalho

Segundo Dejours (1992), onde houver trabalho haverá sofrimento, não apenas porque o trabalho o produz, mas pelo fato de que “é o sofrimento que produz o trabalho” (p. 103).

O sofrimento no trabalho pode ser agravado por elementos como a falta de suporte para realizar a atividade, a ausência de uma retribuição pelo seu esforço destinado à realização da atividade (reconhecimento), a falta de identificação com a tarefa (identidade), intensa pressão externa, principalmente em nível hierárquico, agravando o uso do poder (organização do trabalho), levando ao trabalhadores a desenvolverem estratégias defensivas que amenizem o efeito de sua exposição a tais fatores (Dejours, 2011a, 2012a, 2012b; Gernet, 2010; Martins & Lima, 2015; Mendes, 2007a; Mendes & Morrone, 2010; Mendes & Araújo, 2012).

Quando o trabalhador não encontra recursos para subverter o sofrimento em prazer (mobilização subjetiva, reconhecimento, cooperação), o sofrimento pode conduzir inicialmente à elaboração de estratégias defensivas como uma saída para não adoecer: “se o reconhecimento não aparece, os sujeitos engajam-se em estratégias

defensivas para evitar a doença mental, com consequências sérias para a organização do trabalho” (Dejours, 2012b, p. 110).

A possibilidade de subversão do sofrimento pode ser influenciada por aspectos como a história de vida e condições psicológicas do trabalhador, além das próprias condições propiciadas pela empresa para a execução das tarefas (Mendes & Morrone, 2010), porém, se o trabalhador não encontra saídas para esse sofrimento, entrará em um processo marcado pelo desânimo, que pode desencadear o adoecimento.

Os fatores que desencadeiam sofrimento no trabalhador são os mesmos capazes de favorecer as vivências de prazer: a situação e a organização do trabalho, destacando-se a dinâmica das relações. Somente quando o sofrimento não encontra um destino e nem as estratégias conseguem torna-lo suportável é que o indivíduo tende a ser acometido por patologias, e em casos extremos de sofrimento, pode vir a cometer suicídio.

2.3 Vivências de prazer

Sendo o trabalho mobilizador do sofrimento quanto do prazer, este último pode ser mobilizado a partir de elementos que tornam favorável esta dinâmica. De acordo com Martins e Lima (2015) o prazer, a partir da perspectiva da psicanálise, pode ser definido como “uma vivência de gratificação associada à busca da satisfação pulsional, estando fortemente vinculada à subjetividade e ao corpo erótico, sendo sua energia derivada da libido” (p. 55). As autoras afirmam que o sujeito busca o prazer ao relacionar-se com o mundo e com o trabalho, sendo o prazer um dos sentidos do trabalho. O prazer no trabalho é uma conquista, fruto da luta contra o sofrimento, quando bem sucedida.

As pesquisas em psicodinâmica do trabalho, tanto no exterior quanto no Brasil, indicam as diferentes formas de vivências de prazer compartilhadas pelos sujeitos em contato com o seu trabalho, apresentando diversidade de acordo com a categoria profissional, área de atuação e contexto de trabalho, caracterizadas “pelos sentimentos de reconhecimento, identificação, orgulho pela atividade em si, realização e liberdade” (Mendes & Morrone, 2010, p. 32). Para a psicodinâmica do trabalho as vivências de prazer provêm principalmente das seguintes fontes: cooperação com os pares, reconhecimento por parte dos pares e da chefia, liberdade para executar suas atividades sem limitar-se ao prescrito, poder utilizar sua experiência com a atividade como forma de conhecê-la e ter domínio sobre ela, além de identificar-se com o seu trabalho dando um sentido a ele ainda que o mesmo lhe inflija constrangimentos, encontrando assim um sentido para executá-lo (Dejours, 2011a, 2012a, 2012b; Gernet, 2010; Martins & Lima, 2015; Mendes, 2007a; Mendes & Morrone, 2010; Mendes & Araújo, 2012) .

O prazer no trabalho é essencial para a saúde mental do trabalhador, por ajudar o indivíduo a enfrentar as experiências de fracasso, frustração, a lidar com a organização do trabalho e suas imposições. O prazer no trabalho confere ainda ao indivíduo experiências que proporcionam o convívio saudável com os colegas de trabalhos, chefia, clientes, além de liberdade para exercer suas atividades e identificar-se com elas, mantendo-se saudável ainda que exposto a agravantes de sofrimento, conforme aponta Mendes e Morrone (2010) “a saúde no trabalho relaciona-se às tentativas de busca de prazer e fuga do sofrimento. O comportamento saudável não implica ausência de sofrimento, e sim, as possibilidades internas e externas de o indivíduo transformar o sofrimento [...]” (p. 46).

3 Psicodinâmica do trabalho e aviação

A psicodinâmica do trabalho introduziu suas pesquisas na área da aviação na década de 1980 quando Dejours (1992) estudou o trabalho dos pilotos de caça na França, trazendo importantes contribuições acerca dos efeitos do trabalho sobre a saúde mental. Na referida pesquisa, o autor expôs as condições de trabalho a que estavam submetidos os pilotos de caça, indicando o quanto tais condições exigiam do corpo e do intelecto destes trabalhadores. Dentre os aspectos citados, destacam-se o pequeno espaço físico para o exercício do trabalho, a utilização de equipamentos que proporcionavam desconforto aos pilotos, a temperatura e o barulho, desfavoráveis, que promoviam desordens fisiológicas no corpo de grande número de pilotos. Mencionou ainda a necessidade dos mesmos se manterem concentrados e alerta diante desses fatores, além dos baixos salários recebidos por eles e que se comparavam ao que era pago a empregados de escritórios.

Contudo, Dejours (1992) identificou que, mesmo diante de condições de trabalho adversas, os pilotos de caça conseguiam manter a saúde mental estável, requisito básico para continuarem exercendo a profissão, pois se utilizavam estratégias defensivas que os ajudavam a suportar as condições de trabalho. Estas ideologias estavam relacionadas ao pensamento de comporem uma elite da aeronáutica, conferindo a eles orgulho da profissão e satisfação pelo seu trabalho. O autor afirmou que, mesmo diante do medo e do risco de um acidente, os pilotos de caça conseguiam contrabalancear esse temor a partir de sua mobilização subjetiva e do prazer no trabalho: “os efeitos do medo ocasionados pela organização do trabalho são sujeitos ao multiplicador ou ao divisor que depende da satisfação do trabalho” (Dejours, 1992, p.

88). Assim, a ideologia da profissão aliada à mobilização subjetiva e à satisfação atribuíam aos pilotos o prazer na realização de seu trabalho (op. cit).

No Brasil, existem pesquisas que se propuseram a investigar a relação de profissionais do ramo da aviação civil e militar com o seu trabalho, tendo algumas delas utilizado a abordagem da psicodinâmica do trabalho em suas análises. Estas pesquisas foram realizadas com controladores de tráfego aéreo (Mendes & Araújo, 2007b; Heloani, 2008; Itani, 2009; Pavan, 2012), pilotos (Itani, 2009; Mistura & Silva Filho, 2010; Botto, Souza & Santos, 2015), comissários de bordo (Mistura & Silva Filho, 2010), agentes e técnicos de trânsito da Unidade de Operações Aéreas – UOPA (Medeiros, 2012).

As pesquisas citadas evidenciaram o quanto os avanços no ramo da aviação, principalmente a civil, refletiram sobre o trabalho dos aeronautas, repercutindo sobre sua saúde psíquica e evocando novas formas de enfrentar o trabalho que por vezes se apresenta como patógeno, em virtude do investimento físico, cognitivo e mental que exige desses trabalhadores, sem mencionar o quanto eles são afetados pelas condições de trabalho, a crise econômica que eventualmente reflete nesse setor, além da ocorrência de acidentes e incidentes aéreos.

Pesquisando acerca das consequências advindas do trabalho de pilotos comerciais, Mello et. al (2009) identificou que as longas jornadas de trabalho, com pouco tempo de descanso, associadas ao tempo total de trabalho, resultam em sobrecarga e fadiga com prejuízos para a saúde física e psicológica dos pilotos. Essas consequências podem provocar acidentes ocasionados por erro humano, considerando o alto grau de estresse e fadiga que acometem os pilotos, dentre outros fatores que podem afetar seu desempenho.

As pesquisas em psicodinâmica do trabalho realizadas com pilotos indicaram que, além das consequências provenientes das condições de trabalho, a ausência de reconhecimento tem importantes implicações na cooperação e conseqüentemente na segurança da atividade aérea (Botto, Souza & Santos, 2009). Mistura e Silva Filho (2010) afirmam que o sofrimento no trabalho de comandantes e copilotos em uma empresa de transporte aéreo regular estava relacionada à defasagem entre o trabalho prescrito e o trabalho real; além do estresse, da pressão e do esgotamento emocional. As vivências de prazer, por sua vez, estavam relacionadas à realização profissional e relações socioprofissionais.

Itani (2009) destaca que a saúde dos pilotos, tanto física quanto mental, é um dos principais requisitos para exercício da profissão, sendo continuamente avaliada ao longo da carreira do piloto, constituindo um requisito para que ele possa ser mantido nesse posto. Apesar desta política, sua pesquisa, acerca da saúde e gestão na aviação realizada com pilotos e controladores de tráfego aéreo, demonstrou a existência de pilotos que trabalhavam em jornadas irregulares com poucas condições de repouso; e horários de sono que diferiam a cada semana, causando assim estresse na realização de suas atividades, e comprometendo o seu desempenho.

Mistura e Silva Filho (2010, p. 72) enfatizam que “o trabalho do aeronauta e seu contexto organizacional afetam a saúde do trabalhador, na medida em que podem contribuir para a construção de identidade, a inclusão social e o sentimento de realização, embora possam, também, deteriorar sua qualidade de vida”. Os autores também enfatizam a importância de investigar a relação entre a subjetividade e trabalho neste setor como um meio para alcançar a saúde no trabalho: “a compreensão de aspectos da subjetividade de trabalhadores do setor aeronáutico, bem como a expressão

de suas capacidades e limitações na atividade aérea, pode contribuir positivamente para a saúde do trabalhador [...]” (Coelho & Magalhães, 2001 citado por Mistura & Silva Filho, 2010, p. 72).

A partir dos relatos dessas pesquisas, ressalta-se que o trabalho desenvolvido pelos aeronautas, e no caso desta pesquisa, dos pilotos comerciais, apresenta um alto nível de precisão e complexidade, considerando a dimensão e dificuldades envolvidas em suas tarefas que, de um modo específico, incidem sobre a saúde mental desses profissionais. Por essa razão, o trabalho dos participantes do presente estudo se apresenta como um campo favorável às investigações da psicodinâmica do trabalho, que, além de ajudar a identificar a relação desses pilotos com o seu trabalho em um contexto particular, como o da região norte do Brasil. Bem como o estudo das vivências de sofrimento e prazer neste trabalho, pode fomentar a promoção da saúde no trabalho dos profissionais que atuam no ramo da aviação comercial.

3.1 O táxi aéreo no Amazonas

Na área da aviação comercial existe o transporte aéreo regular operado pelas companhias aéreas internacionais ou domésticas; e transporte aéreo não regular envolvendo os voos realizados por encomendas de clientes, táxi aéreo e outros (JESUS, 2005). No caso do presente estudo, o setor aéreo em que atuam os participantes da pesquisa é o do serviço de táxi aéreo.

O surgimento do táxi aéreo foi inicialmente para atender a um público de empresários e executivos, mas que devido a novos serviços relacionados a transporte de malotes para correios e bancos, além de demandas de órgãos governamentais, foi se expandindo à medida em que a necessidade de sua atuação aumentava (Associação Brasileira de Táxis Aéreos [ABTAer], 2015). Isso fez com que as exigências de

manutenção e elevação dos padrões de seus serviços fossem aumentadas, sendo hoje fiscalizados pela ANAC que é a responsável por organizar a aviação de linhas aéreas e táxi aéreo.

De acordo com a ABTAer (2015), os serviços prestados por este setor são, em sua maioria, de utilidade pública, considerando que apenas 5% de seus voos destinam-se a executivos e atividades de lazer.

O táxi aéreo tem sido a opção mais buscada para executar estes serviços, principalmente em se tratando de regiões que apresentam uma malha rodoviária deficiente e com lugares de difícil acesso, como é o caso da região norte do Brasil, onde há cidades cujo acesso se dá apenas por meio da via fluvial ou aérea, pois não existem rodovias que liguem estas cidades a outras (Maranhão, 2008). Por essa necessidade de que pessoas e cargas cheguem com mais rapidez até lugares com dificuldade de acesso é que o táxi aéreo tem viabilizado esse transporte, sendo por essa razão um dos meios de deslocamento essenciais em algumas regiões do país, especialmente pelo número de cidades que atende se comparado às companhias aéreas: “o táxi aéreo atende em torno de 3.500 cidades do Brasil, enquanto as companhias aéreas atendem aproximadamente 130 cidades” (ABTAer, 2015, p. 1).

4. Metodologia

A pesquisa utilizou o fundamento teórico da psicodinâmica do trabalho. Segundo Mendes (2007a), as pesquisas em psicodinâmica do trabalho utilizam-se principalmente das seguintes técnicas de coletas de dados: a clínica do trabalho e da ação e entrevistas semiestruturadas abertas, que podem ser individuais ou coletivas,

pois, a partir desses meios de coleta, é possível acessar a fala dos sujeitos participantes, e compreender suas vivências. Utilizou-se como instrumento de coleta de dados um roteiro de entrevista individual semiestruturada, contendo perguntas formuladas com base no referencial da psicodinâmica do trabalho, e que atendessem aos objetivos específicos dessa pesquisa, abordando a organização do trabalho, as vivências de sofrimento e prazer, a subjetividade no trabalho, as vivências ocupacionais. As entrevistas foram gravadas em áudio, utilizando-se um smartphone, e salvas em um serviço de armazenamento online. Os áudios foram transcritos para assim serem analisadas as falas dos participantes. Outros instrumentos utilizados foram o diário de campo e observação assistemática.

As entrevistas foram realizadas individualmente em uma sala disponibilizada pela empresa. A entrevista iniciava com as perguntas que delineavam o perfil de cada piloto e que eram introdutórias em relação as perguntas que se destinavam as vivências relacionadas ao trabalho.

Participaram da pesquisa sete pilotos que trabalham na empresa nas funções de comandantes (cinco) e copilotos (dois), que atendiam aos critérios de inclusão: participação voluntária, ser piloto comercial em exercício e funcionário ativo na empresa. A organização na qual se deu a pesquisa consiste uma empresa de táxi aéreo que atua no ramo da aviação comercial em Manaus desde a década de 1990. A empresa trabalha com a oferta de serviços de fretamento de aeronaves, UTI aérea, transporte de cargas, voos executivos, voos panorâmicos, pesca esportiva, além do transporte de malotes para os correios.

Os pilotos participantes da pesquisa possuíam entre vinte e sessenta e dois anos, sendo que a maior parte estava na faixa etária entre trinta e quarenta anos. Apenas dois pilotos eram naturais da cidade de Manaus (AM), e os demais se dividiam entre aqueles que vieram de outros estados (Acre, Rondônia e Goiás) e um piloto que havia nascido no interior do estado (Carauari-AM). O estado civil desses pilotos eram: três solteiros e quatro casados. Aqueles que não eram naturais de Manaus já residiam aqui há pelo menos dois anos. A profissão de piloto comercial requer o nível médio de escolaridade, mas apesar disso, houve pilotos com formação superior completa e/ou incompleta nas áreas de engenharia elétrica, logística, teologia e técnico em piloto de aeronaves.

Em relação ao tempo de profissão como piloto comercial, o mais novo possuía sete meses de licenciado e o que possui maior tempo está atuando há trinta e nove anos. Havia também pilotos que já possuíam vinte, quinze e seis anos na atividade. No que diz respeito ao tempo de empresa, o piloto mais recente na época da pesquisa possuía sete meses de contratação, e o piloto mais antigo já realizava voos para a mesma há sete anos. Os demais já estavam na empresa há pelo menos dois anos.

Como técnica de análise de dados, utilizou-se a sistemática de análise da Análise da Teoria Fundamentada (*Grounded Theory*), tendo como fundamento a proposta elaborada por Moraes (2010). Tal proposta metodológica é uma opção de método de análise de entrevistas individuais, que são integradas e articuladas entre si, e analisadas à luz de uma teoria de base, sendo o caso da presente pesquisa, a psicodinâmica do trabalho. Como abordagem teórica: “consiste na proposição de uma alternativa para os pesquisadores que necessitem trabalhar com entrevistas individuais e façam a opção por

uma técnica de análise de fundamentação genuinamente qualitativa” (Moraes, 2010, p. 167).

Desse modo, com base na estrutura de análise da técnica adotada, a análise dos dados procedeu da seguinte forma: a) realizou-se a transcrição das entrevistas na íntegra; b) fez-se diversas leituras das mesmas a fim identificar as respostas mais relevantes dos sujeitos para as perguntas feitas em cada entrevista; c) em seguida, as falas selecionadas foram digitadas em uma planilha e organizadas de modo que as respostas estivessem agrupadas de acordo com a sua respectiva pergunta, a fim de facilitar a visualização para, em seguida; d) realizar a comparação das falas entre si. Destaca-se que cada pergunta foi formulada visando a responder conceitos da psicodinâmica do trabalho expressos nos objetivos da pesquisa como, a organização do trabalho (tarefas e dinâmica das relações), vivências de sofrimento e prazer, reconhecimento, significado e sentido do trabalho. Dessa forma, e) categorizou-se as falas à medida que atendiam aos conceitos citados; f) após as falas comparadas, foi estruturada uma síntese de cada categoria, introduzindo as situações que se sobressaíam nas respostas, tanto as que estavam mais frequentes, quanto aqueles que surgiam em discursos isolados, sendo ambos tratados com a mesma atenção durante a elaboração da síntese e análise dos resultados.

A pesquisa seguiu os parâmetros éticos de pesquisa com seres humanos, tendo sido aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Amazonas.

5. Dimensão subjetiva do trabalho de pilotos de táxi aéreo

A apresentação dos resultados acontecerá de forma concomitante com a sua discussão, estando os mesmos ordenados de acordo com as categorias de análise destacadas na presente pesquisa.

5.1. Organização do trabalho

A partir das duas dimensões analisadas dentro da organização do trabalho, foi possível fazer a caracterização desta, considerando os seguintes aspectos: no que diz respeito às tarefas, são regidas pelo princípio fundamental de segurança, que requer dos pilotos essencialmente as competências de disciplina e responsabilidade. Existe uma distribuição das tarefas entre os pilotos quando estes compõem a mesma tripulação em um voo, mas as principais delas recaem sobre o comandante. A hierarquia superior não costuma ter imposições sobre a atividade em si, e isso confere aos pilotos um espaço no trabalho para usufruírem de autonomia em decorrência da autoridade que lhes é atribuída do início ao fim do voo, onde o comandante se encarrega por todas as decisões que dizem respeito ao voo e à aeronave. Isso contribui para que haja um espaço de improviso e negociação do prescrito com o real diante de uma necessidade.

As regras que em outros contextos de trabalho são consideradas rígidas e restritivas, são, no contexto dos pilotos desta pesquisa, bastante valorizadas, pois esse apreço pelas leis e regras de voo, que devem ser seguidas à risca, equivale à segurança do seu trabalho. Dessa forma, entende-se que existe uma exigência quanto à prescrição, mas que pode ser submetida à autonomia do piloto, e com isso, há menos probabilidade de desvalorização da inteligência prática, que poderia colocar em risco a mobilização do trabalhador.

O aperfeiçoamento e qualificação do piloto são requisitos favoráveis à sua permanência na profissão e contribui para o seu trabalho, de modo que ao longo da

profissão essa exigência passa a ser internalizada por cada piloto, levando-os a desconsiderar aqueles que são indisciplinados, em virtude da seletividade da aviação. Suas tarefas de trabalho são ainda acrescentadas de atividades que envolvem a logística do voo quando eles se encontram fora da base.

No âmbito das relações de trabalho, registra-se que, por priorizar a segurança do voo, os pilotos buscam manter um relacionamento amistoso entre si. Diante de conflitos, tentam saídas diplomáticas para não ter atritos, pois manter o profissionalismo corresponde a um voo seguro. Atribuem ao CRM (*Corporate Resource Management*) uma parte deste apreço pelo bom relacionamento, o que não significa que os conflitos não estão presentes, mas que estes são, por uma questão de segurança, contornados por eles próprios. Essa configuração da relação entre os pares, abre precedentes para inferir que a necessidade de manterem um bom relacionamento não fornece espaço para que a confiança e companheirismo surjam espontaneamente nas relações de trabalho. O nível vertical das relações hierárquicas, por sua vez, relevou entraves; não no modo de se relacionar, mas no tocante às questões voltadas ao trabalho, tendo em vista que os pilotos evitam fazer reivindicações, por temor de perder o emprego. Portanto, não explicitam suas posições e têm receio de se comprometer com o que dizem, para não expor ninguém.

5.2. Sofrimento no trabalho

Nos relatos dos participantes caracterizados como sofrimento, estiveram presentes queixas acerca da escala de trabalho, que interfere diretamente na vida social e familiar, tendo em vista que os dias em que são dadas as folgas ficam comprometidos pela imprevisibilidade da escala, resultando para o piloto o 'viver em função do trabalho' e assim, trabalhar mais do que é previsto na legislação. Tal dificuldade foi

negada e racionalizada por alguns pilotos, que atribuíram a vulnerabilidade da escala ao tipo de serviço realizado por eles no táxi aéreo, mencionada como sendo inerente à profissão de piloto de avião.

Alguns pilotos mencionaram que as pistas de pouso do estado do Amazonas são precárias, e o clima da região norte é desfavorável às boas condições de voo na região, sendo um empecilho ao bom desempenho do piloto, que precisa se desdobrar e se prevenir para não colocar a aeronave em risco. Mencionaram também a sobrecarga de trabalho resultante das viagens que fazem sozinhos com os passageiros, em virtude da quantidade de atividades que tem que dar conta, além de suas próprias tarefas. Identificou-se também o receio de demissão em virtude da crise; e de permanecer desempregado, tendo em vista a grande concorrência com que se deparam nesse meio.

A insatisfação salarial foi citada por se considerar o salário incompatível com o nível de dedicação exigido do profissional, além da desvalorização profissional do piloto, no âmbito financeiro, que agrava o sofrimento por estar ligado à sobrecarga de trabalho e ao sobreaviso a que estão sujeitos na escala.

5.3. Reconhecimento

O reconhecimento é um elemento de fundamental importância para a subversão do sofrimento em prazer no trabalho, segundo a abordagem da psicodinâmica do trabalho. Os participantes mencionaram diferentes fontes de reconhecimento, conferindo-lhe diferentes graus de importância. Houve relatos de participantes que consideram que a profissão do piloto de avião possui um conceito que atrai o reconhecimento, sem que ele seja necessariamente pelo trabalho em si, e que este parte

da sociedade, de forma geral, e não somente do local de trabalho; sugerindo, assim, que a profissão de piloto de avião, por si só, recebe reconhecimento social.

Esse reconhecimento de que falavam os participantes, aponta mais para uma valorização social da profissão do que o reconhecimento pela ação resultante do contato do piloto com o seu trabalho, sendo este último a forma de reconhecimento mais importante no referencial teórico utilizado, que valoriza a retribuição simbólica proveniente do julgamento do trabalho.

Identificou-se que o reconhecimento foi entendido tanto como uma consequência do trabalho, quanto oriundo da preparação do piloto, ao buscar manter-se atualizado nos estudos aeronáuticos. Também foi mencionado o fato de serem a principal força de trabalho da empresa, e por isso, podem ser comparados a uma linha de produção, onde a fala que expressa reconhecimento foi apresentada como importante. O reconhecimento foi atribuído aos pares e à chefia, sendo afirmado por uns e negado por outros. Assim, apesar das manifestações de que se sentem reconhecidos e valorizados pelo seu trabalho como piloto, ficou mais evidente que, na ausência do reconhecimento, é intensificado o sofrimento no trabalho; os efeitos provenientes da presença desse reconhecimento, que deveriam ser mobilizadores de prazer, tiveram menor destaque.

5.4. Prazer no trabalho

O principal mobilizador de prazer relatado pelos pilotos entrevistados foi o ato de voar, a essência do seu trabalho. Dejours (1992), discorrendo acerca da pesquisa com pilotos de caça, apontou o prazer no trabalho alcançado mediante os processos sublimatórios como um dos principais impulsionadores desses pilotos, para que

permanecessem em sua profissão. Os pilotos de caça tinham como principal motivação o desejo de voar. Pereira (2001), também afirma que, em suas entrevistas realizadas com pilotos de avião, acerca do que os motivava em seu trabalho, recebia, em grande parte das respostas, menção ao prazer que os pilotos encontravam no ato de voar.

Na categoria de análise relativa ao prazer no trabalho, os principais aspectos identificados nas falas dos pilotos foram: o prazer em voar e o que esse ato representa para eles (distinção, privilégio); o descanso obtido durante o voo após a exaustão proveniente da correria durante as atividades que precedem o voo, e a possibilidade de admirar paisagens durante um voo em cruzeiro, permitindo que comparassem o ato de voar à atividade de pesca, ou seja, uma atividade de lazer.

Também foi mencionado o dinamismo aplicado pelos pilotos durante o pouso e a decolagem, tida como a parte principal do trabalho deles, em virtude de ser esses os momentos em que o piloto pode manifestar seu controle e domínio sobre a aeronave; além da possibilidade de aplicar sua inteligência prática e realizar atividades que gostam na vida pessoal e durante o trabalho, como conhecer lugares e viajar.

Essas perspectivas de prazer dos pilotos denotam fontes diretas de prazer que podem ser obtidas através do seu trabalho e que são diversificadas, pois o que significa prazer para uns não se apresenta da mesma forma para outros. Tais formas de usufruto de prazer no trabalho se manifestam de acordo com a subjetividade do trabalhador; e do quanto essas vivências podem mobilizá-lo para permanecer nesse trabalho, pois essa é uma profissão que requer constante investimento para nela permanecer. Por isso, as vivências de prazer se apresentam como essenciais, em virtude de suas contribuições no alcance da realização de si e ampliação da subjetividade do sujeito trabalhador (Dejours,

2012b), e por funcionarem como uma proteção contra o adoecimento frente às adversidades que são enfrentadas no confronto com o real do trabalho.

5.5. Identidade e sentido do trabalho

Quando o sujeito encontra um sentido no seu trabalho, ele consegue se manter saudável e em condições de transformar o sofrimento que vivencia em sofrimento criativo (Macêdo & Bueno, 2014). O sentido do trabalho confere ainda ao sujeito a percepção de realização de si mesmo e identidade profissional (Dejours, 2011b; Mendes & Morrone, 2010).

Nas entrevistas os pilotos pontuaram que ser piloto representa a realização de um sonho e a realização profissional. Para alguns dos pilotos entrevistados a profissão remete à ideia de responsabilidade com a vida de outras pessoas. Estar nesse ramo demanda uma cobrança que começa na vida pessoal do piloto, pois, para estar apto a atuar, necessita abrir mão de hábitos que possam vir a comprometer seu desempenho, o que exige cautela e precaução com seus hábitos alimentares, ingestão de bebidas e com o descanso noturno, para que estes elementos não interfiram no seu trabalho e na segurança do voo.

Houve relatos de que a profissão proporciona muitas vivências significativas, dentre elas a possibilidade de fazer parte de encontros e despedidas que, dependendo da ocasião, podem ser alegres ou tristes tanto para os passageiros, quanto para a tripulação, pois, cada voo apresenta uma história diferente. Houve aqueles que mencionaram que ser piloto significa fazer o que se gosta e salvar vidas, em virtude do apreço manifestado pelo serviço de aeromédico prestado pela empresa. Esse serviço consiste em transportar pacientes enfermos do interior, pois, por conta falta de serviços públicos na área da

saúde que ofereçam os atendimentos especializados e cirurgias, necessitam ser transportados para receber atendimento médico de emergência na capital.

Dessa forma, os pilotos apontam o quanto o seu trabalho lhes proporciona vivências prazerosas, tanto no plano pessoal - realização pessoal e profissional -, quanto no plano social, ou seja, as contribuições em serviços, possibilitados pela sua profissão e que alcançam outras pessoas, permitindo que se sintam gratificados pelo que fazem. Esses aspectos do seu trabalho permitem dialogar também com outro elemento importante para o sentido do trabalho, a relevância social de sua profissão.

5.6 Relevância social e sentido do trabalho para os pilotos de taxi aéreo no

Amazonas

Dentre os aspectos considerados significativos para a atribuição de sentido ao trabalho do piloto está a função social deste para a sociedade em geral, e a contribuição dos pilotos de avião para o desenvolvimento da região Amazônica. Suas atividades também compreendem transportar enfermos, mantimentos, remédios e alimentos, dentre outros recursos cujo transporte por via terrestre é inviável, considerando as longas distâncias entre as cidades do interior do estado e a capital. Em virtude da realidade dessa região, carente de vias terrestres de acesso e com vias fluviais extensas, os serviços por eles citados, só se concretizam graças a este transporte no qual os pilotos estão à frente. Por isso, dentro do contexto que eles manifestam, a profissão se apresenta com uma utilidade pública essencial, primordial para os habitantes do interior que tem acesso limitado a muitos serviços, em especial na época em que há poucas chuvas e a navegação fluvial fica limitada. Assim, ao atribuírem o mérito à aviação da qual fazem

parte, os pilotos afirmam que a profissão é importante para a sociedade, e que a ausência deles implica na paralisação de serviços essenciais para a região norte.

Em diversas atividades de trabalho existe uma relação entre sublimação e a natureza da atividade executada pelo sujeito. A sublimação consiste no deslocamento de uma pulsão sexual que passa a ser dirigida a um objeto não sexual, socialmente aceito, o que na psicodinâmica do trabalho será uma atividade de valor social (Dejours, 2011b; Macêdo & Bueno, 2014; Ferreira, Macêdo & Martins, 2015). Desse modo, a sublimação no trabalho dos pilotos é um elemento importante que favorece as vivências de prazer por meio do trabalho e que, a certo ponto, remete a concepção de que esses pilotos podem usufruir do prazer no trabalho a partir de processos sublimatórios, Dejours (1992) situa a sublimação como a mais fecunda das defesas. O autor, ao estudar as estratégias de defesa de diversos coletivos de trabalho, utilizou o exemplo dos pilotos de caça como um contra exemplo, pois eles não necessitavam de estratégias de defesa para suportar o trabalho, visto que o conteúdo do seu trabalho se constituía fonte de sublimação, algo que, segundo o autor, é pouco encontrado em grande parte das tarefas e que se manifesta em circunstâncias privilegiadas. Neste estudo, ela contribui para o fortalecimento de suas identidades por meio do reconhecimento de sua contribuição social através do trabalho, reconhecimento este que esteve presente não só no discurso dos pilotos, mas, segundo relataram, também foi proveniente dos médicos e dos pacientes que já foram transportados na UTI Aérea. Essa retribuição confere ao sujeito o sentimento de realização e utilidade, dando sentido ao seu trabalho. Essa fonte de prazer é tamanha que eles são capazes de fazer coisas difíceis e complicadas, e ainda assim permanecerem apaixonados pelo que fazem tendo, um prazer semelhante ao de uma criança brincando.

6. Considerações finais

A partir do exposto, considera-se evidente que a incidência da organização do trabalho sobre a subjetividade dos pilotos tem um impacto que não se revelou como extremamente patógeno nesse contexto; em parte por contar com a contribuição da sublimação, além de outros mobilizadores de prazer, que corroboram para que o sofrimento seja subvertido. O real do trabalho com os seus percalços e dificuldades, não se apresentou com maior ênfase se comparado às vivências de prazer identificadas, e nesse ponto, é possível perceber uma semelhança com o que Dejours (1992) já sinalizava em suas investigações acerca do trabalho dos pilotos de caça. Tanto no estudo com os pilotos de caça, quanto na presente pesquisa, os pilotos se propõem a enfrentar inúmeras situações de trabalho dificultosas, e ainda assim permanecem na profissão pelo prazer de voar, por ultrapassarem limites, e fazerem o que para outras pessoas não é comum. É essa condição proporcionada pela profissão que para eles não tem preço, e por isso aceitam sem reclamar as restrições do trabalho e são dedicados à profissão.

Os resultados obtidos nessa pesquisa permitem compreender uma parte da relação subjetiva dos pilotos comerciais com o seu trabalho. Para futuros estudos que busquem formas de intervenção que promovam a saúde no trabalho dos pilotos da aviação comercial, pode-se afirmar que resultados mais abrangentes poderiam ser alcançados mediante uma abordagem grupal dos participantes, ou através da clínica do trabalho, se o estudo se der nos âmbitos da psicodinâmica do trabalho.

Esta pesquisa tem contribuições para o meio acadêmico e para a categoria profissional pesquisada, pois apresenta informações que permitem conhecer dados relevantes sobre a relação pessoal-profissional de pilotos comerciais que atuam no contexto da região norte do país, enriquecendo o conhecimento acerca dessa área para

além dos estudos técnicos e econômicos no ramo da aviação comercial. Para a psicodinâmica do trabalho, no Amazonas, a pesquisa é importante por se constituir em um estudo pioneiro na região, na área da aviação, expandido assim o campo de atuação dessa abordagem relevante para compreender a relação entre sujeito e trabalho, além de conter repercussões significativas de um dos estudos clássicos realizados por Christophe Dejours.

REFERÊNCIAS

Associação Brasileira De Táxis Aéreos. (2015). *A importância do táxi aéreo no contexto da utilidade pública*. Recuperado em 24 de abril de 2016, de <http://www.revistainfra.com.br/portal/Textos/?Artigos/15247/A-import%C3%A2ncia-do-t%C3%A1xi-a%C3%A9reo-no-contexto-de-utilidade-p%C3%BAblica->.

Botto, L. C. J., Souza, F. B. & Santos, V. V. (2015). Reconhecimento no trabalho: relevância para a saúde e segurança na atividade aérea. *Revista Conexão Sipaer*, 6(1), 43-47.

Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986 (1986, 29 de dezembro). *Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica*. Recuperado em 24 de abril de 2016, de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm.

Dejours, C. (1992). *A Loucura do Trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho*. 5ª ed. São Paulo: Cortez – Oboré.

_____. (2007) Psicodinâmica do trabalho na pós-modernidade. In Mendes, A. M., Lima, S. & Facas, E. P. (Orgs.). *Diálogos em psicodinâmica do trabalho* (pp. 13-26). Brasília: Paralelo 15.

_____. (2011a) Addendum: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho. In Lancman, S., Snelman, L. (Orgs.). *Christophe Dejours: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho*. Brasília: Paralelo 15.

_____. (2011b). Entre sofrimento e a reapropriação: o sentido do trabalho. In Lancman, S., Sznelman, L. (Orgs). *Christophe Dejours: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho* (pp. 351-364). Brasília: Paralelo 15.

_____. (2012a) *Trabalho Vivo, tomo I, Sexualidade e Trabalho*. Brasília: Paralelo 15.

_____. (2012b) *Trabalho Vivo, tomo II, Trabalho e emancipação*. Brasília: Paralelo 15.

Ferreira, J. B., Macêdo, K. B., Martins, S. R. (2015) Real do trabalho, sublimação e subjetivação. In Monteiro, J. K., Vieira, F. O., Mendes, A. M. (Orgs). *Trabalho e prazer: teoria, pesquisas e práticas* (pp. 33-47). Curitiba, Juruá.

Gernet, I. (2010). Psicodinâmica do reconhecimento. In Merlo, A. R. C., Mendes, A. M., Morrone, C. F., Facas, E. P. *Psicodinâmica e clínica do trabalho: temas, interfaces e casos brasileiros* (pp. 61-76). Curitiba: Juruá.

Heloani, R. (2008). Sob a ótica dos pilotos: uma reflexão política sobre condições e organização do trabalho dos controladores de vôo. *Psicologia Política*, 8(16), 205-230.

Itani, A. (2009) Saúde e gestão na aviação: a experiência de pilotos e controladores de tráfego aéreo. V *Psicologia e Sociedade*, 21(2). 203-209.

Jesus, C. G. (2005) *Desregulamentação e trabalho na aviação comercial brasileira (1990-2002)*. Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, SP.

Macêdo, K. B., Bueno, M. (2014) A sublimação: a lente da psicanálise e da psicodinâmica do trabalho. In *Congreso Latino Americano de Psicoanálisis: realidades y ficciones*, Buenos Aires. Recuperado em 17 agosto de 2016, de <https://fepal.org/wp-content/uploads/0496.pdf>.

Maranhão, T. (2008) *Logística na Amazônia: um longo e tortuoso caminho*. Recuperado em 24 de abril de 2016, de <http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/infra2008/noticias/longo-tortuoso-410837>.

Markoni, M. A., Lakatos, E. M. (2008) *Técnicas de Pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados*. 7ª ed. São Paulo: Atlas.

Martins, S. R., Lima, S. C. C. (2015) Reconhecimento e coletivo de trabalho. In: Monteiro, J. K., Vieira, F. O., Mendes, A. M. (Orgs). *Trabalho e prazer: teoria, pesquisas e práticas* (pp. 51-71). Curitiba, Juruá.

Medeiros, S. N. (2012). *Clínica em Psicodinâmica do Trabalho com a unidade de operações aéreas do DETRAN: o Prazer de voar e a Arte de se manter vivo*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações do Instituto de Psicologia da Universidade de Brasília, Brasília, DF.

Mello, M. T. et al. (2009) O piloto comercial e a jornada de trabalho: o tempo de jornada, o descanso e os acidentes, aspectos relacionados ao fator humano. Uma revisão de literatura. *Revista Conexão SIPAER*, 1(1), 41-61.

Mendes, A. M. (Org.). (2007a) *Psicodinâmica do trabalho: teoria, método e pesquisas*. São Paulo: Casa do Psicólogo.

_____; Araújo, L. (2007b) Ressignificação do sofrimento no trabalho do controle de tráfego aéreo. In Mendes, A. M., Lima, S. & Facas, E. P. (Org.). *Diálogos em psicodinâmica do trabalho* (pp.27-40). Brasília: Paralelo 15.

_____; Morrone, C. (2010) Trajetória teórica e pesquisas brasileiras sobre prazer e sofrimento no trabalho. In: Merlo, A. R. C., Mendes, A. M., Morrone, C. F., Facas, E. P. *Psicodinâmica e clínica do trabalho: temas, interfaces e casos brasileiros* (pp. 29-43). Curitiba: Juruá.

_____; ARAÚJO, L. Kozicz Reis. *Clínica psicodinâmica do trabalho: o sujeito em ação*. Curitiba: Juruá, 2012.

Mistura, G. V., Silva Filho, A. I. (2010) Custo humano, prazer e sofrimento no trabalho: um estudo com aeronautas. *Revista Conexão Sipaer*, 1(3), 69-100.

Moraes, R. D. (2010). *Prazer-sofrimento no trabalho com automação: estudo em empresas japonesas no Polo Industrial de Manaus*. 1. ed. Manaus: EDUA.

Pavan, M. T. (2012) *O controle de tráfego aéreo e a segurança de voo: um estudo sob a óptica da ergonomia e da psicodinâmica do trabalho*. Dissertação de Mestrado, Instituto Tecnológico de Aeronáutica, São José dos Campos, SP.

Pereira, M. C. (2001) *Voar: entre o prazer e a realidade*. In Pereira, M. C., Ribeiro, S. L. O. (Orgs.). *Os voos da Psicologia no Brasil: estudos e práticas na aviação*. Rio de Janeiro: DAC/NUICAF.

Rossi, E. Z. (2010) Método de pesquisa em psicodinâmica do trabalho. In Merlo, A. R. C., Mendes, A. M., Morrone, C. F., Facas, E. P. *Psicodinâmica e clínica do trabalho: temas, interfaces e casos brasileiros* (pp. 113-124). Curitiba: Juruá.

Recebido em 17/12/2016. Aceito em 20/1/2017.

Sobre autoras e contato:

Jéssica de Almeida Garcia Adrião - Psicóloga, graduada na Faculdade de Psicologia da Universidade Federal do Amazonas. Atua como Ass. Administração na Secretaria Municipal de Educação – Semed Manaus.

Rosângela Dutra de Moraes - Professora da área de Psicologia do Trabalho e Organizacional na Universidade Federal do Amazonas, com pós-doutorado no CNAM-Paris. Atua na graduação e no o mestrado em Psicologia e Coordena o Laboratório de Psicodinâmica do Trabalho da UFAM.