

ROGÉRIO BOTELHO PARRA

O MEDO DE VOAR

A cultura do medo nas viagens aéreas

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Culturais Contemporâneos da Universidade FUMEC, como requisito parcial para a obtenção de título de Mestre em Estudos Culturais Contemporâneos.

Linha de Pesquisa: Cultura e interdisciplinaridade.

Orientador: Dr. Rodrigo Fonseca e Rodrigues

BELO HORIZONTE

2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

P258m Parra, Rogério Botelho, 1958 -
O medo de voar: a cultura do medo nas viagens aéreas / Rogério
Botelho Parra. – Belo Horizonte, 2019.
156 f : il. ; 29,7 cm

Orientador: Rodrigo Fonseca e Rodrigues
Dissertação (Mestrado em Estudos Culturais Contemporâneos),
Universidade FUMEC, Faculdade de Ciências Humanas, Sociais e da
Saúde, Belo Horizonte, 2019.

1. Medo. 2. Viagens aéreas - Brasil. 3. Medo de vôo. I. Título.
II. Rodrigues, Rodrigo Fonseca e. III. Universidade FUMEC,
Faculdade de Ciências Humanas, Sociais e da Saúde.

CDU: 629.73:159.942.5



UNIVERSIDADE
FUMEC

Rogério Botelho Parra

O Medo de voar: a cultura do medo nas viagens aéreas

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Estudos Culturais Contemporâneos da Universidade Fumec, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Estudos Culturais Contemporâneos.

Aprovado em: 29 de abril de 2019.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Rodrigo Fonseca e Rodrigues – Universidade FUMEC
(Orientador)

Profa. Dra. Astréia Soares Batista - Universidade FUMEC
(Examinador Interno)

Prof. Dr. José Eduardo Mautone Barros - UFMG
(Examinador Externo)

RESUMO

O medo de voar ou de viagens aéreas é um tema instigante para o pensamento ocidental, sendo um sentimento importante da experiência humana, algo que está em cada indivíduo contemporâneo. Nesta dissertação, abordou-se inicialmente como a palavra “medo” teve seu conceito e significado modificados na história, além de ressaltar alguns eventos relacionados aos grandes medos, desde as narrativas míticas e textos históricos escritos pouco antes do período das grandes navegações até os dias de hoje. Posteriormente destacam-se algumas questões das ciências humanas, médicas, da psicologia, da comunicação e da cultura, relativas ao medo. Em seguida, apresenta-se um capítulo dedicado especificamente ao medo de voar, no qual objetivou-se analisar suas especificidades, implicações e desdobramentos, no contexto atual da população usuária desse meio de transporte, além de sugerir estratégias para sua redução. Procurou-se constituir um referencial teórico, mesclando manuais e livros sobre transtornos mentais, psicopatologia e artigos específicos sobre os fatores que levam o homem a ter o medo de voar. Também foram consultados livros dos teóricos dos Estudos Culturais, já que o tema em questão envolve múltiplas variáveis, é interdisciplinar e articula a relação entre sentimentos humanos, a mídia, tecnologia e outros aspectos culturais da sociedade contemporânea. Foi realizada uma pesquisa de campo com entrevistas pessoais e por internet com questões semelhantes às desenvolvidas por estudiosos do assunto. Por fim, nas considerações, realiza-se a exposição dos resultados de como efeitos do medo atuam na vida, no corpo e na mente dos homens. Deduz-se que o medo de voar estará sempre presente na vida dos homens usuários, mesmo com as diversas tentativas de diminuí-lo. Com base em artigos e sites especializados, foi adicionada ainda uma lista de sugestões e tratamentos para minimizar esse medo.

Palavras chave: Medo. Viagens Aéreas. Estudos Culturais.

ABSTRACT

The fear of flying or air travel is being an important feeling of the human experience, something that is in every contemporary individual. In this dissertation, some issues of the human, medical, psychology, communication and culture aspects of fear were discussed throughout their history, types and consequences. Next, we present a chapter dedicated more specifically on the fear of flying. The objective is to analyze its specificities, implications and their consequences, in the current context of the population that uses this type of transport, besides suggesting strategies for its reduction. We sought to establish a theoretical referential, mixing manuals and books about mental disorders, psychopathology and specific articles on the factors that lead man to fear of flying. We also consulted the books of Cultural Studies theorists, since the theme in question involves multiple variables, interdisciplinary and articulates the relationship between human feelings, media, technology and other cultural aspects of contemporary society. A field research was conducted with personal and internet interviews with similar questions as those developed by scholars of the subject. Finally, in the considerations, the exposition of the results of how the effects of the fear act in the life, in the body and in the minds of the men is realized. It is deduced that the fear of flying will always be present in the life of the users, even with the various attempts to diminish it. A list of suggestions and treatments has been added to minimize this fear.

Key words: Fear. Air Travel. Cultural Studies.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por ser a origem da minha força em momentos de dificuldade e fraqueza;

Aos meus pais, Jorge e Mariza, que sempre me guiaram. A eles agradeço todos os ensinamentos e lições de vida;

À minha filha Clara, minha vida;

Ao Rodrigo, meu orientador, pelos valiosos conselhos;

Aos amigos coordenadores Kássio e Leonardo e a Cláudia minha secretária pelo apoio e incentivo;

Meus sinceros agradecimentos.

“Viver com medo, consciente ou inconsciente, é o mesmo que viver na escuridão, cheios de conflito interior e de resistência”.

“O medo é um dos maiores problemas da vida. A mente tomada pelo medo vive em confusão, em conflito [...] (KRISHNAMURTI, 1998, p. 16; 19)”.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - O 2º Boeing 767 atingindo as Torres Gêmeas do World Trade Center.....	40
Figura 2 - Voo de teste de Otto Lilienthal.....	77
Figura 3 - Santos Dumont voando o 14-Bis.....	78
Figura 4 - Aeronave Avro RJ-85 da Lâmia.....	84
Figura 5 - Processo de formação de turbulências térmicas.....	98
Figura 6a - Cabine de passageiros após uma turbulência.....	99
Figura 6b - Nariz da aeronave após uma turbulência.....	99
Figura 7 - Lilou no Aeroporto de San Francisco, Ca.....	160

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
2. A CULTURA DO MEDO NA HISTÓRIA: DA IDADE MÉDIA À CONTEMPORANEIDADE	15
2.1 NOS TEMPOS, OS MEDOS NEM SEMPRE FORAM OS MESMOS	15
2.2 O MEDO DA PESTE	19
2.3 O PODER, MISTICISMO E A INQUISIÇÃO	22
2.4 O MEDO DA MORTE NA HISTÓRIA	26
2.5 O MEDO DO MAR	28
2.6 O MEDO DA NOITE	29
2.7 O MEDO DAS REVOLUÇÕES ATÉ O SÉCulo XX	32
2.8 OS MEDOS CONTEMPORÂNEOS: AS ARMAS NUCLEARES, A MORTE, O TERRORISMO	34
3. O MEDO, DEFINIÇÃO E TIPIFICAÇÕES	45
3.1 A CULTURA E OS TIPOS DE MEDO	45
3.1.1 O medo do homem e dos animais	50
3.1.2 O medo de falar em público	52
3.1.3 O medo de relacionamentos	52
3.1.4 Medo de perder o emprego	53
3.1.5 O medo da morte	53
3.1.6 O medo de alturas	56
3.2 O MEDO SEGUNDO A MEDICINA	57
3.3 O MEDO SEGUNDO A PSICOLOGIA	61
3.4 MEDOS SEM EXPLICAÇÃO E O INCONSCIENTE	65
3.5 A MÍDIA E O MEDO	67
3.6 A INSEGURANÇA E A INDÚSTRIA DO MEDO	69
4. O MEDO DE VOAR	75
4.1 O MEDO SEGUNDO AS ESTATÍSTICAS	79
4.2 O MEDO SEGUNDO A PSICOLOGIA DO VOO	88

4.3 MEDOS DO VOO: NA DECOLAGEM, A PRESSURIZAÇÃO, O CRUZEIRO, O POUSO	91
4.4 TURBULÊNCIAS	98
4.5 PESQUISA DE CAMPO	103
4.5.1 Objetivos	106
4.5.2 Participantes	107
4.5.3 Características sobre os questionários e entrevistas	107
4.5.4 Pesquisas	109
4.5.5 Análise estatística dos resultados	125
4.5.6 Discussões	127
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	131
REFERÊNCIAS	133
ANEXO 1	149
ANEXO 2	151
APÊNDICE	153

1 INTRODUÇÃO

Considerando que medo é uma das indagações emergentes da contemporaneidade, a intenção da presente dissertação é trabalhar questões relativas ao medo e, de uma maneira mais circunscrita, o medo de voar. Atualmente, constata-se que através da mídia especializada, quase sempre amplificando uma situação de insegurança, um número crescente de viajantes sofrem do medo de viagens nas alturas. Para muitas pessoas, em todo o planeta, as viagens aéreas são experiências extremamente estressantes e desagradáveis (GERWEN & DIEKSTRA,1997). Considerando que o mundo em que vivemos está ligado a um "emaranhado indistinto e confuso de medos" (AUGÉ, 2013, s.p), grande parte da pesquisa, procurando sempre um percurso interdisciplinar, constitui-se em uma triagem da literatura especializada concernente aos medos contemporâneos e suas variações, além de um relato sobre os “grandes medos” na história até hoje, e dos medos relacionados com viagens aéreas e suas consequências para as pessoas usuárias comuns.

Zigmunt Bauman (2008) escreveu que os maiores medos dos brasileiros são de crimes violentos, agressões sexuais, roubos, o vício e o tráfico de drogas. O medo da economia, do desemprego, da inflação e da corrupção. O medo das doenças, do câncer, das contaminações, da dengue, dos vírus e da falta de assistência médica. O medo do futuro, do desconhecido, do oculto, do obscuro, de ter que entrar em uma aeronave, subir aos céus, voar, e de tudo mais que está por vir. Auxiliado pela grande quantidade de informações recebidas através da mídia, o medo está em toda parte, habita todo o mundo e a mente dos homens e animais. As chances de se ter medo são muitas nos dias de hoje.

O tema em questão possui múltiplas variáveis, buscando reflexões a respeito da complexidade das transformações culturais contemporâneas a partir de uma perspectiva interdisciplinar, articulados aos estudos culturais contemporâneos. A escolha do tema ‘medo de voar’ deve-se também à compatibilidade deste com a experiência de mais de trinta anos de trabalho no meio aeronáutico do pesquisador, como engenheiro, piloto, e obviamente, por ser um tema interessante, sempre explorado pela mídia e instigante.

Fruto de uma mídia atuante e globalizada, através de notícias de jornais e televisão, por um bom tempo, com o medo dos acidentes relacionados ao voo, as pessoas deixam de viajar em aeronaves, prejudicando a si mesmas e as empresas aéreas que, certamente perdem com vendas de passagens e fretamentos, resultantes das notícias e dos traumas pós-acidente. Considerando-se ainda que mover-se é um imperativo de nossa era, a mobilidade também é

afetada de modo significativo. Justifica-se assim o desenvolvimento desta pesquisa em uma abordagem analítica, discursiva e investigativa, para corroborar e contribuir com os estudos sobre esta temática relacionada a este tipo de medo, suas influências e consequências no cotidiano das pessoas comuns, usuárias de viagens aéreas no início do século XXI.

Se fobia, pânico e medo são manifestações ou sentimentos que atingem grande parte das pessoas que utilizam o avião como meio de transporte e, considerando que as mais diversas estatísticas comprovam que viagens aéreas são muito mais seguras do que as rodoviárias ou marítimas (BALL, 2014), por que boa parte dos brasileiros têm medo, fobia ou até pânico de voar? Seria a falta de conhecimento técnico de como voam os aviões e os discursos midiáticos de insegurança que levariam tais pessoas a terem medo?

Se considerarmos que uma hipótese é uma afirmação que pode ser desafiada ou negada; a hipótese mais provável talvez seja a falta de conhecimento geral a respeito de como voam os aviões e por que os acidentes aeronáuticos acontecem é que tendem a gerar sentimentos como ansiedade, fobias, medo ou até pânico nas pessoas que precisam usar o transporte aéreo. Seriam o desconhecido, a falta de informações de qualidade sobre a operação e níveis de segurança, o discurso negativo da mídia sobre acidentes, o costume de voar, ou a tecnologia aeronáutica avançada, os principais motivos ou influências para o medo de voar. Considerando esses pressupostos, o principal objetivo deste trabalho será analisar as especificidades e as implicações relacionadas ao medo de voar e seus desdobramentos, como ansiedade, fobias e pânico relacionados ao voo no contexto atual dos usuários nacionais.

Os objetivos específicos deste trabalho são: descrever os conceitos históricos e culturais sobre medo, abordando pensamentos e teorias relacionadas às questões culturais. Relacionar as ansiedades e medos mais comuns da sociedade contemporânea sob a perspectiva da medicina, da psicologia e da fisiologia humana. Identificar as causas e consequências mais comuns do medo de voar, alicerçado em pesquisas por email e de campo, além de uma pesquisa bibliográfica em livros específicos, artigos e discursos midiáticos. Descrever os tratamentos atuais disponíveis no mundo e sugerir possíveis métodos utilizados para minimizar a sensação ou sentimento de medo.

Com vistas a atingir os objetivos, este trabalho foi organizado em quatro capítulos. Este primeiro Capítulo apresenta a introdução com um resumo de intenções da dissertação. O segundo capítulo são apresentadas algumas reflexões sobre as diversas facetas dos medos ao longo da história. Serão utilizados livros de literatura como Jean Delumeau (1993), Daniel Defoe (2002) e Dan Brown (2004) sobre aspectos culturais e históricos do medo e seu significado nos tempos, até a apresentação dos maiores medos contemporâneos, incluindo o

atentado terrorista do 11 de setembro de 2001. A base também será formada livros da história do voo, como o *Codice del volo* de Leonardo Da Vinci, escrito por Edoardo Zanom (2009).

O terceiro capítulo discorre a respeito de como o sentimento de medo atua na sociedade contemporânea, afetando culturalmente a vida das pessoas, seu trabalho, lazer e mobilidade. Apresenta-se então, variadas definições, características e argumentos de autores contemporâneos sobre o medo atual e tipos comuns que atingem a população das grandes cidades. Autores como Marc Augé (2013), Sigmund Freud (1971) e Zigmunt Bauman (2007/2008) serão utilizadas. Augé afirma que “o conhecimento pode transformar a angústia em curiosidade” (AUGÉ, 2013) sendo o primeiro passo para minimizá-la ou acabar com ela. Textos de Martin Heidegger (1996) e da filósofa Marilena Chauí (1987, 2011) também serão utilizados para ilustrar o medo. “Temos medo do grito e do silêncio; vazio e do infinito; do efêmero e do definitivo; do para sempre e do nunca mais” (CHAUÍ, 1987, p. 36). Posteriormente, procura-se discutir a respeito do medo em geral, com ponderações de Delumeau (1993) e Bauman (2007), além de descrever algumas características das dimensões fisiológica e psicológica do medo. Com manuais e livros conhecidos, de estatística (CID-10, 2007) e diagnóstico de transtornos mentais (DSM-V, 2013), além do conhecido livro de psicopatologia de Paulo Dalgalarondo (2008), enumeram-se também algumas definições da palavra medo inicialmente no prisma da medicina, sobre a sua dimensão fisiológica e as reações químicas e orgânicas provocadas no organismo humano. A seguir, a visão de como a psicologia estuda o sentimento, sobre questões inconscientes que desencadeiam sinais e sintomas do “medo”, “ansiedade” e da “fobia”, além daqueles medos chamados “sem explicação”, segundo Dalgalarondo (2008).

No capítulo 4, embora a literatura sobre o medo de voar tenha tido um aumento significativo somente a partir dos anos 1990, diretamente ligados ao tema da dissertação, foram utilizados livros como o de Maeve Crangle (2014), *Conquer your fear of flying* sobre como dominar o medo de voar, e o de Cristina Albuquerque (2010), o *Voar sem medo*, dentre outros. Crangle (2014) cita em várias passagens do livro e nos seus cursos referentes ao medo de voar, que explicações sobre as causas de acidentes e de como voam os aviões tendem a diminuir o pânico e o medo inicial mas, paradoxalmente, reforçam estes sentimentos no íntimo das pessoas. Foram consultados ainda diversos trabalhos, revistas, artigos sobre o medo em geral e específicos sobre o voo, de estudiosos como Robert Bor (2006), Margaret Oakes (2010), Lucas Van Gerwen (1999), dentre outros; e jornalistas especializados, como o do americano James Ball (2014) do jornal *The Guardian*, Fabio Rubira (2016) do jornal da

Universidade de São Paulo (USP) além do site brasileiro, “Voe, psicologia para voar”, da psicóloga Paola Casalecchi (2018).

Como parte deste quarto capítulo, comenta-se ainda sobre as causas mais comuns de medo relacionadas às viagens aéreas, sendo realizada também uma pesquisa de campo do tipo quali-quantitativo, com entrevistas diretas e outra *on-line*, por internet, com questões sobre tipos ou situações e níveis de ansiedade, antes e durante as viagens aéreas com pessoas usuárias comuns. Nas pesquisas realizadas foram utilizadas metodologias similares às desenvolvidas por estudiosos do assunto como Gerwen & Diekstra (1999).

O questionário visa medir modalidades e situações de ansiedade relacionadas ao voo para as pessoas comuns, com idade entre 18 e 45 anos. De acordo com dados do Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil, em pesquisa realizada em 2014, com cerca de 150 mil viajantes em 65 aeroportos, esta faixa de idades é responsável por 98% da movimentação aérea do País (BRASIL,2014). Parte da pesquisa foi feita através de entrevista com passageiros prestes a embarcar no Aeroporto Carlos Drummond de Andrade, mais conhecido como Aeroporto da Pampulha e no Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins. Outra parte, com cerca de 100 pessoas, foi feito um questionário enviado por email, inclusive para pessoas sugeridas pelos entrevistados, além de amigos, colegas e outros colaboradores que participaram e contribuíram de forma intencional na pesquisa.

Por fim, no apêndice é feita uma breve explanação a respeito dos tratamentos para minimizar o medo de voar disponíveis no mercado. Nas considerações, realiza-se a exposição dos resultados de como efeitos do medo atuam na vida, no corpo e na mente dos homens. Encerra-se, finalmente, devido a necessidade de mobilidade mundial, deduzindo que o medo de voar estará sempre presente na vida dos usuários da aviação, mesmo com tentativas de minimizá-lo. Foi adicionada ainda ao final, baseada em artigos e sites especializados, uma lista de sugestões para minimizar esse tipo de medo.

2 A CULTURA DO MEDO NA HISTÓRIA: DA IDADE MÉDIA À CONTEMPORANEIDADE

Este capítulo descreve como a cultura do experimentar, perceber e sentir o medo mudou nos tempos, ou como a palavra “medo” teve seu conceito e significado modificados na história. A principal abordagem do capítulo é ressaltar alguns eventos e fatos relacionados aos grandes medos, desde as narrativas míticas e textos históricos escritos pouco antes do período das grandes navegações que deram início à civilização moderna, até os dias de hoje. Para tanto, sobre aspectos culturais e históricos do medo e seu significado nos tempos, a base será com livros sobre a história do medo como o de Jean Delumeau (1993, 2009), Daniel Defoe (2002), Reinaldo Seriacopi (2005) e Georges Lefebvre (1979), dentre outros. Também foram citados pensamentos de pesquisadores dos Estudos Culturais como Bauman (2008), Morin (1988) e Canclini (1990). Sobre os medos contemporâneos, com artigos direcionados, ressaltam-se as armas nucleares, a morte, e o terrorismo, lembrando o 11 de setembro de 2001, o maior atentado de nossa época.

2.1 NOS TEMPOS, OS MEDOS NEM SEMPRE FORAM OS MESMOS

As manifestações do medo variaram de acordo com as épocas, com a cultura dos homens, com a história e de acordo com os diferentes lugares em que ele ocorreu. “Trata-se de um sentimento construído historicamente, aprendido e ensinado de formas diferentes, dependendo da época” (SANTOS, 2003). O medo do homem relaciona-se com diversos fatores históricos que, ao longo dos tempos, colaboraram para delinear a condição líquido-moderna da humanidade (BAUMAN, 2008). As sensações de impotência e a falta de respostas aos questionamentos que surgem durante a vida corroboram na aparição de sentimentos de agonia e desespero que se ligam diretamente à sensação do medo.

Para Novaes (2007), de todas as paixões, o medo é a que comanda, muitas vezes de maneira dissimulada, a vida dos homens. O medo “[...] no decorrer da história, tornou-se instrumento de poder, a fim de garantir, entre outras coisas a obediência civil, a submissão do inimigo ou, na forma de terror [...]” (NOVAES, 2007, p. 8).

Narrativas sobre o medo podem ser encontradas em vários povos antigos, como os gregos, os astecas e os maias. Os gregos tinham o medo como uma punição dos deuses e sempre tentavam entrar em harmonia com eles, procurando realizar oferendas, muitas vezes humanas, para que as forças ocultas não os castigassem e tomassem conta de seus espíritos,

de suas almas. Com sacrifícios e oferendas, tinham o objetivo de desviar a ação aterrorizante das divindades para o inimigo. Segundo Delumeau (2009), ainda na Grécia, os fantasmas tinham direito a três dias de presença na cidade. No terceiro dia convidavam-se todos os espíritos a entrar nas casas: servia-lhes então um mingau preparado em sua homenagem, depois quando se julgava que seu apetite estava acalmado, declarava-se lhes com firmeza: “Espíritos amados, haveis comido e bebido; agora ide embora” (DELUMEAU, 1989, p. 93).

Entre os deuses gregos que habitavam as florestas, Pã, o deus dos bosques, dos rebanhos e dos pastores, provocava medo “[...] nas pessoas que atravessavam as matas durante a noite, pois as trevas e a solidão que reinavam em tais lugares predispunham os espíritos aos temores supersticiosos” (BULFINCH, 2002, p. 204). Por isso, os medos sem causa aparente eram atribuídos a Pã, o deus dos bosques, e chamados de terror pânico ou simplesmente de pânico, origem da palavra.

Aprendemos com Bulfinch (2002, p. 191) que, desde os contos da mitologia grega o voo e o medo andam juntos. Dédalos e seu filho Ícaro, aprisionados no alto de uma torre na ilha de Creta, por terem desagradado o rei Minos, para fugir, fabricaram asas. Dédalos juntou penas de aves, começando das menores e acrescentando as maiores, de modo a formar uma superfície crescente. Prendeu as penas menores com fios e modelou o resto das asas com cera. Com o trabalho terminado, equipou o filho e ensinou-o a voar, lançando-o ao ar. Alucinado com o voo, sem conhecer o medo de voar, Ícaro subiu cada vez mais alto se aproximando do sol. O calor amoleceu a cera e as penas soltaram-se. O jovem caiu e mergulhou nas águas do mar Egeu.

O medo sempre dominou os homens no passado. Os astecas comiam os corpos dos seus inimigos que haviam sido abatidos em guerras com medo deles voltarem mais fortes. Dentre os maias havia até um deus morcego, o Camazotz (TAUBE, 1993), o morcego da morte. Cultuado no México, 100 anos antes de Cristo, era meio homem e meio morcego. Camazotz era considerado o responsável pelo sacrifício dos homens impuros. Os maias, por medo, ofereciam sacrifícios de crianças e animais, para retirar o sangue que era colocado em um recipiente e oferecido no altar do deus morcego para acalmá-lo.

O medo de ver o sol desaparecer para sempre no horizonte perseguiu a humanidade por muitos anos. Para os habitantes do vale do México, na idade do ouro da civilização de Teotihuacán, séculos IV a X, os deuses se reuniam para criar o sol e a lua, e então atiravam-se a um braseiro se sacrificando para que os astros sobrevivessem. Os astecas pensavam que precisavam renovar esses sacrifícios: daí os sacrifícios humanos. O povo esperava com medo para saber se o sol renovaria seu contrato com os homens. A última noite do "século" era

passada com muito medo, com todas as luzes apagadas. “A esperança só voltava quando o astro afinal aparecia, tendo um sacerdote acendido o fogo novo sobre o peito de um sacrificado. A vida podia recomeçar” (DELUMEAU, 1993, p. 98).

O que se relata a seguir, resumidamente, são alguns eventos e fatos relacionados ao medo, em certo período da civilização moderna, a partir de pouco antes das grandes navegações. Boa parte dos principais registros com documentos escritos sobre os grandes medos da história da humanidade que se tem conhecimento, ocorreram a partir da Idade Média. Os documentos antigos elencam o diabo, as feiticeiras, as guerras, o desconhecido, as doenças e as pestes como maiores medos dos povos europeus desta época.

Os medos medievais atingiam todas as classes sociais, se associando aos males, ao diabo, às bruxarias, às estrelas, seres lendários e aos fantasmas. Na Europa, por volta dos séculos X e XI, dentre os grandes animais, o lobo era particularmente temido, misterioso e sempre presente. Era considerado um animal sanguinário inimigo dos homens e dos rebanhos. Nobres, camponeses e até os padres se juntavam aos sábados para a caça aos lobos. Lendas como do lobisomem, uma imagem sempre associada a uma criatura do mal, que percorria a noite em busca de vítimas, tanto animais quanto humanas, também geravam o medo, cultura comum a todos na Idade Média. Na França, no final do século XVI, juntamente com as guerras religiosas o medo do lobo foi muito forte (DELUMEAU, 1993, p. 132). Os lobos atacavam as pessoas e os animais na garganta para que não gritassem e, segundo o escritor Pierre L'Estoile o pensamento era de “[...] dizer que não eram lobos naturais, mas lobisomens ou soldados, ou feiticeiros transformados” (DELUMEAU, 1993, p. 133).

Na virada dos séculos XVI e XVII, os religiosos com medo condenavam as bruxas e os feiticeiros. Relatavam que esses seres podiam transformar-se em lobos. Imaginava-se que os feiticeiros tomavam, graças ao diabo, uma aparência de lobos, com instintos sanguinários. O lobo era considerado um animal satânico. Quanto ao termo lobisomem, de origem germânica mas utilizado em toda a Europa, traduzia bem qual era a convicção profunda dos camponeses. Acreditava-se que atacava de preferência as mulheres grávidas e as crianças. As gravuras da época o descreviam como um animal que parece um lobo, com a diferença de que não tem as patas tão compridas. O medo do lobo dominava os camponeses da época e, por isso, ninguém saía à noite nos campos.

A Bíblia definia o diabo como sobre-humano, sedutor, ardiloso e enganador. O diabo, capeta, satanás foi considerado “do mal” ao longo dos séculos. A literatura teológica medieval era inesgotável sobre esse tema, tentando explicar o inexplicável, o desconhecido, o que causava desconfiança e medo. O homem dessa época pensava no medo como uma fraqueza

de caráter, já que historicamente ser medroso nunca foi algo para se vangloriar, muito pelo contrário, era um sentimento que o homem precisava esconder para não parecer uma pessoa covarde, insegura ou fraca (EISEMBERG, 2005).

Na Idade Média, cheia de medos, a vida na terra era considerada um local de combate contra o diabo pela salvação da alma após a morte. Segundo Eisemberg (2005) a morte era vista como uma viagem, numa transposição do mundo duro e imperfeito para o mundo da perfeição e das coisas eternas e incorruptíveis. A morte seria um rito de passagem para a morada final da alma, a grande peregrinação. O homem medieval tinha medo do mundo dos vivos, considerado como material, como efêmero, um mundo de aparências, como uma representação, uma ideia de algo. Portanto, a vida no mundo deveria voltar-se para o verdadeiro significado oculto por trás do mundo material. Os espíritos deveriam dirigir-se para Deus, salvando-se do desconhecido, do inferno. Assim, a realidade encontrava-se justamente no Além. Inferno e paraíso existiam e eram imutáveis e eternos; o mundo não. A Idade Média foi considerada a era do medo, o tempo do além, e época de grande importância para os pensamentos místicos, principalmente com a difusão da igreja católica. Como afirma Chauí:

Num jogo de espelhos infundável, o medo à natureza se espelha no medo à fortuna que se reflete no medo à divindade que repõe o medo à natureza através do medo às autoridades humanas. O medo do divino, invisível ou visualizado pelos ritos, sob os efeitos da divisão social e política, cria na imagem religiosa o medo ao teólogo e, neste, o medo da heterodoxia e dos rivais (CHAUÍ, 1987, p. 62).

No início do século XVI, Martinho Lutero enfrentou o cristianismo, questionando o Estado e a Igreja Católica, iniciando a Reforma Protestante, condenando o pagamento pelo perdão dos pecados, como caminho para a salvação exigida pelos sacerdotes católicos, responsáveis pelas igrejas na época.

Seibert (2017) escreveu que, na época do Renascimento, retornou-se o estudo dos clássicos, e os antigos gregos voltaram à moda. Na religião, o estudo da Bíblia foi mais divulgado, mesmo sabendo-se que além de caras, as cópias disponíveis estavam em latim, ou seja, somente as pessoas da nobreza, mais cultas podiam aprender a língua. Nesse cenário, Lutero implementou sua reforma protestante, ganhando um terreno fértil para brotar. Ele se dedicou a tradução da Bíblia para o alemão. Chauí escreveu que na época, a população tinha vários temores:

[...] os homens temiam o tirano e o diabo, aliás, consideravam o diabo um tirano e o tirano, um homem diabólico. Além do medo do tirano e do diabo, os poderes perversos, os homens também tinham medo de Deus, a força que criou e que conserva a comunidade e os próprios homens (CHAUI, 2018, p. 2).

Lutero acreditava que a quebra do poder absoluto dos líderes religiosos passava pelo acesso à Bíblia, que deveria ser lida e estudada por todos. Assim, o povo deveria entender que a salvação vem de Deus mediante a fé, e não da cobrança de tributos e do trabalho imposto aos mais necessitados pelos donos da terra e pela nobreza através da força bruta e do medo.

2.2 O MEDO DA PESTE

O autor do *Diário do ano da peste*, Daniel Defoe (2002) relatou que dentre os grandes medos descritos na era medieval, a peste foi a mais apavorante entre as calamidades da humanidade. Os primeiros relatos citam seu aparecimento em torno da bacia do Mediterrâneo entre séculos VI e VIII. Já no período chamado de Renascimento ou Renascentismo, entre meados do século XIV e o fim do século XVI, o medo da peste tomou conta de todos os homens, com violência e impetuosidade, atormentando as populações apavoradas dos vilarejos e cidades, incluindo desde a nobreza ao povo de baixa renda, sem distinção de nível social, cor e raça. Segundo Defoe (2002) a nobreza ficava sem poder administrativo, as leis não funcionavam mais, as famílias perdiam sua coerência e a confusão reinava por todos os lados. As pessoas, ignorantes, sem ter a quem ou a o que recorrer, umas doentes e sofrendo, outras com medo das doenças, sempre inseguras, eram constantemente confrontadas a cada passo com a morte, ou com o perigo.

Sempre em função de seus reaparecimentos constantes, a peste criava nas populações um estado de nervosismo e de medo. Defoe (2002) lembra que, só na França entre os séculos XIV e XV foram identificados mais de 20 surtos significativos, ou seja, um surto a cada dez anos. O autor destaca ainda que, segundo os historiadores britânicos, a Inglaterra perdeu cerca de 40% de seus habitantes com a peste negra nesse período. Com medo do pânico e confusão, os governantes retardavam o maior tempo possível a divulgação do mal. Os médicos e autoridades procuravam tranquilizar a população para evitar a desordem, o tumulto. Mas infelizmente após a instalação do surto, o medo e o pavor tomavam conta da população. Talvez, o que mais assustava a população era o grau de rapidez que a doença atingia as pessoas. De manhã uma pessoa poderia tomar café da manhã com parentes e, à noite, talvez já estivesse morta. As pessoas só ficavam enfermas entre dois ou três dias e morriam

rapidamente. Quando uma pessoa adoecia, a porta de sua casa era fechada e uma cruz preta era pintada para designar a presença da peste.

As ruas, praças e igrejas cobertas de cadáveres apresentavam aos olhos um espetáculo repugnante, cuja visão torna os vivos invejosos da sorte daqueles que já estão mortos. Os locais habitados pareciam transformados em desertos onde a tristeza e a solidão aumentavam o medo e o desespero. Recusava-se qualquer piedade aos amigos, já que toda piedade poderia ser perigosa. Estando todos na mesma situação, mal se tinha compaixão uns dos outros (DELUMEAU, 1993, p. 121).

O medo era cotidiano, era algo que permanecia na mente de cada homem, desde a hora do despertar até a hora de dormir. As pessoas tinham medo dos mortos, dos vivos, das sombras, e até do ar que respiravam. A morte dominava, gerando grande confusão social. Os homens, cegos e desesperados tropeçavam em seus medos e suas contradições. Todos procuravam um remédio milagroso contra um mal que ninguém conhecia. Em 1509 na cidade de Brunswick um desconhecido escreveu: “Muita gente de coração sem piedade expulsa de suas casas seus filhos e seus criadores doentes, joga-os na rua, abandonando-os à sua desgraça e sorte” (DELUMEAU, 1993, p. 135).

Em 1539, para Lutero a peste negra era um decreto de Deus, um castigo para o povo que vivia sempre desesperado, com pouca credibilidade:

Eles fogem uns após os outros e mal se pode encontrar alguém para tratar e consolar os doentes. Em minha opinião, esse medo, que o diabo põe no coração dessas pobres pessoas, é a peste temível. Fogem, o medo perturba sua cabeça, abandonam a família, o pai, os parentes; aí está sem nenhuma dúvida o castigo por seu desprezo ao Evangelho (SEIBERT, 2017, citado por DELUMEAU, 1993, p.133).

Delumeau (1993) escreveu que a peste negra levou todos os agostinianos de Avignon e todos os franciscanos de Marselha que, por sua profissão ou suas responsabilidades, se expunham ao contágio. Eram heróis que dominavam seu medo para ajudar o próximo. “As irmãs da Santa Casa cumpriam sua tarefa até o fim com humildade, quando muitas delas morriam com a febre descansando na paz de Cristo” (DELUMEAU, 1993, p. 136).

Ja no século XVII, Defoe (2002) informa que a peste bubônica dizimou quase metade da população da Europa. Embora a culpa fosse da pulga dos ratos, inúmeras epidemias teriam sido transmitidas pela pulga do homem passando de um hospedeiro a outro. Nos bairros populares, onde o parasita aparecia intensamente, o contágio espalhava-se com rapidez.

Acreditava-se também que o perigo da transmissão ocorria pelo contato com os doentes, pelos dejetos dos enfermos. Fato que, atualmente, sabe-se que a peste pulmonar é transmitida também pelas gotículas de saliva. Dessa maneira, as medidas de isolamento fizeram a moléstia regredir na época da Idade Média. Defoe (2002) relatou que, em uma paróquia “as carroças dos mortos foram encontradas várias vezes paradas na porta do cemitério cheias de cadáveres, sem tocador de sineta, sem condutor, sem ninguém” (DEFOE, 2002, p.124). As cidades empesteadas já não conseguiam absorver seus mortos. Os mortos, quando enterrados, eram em fossas coletivas e imediatamente recobertas com cal viva. Em Londres, toda espécie de atentados, crimes e excessos eram praticados. O medo estava instaurado nas pessoas, da peste ou das barbaridades dos aproveitadores, que assaltavam e atormentavam o povo.

Defoe (2002) acreditava que os habitantes das aldeias próximas a Londres encontravam um pretexto para afastar os visitantes, acusando-os de serem doentes sádicos procurando propagar o contágio. Os empesteados eram considerados uma escória diabólica. Acreditava-se também na ação de seres fantasmagóricos, fadas ou malditos, manipulados pelo demônio, e que espalhavam a doença.

Em Marselha, no ano de 1832, a epidemia de cólera teve os mesmos efeitos, o medo do contágio sempre presente.

As janelas, as portas permaneciam fechadas, as casas não davam sinal de vida senão para lançar fora os corpos que a cólera matara; pouco a pouco todos os lugares públicos foram fechados; nos cafés, nos círculos, uma morna solidão; o silêncio da sepultura estava por toda parte (DELUMEAU, 1993, p.122).

A medicina da época ainda não conhecia as origens e a cura das doenças, os estudos eram precários, cabendo à igreja e aos cultos tentar salvar os fiéis. Muitos atribuíam a causa ao ar poluído. Algumas eram as precauções de alastramento do mal: aspersão com vinagre em cartas e moedas; acender fogueiras para purificar as cidades contaminadas; desinfestação de indivíduos, roupas e casas por meio de perfumes violentos e enxofre; uso de máscaras em forma de pássaro, cujo bico tinha substâncias com cal e perfumes. Algo sobrenatural rondava sempre as cidades. Tristeza e falta de credibilidade na vida, medo do presente e do futuro eram normais na população (DEFOE, 2002).

2.3 O PODER, O MISTICISMO E A INQUISIÇÃO

O Renascimento, período da história da Europa considerado como fonte de inspiração e modelo de civilização, está associado ao humanismo, na transição do feudalismo para o capitalismo, período de muitos progressos e incontáveis realizações no campo das artes, da literatura e das ciências. O homem e a natureza foram valorizados, diferente da credibilidade no divino e no sobrenatural, conceitos da cultura da Idade Média. O poder dos nobres era baseado no dogmatismo religioso e no misticismo sobre a cultura e a sociedade, impondo medo nos camponeses ou plebeus.

Em sua maioria, a população, a plebe, analfabeta, falava a língua dominante em sua região de origem. Idiomas ainda hoje falados na Europa foram formados nessa época, em consequência dos contatos com pessoas e com línguas de origem germânica e latinas. Como não sabiam ler, com conhecimento restrito, a população era explorada pelos senhores, nobres e donos das terras, vistos como valentes e corajosos. Para Chauí (1987) todos eram atormentados pelo medo: “[...] tirano e plebe, o um e os muitos, pólos extremos da divisão social, tornam-se figurações preferenciais do vício que os devora, o medo. Acovardados ambos, ela se faz massa rebelde e ele, sanguinário cruel. Bestas ferozes ambos” (CHAUÍ, 1987, p. 41). Essas pessoas só tinham acesso à literatura e ao conhecimento por meio de artistas que se apresentavam em público para ler e contar histórias, declamar poesias ou cantar e encenar espetáculos nas praças e tavernas. As consequências de uma sociedade de pouca instrução era se manter constantemente com medo, longe da verdade, gerando submissão ao poder da nobreza. Delumeau (1993, p. 15) relatou que em 1510 o Dr. Symphorien Champier, médico da nobreza, dizia: “O senhor deve tirar prazer e delícia das coisas para que seus homens tenham sofrimento e trabalho”. O povo deve manter a terra, ter medo dos cavaleiros, cultivar as terras por medo de serem maltratados. O poder dos nobres tinha que ter domínio, ser mostrado, temido e respeitado pelos plebeus. Por outro lado, Chauí (2011) ressalta que a nobreza, sem demonstrar, tinha seu medo também:

Medrosa e covarde, a plebe é inconstante, pode mudar de lealdade servindo a novos senhores que lhe pareçam mais valentes e poderosos, mais capazes de protegê-la. Não só isso. O medo é companheiro de secretos ódios e, crente na força do número, a plebe poderia perder o temor, derrubando quem ouse governá-la. Assim, tanto a classe dirigente declinante como a ascendente encaram o medo que atribuem à plebe como um risco permanente de tumulto, sangue, revolta e sedição (CHAUÍ, 2011, p. 58).

O Renascimento foi marcado pelo medo e por uma consciência mais mística. As feitiçarias, pregações e o catecismo, a partir do século XVI, impunham uma mentalidade nos camponeses da necessária distinção entre Deus e o Diabo, entre os santos e os demônios. A Bíblia, pregada pela Igreja, estava carregada de "ordens e suposições" para destruir e acabar com os magos e feiticeiras. Esses relatos geravam as crenças de que as bruxas e feiticeiros existiam e que poderiam trazer malefícios para todos, embora alguns, principalmente os mais pobres, achassem que a magia pudesse trazer até mesmo benefícios à população da época.

O medo do "Além" estava presente no imaginário popular. As superstições e crenças, muitas vezes provenientes do passado, criavam nas pessoas de mente fértil, histórias, coisas que não existiam. "O homem medieval não tinha controle sobre as paixões" (SANTOS, 2003, p. 52). O medo era contagiante, fazia as pessoas acreditarem em histórias de fantasmas, casas mal assombradas, demônios. Os fantasmas dos mortos vagavam pela terra, condenados para sempre, resultado de uma separação de alma e corpo no momento da morte. No Renascimento as pessoas acreditavam na existência de outro mundo, de uma continuação da vida, o sobrenatural se fazia tão presente quanto o natural. O medo das penitências do inferno era muito grande. "O medo do inferno, o medo da condenação eterna tinha relação com o encontro ou não com Deus, tudo passando por uma introspecção, pela procura de pureza, de combate ao pecado, que voltava o olhar para o interior do sujeito" (SANTOS, 2003, p. 52). As imagens sacras lembravam a todo instante a grandeza do castigo aos pecadores e das bênçãos aos dignos no outro mundo. A Igreja introduziu nesta época o purgatório, um local intermediário onde há a possibilidade de redenção dos pecados. O purgatório estava entre o paraíso e o inferno, criado como mercado de negócios com Deus (DELUMEAU, 2009).

As práticas místicas, embora não muito aceitas pelas autoridades religiosas, tais como as tochas do primeiro domingo da quaresma e as fogueiras de São João iniciaram-se neste período. Pela literatura ficcional de Dan Brown (2004), na época, quando a vegetação renascia, os camponeses acendiam fogos sagrados e com tochas na mão percorriam os campos para afastar os insetos e os demônios. Os ritos de São João traziam múltiplos benefícios e proteções aos camponeses ou pagãos. Ainda hoje, o termo pagão significa erroneamente, homens sem religião, contra a Igreja católica ou de adoração ao demônio. "As raízes dessa palavra remontam ao latim *paganus*, que significa habitante do campo. Os pagãos eram literalmente pessoas do meio rural que não haviam recebido ensinamentos cristãos e que se apegavam as velhas religiões da natureza" (BROWN, 2004, p. 43). Os pagãos tinham o temor e o medo cultuados como "[...] divindade que se abate sobre os fortes, para sua vergonha, e sobre os fracos, para confirmá-los na desonra." (CHAUI, 1987, p.40)

Na verdade, os cristãos moradores das cidades tinham medo daqueles que viviam nos vilarejos rurais, foi quando a palavra antes inócua para indicar morador da vila ou vilão, passou a gerar medo e a significar malfeitor (BROWN, 2004, p.43).

A relação entre medo, religião e pensamentos religiosos, principalmente na Idade Média e na Renascença, foi baseada em crenças criadas pelos estudiosos ou pela cultura popular. A necessidade que o homem tinha ou tem de aceitar uma religião é a expressão real do seu medo perante o desconhecido. As próprias promessas que surgem na religião são a sua real fundamentação.

Os sábios, gênios e bem dotados, apareceram nesta época. De acordo com a explanação literária de Dan Brown (2004), com medo de represálias da nobreza ou governantes, muitas vezes eles pertenciam a sociedades ocultas como, por exemplo, o Priorado de Sião, uma sociedade secreta européia fundada em 1099. Segundo dossiês encontrados na Biblioteca Nacional de Paris identificavam alguns de seus membros, como Sir Isaac Newton, Botticelli, Victor Hugo e Leonardo da Vinci. Dan Brown (2004, p.50) ressalta que Leonardo da Vinci tinha uma tendência para as “artes das trevas”. Da Vinci sempre foi um tema complicado para os historiadores, principalmente na tradição católica. Além de ser um gênio multidisciplinar visionário, ele era homossexual, adorador da ordem divina da natureza, tinha características que o colocavam em um estado perpétuo de pecado. Tinha uma aura visivelmente demoníaca: queria voar como os pássaros; dissecava cadáveres para estudar a anatomia humana; seus diários eram escritos com caligrafia invertida da direita para a esquerda; desenhava armas de guerra e de tortura (BROWN, 2004, p.32). O conhecimento e estudos diversos levavam medo e receio a quem não o conhecia. Da Vinci exaltava ainda a arte como fonte primária de conhecimento¹.

Nesse sentido, Da Vinci pintava temas cristãos não como expressão de suas próprias crenças, mas como atividade comercial. “Da Vinci jamais praticou magia negra, de nenhum tipo. Era um homem excepcionalmente espiritualizado, embora em conflito constante com a Igreja” (BROWN, 2004, p.52). Em muitas de suas pinturas de Cristo incluía simbolismos ocultos que estavam longe de ser cristãos. Da Vinci foi presidente do Priorado de 1510 a 1519, como Grão-Mestre da ordem, ressaltava o paganismo e tinha desprezo pela Igreja.

¹ Para Dalgarrondo (2008, p.40), “[...] há mais saber e conhecimento na arte do que na experiência, e consideramos os homens de arte mais sábios que os empíricos, visto a sabedoria acompanhar em todos, de preferência, o saber. Isso porque uns conhecem a causa, e os outros não”. Dalgarrondo (2008) apoiado em Freud (1971), escreveu que o grande artista tem o privilégio da percepção fina e mais profunda daquilo que se passa no interior do homem, suas misérias e grandezas. Os poetas e pintores conhecem muito mais coisas entre o céu e a terra, diferente da sabedoria dos homens comuns. Os pintores conhecem a psique “porque se abeberaram em fontes que nós, homens comuns, ainda não tornamos acessíveis à ciência” (DALGARRONDO, 2008, p.40).

Leonardo, mestre em divertir e aconselhar os nobres, sobre o medo, disse que “assim como a coragem põe a vida em perigo, o medo protege-a” (BROWN, 2004, p. 52).

O medo do diabo também era uma imposição geral, muito significativa para o povo. Muitos teólogos acreditavam que satã residia no inferno e seus agentes habitavam nosso universo, ou pelo menos circulavam até o juízo final entre terra e inferno. Lutero pregava que a humanidade já estava madura para o juízo final. Lutero se considerava um pregador do arrependimento nos tempos finais, como Noé. Ele e seus pregadores evangélicos conclamavam os papistas², nobres, burgueses e camponeses ao arrependimento e à conversão a Deus. O apocalipse iria acontecer (SEIBERT, 2017).

Lutero acreditou que, lançando o pavor nas almas, as atrairia mais facilmente para sua nova doutrina e foi por isso que falou tanto do Juízo Final e do advento do Anticristo. Se o vento sopra, se a tempestade agita o mar, O anúncio evidente do Juízo Final, do advento próximo de Jesus Cristo! Ora tudo o que Lutero escreve é lido com avidez, é recebido com fé com veneração, como mensagens trazidas por um enviado celeste (DELUMEAU, 2009, p. 331).

Jean Delumeau (1993) escreveu que no início do século XVI não se entrava facilmente à noite em Augsburg, Alemanha. Os viajantes ao chegar eram recepcionados por um guarda escondido, que abria uma grande porta para uma ponte sobre um fosso. O visitante ao transpô-la chegava a uma praça onde apresentava sua identidade e, então eram acionadas, por um segundo guarda, uma ponte levadiça e uma segunda porta. O visitante tinha então acesso a uma sala onde em um recipiente suspenso por uma corrente, deveria depositar o dinheiro de sua entrada. Um terceiro guarda recolheria o caneco, verificava se a quantia era adequada e abria uma terceira grande porta para a cidade. O visitante era então aceito.

Cuidados que revelavam a insegurança dos indivíduos responsáveis pela cidade, como guardas armados, várias portas sucessivas, um fosso e uma ponte levadiça eram mais que suficientes para proteger uma cidade de 60 mil habitantes que era considerada, na época, a mais rica e segura da Alemanha. Os mecanismos que antigamente garantiam a tranquilidade dos habitantes de Augsburg tem valor simbólico, demonstrando o grande cuidado da coletividade, incluindo a nobreza, com as diversas situações e possibilidades sempre focadas no medo (DELUMEAU, 1993, p.122). Para Novaes (2007), o medo, no decorrer da história, também tornou-se instrumento de poder, para garantir obediência e a submissão aos nobres e

² Termo usado de maneira depreciativa para designar os católicos romanos. Criado pelos protestantes ingleses, como referência à soberania do Papa.

à Igreja. Os governantes pregavam ser responsáveis pela segurança, que afastavam os males imaginários e combatiam as superstições.

Aquino (2010) citou que no século XVII a Igreja criou na França a Santa Inquisição para tentar acabar com as heresias e combater o Diabo. A Inquisição serviu de instrumento de manipulação e tortura psicológica. As inquisições eram possivelmente uma forma de se assegurar no imaginário popular o poder da Igreja na manutenção do Cristianismo, afirmação política e combate aos pecados e às invasões pagãs. Com o passar dos anos, a inquisição se espalhou em países como Portugal, Itália e Espanha. Muitos estudiosos, cientistas e escritores foram censurados e até condenados por terem teorias contrárias à doutrina cristã. Galileu Galilei pregava que a Terra girava em torno do Sol e foi por isso condenado à prisão perpétua. A inquisição considerava como bruxaria práticas de cura com chás ou ervas naturais. As bruxas que conheciam do poder de cura das plantas eram consideradas culpadas e tinham um tratamento cruel quando descobertas. Impondo o medo na população e na nobreza, os inquisidores mais poderosos desafiavam a todos. A inquisição investigava os homens impondo que, se não tomassem cuidado, poderiam se tornar agentes do demônio. Daí a necessidade de um certo medo de si mesmo (DELUMEAU, 1989, p. 32). O mecanismo de internalização do medo, portanto, iniciou-se com os primórdios do cristianismo. A oposição aos dogmas da Igreja católica, outras crenças ou as teorias contrárias às da igreja caracterizavam uma heresia. Ir contra as normas e doutrinas vigentes na Igreja era considerado heresia, tornando assim, uma ameaça constante e contrária ao à fé cristã. Dentre os hereges estavam as bruxas, os feiticeiros, os vampiros, e vários outros. Os hereges eram executados em praça pública para amedrontar a plebe. Imagens de bestas e demônios eram utilizadas com fins pedagógicos, para despertar o medo e educar o povo. A perseguição aos hereges acabou no início do século XIX (AQUINO, 2010).

2.4 O MEDO DA MORTE NA HISTÓRIA

A vida e a morte não tinham uma separação nítida na mente dos homens no fim da Idade Média. Acreditava-se que os mortos eram, ao menos por certo tempo, seres leves meio materiais, meio espirituais, que continuavam na terra, perseguindo os ainda vivos.

Delumeau (1993) destaca que na Alemanha acreditava-se que várias espécies de espíritos, após a morte, viviam nas galerias subterrâneas: uns, inofensivos, parecendo-se com anões ou com velhos mineiros. Outros, que por vezes tomavam a forma de cavalos ferosos, maltratavam, expulsavam ou matavam os trabalhadores. Moraes (2001, p. 83) relata que o

cirurgião francês Ambroise Paré escreveu no início do século XVI um capítulo inteiro de seu livro, *Des monstres*, para provar que os demônios habitavam as pedreiras e faziam sons no ar para assustar os vivos. Outros demônios eram hóspedes das casas mal-assombradas. Nesta mesma obra, Moraes (2001) observou que Paré definiu como monstros, vivos ou mortos, aqueles que metem medo, assustam, e são diferentes do resto da população. O médico estabeleceu ainda uma distinção entre monstros, prodígios e mutilados. Os prodígios são coisas totalmente contrárias à natureza e os mutilados são cegos, zanolhos, corcundas, coxos ou os que têm seis dedos na mão ou nos pés, ou braços muito curtos, ou que tenham manchas, ou verrugas, ou outra coisa contra a natureza. Portanto, a falta de distinção entre o que é contra, totalmente contrário ou além da natureza parece fazer com que os prodígios e os mutilados retornem aos domínios do monstruoso, reiterando a ideia inicial de susto e medo.

A população da época do Renascimento, sem saber muito sobre a morte, tinha certeza da continuação de sua existência após a morte. Morin escreveu que:

Efetivamente, a morte, nos vocabulários mais arcaicos, não existe ainda como conceito: fala-se dela como de um sono, de uma viagem, de um nascimento, de uma doença, de um acidente, de um malefício, de uma entrada para a morada dos antepassados [...] (MORIN, 1988, p. 25).

Delumeau (1989) escreveu que, na África, para se evitar que certos defuntos voltassem a sua aldeia, mutilavam-se seus cadáveres antes do sepultamento, rompendo-lhes, por exemplo, os fêmures, arrancando uma orelha, cortando uma mão e, por vergonha, por dificuldade física, eles seriam forçados a ficar onde estavam. Os funerais eram alegres e os mortos bem tratados, para que não voltassem. Na Nova Guiné, os viúvos só saíam de casa com um grande cassetete para defender-se contra a sombra da amada morta. Em Queensland, Austrália, rompiam-se os ossos dos mortos a golpes de porrete, depois colocavam-se seus joelhos ao nível do queixo e enchiam seu estômago com pedregulhos, para que não se movessem. “Foi sempre o mesmo medo que incitou certas tribos a colocar pesados blocos de pedra sobre o peito dos cadáveres, a fechar hermeticamente com lajes pesadas as criptas, e fazer do mesmo modo as urnas e os ataúdes”. (DELUMEAU, 1989, p. 93)

De acordo com Eisemberg (2005), no Brasil, em meados do século XVI, os jesuítas Manuel da Nóbrega e José de Anchieta, objetivando converter os índios do Brasil ao cristianismo, impunham seus interesses através do medo de serem mortos ou escravizados, em consequência da guerra com armas do exército colonial português. Os índios deveriam aceitar a autoridade política dos jesuítas convertendo-se ao cristianismo. Sempre persuadidos e

coagidos pelo medo, contrário a seus costumes, os índios eram forçados a aceitar os homens brancos, a viver vestidos, em monogamia, sem canibalizar seus inimigos de guerra, etc (EISEMBERG, 2005, p. 54).

2.5 O MEDO DO MAR

Os séculos XV e XVI foram também marcados pelas grandes navegações transoceânicas, suas lendas e o desconhecido. Para os marinheiros, navegadores e descobridores da Renascença e seus discípulos, o mar sempre foi um desafio, uma provocação. Um lugar do desconhecido, do medo. Os latinos diziam: “Louvai o mar, mas conservai-vos na margem” (DELUMEAU, 2009, p. 54).

Desde o começo, era com o medo do mar que nasciam os males, bestas e assombrações. A sensação do desconhecido e a força natural da água gerava um dos maiores medos da época. Diversos contos e narrações importantes da literatura mundial retratam o “medo do mar” como um dos grandes medos dos navegadores, com a incerteza da volta. O medo foi manifestado por Luís Vaz de Camões (2018) em *Os Lusíadas*. Camões escreveu que depois de uma grande tempestade o nascer do dia era saudado pelos marinheiros como a esperança da salvação após uma noite dura.

Depois de procelosa tempestade/Noturna sombra, e sibilante vento,/Traz a manhã serena claridade,/ Esperança de porto, e salvamento:/ Aparta o Sol a negra escuridade,/ Removendo o temor ao pensamento (CAMÕES, 2018, p. 67).

No livro *Código Da Vinci*, Dan Brown (2004) escreveu que nos séculos XV e XVI, foram também marcados pelas grandes navegações, descobertas, lendas e o medo do mar. Cabral, Vasco da Gama e Colombo sempre relatavam a respeito do medo que dominava os marinheiros, as grandes tormentas, raios e os fogos-de-santelmo na ponta dos mastros como o sinal de calmarias. Os fogos-fátuos que dançavam sobre o mar também eram vistos como manifestações diabólicas e anúncio de algum infortúnio (BROWN, 2004, p.48). Muito foi escrito sobre o mar, suas tempestades, ventos e raios. Sobre as longas travessias, a deterioração dos alimentos, o escorbuto, os ciclones assustadores nas zonas tropicais, o tédio e a grande mortalidade. As lendas sobre as grandes baleias, polvos gigantes e peixes desconhecidos também estimulavam o medo na população. Delumeau (2009) cita o navegador Pierre Martyr d’Anghiera relatando a respeito dos marinheiros que, em 1526, retornaram à América do sul: “Eles viram distintamente um peixe gigantesco que dava a volta

ao bergatim e com um golpe de sua cauda partiu em pedaços o leme do navio” (DELUMEAU, 2009, p.68). As lendas tentando afastar o medo eram uma tradição.

No lançamento dos navios, matava-se um carneiro branco, regava-se o barco com seu sangue e conservava-se sua pele na dianteira da embarcação. Dava-se assim uma vida ao mar para que ele fosse apaziguado e não exigisse a dos marinheiro. Quando a tempestade irrompia, cortavam um deles vivo ao meio, depois lançavam metade do animal à direita do navio e a outra metade à esquerda. Se o mar não se acalmava, sacrificavam-se vários animais (DELUMEAU, 2009, p.62).

Em *A tempestade* de Shakespeare (2018A), Ariel, o espírito do ar, conta a Próspero, o duque de Milão, que seguindo seu pedido e suas instruções, ele promoveu o furacão:

[...] assaltei o real barco; ora na proa, ora nos flancos, na coberta, em todos os camarotes acendi o susto. Dividido, por vezes, inflamava-me em diversos lugares: no mastro, na gávea, nas vergas, no gurupés, em distintas chamas aparecia, para numa, depois me concentrar. [...] Tanto fogo e o embate do sulfúrico estrondo pareciam tomar de assalto o muito poderoso Netuno e amedrontar suas bravas ondas [...] (SHAKESPEARE, 2018A, p. 21).

Em meados do século XIX, Júlio Verne (2000), no livro *Vinte mil léguas submarinas*, escreveu sobre monstros e os polvos gigantes, cujos tentáculos eram tão grossos quanto os mastros dos navios. Lenda nascida do medo dos monstros assustadores gerados nas profundezas do mar.

Que fúria nos impeliu então contra aqueles monstros! Dez ou doze polvos tinham invadido a plataforma do barco. Rolávamos no meio daqueles braços de serpentes que tingiam a plataforma e as águas de tinta negra. Parecia que os viscosos tentáculos renasciam como as cabeças da hidra (VERNE, 2000, p. 152).

O mar, a aqua, assim como o ar, são diferentes da terra, rígida, palpável, os flúidos são menos desconhecidos, sendo admirados e considerados desafios, uma incógnita para os homens. Sempre provocando atração, curiosidade e medo do que poderia acontecer com os navegadores marítimos e aéreos.

2.6 O MEDO DA NOITE

A escuridão da noite não constitui a causa dos perigos mas é, ainda hoje, onde vive o medo. À noite afloram as incógnitas, os fantasmas criados pela mente humana. A noite é o

lugar onde os inimigos se ocultam e articulam conspirações. Na escuridão, tudo pode acontecer, mas não há como dizer o que virá.

Na Idade Média, o medo do escuro da noite era recorrente. Se Deus é luz, a escuridão era associada ao medo, ao Demônio. Delumeau (1989) relatava que na Europa medieval, os mortos voltavam nas noites escuras:

Às vezes um espírito se mostrará na casa e, percebendo-o, os cães se lançarão entre as pernas de seu dono e daí não quererão sair; pois temem os espíritos [. . .]. Outra vez alguém virá puxar ou levar a coberta de um leito e se porá em cima ou debaixo dele, ou passeará pelo quarto. [...] Por vezes também aqueles que morreram em batalha vinham chamar seus criados, que os conheciam pela voz. Muitas vezes ouviram-se espíritos à noite arrastando os pés, tossindo e suspirando, sendo interrogados, diziam ser o espírito deste ou daquele (DELUMEAU, 1989, p. 86).

Acreditava-se que as terras pertenciam, de dia, aos vivos e, à noite, aos mortos. Os mortos formavam uma verdadeira sociedade na qual os membros, habitam o cemitério e voltavam, graças à escuridão, para visitar os lugares onde viveram. É por isso que não se varriam as casas à meia-noite.

Os escritores e poetas sempre se respaldaram na noite para se inspirar. No final do século XVI, Shakespeare (2018B) escreveu em seu livro *O sonho de uma noite de verão*, que Tseu disse a Hipólita “É a imaginação tão caprichosa, que para qualquer mostra de alegria logo uma causa inventa de alegria; e se medo lhe vem da noite em curso, transforma um galho à-toa em feroz urso” (SHAKESPEARE, 2018B, p.51).

Ainda no livro, Shakespeare (2018B) acha o alívio da aurora perante os medos noturnos, momento em que a terra vai novamente pertencer aos vivos:

Não demora, vai nos surgir o anunciar da aurora, ante o qual os espíritos nefandos procuram logo o cemitério, aos bandos; os espectros de quantos pelas ondas, ou nas encruzilhadas, as hediondas sepulturas tiveram, para os leitos de vermes já se foram, com trejeitos; de medo de mostrar suas vergonhas, escondem da luz clara as carantonhas, ocultando de grado o aspecto impuro na negra noite de sobrolho escuro. (SHAKESPEARE, 2018B)

Os perigos da noite levaram os homens, ao longo dos tempos, a recheá-la de perigos subjetivos, criados pela mente humana. A visão do homem à noite é mais fraca do que a da maioria dos animais, como o cão e o gato; desse modo, as trevas deixam o homem mais desamparado que muitos mamíferos. Além disso, a falta de luz aumenta a atividade imaginativa da mente. Esta, liberada, confunde mais facilmente do que durante o dia, o real

da ficção e corre o risco de desorientar-se fora dos caminhos seguros. Enfim, o desaparecimento da luz nos confina no isolamento, nos cerca de silêncio e portanto nos remete a um sentimento de dúvida, de medo e insegurança.

Inicialmente, o medo da escuridão era aquele que os homens sentiam quando se encontravam à noite expostos aos ataques dos animais ferozes sem poder vê-los na sua aproximação pelas trevas. O medo é um sentimento, um estado emocional de surpresa, alerta, de cuidado, de tomada de consciência de um perigo eminente ou ameaça. Um indivíduo pode ter medo do escuro pelo simples fato de ser algo sem maiores informações, desconhecido. Assim, os homens do campo, precisavam afastar com fogueiras esses perigos noturnos. Esses medos que voltavam todas as noites e sensibilizaram a humanidade e ensinaram-na a temer as armadilhas da noite. Os homens que tinham hábitos noturnos eram assaltantes, vagabundos e relacionados com o demônio, assim as sociedades medieval e renascentista acreditavam, perante o medo da escuridão.

No começo da Idade Moderna, os provérbios citados por Delumeau lamentavam a escuridão da noite: “A noite, o amor e o vinho têm sua peçonha e veneno.” Ela é cúmplice dos seres maléficos: “As pessoas de bem amam o dia, e os maus a noite”. A noite é para os lobisomens (DELUMEAU, 1993, p. 99)

A Bíblia cita que, para muitas civilizações, a escuridão é o prenúncio do medo e da morte. “Ordenas a escuridão, e faz-se noite, na qual saem todos os animais da selva” (SALMOS, 2018). “De manhã o assassino se levanta e mata os pobres e os necessitados; de noite age como ladrão”. “No escuro os homens invadem casas, mas de dia se enclausuram; não querem saber da luz”. “Para eles a manhã é tremenda escuridão; eles são amigos dos pavores das trevas” (JÓ, 2017). “Não terás medo do terror de noite nem da seta que voa de dia”(SALMOS, 2018). A Bíblia cita ainda, as doenças, a peste e os chamados da morte, os medos são sempre mais significativos e notados nas trevas.

Bauman (2008) escreveu, por exemplo, que Lucien Febvre (1878-1956), influente historiador francês, fundador da chamada Escola dos Annales na Universidade de Estrasburgo, ligando o medo à escuridão, definiu claramente a prevalência de tal sentimento: “[...] medo sempre e em toda parte [...]. Na escuridão, tudo pode acontecer, mas não há como dizer o que virá. A escuridão não constitui a causa do perigo, mas é o habitat natural da incerteza e, portanto, do medo” (BAUMAN, 2008, p.08).

Em seu livro, *As Paixões da Alma*, escrito no século XVII, René Descartes argumentou que o medo seria uma perturbação da alma por males que ela imagina, e a covardia seria “[...] oposta à coragem, e é um langor ou uma frieza que impede que a alma se

entregue à execução das coisas que efetuará, se fosse isenta dessa paixão [...]” (DESCARTES, 1973, p. 293). O matemático e filósofo francês cita ainda, que o sentimento medo pode ser um excesso de covardia, de espanto e de receio, sua principal causa é a surpresa, o desconhecido, o escuro da noite, e que devemos usar de premeditação para evitá-lo.

2.7 O MEDO DAS REVOLUÇÕES ATÉ O SÉCULO XX

Em seu livro sobre a Revolução Francesa, Reinaldo Seriacopi (2005) escreveu que no final do século XVIII, a burguesia, comerciantes, artesãos e camponeses dedicavam a maior parte de sua renda ao pagamento de impostos para o clero e para a nobreza. Nessa surgiu a expressão “O grande medo” que, devido à revolta do povo que pagava impostos e juntamente com um péssimo rendimento do trabalho da população, levou mais fome e pobreza para o povo em geral. Com a revolta da população culminando com a tomada da Bastilha, em 14 de julho de 1789, os camponeses saquearam e incendiaram propriedades da nobreza. Acreditava-se que os nobres escondiam ou destruíam as colheitas para enfraquecer a população. Em 26 de agosto do mesmo ano, foi então proclamada a Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão, que promovia a igualdade entre todos os franceses. Dois anos depois, foi criada a primeira constituição francesa, que estabelecia a monarquia constitucional. No mesmo ano, a família real tentou fugir e foi presa sob a acusação de conspiração. “Luís XVI e Maria Antonieta foram executados na guilhotina em 1793, num dos primeiros atos daquele que seria conhecido como época do Terror ou o grande medo” (SERIACOPI, 2005, p.252-257). Com a Revolução Francesa, todos os condenados foram presos e decapitados em público para imposição e coerção pelo medo.

Em 1932, Lefebvre escreveu em sua consagrada obra *O Grande Medo de 1789* que, no decorrer da história, houveram outros medos antes e após as revoluções, afirmando sempre que toda civilização é o produto de uma longa luta contra o medo. No episódio conhecido como o “Grande Medo” ocorreram vários confrontos entre os habitantes de áreas rurais e estranhos, identificados com bandidos, invasores estrangeiros, pessoas que tentavam colher o trigo ainda verde. Essas situações foram fruto do complô aristocrático para derrotar a Revolução e tentar matar os camponeses de fome. Informações da época acusavam os governantes, a nobreza e o clero de esconder todo o trigo do reino (LEFEBVRE, 1979).

No século XVIII, com Voltaire e Newton, a crença no poder das estrelas aumentou na população. Com os filósofos iluministas a busca pelo conhecimento cresceu a patamares

nunca antes observados (DELUMEAU, 2009). Com a Revolução Industrial surgiram novas máquinas e instrumentos de pesquisa científica. Os astrólogos começaram a dar consultas baseadas no conhecimento do mapa do céu. Tais consultas exigiam um nível de instrução diferente dos adivinhos das aldeias, que se atinham em responder às interrogações dos camponeses. Assim, as diretrizes da Igreja, que visavam vários públicos ao mesmo tempo e vários níveis culturais, se dirigiam especialmente aos pastores encarregados das populações rurais, tratavam ainda mais das outras formas de adivinhação que da própria astrologia. A religião católica constitui o pensamento de ser um povo com fé cristã e que foi escolhido por Deus para salvar àquela terra e até a humanidade. Tentava-se ressaltar o medo do que estava oculto no presente ou no futuro. O medo estava por toda parte.

Na Romênia, no século XIX, o medo dos vampiros tornou-se comum na população. Um procedimento da época e ainda hoje observado no interior do Brasil era que, se um homem morria de maneira violenta, devia-se erguer uma cruz no lugar onde ele faleceu, a fim de que o morto não se torne um vampiro.

O imaginário criado em torno da morte com fantasmas e assombrações é observado no folclore, na literatura, na pintura, e em quase todos os segmentos da sociedade. O medo de assombração leva as pessoas a vivenciarem experiências extracorpóreas, ver seus parentes já falecidos, ou até mesmo pessoas que nunca viram, tendem a ter medo.

Na literatura do Brasil, o medo sempre estava presente. No início do século XX, o folclore brasileiro também estava recheado de lendas de criaturas sinistras, exóticas. O escritor brasileiro Monteiro Lobato (2018) ajudou a tornar esses mitos em histórias populares e aguçar os medos de nosso imaginário. Descreve, por exemplo, que o Saci Pererê, negrinho com uma perna só, adorava espantar cavalos, queimar comida e acordar pessoas com muitas gargalhadas. Matava pessoas com cócegas. A Mula sem Cabeça foi uma bela mulher que seduziu um padre e por isso foi amaldiçoada. A Cuca, uma velha, pegava as crianças, colocava em um saco e levava para come-las depois. Monteiro Lobato (2018) mudou as lendas, amenizou-as para ser contada às crianças. É interessante ressaltar como as lendas passam por transformações conforme entram em contato com diversas culturas locais.

Já no início do século XXI, afirma Chauí, os homens, sem saber por que, como, quando, e onde, são atingidos pelos medos:

[...]descobrimos não termos medo disto ou daquilo, de algo ou alguém, já nem mesmo medo de nossa própria sombra, somente medo do medonho. Susto, espanto, pavor. Angústia, medo metafísico sem objeto, tudo e nada lhe servindo para consumir-se até alçar-se ao ápice: medo do medo. Juntamente com o ódio, o medo,

escreveu Espinosa, é a mais triste das paixões tristes, caminho de toda servidão (CHAUI, 1987, p. 39).

Cortella (MACHADO, 2018, s.p) afirma que "sentir medo é sinal de inteligência", proteção, e lembra que grande parte dos nossos medos vem do escuro. O homem sempre temeu o que não consegue ver. Poucos conseguem tudo ver, exceto Deus:

Há cinquenta ou sessenta anos, nos antigos seminários, conventos e colégios religiosos, havia um quadro, nos dormitórios, nos mictórios, no refeitório. Era um quadro do olho de Deus dentro de um triângulo. Abaixo da imagem, havia esses dizeres: Deus vê tudo. (CORTELLA, 2017, p. 127)

O professor Mario Marcello Neto (2016) ressalta que “O medo é o maior catalisador da imbecilidade e crueldade humana. Em situações de medo o escrúpulo, a moral e o bom senso se dissolvem dando vazão as mais diversas reações” (MARCELLO, 2016, p.189).

2.8 OS MEDOS CONTEMPORÂNEOS: AS ARMAS NUCLEARES, A MORTE, O TERRORISMO.

Dentre as dimensões do medo, Delumeau (1989) relatou sua presença nos tempos e como mudou nas diversas sociedades e locais em que ocorreu. Na Grécia antiga, os deuses eram os senhores do universo, donos da razão e tinham o medo como recriminação. Já na Idade Média, os homens eram mais duros, com poucos sentimentos e paixões. Os estudos a respeito do medo de Duby (1999) envolvendo a psicologia, a antropologia e a literatura, ajudaram na introdução dos conceitos de época, possibilitando-o adentrar no universo do período medieval e na contribuição da igreja, ressaltando os medos do demônio e do pecado (DUBY, 1999, p. 90). A respeito disso, Delumeau (1993) especula que provavelmente cavaleiros do passado, mais impulsivos e habituados às guerras e duelos, eram menos medrosos, tinham pouca formação e menos conhecimento do que os soldados do século XX dos perigos do combate, conseqüentemente eram bem menos sensíveis ao medo. A palavra medo parece estar carregada de vergonha e muitas vezes é escondida e enterrada na nossa mente (DELUMEAU, 2009). Contudo, o medo também pode ser um sentimento bom e necessário, pois alerta as pessoas dos perigos. No entanto, é um sentimento que pode na maioria das vezes gerar problemas, impedindo as pessoas de se arrisarem e serem mais audaciosas.

Em meados de 1939, o físico alemão Albert Einstein, com medo de uma possível vitória nazista na guerra, alertou Frank Roosevelt, presidente dos EUA, sobre a possibilidade dos nazistas estarem construindo uma arma de destruição em massa. Iniciou-se então, nos Estados Unidos da América, um grande projeto de pesquisa com armas nucleares de destruição em massa, que poderiam retirar a vida de milhares de pessoas em segundos e deixar um rastro de destruição assombroso que seria possivelmente um dos maiores crimes contra a humanidade. Apenas o fato de pensar em utilizar uma arma com tal poder letal e de destruição em massa, pode ser considerado algo condenável, por si só.

Em 6 de agosto de 1945, a pequena cidade japonesa de Hiroshima foi atingida pela primeira bomba atômica jogada de um Boeing B29, americano, conhecido como “Fortaleza Voadora”, sobre seres humanos. O principal motivo foi por ser uma cidade com uma indústria voltada para o setor bélico. O objetivo foi fazer o Japão se render e evidenciar quem era a maior potência econômica e militar da época, considerando que a União Soviética, URSS, apresentava avanços na Segunda Guerra Mundial. Uma segunda bomba foi também despejada por outro B29 sobre a cidade de Nagasaki três dias depois. A grande preocupação do presidente norte-americano era assegurar que a expansão soviética não chegaria ao Ocidente.

As bombas atômicas de Hiroshima e de Nagasaki causaram danos a 234 cidades japonesas e cerca de 200 mil pessoas faleceram. O grande reflexo disso foi o aumento exponencial dos estudos e produção das armas nucleares em larga escala pelos EUA e em vários países do mundo, quando esforços deveriam ser feitos para que nunca mais se repetisse o seu uso. O medo das pessoas só aumentou. Infelizmente em sociedades democráticas o uso do medo como forma de coerção é usual. O medo coletivo só aumenta o estado de histeria em uma sociedade. O estado contemporâneo, coercitivo e autoritário, usa indiscriminadamente a mídia para sua divulgação (MARCELLO, 2016).

No caso do medo das armas nucleares as definições utilizadas por Bauman (2008) se complementam considerando que o medo levou pânico com relação ao futuro da humanidade. Nenhum medo é homogêneo. Nenhum medo atinge toda a sociedade. No Japão, logo após os ataques, o medo foi extremamente alto e traumático. Nos Estados Unidos foi motivo de comemoração. De acordo com Freud (1971), a história e a psicanálise são duas áreas do conhecimento que tem caráter interpretativo e subjetivo. O principal argumento contrário ao uso da psicanálise em história seria a impossibilidade de fontes revelarem interpretações objetivas acerca de medos, sentimentos e outras reações subjetivas de uma coletividade. Para Freud (1971), o trauma, principalmente os grandes como os gerados pelas bombas sobre Hiroshima e Nagasaki, definem a psique humana. Os traumas, principalmente aqueles

causados na infância, formam o inconsciente de cada ser humano. Freud (1971) acredita ainda, que na mente humana, na psiquê, escondidas, estão milhões de informações desde os tempos da pré-história. Isso explicaria o medo coletivo das armas nucleares na década de 1980, mesmo que aquela geração não tenha presenciado o que foram os horrores causados pela bomba atômica. Também por inferência, a população vivia com medo dos testes nucleares realizados pela União Soviética e os Estados Unidos, os dois países envolvidos na Guerra Fria, tentando comprovar o seu potencial. Havia uma ideia geral de que, se um dos países utilizassem o seu arsenal para destruir o outro, o planeta estaria seriamente comprometido.

No período contemporâneo, o medo do inimigo é mais normal. “Pesquisas efetuadas no exército americano, na Tunísia e no Pacífico no decorrer da Segunda Guerra Mundial, resultam que apenas 1% dos homens declarou jamais ter tido medo” (DELUMEAU, 1993, p. 18). Conhecedores de um longo passado cultural, possivelmente somos psicologicamente mais frágeis diante das guerras e perigos do que nossos antepassados. O homem contemporâneo é bombardeado pela mídia que considera o mundo um lugar perigoso. Independente dos tipos de ameaças, bugs do milênio, doenças, armas nucleares, terrorismo, drogas, assaltos e tantas outras, que quando se defronta com um medo real, sente-se um alívio à ansiedade diante de uma ameaça material, que permite refletir sobre como supera-la (BAUMAN, 2008, p.7). A diferença dos séculos passados para o século XXI é a forma como encaramos nossos medos. A violência ronda o mundo neste século. A guerra fria colocou a população em alerta. O medo reside no imprevisível, no irracional. O fim pode estar próximo, desconhece-se o verdadeiro potencial das armas de destruição em massa, o mundo tem medo, medo do fim, medo de tudo acabar.

Na contemporaneidade, outro grande e variado leque de medos pode ser citado: o medo da radiação, o medo da loucura, medo de câncer, medo da velhice, medo da demência, medo de epidemias, medo da obesidade, dentre outros, sempre alimentando a sociedade em geral. Para Morin (1998) o medo é um companheiro constante e não um convidado.

As oportunidades de se ter medo são muitas nos dias de hoje. Montaigne (1991) em seu livro *Ensaio* escreveu que a coisa que mais tem medo é o medo de ter medo. Não é fácil ter medo do desconhecido. Os homens que tem coragem de ter medo podem ter a esperança de superar este medo (EISEMBERG, 2005). Somos carentes de certezas, segurança e proteção. Os medos surgem com frequência em uma sucessão contínua, sempre nos desafiando. Os medos são muitas vezes complexos, difíceis de compreender; podendo provocar um sentimento de impotência.

Por outra vertente, o medo contemporâneo pode ser empregado com objetivos políticos, de vingança ou ideológicos. Segundo Ernesto Lopez (2003), o terrorismo, por exemplo, que é o uso de práticas de extrema violência, matando civis inocentes; e empregando os métodos brutais para intimidar as pessoas dentro de suas comunidades, normalmente com fins políticos, busca afrontar uma nação com a imposição do medo, com o objetivo de derrubar um governo. O terrorismo pode originar-se de qualquer lugar, a qualquer momento, retirando das pessoas, com medo, a capacidade de agir e de ter coragem. O inimigo mora ao lado, em todo o lugar, com o intuito de provocar sentimentos de fragilidade na população.

Dentre os movimentos mais conhecidos no ocidente, por exemplo, o ETA³ e o IRA⁴ de 1960 e 1970, eram grupos separatistas, de minoria étnica e nem mesmo as localidades que eles representavam concordavam com as suas práticas de luta. Já nas décadas de 1980 e 1990 surgem movimentos com muito mais apoio popular como o Hezbollah⁵ e Al Fatah⁶ e o Hamas⁷. Estes grupos baseados no fundamentalismo têm sempre um objetivo político, seja pautado por um viés religioso ou não. Esse modelo de guerra gera medo e medo gera mídia. A mídia, de forma geral, tem o papel de transmissor do terrorismo. Essa relação entre o terrorismo e a divulgação é um ciclo. Imagens violentas se vendem criando uma demanda de mercado. Estamos na era midiática.

O grande perigo do terrorismo é a não personificação do mesmo, é o desconhecido, a dúvida, nunca se sabe onde está o inimigo, se é um grupo, uma religião, uma etnia e até mesmo uma nação (DAYAN, 2009). Por exemplo, a mídia menciona o Estado Islâmico, que seria o Oriente Médio ou o Estado de Israel, a Palestina, ou uma guerra civil na Síria. Tratam-se de movimentos autoproclamados califado, indefinidos para os ocidentais. O terrorismo, a mídia e o medo, tornaram-se parceiros indissociáveis, misturando política com espetáculo, terror e medo com submissão, a dúvida com o desconhecido, o ontem com o hoje. Afinal “os mortos do 11 de setembro conseguem ocultar os mortos no Afeganistão” (DAYAN, 2009, p. 428).

No mundo contemporâneo existem outros medos, mais atuais, não menos ou mais, aterrorizantes. O medo de um desastre pessoal. O medo entrar no carro para uma viagem, de cair de uma motocicleta em alta velocidade, ou medo de uma batida, de um acidente. O medo

³ Organização basca de ações terroristas que lutava pela independência da região ante a Espanha.

⁴ Organização paramilitar da Irlanda do Sul, católica radical, de ações terroristas que lutava pela independência do Reino Unido.

⁵ Organização paramilitar islâmica, de vertente xiita. São contra invasores externos, principalmente os EUA

⁶ Partido criado por Yasser Arafat em com o objetivo de lutar pela independência palestina com relação a Israel.

⁷ Organização que luta pela independência palestina por vias militares

de ser deixado para trás. O medo da exclusão social, dos amigos se esquecerem de nós, não nos convidarem para uma festa. As pessoas precisam ter uma posição na sociedade para ser alguém.

O termo “medo” no contemporâneo, ganha então um sentido menos rigoroso e mais amplo do que as experiências individuais. O medo também torna-se também o hábito que se tem, de um grupo humano, de temer tal situação ou tal ameaça.

Nos tempos atuais, o sentido da palavra medo depende do contexto em que o mesmo ocorre. Estará sempre entre as fronteiras entre sensação, sentimento e emoção, podendo ser ruim ou até para a satisfação pessoal. Santos (2003) afirma que:

[...] a emoção sentida por um indivíduo pode ser fruto de um histórico pessoal de uma vida inteira, que sempre fará parte de um processo de construção psicológica do homem, portanto o medo será uma emoção constitutiva do psiquismo do sujeito, parte de seu repertório emocional (SANTOS, 2003, p. 6).

Revertendo para o escopo desta dissertação, com relação às viagens aéreas, sabe-se que o medo foi descrito pela primeira vez no final da Primeira Guerra Mundial por um médico do Exército do Reino Unido como "neurose aeroespacial". As tripulações militares tinham uma mistura de medo e ansiedade, principalmente nos aviadores envolvidos em combate. Um número significativo de pilotos militares e tripulantes aéreos ficavam relutantes em voar, relatando sintomas como distúrbios gástricos ou insônia. Profissionais médicos militares, não identificando uma base fisiológica para o medo, consideraram as causas como psicossomáticas, e chamaram de aeroneurose, termo utilizado para descrever tais comportamentos como ansiedade, aflição e medo (KENNEDY, 2003).

Uma revisão da literatura revela relativamente pouco interesse no medo de voar entre as duas guerras mundiais, até porque sua utilização foi quase que exclusivamente por militares. No meio civil, as aeronaves, ao serem mais utilizadas para viagens no final da década de 1930, criaram um interesse maior. A aviação se tornava um promissor e revolucionário meio de transporte, além de uma estratégica ferramenta para a defesa das nações.

No Brasil, o Ministério da Aeronáutica foi criado em 20 de janeiro de 1941, objetivando definir normas, controles planejar o modelo aéreo do país para o futuro. Nas palavras do primeiro Ministro da Aeronáutica na época, Joaquim Pedro Salgado Filho (AGENCIA, 2013), os desafios eram muitos:

A aviação civil, na época, era mais voltada para a área esportiva em aeroclubes. Os pilotos comerciais recebiam treinamento dentro das próprias companhias que os empregavam. Havia um medo generalizado por essa atividade, devido ao número assustador de acidentes, a maior parte causada pela imprudência dos pilotos. Reverter esse quadro seria um desafio difícil de ser vencido e dependeria de uma grande campanha de divulgação das vantagens desse meio de transporte e do progresso que a aviação representava (AGENCIA, 2013).

Na década de 1950, em comum com o desenvolvimento da psicoterapia, que é um processo longo para ajudar um indivíduo ou grupo de pessoas a resolver questões emocionais por aconselhamento, a ênfase em estudos sobre o medo de voar mudou para uma perspectiva psicanalítica, que se caracteriza pela agilidade do processo e a disposição face-a-face entre terapeuta e paciente com a utilização de intervenções variadas (ZIMMERMANN, 1980). A partir da década de 1970, o medo dos passageiros no voo tornou-se um foco de atenção entre psicólogos e médicos interessados. Ao mesmo tempo, as perspectivas comportamentais e subsequentemente cognitivas foram desenvolvidas pela primeira vez para tratar distúrbios de medo e ansiedade (OAKES & BOR, 2010, p. 328).

Com o passar dos tempos e o aumento dos voos comerciais, mais pessoas começaram a utilizar as aeronaves com maior frequência, aumentando as discussões sobre este novo meio de transporte e conseqüentemente seus méritos e inconvenientes. Surgiu então o tipo de medo latente, aquele que quando alguém diz que está receoso de voar, em geral, está referindo-se a algo que pode ocorrer no futuro.

Os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001 produziram internacionalmente uma avalanche de medos e efeitos prejudiciais às pessoas e à aviação mundial. O impacto dos ataques comprometeu psicologicamente a vida dos americanos e refletiu danosamente no resto do mundo. As principais mudanças psicológicas que afetaram uma grande proporção de cidadãos americanos consistem em mudanças na percepção, tanto como indivíduos, como do país como um todo. Muitos americanos passaram de uma percepção de grande segurança pessoal para uma insegurança, de uma percepção do país como invencível para uma de país vulnerável, para uma percepção de guerras que podem acontecer em qualquer lugar. Também a percepção de um futuro previsível para um futuro que é incerto e vulnerável (VILLAMEA, 2015).

Figura 1- O 2º Boeing 767 atingindo as Torres Gêmeas do Word Trade Center



Fonte: <https://4.bp.blogspot.com/-vxUxHbkzBZc/VLfztGvvRwI/AAAAAABWrw/a4WAK5-kN7w/s1600/x1.jpg>

O impacto das imagens do *Word Trade Center* em chamas (Fig. 1) sendo atingido pelo segundo avião mudou o mundo consideravelmente. Quatro aviões de grande porte, tipo Boeing 767, cheios de passageiros, em pleno voo, foram sequestrados por 19 terroristas, incitados pela Al-Qaeda, no maior ataque terrorista da história.

Dos quatro voos de passageiros tomados pelos terroristas, dois atingiram as Torres Gêmeas do Word Trade Center, em Nova York. Acuadas pelo fogo e pela fumaça, cerca de 200 pessoas pularam dos andares mais altos antes de os prédios desmoronarem. Um terceiro avião foi arremessado contra o prédio do Pentágono, em Washington. O quarto caiu nos arredores de Shankville, na Pensilvânia, depois que um grupo de passageiros tentou reassumir o comando do avião (VILLAMEA, 2015).

As memórias de medo são duradouras como outras formas de memória, são consolidadas e, para Freud citado por ROZA (2009), ficam armazenadas no inconsciente dependendo de sua reativação. De acordo com o Centro de Controle e Prevenção de Doenças (CDC) norte-americano, cerca de 400 mil pessoas foram expostas a substâncias tóxicas, ou sofreram ferimentos e traumas na região baixa de Manhattan no dia 11 de setembro de 2001. Estudos com os circuitos do medo em roedores, similares aos do cérebro humano, levaram a

novos tratamentos para transtornos de ansiedade com base na modulação da extinção e consolidação do medo.

O governo americano, depois de quase 20 anos do ataque, ainda suporta com tratamentos físicos e psíquicos, somente em Nova York, cerca de dez mil pessoas que foram direta ou indiretamente expostas ao atentado. O resto do país e do mundo ainda sofrem as consequências:

A tragédia americana, que matou 2.753 pessoas de 70 nacionalidades, provocou guerras, derrubou governos, abalou a economia, afetou valores humanos, estimulou a intolerância e trouxe ao cotidiano do século XXI um sentimento primitivo – o medo (VILLAMEA, 2015).

Moradores do entorno do World Trade Center continuam a sofrer os efeitos da poeira tóxica que inalaram com os desabamentos. No mês seguinte aos ataques, forças armadas americanas, com grande apoio da comunidade internacional, invadiram o Afeganistão à caça de Osama Bin Laden, líder do grupo terrorista *Al-Qaeda*, escondido sob a proteção do movimento extremista islâmico e pelo regime fundamentalista do talibã. Bin Laden foi o responsável pelos ataques que acabaram com o sentimento norte americano de “invencíveis” e “donos do mundo” (VILLAMEA, 2015).

Segundo a repórter da Revista Veja, Luiza Villaméa (2015), o governo Bush, depois dos ataques, começou uma grande reforma nos serviços de inteligência americana, incluindo a Central Intelligence Agency (CIA) e o Federal Bureau of Investigation (FBI) na tentativa de melhorar a comunicação entre eles. “O 11 de setembro mudou a percepção de nossas vulnerabilidades”, disse o então vice-presidente Dick Cheney, um dos homens mais poderosos do governo. “Mudou o tipo de estratégia de segurança nacional.”

A caçada a Osama Bin Laden durou quase dez anos. Só terminou no começo de maio, quando homens do Seal Team, uma unidade especial da Marinha americana, entraram no espaço aéreo do Paquistão, invadiram o esconderijo do líder da Al-Qaeda e saíram de lá com o corpo, que teria sido jogado no mar. (VILLAMEA, 2015).

Um dos grandes reflexos do 11 de setembro para a população foi o medo de voar, do terrorismo e da falta de segurança em geral. Nos aeroportos foram adotadas medidas extremas de segurança, principalmente nos Estados Unidos e Europa (VILLAMEA, 2015). Na época os terroristas não tiveram nenhum problema para embarcar nos quatro aviões de diferentes empresas e sequestra-los. Atualmente, ao embarcar em qualquer voo nos Estados Unidos e

Europa, os passageiros necessitam se submeter a uma série de procedimentos, incluindo tirar os sapatos e cintos, não carregar frascos de vidro, pequenas tesouras ou cortador de unhas na bagagem de mão, além de passar pelo equipamento de Raios X e *scanners* corporais, que despem as pessoas.

A violência ronda o mundo neste século. O terrorismo, as guerras, os assaltos, o desconhecido e até a tecnologia fazem parte dos medos do dia a dia. No século XXI a guerra fria colocou a população em alerta. Desconhece-se o verdadeiro potencial das armas de destruição em massa, o mundo tem medo. Nos séculos passados, os medos eram mais locais e definidos, foram épocas dos grandes medos, que muitas vezes estavam ligados a fatores e a contextos bem específicos. A população da época do renascimento tinha certeza da continuação de sua existência após a morte. A ciência moderna mostrou outros horizontes, os medos são mais intensos, já que a maioria das pessoas não trata a morte como uma passagem para outro mundo como antigamente, mas como um vazio deixado pela quebra da espiritualidade. No passado, além disso, somente se conhecia o próximo, o que estava perto, não se sabia nada do que acontecia pelo mundo, longe da população local. Hoje sabemos tudo o que acontece em todos os cantos do planeta. Se um louco mata crianças em uma escola norte-americana, ficamos sabendo até o nome do assassino poucas horas depois.

O medo é uma das experiências mais complexas vividas nas sociedades da atualidade. Bauman (2008, p.167) com muita perspicácia escreveu que a “insegurança do presente e a incerteza do futuro que criam e alimentam o mais aterrador e menos suportável de nossos medos”. O sentimento de impotência e medo nos deixa sem controle dos assuntos da nossa vida e do planeta. No passado, uma vez que os medos eram locais e concretos, talvez fosse possível fazer algo para preveni-los. “Hoje, ao invés, quanto mais os medos se tornam um emaranhado inextricável, mais tem-se a impressão de que é impossível intervir sobre as problemáticas que os alimentam” (AUGÉ, 2013). A sensação de impotência perante os novos e diferentes medos está dominando as populações do mundo.

Diferentemente de medos antigos, temos a experiência de medo hoje, como uma experiência individual, singular e crescente com o aumento dos mal-estares contemporâneos. Os medos acompanham o processo de transformação e a evolução dos homens.

Com uma mídia globalizada, atuante e insensível, atualmente, tudo o que acontece, mesmo longe, ficamos sabendo, querendo ou não, provocando medo como se fosse aqui.

Como acontece com as novas inquietações planetárias, que são a dimensão obscura e ameaçadora da globalização. Dominadas pela ideia de que o que diz respeito a alguns acaba, mais cedo ou mais tarde, envolvendo todos os outros, as catástrofes

nucleares, as epidemias, mas também o terrorismo ou as ameaças do sistema financeiro assumem os contornos quase apocalípticos (AUGÉ, 2013).

Para Ribeiro (2013) “o futuro é uma tela em branco na qual no momento adequado cada um pintará sua paisagem. Por que temê-lo? Nós temos medo dele por causa de fantasias, fruto de nosso pessimismo e da falta de esperança”. Devemos cuidar das coisas que temos controle, para ser felizes. As coisas do futuro estão absolutamente fora de nossa gestão, sem muito controle. Discutimos o futuro como se ele existisse, e como algo pronto que existirá inevitavelmente: “O destino não existe, e nada está predeterminado. O futuro não tem qualquer valia a não ser quando se torna presente” (RIBEIRO, 2013).

O medo e a ansiedade podem ser considerados como alarmes para os diversos perigos que a espécie humana enfrentou ao longo da sua história evolutiva. Atualmente, apesar das novas tecnologias, o futuro parece uma incógnita, o amanhã parece mais como ameaça do que como esperança, aumentando inevitavelmente a ansiedade no presente.

3 O MEDO, DEFINIÇÕES E TIPIFICAÇÕES

Medo pode ser o movimento da certeza para a incerteza
(KRISHNAMURTI).

Neste capítulo, a partir de uma perspectiva interdisciplinar, contemplando teorias acerca da cultura, da tecnologia, dos impactos na população aborda-se a partir de algumas definições e características, o medo no campo conceitual segundo os autores dos estudos culturais. Considerações e pensamentos sobre o “medo derivado” do sociólogo Zigmunt Bauman (2007, 2008), sobre o inconsciente de Sigmund Freud (1971) e sobre as mídias do antropólogo Marc Augé (2013), foram utilizados como ilustrações. Proposições de Marilena Chauí (1987) a respeito das relações humanas, a natureza da mente e a origem dos pensamentos também serão usados para embasar os conceitos sobre o medo contemporâneo. Das dimensões fisiológica, psicológica, formas e intensidades que o medo pode assumir em um indivíduo, buscou-se em bibliografias específicas, dados que venham corroborar e enriquecer os estudos sobre esta temática. Foram utilizados manuais e livros de medicina e psicologia aplicada, como o *Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais*, (DSM-V, 2013), a *Classificação Estatística Internacional de Doenças Mentais*, (CID-10, 2007) e o *Psicopatologia e semiologia dos transtornos mentais* de Paulo Dalgalarrondo (2008), todos sobre problemas e desordens mentais que incluem o sentimento medo, além de artigos sobre alguns dos diversos tipos de medo da atualidade.

3.1 A CULTURA E OS TIPOS DE MEDO

Discorrer a respeito do medo contemporâneo é algo muito complexo, justificando assim uma abordagem interdisciplinar, considerando o mundo um lugar perigoso e que cada pessoa é única, particular, com diferentes culturas, apresentando uma infinidade de fatores psicológicos e vivências capazes de experiênciá-lo e desencadeá-lo. Para Canclini (1990), cultura é a maneira como cada pessoa, coletividade ou nação se define por meio dos símbolos que cria, da forma de se comunicar, de comer, falar, sonhar, sentir, dançar, jogar e muitas outras práticas sociais aprendidas de geração em geração. Historicamente construímos formas culturais para nossa existência social.

A perspectiva interdisciplinar da geração do medo permite a abordagem proativa das questões originadas na sociedade contemporânea, dos problemas relacionados aos impactos

tecnológicos, às recentes transformações culturais do modo de viver das pessoas comuns. A partir do século XX, para Stuart Hall (1997), passou-se a viver uma revolução cultural, com a mídia assumindo singular importância no que diz respeito à organização da sociedade moderna como uma parte ativa da vida social, interferindo diretamente no modo de pensar das pessoas. Nas palavras de Hall (1997, p.4): “a cultura é agora um dos elementos mais dinâmicos e mais imprevisíveis da mudança histórica no novo milênio”. Conclui-se então, que tornou-se mandatório compreender que revoluções culturais globais e tecnológicas que causam impacto sobre nossos modos de viver, aspirações e medos.

No final do século XIX, conforme o livro de Roza (2009), os estudos de Freud (2019) indicavam que as sociedades eram muito mais rígidas e com culturas tradicionais locais mais bem definidas. A sociedade globalizada atual, no início do século XXI, apresenta um nível acelerado de mudanças. As tradições se perderam no tempo e hoje os valores são imprevisíveis e não tem um rumo certo. As emoções mudaram, os medos mudaram. Para Clifford Geertz (1989, p.14), cultura pode ser “o modo de vida global de um povo; o legado social que o indivíduo adquire em seu grupo; uma forma de pensar, sentir e acreditar; uma abstração do comportamento.” A cultura é dinâmica, mudou e continua mudando. Os medos fazem parte, acompanham essas mudanças. Para Chauí (1987), o medo atual é um sentimento estranho que, muitas vezes, torna os homens insensatos, colocando:

[...] “asas em nossos pés”, quando não deveríamos fugir, e “pregando-os ao solo” quando a fuga seria necessária. Rouba-nos a coragem e dá ensejo à crueldade. Acidente dotado de causas e fruto da insensatez, o medo não se opõe à valentia, mas à prudência (CHAUÍ, 1987, p.44).

A cultura do medo, atualmente, pode estar presente em insegurança, preocupação, ansiedade, fobias, ataques de pânico, transtornos do estresse pós-traumático, dentre muitas outras situações. Cada cultura possui seus diversos medos e ferramentas próprias para se defender deles. Citando Max Weber, para Geertz (1989, p.15) “homem é um animal amarrado a teias de significados que ele mesmo teceu” sendo a cultura, a maior parte dessas teias e o medo, uma delas. Muitas vezes as pessoas não conseguem identificar qual o objeto de seu medo, de onde vem ou como apareceu. Seria medo de algum objeto? Animal? Insegurança? Situação? Local? Ou seria apenas uma sensação generalizada de medo? Os medos atuais são vários, muitas vezes indescritíveis, misteriosos e inacessíveis. Para o terapeuta holístico Ronaldo Cardim (2018), o medo pode ser uma sensação de alerta para algum perigo real ou imaginário, normalmente provocando uma reação de proteção ou fuga. Nos dias de hoje, o

medo apresenta-se como sentimento de apreensão, de temor, de receio, mesmo sem motivos concretos e reais para tal. O medo hoje é de perder o emprego, de assaltos, de um acidente automobilístico, de traições, da velhice, das drogas, dentre vários outros. Existem também os temores imaginários, ou irracionais, como o medo do dentista, dos impostos, da polícia e até o receio de ter medo. “[...] a palavra medo está carregada de tanta vergonha [...] que a escondemos. Enterramos no mais profundo de nós o medo que nos domina as entranhas [...]”. Escreveu G. Delpierre. (DELUMEAU, 2009, p.14).

Já os medos reais, muitas vezes, decorrem do pós-trauma, como a pessoa assaltada que se fecha em casa, que não dirige por ter participado de um acidente, não voa de avião com medo do terrorismo ou por ter assistido a um acidente aéreo na televisão. Outros tem medo de desafios, de novidades, de tomar decisões. Até o mais simples cidadão, com pouco conhecimento do mundo, por exemplo, tem medo de ser assaltado, de perder tudo.

Se antes eram vistos como medos locais, concretos, havia a impressão de que poderiam ser evitados, prevenidos. Mas hoje, de tão emaranhados, repercutidos e, com isso, amplificados, tem-se a impressão de que qualquer intervenção sobre eles é impossível. Aumenta a sensação de impotência (FORT, 2016, p.98).

Como afirmou o filósofo Mário Sérgio Cortella (MACHADO, 2018, s.p), “a natureza colocou dois mecanismos de proteção na nossa vida, que são medo e dor”. Se você perder qualquer um deles fica absolutamente vulnerável. O medo geralmente aparece quando a pessoa não está preparada fisicamente, ou psicologicamente para alguma situação nova ou algo inesperado fora do cotidiano. Medo pode ser considerado uma emoção, podendo ser um sentimento comum de insegurança das pessoas em relação a outras, a uma crença, situação ou a um objeto. De acordo com a psicóloga Luciana Santos:

A lição a tirar dessa visão do medo como emoção é clara: se toda emoção envolve crença, é possível afirmar que as formas de lidar com o medo implicam o embate com as crenças que sustentam e dão substâncias às experiências de medo que nos assaltam (SANTOS, 2003, p.9).

O medo pode também ser visto como uma resposta corporal a uma ameaça. Heidegger (1979) considera o medo o mais básico de todos os sentimentos, estando diretamente ligado ao instinto de sobrevivência pois, desde que bem controlado, poderá ser considerado uma garantia contra possíveis perigos, um alerta, um aviso. Se muito intenso pode trazer problemas, de acordo com Delumeau: “[...] mas, se ultrapassa uma dose suportável, ele se

torna patológico e cria bloqueios. Pode-se morrer de medo, ou ao menos ficar paralisado por ele” (DELUMEAU, 1989, p.19). O medo é portanto uma reação de alerta ao nosso bem estar, a uma situação sentida como ameaçadora, podendo ser física ou moral. Citado por Roza (2009), Freud alegou que o medo se apresenta através da exposição do indivíduo ao objeto fóbigeno. O medo surge sempre em relação a algo, alguma coisa real ou aparente; ele não existe por si só. O “sentir medo” pode ser uma ilação, uma inferência, que é um processo que cria uma suposição a partir de outras suposições a respeito desse sentimento, por dedução. Por exemplo, na possibilidade de algo ruim acontecer, provavelmente por algum evento imaginado ou vivenciado anteriormente, o indivíduo deduz a possível consequência. Segundo Peirce (1975), ao visualizarmos imagens mentais anteriores, elas nos provocam sensações, pois afetam nossos sentidos.

Os medos podem também surgir da preocupação a respeito do que poderá acontecer em consequência do evento, e não da ocorrência em si. Sendo assim um mecanismo natural de autopreservação. A fisiologia do corpo humano também pode reagir de forma instintiva, diferenciada e até descontrolada, diante de uma situação de medo ou perigo. Para Nogueira (2011), o medo pode ser um incômodo, uma perturbação:

O medo é uma das inquietações humanas mais intrigantes e complexas, uma vez que provoca no ser humano sensações e reações diversas. Tal perturbação é em geral desencadeada pela experiência de situações que ofereçam perigo tanto físico como psíquico, acarretando na perda de segurança e equilíbrio interno do indivíduo. (NOGUEIRA, 2011, p. 94)

A sensação de medo manifestada em situações do cotidiano tem causas infinitas, que vão desde o medo imaginário até o medo racional, lógico. Bauman (2007) destaca o medo como um sentimento causado pela possibilidade de uma pessoa ser atingida por um mal que se conhece pela experiência anterior ou por analogia com ela. Muitos filósofos tratam o medo como uma dor ilusória. Pensando a etimologia da palavra medo, que visa o estudo da sua origem e da sua evolução, derivada do latim *metus*, normalmente pode-se confundir-lo com perigo ou ameaça. O perigo se refere mais a realidade objetiva dessa possibilidade, enquanto a ameaça, que é amedrontar, advertir, aterrorizar, se relaciona com a consciência subjetiva desta possibilidade. Perigo é uma condição, objeto ou atividade que potencialmente pode causar problemas ou lesões às pessoas, danos a bens ou redução da habilidade para desempenhar uma função determinada.

Para Bauman (2007), no ambiente atual a luta contra o medo é uma tarefa constante para a vida toda. Nossa vida está longe de ser livre do medo, e o contemporâneo que a vida é vivida está muito longe de perigos e ameaças. “A vida inteira é agora uma longa luta, e provavelmente impossível de vencer, contra o impacto potencialmente incapacitante dos medos e contra os perigos genuínos ou supostos, que nos tornam temerosos” (BAUMAN, 2007, p.15).

Uma das consequências mais importantes da afirmação acima é a percepção de que o sentimento de medo supõe sempre uma representação de um objeto perigoso ou ameaçador; sem isso ninguém teria a consciência dos riscos, perigos e ameaças que estão em volta. Para Delumeau (1993), o medo é apenas a fronteira entre sensações e sentimentos, ou somente um excesso de covardia e de temor que, muitas vezes, pode ser dominado e domado, principalmente se o conhecemos:

[...] O medo ou o pavor, que é contrário à audácia, não é apenas uma frieza, mas também uma perturbação e um espanto da alma que lhe tiram o poder de resistir aos males que ela pensa estarem próximos [...] E porque a principal causa do medo é a surpresa, não há nada melhor para dele isentar-se do que usar de premeditação e preparar-se para todos os acontecimentos cujo temor pode causá-lo (DELUMEAU, 1993, p.23).

Bauman (2007) observou que os perigos que provocam medo podem ser de vários tipos, como aqueles que ameaçam nosso corpo, nossas posses, nossos amigos. Existem os perigos específicos, que têm nome, como por exemplo, medo de assalto, medo de altura, medo de avião. Devido a essa característica, o perigo não possui uma forma, e muitas vezes, não possui um conteúdo único. Alguns são de natureza mais geral, ameaçando a sociedade, nossa segurança, nossa família, nossa sobrevivência e nosso futuro. Depois aparecem os perigos que ameaçam a posição das pessoas na sociedade, a posição na hierarquia social, a identidade, a imunidade, a degradação e a exclusão social (BAUMAN, 2007, p.10). Constituem assim, uma múltipla fonte permanente de preocupação e insegurança.

Segundo Bauman (2008), vivemos em uma era de temores, ou seja, todos os dias aprendemos que o inventário de medos e perigos nunca termina. Novos perigos aparecem quase que diariamente, e não há como saber quantos mais e de que tipo ainda vão continuar aparecendo:

As oportunidades de ter medo estão entre as poucas coisas que não se encontram em falta nesta nossa época, altamente carente em matéria de certeza, segurança e proteção. Os medos são muitos e variados. Pessoas de diferentes categorias sociais,

etárias e de gênero são atormentadas por seus próprios medos; há também aqueles que todos nós compartilhamos - seja qual for a parte do planeta em que possamos ter nascido ou que tenhamos escolhido (ou sido forçados a escolher) para viver (BAUMAN, 2008, p.31).

Delumeau (2009) asseverou ainda que sem o medo nenhuma espécie teria sobrevivido na Terra e confirmou o que disse um estudioso em Teologia: que o homem é o ser que tem medo. O medo humano, diferentemente do medo de todas as outras espécies animais, que visam sobreviver, é único. Muitas vezes é um produto da nossa imaginação, talvez tenhamos medo de coisas que não existam.

A palavra medo permite abordagens muito distintas. Relaciona-se a seguir uma pequena amostra de tipos de medos conhecidos e vivenciados pelo ser humano no mundo atual, tais como: o medo de falar em público, de relacionamentos, de perder o emprego, dos mortos ou da morte, dos animais, de assaltos, da política, de voar, do futuro, dentre outros.

3.1.1 O medo dos homens e dos animais

O medo nos animais é imutável e único, o de ser devorado, de sobreviver. Nos seres humanos é diferente, variável e susceptível à imaginação, muito mais complexo. Está sempre além da dimensão individual podendo levar em consideração as comunidades humanas, sendo também um fenômeno social, cultural, antropológico e político. De acordo com Delumeau (2009, p.12), “[...] não só os indivíduos tomados isoladamente, mas também as coletividades e as próprias civilizações estão comprometidas num diálogo permanente com o medo”. O medo coletivo pode ser definido como o costume de um grupo de temer uma ameaça, seja ela física, política, social ou cultural.

O corpo humano, assim como o organismo dos animais, quase sempre reage de forma instintiva diante de uma situação anormal, por exemplo, a de perigo. O corpo não necessita de uma causa definida, simplesmente sua exposição à surpresa ou ao desconhecido, diferente, anormal, que possa aparecer a qualquer momento e em qualquer lugar. Diante de uma ameaça ou um perigo, com medo a tendência é fugir, se afastar, tendo portanto uma posição ativa perante a situação diferente, nova ou desconhecida.

Do ponto de vista evolutivo, a ansiedade e o medo, assim como o estresse, têm suas raízes nas reações de defesa dos animais, que ocorrem em resposta aos perigos encontrados em seu meio ambiente. Quando um animal se depara com uma ameaça ao seu bem estar, à sua integridade física, ou até mesmo à sua sobrevivência, ele experimenta uma série de respostas comportamentais e neurovegetativas, que caracterizam a reação de medo (MARGIS *et al*, 2003, p.18).

O medo é considerado uma emoção básica (HEIDEGGER, 1979), uma característica universal dos animais superiores e do ser humano. “Ele está em nós ... Acompanha-nos por toda a nossa existência [...] Todos os homens têm medo. Todos. Aquele que não tem medo não é normal, isso nada tem a ver com a coragem” (BAUMAN, 2008, p. 08). Ou seja, uma pequena dose de medo e uma grande dose de coragem nascem naturalmente nas pessoas, para enfrentar a vida. Para Bauman (2008), nos homens, medo envolve vários sentimentos:

O medo é um sentimento conhecido de toda criatura viva. Os seres humanos compartilham essa experiência com os animais. Os estudiosos do comportamento animal descrevem de modo altamente detalhado o rico repertório de reações dos animais à presença imediata de uma ameaça que ponha em risco suas vidas, como no caso de seres humanos ao enfrentar uma ameaça, oscilam entre as alternativas da fuga e da agressão (BAUMAN, 2008, p.19).

Para Darwin (1974), emoções e sentimentos como medo, raiva, ciúmes e amor seriam universais, presentes em todos os homens e em muitas espécies animais. Semelhante ao que ocorre com os primatas, mecanismo no nosso cérebro nos permite identificar animais como aranha ou cobra e reagir a eles muito rapidamente. Ambos foram perigosos para os nossos antepassados a milhões de anos. As mordidas venenosas certamente seriam um problema. Dalgalorrondo (2008) afirma que o medo não é uma emoção patológica, mas uma característica dos animais mais evoluídos e dos homens.

Trata-se do estado de progressiva insegurança e angústia, de impotência e invalidez crescentes, ante a impressão iminente de que sucederá algo que o indivíduo quer evitar, o que progressivamente se considera menos capaz de fazer. (DALGALORRONGO, 2008, p. 170).

No mundo masculino, machista, o medo é mais exacerbado ainda. Os meninos desde muito pequenos são bombardeados com expressões: “homem não chora”, “demonstrar sentimento é coisa para mulher ou para os gays” (FALCÃO, 2019, s.p).

Com a industrialização e o crescimento das cidades a maioria da população vive longe da natureza e não convive com animais selvagens, somente os conhece pela televisão. Apesar de manter distância dos bichos, uma boa parte da sociedade apresenta medo de animais como insetos, aranhas e cobras. É um medo instintivo, ou como diria Freud (ROZA, 2009), é proveniente do inconsciente.

3.1.2 O medo de falar em público

Após uma série de pesquisas, Stephen Lucas (2014), da Universidade da Pensilvânia, comprovou que o medo de falar em público é um medo tão comum como o medo de cobras sendo, portanto, um dos maiores medos da atualidade, o de se expressar diante dos outros, podendo ser provocado por timidez, medo da rejeição ou até medo de ter esquecido o assunto.

Não é fácil falar para uma pessoa que está à nossa frente. Para muitas ou para uma multidão, seria então uma dificuldade real e quase impossível. A timidez é o medo de estar exposto aos outros, de ficar aparente, de comunicar com as pessoas. Este medo tem uma intensidade diferente em cada indivíduo, desde as pessoas mais reservadas até aquelas verdadeiramente apavoradas com o contato social. Normalmente a timidez impede a evolução das relações sociais, podendo em alguns casos provocar depressão, afastando o indivíduo de todo o contato social. As pessoas tímidas, muitas vezes, acreditam que são inferiores. O medo de falar em público pode ser tratado através da psicoterapia ou técnicas específicas adequadas para cada caso. É possível vencer todas as suas limitações com mais conhecimento, maior autoestima, autoimagem e treinamento (LUCAS, 2014).

3.1.3 O medo de relacionamentos

Às vezes o indivíduo pode não estar consciente do medo, não percebe inseguranças mas, mesmo assim, elas podem impedir situações novas como, por exemplo, um relacionamento satisfatório com um parceiro. A tendência de muitas pessoas é ficar sempre pensando pelo lado ruim das coisas, tendo medo de um envolvimento emocional que pode levar a decepções, traição, desgostos e frustrações. O medo de relacionamentos interpessoais pode ser bastante limitador quando influencia o contato com pessoas que poderiam ser importantes em termos profissionais ou pessoais. Para Konkiewitz (2013), é na infância que aprende-se como seres humanos se relacionam, a partir do que vemos e vivemos, de como criamos expectativas próprias. É por isso que crianças que vivem em ambientes hostis podem ter dificuldades em relacionamentos futuros, inclusive no que diz respeito à confiança, com medo de depender de alguém ou de se tornar responsável por outra pessoa. Na prática os indivíduos sentem um medo intenso de falhar, de não corresponder às expectativas, de não estar à altura da outra pessoa. Existem também aquelas pessoas muito seguras em termos profissionais e que se revelam totalmente inseguras em termos afetivos. Para minimizar tais pensamentos, deve-se olhar para os aspectos positivos da situação, como a possibilidade de formação de uma família, amor, companheirismo etc.

3.1.4 O Medo de perder o emprego

Um dos principais medos aflorados na vida moderna é o de perder o emprego. Com a crise econômica e política, corte de gastos pelos governos, as empresas não estão mais conseguindo manter o padrão de produção que tinham anteriormente e não estão conseguindo manter todos os seus funcionários, aumentando o desemprego. A cultura organizacional das empresas e as mudanças constantes também são fontes geradoras de medo. Como o mercado muda constantemente, a cultura organizacional precisa se adaptar a essas mudanças. O medo apresenta-se quando as pessoas não conseguem se adaptar às mudanças e, por isso, podem ser dispensadas do trabalho. Sobre o ambiente organizacional, Gray (1976) observa que o medo de ser demitido é composto por uma mistura entre o medo de sofrer ao ser demitido e o medo do que irá acontecer com a vida após a demissão. Muitas empresas, aproveitando-se da situação, tendem a coagir as pessoas através do medo para alcançarem um objetivo qualquer. Algumas empresas costumam promover uma cultura do medo e da desconfiança utilizando-se de frases autoritárias como “é melhor que faça do meu jeito, senão...”. O medo simplesmente aumenta a distância entre o conhecimento e a ação, porque é necessário que a pessoa tenha a certeza de que não será punida por trabalhar como sabe (GRAY, 1976). O medo, depois de instaurado, se espalha rapidamente, contaminando a todos, podendo tornar um ambiente de trabalho desagradável. O medo e as inseguranças também podem impedir as pessoas de arranjar um emprego novo, interessante. As pessoas ficam ansiosas quando tem uma entrevista de emprego, sentem medo, e algumas vezes mentem para si mesmos dizendo que não querem o emprego, tentando evitar a entrevista por medo de uma possível reprovação. O medo pode se manifestar como um monólogo dizendo que as coisas vão dar errado. Normalmente nossa mente não contesta tais pensamentos (GRAY, 1976).

3.1.5 O medo da morte

Um dos nossos principais medos contemporâneos é o da morte, que é o mais humano de todos os medos. O homem, ao contrário dos animais, sabe muito cedo que morrerá, sendo a única espécie a conhecer o medo num grau tão temível e duradouro. O medo para ambos é basicamente uma emoção ou um sentimento que provoca um estímulo, um comportamento normalmente visando fuga, ou seja, tem a função de proteção, não sendo passivo. Para Heidegger (1979), diferente dos animais, o homem deve agir, tentar superar seus instintos e ir de encontro ao medo, vivenciá-lo, lutando sempre. O homem é o único a conhecer o medo em diferentes situações, graus e níveis, diferente dos

animais. Compreende-se o medo como um regulador da vida das espécies, e pode ser visto como uma luta pela sua preservação, sobrevivência e regulação. O homem é por excelência um ser que tem medo. O homem tende a imaginar que a morte é o fim de tudo, um caminho sem volta para o nada eterno. Com argumento oposto, para o sociólogo francês Edgar Morin (1988), os mortos ainda estão por aí, seja como for, eles sempre retornam e perambulam por onde viveram:

[...] os mortos não desperdiçam uma ocasião de regressar para junto dos mortais. Estão presentes em todas as festas primitivas. Tem campo livre uma ou várias vezes por ano, como nos festivais gregos das Antestérias e vão passear pela cidade de Atenas, entram nas casas e pedem comida como mendigos até serem expulsos. Mesmo nas civilizações evoluídas, os mortos arcaicos regressam anualmente, e o nosso dia de finados exprime o sentido dessa pálida Antestéria (MORIN, 1988, p.136).

Montaigne escreveu que “[...] o medo é mais inoportuno e mais insuportável que a morte” (MONTAIGNE, 1991, p.98). “Do que temos medo? Da morte, foi sempre a resposta. E de todos os males que possam simbolizá-la, antecipá-la, recordá-la aos mortais” (CHAUÍ, 1987, p.36). Chauí (2011) considera a morte como senhora absoluta, o mais conhecido e mais comum dos medos:

Temos medo de todos os entes reais e imaginários que sabemos ou cremos dotados do poder de vida e de extermínio: da Natureza desacorrentada, da cólera de Deus, da manha do Diabo, da crueldade do tirano, da multidão enfurecida, dos cataclismos, da peste, da fome, da guerra e do fim do mundo, da roda da Fortuna e da adversidade; da repressão, murmuram os pequenos; da subversão, trovejam os grandes. Tememos a morte seca e nua como um osso [...] (CHAUÍ, 2011, p.55).

Freud citado por Roza (2009) escreveu que as principais fontes do medo estão relacionadas com a morte e que esta ligação pouco mudou no mundo contemporâneo e vem desde os primórdios dos tempos. É provável que não exista um homem neste mundo que não tenha medo da morte. A única certeza que temos ao nascermos é que certamente vamos morrer. A luta contra a morte começa no nascimento e continua por toda vida. De acordo com esse pensamento, independentemente do tipo, o medo será sempre ligado ao medo da morte, ou seja, é uma emoção, um sentimento causado pela possibilidade real de cada indivíduo ser atingido por um mal que se conhece por experiência próxima.

A morte impõe medo, angústia e terrores por ser inegociável. A angústia de morte, segundo Freud (ROZA, 2009), significa expectativa frente ao perigo mesmo que ele seja

desconhecido ou inesperado. Para Freud, o termo angústia, além do sofrimento psíquico, pode provocar sensação de aperto na região epigástrica, de 'bolo' na garganta, com palpitações, palidez, impressão de que as pernas vacilam, dificuldade para respirar, e até morte. Em suma, a angústia afeta o corpo físico (ROZA, 2009).

Para Morin (1988) a morte é um dos temas mais difíceis de se tratar, dada a sua complexidade e a dúvida dos nossos sentimentos sobre ela. Neste mundo contemporâneo, os medos são mais intensos, já que a maioria das pessoas não trata a morte como uma passagem para outro mundo como antigamente e sim como o fim, um vazio deixado pela quebra da espiritualidade. Não é difícil identificar a presença do medo da morte nos comportamentos de grupos. Dos povos ditos primitivos às sociedades contemporâneas, podemos encontra-la quase a cada passo nos setores mais diversos da existência cotidiana. Por exemplo, as oferendas e sacrifícios dos antigos, aos ritos religiosos secretos da atualidade e suas liturgias, tentando chamar ou afastar a morte.

Para Nietzsche (2002) vida e morte são dois lados da mesma coisa intimamente ligada. Não seria possível morte sem a vida. Mas por medo que um dia deixaremos a vida, vamos enfrentar a morte sem nunca tê-la vivido. Para Nietzsche, a morte não é simplesmente uma passagem:

Toda a ideia de morte natural está ausente nos Evangelhos: a morte não é uma ponte, não é uma passagem; está ausente porque pertence a um mundo bastante diferente, um mundo apenas aparente, apenas útil enquanto símbolo. A "hora da morte" não é uma idéia cristã - "horas", tempo, a vida física e suas crises são inexistentes para o mestre da "boa-nova" (NIETZSCHE, 2002, p. 33).

Já sobre os mortos, de acordo com Morin (1988), sabem mais e podem mais do que os vivos, conhecem o futuro. Os necromantes dormem sobre túmulos ou abraçam crânios desenterrados para lhes penetrar os segredos e para serem penetrados pelos seus poderes. Os mortos felizes decidem a chuva, a fecundidade, a boa sorte na guerra ou caça (MORIN, 1988, p.141). Com ou sem medo, a morte é o nosso futuro e um dia vai chegar. “Desde que nasce, um homem é suficientemente velho para morrer” (MORIN, 1988, p.277).

Bauman (2008) refere-se à morte como a encarnação do desconhecido, pois morrer significa que nada acontecerá na frente, tendendo a permanecer incompreensível para a imaginação humana. Aparentemente o medo da morte nos humanos é similar ao dos animais, devido ao instinto de sobrevivência de todos os seres vivos. Mas somente os seres humanos

tem consciência que o futuro de todos será a morte e, por isso, devíamos estar sempre agradecendo por estarmos vivos.

Lembrar a iminência de morte mantém a vida dos mortais o curso correto – dotando-a de um propósito que torna preciosos todos os momentos vivos. Viva a sua vida terrena de maneira a ganhar a felicidade na vida após a morte. A vida após a morte é garantida – na verdade, inescapável. Sua qualidade, porém, depende de como você vive sua vida antes de morrer (BAUMAN, 2008, p. 47).

Pensamentos recorrentes de morte, além do medo de morrer, ideias de suicídio ou tentativa de suicídio são considerados transtornos depressivos pelo DSM-V (2013, p. 161), e normalmente tem cura psicológica. Quando a ligação com o mundo está deteriorada, como no caso da depressão, o desejo se inverte e a pessoa passa a desejar a morte como tentativa de fugir do sofrimento. Diante do medo da vida, dos problemas, das ameaças de abandono, às vezes entramos em profunda ansiedade. Nosso corpo se prepara para uma luta e temos duas alternativas básicas. Ou enfrentamos ou fugimos. O suicídio é um mecanismo de fuga diante da ameaça do mundo, seja real ou imaginária. Quando a correta noção da realidade desaparece, medo pode levar a comportamentos suicidas, como alguns tipos de pânico e ansiedade (DSM-V, 2013).

3.1.6 O medo de alturas

Devido às grandes construções, edifícios elevados e principalmente as viagens aéreas, um medo bastante comum em muitas pessoas, é o medo ou até fobia das alturas. Chamada de acrofobia. Se as pessoas têm ou não medo de uma determinada altura, depende em grande parte dos detalhes de seu ambiente. O medo das alturas foi relatado por um número considerável de pessoas, como o medo de cair de janelas altas ou o medo de ser puxado para fora de um parapeito ou até de subir em uma escada.

Estima-se que entre 2 a 5% da população mundial sofram do medo de altura ou acrofobia, sendo que as mulheres apresentam duas vezes mais este distúrbio quando em comparação com os homens (FRITSCHER, 2018). Esta forma de fobia pode ser desencadeada por um trauma anterior. Contudo, muitos pesquisadores acreditam que o medo de altura seja, na realidade, um instinto de sobrevivência, pois é observada em bebês e também em outras espécies de mamíferos. O medo de altura advém da imaginação exacerbada da queda e de suas consequências.

Pesquisas mostram que um certo medo em torno das alturas é normal, não só para os seres humanos, mas para todos os animais. Em 1960, os famosos pesquisadores e psicólogos

Eleanor Gibson e Richard Walk realizaram o experimento *The Visual Cliff*, que mostrava crianças rastejantes, junto com bebês de numerosas espécies, recusando-se a atravessar um grosso painel de vidro que cobria uma altura acentuada. Na presença da mãe, o bebê era encorajado e chamado, mas não se convenciu de que era seguro passar pelo vidro (FRITSCHER, 2018).

Não é comum alguém ter medo da queda de uma altura de poucos centímetros. Assim como não é comum uma pessoa ter medo de altura estando no centro de um edifício alto porém fechado. Trata-se de um medo com duas facetas relacionadas. A composição da altura e da possibilidade da queda desencadeia o medo que pode levar os dois nomes - medo de altura / medo de queda.

Portanto, a acrofobia parece estar pelo menos parcialmente enraizada, possivelmente como um mecanismo de sobrevivência evolutiva. A maioria das crianças e adultos usa uma certa cautela, mas não tem medo excessivo de altura. A acrofobia, como todas as fobias, parece ser uma hiper-reação da resposta normal ao medo. Muitos especialistas acreditam que isso pode ser uma resposta aprendida a uma queda anterior ou a reação nervosa de um pai às alturas. No entanto, o termo fobia é reservado apenas àqueles que se apresentam um medo extremo de altura, que muitas vezes, foge ao controle do indivíduo (FRITSCHER, 2018).

Direcionando para o tema da dissertação, por exemplo, para viajar a uma altitude de 32.000 pés em um espaço confinado a cabine de uma aeronave, lacrada, sem chances de fuga, pode ser aterrorizante para muitos. Se a pessoa tem medo de altura e teme que a aeronave caia, sem poder agir ou fugir, é uma razão poderosa o suficiente para ter medo de voar.

O psicólogo Maeve Crangle (2014) considera que a maioria das pessoas tende a temer mais eventos desconhecidos do que aqueles a que estão acostumados no dia a dia. A ansiedade de separação é outra questão que muitos viajantes medrosos devem enfrentar. Muitas pessoas sentem que, ao pegar um voo, experimentam a separação não apenas do solo, mas também da segurança de seu ambiente cotidiano, da família, dos amigos.

3.2 O MEDO SEGUNDO A MEDICINA

As pesquisas e o conhecimento na medicina atual avançam com velocidade, sendo necessário um acompanhamento constante dos métodos tecnológicos de aquisição do conhecimento sobre qualquer assunto. A medicina tradicional e a psicopatologia andam de mãos dadas para acompanhar o pensamento contemporâneo. Precisamos, então, entender um

pouco mais a respeito de como o cérebro atribui significado emocional aos estímulos sensoriais para melhor compreender o medo.

O sistema do medo é controlado por um circuito neural específico. Delumeau (1993, p. 23) descreveu tecnicamente o medo como um estado de emoção, de alerta, em que o hipotálamo no cérebro produz os impulsos que vão influenciar os neurônios para a manutenção do equilíbrio térmico, o controle da hipófise, o metabolismo, a circulação sanguínea, os estados emocionais, o mecanismo da vigília e do sono e, provavelmente, muitos outros, inclusive psicossomáticos. A manifestação do medo está diretamente relacionada a uma estrutura sensorial do cérebro. Amsel e Harbo (2015) observaram que as regiões superiores do cérebro processam um medo mais abstrato, enquanto as regiões do mesencéfalo respondem à ameaça iminente. Esses sistemas separados de medo podem agir de forma independente e sua interação pode ser sinérgica ou oposta. Por exemplo, a resposta a estímulos específicos, como a visão de uma cobra ou aranha, pode ser útil para evitar o perigo. Quando o indivíduo vê uma cobra, ele pula. Isso não é medo, e sim uma reação natural do corpo. Diante do perigo, o corpo reage; ele salta. À frente de um precipício, o indivíduo não caminha às cegas na direção dele. Isso não é medo. Quando se percebe um perigo, por exemplo, um carro aproximando-se em alta velocidade, a pessoa salta para fora do caminho. Isso não é sinal de medo: são reações do corpo para protegê-lo do perigo; essas reações não são medo.

A parte do cérebro responsável pelo acionamento do medo está localizada no lobo antero-medial temporal, responsável pela audição, aspectos da memória, da linguagem, do aprendizado e das emoções, denominada amígdala. Os cientistas acreditam que essa estrutura em forma de amêndoa funciona como uma central que coordena as mensagens entre as partes do cérebro que processa a entrada interpretando estímulos auditivos, olfativos, gustativos, visuais e as emoções básicas, além do instinto de sobrevivência. A amígdala desempenha um papel central na resposta automática à ameaça e no processamento consciente do medo (AMSEL; HARBO, 2015). Para Dalgalarondo (2008), quando uma ameaça atinge o indivíduo, ela provoca ansiedade ou medo. Após tais estímulos serem processados no interior da amígdala, que faz uma avaliação rápida do potencial de perigo, saem dela produzindo respostas compatíveis com o padrão de medo despertado, produzindo resposta hormonal ao medo e ao estresse. Tais respostas hormonais e comportamentais preparariam o indivíduo para ações do tipo lutar, fugir ou preocupar (DALGALARRONDO, 2008, p.161).

Outra estrutura do cérebro chamada hipocampo também ajuda o processamento dos sinais das ameaças e sua efetivação no corpo por meio da injeção de hormônios ou impulsos elétricos nos músculos.

Diferente da angústia, que gera uma inquietação, ansiedade ou a melancolia, como toda emoção, o medo pode ser temor, espanto, pavor ou terror, pode provocar efeitos diversos conforme os indivíduos e as circunstâncias, ou até reações alternadas em uma mesma pessoa: aceleração dos movimentos do coração ou sua diminuição; respiração ofegante; uma contração ou dilatação dos vasos sanguíneos. Uma hiper ou hipo secreção das glândulas; diarreia; comportamentos de imobilização ou violências (DELUMEAU, 1993, p. 23-24).

Para o psicólogo Cristiano Nabuco (2015), do Instituto de Psiquiatria da Universidade de São Paulo, (USP) a amígdala cerebral é o centro de tomada de decisão do nosso organismo. “É ela que entra em funcionamento quando vamos atravessar uma rua movimentada, por exemplo. Ela toma as decisões ligadas à sobrevivência” (RUBIRA, 2016, s.p). É ela que nos permite escapar de situações de risco ou perigo, é também a que nos obriga a lembrar de nossos traumas infantis e tudo aquilo que nos fez sofrer em algum momento. Essa estrutura está intimamente envolvida na regulação, condicionamento e formação de memória ao medo (DITYATEV & BOLSHAKOV, 2005). O cérebro é constituído também de circuitos cerebrais específicos que atuam resolvendo conflitos de maneira diretamente ligada ao evento. À luz dessas descobertas, o cérebro pode ser visto como uma máquina complexa, consistindo de muitos agentes que podem estar buscando objetivos divergentes, mas precisam interagir uns com os outros para a tomada de decisões.

Segundo Ashcroft (2001) o medo é uma reação em cadeia no cérebro que se inicia com um estímulo de estresse e acaba com a liberação de adrenalina, compostos químicos e outros hormônios causando aumento da pressão arterial e da frequência cardíaca. Sakai (2013) afirma que outras mudanças no corpo podem ocorrer, como dilatação das pupilas para entrada de mais luz e relaxamento da musculatura lisa.

[...] as artérias da pele se contraem para enviar uma quantidade de sangue mais significativa aos grupos musculares provocando calafrios; o nível de glicose sanguínea diminui; os músculos enrijecem, energizados por adrenalina e glicose provocando arrepios; a musculatura lisa relaxa para permitir que entre uma maior quantidade de oxigênio nos pulmões (SAKAI, 2013, p. 11).

Ao mesmo tempo da manifestação externa, acontecem turbilhões no interior do corpo. O sangue corre para os músculos, para os braços e pernas, preparando o corpo para lutar ou fugir diante de qualquer ameaça; o rosto fica pálido, já sem sangue. Simultaneamente, ocorre

um acionamento dos circuitos existentes nos centros emocionais do cérebro disparando uma grande quantidade de hormônios deixando o corpo em alerta, tornando-o inquieto e pronto para agir. A emoção do medo libera, portanto, uma energia oculta e a difunde por todo o organismo. “Essa descarga é em si uma reação de legítima defesa, mas que o indivíduo, sobretudo sob o efeito das agressões repetidas de nossa época, nem sempre emprega com discernimento”. (DELUMEAU, 1993, p. 23-24).

Delumeau (1993) relata que o medo, assim como qualquer emoção pode provocar efeitos diversos conforme a pessoa e o momento, podendo provocar inúmeras reações como aceleração do coração ou até mesmo sua parada; uma respiração rápida ou lenta; uma contração ou uma dilatação dos vasos sanguíneos; constipação ou diarreia; desarticulação mental. Nos casos extremos, de muito medo, até uma paralisia ou movimentos anormais diante do perigo podem ocorrer, característicos do pânico.

[...] sistemas como o digestivo e o imunológico não funcionam permitindo acumular energia para as funções de emergência; Essas reações físicas transmitidas pelo nosso corpo têm como objetivo nos ajudar a sobreviver a uma situação perigosa. [...] exteriorização resultará numa tempestade de movimentos desatinados e inadapitados, característicos do pânico (DELUMEAU, 2009, p.23).

No ser humano, o corpo está sempre em alerta para uma ação diante de um evento novo ou duvidoso podendo se manifestar somatizando várias doenças. Ao produzir adrenalina, o cérebro pede ao corpo para se preparar para enfrentar a situação ou evita-la. O cérebro então começa a agir, paralisando certos órgãos e enviando grande quantidade de hormônios para o corpo deixando-o em alerta, tornando-o inquieto e pronto para agir. O corpo pode então ficar mole, com dores nos braços e pernas, cambaleante. O cérebro, diante de muitas informações diferentes do dia a dia, fica mais ativo e sensível, com mais percepções que o usual. Quer seja uma ameaça física ou emocional, o medo só existe em relação a algo, podendo provocar uma injeção de hormônios, disparo do coração, um desmaio e até mesmo um ataque cardíaco e a morte.

A emoção de medo pode também liberar uma energia extra por todo o organismo. Sendo uma descarga energética para ser utilizada como uma reação para legítima defesa. Os músculos superficiais próximos à pele relaxam, permitindo maior quantidade de oxigênio ser direcionado aos pulmões, provocando o famoso "calafrio", sempre associado ao medo, já que menos sangue correrá pela pele para aquecê-la. Essas reações físicas transmitidas pelo nosso corpo têm como objetivo nos ajudar a sobreviver a uma situação perigosa (ASHCROFT, 2001).

3.3 O MEDO SEGUNDO A PSICOLOGIA

Os especialistas dizem que a base de qualquer doença psicológica será sempre direta ou indiretamente ligada ao medo de algo. Segundo Fernandes (2009) o medo assume na pessoa diversas formas com consequências diretas a nível psicológico e psicossomático. A maior parte das doenças somáticas têm a sua origem em fatores de natureza psicológica. O medo pode indicar que há estímulos externos ou internos como os pensamentos, que são ameaçadores para o bem-estar das pessoas. Sendo assim o medo tem o papel fundamental de proteger os indivíduos face a essas ameaças e garantir a sobrevivência. A principal e primeira necessidade do cérebro humano é a de segurança, o medo indica quando essa necessidade está para ser violada. No entanto, por vezes, o medo torna-se desregulado, descontrolado, seja por experiências passadas ou pelo tipo e nível de pensamentos das pessoas, podendo atingir proporções insuportáveis, seja em intensidade ou duração.

Conforme Dalgarrondo (2008), do ponto de vista da Psicologia pode-se escalonar gradativamente o medo em fases de acordo com o grau de intensidade, ou seja, prudência, cautela, alarme, ansiedade e pânico. Sendo portanto um estado de progressiva insegurança e angústia. Para a psicologia, medo e ansiedade são sentimentos extremamente complicados que convivem na nossa mente devido à complexidade do ser humano e à infinidade de fatores psicológicos capazes de desencadeá-los. “Medo é a resposta emocional à ameaça iminente real ou percebida, enquanto ansiedade é a antecipação de ameaça futura” (DSM-V, 2013, p.189). Como exemplos, temos a ansiedade de participar de reuniões de empresas, ansiedade em receber resultados de exames médicos, ansiedade na possibilidade de rompimento de relacionamentos, ansiedade ou medo de ter que andar nas ruas desertas, de viajar de motocicleta, de ônibus, de navio, de avião, dentre muitos outros.

Muitas vezes confundida com o medo, a ansiedade, *anxius* do latim, refere-se a uma condição de agitação e angústia, ou *angere*, que significa assustar, asfixiar ou estrangular (REMOR, 2000), similar ao medo, é também uma reação emocional acompanhada de vários tipos de sintomas físicos. Quando uma pessoa se encontra angustiada, não quer demonstrar o que sente, e geralmente não sabe o que está acontecendo. Sempre diz que “não é nada”. Para Heidegger, falar “nada” significa que:

[...] não há palavras para expressar o nada que sentimos. O nada não pode ser definido. Diante do que e por que nós nos angustiamos era ‘propriamente’ nada. Efetivamente: o nada mesmo – enquanto tal, estava aí” (HEIDEGGER, 1996, p. 57).

Para Eisenberg (2005), o medo e a angústia são sentimentos que podem se confundir. A angústia relaciona-se diretamente à sensação de aperto no peito, de compressão, sufocamento. Tem conotação mais corporal e mais relacionada ao passado. Angústia e medos são emoções naturais do homem, podendo ajudá-lo a se proteger de ameaças, estimulando sua ação, movendo o homem em uma direção. O grande problema seria uma apreensão exagerada podendo provocar desorientação, insegurança e uma proliferação perigosa do imaginário. (EISEMBERG, 2005)

Dalgalarrondo (2008, p.166) definiu ansiedade como um estado de humor desconfortável, apreensão negativa em relação ao futuro ou uma inquietação interna desagradável. Ansiedade é uma desordem mental em que as pessoas sentem desconforto ou medo excessivo durante situações aparentemente normais para a maioria das outras pessoas. Martins (2010, p.71-72) relata que a ansiedade é um sinal do corpo humano perante um perigo eventual ou aparente, muitas vezes percebido somente pela própria pessoa, podendo reduzir sua produtividade ou diminuir significativamente sua capacidade de exercer atividades profissionais mais usuais ou corriqueiras e até a qualidade de vida, podendo levar ao esgotamento progressivo e ao desgaste. A ansiedade pode e deve ser tratada por profissionais especializados em transtornos de saúde mental. A causa da maioria dos transtornos de ansiedade é ainda pouco conhecida. Acredita-se que a hereditariedade tenha um papel significativo em muitos transtornos de ansiedade (MARTINS, 2010, p.74). A ansiedade pode ser também um sintoma de outros distúrbios referentes à saúde mental e das condições físicas, podendo ser um efeito colateral de alguns medicamentos e substâncias, incluindo álcool e drogas. O doutor em saúde pública Edgard Martins (2010, p.71-72) ressalta que a maioria dos transtornos de ansiedade começa na infância, adolescência ou no início da idade adulta.

Segundo publicado no jornal *O Estado de São Paulo*, dados de 2017 da Organização Mundial de Saúde (OMS), informam que somente no ano de 2015 o Brasil tinha a maior taxa de pessoas com transtornos de ansiedade do mundo. Obviamente misturado a todas elas, estão aquelas pessoas especificamente com algum medo de viagens aéreas. Eram aproximadamente 18,6 milhões de brasileiros, perto de 20% da população, com algum transtorno de ansiedade (CHADE, 2017).

Medo, fobia e pânico, muitas vezes confundidos, são situações ou sentimentos similares. O medo se manifesta de diversas formas podendo ser caracterizado por ansiedades, fobias e pânico. O que diferencia uma situação ou sentimento de outro é o grau de intensidade, as alterações provocadas no indivíduo, a frequência e a situação em que a manifestação ocorre. Medo é um mecanismo de proteção contra perigos eminentes, podendo

ser um reflexo que permite ao organismo escapar de uma situação ameaçadora. “No entanto, o medo é ambíguo. Inerente à nossa natureza, é uma defesa essencial, uma garantia contra os perigos [...]” (DELUMEAU, 1993, p. 19). Já a fobia, um termo originado de uma palavra grega *Phobos* que significa medo, podendo ser um medo maior, extremo, desproporcional a um perigo aparente. Pânico também pode ser considerado um medo exagerado, mas é mais comumente associado à síndrome do pânico, quando vários sintomas psíquicos ou físicos estão associados. Uma grande quantidade de movimentos incoerentes e confusos podem acontecer. Normalmente é um sentimento de medo extremo, fora de controle, imprevisível (REMOR, 2000). Santos (2003) caracteriza o pânico como uma manifestação corporal com falta de controle nas forças, um caos psíquico, moral, social e orgânico. “Então, é como se as funções corporais ganhassem autonomia: o coração dispara, o pulmão deixa de respirar, o controle psicomotor se perde” (SANTOS, 2003, p. 53).

Para Dalgarrondo (2008) os medos exacerbados, desproporcionais e incompatíveis com as possibilidades de perigo real podem ser chamados de fobias e podem provocar crises intensas de ansiedade. Conhecem-se vários tipos de fobias, como a fobia simples ou específica (DSM-V, 2013, p.197) que se caracteriza por um medo acentuado e excessivo de determinados objetos ou situação, geralmente pequenos animais como baratas, sapos, ou quando a pessoa vai viajar ou se depara com a perspectiva de uma viagem longa, de navio ou de avião, podendo ser também quando toma uma injeção, vê sangue, altura, etc (DSM-V, 2013, p.238).

Uma fobia bastante comum é a chamada fobia social, que não permite que as pessoas consigam viver plenamente na sociedade, não conseguindo realizar suas tarefas do cotidiano. É o medo do indivíduo de expor-se a outras pessoas ou grupos, levando-o a evitar situações sociais (CID 10, 2007, p. 135). As pessoas não conseguem se adaptar, se entrosar, “com pessoas pouco familiares ao indivíduo e em situações nas quais a pessoa se sente invadida ou criticada pelos outros, como ministrar aulas, palestras ou participar de encontros, etc” (DALGARRONDO, 2008, p. 171).

A claustrofobia, por exemplo, é o medo de entrar e ficar preso em espaços fechados, como elevadores, salas pequenas, túneis etc. Existem, além dessas formas mais comuns de fobia, simples ou específicas, um número enorme de subtipos de fobia, classificados pela medicina de acordo com o objeto ou a situação fóbica em que ocorre.

É chamada de agorafobia o medo de ficar retido em locais difíceis de sair. É caracterizada por sintomas de ansiedade em situações que a pessoa se sente insegura ou em locais que ela não tem controle. Como exemplo podemos citar os espaços amplos e de

aglomerações como estádios, cinemas, supermercados, congestionamentos, navios ou aviões. Quando a pessoa se encontra numa dessas situações, pode ocorrer até um ataque de pânico. As pessoas afetadas geralmente fazem grande esforço para evitar tais lugares. Nos casos mais graves, as pessoas sentem-se incapazes até de sair da própria residência (AMERICAN, 2013).

O Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais, DSM-V (2013), classifica a agorafobia como uma fobia pertencente ao grupo das fobias específicas e fobias sociais. Entre outras condições que manifestam sintomas semelhantes estão a perturbação por ansiedade de separações, perturbações por estresse pós-traumático e depressões diversas. As pessoas afetadas podem apresentar um risco acrescido de depressão e perturbação por abuso de remédios ou álcool. Os indivíduos com alto grau de agorafobia “[...] tornam-se confinados ao lar, são aterrorizados pelo pensamento de terem um colapso e serem deixados sem socorro ao público” (CID 10, 2007, p.133). Podendo chegar ao ataque de pânico (CID 10, 2007, p.137).

Ainda segundo Dalgarrondo (2008), o pânico é uma reação intensa de medo ligado a um grande perigo imaginário de morte ou descontrole seguido de um desejo de fugir ou escapar da situação, podendo acarretar crises emocionais agudas e intensas de ansiedade:

[...] acompanhadas por medo intenso de morrer ou de perder o controle e de acentuada descarga no corpo de taquicardia, sudorese, mal estar, etc. As crises caracterizam-se pelo início abrupto de uma sensação de grande perigo. Ocorrem sintomas somáticos, decorrentes da ansiedade intensa, como palpitações, sudorese fria, tremores, formigamentos nos lábios e/ou ponta dos dedos, sensação de falta de ar, desconforto respiratório, dor ou desconforto no peito, náusea, sensação da cabeça ficar leve, medo de perder o controle ou enlouquecer, medo de ter um ataque cardíaco e, em alguns casos, despersonalização (DALGALARRONDO, 2008, p.172).

Ataques de pânico (CID 10, 2007, p.137) são períodos súbitos de medo intenso associados aos sintomas supra citados, sempre com a sensação de que estar prestes a acontecer alguma coisa ruim. A maioria dos ataques de pânico duram normalmente até 30 minutos, embora possam durar de alguns segundos a algumas horas. Em alguns casos as pessoas sentem medo de perder o controle ou sentem dores no peito. Os ataques podem ser desencadeados por um acontecimento qualquer ou ocorrer de forma espontânea sem avisos prévios, apresentando sintomas como uma grande sensação de terror, medo físico e nítida impressão de que vai morrer, perder o controle ou ter um ataque do coração. Sintomas semelhantes são produzidos pela resposta de luta quando as sensações físicas de ansiedade

são desencadeadas pelo cérebro interpretando uma dada situação como perigosa ou ameaçadora. Uma mensagem é enviada do cérebro para as glândulas supra renais, que por sua vez liberam o hormônio adrenalina na corrente sanguínea, o que prepara o corpo para lidar com a situação percebida como perigosa, podendo inclusive fornecer uma energia extra para ajudar a realizar uma tarefa extra. Alguns pesquisadores atribuem ataques de pânico a condições como hipoglicemia, hipertireoidismo, anemia ou hipersensibilidade à cafeína. Outras teorias sobre sua causa física variam de desequilíbrios mentais, hormonais e químicos e uma condição conhecida como prolapso da válvula mitral, um abaulamento de uma válvula cardíaca que, segundo as pesquisas médicas atuais, pode ser considerada inofensiva (DSM-V, 2013, p.250).

As crises de pânico duram alguns minutos e tendem a repetir-se com periodicidade variável. As crises podem ocorrer após a exposição ao estresse intenso, uma viagem forçada de avião, um exame médico complexo ou como, por exemplo, se uma pessoa precisa falar em uma reunião da empresa. O problema dela seria timidez ou conhecimento sobre seu trabalho. Em muitos casos, não se consegue identificar o fator desencadeante. (DALGALORRONGO, 2008, p.172). Ver um avião ou entrar nele pode ser um fator desencadeante.

3.4 MEDOS SEM EXPLICAÇÃO E O INCONSCIENTE

Para Bauman (2008) os medos podem ser tanto mais intensos quando difusos, dispersos, desconhecidos e sem motivos aparentes. “Medo é o nome que damos à nossa incerteza: nossa ignorância da ameaça e do que deve ser feito, do que pode e do que não pode, para fazê-la parar enfrentá-la, se cessá-la estiver além do nosso alcance” (BAUMAN, 2008, p.08).

Ter medo de andar em uma rua deserta de uma cidade às quatro horas da madrugada é um temor objetivo e compreensível. Sentir medo de filmes de terror com imagens grotescas também é simples de entender. Mas, o que dizer sobre o medo em relação a uma certa pessoa ou de olhar para baixo em um prédio ou viajar por uma estrada desconhecida. Ou o medo de borboletas, de fantasias, de palhaço. Os medos têm forte relação com o diferente, o desconhecido, o estranho. Para Sílvia Marques (2003), psicanalista lacaniana, o estranho não pode ser traduzido em palavras, o que muitas vezes gera medo ou desconforto e também pode ser algo que vem do inconsciente. Até para a literatura brasileira, como para Machado de Assis (2008), o inconsciente é um caminho escuro e complexo.

Passamos da consciência para a inconsciência, onde se faz a elaboração confusa das ideias, onde as reminiscências dormem ou cochilam. Aqui pulula a vida sem formas, os germens e os detritos, os rudimentos e os sedimentos; é o desvão imenso do espírito (MACHADO DE ASSIS, 2008).

Segundo Grosso (2018), relatos sobre assombrações e outros medos continuam vivos e atuantes nas mentes inconscientes dos humanos racionais. O estudo do comportamento de indivíduos psicóticos mostra quão próximas de nossa vida mental normal estão as “sombas” do desconhecido, do inconsciente.

A natureza complexa do cérebro pode ser facilmente observada na ocorrência do medo e da resposta às ameaças, já que elas podem ser experimentadas de várias maneiras (AMSEL & HARBO, 2015). Existem mecanismos de medo que ocorrem em resposta a estímulos externos, tanto dentro como fora da consciência, que por sua vez podem produzir respostas comportamentais inconscientes, automáticas ou voluntárias, focando no objetivo de evitar o perigo, enquanto outros podem estar assimilando informações para uso futuro. O medo também pode ser experimentado sem um estímulo como um estado emocional consciente, por exemplo, medo de eventos futuros potenciais, como terrorismo ou catástrofe ambiental, ou medo relacionado a memórias de eventos traumáticos do passado (AMSEL & HARBO, 2015), podendo ocorrer no inconsciente.

Como diria Dalgarrondo (2009), o inconsciente é um dos temas mais importantes da psicanálise e da psiquiatria, com várias obras primas a respeito. Para Freud citado por ROZA (2009), o inconsciente é bem mais do que um simples estado mental fora da consciência. O inconsciente é um depósito, um armazém de sentimentos, pensamentos, impulsos e memórias que são mantidos fora da consciência por serem ameaçadores ou maus, como sensações de dor, medo ou ansiedade. Ele é, embora obscuro, a estrutura mental mais importante do psiquismo humano. Freud chegou à conclusão, ao longo de suas pesquisas, de que existem duas classes de inconsciente: o verdadeiro inconsciente, inacessível à evocação voluntária, só se tem acesso por técnicas de hipnose, psicanálise e sonhos. E o inconsciente pré-consciente composto por ideias e sentimentos possíveis de serem recuperados por meio de esforço voluntário. Um cheiro, ou a visão de uma flor, a mente pode, de imediato, fazer associações a fatos, lembranças, ideias que esquecemos, mas que se pode ser evocado voluntariamente. De acordo com Freud citado por ROZA (2009), o inconsciente continua a influenciar o nosso comportamento e experiência, mesmo que nós não tenhamos conhecimento de como age.

Para Delumeau (2009, p.23), “sem medo nenhuma espécie teria sobrevivido.” Mas se ultrapassa uma dose suportável, o medo se torna patológico e cria bloqueios. Para

Roberto (2017) “A produção sistemática do medo por aqueles que quiseram ou querem nos controlar prestou um grande desserviço aos nossos corações [...]. Trazemos em nós o potencial humano esse milagre misterioso de estar vivo e vivendo.”

Toda a fisiologia do corpo humano reage de forma instintiva diante de uma situação que possa desencadear o perigo. Por isso é preciso ter medo de perder a saúde, de não enfrentar as dificuldades que se tem, de não ser competente. Isso sem dúvida coloca uma condição em que o medo funciona como um sistema de alerta. O medo nos alarma e isso é bom, mas se ele não for enfrentado, é covardia. E se ele é exagerado se torna pânico e acaba nos imobilizando (CORTELLA, 2017).

De acordo com Bauman (2008, p.170), “a contemporaneidade e os tempos modernos colaboram para o aumento do medo, mesmo vivendo atualmente na parte mais desenvolvida do mundo”. Estatisticamente, a nossas sensações de medo são sempre aumentadas. Para o sociólogo polonês, somos eternamente responsáveis por nossos atos, somos frutos do que fazemos, dos nossos medos derivados, que é o sentimento de ser suscetível ao perigo; uma sensação de insegurança. Para o autor (2008), o medo pode ser primário, ou seja, aquele medo em seu sentimento puro, direto, ante a uma ação ou possível ação, sem intermediações, e o medo derivado, que é aquele no qual não há a necessidade de uma ameaça iminente, sendo que ocorre com os seres humanos ao interiorizarem um mundo mais inseguro, vulnerável, gerando suspeitas exageradas e, muitas vezes, injustificadas. É a presença do medo sem efetivamente uma causa real. Para ele, o medo é algo que existe sem o conhecimento da ação resultante, do que pode ter originado e o que pode causar tais ações. O temor trata-se de algo que se sabe qual será a ação contrária, as proporções e as consequências destas.

Na visão de Chauí (1987) as possibilidades do medo derivado são infundáveis:

Temos medo da delação e da tortura, da traição e da censura. [...] Temos medo da culpa e do castigo; perigo e da covardia; do que fizemos e do que deixamos de fazer; dos medrosos e dos sem medo; das alamedas e dos becos onde “até a cação medrosa/ se parte, se transe e cala-se” (CHAUÍ, 1987, p. 37).

Chauí ressalta ainda que “O medo é uma tristeza nascida da ideia de uma coisa futura ou passada de cujo desenlace duvidamos em certa medida” (CHAUÍ, 1987, p.59).

3.5 A MÍDIA E O MEDO

Fort (2016) no artigo “Insegurança e medo: exageros midiáticos?” afirma que o medo também pode ser imposto intencionalmente, sempre “provocado e amplificado pela mídia”

(FORT, 2016, p.75). O nível, a variedade e a quantidade de informações que se recebe todos os dias, através da mídia é cada vez maior, mais evasiva e abstrata (AUGÈ, 2013). A mídia em geral, por meio de reportagens direcionadas e novos recursos técnicos, embora possibilitem novas formas de ver, ler e interpretar os fatos relevantes sobrecarregam as pessoas com excesso de informações. Fragilizam a capacidade de conceituar, de pensar e de se estabelecer relações dialéticas de compreensão da realidade e, dependendo do interesse de quem assiste, amplifica a sensação de insegurança e medo. As pessoas são vítimas de uma sobrecarga midiática de informações tanto por veículos impressos quanto por eletrônicos e digitais. Mesmo sem saber da veracidade da notícia, as pessoas muitas vezes ficam convencidas e começam a vivenciar e compartilhar a situação.

As mídias evocam, sem solução de continuidade, o risco de um cataclismo, um atentado terrorista, o aumento do desemprego e o massacre inexplicável de um louco. São realidades independentes, mas todas juntas, em um telejornal, ganham corpo. A justaposição cria um efeito de contaminação que as amplifica e as simplifica ao mesmo tempo, dando origem a um único medo global, difuso e indistinto (AUGÈ, 2013).

As notícias recebidas diariamente através da mídia televisiva ou jornalística ficam vagando nas redes sociais, mostrando os acontecimentos da sociedade em geral, tendem a provocar desconforto e insegurança quando supervalorizadas. Por exemplo, os ataques de 11 de setembro de 2001 representaram o maior ato de terrorismo na história dos EUA. Aproximadamente 3 mil pessoas foram mortas somente na cidade de Nova York. Efeitos psicológicos duradouros são geralmente observados após os desastres que causam extensa perda de vidas, danos à propriedade e tensão financeira generalizada. A mídia divulga e ressalta tais eventos, muitas vezes sem limites. Esses elementos estavam presentes no desastre de 11 de setembro, sugerindo que as sequelas psicológicas na cidade de Nova York são substanciais e duradouras (GALEA *et.al*, 2002). Por meio de entrevistas não direcionadas, via telefone, feitas com pessoas comuns moradoras de Manhattan, por um grupo de pesquisadores do *Center for Urban Epidemiologic Studies*, da *New York Academy of Medicine* e outras universidades americanas, foi avaliado o nível de transtornos de estresse pós-traumático (TEPT) e depressão. Através do estudo dessas duas sequelas psicológicas conhecidas pós-trauma e desastres, concluiu-se que houve uma carga substancial de stress pós trauma e depressão na maioria da população em toda cidade, principalmente devido à extensa cobertura midiática. A mídia, amplificando sensações, estimulou o “medo derivado” de Bauman (2008, p. 10), deixando as pessoas mais vulneráveis a diversas situações. Estudos sugerem que, na

área abaixo da Rua 110, aproximadamente 67 mil pessoas tiveram os mais diversos transtornos pós-traumáticos e aproximadamente 87 mil tiveram depressão durante o tempo do estudo (GALEA *et.al*, 2002).

No cenário contemporâneo especialmente as populações urbanas, independentes de classe ou posição social, apresentam fenômenos como stress, depressão, episódios psicossomáticos, uso de drogas e até mesmo casos de violência. Talvez o ponto de convergência comum dessas doenças contemporâneas seja o medo e a angústia fomentados e potencializados pela ação das mídias. Para alívio da população, de acordo com Dayan (2009), a imagem de violência, após um período de consumo, perde sua validade. Nota-se claramente com a imagem dos aviões se chocando com o WTC, que poucos meses depois, já não aparecia nos noticiários.

Curiosamente, até aqueles que trabalham constantemente com uma mídia aérea, em geral, tem medo de voar. Aero reportagem ou mídia aérea é uma atividade aérea que tem por objetivo registrar ou acompanhar acontecimentos, ou seja, tudo que dentre uma multiplicidade aleatória de fatos irrompe, ganha notoriedade e é veiculado nos meios de comunicação, constituindo-se de fotos, filmagens ou transmissões radiofônicas. O jornalismo praticado nas grandes cidades recorre, em muitas ocasiões, ao uso de aeronaves para registrar os acontecimentos da metrópole por um ângulo diferente, já que os ambientes urbanos nas cidades estão cada vez mais complexos. Normalmente, ao iniciar na aero reportagem, os repórteres designados pelas rádios ou empresas de televisão ficam com medo do voo nas pequenas aeronaves, como os helicópteros. Na opinião de Martín-Barbero (2001), todo tipo de novidade, principalmente as relacionadas aos profissionais de jornalismo acarreta em uma nova especialidade que, além de ter que desenvolver uma visão mais global da cidade por inteiro, tem que superar o medo de voar. Realmente, o ser humano não foi concebido para voar, daí viver este fenômeno como algo alheio ou estranho afetar diretamente a necessária performance do trabalho, principalmente se a transmissão for ao vivo, instantânea. É comum, por fatores diversos, o repórter não conseguir falar ou se calar no meio da reportagem. O homem é um ser que tem medo. O importante é o controle.

3.6 A INSEGURANÇA E A “INDÚSTRIA DO MEDO”

A partir do exposto, podemos supor que vivemos em uma nova era de temores, sempre por todos os lados, no nosso dia a dia. O medo é uma característica típica da população das grandes cidades. A insegurança e a fragilidade é uma rotina do cidadão comum e mesmo na

ausência de ameaças, o medo tem uma grande capacidade de tornar-se aparente. O medo e a ansiedade em relação à própria segurança, das pessoas e familiares prejudica o aprendizado, a convivência social e a concentração dos trabalhadores, além de gerar atrasos e até mesmo ausências no trabalho.

Sobre a indústria do medo nas cidades, Renato Ortiz (1999) comenta que na política pública, o estado mantém dois tipos de atividades essenciais à organização da sociedade: o monopólio da força, com o exército e polícia, e a administração da política pública. O monopólio da força lhe dá condições para garantir a ordem interna com repressão e medo induzido. Na administração, o estado tem que ter a capacidade de legislar e dar segurança a homens e mulheres que vivem em seu território. O Estado é portanto um espaço de poder. A globalização traz um dado novo. Entre a arte de governar e ter poder, abre-se um abismo. Ortiz diz que “Estado é lugar de política, mas esvaziado de poder. Daí o medo. As incertezas decorrem da incapacidade em se prescrever uma ação efetiva” (ORTIZ, 1999, p.141). O medo não é do tamanho das crises, mas da impossibilidade em afrontá-las de maneira eficaz. Os meios à disposição são escassos e insuficientes. O futuro é sempre incerto, não existem garantias:

Nos encontramos na verdade diante de linhas de força que se caracterizariam mais por sua difusão do que por sua concentração. Isso aumenta a sensação de incerteza pois não conseguimos nomear nem a fonte dos problemas nem as instituições capazes de contorná-los [...] Em tempos de globalização o medo é uma das expressões do descentramento do mundo. (ORTIZ, 1999, p.142).

Os economistas sugerem que um dia nossos interesses econômicos serão atendidos, sem nunca antes inculcar em nossas mentes certo medo do hoje, neste mundo globalizado. Chauí define bem a divisão dos medos na sociedade brasileira, ressaltando os que estão no alto poder político, econômico e social, medos que dizem respeito aos seus interesses:

A classe dirigente teme perder o poder e seus privilégios; a classe dominante teme perder riquezas, bens, propriedades; a classe média teme a pobreza, a proletarização, a desordem; a classe trabalhadora teme a morte cotidiana, a violência patronal e policial, a queda vertiginosa na marginalidade, na miséria absoluta, a arbitrariedade dos poderes constituídos (CHAUÍ, 2018).

É chamada de indústria do medo os gastos e investimentos em segurança pública e privada no país. Segundo a repórter da Agência Brasil, Mariana Tokarnia (2018), de acordo com a Confederação Nacional da Indústria (CNI) a indústria brasileira gasta mais com segurança do que com pesquisa e desenvolvimento. Somente em 2015, foram gastos cerca de

R\$ 30 bilhões com segurança enquanto que, com pesquisa, foram gastos R\$ 12,5 bilhões, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Em 2017, a indústria gastou com roubos, furtos, seguros e segurança privada, também cerca de R\$ 30 bilhões. O alto consumo e gastos na indústria do medo significam que muitos investimentos sociais deixam de ser feitos ou têm sua eficácia comprometida no país para cuidar de segurança.

Bauman (2007) discorre no livro, *Vida líquida*, a respeito do medo real e ilusório embutido nas pessoas, devido à falta de segurança nas sociedades urbanas das grandes cidades na atualidade. Os homens sentem medo e por isso são carregados de subjetividade, que é algo que muda de acordo com cada pessoa, como o gosto pessoal, por exemplo, cada um possui o seu. Fala sobre o progresso que “evoca uma insônia repleta de pesadelos”, ou seja, a instabilidade da vida em geral está consumindo a população. Os “sete sinais do câncer” ou “os cinco sintomas da depressão”, como hipertensão, colesterol alto, obesidade, stress e medo estão cada vez mais presentes no nosso cotidiano. Tratamos como paliativos as precauções contra a fumaça do cigarro, a obesidade, a comida de lanchonete, o sexo desprotegido ou a exposição ao sol. (BAUMAN, 2007, p.92)

Certos tipos de medo perseguem as crianças, outros aparecem apenas na adolescência e outros na maturidade. Em todos os estudos sobre o indivíduo e sobre a sociedade humana, o medo e segurança são temas sempre interligados, gerando sistemas de defesa pessoal e de alarmes. As pessoas com medo estão se trancando por trás de muros, construindo guaritas com vigias, contratando seguranças armados, dirigindo veículos blindados, gastando muito dinheiro com esse objetivo. Como exemplo, sabe-se que a venda de utilitários esportivos, teoricamente carros mais seguros, aumentou cerca de 45% nos últimos anos nos Estados Unidos (CALDEIRA, 2000). Os muros das casas começam a subir, alguns com mais de dois metros de altura. São implantados sistemas de vigilância ótica, alarmes, circuito de televisão nas entradas e saídas e em todos os cômodos da casa, cercas elétricas, cachorros ferozes, além dos condomínios fechados com outros recursos de segurança.

O medo está tomando conta das grandes e médias cidades. A arquitetura do medo e da intimidação está se espalhando sobre os espaços públicos urbanos. O espaço público está perdendo a luta contra o medo e a força da globalização. A maior guerra não se encontra nas ruas ou nos campos de concentração do século XX, mas em nossas mentes (BAUMAN, 2007). A arquitetura atual trabalha em prol do isolamento social. Não proporciona convívio com os demais vizinhos. As residências tornaram-se fortalezas humanas e preparadas para “guerras” invisíveis e irreais. Fortalezas projetadas e preparadas para os confrontos humanos com a realidade da insegurança. A segurança pessoal tornou-se um dos principais trunfos da

oferta de venda, talvez a principal estratégia de *marketing* das construtoras atualmente. A insegurança é símbolo de medo da morte e a segurança símbolo da vida (CALDEIRA, 2000).

Os condomínios fechados constituem o tipo mais desejável de moradia para as classes médias e altas de todas grandes metrópoles do Brasil atual. Os condomínios fechados não são um fenômeno isolado, mas a versão residencial de uma nova forma de segregação nas cidades do século XX e XXI. Chamados por Caldeira (2000) de Enclaves Fortificados, os condomínios fechados são a versão residencial de uma categoria mais ampla de novos empreendimentos urbanos, fisicamente demarcados e isolados por muros, grades, áreas vazias e detalhes arquitetônicos. Dentro enclaves, onde a segurança é prioridade, pode-se encontrar um novo conceito de moradia com um novo estilo de vida, em que ambientes socialmente homogêneos, controlados por guardas armados e sistemas sofisticados de segurança oferecem proteção contra o crime, criam espaços segregados e garantem aos moradores “o direito de não serem incomodados”. São totalmente direcionados para o seu interior e não em direção à rua, cuja vida pública parece não existir. A construção de símbolos de status é um processo que elabora diferenças sociais e cria meios para a afirmação de distâncias e desigualdade sociais. Os condomínios caracterizam-se como espaços autônomos e independentes do entorno em que estão situados; por isso, podem estar em qualquer espaço e mudam o panorama da cidade no que se refere ao caráter do que é público (CALDEIRA, 2000).

Bauman (2007) considera que as cidades se tornaram campos de refugiados para as pessoas expulsas da vida rural. A população das áreas rurais, com o desenvolvimento das cidades, está se mudando para as favelas em torno das cidades, atraída pela “esperança, não pela realidade”, pois não existe trabalho ou empregos suficientes. “A vida urbana se transforma num estado de natureza caracterizado pelo domínio do terror, acompanhado pelo medo onipresente” (BAUMAN, 2007 p.97).

A necessidade de se encarar a globalização de forma direta, consequente e com urgência não é uma tarefa fácil, no entanto, é essencial para podermos ter uma esperança de vitória. Para Bauman (2007), se o espaço é público, ou seja, não se exigem passes nem há registro de quem entra e de quem sai, e a companhia de estranhos é sempre assustadora, os resultados do planejamento urbano, tanto de hoje como do passado, não são encorajadores devido a insegurança e o medo. A cultura do medo termina por levantar uma discussão geral e presente no imaginário do brasileiro médio, da relação entre o bem e o mal. É interessante

salientar o contraste do novo e do antigo, da tradição e da inovação. Tudo será uma motivação direcionada à população, para que se gere a “cultura do medo”.

O medo, por outro lado, também pode ser vivido como uma experiência agradável e prazerosa para os que buscam emoções fortes. Desde o antigo império romano, quando os escravos, gladiadores, eram forçados a lutar por suas vidas, para satisfação do grande público; até hoje, nos esportes radicais, nos quais o medo aparece como elemento em busca de prazer, de bem-estar, de satisfação e muitas vezes como marketing. É um tipo de medo que não conta com mecanismos do tipo ‘lute ou fuja’ mas, pelo contrário, de consumo, de prazer individual. Sob o efeito do medo, aumentam a atenção e a velocidade de reação. As batidas do coração aceleram, a pressão sanguínea sobe, os açúcares inundam o sangue e aumentam as secreções da glândula suprarrenal e da parte anterior da hipófise. Esse terremoto psicofísico prepara o corpo para lutar e não temer. O praticante escolhe, determina o risco a ser assumido e busca não a glória, a virtude ou a excelência, mas a simples fruição exacerbada de um certo tipo de satisfação individual (SANTOS, 2003). O homem de hoje não é mais aquele “sentimental” de antigamente, ele quer sensações. O esporte, o sexo, os cuidados com o corpo, viagens, as drogas e até o medo pode ser uma delas.

Atualmente, estuda-se a ciência da mente humana, buscando suas ligações com o comportamento. A busca por novas sensações, como produto de consumo, a exemplo dos filmes de terror que provocam medo, assim como os esportes radicais nos quais as pessoas querem conviver com o medo e com o risco. Costa (1998) afirma que o indivíduo incerto de hoje se tornou um colecionador de sensações, procurando o diferente, o novo, repudiando com veemência toda dor ou qualquer desprazer, evitando sentimentos que o façam sofrer.

Percebe-se pela grande procura por esportes radicais nos quais as sensações de medo dirigido, adrenalina, são utilizadas para provocar bem-estar, satisfação e felicidade. Este tipo de medo está se disseminando em alta velocidade principalmente nos países mais desenvolvidos da atualidade, sempre com uma ênfase mercadológica consumista, “[...] que se pode facilmente verificar na explosão de modalidades de esportes, equipamentos, revistas especializadas, academias, profissionais especializados, visibilidade publicitária, etc” (SANTOS, 2003, p.8).

Na realidade, o homem enfrenta muitos riscos e perigos apenas pela emoção, satisfação pessoal ou até para promoção pessoal. O medo está sempre entre sensações e sentimentos: “angústia, mal-estar, desconforto são eventos afetivos que podem ser descritos como sentimentos[...]” em que “Sensações são mais ou menos fortes ou duradouras, e sua

principal característica é a de serem reguladas pelo trinômio dor, prazer, desprazer” (COSTA, 1998, p. 211).

Para a maioria das pessoas, os “viciados em adrenalina, em sensações extremas”, aparentemente são “loucos, pessoas ensandecidas”, devido a tênue linha separa a coragem do risco de morte. “Mas, poucos sabem que esses atletas são muito disciplinados, possuem um alto grau de autocontrole, são extremamente detalhistas com a logística, respeitam a natureza mesmo diante de desafiá-la” (FALCÃO, 2019). Atletas desse perfil, normalmente, são pessoas corajosas e estimuladas a grandes desafios. A coragem não é ausência de medo, mas sim o impulso de vencê-lo depois de senti-lo, respeitá-lo acima de tudo. É o que eles precisam para permanecer no controle da situação.

No contexto esportivo, dificilmente um atleta confirma que esteve amedrontado em determinado momento de uma competição, mesmo após a situação ter sido positiva. Controlar as emoções e o medo no esporte, dependendo da circunstancia, pode separar o vitorioso do último colocado.

Nunca foi fácil conviver com o medo. No mundo contemporâneo faltam perspectivas futuras, hoje o que importa é o presente e nossa mente está cada vez mais carregada de diferentes sensações, percepções e medos. Bauman (2008) ressalta alguns temas atuais que devem ser pensados na busca incessante de se eliminar as raízes do medo que assola o mundo líquido moderno. Dentre eles, a segurança e o medo que afeta os usuários das viagens aéreas.

4 O MEDO DE VOAR

Um menino que estudava ciências me explicou que o voo dos aviões a jato era comandado pelas leis da balística: o motor funciona como uma pistola automática que constantemente estivesse disparando. O voo é mantido pela explosão contínua do jato, como a bala é impulsionada pela explosão da pólvora. O avião não pode cair enquanto o jato estiver mandando o seu impulso. Estaria o menino certo? Tinha só doze anos! Mas, de qualquer forma, me senti segura e tranquilizei os medrosos [...] (Raquel de Queiroz).

As viagens aéreas são cada vez mais comuns e, atualmente, cerca de 4 bilhões de passageiros viajam anualmente em companhias aéreas comerciais em todo o mundo. As aeronaves estão ficando cada vez mais sofisticadas, desenvolvidas, seguras e confortáveis para os passageiros, diferentemente de poucos anos atrás. As primeiras comissárias de bordo, aeromoças dos anos 1950, eram recrutadas pelas companhias aéreas tendo que ter experiência em enfermagem (BOR, 2006, p.70-80). Regularmente, os passageiros passavam mal. No entanto, esse requisito mudou desde a ativação dos jatos comerciais, a partir do final dos anos 1960, com o advento das cabines pressurizadas que possibilitaram mais conforto e menos enjoos na maioria dos passageiros. As viagens aéreas modernas são seguras, eficientes e acessíveis, embora sem dúvida menos românticas e aventureiras do que no passado. No início, as viagens aéreas apresentavam desafios físicos e psicológicos para o passageiro, grande parte provenientes do desconforto para os ouvidos internos tradicionalmente associados aos primeiros dias da aviação. Embora os voos certamente tenham se tornado muito mais seguros ao longo dos anos, o medo permanece entre as fobias e estados de ansiedade mais comuns para os quais os pacientes buscam intervenção psicológica (BOR, 2006, p.70-80). Para alguns, o medo é tão vergonhoso, que o problema permanece sem tratamento efetivo, pois evitam de buscar ajuda profissional ou não voam.

Não existe uma explicação única, de como surgiu e o que é o medo de voar, mas um conjunto de fatores que podem ou não estar associados ao desenvolvimento do medo ou fobia do voo. Segundo relatos dos departamentos de *marketing* das grandes empresas aéreas, observou-se que, com frequência, o medo de voar tem sido reportado nas clínicas de psicologia como um dos principais motivos para não se utilizar esse meio de transporte em viagens, podendo causar prejuízos sociais e profissionais às empresas e aos passageiros. Embora o medo de voar pertença a uma situação específica, é um fenômeno complexo e com influência de vários fatores psicológicos, sociais, fisiológicos, que são singulares para cada indivíduo afetado, e, portanto, deve ser mais bem estudado.

O medo pode manifestar-se de várias formas e intensidades. Este tipo de sentimento pode ser incitado por agentes variados e, como afirmou Freud (ROZA, 2009), é invariavelmente provocado pela exposição a um estímulo fóbico. Curiosamente, o indivíduo geralmente reconhece que seu sentimento é desproporcional, embora esse entendimento possa servir apenas para intensificar o sofrimento e adicionar uma certa vergonha em ter o problema. Muitos pacientes relatam sintomas de ansiedade e angústia muito antes de partirem para o aeroporto (BOR, 2006, p.70-80). Para Gerwen e Diekstra (1997), dentre outros psicólogos, o medo de voar não é um problema simples e único, mas pode envolver vários tipos de medos, incluindo o medo de colisões, alturas, confinamento, instabilidade, falta de controle, etc. Inclusive, o indivíduo amedrontado pode reagir de maneiras e formas distintas. Na aviação, são vários os medos, como o medo de falhas humanas, dos problemas técnicos, de mau tempo ou turbulências que podem danificar o avião, medo de um ataque de pânico, do desconhecido, medo de cair, de sofrer um atentado terrorista, dentre outros. Dependendo da intensidade, as pessoas tendem a recorrer aos meios de transporte terrestres, limitando a sua vida e a daqueles que as rodeiam. As pessoas deixam de viajar, de fazer turismo, de participar em congressos, de visitar familiares, podem recusar empregos ou promoções, tudo por se sentirem incapazes de entrar em uma aeronave.

Acredita-se que o termo medo de voar, surgiu com o incremento do número de voos, poucos anos depois da invenção do avião. Pesquisando a natureza e os pássaros, o homem, eterno invejoso, decidiu que poderia também voar. Baseado nas observações dos pássaros voando, Leonardo Da Vinci, por volta do anos 1510, escreveu que o impacto do ar sob e sobre as asas era um elemento crítico para gerar sustentação, que é a força que “puxa” os aviões para cima. Segundo o engenheiro John Anderson (1997), a aerodinâmica detalhada de uma ave é muito complexa e Leonardo Da Vinci só pôde entendê-la anos depois. "Sem dúvida, Leonardo foi a primeira pessoa a entender a mecânica do voo das aves" (ANDERSON, 1997). Da Vinci projetou várias máquinas voadoras que dependiam de uma considerável potência muscular para o seu bom funcionamento. O conceito de motores leves, com potência, não havia sido desenvolvido naquela época. Conseqüentemente, foi impossível para Da Vinci testar adequadamente seus projetos, dada a quantidade de energia motora disponível na época. Muitos séculos depois, a empresa IBM recriou alguns dos modelos de voo de Da Vinci, conectou fontes de força a eles e provou que eles funcionam.

Ao longo do século XIX, um progresso aeronáutico considerável foi forjado por experimentos com máquinas de voo mais leves que o ar, balões, e máquinas mais pesadas que o ar. Em 1896, Otto Lilienthal, realizou mais de 200 voos em planadores com asas similares

às de um pássaro (Fig. 2), por ele fabricados, até morrer em um deles. Tudo mais, a partir daí, foi apenas uma questão de evolução técnica, uma vez que um avião, a grosso modo, é apenas um planador motorizado. A história da aviação é muito mais ampla e complexa do que a geralmente encontrada nos livros didáticos, escreveu Zanon (2009). O medo de voar é, portanto, uma emoção, um sentimento recente, do século XX, assim como suas consequências.

Figura 2 - Voo de teste de Otto Lilienthal

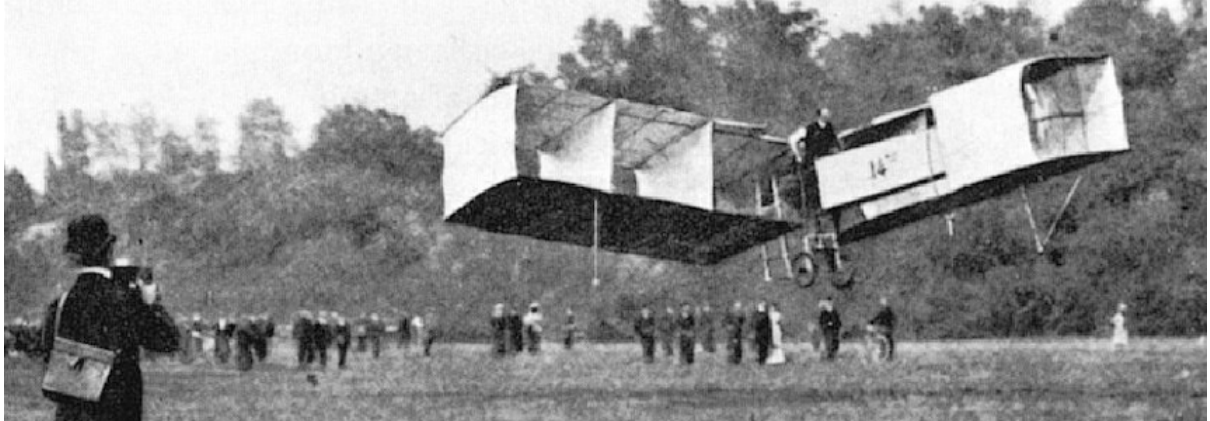


Fonte: <http://www.lilienthal-museum.de/olma/eba1894.htm>

Embora com uma plateia reduzida e sem grande documentação comprobatória, os americanos (STAM, 2003) afirmam que, em 1903, os irmãos Wright fizeram o seu voo histórico, provando ao mundo que era possível voar com uma máquina mais pesada do que o ar. Os irmãos Wright fizeram um planador controlável e divulgaram não só nos EUA, mas para resto do mundo. Três anos depois, Santos Dumont fez o que hoje se considera um avião, ou “veículo mais pesado que o ar” que, por definição: decola, voa e aterrissa por seus próprios meios. O que a aeronave dos irmãos Wright, que eram construtores de bicicleta fez, foi ser catapultada de um ponto mais alto, e planar. Outra informação importante é que não há nenhum registro de imagem e poucas testemunhas oculares, enquanto Santos Dumont fez em meio a uma multidão em Paris, e foi filmado.

Os brasileiros dizem que o primeiro voo com motor, foi mérito de Santos Dumont com o 14 Bis (Fig.3) no campo de Bagatelle em Paris, 1906. Segundo Zanon (2009), ao contrário do que é geralmente ensinado, o avião é, na verdade, o resultado de pesquisas que remontam aos estudos feitos por Leonardo da Vinci por volta de 1500, cujas palavras dizem tudo: “Uma vez que você tenha experimentado voar, você andarรก pela terra com seus olhos voltados para o céu, pois lá você esteve e para lá você desejarรก voltar” (Leonardo da Vinci).

Figura 3 - Santos Dumont voando o 14-Bis



Fonte: <https://mundoestranho.abril.com.br/historia/santos-dumont-inventou-o-aviao/>

Com grandes investimentos em tecnologia principalmente após a Primeira e durante a Segunda Guerra Mundial, ocorreu o desenvolvimento das aeronaves. O medo de voar se referia a uma mistura de medo com ansiedade, inicialmente observados em aviadores envolvidos em combate. Um número significativo de pilotos militares e tripulantes, na época, tornaram-se relutantes em voar, relatando sintomas como distúrbios gástricos ou insônia. Profissionais médicos militares, não identificando uma base fisiológica, consideraram as causas como psico somáticas, e chamaram de aero neurose, termo para descrever tais comportamentos de aflição e medo (OAKES & BOR, 2010, p.328).

Com o desenvolvimento das grandes aeronaves de transporte de passageiros, nas décadas de 1950 e 1960, pouco se sabe sobre o medo, considerando que um reduzido número de pessoas viajava, principalmente devido ao alto preço das passagens. Somente como referencia, na década de 1950 as passagens chegavam a custar 40% ou mais do que se paga atualmente. “Em 1955, um bilhete de ida e volta de Chicago até Phoenix, uma distância de cerca de 2.700 quilômetros, custava cerca de 138 dólares, que, se ajustado de acordo com a inflação, equivale atualmente a 1.168 dólares” (RIBEIRO, 2013). A falta de segurança era muito grande, só se voava visual, durante o dia, pois o voo por instrumentos ainda estava em desenvolvimento. A grande vantagem para os medrosos, na considerada “Era de Ouro” da aviação, era que os passageiros podiam fumar e beber durante o voo. Aliviando a tensão de muitos.

O medo de voar pode trazer consequências devastadoras para um profissional. Embora uma melhoria contínua nas telecomunicações possa ter atenuado esse efeito nos últimos anos, frequentemente, estar “no local” e “pessoalmente” para criar a conexão interpessoal

necessária, abordar questões empresariais e culturais é fundamental. Obviamente, esse efeito é mais grave quando relacionado a profissionais de companhias aéreas que podem perder uma carreira, com sérias consequências para o indivíduo e sua família (OAKES & BOR, 2010).

Em uma pesquisa feita pela Boeing Corporation (OAKES & BOR, 2010) constatou-se que 17% dos norte-americanos afirmavam ter medo de voar, e que o medo era o terceiro motivo mais citado para evitar viagens aéreas, seguindo apenas custo e pela necessidade de um carro no destino. O estudo descobriu que o medo de voar foi responsável por uma redução de 9% na receita das companhias aéreas, em 2005, ano em que o estudo foi realizado (OAKES & BOR, 2010). Além disso, afirma-se que, embora nenhum estudo moderno desse efeito tenha sido conduzido, como a prevalência tem sido consistente, provavelmente há um aumento desse efeito sobre as receitas. Outro fator desgastante para as empresas são os atrasos dispendiosos, que podem ocorrer devido à desistências de última hora, o que exige uma demorada remoção de bagagem e até a interrupção dos voos em casos extremos (LAKER, 2012).

O medo de voar pode afetar crianças e adultos, homens e mulheres de todas as classes sociais e profissionais, mas há traços de personalidade que podem tornar a pessoa mais vulnerável, como os perfeccionistas, os muito exigentes, os que preveem tudo, os controladores e os pessimistas, por exemplo. Curiosamente, vários comportamentos relacionados ao medo e à insegurança podem ser demonstrados nos passageiros ansiosos, como, por exemplo, a preferência de assentos perto de saídas e janelas, questionamentos nervosos à tripulação sobre clima, problemas técnicos, qualificações do piloto e similares. Além disso, os comportamentos agressivos podem ser notados (LAKER, 2012).

4.1 O MEDO DE VOAR SEGUNDO AS ESTATÍSTICAS

Em média, conforme dados da IATA⁸, cerca de 8 milhões de pessoas voam por dia no mundo. Segundo a associação, em 2014, próximo de 3.3 bilhões de pessoas foram usuárias das malhas aéreas mundiais, o que equivale a dizer que aproximadamente 44% da população do planeta se deslocam por avião (NABUCO, 2015). A IATA estima que em 2036 cerca de 7.8 bilhões de pessoas irão viajar dentro de aeronaves no mundo (IATA, 2019).

⁸ IATA - International Air Transport Association. Associação Internacional que representa mais de 230 companhias aéreas no mundo para todos os assuntos relacionados à aviação. Seu principal objetivo é ajudar as companhias aéreas a simplificar processos, aumentar a comodidade dos passageiros, reduzir custos, melhorar a eficiência dos serviços e, principalmente, cuidar da segurança da aviação, além de procurar minimizar o impacto do transporte aéreo no meio ambiente.

É mais provável que um indivíduo morra em um acidente de carro do que em um acidente de avião. É verdade. De acordo com David Ropeik (2006), professor de comunicação de risco da Universidade de Harvard, as chances de uma pessoa morrer em um acidente de carro são de uma em 5 mil. E as chances de morrer em um acidente de avião são cerca de uma em 11 milhões. Na verdade, é mais provável que o indivíduo seja atingido por um raio, com uma chance em 13.000 (ROPEIK, 2006).

Segundo estimativas do *National Institute of Mental Health* (NIMH) dos Estados Unidos, o medo de voar denominado de aviophobia, aerofobia ou *fear of flying* (FOF) atinge cerca de 6,5% da população, o que representa nos EUA cerca de 20 milhões de pessoas. Se as mesmas estatísticas forem aplicadas junto à população mundial, teremos então, 210 milhões de pessoas que apresentam a referida fobia.

As chances de alguém bater o carro e morrer a caminho do aeroporto é 500 vezes maior do que a de o avião cair. Segundo a FAA⁹ (ACCIDENT, 2018), de cada 1.000 mortes, 228 acontecem em acidentes rodoviários e 0,45 em aeroviários. Até nadar é mais perigoso. A cada 1.000 fatalidades, 26 são por afogamento. Em 2017 não houve fatalidades nos voos de passageiros operados por aviões a jato. E a taxa de acidentes fatais era o equivalente a um para cada 6,7 milhões de vôos (IATA, 2019). De fato, voar, de acordo com alguns estudos estatísticos, é mais seguro do que ficar em casa, dirigindo ou andar de ônibus (OAKES & BOR, 2010, p. 327). O equivalente a mais da metade da população mundial, cerca de 4,1 bilhões de viajantes voaram com segurança em 41,8 milhões de voos em 2017. As companhias aéreas membros da IATA (2019) experimentaram zero acidentes fatais e zero perdas de casco com aviões a jato ou turboélices. Em 2017 aconteceram 6 acidentes fatais, resultando em 19 fatalidades entre os passageiros e tripulação de aviões menores (IATA, 2019). Comparando com uma média de 10,8 acidentes fatais e 315 mortes por ano para o período de 2012 a 2016, sendo 9 acidentes fatais e 202 mortes somente em 2016. Nenhum dos seis acidentes fatais de 2017 envolveu um grande jato de passageiros. Deste total, foram 5 com aeronaves turboélice e 1 um jato de carga envolvido (IATA, 2019). O acidente do jato de carga resultou em 35 mortes no chão.

O jornalista especializado em aviação, Ernesto Klotzel, escreveu na introdução ao livro *Voar Sem Medo* (GODFREI, 2003) que certamente teremos “[...]maiores chances de ganhar na loteria do que se envolver em um acidente aéreo. [...] Em termos estatísticos, você

⁹ FAA- *Federal Aviation Administration*, Administração Federal de Aviação civil Americana, órgão do governo federal responsável pela regulamentação e todos os aspectos da aviação civil nos Estados Unidos.

teria de voar todos os dias, durante 8 mil anos, para sofrer um acidente sério. As chances de sair ferido são ainda menores” (GODFREI, 2003, p. 11).

Boa parte do medo específico do ser humano origina-se de um grande acúmulo de informações conscientes e inconscientes, na maioria das vezes de caráter negativo ou de incentivo à confirmação deste medo. Uma grande ênfase é dada aos acidentes aéreos pela mídia, principalmente pelo interesse das pessoas em fatos não corriqueiros do nosso dia a dia. Dezenas de pessoas morrem diariamente em acidentes com automóveis no Brasil e no mundo: fato comum para a população e mídia em geral, que pouco ou nada divulga. Mas se uma aeronave, mesmo que de pequeno porte, cair e matar quatro pessoas, possivelmente os principais jornais, internet e redes de televisão de todo país vão noticiar com ênfase. Conseqüentemente, o aumento do receio e medo de viagens aéreas ou dos aviões só vai crescer, mesmo que por um tempo determinado. Certamente alguns acidentes, principalmente os ocorridos com aeronaves de grande porte e de conhecidas empresas aéreas, ficarão na memória da população em geral por um bom tempo. Acidentes aéreos geram mídia de grande penetração e poder de venda para seus idealizadores e produtores.

Acidentes aéreos certamente ocorrem, sendo importante observar nas análises oficiais, suas origens, que podem ser as falhas de projeto, erros de manutenção, falta de capacitação dos pilotos, má comunicação das torres de controle, informações erradas ou desatualizadas de cartas de navegação, erros de pilotagem, etc. As informações passadas ao público em geral são extremamente deficientes. Julie O'Donnell, porta-voz da Boeing, explica que, entre os anos 1950 e 1960, acidentes fatais ocorreram uma vez a cada 200 mil voos. Em 2013, os acidentes fatais ocorreram uma vez a cada dois milhões de voos (NEGRONI, 2014), enquanto que em 2017, o número de acidentes fatais melhorou consideravelmente, foi um para cada 6,7 milhões de voos (IATA, 2019).

O erro humano é considerado o fator primário da maioria dos acidentes com aeronaves, sendo atribuído às falhas de pilotagem ou desconhecimento do piloto, conforme apontam todos os relatórios estatísticos do CENIPA (2019), principal órgão de investigação de acidentes aeronáuticos no Brasil. Relatórios finais de acidente apresentam o piloto, como o maior componente individual ou combinado das causas dos acidentes na aviação, em mais de 80% das ocorrências com aeronaves. Os projetistas têm sido pressionados a adotar métodos que, na tentativa de reduzir erros humanos, tornem as aeronaves cada vez mais complexas e supostamente à prova de falhas humanas. Infelizmente com a automação, os acidentes relacionados a falhas humanas cresceram substancialmente. Os equipamentos se tornaram mais “seguros” e as falhas dos equipamento ocorrem “muito raramente”, mas os homens

compreendem ou entendem menos do funcionamento dos sistemas. De fato, muitas experiências mostraram que a automatização progressiva cria exigências de novos conhecimentos e de maiores habilidades no ser humano. Essas complexidades resultam em necessidades de conhecimento adicional para os pilotos sobre o funcionamento diferente destes subsistemas e as modalidades automatizadas.

As investigações da indústria mostraram que as complexidades das plataformas de voo automatizadas induzem os pilotos a desenvolverem modelos mentais demasiadamente simplificados ou errôneos sobre a operação de sistema, particularmente sobre a lógica da transição da operação de modo manual para operação em modo automático (MARTINS, 2010)

Com os processos de globalização e as transformações culturais, a mídia cria novos conceitos para a cultura de massa, novos tipos e definições para o medo, como o de voar, por exemplo, aparecem por meio de um discurso midiático que toma novas formas. O discurso é um produto colocado à frente do consumidor exposto na mídia, embalado e entregue sem muita opção de escolhas, interferências e aprofundamentos, principalmente nos assuntos ligados à aviação. Hoje, as notícias são enviadas ao consumidor final nas mais diversas mídias. Apesar do alto índice de analfabetismo, no Brasil, é possível notar uma transformação social e cultural proveniente deste discurso midiático. Assim como a mídia é fruto de uma sociedade moderna, os indivíduos tentam justificar-se com sua ascensão cultural, acessando mais as mídias, sabendo distinguir o que é bom e ruim, o certo e o errado, a verdade e a mentira (FORT, 2016, p77).

A falta de conhecimento técnico, as crenças e as teorias midiáticas precipitadas aumentam o medo e a relevância dos acidentes aéreos (OLIVEIRA et al, 2014, p.3). As pessoas sempre inventam histórias ou imaginam coisas ou eventos que certamente não ocorreram antes dos acidentes. Uma grande quantidade de matérias e reportagens apresentadas em jornais e revistas, além dos relatos de populares, são apresentados em uma ampla divulgação da mídia como verdades, aumentando a tensão das pessoas que iriam voar, diminuindo significativamente a procura por voos e conseqüentemente o faturamento das empresas aéreas. Na aviação ocorre uma sedução geral do ser humano pela tecnologia e a cada acidente tem-se ampla divulgação nas mídias.

Uma ocorrência recente foi bastante explorada e ressaltada pelas diversas mídias escritas e televisivas. Segundo o relato do empresário Darci Casagrande ao Portal G1 do Paraná, "O Caio tinha medo de viajar de avião. Falei com minha irmã e ela contou que quando ele ia viajar ligava e sempre demonstrava medo" (PORTAL, 2017). O técnico do

Chapecoense, Caio Júnior, apresentou sintomas de fobia e medo depois de uma viagem para Buenos Aires na Argentina, em que o time enfrentaria o São Lourenço em um jogo de futebol. Lembrou-se que aquele modelo de avião, chacoalhou e balançou muito durante todo o voo. Darci Casagrande disse ainda, ao portal, que "Ele estava muito preocupado de viajar com este tipo de avião" (PORTAL, 2017).

A revista *The Economist* (GULLIVER, 2016) relata que no final de novembro de 2001, a aeronave de médio porte, quadrireatora, Avro RJ-85 (AVIÃO, 2018) fabricada nos anos 1980 pela British Aerospace da Inglaterra, pertencente à Lâmia¹⁰, empresa de transporte aéreo da Bolívia, que fazia um voo fretado, de Santa Cruz de La Sierra, Bolívia, para Medellin na Colômbia, levando 72 passageiros e 9 tripulantes, simplesmente desapareceu do radar durante a aproximação para Medellin por volta das dez horas da noite. A aeronave levava a bordo a delegação do time de futebol da Chapecoense e jornalistas brasileiros que iriam jogar e cobrir a final da copa sul-americana de futebol na Colombia.

A aeronave caiu ao se aproximar do Aeroporto José Maria Córdova, perto de Medellín, pouco depois das vinte e duas horas locais, tendo declarado problemas elétricos à torre de controle local. Inicialmente, a mídia colombiana divulgou informações que o piloto havia alijado o combustível para tentar um pouso forçado (GULLIVER, 2016), o que obviamente não era verdade se considerarmos que o objetivo de se alijar o combustível é aliviar o peso para pouso em casos de emergência. Pelo contrário, se a aeronave estava chegando ao destino final, após longas horas de voo, principalmente por ser uma aeronave quadrireatora como podemos constatar na foto (Fig.4), os tanques deveriam estar com baixos níveis de combustível, portanto, com pouco peso. Na realidade os problemas elétricos ou falhas do sistema de navegação foram resultantes da falta de geração de energia porque inicialmente dois motores e logo após os outros dois motores com seus geradores pararam de funcionar (MARCOS, 2016). Os pilotos deveriam, por normas da aviação, ter declarado emergência desde a falha do primeiro motor, mas nunca o fizeram. Portanto, não tiveram prioridade para o pouso. Possivelmente, se adiantassem o procedimento de pouso em 2 ou 3 minutos, teriam aterrizado no limite, sem quebrar ou morrer.

¹⁰ Segundo a mitologia grega, Lâmia, filha de Poseidon, deus do mar, e amante de Zeus. Quando descobriu a traição, Hera, a mulher de Zeus, por ciúmes, matou os filhos de Lâmia e a transformou em um monstro, condenando-a a manter para sempre os olhos abertos, para ficar para sempre obcecada com a imagem dos filhos mortos (LÂMIA, 2018). Na idade média as Lâmias eram chamadas de bruxas, humanos da cintura para cima e caudas de serpente. As lâmias atraíam os viajantes expondo os belos seios para depois matá-los, sugar seu sangue.

Fig. 4 - Aeronave Avro RJ-85 de Lâmia.



Fonte: <https://i2.wp.com/funchalnoticias.net/wp-content/uploads/2016/11/cp-2933.jpg?ssl=1>

A jornalista Ana Marcos, do periódico espanhol *El Pais* (MARCOS, 2016), relata que nas investigações preliminares constatou-se que a aeronave estava programada para um pouso e reabastecimento em Cobija, no norte da Bolívia, o que não ocorreu. Segundo o Portal G1 do Paraná, o voo de São Paulo a Santa Cruz de la Sierra atrasou uma hora, impossibilitando o reabastecimento em Cobija, já que o aeroporto não operava à noite. O piloto decidiu então voar diretamente de Santa Cruz de la Sierra para Medellín. Conforme o manual de voo do fabricante (MANUAL, 2018), a autonomia da aeronave ou distância máxima para um voo regular seria de 2.965 km com os tanques de combustível cheios. Distância esta, inferior à separação entre os dois aeroportos que é de 2.975 km considerando sempre uma linha reta. As normas internacionais regulamentam que qualquer aeronave deve ter combustível suficiente para chegar ao aeroporto de destino, voar até um aeroporto de alternativa e voar ainda por mais 30 minutos. Realmente o planejamento operacional estava totalmente errado, contrariando o que preconiza as normas da aviação comercial de todo o mundo. Embora o relatório do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA, 2019), normalmente demore cerca de um ano para ser emitido, as causas deste acidente são relativamente simples: no caso específico, faltou combustível. Foi um erro operacional.

Todo acidente aeronáutico advém de uma somatória de fatores contribuintes, erros em série¹¹. As falhas vão desde a contratação de uma empresa inidônea por baixos custos, proibida de voar no Brasil, até a coragem ou inconsequência dos pilotos em correr riscos fora das normas de segurança. Os pilotos deveriam ter declarado emergência para terem prioridade para o pouso¹², mas não o fizeram para evitar uma investigação pelas autoridades locais, consequência normal nestes casos. Um dos pilotos, o comandante, era também sócio da empresa Lâmia (MARCOS, 2016). De onde deveríamos ter medo, arriscamos. Muitas vezes, o medo pode nos proteger.

Centenas de notícias, de todos os tipos, especulações, suposições, de autoridades e especialistas inundaram a mídia do mundo inteiro. Para os que não gostam ou que tem medo de voar, foi um prato cheio, indigesto, por um longo tempo. Cristiano Nabuco relatou que com esse acidente a ansiedade de quem tem medo de voar aumentou consideravelmente. “É como se aquelas expectativas, muitas vezes ansiógenas, que as pessoas carregam desse meio de transporte fossem confirmadas”, disse Nabuco (RUBIRA, 2016).

Crangle (2014) ressalta que um dos principais motivos para o aumento do medo relativo ao voo, deve-se a falta de informações no tocante a segurança do transporte aéreo no mundo. Seria realmente irracional se as pessoas evitassem de dirigir ou viajar de automóveis após o conhecimento de um acidente rodoviário qualquer. Embora isto aconteça com frequência.

O jornalista especializado em aviação do jornal americano *The Guardian*, James Ball, (BALL,2014) confirma que as viagens aéreas diminuíram consideravelmente nos Estados Unidos na sequência das quedas do voo MH17 da Malásia sobre o leste da Ucrânia em 2014, o acidente da TransÁsia na costa de Taiwan em 2015 ou do avião argelino no norte da África, também em 2014. O medo é generalizado depois que aviões sofrem acidentes com vítimas, mesmo se sabendo que as viagens aéreas são sempre mais seguras e sem intercorrências, quer nas grandes companhias aéreas dos EUA ou em outras empresas de todo o mundo.

Crangle (2014) cita em várias passagens de seu livro e nos seus cursos referentes ao medo de voar, que explicações sobre as causas de acidentes, estatísticas, e de como voam os

¹¹ Conforme o relatório preliminar com os dados das caixas pretas o avião decolou 500Kg acima do seu peso máximo de decolagem; O plano de voo informou um voo a 30.000 pés, o teto certificado do RJ-85 é 29.000 pés; O plano previa um pouso em Cobija ou Bogotá para reabastecer, mas não foi feito; Ao contatar a torre de controle de Medellin, o avião já estava com dois motores parados, mesmo assim não foi solicitado emergência pelo piloto.

¹² A torre de controle não autorizou uma descida direta, conforme solicitado, pois haviam outras aeronaves para pouso. Estas certamente seriam afastadas se fosse solicitado a emergência.

aviões, tendem a diminuir o pânico e o medo inicial, mas reforçam este sentimento no íntimo das pessoas que tem medo.

Para Fort (2016), a imprensa, ao reportar conteúdos relacionados ao medo, com frequência, dependendo dos episódios sociais de apelo e interesses populares, amplifica a sensação de insegurança. “Mesmo sem querer, recebe-se uma série de informações, tanto por veículos impressos como por eletrônicos e digitais. Também, existem os compartilhamentos nas redes sociais por leitores ávidos em comentar[...] (FORT, 2016, p.79). Augé (2013) afirma que tudo o que acontece e é reportado pela imprensa, “mesmo que seja longe”, nos diz respeito e, assim, nos “aterroriza como se fosse perto”. Para o autor, o sistema de informação acaba criando essa nova forma de medo, mais evasiva e abstrata.

Em uma pesquisa feita no Brasil pelo Ibope (1998) cerca de 72% dos homens declararam não ter nenhum receio de se locomover com esse tipo de transporte enquanto apenas 41% das mulheres disseram o mesmo. Os números tendem a ser maiores na população com grau de instrução universitária e de renda familiar superior a 10 salários mínimos.

No universo pesquisado, 82% dos entrevistados revelaram que nunca viajaram de avião. Esse volume alcança patamares ainda maiores no Nordeste, com 90%. Por outro lado, cai para 56% entre as classes A e B. Uma faixa de 5% respondeu que já viajou de avião uma vez, 6% já viajaram de duas a cinco vezes e outros 6% já viajaram mais de 5 vezes. Entre os que mais viajam se encontram homens, na faixa dos 35 a 54 anos de idade, com instrução superior e moradores do Norte e Centro-Oeste (IBOPE, 1998). O avião foi considerado pelos brasileiros o segundo meio de transporte coletivo mais seguro, com 11%. O primeiro meio de transporte mais seguro apontado pelas pessoas foi o ônibus, com 51%. Já 12% dos entrevistados afirmaram que nenhum meio transporte é seguro.

O número de mortes em acidentes aéreos pode parecer grande, perto das 350 mortes dos voos MH17 e da TransAsia, mas de acordo com o FAA americano, foram mais de 32 milhões de decolagens de empresas aéreas no mesmo ano de 2014, ou seja, menos de um voo em 300.000 decolagens, teve um acidente, e apenas um voo em cada 3 milhões de decolagens foi fatal (BALL,2014).

Embora as estatísticas comprovem que o avião é o meio de transporte mais seguro que existe, generalizando, o medo de voar atinge cerca de 30% da população mundial. Segundo outra pesquisa mais recente do IBOPE (2007), contrariando a pesquisa de 1998, cerca de três em cada quatro brasileiros declaram ter medo de voar de avião. Perto de 74% da população brasileira passou a ter medo desse meio de transporte em decorrência dos acidentes aéreos ocorridos entre 2003 e 2007, informados por uma mídia agressiva sobre esses acidentes. Esta

foi a constatação é de uma pesquisa realizada pelo IBOPE Inteligência (2007), em agosto de 2007, com 1.400 brasileiros com mais de 16 anos e que têm telefone em casa. O temor é ainda maior entre os moradores das regiões norte e centro-oeste (83%), em comparação com outras regiões do Brasil. Mulheres (78%), pessoas com renda familiar de até um salário mínimo (79%) e brasileiros com idade entre 16 e 24 anos (79%) também estão entre os grupos que mais declaram temer esse meio de transporte.

De longe, as duas coisas mais propensas a matar são doenças cardíacas e o câncer (BALL,2014).

Então, enquanto os Boeing 777 que você está voando não acabarão com sua vida, os amendoins que você come a bordo podem te matar. (4,600 americanos por ano morrem de engasgamento e a obesidade contribui para pelo menos 110 mil óbitos evitáveis por ano nos EUA). (BALL, 2014).

Com relação aos outros meios de transporte, certamente, o modo mais arriscado de se ir a qualquer lugar é a motocicleta, considerada 3.000 vezes mais mortal do que voar. Viajar em um carro ou caminhão é cerca de 100 vezes mais mortal do que voar. O mundo da aviação tem uma política de tolerância zero no que diz respeito a qualquer coisa que possa comprometer a segurança. A instrução dos pilotos das companhias aéreas é rigorosa, com checagens regulares pela autoridades. Os aviões passam rotineiramente por inspeções predefinidas entre cada pouso e decolagem. Acrescenta-se a essa fórmula de segurança as extensivas redundâncias e coeficientes de segurança nos projetos estruturais das fuselagens e asas, motores, instrumentos e controle em geral. O resultado é estatisticamente, de longe, o modo de transporte mais seguro do planeta. Voar, apesar do que se pensa ou sente a respeito, é, independente da comparação, extremamente seguro.

Conforme a *Flight Safety Foundation* (FSF), fundação ligada a *Aviation Safety Network* (AVIATION, 2019), organização independente dedicada a segurança de voo nos EUA, o ano de 2017 foi o mais seguro desde 1946 para a aviação comercial de linhas aéreas no mundo. Em 36,8 milhões de voos realizados, foram registrados cerca de 10 acidentes fatais envolvendo aeronaves comerciais, resultando em 44 mortes, bem melhor que 2016, marcado pela tragédia com o jato da Lâmia próximo a Bogotá na Colômbia. Em 2016, a FSF registrou 16 acidentes e 303 vidas perdidas no mundo.

O pior acidente da aviação comercial em 2017 foi a queda de um Boeing 747 cargueiro da companhia Turkish Airlines no Quirguistão. A aeronave de grande porte colidiu com o solo na aproximação final matando os quatro tripulantes e 35 pessoas em solo. Foram cinco acidentes com voos de carga e cinco com passageiros. A aviação comercial totalizou no

ano de 2017 cerca de 36.800.000 voos, sendo que a taxa de acidentes fatais com aeronaves de passageiros ocorreu a cada 7.360.000 voos.

A maioria dos acidentes com aviões comerciais em 2017 aconteceu durante as fases de voo de cruzeiro, *En Route*, e aproximação para o pouso, *Approach* (ASN).

4.2 O MEDO SEGUNDO A PSICOLOGIA DO VOO

Quando uma pessoa relata que está receosa ou com medo de voar, em geral, pode estar ansiosa, referindo-se a algo que vai ocorrer no futuro, podendo ser um medo latente. Porém, quando o fato passa a ser consumado, decide pegar o avião ou pensar em fazê-lo, a exposição ao evento temido será física ou psicológica e o medo certamente vai aparecer (REMOR, 2000).

O medo ou preocupações podem variar de um leve nervosismo ao pânico. Estas emoções podem piorar com o tempo pois entram no programa da memória das pessoas, onde se instalam, e ficam prontos para tomar conta dos pensamentos na primeira lembrança que surgir. Dessa forma estamos, constantemente, reforçando nossos medos, sem perceber. E o medo, durante o período de espera irá com frequência aumentando, ficando muito pior que a realidade para qual nos preparamos.

Chamamos de agorafobia, crises de medo e angústia quando o indivíduo esta fora de casa, em um congestionamento, em uma ponte ou túnel, em meio à multidão, em um estádio de futebol, em um grande supermercado, no cinema ou no teatro. Tem, com frequência, medo de viajar de ônibus, automóvel ou avião. Há tendência de se evitar tais situações, o que geralmente leva a um estreitamento das possibilidades vivenciais do indivíduo, e nos casos mais graves, restringindo-o, muitas vezes, à sua residência e a ambientes muito familiares e seguros (DALGALARRONDO, 2008, p.321).

Para a psicologia, o medo patológico do voo, aeroneurose, aviofobia, fobia de voo ou agorafobia, é designado como um subtipo de fobia específica situacional pelo Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais 5 (DSM-V, 2013, p.201) da *American Psychiatric Association*. Na Classificação Internacional de Doenças (CID-10), está sob a designação de fobia específica isolada. É caracterizado por um medo acentuado e excessivo que é precipitado pela experiência ou perspectiva imediata de uma viagem aérea. Curiosamente, o indivíduo geralmente reconhece que sua resposta ao estímulo é desproporcional, excessivo, embora esse entendimento possa servir apenas para intensificar o sofrimento e adicionar vergonha em ter o problema (BOR, 2006, p.55).

Define-se como agorafobia específica ou aerofobia, o medo excessivo, desproporcional e descontrolado de viajar de avião, sempre que uma pessoa é confrontada com a ideia ou a situação de fazer uma viagem aérea. A exposição a este estímulo fóbico provoca quase sempre uma reação de ansiedade, e em alguns casos pode atingir o ataque de pânico, que o indivíduo reconhece como desproporcional e que produz um enorme transtorno e interferência na sua vida pessoal, profissional, social ou familiar. Normalmente é acompanhado por sintomas físicos e psicológicos que podem surgir no dia do voo ou, em casos mais graves, semanas ou até meses antes da viagem. Está sempre associado ao prejuízo e baixo desempenho no trabalho, produtividade e dias com alta incapacidade intelectual. Esse sentimento de medo intenso provoca uma sensação de tensão e desconforto que faz com que a pessoa evite a qualquer custo viajar de avião. A psicóloga portuguesa Cristina Albuquerque (2010) relata que tais sensações podem provocar diversas condutas nas pessoas, como ingestão de álcool e medicamentos ou cancelamento dos compromissos para minimizar o sofrimento. Estatísticas afirmam que cerca de 20% dos passageiros ingere álcool ou automedica-se para tornar a viagem mais suportável.

As pessoas que sofrem com a aerofobia têm medo de eventos diretamente relacionados à experiência de voar, como perder o controle de si mesmos, ter um ataque de pânico no avião, traumas com turbulências, etc. Ataques de pânico podem trazer sérios problemas a bordo. Como afirma Cortella (MACHADO, 2018, s.p) “sentir medo é um sinal de inteligência. Perigoso é sentir pânico, que é incapacidade de ação.” Existem aqueles com claustrofobia ou medo de sufocar ou ficar confinados em espaços apertados ou fechados. Alguns com transtorno de estresse pós-traumático um padrão de medo mais complexo, devido a exposição a um evento traumático, como um acidente. Relembrar um evento traumático pode trazer *flashbacks*, sonhos angustiantes, etc. O medo de voar pode ter graus de severidade diferentes: desde a ansiedade de voo ligeira até ao medo paralisante, com total incapacidade de entrar num avião. Algumas pessoas que sofrem de agorafobia realmente voam, mas com desconforto extremo ou usando drogas como relaxantes ou álcool na tentativa de esquecer a ansiedade.

A especialista Paola Casalecchi (2018), neuropsicóloga, explica que a aerofobia e claustrofobia são consideradas fobias específicas e são classificadas como transtornos de ansiedade pelo Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais (DSM-V). Todo mundo sente medo, afinal ele serve justamente para nos proteger de situações que o cérebro interpreta como perigosas. Entretanto, em algumas pessoas o medo vem acompanhado de uma ansiedade fora do normal, ou seja, patológica. Quando isso acontece chamamos de reação

fóbica e quando esta é direcionada para uma única situação ou objeto se caracteriza a fobia específica (CASALECCHI, 2018)

Os sintomas são sempre os mesmos. as fobias específicas assim como outras fobias, tem sintomas similares, “como aperto no peito, falta de ar, tontura, enjoo, palpitação, sudorese excessiva, boca seca. A diferença é o tipo de situação que leva ao desencadeamento destes sintomas” (CASALECCHI, 2018).

Quem tem medo de lugares fechados vai senti-lo dentro de um elevador, de uma sala fechada, de um trem, de um avião ou até de um carro. Mas, “quem tem medo de avião, sem estar associado à claustrofobia, não terá problemas em pegar um elevador ou viajar de carro”, explicam as especialistas (CASALECCHI, 2018). A repórter Gould (2017), do *site Better*, “Para uma vida melhor”, sobre a ansiedade, comenta:

A ansiedade é alimentada por pensamentos irracionais, do pior cenário, e locais fechados, espaços confinados são oportunidades para pensamentos ansiosos”, explicou o Dr. Kevin Gilliland, psicólogo clínico licenciado e autor de *Struggle Well, Live Well*. Ele acrescentou: “Nossos pensamentos ansiosos podem ser tão poderosos que até ativam nossos sistemas físicos. Isso significa que nossa respiração se torna superficial, nosso peito fica tenso, nossas palmas ficam suadas, nos sentimos enjoados e talvez até tontas. (GOULD, 2017)

Uma das principais características das fobias é a tentativa de fuga ou de se evitar a todo custo o evento, até com possibilidades de cancelamentos do voo. As pessoas começam a apresentar os sintomas ao saberem da necessidade de uma viagem aérea.

Não há dúvidas de que, medo de andar de avião todos nós temos um bocadinho o problema. No entanto, quando o medo se transforma num medo fóbico, patológico, num medo incapacidade e que condiciona muito a vida das pessoas. (CASALECCHI, 2018)

É certo que há vários tipos de aerofóbicos e graus de aerofobia. Alguns aerofóbicos sofrem em silêncio, outros têm ataques de pânico, enchem-se de comprimidos ou refugiam-se no álcool, e outros ainda ficam simplesmente nervosos e presos às poltronas. Utilizam-se do álcool e de sedativos ou ficam sem dormir nas noites prévias esperando anestesiarem os sentidos e esquecer-se do voo. Casalecchi (2008) explica que “[...] isso não é solução porque negação do medo só faz piorar. Admitir o problema é o primeiro passo para ultrapassá-lo.” Há pessoas que partem para a viagem de avião como se fossem caminhar para a morte. Sabemos que o homem morre desde que nasce; morre em cada instante da vida. O que não é nada racional

porque está demonstrando que o transporte aéreo é muito mais seguro e menos perigoso do que andar de carro, diz Cristina Albuquerque (2010).

A sensação de medo pode liberar uma energia extra não esperada ou desconhecida que se difunde por todo o organismo. Essa descarga energética pode ser utilizada para legítima defesa ou para preparação de uma fuga imediata, o que nem sempre é utilizada pelo homem com sabedoria, muitas vezes as pessoas fogem na hora do embarque.

Em entrevista a Fabio Rubira (2016) do jornal da Universidade de São Paulo, USP, o psicólogo Cristiano Nabuco, do Instituto de Psiquiatria da USP, disse que:

Para que possamos lidar com o medo, temos de trabalhar com questões ligadas à emocionalidade e não sobre a lógica subjacente de se um voo é mais seguro ou não, ou se a probabilidade de um avião cair é menor do que a de um carro bater. Isso pode servir para muitos, mas não para o indivíduo com esse tipo de fobia (RUBIRA, 2016)

Na verdade, conforme Nabuco (RUBIRA, 2016), na maioria dos casos, o medo não provém especificamente do avião, e sim proveniente de outros medos ou fobias, como medo de altura, de acidentes, de ferimentos, medo de confinamento, claustrofobia, medo de perda de controle ou até mesmo uma combinação dessas. Conforme descrito no DSM-V (2013) o medo de voar pode ser especificado como a combinação de várias fobias simples ou ditas naturais, como medo de altura, de cair, tempestades, instabilidade e assim por diante. Existem diferentes causas em diferentes momentos que desencadeiam o medo de voar. A antecipação do perigo, motiva as pessoas a evitar estímulos associados a possíveis danos do ambiente externo, físico ou social, por exemplo, medo de que o avião caia. A antecipação motiva as pessoas a evitar estímulos associados à sua experiência ansiosa e está relacionado à preocupação com as consequências pessoais de uma reação involuntária ao estímulo (GERWEN & DIEKSTRA, 1999).

4.3 MEDOS DE VOO: NA DECOLAGEM, O ENJOO, A PRESSURIZAÇÃO, O CRUZEIRO, O POUSO E OUTROS

Diretamente ligados ao avião, os medos ou temores podem se concentrar principalmente em vários aspectos da experiência com os voos, como os sons, sensações e movimentos da aeronave. O avião é similar a um ímã que atrai todo tipo de metais ferrosos, sendo uma fonte de medos derivados de outros, como o medo de alturas, o medo de ambientes fechados, medo de quedas, de subir, de descer, de acidentes, medo do

desconhecido, etc. Existe uma considerável falta de informações, por exemplo, que o avião inevitavelmente acelera e desacelera rapidamente, sobe e desce continuamente, sempre diferente dos movimentos que experimentamos em outros meios de transporte aqui na terra. A esses efeitos, acrescentam-se as variações de pressão internas a que a cabine está sujeita, com a pressurização, que muitas vezes pode produzir uma sensação estranha na membrana timpânica, podendo causar dores e tonturas por exemplo. Tais desconfortos podem fazer com que as pessoas associem as sensações, ao perigo iminente.

Para muitos, a ansiedade começa desde o momento da apresentação dos bilhetes de passagens no *check in*, no despacho das bagagens e se intensifica à medida que se atravessam os procedimentos de rotina, como o de verificação e espera na área de embarque para a chamada do voo. O medo aumenta ainda mais ao caminhar pela passarela e embarcar no avião. Nesse momento, as pessoas sentem que chegaram ao ponto de não retorno e não há escapatória, principalmente quando a porta se fechou e o avião se desloca para a pista. Albuquerque (2010) ressalta que os sintomas mais graves experimentados ocorrem no decorrer do voo. Os pensamentos fluem de forma acelerada e desorganizada. O cérebro funciona no “modo de perigo” e as pessoas tem dificuldade em agir de forma racional. A memória seletiva passa a atuar, lembrando de recordações negativas próprias e com outras referentes a acidentes na aviação, deixando as pessoas ainda mais apavoradas. Pessoas muito ansiosas tem quase certeza que vão morrer, que certamente a viagem será a última. Despedem-se dos amigos e familiares, fazem seguros de vida e até testamentos.

Para Crangle (2014), a aviação traz em seu arcabouço problemas relacionados à engenharia de alta tecnologia, sensações e sentimentos humanos. Dentre eles os mais diversos medos, como das alturas, sons, turbulências, cabines fechadas, dos pilotos, dos movimentos, etc. Existem medos relacionados a todas os momentos ou fases do voo. As pesquisas podem ser divididas em diversas fases, como embarque, decolagem, subida, cruzeiro, descida e pousos, além das acelerações, dos ruídos dos comandos de voo e variações de potência dos motores, além obviamente das tempestades e turbulências.

O medo de voar pode provocar comportamentos fisiológicos e mentais variados que vão depender do nível de conhecimento e nervosismo das pessoas. Algumas tendem a ficar hiperalertas, observando tudo a seu redor, como barulhos e movimentos da aeronave. Normalmente não se distraem com jornais e revistas, não comem e algumas não falam e nem se mexem. Elas procuram observar atentamente o comportamento da tripulação de bordo, procurando possíveis sinais de perigo. Outras transpiram, tem calafrios, problemas no estômago e tremedeiras.

Antes da decolagem, a equipe de cabine, por requisitos normativos oficiais, é obrigada a demonstrar os procedimentos de segurança a bordo, como afivelar os cintos de segurança, como vestir e acionar os salva vidas aquáticos, como acessar e abrir as portas de emergência, etc. Muitos passageiros ficam nervosos e intimidados com tais procedimentos, confirmando a crença de que algo vai acontecer, que o voo é realmente perigoso.

Para muitos, o medo atinge um pico no momento em que a decolagem é iminente e inevitável. Alguns passageiros relataram um grande esforço nas pernas como resultado da aplicação física de freios imaginários para parar a aceleração na decolagem. Outros dizem que se inclinam para a frente com todas as suas forças para contrabalançar os efeitos da decolagem (CRANGLE, 2014, p. 34). A sensação da pessoa ser empurrada contra o assento, os sons dos motores e os movimentos da aeronave quando acelera na pista e saindo do chão, seguido do recolhimento do trem de pouso provocam grande ansiedade. Muitos sentem que a agonia da decolagem dura para sempre e ficam surpresos ao saber que geralmente é realizada entre 30 e 50 segundos. Quanto maior a altitude do aeroporto e mais pesado o avião, mais demorada será a decolagem, mas dificilmente chegará a 1 minuto (COX, 2013). O piloto de um Boeing 747 totalmente carregado precisa acelerar a uma velocidade aproximada de 290 km/h para tirar a aeronave do chão e correr cerca de 1800m (747, 2006, p.10.39). A maioria dos principais aeroportos tem pistas de dois a três quilômetros de comprimento, espaço mais que suficiente para se atingir a velocidade necessária para a decolagem.

Momentos após a decolagem, alguns passageiros queixam-se de uma sensação de leveza, como se estivessem saindo de seus assentos, acompanhados por uma sensação estranha no estômago. Isso ocorre porque o piloto deve diminuir a potência dos motores e abaixar o nariz do avião diminuindo o ângulo de ataque¹³. Devido à aerodinâmica, a velocidade da aeronave tende a aumentar, mesmo que o ruído dos motores seja reduzido. Todas estas etapas são normalmente realizadas em sequência pelos pilotos (CRANGLE, 2014, p.35).

O homem é um animal terrestre, projetado para viver em um ambiente onde a gravidade tem um valor conceitual igual a 1G+, ou seja, uma gravidade positiva, na qual a aceleração ao nível do mar é 9,8 metros por segundo ao quadrado. Uma pessoa comum não está programada para tolerar prolongados aumentos de aceleração em manobras de aeronaves. O cérebro e os olhos necessitam de oxigênio e açúcar para funcionar corretamente e têm uma

¹³ O ângulo de ataque é o ângulo formado entre o eixo longitudinal da aeronave (na verdade a corda média da asa) e a trajetória da aeronave, conhecido como vento relativo. Em tese, quanto maior o ângulo de ataque, maior a sustentação ou força que puxa o avião para cima (ANDERSON, 2005, p.525)

reserva muito pequena de açúcar e praticamente não tem oxigênio armazenado. O sangue é bombeado constantemente para a cabeça, contra a gravidade, pelo coração. Se a força for maior do que 1G, comprimindo o passageiro contra o assento, por um tempo muito longo, menos sangue subirá a cabeça, o cérebro poderá ficar sem açúcar e oxigênio, deixando então de funcionar corretamente, causando sensações desconfortáveis como desorientação, insegurança, ansiedade ou medo, podendo em casos mais graves perder a consciência. No caso do avião iniciar um mergulho ou em uma descida rápida, mudando o plano para uma direção descendente, empurrando o passageiro para fora do assento, sendo este seguro apenas pelo seu cinto de segurança, define-se uma força contrária a gravidade, que pode chegar a -1G, o chamado G negativo, trazendo um mal ainda maior. Pode provocar desconforto, mal estar, vômitos, ansiedade e medo (ANDERSON, 2005, p.375)

Os médicos dizem que no chão a nossa sensação de orientação é estabelecida pela gravidade e pelo horizonte. Toda a informação que precisamos é adquirida por meio dos olhos, ouvidos e órgãos sensoriais localizados nos tecidos do nosso corpo. As informações fornecidas por essas modalidades sensoriais, em voo, particularmente pelo ouvido interno, podem ser interpretadas erroneamente e causar preocupação e ansiedade. Esta sensação ocorre com frequência quando os passageiros assustados evitam olhar pela janela ou fecham os olhos, tentando se opor aos movimentos de arfagem, que é o subir ou descer, e o de rolamento, que é o giro da aeronave sobre seu eixo longitudinal. Cerca de 80% das nossas sensações de equilíbrio são obtidas por aspectos visuais, por isso, ao voar, como as pessoas tem somente um ponto de referência lateral através da janela, sentimentos de desorientação e enjoo acontecem com frequência.

O enjoo ocorre quando a pessoa está exposta a um movimento real ou aparente de natureza incomum ou desconhecida. É causado pela confusão do cérebro em ver o ambiente em movimento e o corpo parado (CRANGLE, 2014, p.36-37). Neste caso, o cérebro pode achar que está sendo envenenado, e a primeira reação do corpo é estimular o vômito. Segundo o Guia Médico Brasileiro (GUIA, 2018), o órgão responsável pela sensação de movimento é uma extensão do nosso sistema auditivo e possui uma estrutura chamada vestíbulo, popularmente conhecida como labirinto. Esse órgão tem três canais em formato de semicírculo, todos preenchidos com um líquido viscoso denominado endolinfa. O interior desses canais é revestido por cílios ligados a terminações nervosas, que estão em contato com nosso sistema nervoso central. O movimento desse líquido devido aos movimentos da cabeça do passageiro durante o voo, move também os cílios que produzem impulsos elétricos para o

sistema nervoso central. Confuso, por sua vez, poderá responder a esses impulsos com a sensação de mau estar, náusea e vômitos (GUIA, 2018).

Os sintomas gerais incluem vômitos, palidez, moleza no corpo e transpiração fria. É extremamente angustiante, sendo uma reação ao movimento aparente e pode ser aumentado quando o senso normal de equilíbrio estiver exposto por um tempo indefinido. Para melhorar a sensação de enjoo deve-se manter sua cabeça imóvel e fechar os olhos. Também é bom não ler e se alimentar com frutas. Alguns medicamentos disponíveis, podem reduzir os sintomas, mas normalmente abaixam a pressão sanguínea, causando sensação de fraqueza no corpo e muito sono.

Conforme Bor (2006, p.40), os aviões comerciais, pressurizados, voam em altitudes próximas de 35.000 pés (11.000 metros) ou mais, em relação ao nível do mar, para economizar combustível e voar mais rápido. No interior da cabine, devido ao sistema de pressurização, ela fica mais “baixa”, ou seja, a sensação é de como se a aeronave estivesse voando a cerca de 8.000 pés (2.500 metros) de altitude, que é a maior altitude que o ser humano suporta confortavelmente, em condições normais, embora o avião esteja voando muito "alto" a cabine está "baixa". Sabemos que quanto mais perto do nível do mar, maior será a pressão atmosférica. Para se conseguir isso, o sistema de pressurização injeta ar, normalmente do motor, para abastecer o interior da cabine. Pessoas sensíveis, que sofram de doenças cardíacas ou pulmonares, no entanto, podem não ser capazes de suportar níveis de oxigênio reduzidos, que é sempre 20% do total, independentemente do nível de voo, sendo induzidas ao medo ou realmente a passarem mal (BOR, 2006, p.28).

Mau tempo e turbulência podem ser evitados voando em um ar relativamente calmo acima das tempestades. Aeronaves que não têm pressurização e sistema de ar condicionado são normalmente limitadas a baixas altitudes. O sistema também deve ser projetado para prevenir rápidas mudanças de altitude de cabine que possam ser desconfortáveis ou danosas aos passageiros e tripulantes. Além do mais, o sistema de pressurização deve permitir uma troca rápida do ar da cabine. Isto é necessário para eliminar o odor e remover o ar viciado. Normalmente todo o ar é trocado a cada 3 ou 4 minutos.

Enquanto alguns passageiros relaxam após a decolagem, outros continuam a sentir-se assustados e com medo. Muitos sentem e pensam que ao se movimentarem poderão desequilibrar a aeronave (BOR, 2006, p.55). Alguns tem receio até de virar as páginas de um livro ou revista. Outros tem desejo de gritar. Algumas pessoas nunca deixam seus assentos durante todo o período dos voos de longa distância, nem mesmo para ir ao banheiro. Normalmente quando esses passageiros aprendem que o avião é balanceado em todas as

etapas do voo, desde a decolagem até o pouso, sendo equipados com estabilizadores para evitar o desequilíbrio, isso alivia consideravelmente o seu medo.

Ao soar os avisos sonoros, alguns pensam que este é um sinal privado entre a tripulação de que algo está errado. Devemos saber que não há nada de sinistro sobre esses alertas no voo. É um sistema de comunicação simples e eficaz usado pela tripulação (DEPARTMENT, 2018). Quando o comandante aciona o aviso, a maioria dos passageiros pensa em perigos, problemas e os mais preocupados se apavoram. Tecnicamente, o objetivo é a segurança e conforto, não por causa de perigo. A aeronave é estruturalmente sólida e foi projetada e testada para garantir que ela possa suportar qualquer turbulência. Os pilotos têm informações antecipadas pelo radar de bordo e do sistema de tráfego aéreo em relação ao tempo em rota. Na maioria das condições, o avião está no piloto automático quando atravessa uma turbulência ou tempestade. O piloto automático pode detectar as variações provocadas pelas correntes de ar e fazer os ajustes requeridos para compensar e manter o avião estável. Não obstante, os pilotos são treinados para os mais altos padrões possíveis e são perfeitamente capazes de voar o avião em todos os tipos de situações, incluindo a turbulência.

Os ruídos aparentemente anormais ou desconhecidos também podem provocar medo. Comandos secundários de voo como os freios aerodinâmicos e flapes, além do trem de pouso, ao serem acionados geram ruído aerodinâmico e causam vibrações na aeronave. Quanto maior a velocidade do avião, tanto maior serão estes barulhos. Os motores também sons variados, e quanto maior a potência utilizada, maior o ruído dos mesmos. (GODFREY, p.16)

Em alguns casos, o medo não é do avião cair e sim de ficar preso em um lugar fechado e de perder o controle da situação, ou seja, a pessoa tem agorafobia ou claustrofobia e não fobia de voar. O medo de voar pode ser definido ou descrito por diversas linhas de pensamento, como o medo de locais altos que é bastante comum em muitas pessoas, como uma fobia grave. A dificuldade de permanecer em locais mais altos, é chamada acrofobia. O medo das alturas foi relatado por um número considerável de passageiros de aviões em vários estudos em torno da palavra altura (CRANGLE, 2014). Viajar a uma altitude de 32.000 pés, cerca de 11.000 metros, em um espaço confinado da aeronave, pode ser aterrorizante para muitas pessoas. Se uma pessoa tem medo de altura e ainda temer pela queda do avião, essa é uma razão poderosa o suficiente para ter medo de voar.

Alguns passageiros compensam a falta de motivos visuais, concentrando sua atenção nos ruídos do motor (BOR, 2006, p.63). As mudanças nos ruídos do motor por procedimentos operacionais podem ser mal interpretados, aumentando os sentimentos de vulnerabilidade quanto a um desastre iminente. Uma característica das fobias é a percepção de fatores de alto

risco em uma situação que é relativamente segura. O indivíduo ansioso está alerta para quaisquer indicações de perigo. Os passageiros são envolvidos por uma variedade de sons irreconhecíveis, além de experimentar sensações e movimentos que não são familiares para eles. Existem vários ruídos de aeronaves associados com o voo de cruzeiro, descida e pouso que preocupam intensamente os passageiros mais ansiosos.

Com o início da descida, os ruídos do motor tendem a diminuir quando o piloto varia a potência além de certos acionamentos de comandos de voo, como flaps e spoilers¹⁴. O trem de pouso será abaixado, aumentando também os níveis de ruído na preparação do pouso. Os passageiros às vezes se queixam de dores nos ouvidos quando o avião está descendo. Isso geralmente é um inconveniente temporário. O ouvido interno ou labirinto é uma cavidade cheia de ar ligada ao nariz e à garganta pela trompa de Eustáquio. As paredes deste tubo são macias e a extremidade nasal tem uma válvula unidirecional flexível. Durante a descida, a ventilação do ouvido médio pode tornar-se mais difícil porque a válvula, se congestionada ou entupida por congestão ou gripes, pode impedir que o ar volte para o ouvido médio para igualar as pressões, provocando dores. Normalmente, os seios ventilam sem problemas. Tais cavidades ou seios estão situados acima dos olhos, nas bochechas e na parte de trás do nariz. No entanto, se o passageiro sofrer de sinusite, catarro nasal ou resfriado, pode ter dificuldade em equilibrar ou ventilar os ouvidos na descida e podem sofrer um pouco de dor. Para evitar a dor nos ouvidos, devemos mover a mandíbula, bocejar, engolir a seco ou usar descongestionante (MANUAL MSD, 2019).

A aterrissagem, para os que tem medo de voar, sempre será mais um problema, traz certa apreensão, pois a volta da aeronave para o solo, a variação de velocidades e o impacto firme, irá sempre trazer transtornos desconhecidos, principalmente para as grandes aeronaves.

O comandante Keith Godfrey (GODFREY, 2003, p. 69) relata que se o piloto agir conforme o Manual de Voo é mais fácil pousar um jumbo do que uma aeronave de pequeno porte. Suas grandes asas permitem um pouso suave. Mas deve-se saber que embora um pouso suave provoque sensações melhores e aparentemente mais tranquilas, um pouso firme é mais seguro. Em pistas molhadas então, é melhor um pouso firme permitindo boa adesão dos pneus ao solo e melhor frenagem da aeronave. Após o toque no solo, o ruído do motor aumenta quando o piloto aciona os reversores dos motores para auxiliar na frenagem, causando um som mais estridente. Outras batidas agudas são ouvidas quando os flapes são retraídos nas asas. Normalmente, sobre as asas e na parte traseira é mais ruidoso do que sentar na frente.

¹⁴ Comandos de voo que aumentam ou diminuem a sustentação nas asas.

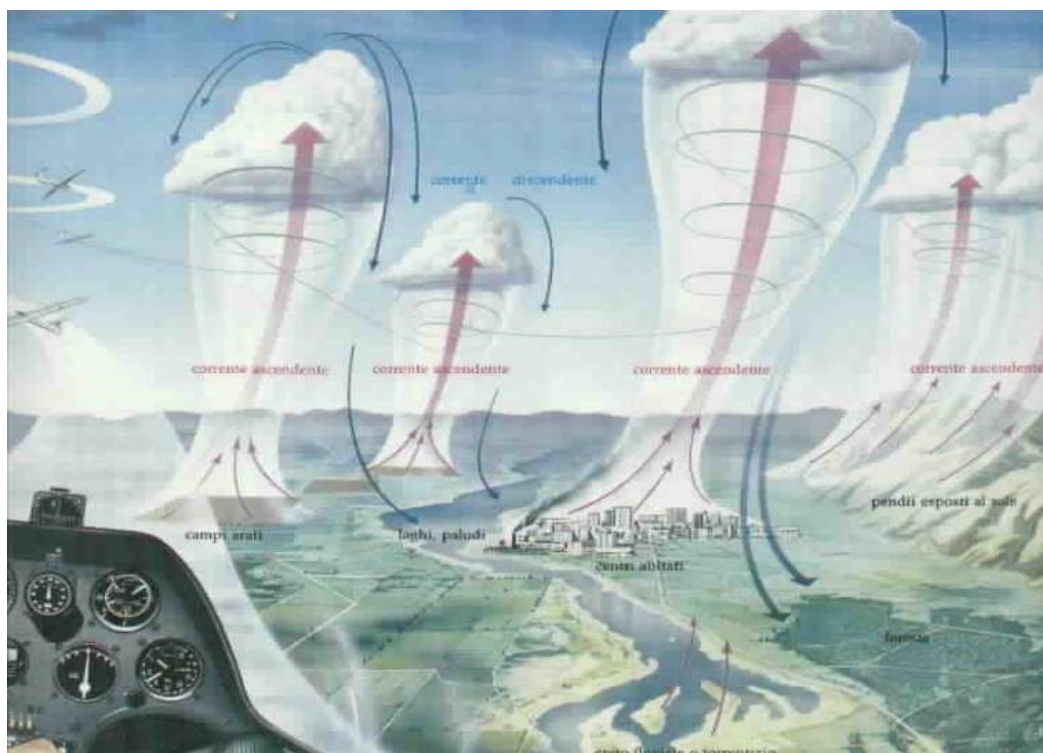
4.4 TURBULÊNCIAS

Villela (2013) relatou que em outubro de 2013, um Airbus A330 da TAM, voando Madri-Guarulhos, em cruzeiro a 42.000 pés (13.000 metros) de altitude, perto da meia noite, entrou em uma turbulência severa. O avião teve que fazer um pouso de emergência em Fortaleza para atendimento de 15 feridos. Segundo os passageiros, o ocorrido durou cerca de 10 a 15 segundos e as luzes de alerta para que todos apertassem seus cintos não estavam acesas. Os relatos também não falam de tempestade, nem mesmo de nuvens no céu.

[...] as informações meteorológicas da região do voo da TAM, não indicavam nenhuma condição atmosférica anormal, muito menos a presença de nuvens convectivas de desenvolvimento vertical ou grandes variações de velocidade e direção que pudessem causar turbulências de céu claro (VILLELA, 2013, p.16).

As turbulências podem ser comparadas com imperfeições no asfalto, como aquelas que fazem o carro dar uma trepidada, ou seja, a instabilidade do movimento do ar altera a estabilidade da aeronave fazendo-a balançar, subir e descer. Normalmente as turbulências ocorrem nas nuvens do tipo *cumulus* e podem ser detectadas pelos radares meteorológicos, principalmente em condições de chuva ou gelo.

Figura 5 – Processo de formação de turbulências termicas



<https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/meteorologia-aeronautica/condicoes-meteorologicas-adversas-para-o-voou/turbulencia>

Turbulências térmicas são causadas por correntes de ar verticais geradas pela diferença de temperatura entre o solo e a camada de ar sobre ele, como mostrado na Fig 5. As correntes de ar descendentes preocupam porque podem fazer com que a aeronave seja desviada para baixo e toque o chão um pouco antes do planejado durante uma aterrissagem. Da mesma forma, as correntes ascendentes levam a aeronave para cima, o que pode fazer com que o toque seja além do ponto previsto.

Existem também as turbulências de céu claro, invisíveis aos equipamentos. Como observa-se na Fig.6a, turbulências podem causar muitos transtornos no interior das aeronaves, principalmente se ocorrerem no horário das refeições. Danos externos são menos comuns, mas podem ocorrer principalmente devido a tempestades com granizo pesado, danificando o nariz das aeronaves que normalmente é confeccionado com materiais compostos como a fibra de vidro (Fig. 6b).

Figura 6a - Cabine de passageiros após turbulência/

Figura 6b - Nariz da aeronave após turbulência



Fonte: <https://noticias.uol.com.br/tabloide/ultimas-noticias/tabloideanas/2013/06/04/lambanca-veja-o-que-acontece-com-aviao-que-atraversa-turbulencia-na-hora-da-refeicao.htm>

A revista *Advances in Atmospheric Sciences* (WILLIAMS, 2017) descreve que as turbulências de céu claro ou CAT's, (*Clear Air Turbulences*), podem ocorrer quando o céu está limpo, sem a presença de nuvens. Inesperadamente a aeronave começa a balançar vigorosamente. Normalmente são correntes de ventos com mais de 100 quilômetros por hora, que ocorrem principalmente em regiões de clima subtropical. As turbulências podem variar de intensidade, sendo classificadas como leves, medias ou pesadas. As ocorrências em voo

demonstram que tais fenômenos tem crescido com o aumento do dióxido de carbono na atmosfera, proveniente sobretudo da queima de combustível. Os números apontam ainda um crescimento de 149% nos casos de turbulência severa (WILLIAMS, 2017). São do tipo que derrubam objetos dos bagageiros e podem até jogar pessoas contra teto da aeronave.

É por esse motivo que a tripulação insiste em pedir que todos mantenham os cintos afivelados, mesmo em condições climáticas consideradas boas. Desde que as normas de segurança sejam seguidas, não há motivos para se ter medo, principalmente com os sistemas modernos de aviso e prevenção. Os radares mais modernos já permitem, inclusive, visualizar as áreas de turbulência severa e mau tempo, possibilitando o desvio das aeronaves. Ocorre que nem toda turbulência vem associada ao mau tempo. Algumas são provenientes de condições orográficas ou de diferenças de pressão atmosférica, impossíveis de serem detectadas.

Acidentes do passado, provavelmente não aconteceriam hoje. Como exemplo, pode-se citar o voo 191 da Delta, que caiu próximo ao aeroporto de Dallas (EUA), em 1985, matando 135 pessoas (REPORT, 1987). O avião estava em aproximação da pista sob forte tempestade, quando entrou acidentalmente naquilo que os especialistas chamam de tesoura de vento, rajadas fortes de ar que empurram o objeto para baixo. Como o avião estava em uma altitude baixa, não houve tempo hábil para a tripulação segurar o avião, que acabou se chocando com o solo. Mas, mais uma vez, nada de desespero: a indústria aeronáutica aprendeu com o acidente e desenvolveu um equipamento capaz de detectar as famosas *Wind Shears* ou tesouras de vento.

Na linguagem popular tesouras ou cisalhamento do vento ocorrem quando a direção e a velocidade do vento mudam dramaticamente em uma curta distância e em um curto período de tempo. A tesoura do vento ocorre normalmente em altitudes próximas ao solo. Atualmente, os fabricantes de aeronaves já equipam as aeronaves comerciais com sistemas de detecção e alerta deste fenômeno. Além disso, os pilotos recebem instruções de como operar com as tesouras de vento e, se esta condição ocorrer na configuração de pouso, é obrigatório alertar imediatamente o controle de tráfego aéreo. Os pilotos são treinados para reconhecer tais condições em simuladores de voo.

Muitas vítimas com aerofobia descrevem como se sentem aterrorizadas após a decolagem antecipando o pensamento de poder voar através da turbulência a qualquer momento. A simples menção da palavra turbulência é suficiente para aterrorizar os mais medrosos. As pessoas que temem a turbulência tendem a visualizar os pilotos lutando com os

controles para manter seu equilíbrio da aeronave. Eles acreditam realmente que os pilotos também devem estar assustados, especialmente quando anuncia "Estamos passando por turbulências inesperadas" e pensam: se ele não está esperando, os passageiros terão poucas esperanças de sobreviver.

Albuquerque (2010) escreveu que alguns passageiros relataram que sentiram dores nos seus braços por dias depois de passarem por zonas de turbulência, resultado de segurar com força o braço de seus assentos, tentando contrariar a falta de equilíbrio da aeronave. Agarrar o banco de trás, da frente ou a mão do passageiro sentado ao lado também é comum. Sem perceber, as pessoas acabam criando mais tensão nos músculos ao longo de seus braços, tórax e parte superior das costas, o que, afeta a respiração e, invariavelmente, leva a um aumento nos sintomas angustiantes da ansiedade. O grau de medo ou ansiedade pode variar devido a fatores contextuais, como a duração da exposição, e a outros elementos ameaçadores, como a turbulência no voo para indivíduos que têm medo de voar. "O medo e a ansiedade são com frequência expressos de formas diferentes entre crianças e adultos. Além disso, o medo ou ansiedade ocorre tão logo o objeto ou situação fóbica é encontrado" (DSM-V, p.198).

Um caso típico da aviação comercial divulgado pelo Bureau *d'Enquetes at Analyses* (BUREAU, 2012) com turbulência, ocorreu em junho de 2009 com o Airbus A330, vôo 447, voando a 39 mil pés de altitude, com 216 passageiros e 12 tripulantes a bordo, do Rio de Janeiro para Paris. Verificou-se que a turbulência com gelo em uma nuvem cúmulos-nimbos provocou obstrução das sondas de Pitot¹⁵ pelo gelo, induzindo inconsistências nas velocidades indicadas, resultando em confusão no piloto automático e nos controles de voo. Logo após a desconexão do piloto automático, os pilotos não entenderam o que estava acontecendo, e a falta de cooperação entre eles causou a perda total do controle cognitivo da situação. A aeronave entrou em um *stall*¹⁶ pronunciado e, apesar desses sintomas persistentes, a tripulação nunca entendeu que a aeronave estava nessa situação e, portanto, nunca aplicou qualquer manobra para sua recuperação. Os pilotos aplicaram comandos inadequados, desestabilizando totalmente o voo. Os sistemas automáticos de proteção e alertas não ajudaram os pilotos a diagnosticar a situação e a aeronave atingiu a superfície da água com uma atitude de nariz elevado e alta velocidade vertical (PARRA, 2018, p.4-5).

A Revista *Aero Magazine* (VILLELA, 2013) relatou que um estudo da FAA de um total de 20.732 acidentes aeronáuticos ocorridos nos Estados Unidos entre 1992 a 2001, cerca

¹⁵ Sondas externas, sensores, utilizadas para captar o ar de impacto e informar a velocidade do vento relativo da aeronave para os velocímetros.

¹⁶ Perda da força de sustentação nas asas, ou seja, a aeronave para de voar, devido a um elevado ângulo de ataque.

de 21% foram decorrentes de fatores meteorológicos, dos quais 25% destes relativos a turbulências, resultando em 251 mortos.

Ao voar na chuva alguns passageiros a bordo de uma aeronave ficam com medo dos raios, embora estes sejam raros e geralmente não atinjam o avião. Os pilotos geralmente evitam nuvens de tempestades e, por normas, em altitude, os aviões comerciais devem permanecer a 20 milhas do núcleo de uma delas. O cientista Michael Faraday descobriu que se a eletricidade é colocada através de uma caixa ou gaiola de metal, devido à força ou intensidade da tensão, os itens dentro da caixa metálica ou da gaiola estarão completamente protegidos da eletricidade. Com base nesse princípio, o projeto da aeronave garante que a eletricidade estática é dissipada muito rapidamente protegendo os passageiros com segurança.

O comandante Keith Godfrey (GODFREY, 2003, p.77) disse que certa vez, voando dentro de uma tempestade, ocorreu um grande estrondo. “O ruído é parecido com o de se estar dentro de uma lata de lixo e alguém bater na parte de fora com uma pá”. Embora muito barulhento, é mais seguro estar dentro da aeronave do que na lata de lixo em contato com o solo, onde a energia elétrica não seria dissipada.

A fuselagem e as asas são confeccionadas principalmente de alumínio, material bom condutor de energia. A descarga elétrica flui sobre o avião de acordo com o princípio da gaiola de Faraday, até seguir normalmente seu caminho em direção ao solo. Geralmente o raio atinge um avião em uma de suas extremidades como o nariz, pontas das asas ou cauda e sai por outra, sempre causando pequenos danos estruturais mas que geralmente não afetam a estrutura da aeronave e nem a segurança do voo. Aviões comerciais nunca terão suas asas quebradas por turbulências, pois elas são excessivamente testadas estruturalmente quanto a fadiga. Por exemplo, as asas são flexionadas milhares de vezes em graus variados até se romperem, para os fabricantes encontrarem seu ponto de ruptura, que sempre é muito superior à maior força do que qualquer avião já experimentou em voo real (ALLAN, 2016).

Os aeroportos dispõem de meteorologistas ou acessos para informação sobre as condições de tempo local e em todo país. Os pilotos, sempre antes de cada voo, verificam e fazem uma avaliação das condições meteorológicas de toda a rota. Nos aviões modernos, o radar meteorológico, instalado no radome ou cone do nariz, mostra o piloto exatamente onde estão as grandes nuvens e tempestades. O controle de tráfego aéreo também pode determinar a gravidade das tempestades e redirecionar o voo para uma altitude ou rota diferente.

O assunto fica um pouco mais sério quando se trata das tempestades solares. Tal fenômeno é produto do aumento da atividade do sol, cujas explosões lançam pelo espaço "vento solar" e/ou nuvens magnéticas que interagem com o campo magnético da Terra. Essas

tempestades são conhecidas há muito tempo e ocorrem de maneira cíclica. Em 2012, por exemplo, a Terra escapou de receber o impacto de uma dessas explosões de grande magnitude. Aparelhos como GPS e comunicadores que dependem de frequência de rádio, podem sofrer interferência. Em 2010, por exemplo, aviões tiveram de ficar em solo em um curto período de tempo (quinze minutos) em algumas partes do globo, devido aos perigos que as tempestades solares detectadas por equipamentos sofisticados poderiam causar, como problemas no sistema de navegação (RIVOTRAVEL, 2018).

Voar é um componente quase sempre inevitável da experiência turística para muitos destinos no mundo. No entanto, para um grande número de turistas sofrem com o medo de voar, tornando as viagens aéreas uma experiência estressante e desagradável (TOLEDO, 2012). A maioria da população sofre algum grau de medo, de um leve desconforto a um medo muito intenso e algumas dessas pessoas não voam de jeito nenhum. As respostas fisiológicas podem incluir o baixo humor, aumento da frequência cardíaca e pressão arterial, hiperventilação, agitação ou transtorno gástrico (OAKES & BOR, 2010, p.332).

Embora um número muito pequeno de pessoas no mundo procurem tratamento, o medo de voar tem solução. O número de programas de tratamento disponíveis demonstra um certo aumento na demanda, embora estes estejam disponíveis somente nos grandes centros urbanos dos países ocidentais. São utilizados diversos recursos, como psicoeducação, realidade virtual, Terapia Cognitivo Comportamental (TCC), técnicas para controle da ansiedade, simulação de voo e até voos terapêuticos. Para Casalecchi (2018), a taxa de sucesso terapêutico é alta, ou seja, quando o tratamento é seguido corretamente, a chance de superar o medo é grande.

4.5 PESQUISA DE CAMPO

O medo de voar, sua natureza e tratamento, tem sido objeto de uma razoável quantidade de pesquisas nos últimos 30 anos, principalmente devido à preocupação com a redução de receitas das companhias aéreas por este motivo. O medo de voar está exigindo cada vez mais atenção das empresas aéreas, profissionais médicos e psicólogos.

Uma revisão da literatura revelou relativamente pouco interesse no assunto entre as duas Guerras Mundiais, devido a uma baixa utilização de aeronaves pela população em geral. No final dos anos 1950, com o aumento dos voos comerciais, principalmente com o

lançamento das novas aeronaves Boeing 707¹⁷ e Douglas DC-8¹⁸, com o grande interesse da companhias aéreas¹⁹ e, em comum com o desenvolvimento da psicoterapia (OAKES & BOR, 2010), uma nova ênfase nos estudos sobre o medo de voar iniciou-se e mudou para uma perspectiva mais psicanalítica. Com a economia em desenvolvimento, a partir da década de 1970, o medo dos passageiros tornou-se então, um foco de atenção entre psicólogos e demais interessados. Nesta mesma época, estudos sobre perspectivas comportamentais foram desenvolvidas pela primeira vez para definir e tratar distúrbios de ansiedade ligados ao voo. Embora ainda pequeno, uma pesquisa realizada por Oakes & Bor (2010) constatou um aumento significativo na quantidade da literatura publicada sobre o medo de voar a partir de 1990 e principalmente no início do século XXI.

Com os dados atuais disponíveis de livros, jornais e revistas, em conjunto com esta pesquisa qualitativa, pode-se obter uma avaliação mais crítica dos diferentes aspectos relacionados ao medo de voar na população brasileira no início do século XXI. Esta pesquisa foi baseada em questionários construídos a partir de múltiplas fontes, principalmente em trabalhos e artigos apresentados na primeira 1ª Conferência Internacional sobre tipos e tratamentos relativos ao medo de voar, que ocorreu em fevereiro 1996 em Nova York. Com a participação de mais de 12 países. A conferência versou sobre os diferentes pesquisas e tipos de tratamentos sobre o medo de voar desenvolvidas em todo o mundo (GERWEN, 1999).

Uma 3ª Conferência Internacional sobre o Medo do Voo foi realizada em junho de 2007 na sede da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) em Montreal, Canada (GERWEN, 2008). Pela primeira vez, reuniu-se representantes dos principais setores da aviação mundial, da comunidade acadêmica, psicólogos, pilotos e até advogados. Foram discutidos temas como as causas e as principais implicações do medo para operações de transporte aéreo. Na conferência reconheceu-se a necessidade de uma grande investigação e registro pelas agências e órgãos reguladores, da prevalência do medo relacionado ao voo, em diferentes partes do mundo.

Os questionários desenvolvidos por Gerwen & Diekstra (1999) foram refeitos e atualizados em 2007, durante a 3ª Conferência Internacional, possibilitando sua aplicação também em pessoas que aparentemente não tem medo de voar. Tais procedimentos

¹⁷ Boeing 707, aeronave com quatro reatores, para 166 passageiros. Voou pela primeira vez em 1954 e passou a ser utilizada comercialmente a partir de 1958.

¹⁸ DC-8, aeronave lançada oficialmente em 1955, também com quatro reatores e 176 passageiros, voou pela primeira vez em 1959.

¹⁹ A Pan Am, foi a primeira empresa aérea que, no meio da década de 50, simultaneamente encomendou 20 Boeings 707 e 25 DC-8.

permitiram diversos tipos de comparações altamente relevantes para os resultados de pesquisas em todo o mundo (GERWEN, 2008).

Pesquisadores como Robert Bor (2006), Margaret Oakes (2010) e Lucas Gerwen (1999) geralmente concordam que as respostas ao medo de voar compreendem três componentes: cognições, fisiologia e comportamento. Para isso, os dois questionários foram desenvolvidos para abranger aspectos diferentes e complementares do medo de voar. Um diz respeito aos estímulos que provocam ansiedade, para medir o nível de ansiedade produzido por situações específicas relacionadas ao voo, distinguindo entre a fase preliminar, como o planejar de uma viagem, acessar o avião e o voo real. Essa escala deve abranger uma ampla variedade de situações relacionadas ao voo, o que permite uma avaliação detalhada dos estímulos fóbicos mais relevantes para cada paciente. E o outro questionário, que concentra-se nas respostas de ansiedade ou medo, na avaliação de pensamentos e sensações relacionados ao perigo de voar, e às sensações fisiológicas de ansiedade especificamente durante as fases do avião em voo.

Em quase todos os trabalhos e pesquisas conhecidos no mundo ocidental, foram utilizadas metodologias similares às desenvolvidas por Gerwen & Diekstra (1999) que são questões referentes a Situações de Ansiedade de Voo ou *Flight Anxiety Situations* (FAS), que avalia a ansiedade relacionada ao voo, experimentado em diferentes “situações” e cenários, e o questionário de Modalidade de Ansiedade de Voo ou *Flight Anxiety Modality* (FAM), que objetiva medir as “modalidades” ou tipos de sintomas nos quais a ansiedade pode se apresentar em algumas situações do voo.

Em particular, o Questionário de Situações de Ansiedade de Voo (FAS) está relacionado ao nível de ansiedade produzido por diferentes situações ligadas às viagens aéreas, com distinção entre a fase inicial, desde a decisão de voar, a fase preliminar, o voo em si, até o pouso final. Essa escala abrange uma ampla variedade de situações relacionadas ao voo e permite uma avaliação detalhada dos estímulos fóbicos mais relevantes para cada paciente. O Questionário de Modalidade de Ansiedade de Voo (FAM), enfoca as respostas ou reflexos da ansiedade, avaliação de pensamentos relacionados ao perigo de voar e as sensações fisiológicas de medo especificamente durante as fases do voo.

De acordo com Günther (2003), o questionário, no levantamento de dados para uma pesquisa, “pode ser definido como um conjunto de perguntas sobre um determinado tópico que não testa a habilidade do respondente, mas mede sua opinião, seus interesses, aspectos do pensamento e informação biográfica” (GÜNTHER, 2003, p.231-232). As questões precisam ser práticas, confiáveis, válidas, discriminatórias e adequadas aos países nos quais serão

usadas. Considerando que os questionários FAS e FAM são amplamente utilizados nas versões inglesa e holandesa; eles também foram traduzidos para o francês, alemão, hebraico, italiano, coreano, português, espanhol e sueco.

4.5.1 Objetivos

O principal objetivo desta pesquisa é aplicar as duas ferramentas de auto avaliação, através de e-mails direcionados, relativas ao medo de voar em pessoas comuns, muitas delas ligadas direta ou indiretamente a aviação, na região de Minas Gerais e tecer algumas considerações a respeito desse sentimento, ressaltando o que disse Geertz (1989, p. 40) que “Na busca das tartarugas demasiado profundas, está sempre presente o perigo de que a análise cultural perca contato com as superfícies duras da vida”, ou seja, buscou-se informações mais simplificadas e acessíveis, exigindo menos tempo e menor número de participantes. Obviamente, quanto maior o número de participantes e maior diversidade de lugares pesquisados, maior será a confiabilidade e mais próximos da realidade serão os resultados.

Foram feitas ainda entrevistas nos aeroportos da Pampulha e Confins em Belo Horizonte, diretamente com pessoas que já viajaram ou viajam com frequência de avião. Foram entrevistas não estruturadas tendo como elemento fundamental a concentração no detalhe do cotidiano, ajustando-se no todo da vida social. Compreende-se, assim, que esta metodologia se encontre particularmente apta para abordar questões de cultura, estilos de vida e identidades como requerido no estudo em questão.

Certamente as entrevistas mais informais são de maior valia por serem casos concretos ligados às aeronaves e ao voo, com suas particularidades locais e temporais. Como principal questão impõe-se a compreensão da eficiência das metodologias no processo de pesquisa, configurando-se no estudo destinado a compreender as demandas metodológicas da realidade contemporânea do medo de voar. Embora a pesquisa englobe entrevistas cuja amostragem fará parte integrante das questões gerais da investigação, o número de pessoas a serem entrevistadas foi muito pequeno para ser considerado como amostragem significativa para uma abordagem quantitativa ou quali-quantitativa. A abordagem será focada na subjetividade e definida então como qualitativa.

Outra vantagem da entrevista não estruturada é a flexibilidade, podendo-se repetir ou esclarecer as perguntas e modifica-las para melhor compreensão do entrevistado além da oportunidade para se obter dados que não se encontram em fontes documentais e que sejam relevantes e significativos. Outra vantagem é permitir que os dados sejam quantificados e submetidos a tratamento estatístico.

4.5.2 Participantes

Inicialmente, através de uma abordagem direta, os entrevistados, selecionados aleatoriamente nos aeroportos, foram convidados a participar do estudo, geralmente antes ou após um voo. Um link para o questionário on-line foi enviado aos que aceitaram participar também da pesquisa on-line através de emails. Todos os participantes concordaram e deram seu consentimento.

Diferente da abordagem direta, na pesquisa por internet, on-line, com o auxílio do *Google Drive*²⁰ os questionários foram enviados por email, através de redes sociais, para diversas pessoas ligadas ao meio aeronáutico, como alunos de escolas de pilotagem, pilotos, amigos e familiares. O questionário contém instruções simples e breves explicando como responder e esclarecendo os objetivos do estudo. A privacidade e a confidencialidade dos dados foram asseguradas pela criptografia de dados e todos os participantes deram seu consentimento informado antes do estudo, de acordo com as boas práticas de ética.

4.5.3 Características dos questionários e entrevistas

Este item apresenta informações referentes às respostas das entrevistas pessoais, diretas, com a finalidade de complementar a pesquisa via email. Foram convidadas a participar da entrevista 28 pessoas nos aeroportos da Pampulha e de Confins, na grande Belo Horizonte, durante a primeira semana de fevereiro de 2019. Foi dada preferência para pessoas com aparência de idade acima de 30 anos, de ambos os sexos. Após a apresentação do entrevistador como mestrando fazendo uma pesquisa acadêmica sobre o medo de voar, cerca de 8 pessoas se recusaram educadamente a dar entrevistas, mesmo após serem informadas que não seria necessária sua identificação.

Os 20 entrevistados desta pesquisa foram convidados a responder 9 perguntas (anexo 1) sobre o tema. Algumas das respostas foram descartadas por serem superficiais demais; por estarem sem justificativas ou incompletas e por encontrarem-se fora dos limites deste estudo. No anexo 1 estão disponíveis amostras dos questionários com as perguntas dissertativas.

No anexo 2 estão disponíveis amostras dos questionários FAS e FAM. O Questionário de Situações de Ansiedade de Voo, FAS, simplificado pelo autor, é do tipo *likert*²¹ de cinco

²⁰ Ferramenta do Google que permite a criação de planilhas e gráficos através de questionários e formulários (Form) criados e enviados pelo próprio sistema a e-mails pre-definidos.

²¹ Likert é um tipo de escala de questionários de resposta psicométrica, usada frequentemente em pesquisas de opinião. Os respondentes especificam seu nível de concordância com uma afirmação. Os itens são especificados

pontos. As respostas variam de 1 "sem ansiedade" a 5 "ansiedade insuportável". Escalas de Likert (LIKERT, 2019) podem estar sujeitas a distorções por diversas causas. Por exemplo, as pessoas perguntadas pelos questionários, podem evitar o uso de respostas extremas, e concordar com afirmações apresentadas ou tentar mostrar a si mesmas ou a suas empresas/organizações de um modo mais favorável.

O questionário avalia a ansiedade relacionada a diferentes situações do voo, e consiste em três subescalas: (a) uma escala de ansiedade de voo antecipada, (b) uma escala de ansiedade sentida durante um voo, e (c) uma escala de ansiedade sentida em conexão com aviões em geral ou generalizada, independentemente do envolvimento pessoal em uma situação de vôo.

A relação das perguntas com as subescalas citadas, conforme Gerwen & Diekstra (1999) é a seguinte:

(a) Ansiedade Antecipada de Voo:

3. Você decide pegar um avião; 4. Você está a caminho do aeroporto; 5. Você entra no salão de embarques; 6. Você entra no avião.

(b) Ansiedade em voo:

7. A decolagem é iniciada; 8. O som dos motores e a velocidade variam; 9. A turbulência do ar é anunciada; 10. Durante o pouso.

(c) Ansiedade de Voo Generalizada:

1. Você vê um avião; 2. Você ouve os sons dos aviões.

O Questionário de Modalidade de Ansiedade de Voo, FAM, objetiva medir os reflexos, sintomas e a intensidade da ansiedade em situações de voo. Avaliado também em uma escala do tipo Likert que varia de 1 "sem sentimento" a 5, "muito intensamente". O FAM mede as seguintes modalidades nas quais a ansiedade em situações de voo é expressa: (a) modalidade somática, referente à sintomas, e (b) modalidade cognitiva, relacionada à presença de cognições angustiantes.

(a) Modalidade somática:

1. Eu sinto dormência nos meus membros; 2. Eu tenho medo de morrer; 3. Sinto palpitações do coração ou mais rápido batimento cardíaco; 8. Sinto-me tonto ou tenho a sensação de que vou vai desmaiar; 9. Tenho uma boca seca; 10. Acho que vou desmaiar de medo.

em uma escala numérica de 1 a 5. Os itens são afirmações simples com o objetivo de facilitar as respostas. Normalmente, o que se deseja medir é o nível de concordância ou não à afirmação.

(b) Modalidade cognitiva:

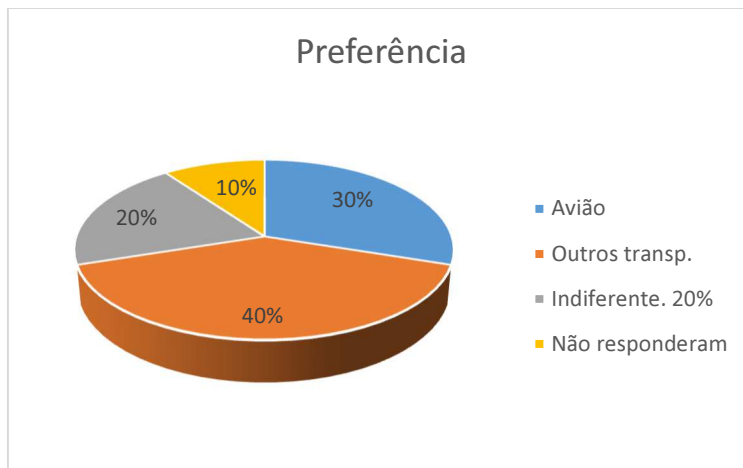
2. Eu tenho medo de morrer; 4. A ideia de que algo vai dar errado sempre; 5. Não consigo me concentrar; 6. Atento a todo som ou movimento do avião e me pergunto se tudo está bem; 7. Eu presto muita atenção aos rostos e comportamento da tripulação de cabina.

4.5.4 Pesquisas

Relaciona-se a seguir uma análise breve e gráficos com as respostas das entrevistas diretas ou dissertativas (anexo 1):

1. Análise da Pergunta 1

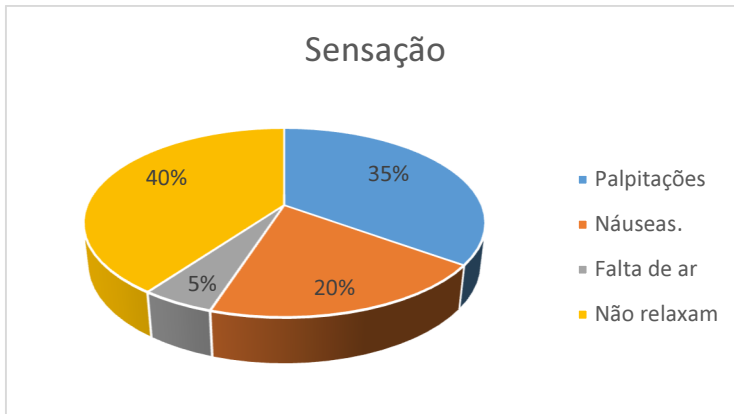
Você prefere outros meios de transporte, mesmo que a viagem demore mais?



Do total dos 20 entrevistados, duas respostas foram excluídas por terem sido consideradas vagas ou inconclusivas. 8 respondentes, 40%, afirmaram que sim, preferem outro meio de transporte, normalmente o ônibus, mesmo considerando-se grandes distancias a serem percorridas. 4 respondentes afirmaram indiferença e somente 6, 30%, preferem as viagens aéreas.

2. Análise da Pergunta 2

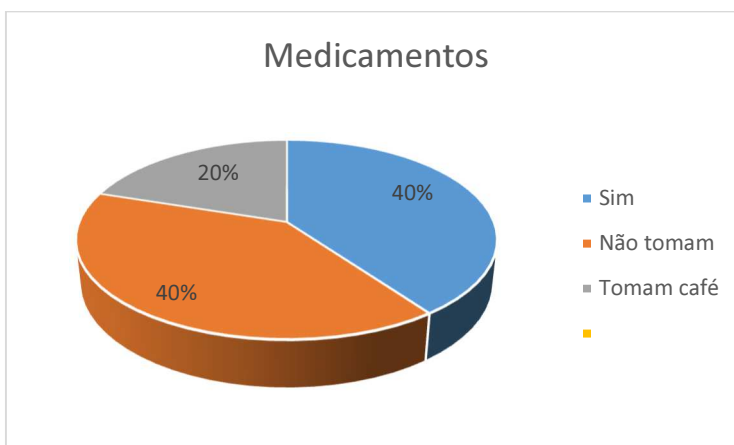
Você costuma suar, sentir náuseas, palpitações cardíacas, sentir falta de ar ou de se sentir bem antes ou durante um voo?



Três pessoas, 15%, responderam com total indiferença ao ter que voar. Sete disseram ter palpitações cardíacas em alguns momentos durante o voo ou mesmo antes. Quatro respondentes sentem náuseas regularmente, tendo que tomar remédios. Uma sente falta de ar quando o avião está subindo ou descendo. As outras não conseguem relaxar em nenhuma fase do voo.

3. Análise da Pergunta 3

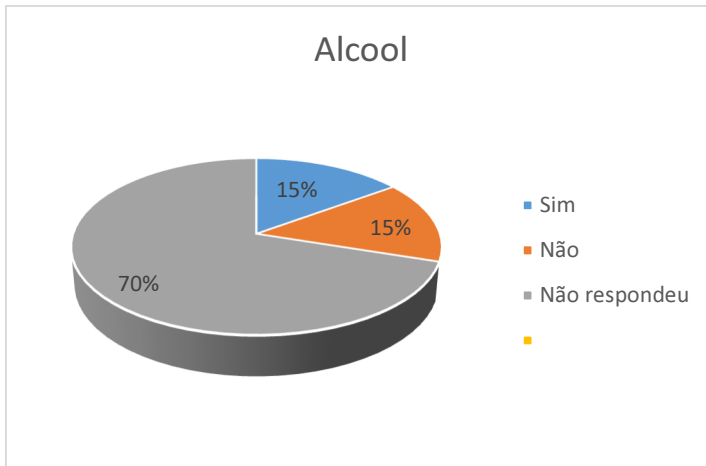
Você toma medicamentos para evitar desconforto durante um voo?



Oito pessoas responderam que não. Oito responderam que sim, normalmente tomam anti enjoos ou calmantes. Quatro disseram que devem tomar um café forte antes do embarque.

4. Análise da Pergunta 4

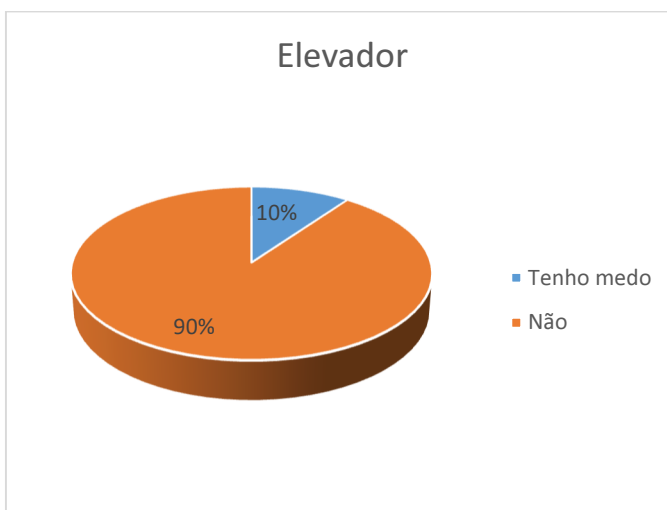
Você bebe bebidas alcoólicas para evitar desconforto durante um voo?



Todas as pessoas sorriram ao serem perguntadas sobre o álcool. Somente três afirmaram que sim, tomam regularmente bebidas alcólicas antes ou durante o voo. Três afirmaram que não bebem e uma disse que é crente. As outras desviaram ou preferiram não responder. Esta pergunta sobre bebidas alcoólicas, deve ter um resultado discrepante da realidade podendo ser explicado pelo fato de que na maioria das vezes as pessoas não se sentem confortáveis em admitir que usam álcool para lidar com a ansiedade de voo.

5. Análise da Pergunta 5

Você tem medo de andar de elevador?



Somente duas responderam que sim. As outras afirmaram que não tem medo.

6. Análise da Pergunta 6

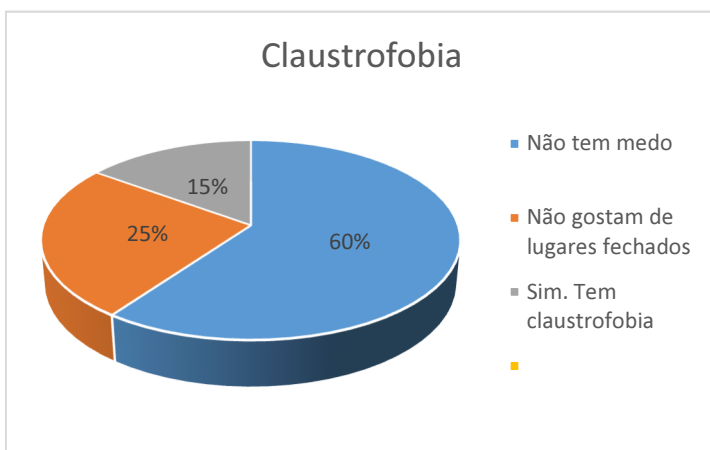
Ao viajar de avião, você vai tão relaxado quanto em qualquer outro meio de transporte?



Somente duas afirmaram que sim. Os outros respondentes, 90%, confirmaram não conseguir relaxar durante a maior parte do voo.

7. Análise da Pergunta 7

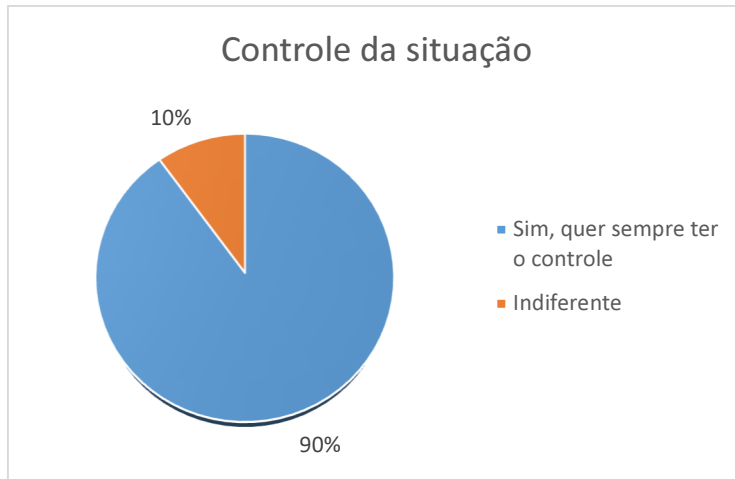
Você tem medo de estar em lugares fechados (Claustrofobia)?



Cinco respondentes afirmaram não gostar de lugares fechados principalmente com pouca luz. Doze apresentaram indiferença e três disseram não suportar ficar em locais fechados por muito tempo, sentem medo e falta de ar.

8. Análise da Pergunta 8

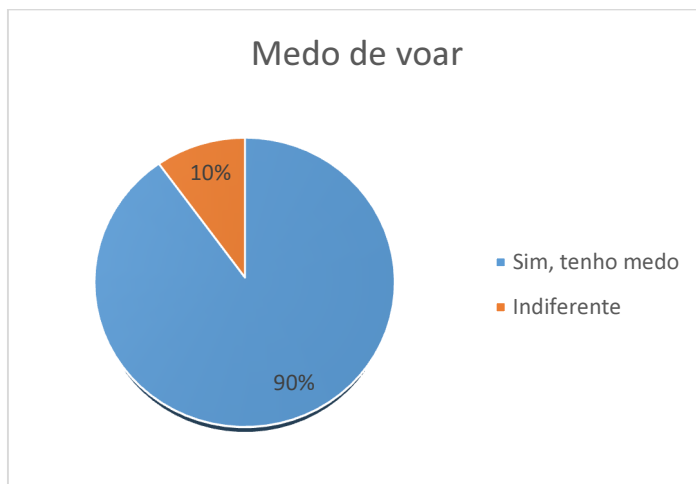
Você tem medo de estar em uma situação que você não pode controlar?



Sim, a maioria tem medo de não ter o controle da situação e dois mostraram indiferença.

9. Análise da Pergunta 9

Você tem medo de voar?

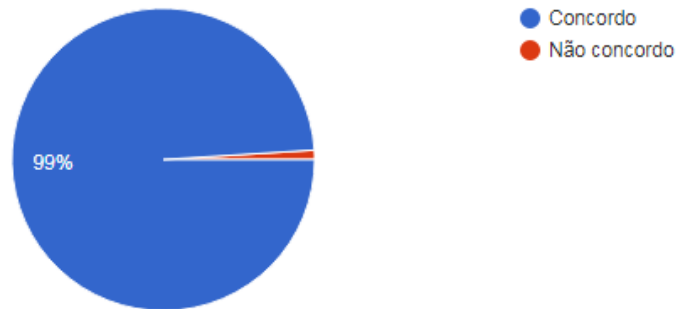


A grande maioria (18), ou 90%, disse ter algum medo. Somente duas pessoas disseram ser indiferentes ou não ter medo de voar. Obviamente, conforme os relatos, os medos são de tipos e intensidades variadas.

Respostas do questionário enviado via email (anexo 2):

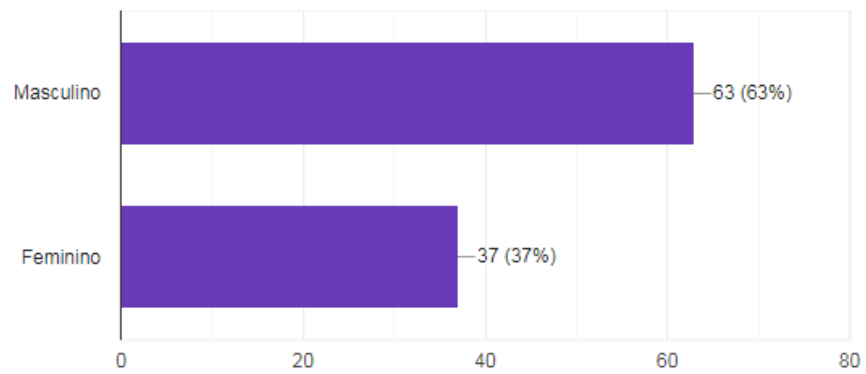
Minha participação é voluntária e anônima.

100 responses



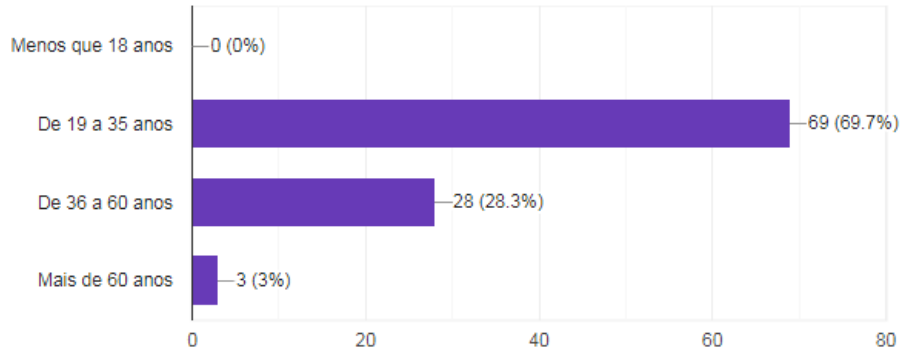
Seu Sexo

100 responses



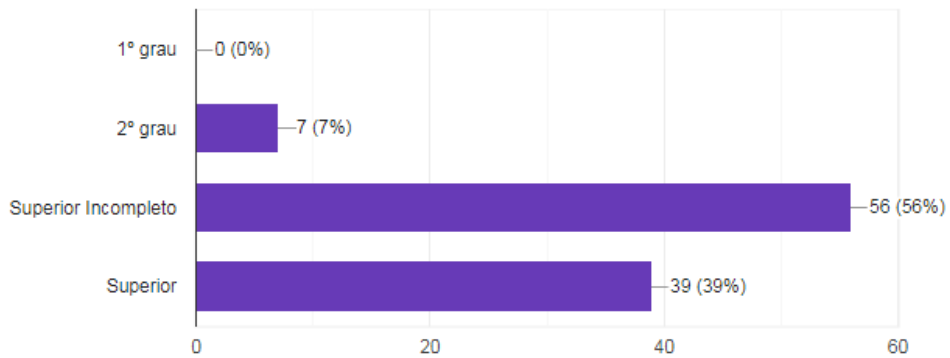
Sua Idade

99 responses



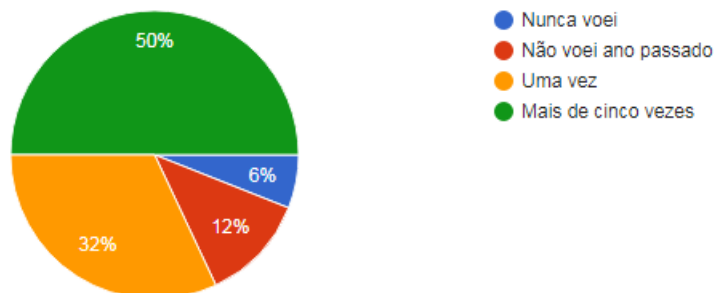
Sua Escolaridade

100 responses



Quantas vezes você voou no último ano:

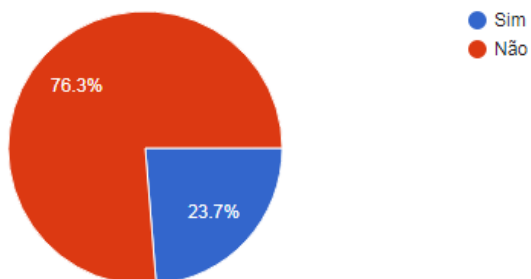
100 responses



Perguntas gerais:

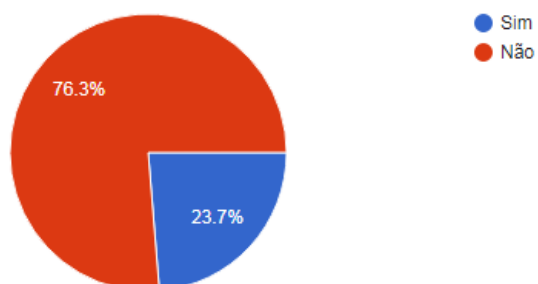
1) Você prefere outros meios de transporte além do avião, mesmo que a viagem demore mais?

97 responses



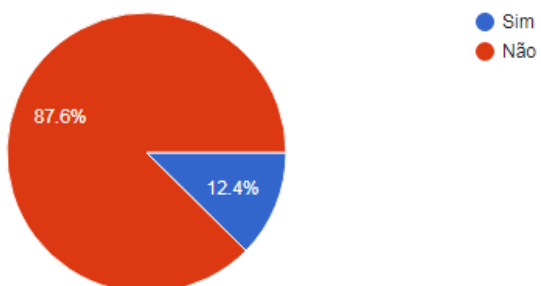
2) Você costuma suar, sentir náuseas, palpitações cardíacas, sentir falta de ar ou de se sentir bem antes ou durante um voo?

97 responses



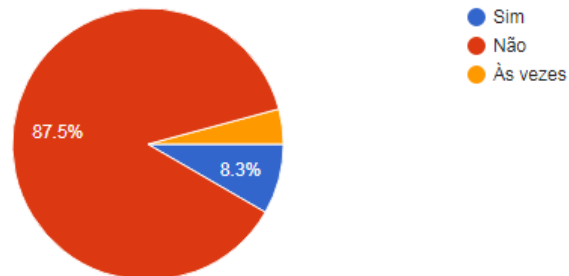
3) Você toma medicamentos para evitar desconforto durante um voo?

97 responses



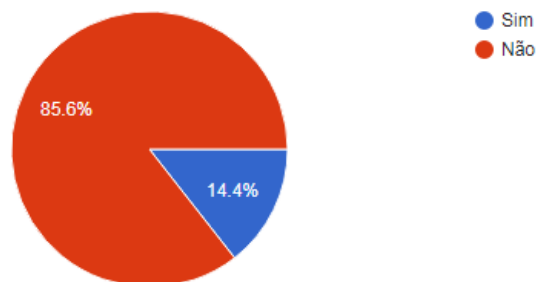
4) Você bebe bebidas alcoólicas para evitar desconforto durante um voo?

96 responses



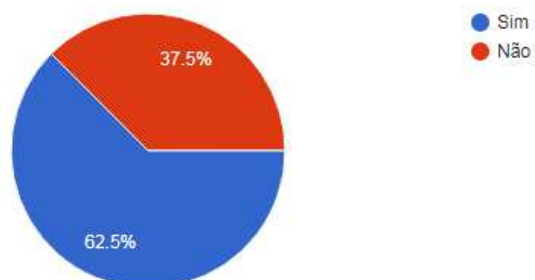
5) Você tem medo de andar de elevador?

97 responses



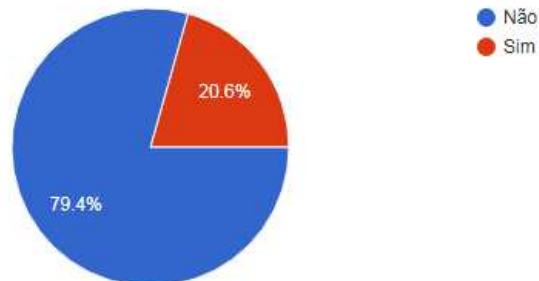
6) Ao viajar de avião, você vai tão relaxado quanto em qualquer outro meio de transporte?

96 responses



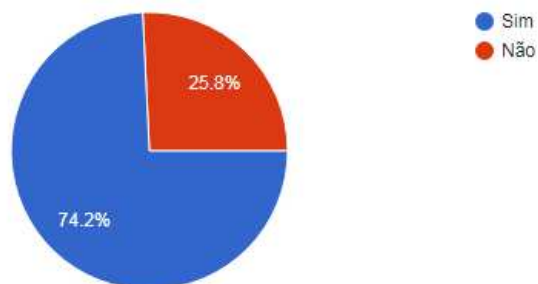
7) Você tem medo de estar em lugares fechados (Claustrofobia)?

97 responses



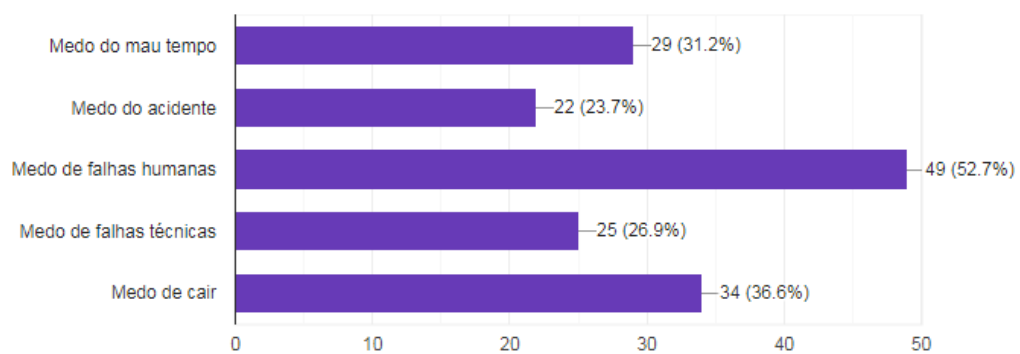
8) Você tem medo de estar em uma situação que você não pode controlar?

97 responses



9) Ao viajar de avião, qual o tipo de medo que mais afeta você?

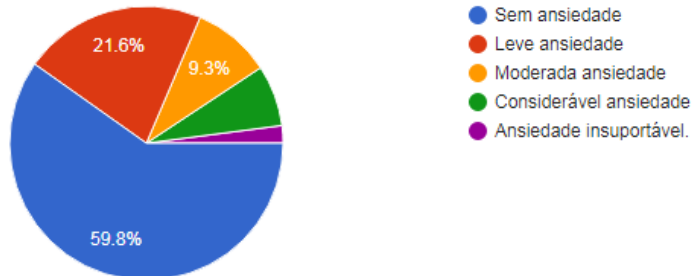
93 responses



Questionário de Situações de Ansiedade relacionadas ao Voo (FAZ):

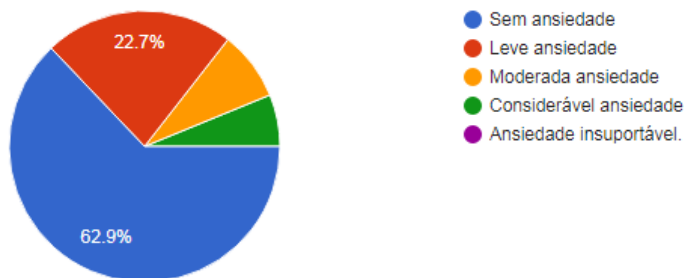
1. Quando você vê um avião, você sente

97 responses



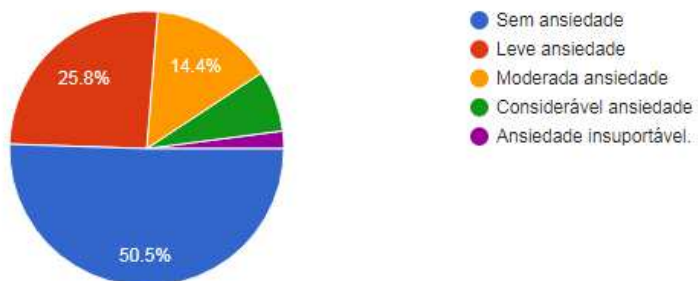
2. Você ouve os sons dos aviões, você sente

97 responses



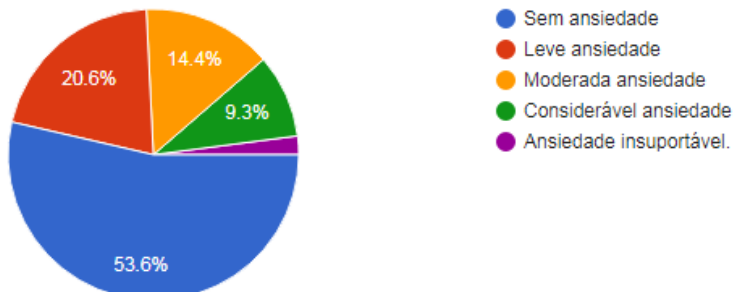
3. Você decide pegar um avião, você sente

97 responses



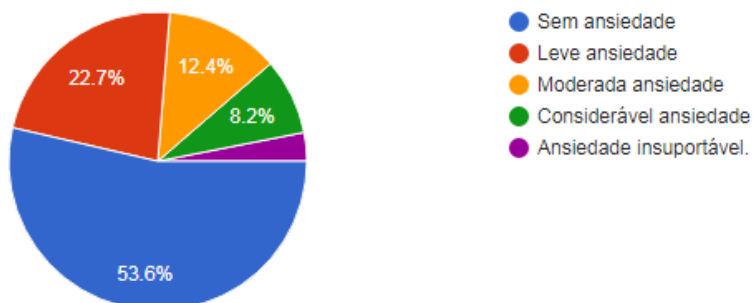
4. Você está a caminho do aeroporto, você sente

97 responses



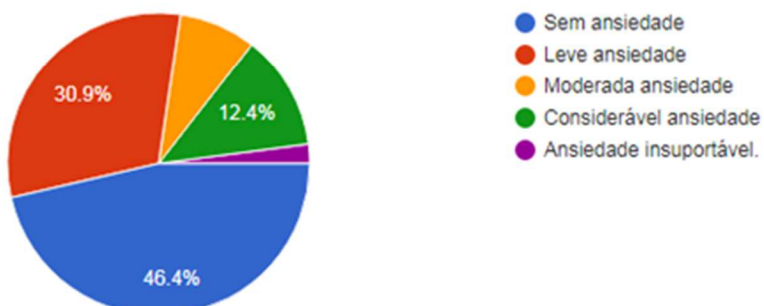
5. Você entra no salão de embarques, você sente

97 responses



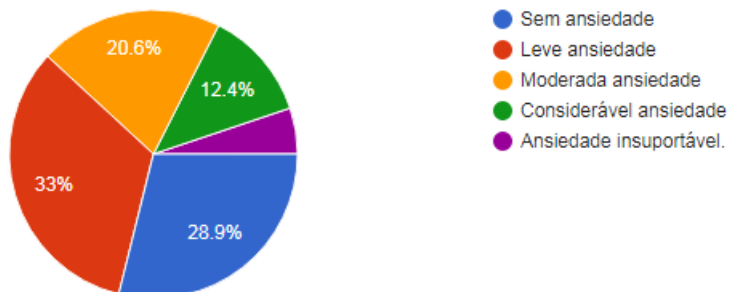
6. Você entra no avião, você sente

97 responses



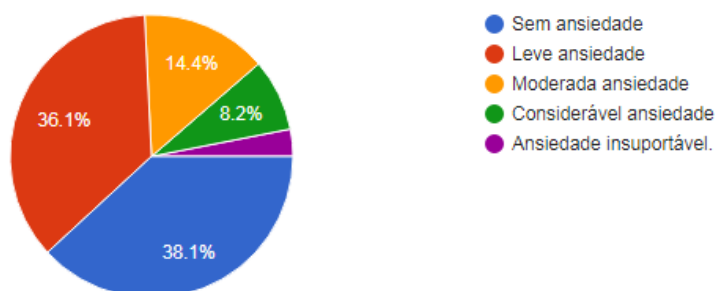
7. A decolagem é iniciada, você sente

97 responses



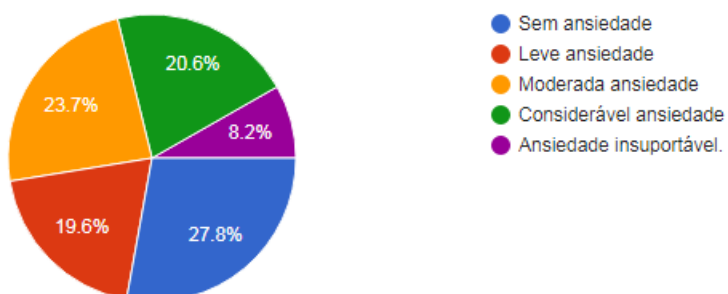
8. O som dos motores e a velocidade variam, você sente

97 responses



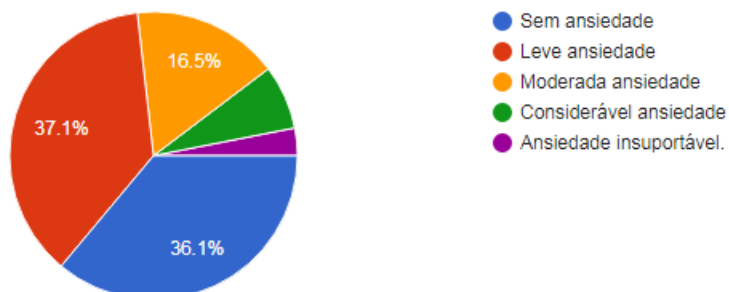
9. Uma turbulência do ar é anunciada, você sente

97 responses



10. O avião vai pousar, você sente

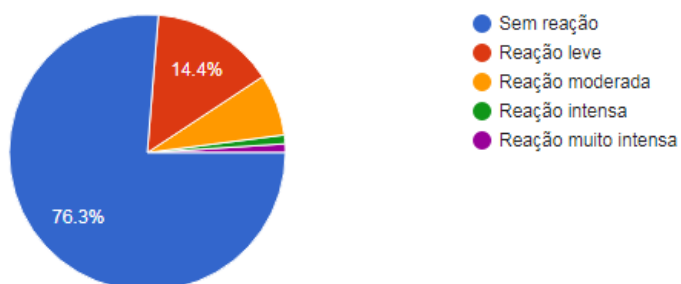
97 responses



Questionário de Modalidades de Ansiedade de Voo (FAM): Como expesso meu medo:

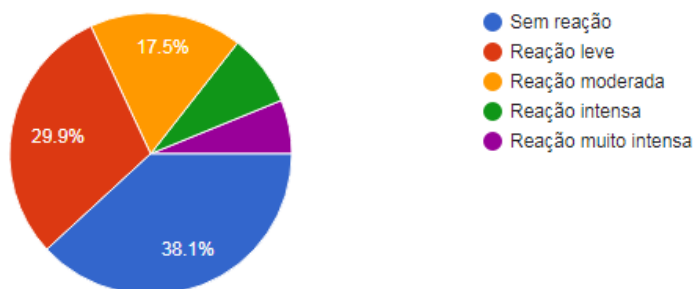
1. Eu sinto dormência nos meus membros.

97 responses



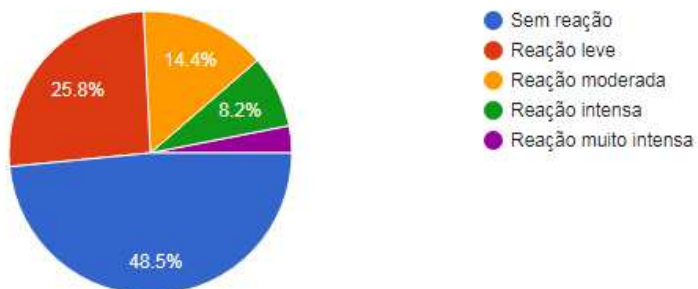
2. Eu tenho medo de morrer

97 responses



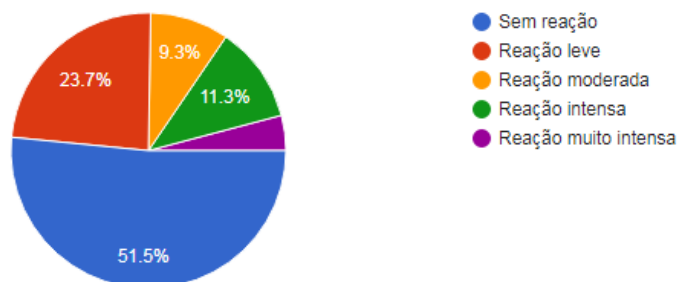
3. Sinto palpitações do coração ou mais rápido batimento cardíaco

97 responses



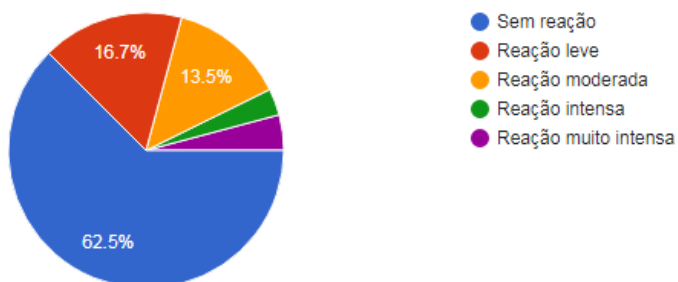
4. A ideia de que algo vai dar errado sempre

97 responses



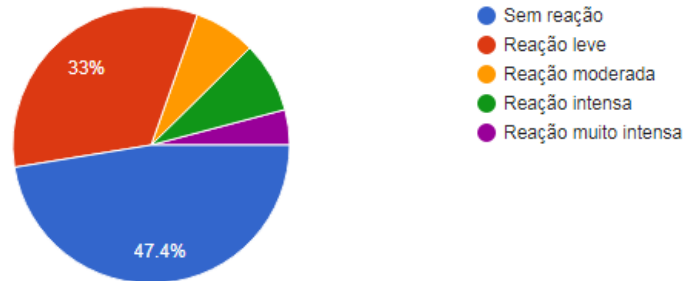
5. Não consigo me concentrar

96 responses



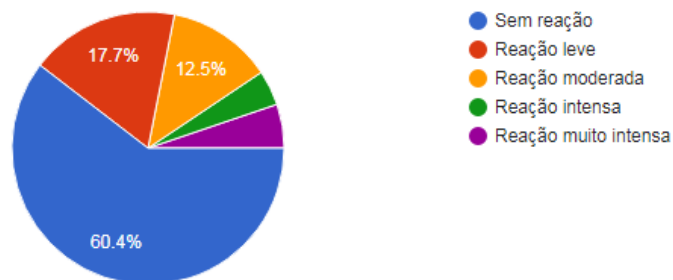
6. Atento a todo som ou movimento do avião e me pergunto se tudo está bem.

97 responses



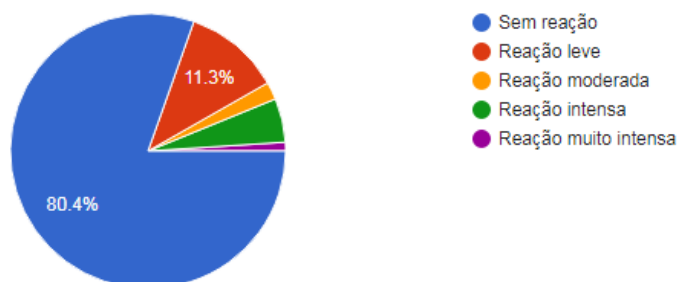
7. Eu presto atenção continuamente aos rostos e comportamento da tripulação de cabina.

96 responses



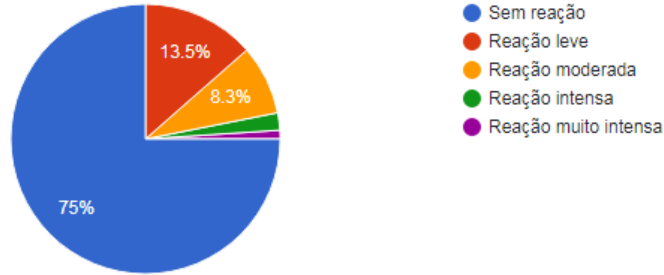
8. Sinto-me tonto ou tenho a sensação de que vou vai desmaiar

97 responses



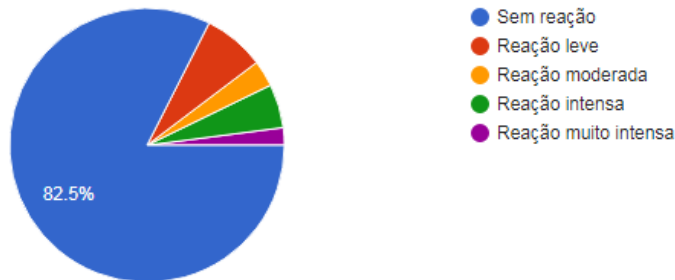
9. Tenho uma boca seca

96 responses



10. Acho que vou desmaiar de medo.

97 responses



4.5.5 Análise estatística dos resultados

Características da amostra das entrevistas diretas:

A maioria das entrevistas durou de 7 a 13 minutos, procurando-se tomar o menor tempo possível dos passageiros. Foram abordadas 10 mulheres e 10 homens, de 30 a 50 anos, sempre de grupos diferentes procurando assim evitar tendências. Das 20 entrevistas, somente 6 (30%) pessoas afirmaram preferir viagens aéreas dentre outros meios de transporte. A maioria (85%) afirmou não relaxar durante alguma parte do voo. Sentem palpitações, falta de ar, náuseas (55%) e alguns fazem uso de medicamentos (40%) para acalmar ou para minimizar um possível enjoo. Poucas (15%) admitiram fazer o uso de bebidas alcoólicas para relaxar, embora muitas deixassem transparecer que possivelmente um drink poderia

ajudar a aliviar as tensões. Quanto às aeronaves, 8 (40%) dos entrevistados, a maioria mulheres, afirmaram não gostar de lugares fechados, sentir medo ou falta de ar. 18 (90%) querem sempre estar no controle da situação e tem medo de perde-lo. A grande maioria (18) disse ter algum medo em alguma situação do voo. Somente duas pessoas (10%) disseram ser indiferentes ou não ter medo de voar. Além disso, a maioria dos participantes relatou que prestam muita atenção aos eventos relacionados a viagens aéreas ou acidentes apresentados na mídia.

Características da amostra das entrevistas via email:

A idade média dos participantes, perto de 40% de mulheres e 60% homens, foi de 18 a 35 anos (70%); Os dados mostraram que o nível de educação dos participantes foi relativamente alto: 38% com ensino superior e formação profissional e 57% com ensino superior incompleto. Somente 7% com 2º grau ou abaixo. A maioria dos participantes voou uma ou mais vezes no ano de 2018 (91%).

Mais de 70% preferem viajar de avião do que em outros tipos de transporte. Mais de 70% aparentemente relaxam ao voar. Não tem palpitações, falta de ar ou náuseas e nem fazem uso de medicamentos. 10% usam remédios. Também somente perto de 10% tomam uma bebida alcoólica antes ou durante o voo. A maioria tem medo das falhas humanas (50%), de cair (37%) ou de mau tempo (32%).

Interessante ressaltar que no questionário FAS, referente à ansiedade, com as mesmas pessoas, perto de 40% tem de leve a considerável ansiedade ao resolver viajar, ver ou escutar os sons de um avião. Quando decidem viajar em aeronaves, quando estão se dirigindo para o aeroporto, no salão de embarque ou entram no avião, aumenta para cerca de 50% os que tem de leve à considerável ansiedade (10% considerável e 2% insuportável). Ao iniciar a corrida de decolagem, somente 30% não tem ansiedade e quando é anunciada turbulências, mais de 70% dos passageiros tem ansiedade leve (21%) à insuportável (7%).

No questionário FAM, avaliando como as pessoas expressam seu medo, somente perto de 60% tem medo de morrer, mas 50% tem reações, como palpitações no coração, de leve a intensa ao pensar no assunto. Mais de 60% não consegue se concentrar durante um voo e mais de 50% tem reações de leve (35%) a intensa e muito intensa (11%) ao perceber movimentos e sons no avião. Sensações como boca seca, tonturas e desmaios afetam perto de 15% dos viajantes.

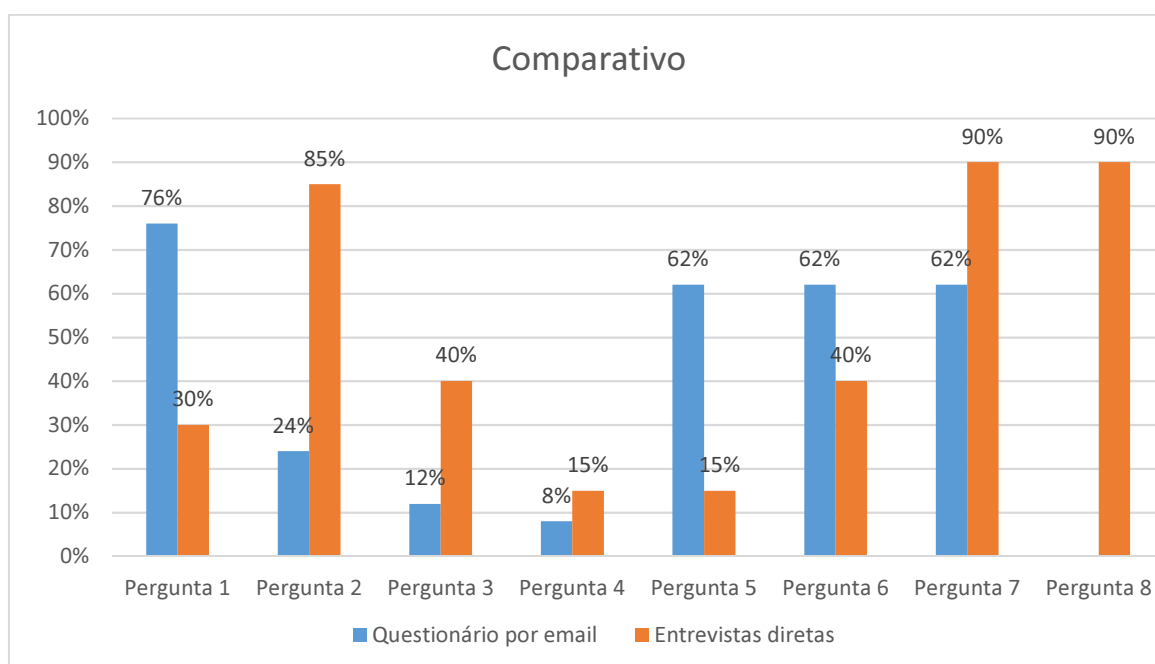
4.5.6 Discussão

O presente estudo foi realizado com o objetivo de obter dados produzidos por meio das entrevistas diretas e dos questionários FAS e FAM para pessoas comuns, estudantes e viajantes de Minas Gerais. Como os dados são essenciais para a interpretação dos resultados dos testes, a intenção é fornecer um padrão com o qual as pontuações podem ser comparadas.

Entre os pontos fortes deste estudo está a facilidade de preenchimento dos questionários podendo ser aplicados a pessoas de diferentes faixas etárias. Outra vantagem é que as ferramentas de pesquisa como os questionários FAS e FAM são bem adequadas para esse tipo de pesquisa porque eles podem ser administrados muito facilmente a grandes grupos, e não avaliam apenas a presença ou ausência do medo de voar, mas também a grau de medo. O FAS e o FAM são úteis como instrumentos de avaliação para terapias (GERWEN, 2008), podendo também ser usados para medir diferentes aspectos do medo de voar e avaliar os efeitos de tratamento. Os resultados também indicaram que esses instrumentos foram breves, bem entendidos pelos entrevistados, e fácil de administrar, independentemente do gênero do entrevistado, nível educacional e idade.

O gráfico abaixo apresenta simplificada respostas de algumas perguntas similares de ambos questionários, entrevista direta e por email, para efeito comparativo. Importante ressaltar que alguns resultados foram ajustados considerando que as entrevistas diretas davam margens a diversas respostas.

Gráfico 1 – Comparativo entre as entrevistas diretas e por email



Fonte: elaborado pelo autor

Perguntas:

- 1) Você prefere viajar de avião? Sim (Email 76%; Direta 30%)
- 2) Você tem alguma sensação ruim antes ou durante o voo? Sim (Email 24%; Direta 85%)
- 3) Você toma medicamentos? Sim (Email 12%; Direta 40%)
- 4) Você bebe bebidas alcoólicas antes ou durante um voo? Sim (Email 7%; Direta 15%)
- 5) Você relaxa durante o voo? Sim (Email 62%; Direta 15%)
- 6) Você tem medo de estar em lugares fechados? Sim (Email 22%; Direta 40%)
- 7) Você tem medo de estar em uma situação que você não pode controlar? Sim (Email 74%; Direta 90%)
- 8) Você tem medo de voar? Sim (Direta 90%)

Na pesquisa por email nota-se que no questionário inicial, com opções “sim” e “não”, as respostas apresentaram baixo nível de medo e ansiedade, com a maioria das pessoas preferindo, dentre vários meios de transporte, viajar de avião (76%) e sempre relaxadas (85%). Muito diferente das entrevistas diretas onde somente 30% preferem o avião e 15% relaxam durante o voo. Aparentemente as entrevistas diretas são mais confiáveis ou mais perto da realidade, mais condizentes com as diversas estatísticas mundiais.

No questionário de situações de ansiedade (FAS), as pessoas afirmaram que perto de 48% tem de leve (29%) a considerável ansiedade (8%) quando entram no avião, 44% não tem nenhuma ansiedade quando sentem variações de velocidade e a maioria (70%) tem de leve (25%) a considerável ansiedade (22%) na presença de turbulências. Ressalta-se haver uma certa discrepância do questionário inicial (Sim ou Não), quando as perguntas são aparentemente mais diretas e objetivas. Ressalta-se ainda que de 50 a 60% das entrevistas resultam em ansiedades antecipadas ou em voo.

Já no questionário de tipos ou modalidades de ansiedade (FAM), as ditas somáticas, que são aquelas modalidades que as pessoas apresentam sintomas físicos diversos que não são totalmente explicados por outros transtornos médicos ou psiquiátricos, são mais significativas. Nas respostas por email, uma média de 80% das pessoas apresentam-se com reação leve ou sem reação. Já as chamadas de cognitivas, as respostas ficam entre 50 e 60% sem reação ou reações leves, ou seja, estão ligadas ao estudo dos processos mentais que influenciam diretamente o comportamento de cada indivíduo. Segundo o epistemólogo e pensador suíço

Jean Piaget (2019), a atividade intelectual/mental está ligada ao funcionamento do próprio organismo, ao desenvolvimento biológico de cada pessoa.

O nível de escolaridade provou ser não relacionado ao nível de medo de voar sugerindo que a educação não é um fator crítico para a avaliação. Estudos futuros requerem procedimentos de recrutamento mais aleatório para validar que os resultados do presente estudo, são válidos externamente e que nossa amostra de conveniência pode ser considerada representante para a população normal. A idade sim, aparentemente influi no nível de medo. As pessoas mais novas, no questionário por email aparentemente tem menos medo.

Os resultados deste estudo sugerem que os questionários FAS e a FAM podem ser aplicados na investigação de pessoas diversas e diferentes. Deve-se ressaltar ainda que no questionário por email, os medos que mais afetam as pessoas são os de falhas humanas (52%) seguido do medo de cair (32%) e de mau tempo (31%). Todos provocando acidentes.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O medo tem o papel fundamental na vida dos seres humanos e animais superiores, protegendo face a ameaças e garantindo a sua sobrevivência. A principal e primeira necessidade do cérebro é a de segurança e o medo indica quando essa necessidade está para ser violada. A mente humana costuma projetar sentimentos de angústia e de medo diante do desconhecido, nas coisas ou no mundo em que vivemos. Assim, na Idade Média, as pessoas viam o demônio em toda a parte e, hoje, enxergam discos voadores voando no espaço.

O medo de voar é um fenômeno complexo, heterogêneo e com muitos elementos diferentes envolvidos, não é um fenômeno único, isolado, podendo ser relacionado ao voo e outros envolvendo alturas, espaços fechados, condições meteorológicas, falta de conhecimento, muita informação, etc. Normalmente, as pessoas que tem medo de voar relatam ou sentem reações fisiológicas, como tensão muscular, tremores, até dor no peito e desconforto abdominal. Observa-se ainda reações psicológicas, que incluem pouca percepção ou memória, expectativas negativas e persistência. São sempre reações comportamentais, que tentam evitar o voo.

Este trabalho realizou entrevistas diretas e por email. Na pesquisa com entrevista direta, 90% das pessoas disseram não se sentir bem ou conseguir relaxar no avião, além de terem medo de voar. Somente 30% afirmaram preferir este meio de transporte para viagens. Contrário à pesquisa por email, onde 63% relaxam e 76% preferem o avião como meio de transporte. Nas perguntas FAZ e FAM, para este segundo grupo de pessoas, mais de 60% tem medo de morrer, mais de 50% tem de leve a muita ansiedade ao variar os sons ou movimentos do avião, e mais de 50% tem palpitações no coração durante os voos. Pode-se observar algumas contradições entre os questionários com respostas sim/não e as questões FAZ e FAM, possivelmente por ser um grupo mais jovem, com muitos estudantes ligados à aviação e, como não existiu a “pressão” da entrevista direta, as pessoas relaxam, ficam mais audaciosas e se consideram menos medrosas.

Os principais medos relacionados diretamente ao voo são o medo do mau tempo, de acidentes, de falhas humanas, de falhas técnicas, de cair, das turbulências e o medo de morrer. Todos com estatísticas próximas de 80% da população em geral.

Foram consideradas neste trabalho algumas questões humanas, médicas e psicológicas relativas ao medo no transporte aéreo, mas nem de longe conseguiu-se englobar todos os envolvidos no mundo da aviação. Concentrou-se nos usuários e passageiros, faltando ainda os

tripulantes, técnicos mecânicos, controladores de tráfego, gerentes de aviação, engenheiros, além do pessoal administrativo. Certamente pesquisas sobre os medos que afetam os pilotos também seriam interessantes.

Existem vários métodos de tratamentos psicológicos e programas disponíveis no mercado mundial, com o objetivo de compreender e capacitar as pessoas a superar o medo de voar, controlando a ansiedade. As descobertas até o momento indicam que há uma variedade de opções terapêuticas atualmente em oferta e cada vez mais refinadas. Para aqueles que atualmente estão sofrendo de medo de voar, há a possibilidade cada vez maior de que com acesso a um dos muitos cursos ou terapeutas disponíveis.

O principal resultado deste estudo é que o medo de voar, mesmo apesar das estatísticas nos dizerem que as viagens aéreas são extremamente seguras, indubitavelmente, incomoda, está presente no público em geral e tem aumentado nas últimas décadas.

REFERÊNCIAS

ACCIDENT & Incident Data. Federal Aviation Administration. Disponível em: <https://www.faa.gov/data_research/accident_incident/> Acessado em 01 maio de 2018

AGENCIA Força Aérea. Na década de 40, criação do Ministério da Aeronáutica impulsionou a aviação brasileira. Ministério da Defesa. 20 jan 2013. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/13921/>> Acessado em 24 mar 2018.

AGENCY. Federal Aviation Administration (FAA), DOT. 2018.

AFONSO, Claudia. A metafísica, o nada e o medo em Heidegger. **Revista Estética e Semiótica** | Volume 7 | Número 1. 2017.

ALLAN, Patrick. Six Airplane Facts to Cure Your Fear of Flying. Lifehacker. **Air Travel Magazine**. 2016. Disponível em: <https://lifehacker.com/six-airplane-facts-to-cure-your-fear-of-flying-1788654431> > Acessado em 20 mar 2018.

AMSEL, L. & HARBO S. There is nothing to fear but the amygdala: applying advances in the neuropsychiatry of fear to public policy. **Mind & Society**. June 2015, Volume 14, Issue 1, pp 141–152

ALBUQUERQUE Cristina, **Voar sem medo**. Um guia prático para voar confiante e descontraído. Ed Gradiva. Portugal. 2010.

AMERICAN Psychiatric Association (2013), **Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders** (5th ed.), ISBN 0890425558, Arlington: American Psychiatric Publishing, pp. 217–221, 938.

ANDERSON, Graeme. **The medical and surgical aspects of aviation**. London H. Frowde. 1919. Disponível em: <https://archive.org/details/medicalsurgicala00andeuoft>

ANDERSON, J. D. **Introduction to Flight**. McGraw-Hill. New York, USA. 2005

ANDERSON, J. D. **A history of aerodynamics and its impact on flying machines**. Cambridge, UK: Pub. Cambridge University Press. 5ed. 1997

ANDERSON, J. D. **The airplane, a history of its technology**. Reston, VA: American Institute of Aeronautics and Astronautics. 2002

AQUINO, Felipe. **Para entender a Inquisição**. São Paulo, Lorena: Ed. Cléofas, 2010.

ASHCROFT Frances. **A Vida no Limite**. A ciência da sobrevivência. Rio de Janeiro. Ed. Jorge Zahar, 2001

ASSIS, M. Joaquim Maria. O Cônego ou Metafísica do Estilo. In: **Obras Completas**. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 2.ed, v. 2: Várias histórias, 2008, p. 528-532.

AUGÉ, Marc. **Contra o medo**. Entrevista com Marc Augé. Instituto Humanitas Uninsino. São Leopoldo, Rio Grande do Sul. 2013. Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/noticias/517266-contra-o-medo-entrevista-com-marc-auge>> Acesso em 11 out. 2018

AVIÃO com equipe da Chapecoense cai na Colômbia e deixa mortos. **Portal G1 mundo**. Rio de Janeiro, 22/11/2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2016/11/aviao-com-equipe-da-chapecoense-sofre-acidente-na-colombia.html>> acessado em 2 mar 2018.

AVIATION Safety Network. **ASN data show 2017 was safest year in aviation history**. Flight Safety Foundation. Disponível em: <<https://news.aviation-safety.net/2017/12/30/preliminary-asn-data-show-2017-safest-year-aviation-history/>> Acesso em 6 jan 2019

AZEVEDO, Ricardo. **Contos de enganar a morte**. São Paulo: Ática, 2005.

BALL, James. How safe is air travel really?. **The Guardian**. 24 jul 2014. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/commentisfree/2014/jul/24/avoid-air-travel-mh17-math-risk-guide>> Acessado em 10 jan 2018.

BAPTISTA, Américo; CARVALHO, Marina; LORY, Fátima. “O medo, a ansiedade e as suas perturbações” in: **Psicologia**, vol. 19, nº 1-2, 2005, pp. 267-277. Disponível em: <<http://www.scielo.mec.pt/pdf/psi/v19n1-2/v19n1-2a13.pdf>>. Acesso em 11 out. 2018

BASSANI, Luiz. **O mundo do avião e tudo que você precisa saber para perder o medo de voar**. São Paulo: Editora Globo, 2005.

BATISTA, LAURO NEY- História da aviação. Breve história da aviação. Disponível em: <<http://www.aerovag.com.br/?pg=noticiaeid=734>> Acesso em 13/11/2009.

BAUMAN, Zygmunt. **O Mal-Estar da Pós-modernidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 1997.

BAUMAN, Z. **Medo líquido**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.

BAUMAN, Zygmunt. **Vida Líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007.

BOR, Robert. **Aviation Mental Health Psychological Implications for Air Transportation**. Ed. Ashgate Publishing Limited . Hampshire England. 2006. Royal Free Hospital, London, UK and Oklahoma State University, USA

BRASIL que voa. 2014. Disponível em:< <http://www.aviacao.gov.br/obrasilquevoa/index.php>
> Acessado em 25 dez 2018

BROWN, Dan. **Codigo Da Vinci**. São Paulo: Bertrand, 2004.

BULFINCH, Thomas. **O livro de ouro da mitologia: histórias de deuses e heróis**. 26^a. ed. Rio de Janeiro: Ediouro Publicações, 2002.

BUREAU d'Enquetes at Analyses. Investigação de segurança sobre o acidente ocorrido em 01 de junho de 2009 com o Airbus A330-203, voo AF447, Le Bourget, France, 2012.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Enclaves Fortificados: Erguendo Muros e Criando uma Nova Ordem Privada. In: **Cidade de Muros – Crime, segregação e cidadania em São Paulo**. tradução Frank de Oliveira e Henrique Monteiro. São Paulo: Ed.34 / Edusp, 2000. pp. 257-300

CAMÕES, Luiz de. **Os Lusíadas**. Universidade da Amazônia. Belém. Disponível em:<<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/ua000178.pdf>> Acessado em 10 jan 2018

CANCLINI, Néstor Garcia, **Culturas Híbridas: estratégias para entrar y salir de la modernidade**. Ed. Grijalbo, Miguel Hidalgo, México, 1990.

CAPAFONS, J.I., Sosa, C.D. and Viña, C.M. A Reattribitional Training Program as a Therapeutic Strategy for Fear of Flying. **Journal of Behavior Therapy and Experimental Psychiatry**, 30(2): 259-272. 1999

CARDIM, Ronaldo. **O Medo Bom e o Medo Ruim**. Portal Somos todos um. Disponível em:< <https://www.somostodosum.com.br/artigos/autoconhecimento/o-medo-bom-e-o-medo-ruim-13999.html>> acessado em 20 dez 2018

CASALECCHI P. **Voe. Psicologia para voar.** São Paulo. Disponível em: <<http://voepsicologia.com.br/tratamento-medo-de-voar/>> acessado em 28 mar 2018

CENIPA. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Brasília. DF.2019. Disponível em<<http://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/estatisticas>> acessado em 6 jan 2019

CHADE, Jamil. Brasil tem maior taxa de transtorno de ansiedade do mundo, diz OMS. **O Estado de S. Paulo.** São Paulo, 23 Fev 2017. Disponível em: <<https://saude.estadao.com.br/noticias/geral,brasil-tem-maior-taxa-de-transtorno-de-ansiedade-do-mundo-diz-oms> > Acessado em 04 ago 2018.

CHAUÍ, M. Sobre o medo. In: CARDOSO, S. (Org.). **Os sentidos da paixão.** São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

CHAUÍ, Marilena. **Desejo, Paixão e Ação na Ética de Espinosa.** Ed. Schwarcz. São Paulo. SP. 2011.

CHAUÍ, Marilena. Direitos humanos e medo. DHnet. 2018 Disponível em: <<http://www.dhnet.org.br/direitos/textos/humanismo/chau.html>> Acessado em 14 jan 2019

CID-10. Classificação Estatística Internacional de Doenças Mentais. Porto Alegre: Artmed. 2007. Disponível em: <<https://www.passeidireto.com/arquivo/31956263/cid-10---classificacao-dos-transtornos-mentais-e-de-comportamento-pdf> > Acesso em 17 mar. 2018

CORTELLA, Mario Sergio. **Viver em paz para morrer em paz: se você não existisse, que falta faria?** São Paulo: Ed. Planeta, 2017.

COSTA, J. F. **Sem fraude nem favor: estudos sobre o amor romântico.** Rio de Janeiro: Rocco, 1998.

CRANGLE, Maeve. **Conquer your fear of flying.** Gill & Macmillan. 3ed. Hume Av. Park West . Dublin. Irlanda. 2014.

COX, John. **Ask the Captain: Does every takeoff take the same amount of time?** USA TODAY. USA: 14, Jan. 2013. Disponível em: <www.usatoday.com/story/travel/columnist/cox/2013/01/13/ask-the-captain-takeoff-take-same-amount-of-time/1831525/> Acessado em 20 mar 2018.

DALGALARRONDO, Paulo. **Psicopatologia e semiologia dos transtornos mentais.** 2ªed. Porto Alegre: Artmed, 2008.

DAYAN, Daniel. **O terror espetáculo: terrorismo e televisão**. Lisboa: Edições 70, 2009.

DEFOE, Daniel. **Um Diário do Ano da Peste**. Porto Alegre. Artes e ofícios, 2002.

DELPIERRE, G. **La Peur et L'être**. Toulouse, 1974.

DELTA Air Lines inc. Aircraft accident report. National Transportation Safety Board. 1987
Disponível em:< <http://libraryonline.erau.edu/online-full-text/ntsb/aircraft-accident-reports/AAR86-05.pdf>> acessado em 19 mar 2018.

DELUMEAU, Jean. **História do medo no ocidente: 1300-1800, uma cidade sitiada**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

DELUMEAU, Jean. **História do medo no ocidente: 1300-1800, uma cidade sitiada**. São Paulo: Companhia de bolso, 2009.

DEPARTMENT of Transportation Federal Aviation Administration 14 CFR Part 25 [Docket No.: FAA-2008-1292; Amendment No. 25-131] RIN 2120-AJ35 Flightcrew Alerting.

DESCARTES, R. **As Paixões da Alma**. (Coleção Os Pensadores). São Paulo: Abril Cultural, 1973.

DITYATEV, A. & BOLSHAKOV, V.Y. Amygdala, Long-term Potentiation, and Fear conditioning. **The Neuroscientist**, v.11, n. 1. 2005.

DSM-V, **Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais**. 5ªed. Porto Alegre: Artmed, 2013. Disponível em: <<https://blogs.sapo.pt/cloud/file/b37dfc58aad8cd477904b9bb2ba8a75b/obaudoeeducador/2015/DSM%20V.pdf>> Acessado em 04 fev 2018.

DUBY, Georges. **Ano 1000, ano 2000: na pista de nossos medos**. Trad. Eugênio Michel da Silva, Maria Regina Lucena Borges-Osório; São Paulo: Ed. UNESP/Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 1999.

EISENBERG, Jose. O Político do Medo e o Medo da Política. **Lua Nova**. Revista de Cultura e Política, São Paulo, v. 64, p. 49-60, 2005.

FALCÃO, Rodrigo Scialfa. **Psicologia no Esporte: Psicologia, Esporte e afinidades por Rodrigo Scialfa Falcão**. Disponível em: <http://www.psicologianoesporte.com.br/medo/> > Acesso em: 24 jan 2019.

FERNANDES, Roberto Rosas. **Uma psicologia da religião. Estudo sobre o desenvolvimento da consciência pelo processo de simbolização**. PUCSP. 2009. Disponível em: <<file:///T:/Roberto%20Rosas%20Fernandes.pdf>> Acesso em: 4 jan 2019.

FERNANDES, Victória. Medo de voar: a fobia que atormenta milhares de turistas pelo mundo. **Correio Brasiliense**. Turismo. Brasília. 11 mai 2018. Disponível em: <https://www.correiobrasiliense.com.br/app/noticia/turismo/2018/05/11/interna_turismo,679547/medo-de-voar.shtml> Acessado em 16 jan 2018.

FLEISCHER A., Tchetchik A. and Toledo T. The Impact of Fear of Flying on Travelers' Flight Choice Model with Latent Variables. Published in Journal of Travel Research 51(5) pp. 653-663, 2012.

FORT, M. C. **Insegurança e medo: exageros midiáticos? Ação Midiática**, n.11. Jan/jun. 2016. Curitiba. PPGCOM-UFPR. ISSN 2238-0701 Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/acaomidiatica/article/view/43634/28470>> Acesso em: 4 ago 2018.

FREUD, Sigmund. **La Interpretacion de Los Suenõs** (Volume 3). Madri: Alianza Editorial, 1971.

FREUD, Sigmund. **O futuro de uma ilusão (1927)**. Ed. Standard brasileira das obras psicológicas completas de Sigmund Freud. Volume XXI. Disponível em: <<http://conexoesclinicas.com.br/wp-content/uploads/2015/01/freud-sigmund-obras-completas-imago-vol-21-1927-1931.pdf>> Acesso em: 14 fev 2019.

FRITSCHER, Lisa. Symptoms, Causes, and Treatment of Acrophobia: Related Conditions, Symptoms, Risks, Causes, and Treatments. **Verywell Mind**. Disponível em: <<https://www.verywellmind.com/acrophobia-fear-of-heights-2671677>> Acesso em: 24 dez 2018.

GALEA, S., Ahern, J., Resnick, H., Kilpatrick, D., Bucuvalas, M., Gold, J., & Vlahov, D. (2002). Psychological sequelae of the September 11 terrorists attacks in New York City. **New England Journal of Medicine**, 346, 982-987.

GEERTZ, C. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 1989.

GERWEN Lucas et al. Fear of flying treatment programs for passengers: an international update. Elsevier. *Travel Medicine and Infectious Disease* (2004) 2, 27–35. Disponível em: <<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/17291954>> Acesso em 03 nov 2018.

GERWEN, L. V.; Nousi, A.; Spinhoven P. The Flight Anxiety Situations Questionnaire and the Flight Anxiety Modality Questionnaire: Norms for people with fear of flying. *Travel Medicine and Infectious Disease*. Netherlands. 2008 6, 305 – 310.

GERWEN, L. V. & BOR, R. *Psychological Perspectives on Fear of Flying*. Routledge Ed. New York. USA. , 2017. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=mlNBDgAAQBAJ&pg=PT132&hl=pt-PT&source=gbs_selected_pages&cad=2#v=onepage&q&f=false> acessado em 4 nov 2018.

GERWEN, L. V. & DIEKSTRA, R.F. People Who Seek Help for Fear of Flying: Typology of Flying Phobics. **Behavior Therapy** 28, 237-251. Leiden University, Netherlands. 1997.

GERWEN, L. V. & DIEKSTRA, R.F.W., Arondeus J.M and Wolfger R. Fear of flying Treatment Programs for Passengers: an International Update. Elsevier. **Travel Medicine and Infectious Disease**, 2: 27–35. 2004 . Disponível em: <<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/17291954>> Acesso em 03 nov 2018.

GERWEN, L.J.; Spinhoven P.; Diekstra, R. F. W. **Construction and Psychometric Characteristics of Two Self-Report Questionnaires for the Assessment of Fear of Flying**. *Psychological Assessment*. 1999, Vol. 11, N. 2, 146-158. Disponível em: <<http://psycnet.apa.org/fulltext/1999-05191-004.html>> acesso em: 5 out 2018

GERWEN, L. V.; Nousi, A.; Spinhoven P. The Flight Anxiety Situations Questionnaire and the Flight Anxiety Modality Questionnaire: Norms for people with fear of flying. **Travel Medicine and Infectious Disease**. Netherlands. 2008 6, 305 – 310

GODFREY K. **Voar sem Medo**. Tudo que você precisa saber sobre o meio de transporte mais seguro que existe. Rio de Janeiro: Ediouro, 2003.

GOULD, Wendy Rose. How to Calm Anxiety When You're on a Flight. It's possible to conquer your phobia, but it requires a deliberate mental shift. **Better**. 2017. Disponível em: <<https://www.nbcnews.com/better/health/your-4-step-guide-overcoming-your-fear-flying-nca786746>> Acesso em: 21 jan 2019

GRAY, Jeffrey A. **A Psicologia do medo e do stress**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.

GROSSO, Michael. Medo da Vida Depois da Morte. Disponível em: <<http://obraspsicografadas.org/2013/medo-da-vida-depois-da-morte-por-michael-grosso/>>. Acesso em: 4 ago 2018

GUIA Medico Brasileiro. Disponível em: <<https://guiamedicobrasileiro.com.br/enjoo-durante-o-voo/>> Acessado em 20 out 2018

GULLIVER, Why the Chapecoense football team's plane ran out of fuel. **The Economist**. 2016; Disponível em: <<https://www.economist.com/gulliver/2016/12/01/why-the-chapecoense-football-teams-plane-ran-out-of-fuel>> Acessado em 21 jan 2019.

GÜNTHER, Hartmut. **Como elaborar um questionário**. Planejamento de pesquisa nas Ciências Sociais. Instituto de psicologia. UNB. 2003 v.1, 2003.

HALL, S. A centralidade da cultura: notas sobre as revoluções culturais do nosso tempo. **Educação & Realidade**, Porto Alegre, v. 22, n. 2, p. 15-46, jul./dez. 1997.

HEIDEGGER, M. **Que é Metafísica?** São Paulo: Nova Cultura, 1996.

HEIDEGGER, Martin. **Conferências e escritos filosóficos**. trad. Ernildo Stein. São Paulo: Abril Cultural, 1979.

IATA. Disponível em:< <https://www.iata.org/publications/Documents/iata-annual-review-2018.pdf>> Acessado em 6 jan 2019.

IATA. 2036 Forecast Reveals Air Passengers Will Nearly Double to 7.8 Billion. 2017. Disponível em:< <https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2017-10-24-01.aspx>> Acessado em 1 fev 2019.

IBOPE. Avião desperta medo e atração nos brasileiros. 1998. Disponível em: <<http://www.ibopeinteligencia.com/noticias-e-pesquisas/aviao-desperta-medo-e-atracao-nos-brasileiros/>> acessado em 23 abril de 2018.

IBOPE Inteligência. **Três em cada quatro brasileiros declaram ter medo de andar de avião**. 2007. Disponível em: <<http://www.ibopeinteligencia.com/noticias-e-pesquisas/tres-em-cada-quatro-brasileiros-declaram-ter-medo-de-andar-de-aviao/>> acessado em 23 abril de 2018.

JÓ 24, **Bíblia Online**. Disponível em: < www.bibliaonline.com.br/nvi/jó/24/13-17>. Acesso em: 11 dez 2017.

KENNEDY, C.A.; Gary K. **Aeromedical Psychology**. Ed CRC Press. Florida. USA. 2003

KONKIEWITZ, Elisabete C. **Aprendizagem, comportamento e emoções na infância e adolescência**: uma visão transdisciplinar. Dourados-MS. Ed. UFGD, 2013. ISBN: 978-85-8147-046-7. Disponível em: <
<http://files.ufgd.edu.br/arquivos/arquivos/78/EDITORA/catalogo/aprendizagem-comportamento-e-emocoes-na-infancia-e-adolescente-uma-visao-transdisciplinar-elisabete-castelon-konkiewitz-org.pdf>> Acessado em 16 jun 2018

KRISHNAMURTI, J. **Sobre o Medo**. Ed. Cultrix. São Paulo, 1998.

LAKER, Matthew. Specific phobia: flight. *Activitas Nervosa Superior*, 54, No. 3-4. P.108-116. 2012. Disponível em: <
<https://link.springer.com/content/pdf/10.1007%2F03379588.pdf>> acessado em 4 nov 2018.

LÂMIA. Lâmia. Disponível em: < <https://pt.wikipedia.org/wiki/L%C3%A2mia> > acessado em 4 nov 2018.

LEFEBVRE Georges, **O Grande Medo de 1789**. São Paulo: Ed Campus, 1979.

LIKERT, Escala. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Escala_Likert> Acesso em: 11 fev 2019

LOBATO, M. **Biografia de Monteiro Lobato**. Disponível em: <www.ebiografia.com/monteiro_lobato/> Acesso em: 11 fev 2018.

LÓPEZ, Ernesto (Org.). **Escritos Sobre o Terrorismo**. Buenos Aires, Prometeo Libros, 2003.

LUCAS, S. **A Arte de Falar em Público**. 11ed. Porto Alegre: Bookman, 2014.

MANUAL diagnóstico e estatístico de transtornos mentais: DSM-V / American Psychiatric Association ; tradução: Maria Inês Corrêa Nascimento ... et al. 5ª ed. Porto Alegre: Artmed, 2014. Disponível em < <https://aempreendedora.com.br/wp-content/uploads/2017/04/Manual-Diagn%C3%B3stico-e-Estat%C3%ADstico-de-Transtornos-Mentais-DSM-5.pdf> > Acessado em 10 jan 2018.

MANUAL MSD, **Perda da audição e surdez**. Merck Sharp & Dohme Corp. Kenilworth, NJ, EUA. 2019. Disponível em < <https://www.msmanuals.com/pt-br/casa/dist%C3%BArbios->

do-ouvido,-nariz-e-garganta/doen%C3%A7as-do-ouvido-m%C3%A9dio/otite-m%C3%A9dia-secret%C3%B3ria >Acessado em 10 jan 2019.

MACHADO, Pedro. **Política e Economia. Jornal de Santa Catarina.** Disponível em: <<http://jornaldesantacatarina.clicrbs.com.br/sc/politica-e-economia/noticia/2016/09/pedro-machado-sentir-medo-e-sinal-de-inteligencia-diz-filosofo-mario-sergio-cortella-7586102.html>> Acessado em 11 out 2018.

MANUAL, Operatons. 146-200/300 Jetliner. Operations manual. 2018. Disponível em:<http://cdn.justflight.com/support/146-200300%20Jetliner/146200_manual_EN.pdf> Acessado em 30 out 2018.

MARCOS, Ana. Avião da Chapecoense tinha menos combustível do que o seguro para a viagem. **Jornal El País.** 2016 Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2016/12/01/internacional/1480553495_765642.html> Acesso em 11 dez 2018.

MARGIS, Regina et all. Relação entre estressores, estresse e ansiedade. **Revista de Psiquiatria do Rio Grande do Sul.** vol.25 suppl.1 Porto Alegre. 2003 Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-81082003000400008> Acessado 11 out 2018.

MARQUES, Silvia. A vida é uma viagem que não permite excesso de bagagem. **OBVIOUSMAG.** 2003. Disponível em: <http://obviousmag.org/cinema_pensante/2015/06/a-vida-e-uma-viagem-que-nao-permite-excesso-de-bagagem.html> Acessado em 01 ago 2018.

MARTÍN-BARBERO, Jesús; REY, Gérman. **Os exercícios do ver – hegemonia audiovisual e ficção televisiva.** Trad. Jacob Gorender. São Paulo: Editora Senac, 2001.

MARTINS, Edgard Thomas. Estudo das implicações na saúde e na operacionalização e no trabalho do aeronauta embarcado em modernas aeronaves no processo interativo homem máquinas complexas. 2010. Tese (Doutorado em Saúde Pública) – Centro de Pesquisas Aggeu Magalhães, Fundação Oswaldo Cruz, Recife, 2010.

MARTINS, Joaquim. **Jornal Luso-americano. Actualidade.** 10 ago 2011. Disponível em:<<http://www.voarsemmedo.com/uploads/4/4/8/2/4482847/lusoamericano.pdf>> Acessado em 6 jan 2019.

MAYO, C. Stress, **Why You Have It and How It Hurts Your Health.** New York: Aviation. McCarten Technical, 2018.

MONTAIGNE, Michel de. **Ensaio XVIII**. Tradução de Sérgio Milliet. São Paulo: Nova Cultural, 1991.

MORAES, Eliane Robert. A esfinge em questão. **Rev. Latino americana de Psicopatologia Fundamental**. São Paulo: ano IV, 4, 2001.

MORIN, Edgar. **O Homem e a Morte**. (Coleção “Biblioteca Universitária” n.º 19). Lisboa. Mem Martins, Publicações Europa-América, 1988.

NABUCO C. A. Fabio T. S. **Síndromes Psiquiátricas, diagnóstico e entrevista para profissionais de saúde mental**. São Paulo; Editora Artmed, 2012.

NABUCO C. A. Realidade Virtual e Saúde Mental. Blog Viva Bem. 2015. Disponível em:<<https://cristianonabuco.blogosfera.uol.com.br/2015/06/30/realidade-virtual-e-saude-mental/>> Acessado em 6 jan 2019

NEGRONI, Christine. Why Airplanes Are Safe. **Travel + Leisure**. 2014. Disponível em:<<https://www.travelandleisure.com/articles/why-airplanes-are-safe>> Acessado em 6 jan 2019.

NETO, Mario Marcello. **Medo do Invisível: O Terrorismo e o Temor Nuclear em Desenhos Animados Estadunidenses (2001-2007)**. Dissertação. Universidade Federal de Pelotas. 2016.

NIETZSCHE, Friedrich. **O anticristo Ciberfil**. Literatura Digital. 2002. Disponível em:<<https://asdfsfiles.com/9Q2>>Acesso em 10 nov 2018.

NOGUEIRA, T. M. Os reflexos do medo nas personagens de “O bloqueio”, de Murilo Rubião e “Medo da eternidade”, de Clarice Lispector. In: **Insólito, mitos, lendas, crenças – Anais do VII Painel Reflexões sobre o Insólito na narrativa ficcional**. Rio de Janeiro: Dialogarts, 2011.

NOVAES, Adauto. **Ensaaios sobre o medo**. São Paulo: Ed. Senac. SP, 2007.

OAKES, Margaret. BOR, Robert. The psychology of fear of flying: A critical evaluation of current perspectives on the nature, prevalence and Etiology of fear of flying. **Travel Medicine and Infectious Disease**. Londres, UK. 2010 p.327-338.

OLIVEIRA, Beethoven at all. **Sensacionalismo na Cobertura de Acidentes e Incidentes Aéreos**. In: Intercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação XIX Congresso de Ciências da Comunicação na Região Sudeste. Vila Velha. ES. 2014.

ORTIZ, Renato. Globalização, poder e medo. **Revista Estudos de Sociologia**. Vol 4. N.6. p.139-142. 1999.

PARRA, R. **Errors from engineering in flight safety**. In: 31st Congress of the International Council of the Aeronautical Sciences (ICAS). Belo Horizonte. The International Council of the Aeronautical Sciences. Amsterdã: Kamer van Koophandel. 2018. P.4-5 Disponível em: <http://www.icas.org/ICAS_ARCHIVE/ICAS2018/data/papers/ICAS2018_0307_paper.pdf> Acesso em 20 jan 2019.

PIAGET, Jean. **Artigo**. Disponível em: < https://pt.wikipedia.org/wiki/Jean_Piaget > Acesso em 20 fev 2019.

PEIRCE, Charles Sanders. **Semiótica e filosofia**. São Paulo, Cultrix, Editora Universidade de São Paulo, 1975.

PORTAL G1. “Ele tinha medo de viajar de avião’, diz tio do técnico Caio Júnior”. Portal G1 Oeste e sudoeste – PR. 1016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pr/oeste-sudoeste/noticia/2016/11/ele-tinha-medo-de-aviao-diz-xxx-do-tecnico-caio-junior.html>> Acessado em 20 out 2018.

P3 Actualidade. Lilou, a pequena porca de tutu que faz terapia no aeroporto. Portugal. 2019. Disponível em:<<https://www.publico.pt/2017/01/06/p3/fotogaleria/lilou-a-pequena-porca-de-tutu-que-faz-terapia-no-aeroporto-386292> > Acesso em 03 nov 2018.

QUEIROZ, Rachel de. **Falso mar, falso mundo**. São Paulo: Arx, 2002.

REMOR, Eduardo Augusto. Tratamento psicológico do medo de viajar de avião, a partir do modelo cognitivo: caso clínico. **Psicol. Reflex. Crit.** vol.13, n.1, pp.205-216. Porto Alegre, 2000.

RIBEIRO, Fabrízia. Você consegue imaginar como era viajar de avião nas décadas de 50 e 60? **Megacurioso**. 2013. Disponível em:< <https://www.megacurioso.com.br/acontecimentos-historicos/40337-voce-consegue-imaginar-como-era-viajar-de-aviao-nas-decadas-de-50-e-60-.htm>> Acesso em 03 nov 2018

RIVOTRAVEL. Fenômenos naturais vs. medo de voar. Disponível em: < <https://www.rivotravel.com/blog/fenomenos-naturais-vs-medo-de-voar>> Acessado em 20 mar 2018

ROBERTO, Antônio. Medo do amanhã. **Jornal O Estado de Minas** (20/08/2017). Disponível em: <http://impresso.em.com.br/app/noticia/toda-semana/bem-viver/2017/08/20/interna_bemviver,210291/medo-do-amanha.shtml> Acesso em 13 abr 2018.

ROPEIK, David. How Risky Is Flying? **Nova**. 2006. Disponível em: <<https://www.pbs.org/wgbh/nova/article/how-risky-is-flying/>> Acesso em 6 jan 2019.

ROTHBAUM, B. O.; SCHWARTZ, A. C. Exposure therapy for posttraumatic stress disorder. **Am. J. Psychother.**, v.56, p.59-75, 2002.

ROZA, Luiz Alfredo Garcia. **Freud e o inconsciente**. 24ª. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores. 2009.

RUBIRA, Fabio. Medo de voar aumenta com acidentes aéreos. **Jornal da USP**:19 dez 2016. Disponível em: <<http://jornal.usp.br/atualidades/medo-de-voar-aumenta-com-acidentes-aereos/>> Acesso em 19 mar 2018

SAKAI, D. R. F. **Sentidos do medo no discurso político eleitoral brasileiro contemporâneo**. São Carlos: UFSCar, 2013. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de São Carlos, 2012.

SALMOS 91, Bíblia Online. Disponível em: <www.bibliaonline.com.br/acf/sl/91/5>. Acesso em: 11 dez 2017.

SALMOS 104. Bíblia Online. Disponível em: <www.bibliaonline.com.br/acf/sl/104/20-22> Acesso em 13 abr 2018.

SANTOS, Luciana Oliveira. O medo contemporâneo: abordando suas diferentes dimensões. **Psicol. cienc. prof.** v.23, n.2, Brasília. 2003. Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/pcp/v23n2/v23n2a08.pdf>> Acesso em 17 mar. 2018.

SEIBERT, Erni Walter, **O legado de Lutero**, Revista Veja, São Paulo: Ed. Abril, ano 50, nº45, novembro 2017.

SERIACOPI, R.; AZEVEDO, G. C. **A Revolução Francesa**. In: História. São Paulo: Ática, 2005. pp. 252-257.

SHAKESPEARE, Willian. **A tempestade**. Disponível em:

<<http://www.ebooksbrasil.org/adobeebook/tempestade.pdf>> Acesso em: 11 fev 2018.

SHAKESPEARE, Willian. **O sonho de uma noite de verão**. Disponível em: <<http://www.ebooksbrasil.org/adobeebook/sonhoerao.pdf>> Acesso em: 11 fev 2018B.

STAM, Giba. **Santos Dumont ou irmãos Wright: Quem é o pai?** 2003 Disponível em: <<https://guiadoestudante.abril.com.br/estudo/santos-dumont-ou-irmaos-wright-quem-e-o-pai/>> Acessado em 26 mar 2018.

TAUBE, Karl. **Aztec and Maya Myths**. Fourth Texas University Press. Austin, Texas. USA.1993.

TOKARNIA, Mariana. **Brasil gasta mais com segurança pública do que com pesquisa, diz CNI**. Agencia Brasil. Brasília. Disponível em: <<http://2018http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-03/brasil-gasta-mais-com-seguranca-publica-do-que-com-pesquisa-diz-cni>> Acesso em 11 out 2018.

TOLEDO T., Fleischer A., Tchetchik A. The Impact of Fear of Flying on Travelers' Flight Choice—Choice Model with Latent Variables. *Journal of Travel Research*. 51(5) pp. 653-663, UK. 2012.

VACCARI, A. M.H.; ALMEIDA, F.A.; A importância da visita de animais de estimação na recuperação de crianças hospitalizadas. **Einstein**, v.5, p.111-116, 2007. Disponível em <http://apps.einstein.br/revista/arquivos/PDF/419-Einstein5-2_Online_AO419_pg111-116.pdf> > acessado em 18 fev 2019.

VALK Foundation. Netherlands, Holanda. Disponível em:< <http://valk.org/vacature/>> acessado em 01 jan 2019.

VERNE, Julio. **Vinte Mil Leguas Submarinas**. Ed. VirtualBooks. 2000. Disponível em: <<file:///C:/Users/Rogério/Desktop/medo/Livros/Vinte%20Mil%20Leguas%20Submarinas%20-%20Julio%20Verne.pdf>> Acesso em: 11 nov 2018.

VILLELA, Rubens J. Turbulência inesperada. **Aero Magazine**. São Paulo: n233, 7 out 2013. Disponível em < http://aeromagazine.uol.com.br/artigo/turbulencia-inesperada_1156.html > acessado em 28 mar 2018.

VILLAMEA, Luiza. Uma década de medo. **Revista Isto é**. São Paulo. Ed. Set 2011. 2016.

WILLIAMS, P. Increased Light, Moderate, and Severe Clear-Air Turbulence in Response to Climate Change. **Advances in Atmospheric Sciences**. Vol 34. Mai 2017. Disponível em < <https://link.springer.com/article/10.1007/s00376-017-6268-2> >Acessado em 10 jan 2018.

ZANON, Edoardo. **Codex on flight, Leonardo da Vinci**. Milano. Ed. Leonardo3. Italy. 2009.

ZIMMERMANN, D. A influência da teoria e da prática de psicoterapia sobre a formação psicanalítica. **Revista Brasileira de Psicanálise**, 14, 5-46. 1980.

747-400 Flight Crew Operations Manual; Boeing : USA. Out 2006. Disponível em: <<http://www.aviationforall.com/wp-content/uploads/2016/09/Boeing-747-Flight-Crew-Operations-Manual-vol-1-and-2-limitations-QRH-Check-List.pdf>> Acessado em 20 mar 2018.

ANEXO 1

Este item apresenta informações referentes às entrevistas pessoais, diretas, com a finalidade de complementar a pesquisa via email.

Modelo de entrevistas diretas (dissertativas)

Foram feitas as seguintes perguntas:

- 1) Você prefere outros meios de transporte além do avião, mesmo que a viagem demore mais?
- 2) Você costuma suar, sentir náuseas, palpitações cardíacas, sentir falta de ar ou de se sentir bem antes ou durante um voo?
- 3) Você toma medicamentos para evitar desconforto durante um voo?
- 4) Você bebe bebidas alcoólicas para evitar desconforto durante um voo?
- 5) Você tem medo de andar de elevador?
- 6) Ao viajar de avião, você vai tão relaxado quanto em qualquer outro meio de transporte?
- 7) Você tem medo de estar em lugares fechados (Claustrofobia)?
- 8) Você tem medo de estar em uma situação que você não pode controlar?
- 9) Você tem medo de voar?

ANEXO 2

Modelo de pesquisa via email

Foi utilizado o seguinte modelo do questionário enviado via email:

Inicialmente, muito obrigado por participar da pesquisa. Trata-se de uma pesquisa acadêmica com o objetivo de levantar dados sobre os medos que afetam as pessoas na possibilidade ou em um voo real. A pesquisa demora cerca de dez minutos para preenchimento do questionário. Por favor, leia as perguntas com cuidado. Não há respostas certas ou erradas, bastando escolher a resposta que melhor se adequa a você. Suas respostas serão processadas anonimamente. Caso deseje, entre em contato com rbparra@fumec.br. Qualquer participação é voluntária e anônima. Por favor responda as seguintes questões:

Nome (Se quiser):

Gênero: Masculino Feminino

Idade: Menos que 18 anos De 19 a 35 anos De 36 a 60 anos Mais de 60

Escolaridade: 1º grau 2º grau superior incompleto superior

Quantas vezes você voou no último ano: Nunca voei Uma vez Mais de cinco vezes

1) Você prefere outros meios de transporte além do avião, mesmo que a viagem demore mais?

Sim Não

2) Você costuma suar, sentir náuseas, palpitações cardíacas, sentir falta de ar ou de se sentir bem antes ou durante um voo?

Sim Não

3) Você toma medicamentos para evitar desconforto durante um vôo?

Sim Não

4) Você bebe bebidas alcoólicas para evitar desconforto durante um voo?

Sim Não

5) Você tem medo de andar de elevador?

Sim Não

6) Ao viajar de avião, você vai tão relaxado quanto em qualquer outro meio de transporte?

Sim Não

7) Você tem medo de estar em lugares fechados (Claustrofobia)?

Sim Não

8) Você tem medo de estar em uma situação que você não pode controlar?

Sim Não

Questionário de Situações de Ansiedade relacionadas ao Voo (FAS):

Circule o número que corresponde ao seu nível de ansiedade que é a antecipação de ameaça futura, uma condição de agitação, angústia ou susto. Os números variam de 1 a 5, onde 1 = sem ansiedade, 2 = leve ansiedade, 3 = moderada ansiedade, 4 = considerável ansiedade e 5 = ansiedade insuportável.

1. Você vê um avião.
2. Você ouve os sons dos aviões.
3. Você decide pegar um avião.
4. Você está a caminho do aeroporto
5. Você entra no salão de embarques, você sente
6. Você entra no avião
7. A decolagem é iniciada.
8. O som dos motores e a velocidade variam
9. A turbulência do ar é anunciada.
10. Durante o pouso.

Questionário de Modalidade de Ansiedade de Voo (FAM): Como eu expresso meu medo?

Circule o número que corresponde à intensidade da sua reação durante um voo ou o que você acha que intensidade de sua reação será. Os números variam de reação, 1= sem reação, 2= reação leve, 3= reação moderada, 4= reação intensa e 5= reação muito intensa

1. Eu sinto dormência nos meus membros. 1,2,3,4,5
2. Eu tenho medo de morrer. 1,2,3,4,5
3. Sinto palpitações do coração ou mais rápido batimento cardíaco. 1,2,3,4,5
4. A ideia de que algo vai dar errado sempre. 1,2,3,4,5
5. Não consigo me concentrar. 1,2,3,4,5
6. Atento a todo som ou movimento do avião e me pergunto se tudo está bem. 1,2,3,4,5
7. Eu presto muita atenção aos rostos e comportamento da tripulação de cabina. 1,2,3,4,5
8. Sinto-me tonto ou tenho a sensação de que vou vai desmaiar. 1,2,3,4,5
9. tenha uma boca seca. 1,2,3,4,5
10. acho que vou desmaiar de medo. 1,2,3,4,5

APÊNDICE 1

1. TRATAMENTOS DISPONÍVEIS

Autor de diversos livros e artigos sobre o medo de voar, Van Gerwen (2004) acredita que, com o passar dos anos, parece haver aumento considerável no número de pessoas que sofrem com o medo de voar, provavelmente como consequência do aumento do número de voos no mundo e uma mídia extremamente agressiva. A mídia tende a apresentar informações sobre questões de segurança aérea de forma a destacar os aspectos negativos. Acidentes são muito divulgados. Também os traumas provocados por eventos como o 11 de setembro de 2001, ataques terroristas, epidemias de SARS,²² ainda são uma ameaça para a aviação. Aparentemente, para muitas pessoas ao redor do mundo, simplesmente embarcar em um avião aumenta a chance de estar exposto a riscos de segurança e de saúde, alguns adoecem e muitos até se envergonham de comentar o assunto. Gerwen & Diekstra (2004) mostraram que esta tem sido uma tendência relacionada ao terrorismo e às preocupações com a saúde após o 11 de setembro de 2001. Segundo Ball (2014), com a tragédia aérea do 11 de setembro, um grande número de americanos passaram a viajar de automóveis em substituição ao avião.

Pesquisadores em Psicologia como Paul Slovic (1981) e Baruch Fischhoff descobriram que quando se tem o comando, pilotar ou dirigir, por exemplo, tem-se menos medo, portanto, quando as pessoas voam, certamente tendem a ser mais receosas ou sentem mais medo. Isso provavelmente explica por que, nos primeiros meses após os ataques de 11 de setembro, menos pessoas voaram e mais pessoas decidiram dirigir. Estudos realizados em Cornell e na Universidade de Michigan estimam que entre 700 e 1.000 pessoas morreram em acidentes de veículos de outubro a dezembro de 2001, a mais do que durante os mesmos três meses do ano anterior (BALL, 2014).

A psicanálise freudiana ou terapia psicodinâmica (ROZA, 2009) postula que esse tipo de medo pode ter suas origens em processos inconscientes, provavelmente ligados a problemas com o desenvolvimento da primeira infância, necessidades e impulsos primitivos. O medo de voar dentro desse modelo teórico é visto como um sintoma de problemas mais profundos, como o medo de não ter controle, a hostilidade em relação a um dos pais ou até mesmo um sintoma de medo de apego a algo ou alguém. Normalmente os tratamentos exigem

²² Síndrome Respiratória Aguda Grave (Sars, na sigla em inglês) paralisou a economia da China e Hong Kong, em 2003, impondo barreiras no transporte nacional e internacional. Somente em Pequim, registrou-se cerca de 2.500 casos.

que o paciente e o terapeuta obtenham informações sobre esses processos anteriores. Este tipo de tratamento geralmente leva muitos anos. O objetivo é trazer o inconsciente para a consciência e depois processá-lo de uma maneira nova e mais produtiva. A terapia psicodinâmica e as abordagens psicanalíticas do tratamento são exigentes intelectualmente, emocionalmente e financeiramente. Curiosamente, o único tratamento para o medo de voar, em meados da década de 1960, foi a psicoterapia psicodinâmica, embora a taxa de sucesso do tratamento raramente fosse superior a 18% (BOR, 2006, p. 72).

Com o desenvolvimento de terapias comportamentais nas décadas de 1960 e 1970 mudou-se radicalmente as abordagens para o tratamento de toda uma gama de problemas psicológicos, fobias e medos, inclusive. Os refinamentos da terapia comportamental continuaram em ritmo acelerado e a terapia cognitivo-comportamental (TCC) é agora o modelo dominante para a conceituação psicológica do medo de voar e de seu tratamento. Atualmente, novos desenvolvimentos estão aparecendo no mercado, como a terapia de exposição à realidade virtual, mas todas compartilham uma base central na terapia comportamental cognitiva, TCC. Mais significativamente, a taxa de sucesso para o tratamento do medo de voar com essa abordagem está agora entre 70% e 96% (BOR, 2006, p.72).

Considerando que o medo de voar é um distúrbio que pode ser efetivamente tratado (GERWEN, 2004), desde 2004, levantamentos tem sido feitos para se determinar o número de empresas aéreas implementam ou iniciaram cursos sobre prevenção ou redução da ansiedade de voo (OAKES, 2010). Com o advento da TCC, psicólogos e psiquiatras estão entrando cada vez mais nesse campo, e a influência das abordagens cognitivas comportamentais na estrutura e nos componentes dos programas é bastante clara (GERWEN, 2004). Nesta época, foram levantados no mundo, dados de 36 programas de tratamento do medo de voar, que estão baseados em 21 países nos continentes europeu, australiano, africano e norte-americano. Seis deles eram dos Estados Unidos (GERWEN, 2004).

Na 3ª Conferência Internacional sobre o Medo do Voo, realizada em 2007 na sede da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) em Montreal, Canada (GERWEN, 2008), foram estipulada as chamadas “Regras de ouro” para serem trabalhadas por especialistas e informadas a todos os passageiros portadores de ansiedades ou medo de voar. São elas (GERWEN, 2008):

- Evite caféina, açúcar, nicotina e automedicação.
- Pratique o relaxamento.
- Beba muita água e evite álcool. O álcool não diminui o medo, mas o aumenta e contribui para a desidratação.

- Preste atenção à sua respiração e faça regularmente os exercícios de respiração.
- A turbulência é desconfortável, mas é segura quando o cinto de segurança está preso.
- Pare os "e se" e concentre-se em "o que é".
- Continue voando. Não evite os voos.
- Motivação é a chave para mudar.
- Os aviões são projetados e construídos para voar.

Adicionalmente a essas regras básicas, Cristina Albuquerque (2010), psicóloga especialista em aviação e responsável pelo centro especializado no estudo e tratamento da fobia de voo, “Voar Sem Medo”, em Portugal, ressalta algumas dicas e sugestões importantes para não agravar o stress associado à viagem (ALBUQUERQUE, 2010):

- Na véspera do voo restrinja o consumo de café e açúcar. Evite bebidas alcoólicas.
- Organize-se e prepare tudo com tempo. Evite deixar tarefas para a última hora.
- Tenha uma boa noite de sono na noite anterior ao voo.
- Chegue no aeroporto com antecedência necessária.
- Esteja atento à hora de embarque de forma a não chegar atrasado à sala de embarque.
- Durante o voo, aproveite tempo, leia um bom livro ou uma revista.
- Não alimente pensamentos negativos. Distraia-se.
- Acima de tudo, confie no sistema da aviação e na segurança de voo.

Um procedimento similar, também definido na 3ª Conferência, foram diretrizes para os terapeutas especializados no assunto. Mais uma vez, isso resultou em um conjunto de dez regras, que podem ser consideradas instruções ou autoinstruções para os terapeutas enquanto se trabalha com os pacientes que voam (GERWEN, 2008):

- Seja claro, paciente, empático e compreensivo.
- Eduque os pacientes sobre como o medo e a ansiedade se manifestam no corpo.
- Ensine os pacientes a se avaliarem e rotular sua ansiedade em uma escala.
- Informe os pacientes sobre os aspectos técnicos da aeronave.
- Ensine técnicas de relaxamento e respiração.
- Orientar, comunicar e fornecer instruções aos pacientes durante os voos de terapia.
- Ensine os pacientes a lidar com pensamentos e imagens; Encoraja-los a olhar para a realidade.
- Siga um protocolo de tratamento e informe os pacientes com antecedência sobre o treinamento.

Albuquerque (2010) conta que, em suas pesquisas com viajantes em todo mundo, muitos ingerem álcool antes e durante os voos, para tentar minimizar o medo, o sofrimento e tornar a viagem mais agradável. O grande problema é o desconhecimento das pessoas sobre os efeitos fisiológicos da altitude e da pressurização das aeronaves no corpo humano. Normalmente o ar atmosférico que respiramos, tem cerca de 20% a 23% de oxigênio em sua composição. Quanto mais subimos, menos denso será o ar, conseqüentemente menos oxigênio para um mesmo volume de ar em nossos pulmões. Nas aeronaves pressurizadas, voando em cruzeiro entre 35.000 a 40.000 pés, como já dito anteriormente, as cabines de passageiros, mantem uma altitude aproximada cerca de 8.000 a 12.000 pés, ou seja, a concentração de oxigênio no ar é bem inferior a normal no solo. Portanto, a ingestão de álcool a bordo terá efeitos fisiológicos significativamente aumentados, trazendo conseqüências normalmente 2 a 3 vezes superior ao que é obtido ao nível do mar. Ou seja, ingerir uma dose de whisky a bordo é o mesmo que beber 2 a 3 doses aqui embaixo. Conseqüentemente, consumir bebidas alcoólicas antes ou durante o voo está longe de ser a melhor forma para lidar com a ansiedade de voar.

Para a fisiologista Frances Ashcroft (2001) a teoria do uso de drogas que melhoram o desempenho tem origem na Antiguidade. No tempo das Cruzadas, os muçulmanos enviavam seus guerreiros para a batalha, ou em missões assassinas, intoxicados de haxixe. A ferocidade e o destemor desses homens são celebrados na palavra “assassino”, que deriva do árabe hasisi, que significa comedor de haxixe (ASHCROFT, 2001).

Com o objetivo primário de afastar o medo, no século XIX, a Marinha britânica enviava seus marinheiros para a batalha com uma dose diária de rum para “enrijecer os tendões” (ASHCROFT, 2001, p. 166). Os soldados americanos locados na Guerra do Vietnã consumiam drogas como maconha, cocaína e heroína para dar coragem e esquecerem o medo. Algumas substâncias, como a cocaína, eram também estimulantes que ajudavam a superar a fadiga e os ferimentos. Os índios na Bolívia e Peru mascavam folhas de coca para aliviar a fome, melhorar a resistência nas terras altas e dar coragem (ASHCROFT, 2001, p. 166).

Misturando conhecimentos de engenharia com pilotagem, para os mais preocupados com o voo, recomenda-se sempre escolher voos em aviões de maior porte, que voam em altas altitudes, mais longe das turbulências devido à variação de temperatura no solo. Nas horas mais frias do dia ou à noite, o ar será sempre mais calmo, com menos ocorrência de termas que são colunas de ar quente provenientes de pontos quentes na terra, geradores de turbulências convectivas. Se possível, escolher poltronas mais centrais, sobre as asas, onde fica o centro de gravidade de qualquer avião, conseqüentemente é onde menos balança. Onde

também tem-se menos ruídos, já que os motores estão sob as asas ou na fuselagem traseira da aeronave. Ao sentir uma vibração qualquer, basta levantar os pés, que a mesma será atenuada.

Segundo a *VALK Foundation* (VALK, 2018), um dos primeiros e mais prestigiados centros de investigação e tratamento da aerofobia a nível mundial, fundado na Holanda em 1989, uma das maiores dificuldades encontradas no tratamento do medo do transporte aéreo é o tempo disponível das pessoas que sofrem desta fobia. Normalmente não dedicam tempo suficiente para um tratamento adequado com terapias específicas. A maioria dos programas de tratamento é de curto prazo, pouco efetivos, e com considerável variação no tempo de tratamento, cerca de um a três dias (GERWEN, 2004). A maioria das empresas de treinamento e tratamento, fornece apenas tratamento em grupos. O tamanho dos grupos varia consideravelmente de 3 a 120 indivíduos.

Sabe-se que no medo, principalmente o de voar, há um enorme componente de ansiedade antecipatória, ou o medo experimentado na expectativa de se ter que pegar um voo. Qualquer tratamento bem-sucedido ajudará as pessoas com medo a administrar a ansiedade antecipatória, porque muitas pessoas evitam planejar seus voos ou simplesmente cancela-os pouco antes dos voos.

Para a *VALK Foundation*, a falta de informações que as pessoas tem sobre a aviação é muito grande (VALK, 2018). Por exemplo, a maioria das pessoas desconhece que o avião acelera sobre seu eixo vertical, para cima e para baixo, movimentando o corpo humano de forma completamente diferente do que estamos acostumados. Também os efeitos da pressurização, que provoca sensações de depressão e compressão na membrana timpânica, causando dor e um comprometimento temporário da capacidade auditiva além da falta de equilíbrio. Sabe-se que o desconforto e a dor tendem a associar os indivíduos com perigo (VALK, 2018). Considerando ainda que outros medos mais óbvios sempre estão presentes, como o medo de alturas, medo de espaços fechados, de problemas técnicos dentre outros, sugerem-se nos cursos e terapias, um abordagem interdisciplinar, com a presença de pilotos e técnicos além dos terapeutas. No mundo, existem diversos tipos de terapias para minimizar o medo de voar (FRITSCHER, 2018).

Um programa típico atualizado de cursos ou terapias para minimizar o medo, inicialmente, compreende informações sobre aspectos técnicos da aeronave e do voo. Na sequência são ensinados alguns procedimentos de relaxamento, algum tipo de intervenção comportamental cognitiva e posteriormente é feito um voo de teste. A maioria das empresas tem também programas com sessões de acompanhamento ou reuniões. Os especialistas concordam que a melhor maneira de superar o medo de voar é a exposição controlada, seja

através da realidade virtual, de uma simulação de voo ou voando de verdade. São sugeridas ainda técnicas de gerenciamento de ansiedade como aprender a respirar profundamente, reconhecer pensamentos tendenciosos e irracionais que levam ao pânico e corrigi-los, ouvir música ou ler livros e revistas pode ajudar a gerenciar o medo.

Deve-se ressaltar que uma avaliação completa e detalhada do paciente deve ser feita antes do início de qualquer tratamento psicológico (BOR, 2006, p. 71). A falha em realizar uma avaliação geral da saúde mental do paciente, mesmo que brevemente, pode resultar em outros problemas com consequências óbvias para a eficácia e a duração do tratamento psicológico. Os fundamentos da avaliação inicial, por exemplo, devem ser levantados quando o problema começou, e o que pode ter provocado isso. Atenção especial deve ser dada às experiências angustiantes associadas a viagens aéreas anteriores ou histórias familiares positivas de problemas semelhantes, são comuns (BOR, 2006, p. 72). Relacionam-se a seguir algumas técnicas mais comumente utilizadas, algumas ligadas diretamente a TCC:

1.1 Medicação

Às vezes, sedativos ou betabloqueadores podem ser usados para alívio de curto prazo em situações específicas, para ajudar a aliviar o pânico e a ansiedade que o indivíduo sente momentaneamente. A droga D-cycloserine tem sido usada em ensaios clínicos para o tratamento de transtornos de ansiedade desde 2008. Alguns estudos mostraram que o uso da medicação em conjunto com a TCC pode melhorar os resultados. No entanto, após vários estudos, questionou-se a utilidade da D-cicloserina e se ela é tão útil quanto se acreditava originalmente, com a alegação de que mais pesquisas precisam ser feitas (FRITSCHER, 2018).

Normalmente, medicações não oferecem soluções perfeitas. Medicações anti-ansiedade podem ser úteis para algumas pessoas que experimentam pânico durante o vôo, mas elas devem estar dispostos a tomar os medicamentos sempre por um período prolongado de tempo. E eles têm pouco efeito na ansiedade antecipatória. Os benzodiazepínicos podem reduzir a ansiedade antecipatória, mas também interferem nos efeitos terapêuticos da exposição.

1.2 Psicoterapia

Os tratamentos psicológicos que demonstraram ser eficazes na diminuição da ansiedade baseiam-se em dois tipos de procedimentos, empiricamente suportados, que se

designam por terapia comportamental e por terapia cognitiva. A terapia comportamental tem como objetivos a modificação dos comportamentos relacionados com o medo. A terapia cognitiva tem o objetivo a alteração dos conteúdos e dos processos cognitivos relacionados com o medo, interpretações catastróficas e a atenção. A aplicação integrada dos dois procedimentos, designa-se por psicoterapia cognitivo-comportamental ou TCC.

A terapia cognitivo-comportamental é o principal tratamento de escolha para fobias específicas. A TCC, usada como uma terminologia genérica, abrange uma gama grande de tratamentos que se mostraram eficazes no tratamento de problemas relacionados à ansiedade. Por exemplo, tanto o relaxamento muscular progressivo, quanto a reestruturação cognitiva podem ser chamados de TCC, embora o primeiro se concentre quase inteiramente nos sintomas físicos e o segundo nas cognições (BOR, 2006, p. 74).

A terapia inclui técnicas de controle da ansiedade, como a respiração diafragmática, para usar durante o voo. As pessoas que são instruídas sobre as sensações corporais durante a decolagem, aterrissagem ou turbulências na tentativa de sensibiliza-las para esses gatilhos.

Técnicas comportamentais que expõem o indivíduo à situação temida, seja gradualmente, a dessensibilização sistemática ou até rapidamente, são frequentemente usadas. Paola Casalecchi (2018) afirma que:

Muitas vezes, esses pensamentos estão ligados a experiências anteriores, com uma forte turbulência, um pouso de emergência ou ainda pode estar relacionada a um pensamento irracional ou a autoafirmações catastróficas. Por isso, na TCC procuramos transformar esses pensamentos em crenças mais realistas e ajudamos o paciente a encontrar respostas mais adaptativas aos estímulos do medo de voar (CASALECCHI, 2018)

A pessoa é ajudada a identificar os sinais e sintomas de ansiedade e pânico e a enfrentá-los como um primeiro passo para finalmente superá-los. O raciocínio lógico combinado com algumas informações que descrevem as noções básicas de aerodinâmica, princípios de voo e questões de segurança na aviação são cognições utilizadas, além de informações sobre a preparação dos pilotos, a segurança do meio de transporte, os procedimentos de decolagem e aterrissagem, etc. Para Fernanda Queiroz (CASALECCHI, 2018), fundadora do site “Voe, psicologia para voar”, o medo de voar pode surgir como consequência de uma aprendizagem com conceitos distorcidos ou errados sobre o voo e aeronaves:

Quando há uma distorção de um pensamento ocorrem mudanças nos sentimentos e nos comportamentos, portanto o comportamento de quem tem medo de voar é

determinado, em grande parte, pelo modo como a pessoa estrutura e interpreta uma viagem de avião. (CASALECCHI, 2018)

A exposição às situações temidas é encorajada, idealmente em voo real, mas às vezes sob condições simuladas, como um simulador de cabine de voo, ou empregando tecnologia computadorizada de Realidade Virtual.

Nesse sentido, a educação e a instrução podem nos ajudar. O conhecimento pode transformar a angústia em curiosidade, podendo ser o primeiro passo para se livrar dela. Sem esquecer que, se é verdade que o medo produz regressão, ela também pode se tornar um fator de progresso, já que, uma vez superada a paralisia, ele nos leva a buscar soluções para seguir em frente. (AUGÉ, 2013)

A TCC pressupõe que não são eventos em si, mas a interpretação de uma pessoa que é responsável pela produção de sentimentos como ansiedade e problemas como fobias. Quando os indivíduos sofrem de ansiedade, supõe-se que as interpretações estejam relacionadas a uma percepção exagerada de perigo.

1.3 Exposição, Realidade Virtual.

Tradicionalmente, a exposição real ao voo é a condição mais comum após um tratamento psicológico. A terapia de exposição, objetiva reduzir as memórias de medo ao reintroduzir um estímulo de medo condicionado em um contexto seguro, tem sido usada como um tratamento eficaz para aliviar aqueles que sofrem de memórias persistentes de medo (ROTHBAUM & SCHWARTZ, 2002).

No entanto, vários estudos mostram que a realidade virtual pode ser uma alternativa possível à exposição padrão ao vivo, podendo ser igualmente eficaz. Uma grande vantagem do tratamento de Realidade Virtual (RV) é a economia tanto em custo quanto em tempo, já que, em muitos casos, não há necessidade de acompanhamento do terapeuta no local. Esse método não está disponível em todos os lugares, mas com os custos de equipamentos diminuindo, provavelmente será mais fácil de acessar com o passar dos tempos. A tecnologia da RV permite ao paciente interagir com ambientes e situações virtuais similares de experiências reais com o voo, através de óculos tridimensionais e fones de ouvido conectados a um computador. O cérebro do paciente reage quase como se efetivamente estivesse vivendo em uma situação real, agindo e sentido como se tudo fosse realidade, possibilitando ao terapeuta, conhecer as fragilidades a serem trabalhadas.

Sistemas mais sofisticados de RV integram computação gráfica em tempo real, dispositivos de rastreamento corporal, exibições visuais e outros dispositivos de entrada

sensorial para maior interação dos pacientes com um ambiente virtual gerado pelo computador. O sistema RV proporciona sensações de voo que podem ser repetidas indefinidamente no escritório do terapeuta, uma vantagem considerável, como por exemplo, simulações de variação de condições climáticas diferentes, em pouco tempo. Por meio da RV, pode-se expor novamente o paciente à parte específica da experiência que é mais problemática para eles, como por exemplo, decolagens ou pousos. Como desvantagens, segundo Robert Bor (2006, p.76), aproximadamente 53% dos pacientes relataram medo intenso durante a exposição com RV e poucos nada sentiram. No entanto, a crítica mais forte feita até hoje é que existe uma diferença fundamental entre qualquer exposição à RV e o mundo real. Outra desvantagem é o número substancial de desistências entre os participantes em alguns programas do tipo, embora a RV seja mais segura do que a exposição ou voo ao vivo, porque toda a situação pode ser controlada facilmente,

Admite-se que a vida real, ou voo real, tem sido, e ainda é, o melhor padrão para a eficácia do tratamento. A crítica mais forte feita até hoje é que existe uma diferença fundamental entre qualquer exposição à Realidade Virtual e o mundo real, não há como os aviões simulados no primeiro, caírem do céu, enquanto o segundo, o oposto pode ocorrer, embora felizmente muito raramente (BOR, 2006, p. 75).

1.4 Hipnose

A hipnose é uma técnica que vai progressivamente conquistando espaço dentro do modelo cognitivo-comportamental, evidenciado, como pode observar-se por sua presença nos manuais de terapia cognitivo-comportamental, publicados nos últimos anos. Na hipnose o corpo da pessoa é levado num estado de relaxamento recebendo estímulos incondicionados fazendo com que a mesma acesse memórias em seu subconsciente trazendo a tona para um psicanalista averiguar.

Spiegel, Frischholz, Maruffi e Spiegel (1981) realizaram um estudo com 178 pacientes com fobia de voar, que foram tratados mediante uma única sessão de treinamento hipnótico, na qual, se induzia as pessoas a conceber ao aeroplano como uma extensão de seu corpo enquanto mantinham uma sensação de leveza e relaxamento físico. Depois de 6 a 10 sessões, cerca de metade da amostra manifestava algum grau de controle sobre o medo, ressaltando que aqueles que se haviam manifestado mais resistentes à sugestão hipnótica eram os que apresentavam os piores resultados.

1.5 Relaxamento

Provavelmente o relaxamento é a técnica mais utilizada no tratamento do medo de voar (REMOR, 2000). No entanto, a maior parte das vezes aparece combinada com outras técnicas, principalmente com a dessensibilização sistemática. Fazer ioga, respiração profunda, meditação ou relaxamento muscular progressivo podem ajudar a lidar com o estresse e a ansiedade. Muitas vezes a dessensibilização é apoiada no relaxamento mediante aparelhos de *biofeedback* (REMOR, 2000).

Kevin Gilliland (GOULD, 2017), sugere que as pessoas ao começarem a sentir pânico devem redirecionar seus pensamentos para a respiração. “A ansiedade muitas vezes nos leva a respirar de maneira superficial e rápida”, diz Gilliland. “Respirações lentas e espaçadas podem nos ajudar a relaxar o corpo, e a mente geralmente segue.”

O médico recomenda a respiração pelo nariz por duas vezes, segurando por duas contagens de 1 a 10, expirando gentilmente por quatro contagens e, em seguida, segurando por uma contagem. Repita cinco a dez vezes. A respiração deliberada coloca o indivíduo no controle do seu corpo e da sua mente, permitindo que a pessoa seja o observador em vez de reativo. De acordo com o *American Institute of Stress* (GOULD, 2017), "a respiração profunda aumenta o suprimento de oxigênio para o cérebro e estimula o sistema nervoso parassimpático, que promove um estado de calma". Concentrar-se em sua respiração também desloca o foco da mente para o corpo, o que pode ajudar a acalmar os pensamentos.

1.6 Outras técnicas

Passeando pelo Aeroporto de São Francisco, desde 2016, LiLou (Fig. 6), uma porca que veste roupas engraçadas, faz terapia com os passageiros que têm medo de voar. Com treinamento e certificado do Programa de Terapia Assistida por Animais da Sociedade de Prevenção da Crueldade contra os Animais, SPCA, de São Francisco, Lilou é o primeiro porco de terapia de aeroporto do mundo. Sempre bem vestida, cheia de estilo, obviamente basta olhar para ela para afastar qualquer stress. Desde 2013 que o Aeroporto de São Francisco tem uma brigada anti-stress composta por cães, gatos e coelhos (P3, 2019), sempre a disposição de entreter passageiros preocupados e ansiosos.

Fig.6 Lilou no Aeroporto de San Francisco, Ca.



Fonte: <https://www.publico.pt/2017/01/06/p3/fotogaleria/lilou-a-pequena-porca-de-tutu-que-faz-terapia-no-aeroporto-386292>

Segundo Vaccari & Almeida (2007) a companhia dos animais para o ser humano produz vários efeitos psicológicos benéficos, trazendo também benefícios fisiológicos como diminuição da depressão, estresse e ansiedade; melhora do humor; menor pressão arterial e frequência cardíaca, estímulo a atividades saudáveis; diminuição por esquecimento do medo.

Concluindo, o principal objetivo do tratamento psicológico é compreender e capacitar as pessoas a superar o medo de voar, uma desordem mental altamente debilitante e angustiante. Um benefício adicional desses tratamentos é a generalização da melhoria para outros medos.