

**Checklist Final: Ajustamento psicológico à reforma em pilotos de aviação comercial.**

SOFIA MORBEY AFONSO

**Orientadora de Dissertação:**

PROF. DOUTORA LISA MATOS

**Professora de Seminário de Dissertação:**

PROF. DOUTORA LISA MATOS

**Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de:**

MESTRE EM PSICOLOGIA

Especialidade em Psicologia Clínica

Dissertação de Mestrado realizada sob a orientação de Prof. Doutora Lisa Matos, apresentada no Ispa – Instituto Universitário para obtenção de grau de Mestre na especialidade de Psicologia Clínica.

## **Agradecimentos**

Quando comecei este trabalho, não imaginava o quanto me transformaria. Foi um percurso de aprendizagem, de dúvida e persistência. Houve dias em que duvidei das minhas forças e capacidades, e que parecia mais fácil desistir do que continuar. Foi precisamente aí que descobri a resiliência que tenho, uma força que me ensinou a acreditar que eu era capaz. Esta caminhada fez-me olhar para mim de outra forma. Mais do que um projeto académico, esta dissertação representa um processo de crescimento pessoal e uma prova de que realmente consigo fazer o que me proponho.

Aos pilotos que participaram neste estudo, agradeço por terem partilhado as vossas histórias, por confiarem em mim e por abrirem uma janela para um mundo que, até então, compreendia de forma superficial. Cada palavra dita, cada silêncio, ajudou-me a compreender que a reforma é muito mais do que o fim duma carreira, e que a aviação, é muito mais do que uma profissão: é um sentimento de pertença, é uma emoção difícil de descrever, partilhada apenas por quem vive dentro desse universo. À Associação Portuguesa de Pilotos de Linha Aérea (APPLA), obrigada por me terem recebido de portas abertas e por acreditarem que este projeto valia a pena.

À Professora Doutora Lisa Matos, obrigada por ter aceitado este tema que significa tanto para mim, mesmo não sendo uma das temáticas que mais aborda. A sua presença foi, muitas vezes, mais do que a de uma orientadora, mas sim de uma mãe que repreende quando necessário e de uma amiga que acredita quando mais precisamos. Aos meus colegas, obrigada por estarem presentes e sempre disponíveis para partilhar uma piada que trazia ao de cima um sorriso nos dias mais desesperantes. A todos os meus amigos que de forma direta ou mais discreta torceram por mim e me motivaram a continuar. Quero agradecer ao meu Grupo Saudável, por estarem sempre disponíveis para mim e por me terem dado tanta força ao longo dos últimos meses, e às minhas Meninas por me terem ensinado o que são amizades genuínas que realmente se preocupam e apoiam. Um agradecimento especial ao Afonso, que sem ele nunca teria realizado esta tese pois acreditou em mim desde o primeiro momento, ajudou-me a ultrapassar os meus piores momentos e por ter sido, por tantas vezes, o meu porto seguro. À Marta por me acompanhar de forma incansável desde o primeiro dia e por demonstrar que amigos se podem tornar a nossa família escolhida. E à Carolina, que apareceu na minha vida, quando mais necessitava de me sentir compreendida e se transformou numa grande amiga.

Por último, um profundo obrigada à minha família, por me darem a possibilidade de realizar este curso tão importante para mim e por garantirem que nada me faltasse ao longo destes 6 anos.

## Resumo

O presente estudo teve como objetivo avaliar o impacto psicológico da reforma em pilotos de aviação comercial em Portugal, analisando as implicações desta transição na identidade profissional, no bem-estar e ajustamento psicológico. A investigação seguiu uma metodologia qualitativa, de natureza exploratória, baseada em entrevistas semiestruturadas realizadas a 30 comandantes reformados (28 homens e duas mulheres), de diferentes companhias aéreas. Através de análise temática foram identificados quatro temas principais: As duas faces da reforma, Reaproximação à família, Restruturação de identidade e Despedimentos e reforma antecipada. Os resultados sugerem que a reforma é vivida de forma ambivalente, combinando sentimentos de alívio, liberdade e reencontro com a vida pessoal com experiências de perda, nostalgia e desorientação. A centralidade da identidade profissional e o forte investimento vocacional na carreira surgiram como fatores determinantes no ajustamento psicológico, tornando o abandono do papel de piloto uma experiência emocionalmente desafiante. Elementos como a voluntariedade da decisão, o suporte familiar e a manutenção de interesses pessoais revelaram-se protetores, enquanto a falta de planeamento, as reformas forçadas, sobretudo durante a pandemia de Covid-19, e as dificuldades de articulação com a Segurança Social se destacaram como fatores de stresse e frustração. Os resultados reforçam a importância de compreender a reforma como um processo contínuo de reconstrução identitária, em que a continuidade de papéis significativos e o reconhecimento institucional assumem um papel central na promoção do bem-estar psicológico.

**Palavras-chave:** Transição de ciclo de vida; ajustamento psicológico; identidade profissional; pilotos de aviação comercial; bem-estar psicológico

## Abstract

The present study aimed to evaluate the psychological impact of retirement among commercial airline pilots in Portugal, and analyzed the implications of transition to retirement to pilots' professional identity, psychological well-being, and emotional adjustment. The research followed a qualitative and exploratory methodology, based on semi-structured interviews conducted with 30 retired captains (28 men and 2 women) from different airlines. Through thematic analysis of the interviews, we identified four main themes: The two faces of retirement, Reconnecting with family, Identity restructuring, and Dismissals and early retirement. The results suggest that retirement is experienced ambivalently, combining feelings of relief, freedom, and personal rediscovery with experiences of loss, nostalgia, and disorientation. The centrality of professional identity and the strong vocational investment in the career emerged as key determinants of psychological adjustment, making the withdrawal from the pilot role an emotionally challenging experience. Factors such as whether the decision was voluntary, family support, and the maintenance of personal interests proved to be protective, whereas lack of planning, involuntary or early retirements especially during the COVID-19 pandemic, and challenges of dealing with Social Security stood out as major sources of stress and frustration. The findings highlight the importance of understanding retirement as a continuous process of identity reconstruction, in which the continuity of meaningful roles and institutional recognition play a central role in promoting psychological well-being..

**Keywords:** Life-course transition; psychological adjustment; professional identity; airline pilots; well-being.

## Índice

Índice de tabelas .....	1
Índice de figuras .....	1
Introdução.....	2
Enquadramento teórico .....	3
A reforma como ciclo de vida .....	3
Ajustamento psicológico à reforma.....	5
Identidade profissional em profissões de alto investimento.....	7
O caso específico dos pilotos comerciais .....	9
Objetivos do estudo .....	10
Método .....	10
Desenho do estudo .....	10
Materiais.....	13
Procedimento.....	13
Análise de dados.....	15
Resultados .....	15
Tema 1. As “duas faces” da reforma.....	15
1.1 Rutura com a identidade profissional.....	16
1.2. Oportunidade de reflexão e reavaliação da vida .....	16
Tema 2. Reaproximação da família.....	17
Tema 3. Reestruturação de Identidade .....	19
3.1. “O meu propósito de vida foi atingido” .....	20
Tema 4. Despedimentos e reforma antecipada.....	21
4.1 “Já pagaste, encosta-te aí e não chateies” .....	21
Discussão.....	22
Implicações para a prática clínica .....	26
Limitações do estudo.....	26

Sugestões para estudos futuros.....	26
Conclusão .....	27
Referências bibliográficas .....	28
Anexo 1: Consentimento Informado .....	34
Anexo 2: Questionário Sociodemográfico .....	35

## **Índice de tabelas**

Tabela 1 .....	11
----------------	----

## **Índice de figuras**

Figura 1 .....	22
----------------	----

## Introdução

A transição para a reforma representa um dos momentos mais marcantes no ciclo de vida adulta, configurando uma mudança profunda na estrutura quotidiana, nas relações interpessoais e na forma como o indivíduo se percebe a si próprio e ao seu papel na sociedade. Longe de ser uma experiência homogênea, a reforma é vivida de forma diversa consoante as circunstâncias pessoais, profissionais e contextuais que a antecedem. Esta etapa implica, muitas vezes, uma redefinição de objetivos e prioridades, bem como um processo de reconstrução identitária que pode ser simultaneamente libertador e desafiante (Wang & Shi, 2014). Para muitos indivíduos, o trabalho constitui um pilar estruturante do sentido de vida e da identidade pessoal. Por esse motivo, a cessação da atividade profissional não se traduz apenas numa alteração de rotina, mas num evento potencialmente gerador de tensão emocional, pela necessidade de adaptação a novos papéis e pela perda de referências estáveis (Atchley, 1999). Neste sentido, o ajustamento psicológico à reforma emerge como um processo complexo e multifacetado, influenciado por fatores individuais (como a saúde física e mental, o planeamento prévio e a percepção de controlo), contextuais (como o suporte familiar e social) e profissionais (como o grau de envolvimento vocacional e a natureza da saída do trabalho) (Ashford, 2001).

No caso das profissões de elevado investimento identitário, como a aviação comercial, a transição para a reforma pode tornar-se um processo particularmente sensível e exigente a nível psicológico. A carreira de piloto é caracterizada por um forte compromisso vocacional, elevado grau de responsabilidade, horários irregulares e longos períodos de ausência familiar. Estes elementos contribuem para a formação de uma identidade fortemente ancorada na profissão, e simultaneamente, para a dificuldade em desligar-se do papel profissional após a cessação de funções (Haslam et al., 2021). Para muitos pilotos, o ato de “deixar de voar” não representa apenas o fim duma carreira, mas uma rutura simbólica com uma parte de si próprios (Teoh et al., 2022).

A pandemia do Covid-19 intensificou ainda mais este fenómeno, ao provocar uma reconfiguração abrupta do setor da aviação e ao antecipar a reforma de muitos profissionais. Este contexto gerou reformas involuntários, marcadas por sentimentos de incerteza e perda de controlo, que contrastam com as experiências de quem pôde planear e escolher o momento de saída (Petkoska & Earl, 2009). Assim compreender o impacto psicológico da reforma em pilotos comerciais implica reconhecer a influência de variáveis estruturais, como a

voluntariedade da decisão, suporte institucional entre outros, sobre o modo como estes profissionais integram a transição no seu percurso de vida.

A presente investigação pretende contribuir para a literatura sobre o ajustamento psicológico sobre transições de ciclos de vida, nomeadamente, a transição para a reforma em profissões de elevado investimento identitário, tal como a aviação comercial. Através de uma abordagem qualitativa, procura-se compreender de que forma os pilotos reformados experienciam a transição para a reforma e quais os efeitos nas suas dimensões psicológicas, sociais e identitárias. Espera-se encontrar vivências diversificadas associadas à reforma, com relatos de perda e desorientação identitária, mas também de reestruturação pessoal, valorização do tempo e reencontro com fontes alternativas de bem-estar.

### **Enquadramento teórico**

#### *A reforma como ciclo de vida*

A reforma pode-se considerar como a transição de vida que marca o fim da atividade profissional formal e o início de uma nova etapa no ciclo de vida do adulto. Apesar de frequentemente associada ao envelhecimento, a reforma é, acima de tudo, um fenómeno psicossocial, com múltiplas repercussões ao nível da identidade, do bem-estar e da integração social do indivíduo (Atchley, 1982; Wang & Shi, 2014).

Diversas teorias consideram a reforma um momento de redefinição de papéis sociais. A teoria dos papéis (Ashforth, 2001) propõe que, ao abandonar o papel profissional, o indivíduo é confrontado com a perda de um elemento central da sua identidade, o que pode desencadear sentimentos de vazio, desorientação ou diminuição da autoestima, sobretudo quando esse papel era vivido com grande envolvimento. Nesse sentido, a reforma pode constituir uma rutura significativa no autoconceito e no sentimento de utilidade social, no entanto, a reforma não é necessariamente uma experiência negativa (Wang & Shi, 2014).

Autores como Ekerdt e colegas (1983), apontam que, para muitos, esta transição representa uma libertação dos constrangimentos e pressões associados à vida profissional, oferecendo a oportunidade de reorganizar prioridades, descansar e investir em atividades prazerosas ou relacionais. O modelo de continuidade (Atchley, 1989, 1999) reforça esta perspetiva, ao afirmar que a manutenção de padrões e interesses de vida anteriores facilita a adaptação à reforma e contribui para a estabilidade emocional.

A experiência da reforma é heterogênea. O próprio conceito de reforma diverge entre autores, embora uma hipótese persistente ao longo dos anos seja a de que a noção que a reforma pode ser prejudicial para a saúde do indivíduo (Minkler, 1981). Assim, mais do que uma etapa estática, a passagem para a reforma representa uma das mudanças mais marcantes da vida adulta, com impacto em várias dimensões da vida, incluindo a saúde física, psicológica e social (Vigezzi et al., 2025). Deixar o trabalho significa abandonar uma rotina estruturada, responsabilidades e uma identidade profissional, muitas vezes, fortemente enraizada. Esta transição pode, por isso, gerar tanto alívio como instabilidade, dependendo das circunstâncias em que ocorre e dos recursos pessoais e sociais de cada indivíduo (Anxo et al., 2019; Burr et al., 2017).

Alguns estudos destacam os efeitos positivos da reforma, apontando para o alívio do stress laboral, a melhoria do sono e a oportunidade de dedicar tempo a atividades prazerosas e relações familiares (d'Errico et al., 2022). No entanto, outras investigações alertam para o risco de perda de propósito, isolamento social e redução da atividade física e cognitiva, o que pode comprometer a saúde e equilíbrio emocional (Henning et al., 2016; Vigezzi et al., 2021).

O impacto da reforma na saúde é, portanto, altamente variável e muito de cada pessoa e do contexto em que vive. Fatores como o nível socioeconômico, condições de trabalho anteriores, momento em que a mudança ocorreu, o grau de voluntariedade, redes de apoio e a forma como a identidade estava ancorada no papel profissional (Wang et al., 2011). Reformas planejadas e desejadas tendem a estar associadas a efeitos mais positivos, enquanto as que resultam de despedimentos, problemas de saúde ou pressões externas costumam ser vividas com maior dificuldade (Bloemen et al., 2017).

Segundo o modelo de transição de Atchley (1976), muitos reformados atravessam uma fase inicial de entusiasmo, após a entrada para a reforma, chamada “lua de mel”, seguida dum período de reajuste, no qual percebem que o tempo livre e a ausência de responsabilidades também exigem novas formas de estrutura e sentido. Este processo é inevitavelmente influenciado pelas expectativas que cada sujeito constrói sobre a reforma e pela forma como se adapta às mudanças.

A teoria de capital humano proposta por Grossman (2000), ajuda a compreender de forma mais aprofundada a relação entre a reforma e a saúde. Segundo este modelo, a saúde é vista como um “capital” que cada pessoa acumula e gere ao longo da vida, influenciado pelas escolhas que faz. A reforma altera esse equilíbrio, ao deixar de trabalhar, o indivíduo ganha tempo e energia para investir em atividades que promovem saúde. Contudo, parte do rendimento e estrutura associada ao trabalho, o que pode reduzir a motivação. Assim a reforma

pode funcionar em dois sentidos: como uma oportunidade para cuidar melhor de si, ou como um momento que, por falta de recursos ou incentivos, o sujeito torna-se mais vulnerável a um declínio no bem-estar.

Apesar das contradições, a maioria dos estudos converge num ponto: a forma como a reforma é vivida depende mais da qualidade da transição do que da idade ou do momento em que ocorre. A preparação antecipada, o planeamento financeiro e emocional, e o envolvimento em atividades significativas surgem como fatores essenciais para garantir uma adaptação saudável (Okamoto et al., 2023)

### *Ajustamento psicológico à reforma*

O ajustamento à reforma tem sido amplamente estudado no âmbito da psicologia do desenvolvimento e da saúde, sendo reconhecido como um processo complexo, multidimensional e profundamente individual (Generoso & Fragoso, 2020). A transição da vida ativa para a reforma pode implicar alterações na rotina, na perceção de utilidade, nas relações sociais e, sobretudo, na saúde mental e emocional do indivíduo (Wang & Shi, 2014).

Autores como Wilkie (1997) e Minkler (1981) descrevem a reforma como um acontecimento potencialmente adverso, associado à perda de papéis estruturantes, à rutura com redes de apoio e ao aumento da vulnerabilidade a doenças físicas e psicológicas. Mesmo quando não é vivida como um acontecimento negativo, a reforma pode evocar sentimentos de solidão, perda de relevância social ou envelhecimento. Esta perceção é particularmente marcada em contextos onde o papel profissional ocupa uma posição central na vida da pessoa (Wang & Shi, 2014).

Diversos estudos reconhecem o potencial positivo da reforma enquanto oportunidade de reorganização pessoal e de libertação de fatores geradores de sofrimento psicológico (Shafiri et al. 2023). No entanto, Shafiri e colaboradores (2023), demonstraram que, durante a transição para a reforma, ocorrem diversas alterações no estado emocional dos sujeitos. Para muitos indivíduos, a cessação da atividade laboral representa um alívio e satisfação com a nova liberdade, embora outros relatam a diminuição da satisfação com a vida e uma maior vulnerabilidade psicológica. O ajustamento psicológico, neste sentido, está fortemente condicionado pelas circunstâncias em que ocorre a transição e pela forma como o indivíduo a interpreta e vivencia.

Um aspeto particularmente relevante é a voluntariedade da reforma, isto é, se a decisão da reforma parte do próprio sujeito, ou se, por alguma circunstância, é forçado a reformar-se de forma involuntária (Van der Heide et al., 2013). No estudo realizado por Petkoska e Earl

(2009), pretenderam entender quais os fatores demográficos e psicológicos que influenciam o planeamento da reforma. A amostra consistiu em 377 trabalhadores de um banco australiano entre os 50 e 66 anos. Estes evidenciaram a importância do planeamento prévio e da definição de metas pessoais. Ao longo do estudo evidenciaram também que reformas antecipadas, especialmente quando forçadas, estão frequentemente associadas a uma diminuição do bem-estar psicológico, dado que, a situação acaba por ser compreendida pelo sujeito como stressante por haver uma falta de controlo perante a situação. Já a reforma voluntária, planeada e desejada, tende a facilitar o ajustamento emocional e a adaptação à nova realidade. Estas ocorrem, geralmente, quando o indivíduo sente que atingiu os seus objetivos profissionais, dispõe de estabilidade financeira, ou procura dedicar mais tempo à família, à saúde e a interesses pessoais. Nestes casos a decisão é vivida como autónoma e intencional, reforçando a perceção de controlo e promovendo um sentimento de realização e liberdade, o que se traduz num melhor ajustamento psicológico após a saída da vida ativa (Topa et al., 2009).

O grau de identificação com o papel profissional e o nível de envolvimento na carreira continuam a ser reconhecidos como fatores determinantes no ajustamento psicológico à reforma. A literatura recente demonstra que a perda de identidade profissional pode ter um impacto significativo no bem-estar emocional, sobretudo entre indivíduos cuja autoimagem está fortemente ancorada na profissão (Bartol & Grah, 2025). De acordo com estudos recentes, quanto maior a centralidade do trabalho na construção do self, maior probabilidade de ocorrer um sentimento de vazio e dificuldade de redefinir objetivos pessoais após o término da vida ativa (La Rue et al., 2022). Em contrapartida, profissionais que enfrentavam insatisfação, desgaste ou níveis reduzidos de envolvimento tendem a vivenciar a transição de forma mais adaptativa, experienciando a reforma como um período de recuperação e equilíbrio (Silver, 2018).

É neste contexto que o conceito de bem-estar psicológico na reforma ganha especial importância, sobretudo na fase da reforma, em que o indivíduo é confrontado com a necessidade de reorganizar o seu papel e sentido de vida. De acordo com Machado e Bandeira (2012), o bem-estar psicológico é um construto multidimensional, baseado na teoria do funcionamento psicológico positivo, que integra contributos da psicologia do desenvolvimento, humanista e da saúde mental. Segundo o modelo de Ryff (1989), este inclui seis dimensões fundamentais: autoaceitação, relações positivas com outros, autonomia, domínio sobre o ambiente, propósito de vida e crescimento pessoal. Estas dimensões refletem a capacidade do indivíduo para manter em sentido de coerência, desenvolver-se continuamente e lidar de forma adaptativa com as mudanças do ciclo de vida. Assim, na transição para a reforma, o bem-estar

psicológico dependerá da forma como o sujeito consegue preservar o propósito, a autonomia e o sentimento de crescimento pessoal, transformando esta fase em oportunidade de realização e equilíbrio emocional (Machado & Bandeira, 2012).

O modelo de construção de significado (meaning-making model), propõe que a recuperação após um evento stressante depende da capacidade de reduzir a discrepância entre o significado atribuído ao acontecido e as crenças e objetivos globais do indivíduo (Joseph & Linley, 2005). Quando há conflito entre o que a pessoa acredita sobre o mundo e o que o evento representa, surgem sentimentos de desorganização e sofrimento psicológico.

A construção de significado refere-se, então, aos processos, conscientes ou automáticos, que as pessoas utilizam para restabelecer coerência e equilíbrio interno. Estes processos podem assumir diferentes formas como: automático ou deliberado, conforme ocorram de forma espontânea ou intencional; assimilação ou acomodação, isto é, integrar o novo acontecimento ou reajustar as crenças existentes para incorporar a nova experiência; procura de compreensão ou de significância, quando o indivíduo tenta entender racionalmente o evento ou encontrar nele um sentido emocional; processamento cognitivo e emocional, envolvendo reflexão e expressão afetiva. O modelo sugere que a adaptação saudável ocorre quando o indivíduo consegue reconciliar o significado atribuído ao evento com as suas crenças fundamentais e metas de vida, transformando a experiência em algo compreensível e integrável na sua narrativa pessoal Park (2010),

Neste estudo, este modelo revela-se particularmente útil para compreender como os pilotos reformados reinterpretam a perda do papel profissional e procuram reconstruir um sentido de propósito, após o término da carreira. A reforma enquanto acontecimento potencialmente adverso, pode desafiar as crenças centrais, os objetivos de vida e o sentido de propósito, exigindo um processo ativo de atribuição de significado. De acordo com o modelo de construção de significado de Park (2010), este ajustamento psicológico implica reconciliar a experiência de perda com o sistema de crenças pessoais, restaurando a coerência e o equilíbrio interno e permitindo transformar a reforma numa oportunidade de crescimento e redefinição de sentido.

### *Identidade profissional em profissões de alto investimento*

Para compreender mais profundamente os desafios que a reforma coloca a profissionais como os pilotos, é essencial analisar o papel que a identidade profissional assume ao longo da vida ativa. A identidade profissional representa uma componente central do autoconceito de muitos indivíduos, especialmente em profissões de elevado prestígio, exigência e vocação, nas

quais o trabalho é vivido não apenas como um meio de subsistência, mas como uma expressão do próprio ser (Ashforth & Schinoff, 2016). Nestes contextos, o papel profissional molda valores, hábitos, relações e até o sentido de propósito, tornando a separação entre o “ser” e o “fazer” particularmente difícil no momento da reforma (Blustein et al., 2020).

Profissões com elevado investimento pessoal e emocional, tal como a de piloto de aviação comercial, caracterizam-se, na sua grande maioria, por um forte envolvimento com o desempenho técnico, a responsabilidade e a pertença institucional (Neimeyer, 2020). A imagem social associada à função de piloto, marcada por disciplina, rigor e liderança, contribui para a construção de uma identidade profissional altamente integrada e, por isso, difícil de abandonar (Earl & Taylor, 2021). Esta rotura com o papel profissional, pode desencadear sentimentos de vazio, perda de relevância social e desorientação, sobretudo quando a identidade laboral não é substituída por outras fontes de significado ou reconhecimento (Carter & Cook, 1995; Haslam et al., 2021).

A literatura recente confirma que a perda de uma identidade profissional fortemente enraizada pode traduzir-se em sintomas de sofrimento psicológico como depressão, ansiedade e diminuição da perceção de propósito (Haslam et al., 2021; Blustein et al., 2020). Contudo, indivíduos que conseguem redistribuir a centralidade identitária, valorizando papéis familiares, sociais ou de voluntariado, tendem a apresentar níveis mais elevados de bem-estar psicológico (Kim & Feldman, 2000; Wang et al., 2014). Preservar elementos simbólicos da identidade anterior, como manter contacto com colegas ou acompanhar a atualidade da aviação, pode funcionar como um fator protetor, em linha com a Teoria da Continuidade de Atchley (1999).

A pandemia de Covid-19 introduziu uma variável disruptiva neste processo. O encerramento de fronteiras e a paralisação dos voos a nível global, precipitaram reformas forçadas, despedimentos e reestruturações nas companhias aéreas, obrigando milhares de pilotos a uma saída abrupta da carreira (International Air Transport Association [IATA], 2021). Esta transição inesperada intensificou sentimentos de perda identitária, insegurança económica e desorientação, dificultando o ajuste emocional (Li et al., 2022). Para muitos, a pandemia não só antecipou a reforma, como interrompeu bruscamente o sentido de continuidade profissional e social que sustentava a sua identidade. O impacto psicológico destas mudanças foi amplamente reconhecido por estudos recentes, que destacam o aumento do stresse, sintomas depressivos e perda de propósito entre pilotos e outros profissionais da aviação e após a pandemia (Ackland et al., 2023; Teoh et al., 2022).

Em contrapartida, existe uma outra realidade, na qual os reformados aproveitaram este período como uma oportunidade de reflexão e reestruturação pessoal. Este processo de

adaptação foi, contudo, gradual e distinto em cada caso, dependendo da forma como cada indivíduo conseguiu interpretar a perda do papel profissional e integrá-la na sua vida. Tal como defendem DeMiguel e colegas em 2022, o ajustamento positivo à reforma não requer apenas resiliência emocional, mas também capacidade de atribuir novo significado à mudança e de reconstruir um sentido de propósito compatível com a nova etapa.

### *O caso específico dos pilotos comerciais*

A dificuldade da adaptação à reforma, torna-se particularmente evidente numa das profissões mais exigentes e identitariamente marcadas: a aviação comercial. A profissão de piloto de aviação comercial distingue-se por um elevado grau de exigência técnica, responsabilidade e rigor, acompanhados por um desgaste físico e psicológico significativo (Teoh et al., 2022). Estes profissionais são sujeitos a horários imprevisíveis, jet-lag crónico elevada pressão no desempenho, longos períodos de ausência da família e uma cultura organizacional fortemente hierarquizada, que molda profundamente hábitos, valores e formas de pensar (International Civil Aviation Organization [ICAO], 2021; Avers et al., 2009). Para muitos, ser piloto não é apenas exercer uma função, mas representa uma forma de estar no mundo, ou seja, um estilo de vida que define prioridades, rotinas e até formas de pensar (Ashforth & Schinoff, 2016).

Este investimento pessoal e emocional na carreira faz com que a reforma, quando chega, represente mais do que o fim de um percurso profissional. É vivida como uma rotura identitária e simbólica, frequentemente acompanhada de sentimentos de vazio, perda de propósito e afastamento das relações construídas no contexto laboral (Earl & Taylor, 2021). A ausência da rotina de voos, a relação entre colegas e a adrenalina associada à profissão é descrita em diversos estudos como um fator de vulnerabilidade emocional, sobretudo entre aqueles que viveram a aviação como uma vocação (Blustein et al., 2020; Quick & Moen, 1998).

Nos últimos anos, fatores externos vieram agravar este cenário. A pandemia de Covid-19, tal como mencionado acima, teve um impacto muito grande na aviação. Vários estudos recentes identificam consequências psicológicas diretas entre pilotos, incluindo aumento da ansiedade, stresse e sintomas depressivos relacionados com a perda súbita do papel profissional e a incerteza quanto ao futuro (Li et al., 2022; Ackland et al., 2023). A literatura recente aponta para a importância do apoio psicológico da planificação prévia e da criação de programas de acompanhamento à transição de carreira na aviação. Estas medidas são vistas como fundamentais para promover um envelhecimento profissional ativo e um ajustamento emocional mais saudável (Teoh et al., 2022; Stratton et al., 2022).

Em Portugal, a profissão de piloto de aviação comercial é regulada pela Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC) e sujeita a normas internacionais rigorosas impostas pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA). A idade máxima de atividade como pilotos é, na maioria das companhias, fixada nos 65 anos, coincidindo com o limite operacional definido pelas convenções nacionais. No entanto, a transição para a reforma raramente é acompanhada por programas de preparação psicológica ou apoio institucional, sendo, portanto, gerida de forma individual (Stratton et al., 2022).

A investigação nacional acerca desta população é praticamente inexistente, o que contrasta com a relevância e a especificidade da profissão. A literatura portuguesa sobre a reforma tende a centrar-se em contextos mais comuns, como docentes, forças especializadas ou profissionais de saúde, deixando por explorar trabalhos especializados ou vocacionais, como os (Costa et al., 2023) Esta lacuna é preocupante, considerando que considerando o fim do estatuto rotina e sentido de pertença. (Earl & Taylor, 2021; Haslam et al., 2021).

### *Objetivos do estudo*

Este estudo teve por objetivo explorar o ajustamento psicológico à reforma em pilotos de aviação comercial em Portugal, em especial o impacto da reforma nas visões do mundo dos pilotos, identidade profissional após a reforma, mudanças no quotidiano e relações pessoais, bem como ajustamento emocional ao novo papel social de reformado. Procurou-se ainda compreender o papel de fatores como: a voluntariedade da reforma, o planeamento prévio, o suporte social e o grau de envolvimento com a carreira, na qualidade do ajustamento psicológico.

## **Método**

### *Desenho do estudo*

O presente estudo qualitativo, de carácter exploratório, envolveu um momento de recolha de dados, entre março e junho, em que foram realizadas entrevistas semiestruturadas, com o objetivo de aceder a narrativas pessoais em profundidade. Esta abordagem, é reconhecida pela sua adequação na exploração de fenómenos pouco estudados e por permitir ouvir os participantes na primeira pessoa (Braun & Clarke, 2006; Creswell, 2013). O momento da reforma foi utilizado como linha de base para explorar potenciais alterações das visões do

mundo dos pilotos, incluindo crenças, objetivos de vida e sentido de propósito, e analisar o impacto na saúde mental dos participantes. A opção por entrevistas semiestruturadas, permite captar a riqueza das experiências subjetivas e dar voz aos protagonistas desta transição. Ao focar-se numa população ainda pouco explorada na literatura, esta investigação espera contribuir para o conhecimento científico sobre reforma e saúde mental, com especial enfoque nas profissões de alto investimento pessoal.

### *Participantes*

Um total de 33 pilotos reformados de aviação comercial manifestaram interesse em participar no estudo, cujos critérios de inclusão foram: a) ter pelo menos 55 anos, b) ter exercido a profissão de piloto comercial c) estar reformado há, pelo menos, seis meses. Após um primeiro contacto, três potenciais participantes não deram continuidade ao processo, resultando numa amostra final de 30 participantes. A amostra foi composta por 28 homens (93.3%) e 2 mulheres (6.7%), com idades compreendidas entre os 58 e 81 anos ( $M = 68$ ,  $DP = 5.4$ ). O tempo médio de carreira foi de 34.6 anos ( $DP=5.3$ ), enquanto o tempo médio de reforma foi de 6.3 anos ( $DP=5.1$ ). A maioria encontrava-se casada ou em união estável (83.3%) e tinha completado o ensino secundário ou superior. A Tabela 1 apresenta a caracterização sociodemográfica da amostra.

**Tabela 1**

*Caracterização sociodemográfica da amostra*

Variáveis			
	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>% ou DP</i>
Idade	30	68	5.4
Género			
Masculino	28		93.3
Feminino	2		6.7
Estado Civil			
Solteiro	3		10.0
Casado/União Estável	25		83.3
Viúvo/a	0		0
Divorciado/Separado	2		6.7

Variáveis	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>% ou DP</i>
<b>Agregado Familiar</b>			
Parceiro/a	15		50.0
Parceiro/a + Filhos/Enteados	8		26.3
Filhos/as	4		13.3
Sozinho/a	3		10.0
Número de Filhos	30	2	1.0
<b>Crenças religiosas</b>			
Cristão/ã Católico/a	12		40.0
Agnóstico/a	8		26.7
Ateu / ateia	10		33.3
<b>Escolaridade</b>			
Ensino Secundário	22		73.3
Ensino Superior	1		3.3
Licenciatura	6		20.0
Mestrado	1		3.3
<b>Via de entrada para aviação</b>			
Força aérea	15		50.0
Força aérea + Curso numa escola de aviação civil	1		3.3
Força aérea + Treino numa companhia aérea	1		3.3
Curso numa escola de aviação civil	11		36.7
Treino numa companhia aérea	2		6.7
Tampo a voar (anos)	30	34.7	4.8
<b>Reforma antecipada</b>			
Sim	17		56.7
Não	13		43.3
<b>Tempo de reforma (anos)</b>			
0.5-1	1		3.3
2-4	17		56.7
5-7	6		20.0
8-10	2		6.7

Variáveis			
	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>% ou DP</i>
11-13	0		0
14-16	1		3.3
17-19	2		6.7
20-22	1		3.3
Atividade profissional após reforma			
Sim	7		23.3
Não	23		76.7

### *Materiais*

Para este estudo foram utilizados quatro documentos principais, de forma sequencial: 1) Documento de informação sobre o estudo, que foi partilhado após o primeiro contacto, contendo a descrição dos objetivos da investigação, critérios de inclusão, procedimentos previstos, riscos e benefícios da participação, direitos dos participantes, confidencialidade e contactos da equipa de investigação. 2) Formulário do consentimento informado, que foi lido e assinado antes da entrevista, clarificando a natureza voluntária da participação, confidencialidade, possibilidade de desistir a qualquer momento, autorização para a gravação de áudio e medidas de proteção de dados. 3) Questionário sociodemográfico elaborado para os propósitos do estudo e estruturado em três seções: dados pessoais, tais como idade, género, estado civil, agregado familiar, escolaridade e crenças religiosas; percurso profissional, incluindo, via de entrada para a carreira de piloto, companhia aérea onde trabalhou; e reforma, com questões acerca da duração da reforma, tipo de reforma antecipada e atividade profissional após reforma. 4) Guião da entrevista semiestruturada desenhado com vista a explorar em profundidade a experiência da transição para a reforma. O guião incluía questões abertas sobre o impacto da profissão, mudanças após a reforma, identidade profissional, objetivos de vida, sentido de propósito e bem-estar emocional, permitindo flexibilidade na sequência das perguntas e favorecendo a reflexão pessoal.

### *Procedimento*

O recrutamento de participantes decorreu de março a junho. Iniciou-se primeiramente por conveniência, nomeadamente, através da rede de contactos pessoais da autora da presente

dissertação, foram identificados potenciais participantes-chave, isto é, pilotos de avaliação civil reformados dispostos a divulgar o estudo junto de outros colegas reformados. Os participantes foram recrutados através de redes sociais, nomeadamente WhatsApp, e também com a colaboração de vários comandantes pertencentes à Associação Portuguesa de Pilotos de Linha Aérea (APPLA) que comunicaram a outros pilotos o estudo que estava a decorrer. À medida que foram realizadas as primeiras entrevistas, o recrutamento incluiu também a técnica da bola de neve, tal como já foi referido, já que alguns participantes se disponibilizaram a contactar individualmente outros colegas. 5 participantes contactaram diretamente a autora, manifestando interesse em contribuir para o estudo após obterem informação acerca do mesmo por meio de outros comandantes que já tinham participado na investigação.

As entrevistas foram agendadas de acordo com a disponibilidade e preferência de cada participante, tendo decorrido em diferentes contextos: nas suas residências na zona metropolitana de Lisboa ( $n = 4$ ), na sede da APPLA ( $n = 4$ ) e via videoconferência, por Zoom ou plataforma equivalente ( $n = 22$ ). No início de cada entrevista, foram revistos os objetivos e procedimentos e os participantes tiveram oportunidade de colocar questões ou esclarecer dúvidas. De seguida foi lido e assinado o consentimento informado. O questionário sociodemográfico foi aplicado como entrevista estruturada, dando oportunidade à investigadora para se familiarizar com o contexto dos participantes antes de iniciar a entrevista semiestruturada.

As entrevistas tiveram uma duração de 45 a 70 minutos, foram gravadas em áudio e transcritas integralmente. Todos os dados foram anonimizados através da atribuição de código alfanumérico a cada participante, garantindo a confidencialidade e o anonimato das respostas. Nos casos em que as entrevistas ocorreram por videoconferência, o consentimento informado foi obtido de forma remota: o documento foi partilhado no ecrã e lido na sua íntegra, assegurando a compreensão de todos os termos. Após a leitura, os participantes manifestaram verbalmente a sua concordância, autorizando o início da entrevista e a gravação do áudio, em conformidade com as orientações éticas da investigação.

Após a realização das entrevistas, foi efetuado um *follow-up* individual com cada participante, com o propósito de agradecer a colaboração e reconhecer o contributo prestado ao estudo. Nesta fase foi também transmitida disponibilidade para qualquer esclarecimento adicional ou eventual necessidade relacionada com a participação na investigação reforçando o compromisso ético e o bem-estar dos participantes. Este estudo foi aprovado pelo Comité de Ética do Ispa- Instituto Universitário.

### *Análise de dados*

A análise de dados foi conduzida através de análise temática (Braun & Clarke, 2006) com o apoio do software MAXQDA 2024. Foi adotada uma abordagem indutiva (*bottom-up*), que permitiu identificar e organizar padrões de resposta diretamente a partir das narrativas dos participantes, refletindo as suas experiências e perspetivas sobre a transição para a reforma. O processo analítico seguiu as etapas propostas por Braun e Clarke (2006): familiarização com os dados, codificação inicial, procura de temas, revisão, definição e nomeação de temas. Os temas e subtemas foram discutidos e ajustados ao longo do processo de análise com a Orientadora da dissertação e Investigadora Responsável do estudo.

## **Resultados**

A transição para a reforma dos pilotos entrevistados, configurou-se como um processo complexo que afetou o bem-estar psicológico e emocional destes profissionais. Numa amostra constituída por uma maioria de pilotos reformados durante e após a pandemia da COVID-19, e cuja maioria teve processos de reforma antecipada, as narrativas dos participantes refletiram 4 temas principais. Acerca da transição para a reforma foi identificado o tema 1. As “duas faces” da reforma; Dentro da vivência subjetiva durante a reforma foram distinguidos dois temas: 2. Reaproximação à família e 3. Reestruturação de identidade; O impacto psicológico e emocional foi um assunto muito mencionado dentro da temática 4 que fala acerca dos Despedimentos e reforma antecipada. Identificámos subtemas dentro destes 4 principais, que estão descritos em detalhe abaixo e também o Mapa Temático que está apresentado na Figura 1 no final desta secção.

### *Tema 1. As “duas faces” da reforma*

Na amostra, a reforma foi vivida como um processo ambivalente: embora muitos tenham aceite a reforma como uma etapa natural, vários pilotos, nomeadamente quem se reformou de forma obrigatória, seja por doença ou outras situações tal como a pandemia de Covid-19, houve também expressões de choque inicial pós-reforma e dificuldade de adaptação. A chegada da reforma foi frequentemente narrada como um momento de pausa e descanso importante, que proporciona um espaço novo e livre que, no entanto, nem sempre é fácil de preencher. Esta ambivalência marca fortemente a experiência dos entrevistados: por um lado

trouxe alívio da pressão e das responsabilidades da profissão sendo, portanto, um momento de descanso. Por outro, implicou uma rutura com rotinas estruturadas, gerando, em alguns casos, sentimentos de vazio e dificuldade em organizar o tempo disponível. Um dos participantes expressou as “duas faces” da reforma. Após anos de exigência constante, “foi um alívio [parar de trabalhar], mas ao mesmo tempo uma tristeza. [A reforma] tem as duas faces” (Z11). Este contraste ilustrou a vivência da reforma como uma libertação e perda em simultâneo.

### *1.1 Rutura com a identidade profissional*

O sentimento de perda, tanto de rotinas como de responsabilidades e de estatuto, surge frequentemente nas narrativas dos participantes, sobretudo quando refletem sobre os primeiros tempos pós-vida ativa. Em alguns casos, onde a reforma foi impulsionada pela pandemia, a saída da aviação representou uma quebra tão abrupta na identidade profissional que chegou a gerar um choque emocional, equiparado a processos de luto. Como explica o participante Z18: “Senti-me um bocado órfão quando saí dos aviões, parece que foi qualquer coisa que morreu e já não volta mais.” Outro participante (A03) descreveu a reforma como “corte radical”, do qual “não há desmame”. A retirada da vida ativa foi interpretada por muitos como uma grande diminuição de carga mental acumulada ao longo da carreira. Na reforma, a ausência da pressão diária e de uma rotina marcada por grande exigência e impossibilidade de falhar foram frequentemente associadas a uma sensação de libertação das exigências mentais. Um piloto explicou que se sente aliviado da pressão a que estava sujeito, “porque [sair da aviação] cria a ilusão de que me libertei de um sistema rígido. E de certa forma, libertei-me mesmo” (Z04). Outro participante relatou o perfeccionismo como característica inerente à profissão, afirmando: “somos perfeccionistas, porque quem não é perfeccionista vai ter um acidente” (Z09).

### *1.2. Oportunidade de reflexão e reavaliação da vida*

Surgiram também relatos de reflexão crítica e de reavaliação da vida após a reforma. Alguns participantes consideraram a reforma como uma fase com “muito tempo disponível”, mas que muitas vezes surge acompanhada de uma grande falta de preparação psicológica para o gerir. Um dos entrevistados referiu ter sido alertado por ex-colegas, já reformados, que tinham tido experiências de reformas mal preparadas, e, como tal, alertavam para a importância de haver preparação prévia, mas que acabou por não acatar: “Não consegui preparar-me. Não consegui descobrir nada que eu dissesse: pronto agora deixo isto [aviação] e vou fazer aquilo

[outra ocupação].” (Z19). Este testemunho evidenciou a falta de planejamento como fator de vulnerabilidade e também a necessidade de intencionalidade para minimizar o impacto da nova fase de vida, encontrando atividades para preencher o tempo e evitar a sensação de vazio. Como afirmou o participante A04: “É complicado... Não sei se há forma de preparar, mas era capaz de ser bom a gente começar a pensar nisso um pouco antes da reforma”. Estes testemunhos sugerem a necessidade e a importância de se realizar uma preparação psicológica para a reforma.

As narrativas mostraram uma diversidade de posições relativamente à aviação após a reforma. Esta ambivalência confirmou que a relação com o tempo livre foi vivida de forma subjetiva: para uns, oportunidade de prolongar simbolicamente a identidade de piloto, para outros, a ocasião de construir novos interesses desligados da aviação.

## *Tema 2. Reaproximação da família*

Após anos de ausências prolongadas, agendas imprevisíveis e rotinas solitárias, com impacto significativo na família, a chegada da reforma representou, para muitos participantes, uma oportunidade de reflexão sobre o seu papel na família e possibilidade de reconexão com filhos e parceiras/os, marcada por uma maior presença e envolvimento; no entanto, esta reconexão nem sempre é imediata nem isenta de desafios. Este reconhecimento de culpa parental, simultaneamente externalizada para as exigências da profissão, foi partilhado por vários participantes.

Se por um lado, a reforma permitiu o confronto com falhas na dinâmica familiar durante a vida dos pilotos, por outro, abriu espaço para um desejo forte de compensação e reconexão. Muitos pilotos reformados relataram uma maior presença e envolvimento com a família, agora vividos com prazer e gratidão. Nas palavras de um piloto: “agora tenho tempo para [dar o melhor apoio possível à família]. Faço-o com prazer e com todo o gosto” (Z03). Este testemunho, tal como outros semelhantes: “agora, a parte principal da minha vida é realmente a família” (Z20), não mostrou apenas a valorização da presença familiar, mas também a intencionalidade de reorganizar prioridades, assumindo conscientemente a família como centro da vida pós carreira.

Outra dimensão importante da vida familiar é a relação conjugal. Após anos em que a presença em casa por parte dos pilotos era quase inexistente devido à sua profissão, na maioria dos casos, esta nova convivência com as parceiras/os foi vista tanto como uma melhoria, como uma oportunidade para passarem tempo juntos e partilharem atividades. Um dos pilotos que trabalhou durante 37 anos e está reformado há 19 anos, reportou que relação com a sua esposa

mudou “para melhor”, reconheceu oportunidades de espontaneidade e disponibilidade, que também permitiram a reaproximação do casal: “Às vezes pensamos: hoje está um dia tão bonito, olha e se fossemos almoçar? (...) Não estranhamos estar mais tempo juntos, antes pelo contrário, foi melhor”. (C04).

Para além da relação conjugal e parental, vários pilotos referiram o papel central dos netos na sua vida após a reforma. Muitos reconheceram que, se não tinham conseguido ser pais presentes procuraram compensar essa ausência no papel de avós. Como explicou um dos participantes: “As ausências que eu tive então, procuro compensá-las (...) sou um avô muito presente e muito disponível” (Z20). Este testemunho mostrou como a reforma foi vivida como oportunidade de reparação, permitindo investir em novas gerações e recuperar vínculos familiares através de uma presença mais constante.

Apesar dos aspetos positivos, surgiram também referências às dificuldades de reajuste familiar após o regresso definitivo a casa. A convivência diária, após ausências prolongadas, exigiu adaptações tanto para os próprios pilotos como para os familiares. Um dos entrevistados explicou com humor que, após a reforma, se viu forçado a redefinir o seu lugar em casa: “Assumi esta passagem de comandante para ajudante de cozinha cá em casa” (Z06). Este comentário ilustrou a mudança de papéis e a necessidade de reorganizar rotinas, já que, como vários participantes destacaram, os cônjuges e filhos tinham desenvolvido hábitos de autonomia na ausência do piloto.

Em alguns casos, a adaptação à rotina familiar e redefinição do papel na família foi descrita como “difícil” (Z20) nomeadamente, porque, durante a vida ativa dos pilotos a família desenvolvera autonomia e rotinas ao longo dos anos que não o/a incluíam. O regresso a casa a tempo inteiro foi sentido, nalguns casos, como uma intrusão, tanto pelos filhos que se “desabitua a prestar contas” (Z21), como também pelas suas parceiras e parceiros que desenvolvem as suas próprias rotinas de forma independente e se veem confrontados com a nova realidade da pessoa reformada. Esta insere-se na família, querendo participar na dinâmica, apresentando ideias novas e realizando tarefas de forma distinta ao que estão habituados os familiares, os reformados ganham então consciência do quão difícil será para a família esta intrusão. O participante Z21, continua “de repente está aquele mamarracho ali, sempre com ideias novas (...) deve ser terrível, têm ali uma pessoa a meter o nariz nas coisas de casa”. Por outro lado, a idealização da reforma como um tempo onde poderiam organizar os dias a seu gosto, foi rapidamente desconstruída quando muitos perceberam que o seu quotidiano estaria condicionado pelas rotinas pré-existentes da família. Como explicou um dos pilotos: “Eu fui-me apercebendo que, afinal, não ia fazer o que eu queria, ia fazendo aquilo que me deixavam,

pois não estava sozinho numa estadia do trabalho” (Z16). Este testemunho mostrou como a convivência diária obrigou a ajustamentos e uma reconfiguração forçada do lugar que ocupam na dinâmica doméstica.

Apesar destas fricções relatadas, a maioria dos entrevistados descreve um efeito transformador positivo no seu estado emocional após a reforma, atribuindo essa mudança à convivência diária e mais próxima com os entes queridos. Um testemunho evidenciou como o reforço das relações familiares trouxe uma leveza emocional que anteriormente não sentia: “eu também sinto que antes [a vida] era bem mais difícil do que é agora” (Z07). O participante associou essa transformação à possibilidade de partilhar o quotidiano com a família, depois de décadas marcadas por ausências prolongadas. Nas suas palavras: “Aqueles que estão à minha volta (...) também reconhecem e dizem-me que estou uma pessoa mais bem-disposta e mais alegre” (Z07).

Nas narrativas dos participantes, foi possível identificar o impacto significativo que a profissão de piloto comercial tem na dinâmica familiar, pois implica ausências prolongadas e repetidas e um afastamento constante da vida familiar. Vários entrevistados reconheceram os efeitos da ausência decorrente da sua atividade profissional, especialmente no papel parental. Um dos testemunhos mais marcantes é o de um comandante (C01) que recorda um episódio com o filho, em que este “para de repente, olha-[o] bem nos olhos, com uma cara muito séria e diz-[lhe]: “Pai, tu nunca estás presente...”. Esta experiência marcou o participante, que refletiu acerca da sua grande ausência ao longo do crescimento do filho e da forma como esta o terá afetado. Com mágoa, o piloto acrescentou: “Quer dizer que eu lhe fiz mal. A minha profissão fez-lhe mal”. (C01)

### *Tema 3. Reestruturação de Identidade*

A identidade profissional está profundamente enraizada nestes indivíduos, sendo comum a manutenção, mesmo após a reforma, de uma autoimagem fortemente associada ao papel de comandante. Nas palavras de um participante: “É realmente tão forte quem foi piloto... que é difícil deixá-lo de ser.” (Z22). A prática profissional foi descrita pela maioria dos participantes como intensa, exigindo disponibilidade constante e dificultando a conciliação com a vida pessoal. Muitos referiram que, durante a carreira, ser piloto não era apenas um emprego, mas uma vocação. Um comandante explicou que voar lhe parecia natural e inevitável: “Quando me sentava dentro da máquina, a máquina fazia parte do meu corpo. Era a continuação do meu corpo que estava ali.” (A03). Este testemunho mostrou a fusão entre identidade pessoal e

identidade profissional, realidade que tornou mais difícil o processo de desligamento dos aviões na reforma.

A centralidade da carreira foi reconhecida pelos pilotos no modo como a sua identidade profissional permaneceu viva mesmo após a saída da profissão. Alguns pilotos afirmaram continuar a sentirem-se pilotos, ainda que já não exercessem a função, e essa ligação simbólica reforçou sentimentos de orgulho pela carreira realizada, mas também nostalgia pela perda de rotina e da convivência com colegas. Um participante reformado há 6 anos mencionou que sentia uma grande tristeza acerca da sua saída da aviação, um sentimento que o acompanha até ao dia de hoje: “[O que eu sinto é] um encolher de ombros de [habituação à] tristeza. Não me vou pôr a chorar aqui à sua frente, mas tenho esta emoção... Sinto uma lágrima a vir-me aos olhos” (Z19).

Ao mesmo tempo, a nova fase de vida permitiu aos pilotos reestruturarem a sua identidade através de processos de reconstrução que variaram de piloto para piloto. Alguns procuraram desligar-se do estatuto associado à profissão, como foi o caso do participante Z1, piloto reformado há cinco anos, que completou o tempo regulamentar de serviço e relatou ter recebido várias oportunidades para permanecer ligado ao setor da aviação, mas que decidiu “fechar a caderneta” e encerrar essa etapa da vida: “Para mim foi uma etapa que acabou, fechei a caderneta, está acabado”. A maioria procura manter algum tipo de envolvimento com a aviação, seja através do lazer, de conversas com colegas ou do acompanhamento atento do setor: “Continuo a seguir tudo o que é aviação. Gosto de estar a par, de ver o que muda, de comentar com amigos. Não consigo desligar totalmente” (Z12). Esta continuidade, mesmo que simbólica, parece funcionar como um apoio na transição para uma nova etapa da vida.

### *3.1. “O meu propósito de vida foi atingido”*

O fim da vida ativa obrigou a uma reavaliação das metas e objetivos de vida que até então estavam intimamente associados à identidade de piloto. Os participantes recordaram frequentemente o seu percurso profissional com orgulho e sentimento de missão cumprida, como foi o caso do participante Z01, que afirmou: “Eu olho para trás e eu até tenho vaidade no que fiz”. Ou do participante Z17, que reportou: “O meu propósito de vida foi atingido”. No entanto, este sentimento de realização profissional e pessoal trouxe o confronto com o vazio e com a ausência de propósito na nova fase de vida. O participante Z17 continua: “traz certa frustração, não há mais nenhum propósito, a não ser estar vivo e manter a vida”.

#### *Tema 4. Despedimentos e reforma antecipada.*

A pandemia COVID-19 teve um papel marcante no processo de reforma para muitos dos participantes deste estudo. O setor da aviação foi particularmente afetado pelas restrições de mobilidade e pela diminuição da procura, o que levou as companhias aéreas a propor programas de reforma antecipada aos pilotos devido às dificuldades financeiras no setor. Neste contexto, em vários casos, a reforma surgiu na sequência da aceitação de um acordo proposto pelas companhias, o que provocou um aumento significativo do número de pilotos reformados num curto espaço de tempo. A pandemia acabou por concentrar reformas que, em condições normais, teriam ocorrido de forma mais gradual. Um comandante narrou que aceitou o acordo proposto pela companhia, tal como muitos mais colegas na mesma situação, pois considerou a opção mais segura no contexto da crise, apesar de não se sentir preparado para tal: “A empresa precisava de reduzir pessoal e eu aceitei sair, mas não estava preparado.” (A01). Este testemunho mostrou como a conjuntura mundial influenciou as trajetórias individuais, transformando a reforma num processo menos planeado e mais reativo às circunstâncias.

Para alguns pilotos a antecipação da reforma foi percebida como uma oportunidade. A saída da aviação coincidiu com o desejo de iniciar uma nova etapa de vida, dedicar-se a hobbies ou projetos pessoais, e a pandemia apenas precipitou uma decisão que já estava a ser ponderada. Tal como o participante A01 narrou: “A pandemia ajudou muito. Abrandou o ritmo e permitiu-me pensar. Foi mesmo o empurrão que eu precisava.” No caso de outros pilotos, a decisão foi orientada por um sentido de responsabilidade geracional. Alguns participantes referiram ter optado por sair antes, para ceder o lugar a colegas mais jovens: “Eu já tinha feito o meu percurso, e se com a minha saída ajudava os mais novos a manterem-se, então era a decisão certa.” (Z04). Estas escolhas evidenciaram a forma como a reforma antecipada não foi vivida apenas como perda, mas também como um contributo para o coletivo, reforçando identidade profissional, herança e legado mesmo no momento da saída.

Apesar de relatos positivos, o fim da carreira precipitado pela pandemia foi vivido com dor e frustração por vários participantes. A incerteza, ausência de planeamento e perceção de falta de controlo sobre... aumentaram a dificuldade da transição para a reforma: “Foram fatores externos que ditaram o fim. E não foi nada fácil, nem tive tempo para me despedir daquela vida.” (Z19).

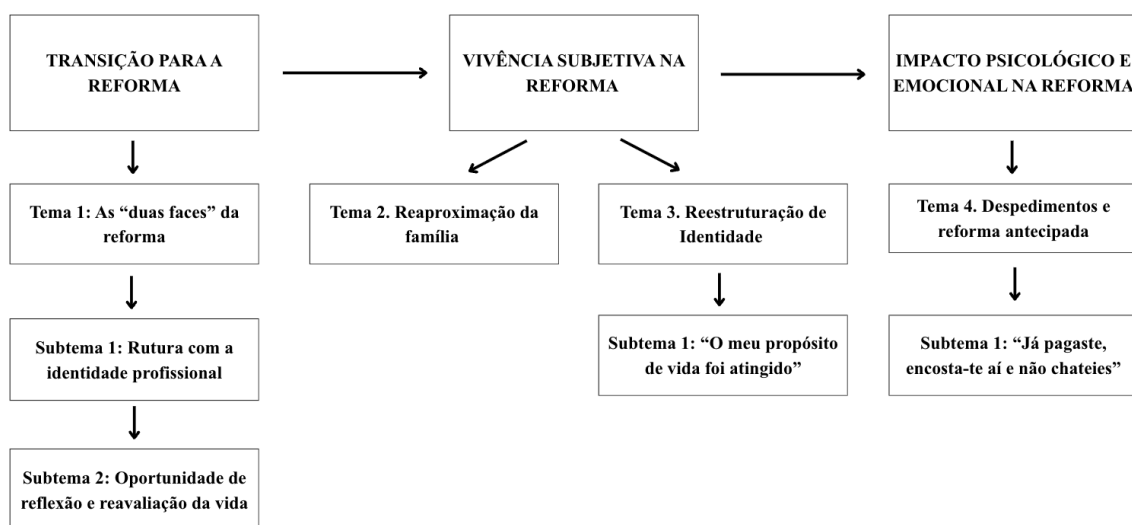
#### *4.1 “Já pagaste, encosta-te aí e não chateies”*

Para além do contexto pandémico e da perda do papel profissional, um dos grandes determinantes de sofrimento psicológico repetidamente articulados pelos entrevistados foi o

conflito com o Instituto da Segurança Social (ISS), enquanto entidade responsável por garantir apoios sociais, nomeadamente atribuição da reforma aos pilotos. Os atrasos no reconhecimento dos direitos, a falta de comunicação e a ausência de respostas claras contribuíram significativamente para o mal-estar sentido nesta fase da vida. O participante C02 reporta ter “perdido meses de sono” e explica: “Afetou muito a minha saúde mental. A injustiça e maneira que somos tratados”. Tal como este testemunho, muitos descreveram que a maior dificuldade não foi ter deixado de voar, mas lidar com a falta de reconhecimento institucional, e a perceção de sentimento de injustiça para quem se dedicou à aviação durante tantos anos. O participante C02 relatou ainda, com grande frustração, uma dimensão particularmente difícil da nova identidade de pessoa reformada associada à perceção de invisibilidade e inutilidade perante a sociedade. De pessoa altamente competente e funcional, “senti que passei a ser um indivíduo que para a sociedade não conta: já pagaste, encosta-te aí e não chateies”.

**Figura 1**

*Mapa temático*



## Discussão

O presente estudo teve como principal objetivo analisar o impacto psicológico da reforma em pilotos de aviação comercial em Portugal. A amostra foi composta por comandantes reformados, maioritariamente homens, com idades entre os 58 e 81 anos, pertencentes a diferentes companhias aéreas. A maioria encontrava-se casada ou em união estável e

apresentava um percurso profissional longo e contínuo, com uma média de três décadas de serviço ativo. A amostra incluiu apenas duas participantes do género feminino, esta proporção reflete de forma coerente a composição real da aviação comercial, um setor predominantemente masculino. De acordo com a Women in Aviation International (2021), apenas cerca de 6% da população de pilotos são mulheres, no entanto, a diversidade de género neste domínio tem registado avanços mínimos ao longo dos anos. Esta realidade contribui para compreender a homogeneidade de certas perspetivas indicadas nas entrevistas, sobretudo no que diz respeito à centralidade da profissão na identidade pessoal e à forma como o papel de piloto foi vivido quase exclusivamente como um espaço de afirmação profissional e estatuto social. A reduzida representatividade feminina poderá também explicar a ausência de discursos mais centrados na conciliação entre a vida familiar e profissional ou nas dinâmicas de género dentro da carreira.

Foram encontrados impactos significativos da pandemia do Covid-19. Ainda que não tenha sido o foco central do estudo, esta temática surge variadas vezes ao longo das narrativas, devido a que grande parte da amostra foi constituída por reformados coincidentes com a época de pandemia. Para alguns, a pandemia acelerou ou forçou a decisão de reformar-se, para outros, dificultou a adaptação à reforma, aumentando a sensação de isolamento. Este dado, reforça a importância do contexto em que a transição para a reforma decorre, e da perceção de controlo sobre o processo, tal como defendido por Wang e Shi (2014), já que mudanças, tais como a reforma, que por vezes surgem de forma abrupta ou não são planeadas, tendem a comprometer a qualidade do ajustamento psicológico.

Um dos principais determinantes da experiência de ajustamento à reforma, corresponde à dimensão da voluntariedade no momento da transição de ciclo de vida. Mais de metade dos participantes referiu ter-se reformado de forma antecipada, muitos deles em circunstâncias associadas à pandemia, que teve um impacto significativo na aviação civil. Estas condições específicas, ajudam a compreender a presença de sentimentos de perda, desorientação e necessidade de redefinição de propósito, evidentes nas narrativas recolhidas. No estudo de Petkoska e Earl (2009), confirma-se que os participantes que decidem sair por vontade própria ou têm tempo para planear a saída, revelam um ajustamento mais positivo. No presente estudo, em concordância com o de Petkoska e Earl (2009), nas narrativas dos pilotos que se reformaram por despedimento ou em contexto de pandemia, foram frequentemente mais patentes de alguma instabilidade emocional acompanhada de sentimentos de incerteza ou injustiça, associados aos seus processos de transição.

Relativamente às narrativas de pilotos com reforma pré-pandémica, observou-se um padrão diferente: estes descrevem a reforma como um processo mais previsível e alinhados com

o curso natural da carreira, sem imposições externas ou prazos inesperados, o que favoreceu uma percepção de controlo e um ajustamento emocional mais estável. Esta diferença reforça a ideia de que o timing da transição e o grau de autonomia percebida são fatores determinantes para a adaptação bem-sucedida à reforma (van Solinge & Henkens, 2008; Earl & Taylor, 2021).

Os resultados revelam que os pilotos reconhecem a reforma como um momento marcante nas suas vidas, caracterizado por sentimentos de alívio, gratidão e reencontro com a vida pessoal, mas também por nostalgia, sensação de vazio e perda de propósito. O fim da atividade profissional, sobretudo num contexto como o da aviação, onde a identidade está tão enraizada com a profissão, provoca o confronto com uma nova realidade, que obriga a reavaliar tanto a própria identidade, como o quotidiano e o papel na família. Elementos como a família, a valorização do tempo livre e a manutenção de interesses e hobbies individuais de cada piloto, revelaram-se protetores. Por outro lado, aspetos como a falta de planeamento para a reforma, a reforma forçada ou dificuldades com a Segurança Social surgiram como stressores significativos sobretudo no ajustamento inicial à reforma.

A centralidade da identidade profissional nesta profissão, foi um dos aspetos mais consistentes na narrativa dos pilotos. Para muitos, ser piloto não era apenas desempenhar uma função, mas sim representar um papel intimamente integrado no seu autoconceito. A carência deste papel, pareceu abalar a estrutura interna de muitos dos entrevistados, levando a sentimentos de falta de propósito ou vazio. Esta realidade vai ao encontro da perspectiva de Ashford (2001), que revelava que quanto maior o investimento emocional num papel profissional, mais difícil seria o seu abandono ou substituição.

Estudos recentes têm mostrado que em profissões com forte carga vocacional e cultural como a aviação, a identidade profissional tende a sobrepor-se a outras dimensões do self, o que explica o impacto emocional acrescido quando esse papel é perdido (Haslam et al., 2021; DeMiguel et al., 2022). A saída da vida ativa, rompe com a estrutura construída ao longo de décadas, exigindo um esforço de reconstrução pessoal e social para integrar o “ex-piloto” numa nova narrativa identitária. Os pilotos experienciaram a transição para a reforma como uma rutura identitária significativa. Esta é agravada pelo facto da aviação ser uma profissão onde o sentimento de pertença e camaradagem entre colegas constituem fontes centrais de reconhecimento e valorização pessoal (Teoh et al., 2022).

Alguns pilotos demonstraram não ter recursos para a reorganização emocional e psicológica após a reforma. Vários testemunhos referiram ter tido dificuldades em preencher o tempo, sentimentos de desenquadramento social, e, em alguns casos, alterações no estado emocional. Sentimentos de perda, desorientação e ausência de propósito, relatados por muitos

pilotos, continuam a ser amplamente observados em estudos recentes sobre transições de carreira em contextos de elevado investimento identitário (Earl & Taylor, 2021; Blustein et al., 2020).

A reforma, no entanto, não foi vivida exclusivamente como uma perda. Muitos participantes descreveram esta fase da vida como uma oportunidade de reencontro com a família, reorganização do tempo pessoal para descobrirem interesses novos ou outros anteriormente adiados e, como tal, oportunidade de libertação dos constrangimentos associados à vida profissional, tal como proposto por Ekerdt et al. (1983). A ideia de “recuperar o tempo perdido” foi algo bastante presente em vários testemunhos, revelando uma tentativa de reequilibrar a vida pessoal e profissional.

Mesmo após o término da atividade, muitos tiveram contacto com antigos colegas, acompanharam o setor ou continuaram a interessar-se por temas ligados à aeronáutica. Para alguns, essa ligação simbólica foi uma forma de preservar a identidade construída ao longo de décadas, funcionando como um fator de estabilidade emocional e de suavização de transição. A este nível, as experiências dos participantes confirmam o que Atchley (1999) propôs na sua teoria da continuidade: quando os indivíduos conseguem preservar elementos do seu papel anterior ou transferir os elementos anteriormente estruturantes da sua vida, tais como valores, rotinas, papéis relacionais, o ajustamento à reforma torna-se mais fluido e menos disruptivo.

É ainda de salientar a novidade de alguns resultados relativamente à escassa literatura existente sobre pilotos de aviação reformados. A tensão com a Segurança Social, descrita como fonte de frustração e ansiedade, emerge como um estressor particularmente marcante e pouco estudado (devido a ter surgido simultaneamente com a pandemia em 2020), que parece comprometer a vivência de uma reforma tranquila. Para vários pilotos, o processo da reforma foi marcado por uma grande confusão burocrática, falta de informação e sentimentos de injustiça. A ausência de reconhecimento institucional por parte do sistema, ou a perceção de desvalorização perante os anos de carreira, intensificou o mal-estar, a frustração e o sofrimento emocional, pois esta situação contraria a expectativa de reconhecimento após uma carreira de elevado investimento pessoal. Tal como foi narrado por vários participantes, traduz-se numa sensação de desvalorização e abandono institucional. Para estes profissionais, a reforma não se limita apenas ao fim do trabalho, pelo que, quando o reconhecimento falha, a transição torna-se mais dolorosa, contrariando o ideal de uma reforma como etapa de descanso e reconhecimento (Wang & Shi, 2014).

### *Implicações para a prática clínica*

O estudo sugere que poderiam ser implementados programas de preparação para a reforma especificamente adaptados a profissões como a aviação comercial, onde os profissionais pudessem trabalhar antecipadamente as implicações emocionais da reforma, nomeadamente a redefinição de propósito e a reorganização das rotinas pessoais. Seria importante também disponibilizar apoio psicológico direcionado para pilotos reformados, onde houvesse uma maior atenção nos casos de reforma forçada. Seria também essencial, garantir uma maior sensibilidade e clareza por parte das entidades da Segurança Social no acompanhamento destes profissionais, assegurando o cumprimento dos direitos adquiridos e também do reconhecimento simbólico dos seus percursos profissionais exigentes e socialmente relevantes.

### *Limitações do estudo*

Este estudo apresenta algumas limitações que importa reconhecer. Apesar de o estudo conseguir oferecer uma perspetiva aprofundada sobre o impacto da reforma em pilotos comerciais, trata-se duma investigação qualitativa, com uma amostra relativamente pequena, o que poderá não refletir a experiência de outros pilotos reformados. Tendo sido o objetivo do estudo a compreensão aprofundada das experiências, há uma grande probabilidade que os participantes que aceitaram ser entrevistados estivessem mais disponíveis para refletir acerca da reforma do que os que declinaram, por haver dificuldade em falar acerca de um tema sensível, pelo que esta situação cria um potencial viés de seleção e dos próprios resultados. Tendo a recolha de dados sido relativamente pouco tempo depois de despedimentos em massa no contexto do Covid, as experiências dos participantes poderão estar influenciadas pelo contexto pandémico, o que dificulta uma distinção clara entre o impacto da pandemia e o da transição para a reforma. Outro aspeto a considerar é que a grande maioria dos entrevistados eram pilotos do género masculino, com apenas duas entrevistadas do género feminino. As experiências femininas poderão ter características distintas dentro duma profissão ainda altamente masculinizada, pelo que há uma limitação à diversidade de perspetivas de género.

### *Sugestões para estudos futuros*

Para investigações futuras, sugere-se a realização de estudos que incluam perspetivas sistémicas, onde se incluísse a perspetiva dos familiares dos pilotos reformados, uma vez que a reforma é, na sua maioria, vivida no âmbito do núcleo familiar. Seria também pertinente estudos

longitudinais, onde pudessem acompanhar o processo de transição: antes, durante e depois da reforma. Desta forma seria possível observar com maior profundidade a evolução do ajustamento psicológico e os diversos fatores determinantes de saúde mental na transição para a reforma. Poderia também ser interessante a realização de estudos comparativos entre diferentes profissões que sejam consideradas de elevado investimento identitário, de modo a entender se os resultados encontrados na amostra deste estudo são específicos da aviação ou se há semelhanças entre profissões com estas características.

## **Conclusão**

O presente estudo procurou compreender o impacto psicológico da transição para a reforma em pilotos de aviação comercial em Portugal, explorando de que forma esta etapa da vida influencia a identidade profissional, bem-estar emocional e os processos de ajustamento individual. Foi possível identificar experiências ambivalentes que revelam tanto os desafios como as oportunidades inerentes a esta transição.

Os resultados destacam a centralidade da identidade profissional como um dos principais determinantes do ajustamento psicológico. O papel de piloto, profundamente enraizado na identidade pessoal revelou-se simultaneamente fonte de orgulho e de vulnerabilidade emocional no momento da cessação da atividade. Por outro lado, a voluntariedade da decisão mostrou ser um fator essencial: os participantes que planearam a sua saída revelaram maior serenidade, enquanto os que se reformaram em contexto de pandemia relataram instabilidade e sentimentos de injustiça.

A continuidade de papéis significativos, como o contacto com antigos colegas e o interesse pela aviação, demonstrou ter um efeito protetor, favorecendo uma adaptação mais fluida e coerente com a teoria da continuidade apresentada por Atchley em 1999. Este estudo contribui para o conhecimento sobre o ajustamento à reforma em profissões de elevado investimento identitário e reforça a importância de criar programas de preparação psicológica para a reforma, especialmente em contextos onde a carreira molda profundamente o sentido de identidade e propósito.

Para estes profissionais, a reforma representa não apenas o fim de uma carreira, mas o início de um processo de reconstrução pessoal e de redescoberta de sentido.

## Referências bibliográficas

- Ackland, C. A., Molesworth, B. R., & Grisham, J. R. (2023). Pilot mental health during the COVID-19 pandemic: prevalence rates from semi-structured interviews, and associated vulnerability and protective factors. *Frontiers in psychology, 14*, 1073857. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2023.1073857>
- Anxo, D., Ericson, T., & Miao, C. (2019). *Impact of late and prolonged working life on subjective health: The Swedish experience. The European Journal of Health Economics, 20*(3), 389–405. <https://doi.org/10.1007/s10198-018-1003-8>
- Ashforth, B. E. (2001). *Role transitions in organizational life: An identity-based perspective*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781410603112>
- Ashforth, B. E., & Schinoff, B. S. (2016). *Identity under construction: How individuals come to define themselves in organizations. Annual Review of Organizational Psychology and Organizational Behavior, 3*(1), 111–137. <https://doi.org/10.1146/annurev-orgpsych-041015-062322>
- Atchley, R. C. (1982). Retirement as a social institution. *Annual Review of Gerontology and Geriatrics, 2*(1), 1–20. <https://doi.org/10.1146/annurev.so.08.080182.001403>
- Atchley, R. C. (1989). A continuity theory of normal aging. *The Gerontologist, 29*(2), 183-190. <https://doi.org/10.1093/geront/29.2.183>
- Atchley, R. C. (1999). *Continuity and adaptation in aging: Creating positive experiences*. Johns Hopkins University Press. <https://www.press.jhu.edu/books/title/1371/continuity-and-adaptation-aging>
- Avers, K. B., King, S. J., Nesthus, T. E., Thomas, S., & Banks, J. (2009). *Fatigue in aviation: A guide to staying awake at the stick*. <https://doi.org/10.4324/9781315582030>
- Bartol, A., & Grah, D. (2025). *Aging and work-related identity loss due to retirement*. In *ENTRENOVA – Conference Proceedings of Enterprise Research Innovation* (pp. 1–8). <https://doi.org/10.54820/entrenova-2024-0018>

- Blustein, D. L., Duffy, R., Ferreira, J. A., Cohen-Scali, V., Cinamon, R. G., & Allan, B. A. (2020). Unemployment in the time of COVID-19: A research agenda. *Journal of vocational behavior*, 119, 103436. <https://doi.org/10.1016/j.jvb.2020.103436>
- Bradford, L. P. (1979). Can you survive your retirement. In *Coping with life crises: An integrated approach* (pp. 211-219). Boston, MA: Springer US [https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-1-4684-7021-5\\_15](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-1-4684-7021-5_15)
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>
- Burr, H., Pohrt, A., Rugulies, R., Holtermann, A., Hasselhorn, H.M., 2017. *Does age modify the association between physical work demands and deterioration of self.* <http://www.jstor.org/stable/26386298>
- Carter, M. A. T., & Cook, K. (1995). Adaptation to retirement: Role changes and psychological resources. *The Career Development Quarterly*, 44, 67–82. <https://doi.org/10.1002/j.2161-0045.1995.tb00530.x>
- Costa, A., Henriques, J., Alarcão, V., Henriques, A., Madeira, T., Virgolino, A., ... & Nogueira, P. (2023). Active aging awareness and well-being among older adults in Portugal. *Frontiers in public health*, 11. [10.3389/fpubh.2023.1149731](https://doi.org/10.3389/fpubh.2023.1149731)
- Creswell, J. W. (2013). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches.* <https://us.sagepub.com/en-us/nam/qualitative-inquiry-and-research-design/book237802>
- De Miquel, C., Domènech-Abella, J., Felez-Nobrega, M., Cristóbal-Narváez, P., Mortier, P., Vilagut, G., ... & Haro, J. M. (2022). The mental health of employees with job loss and income loss during the COVID-19 pandemic: the mediating role of perceived financial stress. *International journal of environmental research and public health*, 19(6), 3158. <https://doi.org/10.3390/ijerph19063158>
- d’Errico, A., Ardito, C., Leombruni, R., et al., 2022. Working Conditions and Health Among Italian Ageing Workers. *Soc Indic Res* 162, 1043–1067. <https://doi.org/10.1007/s11205-021-02862-w>

- Earl, J. K., & Taylor, P. (2021). Retirement and identity: Bridging theory and practice. *Work, Aging and Retirement*, 7(1), 1–13. <https://doi.org/10.1093/workar/waab006>
- Ekerdt, David J., Raymond Bosse, JS LoCastro. (1983) “Claims that Retirement Improves Health.” *Journal of Gerontology* 38. <https://doi.org/10.1093/geronj/38.2.231>
- Fralda, L. M. B. (2014). *Envelhecimento ativo e serviço social: práticas de envelhecimento ativo e seu reflexo na qualidade de vida e bem-estar psicológico de idosos*. <http://hdl.handle.net/11067/776>
- Grossman, M. (2000). The Human Capital Model. In A.J. Culyer, & J.P. Newhouse (Eds.), *Handbook of Health Economics* pp. 347-408. New York: Elsevier. [https://doi.org/10.1016/S1574-0064\(00\)80166-3](https://doi.org/10.1016/S1574-0064(00)80166-3)
- Haslam, S. A., Reicher, S. D., & Van Bavel, J. J. (2021). *The new psychology of health: Unlocking the social cure*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315648569>
- Henkens, K., & Van Dalen, H. P. (2003). Early Retirement Systems and. *Retirement: Reasons, processes, and results*, 242. [https://doi.org/10.1007/978-1-4615-0183-1\\_12](https://doi.org/10.1007/978-1-4615-0183-1_12)
- Henning G, Lindwall M and Johansson B (2016) Continuity in well-being in the transition to retirement. *GeroPsych: The Journal of Gerontopsychology and Geriatric Psychiatry* 29, 225–237. <https://doi.org/10.1024/1662-9647/a000155>
- International Air Transport Association. (2021). *Economic performance of the airline industry: October 2021 report*. Montreal, Canada: IATA Publications. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---october-2021---report>
- Joseph, S., & Linley, P. A. (2005). *Positive adjustment to threatening events: An organismic valuing theory of growth through adversity*. *Review of General Psychology*, 9(3), 262–280. <https://doi.org/10.1037/1089-2680.9.3.262>
- Kim, S., & Feldman, D. C. (2000). Working in retirement: The antecedents of bridge employment and its consequences for quality of life in retirement. *Academy of Management Journal*, 43(6), 1195–1210. <https://doi.org/10.5465/1556345>

- La Rue, C., Feldman, D. C., & Beehr, T. A. (2022). *A meta-analysis of retirement adjustment predictors. Journal of Vocational Behavior, 135*, 103734. <https://doi.org/10.1016/j.jvb.2022.103723>
- Li, Y., Wang, H., & Zhang, X. (2022). Mental health, job loss, and re-employment during COVID-19: Evidence from the aviation industry. *Safety Science, 150*, 105715. <https://doi.org/10.3390/ijerph19063158>
- MacBride, A. (1976) "Retirement as a Life Crisis: Myth or Reality?" *Canadian Psychiatric Association Journal 72*:547-56. <https://doi.org/10.1177/070674377602100809>
- Machado, W. L., & Bandeira, D. R. (2012). *Bem-estar psicológico: definição, avaliação e principais correlatos. Estudos de Psicologia (Campinas), 29*(4), 587–595. <https://doi.org/10.1590/S0103-166X2012000400013>
- Minkler, M. (1981). Research on the health effects of retirement: an uncertain legacy. *Journal of health and social behavior, 117-130*. <https://doi.org/10.2307/2136288>
- Okamoto, S., Kobayashi, E., & Komamura, K. (2023). The Retirement–Health Puzzle: A Sigh of Relief at Retirement? *The Journals of Gerontology: Series B, 78*(1), 167-178. <https://doi.org/10.1093/geronb/gbac127>
- Petkoska, J., & Earl, J. K. (2009). Understanding the influence of demographic and psychological variables on retirement planning. *Psychology and aging, 24*(1), 245. <https://doi.org/10.1037/a0014096>
- Quick, H. E., & Moen, P. (1998). Gender, employment, and retirement quality: A life course approach to the differential experiences of men and women. *Journal of Occupational Health Psychology, 3*, 44–64. <https://doi.org/10.1037/1076-8998.3.1.44>
- Ryff, C. D. (1989). Happiness is everything, or is it? Explorations on the meaning of psychological well-being. *Journal of Personality and Social Psychology, 57* (6), 1069-1081. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.57.6.1069>
- Sharifi, M., Nodehi, D., & Bazgir, B. (2023). Physical activity and psychological adjustment among retirees: a systematic review. *BMC Public Health, 23*(1), 194. <https://doi.org/10.1186/s12889-023-15080-5>

- Silver, M. P. (2018). *Reluctance to retire: A qualitative study on work identity*. *The Gerontologist*, 58(2), 320–329. <https://doi.org/10.1093/geront/gnw142>
- Stratton, E., Haddon, R., Murad, M. H., Petterson, T., Nelson, M., & Cowl, C. T. (2022). COVID-19 pandemic effects on the well-being of professional pilots. *Aerospace Medicine and Human Performance*, 93(10), 734–738. <https://doi.org/10.3357/AMHP.6070.2022>
- Teoh, K., Hassard, J., & Cox, T. (2022). Post-pandemic recovery in aviation: Psychological resilience and well-being in pilots. *Aviation Psychology and Applied Human Factors*, 12(3), 145–155. <https://doi.org/10.4324/9781003394983>
- Topa, G., Moriano, J. A., Depolo, M., Alcover, C.-M., & Morales, J. F. (2009). Antecedents and consequences of retirement planning and decision-making: A meta-analysis and model. *Journal of Vocational Behavior*, 75(1), 38–55. <https://doi.org/10.1016/j.jvb.2009.03.002>
- Van Solinge, H., & Henkens, K. (2008). Adjustment to and satisfaction with retirement: Two of a kind?. *Psychology and aging*, 23(2), 422. <https://doi.org/10.1037/0882-7974.23.2.422>
- Vigezzi GP, Gaetti G, Gianfredi V, Frascella B, Gentile L, d’Errico A, Stuckler D, Ricceri F, Costa G and Odone A (2021) Transition to retirement impact on health and lifestyle habits: Analysis from a nationwide Italian cohort. *BMC Public Health* 21, 1670. <https://doi.org/10.1186/s12889-021-11670-3>
- Vigezzi, G. P., Barbati, C., Maggioni, E., Stenholm, S., Odone, A., Amerio, A., (2025). Impact of retirement transition on health, well-being and health behaviours: critical insights from an overview of reviews. *Social Science & Medicine*. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2025.118049>
- Wang, M., & Shi, J. (2014). Psychological research on retirement. *Annual review of psychology*, 65(1), 209–233. <https://doi.org/10.1146/annurev-psych-010213-11513>
- Wang M, Henkens K, & van Solinge H. (2011). Retirement adjustment: a review of theoretical and empirical advancements. *Am. Psychol.* 66:204–13. <https://doi.org/10.1037/a0022414>

Women in Aviation International. (2021). *2021 Industry statistics*. Women in Aviation International. <https://doi.org/10.15394/jaaer.2023.1943>

Zhan, Y., Wang, M., Liu, S., & Shultz, K. S. (2009). Bridge employment and retirees' health: A longitudinal investigation. *Journal of occupational health psychology, 14*(4), 374. <https://doi.org/10.1037/a0015285>

## Anexo

### Anexo 1: Consentimento Informado



#### Consentimento informado

Pela minha assinatura abaixo, declaro que:

Compreendo o objetivo da minha participação no estudo “O Ajustamento Psicológico dos Pilotos Comerciais à Reforma”, realizado no âmbito da dissertação de mestrado em Psicologia Clínica de Sofia Morbey Afonso, sob a supervisão da Professora Lisa Matos, William James Center for Research, Ispa - Instituto Universitário, conforme me foi explicado;

Compreendo que a minha participação é voluntária e que posso optar por não responder a determinadas perguntas e desistir a qualquer momento, sem quaisquer riscos ou consequências;

Compreendo todos os dados recolhidos no âmbito deste estudo serão tratados de forma confidencial e anónima, e utilizados de forma agregada para fins de publicação científica;

Compreendo que a entrevista poderá ser gravada e autorizo a gravação da mesma para os propósitos deste estudo;

Declaro ainda que todas as perguntas ou preocupações que tive em relação à minha participação no estudo foram devidamente respondidas e esclarecidas pela equipa de investigação.

**Assinatura:** \_\_\_\_\_

**Data:** \_\_\_\_\_

Contactos:

Sofia Morbey: [sofia.morbey@gmail.com](mailto:sofia.morbey@gmail.com) | tel:935 629 664

Lisa Matos: [lmatos@ispa.pt](mailto:lmatos@ispa.pt) | tel: 21 8811700

Participante nº: \_\_\_\_\_

## Anexo 2: Questionário Sociodemográfico

Participante nº: \_\_\_\_\_



### Questionário Sociodemográfico

#### I. Dados Sociodemográficos

1. Idade: \_\_\_\_\_

2. Género:

F       M       Prefiro não responder

3. Nacionalidade: \_\_\_\_\_

4. Área de Residência: \_\_\_\_\_

5. Estado Civil:

Solteiro/a  
 Casado/a ou união estável  
 Viúvo/a  
 Divorciado/a ou separado/a

6. Agregado familiar

6.1 Composição do agregado familiar (i.e., com quem vive)

Parceiro/a  
 Filhos/as  
 Outros: \_\_\_\_\_

6.2 N° de filhos \_\_\_\_\_

6.3 Idades \_\_\_\_\_

7. Religião:

7.1 Herança religiosa (i.e., contexto familiar)

Cristão/ã Católico/a  
 Cristão/ã outro:  
 Muçulmano/a:  
 Agnóstico/a  
 Ateu/ateia

Participante n<sup>o</sup>: \_\_\_\_\_

### 7.2 Crenças religiosas

- Cristão/ã Católico/a
- Cristão/ã outro:
- Muçulmano/a:
- Agnóstico/a
- Ateu/ateia

### 7.3 Prática religiosa (i.e., é praticante?)

- Sim
- Não

Se *Sim*, indique:

Prática religiosa (e.g., rezar, cerimónias em dias festivos, etc.):

\_\_\_\_\_

Frequência:

\_\_\_\_\_

### 8. Habilitações Literárias / Nível de escolaridade mais elevado concluído:

- Ensino Secundário
- Ensino Superior
  - Licenciatura: \_\_\_\_\_
  - Mestrado: \_\_\_\_\_
  - Doutoramento: \_\_\_\_\_
- Outro \_\_\_\_\_

## II. Contexto Profissional

### 9. Qual foi a sua via de entrada para a carreira de piloto?

- Força Aérea (ou outra instituição militar)
- Curso de piloto em escola de aviação civil
- Treino dentro de uma companhia aérea (exemplo: programas de cadetes)
- Outra (especifique) \_\_\_\_\_

10. Quanto tempo voou (i.e., anos)? \_\_\_\_\_

### 11. Durante a carreira, voou sempre com a mesma companhia aérea?

- Sim
- Não

Se *Não*, qual? \_\_\_\_\_

Participante nº: \_\_\_\_\_



Qual o motivo da mudança? \_\_\_\_\_

**12. Reforma**

Reformado(a):  Sim  Não

11.1 Há quanto tempo se reformou? \_\_\_\_\_

11.2 Foi uma reforma antecipada?

Sim  Não

Se *Sim*, qual o motivo?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**13. Após a reforma, exerceu ou exerce qualquer tipo de atividade profissional?**

Sim  Não

**13.1 Se *Sim*, esta atividade está relacionada com aviação?**

Sim  Não

a) Quanto tempo exerceu esta atividade? \_\_\_\_\_

b) Que tipo de função ou posto tinha? \_\_\_\_\_

c) Qual o motivo de exercer esta atividade profissional?

\_\_\_\_\_