

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
FACULDADE DE EDUCAÇÃO FÍSICA**

**TELMA MEDEIROS BRITO**

---

---

**CRUZEIROS MARÍTIMOS  
COMO OPÇÃO DE LAZER**

---

---

Campinas  
2006

**TELMA MEDEIROS BRITO**

---

---

**CRUZEIROS MARÍTIMOS  
COMO OPÇÃO DE LAZER**

---

---

Dissertação de Mestrado apresentada à Pós-Graduação da Faculdade de Educação Física da Universidade Estadual de Campinas para obtenção do título de Mestre em Educação Física.

**Orientador: Dra. Heloisa Turini Bruhns**

Campinas  
2006

**TELMA MEDEIROS BRITO**

**CRUZEIROS MARÍTIMOS  
COMO OPÇÃO DE LAZER**

Este exemplar corresponde à redação final da  
Dissertação de Mestrado defendida por Telma  
Medeiros Brito e aprovada pela Comissão  
julgadora em: 20/12/2006.

Dra. Heloisa Turini Bruhns

Campinas  
2006

## FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA FEF - UNICAMP

B777L Brito, Telma.  
Cruzeiros marítimos como opção de lazer. / Telma Brito. – Campinas, SP: [s.n], 2006.

Orientador: Heloisa Turini Bruhns.  
Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas.

1. Cruzeiros marítimos. 2. Lazer a bordo. 3. Tempo Livre. 4. Turismo.  
I. Bruhns, Heloisa Turini. II. Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação Física. III. Título.

(dilsa/fef)

**Título em inglês:** Cruises as an option of leisure.

**Palavras-chaves em inglês (Keywords):** Cruises; On board leisure; Not-working time; Tourism.

**Área de Concentração:** Educação Física e Sociedade.

**Titulação:** Mestrado em Educação Física

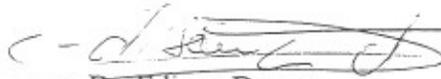
**Banca Examinadora:** Heloisa Turini Bruhns. Margarita Barretto. Edison Duarte.

**Data da defesa:** 20/12/2006.

**COMISSÃO JULGADORA**



Dra. Heloisa Turini Bruhns



Dr. Edison Duarte



Dra. Margarita Barretto

200711888

# **Dedicatória**

---

---

*Dedico este trabalho ao Brito, meu companheiro de todas as horas, aos nossos frutos, Marina e Gabriel, e à minha mãe, pela constante vigília.*

# Agradecimentos

*Agradeço a todos aqueles que me ajudaram a fazer deste trabalho uma realidade. Deixarei a lista de nomes em aberto para não cometer a injustiça de esquecer de mencionar todos.*

*Aos amigos de todas as horas acadêmicas, à minha orientadora, que acreditou na minha proposta, aos meus alunos e à todos aqueles que me incentivaram a continuar na estrada até o seu final.*

BRITO, Telma. **Cruzeiros marítimos como opção de lazer**. 2006. 147f. Dissertação (Mestrado em Educação Física)-Faculdade de Educação Física. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.

## **RESUMO**

---

---

A presente pesquisa visa o estudo dos cruzeiros marítimos enquanto alternativa de lazer, com foco nas décadas de 1950 e 1960, relacionando-os com o momento atual. Tal estudo pretende auxiliar os profissionais de Educação Física, os quais estão sendo bastante requisitados para desenvolverem e planejarem as diversas atividades de lazer a bordo dos cruzeiros. O trabalho inclui ainda o levantamento histórico mundial dos cruzeiros, bem como o panorama histórico brasileiro. São apresentados conceitos de cruzeiros marítimos utilizados por diferentes autores nacionais e internacionais numa visão crítica, polemizando as abordagens. Apresenta, ainda, as principais características dos cruzeiros, criando um paralelo com o passado e abordando a evolução que o conceito de lazer ganhou neste setor nos últimos anos, incluindo as principais atividades de lazer desenvolvidas a bordo dos navios de cruzeiro. Aborda também as relações entre o lazer e o turismo introduzindo o cruzeiro marítimo neste panorama, relacionando-o com as questões do tempo “livre”, do prazer, do ritmo que as atividades de lazer toma a bordo e das sensações que podem ser experimentadas pelo corpo em alto mar. A análise dos cruzeiros nas décadas de 1950 e 1960 busca o simbólico que aflora no imaginário popular na atualidade, resgatado por meio de pesquisa documental. O estudo aborda ainda a questão do “tempo morto”, inevitável nos deslocamentos em viagens e sua otimização nos cruzeiros. A pesquisa comparativa-exploratória não pretende esgotar o tema, mas busca contribuir como um passo inicial para estudos mais aprofundados do lazer a bordo dos cruzeiros marítimos.

Palavras-Chave: Cruzeiros Marítimos; Lazer a Bordo; Tempo Livre; Turismo.

BRITO, Telma. **Cruises as an option of leisure**. 2006. 148f. Dissertação (Mestrado em Educação Física)-Faculdade de Educação Física. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.

## **ABSTRACT**

---

---

The present research aims the study of cruises as an alternative for tourism, focusing the decades 1950 and 1960, relating them to the present. This study aims to aid the professionals of Physical Education, who are being very required to develop and plan leisure activities related to the body on board cruise ships. Includes the research of cruise history in the world as well as the brazilian panorama. It will presents cruise definitions of national and foreign authors in a critical view of the approaches. Presents also the main cruises characteristics, creating a paralel with the past and coments the evolution of leisure concept has gain in the industry lately, including the main leisure activities on board cruise ships. Studies the relation between leisure and tourism, introducing cruising int he panorama, relating it to the not working time, pleasure, rhythm of the leisure activities on board and body sensations experienced in high sea. The analisys of cruises in the decades of 1950 and 1960 searched for symbols created presently on commom sense imaginary, recovered through a documental investigation. The study comments the “dead time”, inevitable during travel transportation and its optimization on cruises. The comparative-exploratory investigation do not intend to exhaust the theme, but aims to contribute as an initial step for deeper studies.

Keywords: Cruises; On Board Leisure; Not-Working Time; Tourism.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1 -</b>	Cabine de 2 <sup>a</sup> . Classe, com 3 camas e de 3 <sup>a</sup> . Classe, com 12 camas (a bordo do navio <i>Aquitania</i> )	24
<b>Figura 2 -</b>	Ginásio de esportes a bordo do navio <i>Vaterland's</i> e atividades infantis a bordo do <i>Imperator's</i>	26
<b>Figura 3 -</b>	Teatro e Piscina a bordo de navio da <i>Compagnie Générale Transatlantique</i>	27
<b>Figura 4 -</b>	Passageiros de 3 <sup>a</sup> . classe na popa do navio <i>Imperator's</i>	31
<b>Figura 5 -</b>	Planta dos <i>Decks Boat</i> e <i>Promenade</i> do <i>Olympic</i> e do <i>Titanic</i>	32
<b>Figura 6 -</b>	Saída do Porto do Rio de Janeiro a bordo do Costa Clássica - Dez/2002	53
<b>Figura 7 -</b>	Vista do Rio de Janeiro, desde o navio Costa Clássica	53
<b>Figura 8 -</b>	Terminal de embarque da <i>Carnival Cruise Lines</i> em Miami	61
<b>Figura 9 -</b>	Cabine dupla do navio <i>Costa Classica</i>	63
<b>Figura 10 -</b>	Restaurante de um dos navios da <i>Carnival Cruise Lines</i>	65
<b>Figura 11 -</b>	Piscinas de um dos navios da <i>Carnival Cruise Lines</i>	69
<b>Figura 12 -</b>	Anúncio “ <i>Línea C</i> ” como meio de transporte	93
<b>Figura 13 -</b>	Férias com Alpagatas	95
<b>Figura 14 -</b>	3 <sup>o</sup> Grande Cruzeiro de Luxo – 3 Continentes	96
<b>Figura 15 -</b>	Primavera na Europa	97
<b>Figura 16 -</b>	Excursão 1958 à Europa	98
<b>Figura 17 -</b>	O tempo e os transportes aéreos - <i>Clippers Super-6</i>	99
<b>Figura 18 -</b>	O tempo e os transportes aéreos – Relógios	100
<b>Figura 19 -</b>	Certificado da Passagem da Linha do Equador	109
<b>Figura 20 -</b>	Jogo de tênis a bordo do navio <i>Cap Arcona</i>	110
<b>Figura 21 -</b>	Jogo de ‘ <i>shuffleboard</i> ’ a bordo do navio <i>Cabo San Vicente</i>	111
<b>Figura 22 -</b>	Corrida de cavalos a bordo de um dos navios da <i>Moore-McCormack</i> , em 1950.	113
<b>Figura 23 -</b>	Cabo-de-guerra na 3 <sup>a</sup> . classe do <i>Homeric</i> .	114
<b>Figura 24 -</b>	Cabra-cega a bordo do <i>Queen Mary</i> .	115

## **LISTA DE TABELAS**

---

---

<b>Tabela 1 -</b>	Divisão de classes a bordo do navio Imperator's.	30
<b>Tabela 2 -</b>	Evolução do tráfego aéreo e queda do tráfego marítimo.	34
<b>Tabela 3 -</b>	Demanda Mundial de Cruzeiros Marítimos a partir da década de 1970.	55
<b>Tabela 4 -</b>	Método de pontuação de WARD na avaliação de navios e companhias marítimas.	57
<b>Tabela 5 -</b>	Fatores que levam um turista a decidir por uma viagem.	89
<b>Tabela 6 -</b>	Oferta de cruzeiros marítimos no Brasil entre as décadas de 1950 e 1960	118
<b>Tabela 7 -</b>	Números da navegação de cabotagem realizada por navios brasileiros na costa do país, entre os anos de 1967 e 1972	122
<b>Tabela 8 -</b>	Principais companhias marítimas da atualidade	124
<b>Tabela 9 -</b>	Número de passageiros que realizaram cruzeiros na Costa Brasileira no verão	128
<b>Tabela 10 -</b>	Companhias marítimas que realizarão cruzeiros na Costa Brasileira no verão de 2006-2007	129

# SUMÁRIO

---

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>CRUZEIROS MARÍTIMOS: REFLEXÕES SOBRE SEU CONCEITO .....</b>	<b>21</b>
2.1	Cruzeiros marítimos: origem e evolução mundial .....	21
2.2	Histórico dos cruzeiros marítimos no Brasil: ascensão e queda .....	36
2.3	Cruzeiros marítimos como viagem de lazer .....	43
2.3.1	Conceitos .....	43
2.3.2	Características gerais e evolução do lazer a bordo dos navios .....	54
2.3.3	Principais características dos cruzeiros marítimos .....	56
2.3.3.1	Classificação das companhias marítimas e de seus navios.....	56
2.3.3.2	Previsão antecipada de gastos .....	59
2.3.3.3	Procedimentos de embarque e desembarque .....	60
2.3.3.4	Acomodações a bordo de um navio .....	62
2.3.3.5	Alimentos e bebidas a bordo .....	64
2.3.3.6	Atividades de lazer a bordo dos navios.....	67
2.3.3.6.1	Atividades de lazer programadas para serem desenvolvidas em espaços para uso diurno.....	69
2.3.3.6.2	Atividades de lazer programadas para serem desenvolvidas em espaços de uso noturno .....	71
2.3.3.7	Natureza e paisagem .....	72
<b>3</b>	<b>FATORES DE ESCOLHA DE UM CRUZEIRO MARÍTIMO .....</b>	<b>75</b>
3.1	As relações entre lazer e turismo .....	75
3.1.2	Lazer e prazer .....	78
3.1.3	Viagens, cruzeiros e paisagens .....	81
3.1.4	O ritmo do lazer nos cruzeiros marítimos .....	84
3.1.5	O corpo em alto mar .....	85
3.2	Turismo, lazer e cruzeiros marítimos – fatores de escolha .....	87
3.3	O significado do turismo nas décadas de 50 e 60 no Brasil .....	91
3.4	Imaginário popular: os símbolos nos cruzeiros marítimos .....	102

<b>4 ATIVIDADES DE LAZER EM CRUZEIROS MARÍTIMOS EM DOIS MOMENTOS HISTÓRICOS .....</b>	<b>111</b>
4.1 O lazer em cruzeiros marítimos – um estudo entre as décadas de 50 e 60 .....	111
4.2 A oferta de cruzeiros marítimos nas décadas de 50 e 60 .....	117
4.3 Inovações dos cruzeiros a partir da década de 70 – as grandes corporações .....	123
4.4 Tempo morto e tempo de viagem: uma otimização nos cruzeiros Marítimos .....	130
<b>5 CONCLUSÕES .....</b>	<b>135</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>139</b>
<b>GLOSSÁRIO .....</b>	<b>145</b>



# 1 Introdução

Afirmações como “viajar em um transatlântico é conquistar a realização de um sonho” (GOMES, 2001), ouvidas ao longo de nossa prática profissional no mercado de turismo marítimo, por mais de vinte anos e também na área acadêmica, fizeram com que iniciássemos esta pesquisa.

A evolução dos cruzeiros marítimos nos últimos anos deveu-se ao novo conceito de viagem à bordo de um navio, criado nos Estados Unidos entre o final da década de setenta e início da década de oitenta. A combinação de transporte, hospedagem, atividades de lazer e, alimentos e bebidas num único lugar fez dos cruzeiros marítimos “um destino em si”. Este segmento movimenta anualmente mais de 13 milhões de passageiros no mundo (WARD, 2006), sendo que somente os Estados Unidos são responsáveis por 70% deste mercado.

O crescimento se deve principalmente às próprias características dos cruzeiros. Os navios de cruzeiros são grandes complexos de lazer que proporcionam ao viajante um alto grau de satisfação. Dentre as várias opções de lazer, pode-se citar a prática de esportes ao ar livre, como paredes de escalada, mini campo de golfe, quadra poliesportiva, piscinas, ou as atividades *indoor*, como os *spas* ou piscinas internas, compras nas diversas lojas à bordo, cinema, teatro, shows ao estilo *Broadway*, centrais de internet, áreas exclusivas para crianças etc.

Seguindo a tendência do desenvolvimento industrial, os cruzeiros procuram oferecer muito em pouco espaço de tempo, possibilitando a “quantificação” do lazer se o observarmos sob a

ótica da produtividade. Segundo Bruhns, quando comenta De Grazia, o trabalho influencia na exigência de melhora freqüentemente visualizadas nas atividades do tempo livre (2002:27).

Há uma tendência a se quantificar o lazer quando o conceito deste é confundido com a idéia de tempo “livre”. O primeiro, ou seja, o lazer, possui um conceito qualitativo enquanto que o segundo, possui um conceito quantitativo.

Observamos que atualmente há uma tendência das companhias marítimas em programar várias atividades de lazer durante todo o dia, que ocorrem simultaneamente, principalmente a bordo dos grandes navios. A idéia é oferecer cada vez mais em pouco tempo. A experiência de um cruzeiro pode então ser regida pela concepção do tempo, que ‘quantificará’ as atividades que o indivíduo pode realizar a bordo. O lazer sofre uma contabilização e adquire um caráter de repouso imposto pela racionalização do tempo (Bruhns, 2004).

Ainda nos baseando em Bruhns, se tomarmos o lazer a bordo dos navios sem contabilizar o seu tempo, mas sim como uma forma de ser, podemos aproximá-lo da noção de “vida tranquila”. Alguém sozinho pode gozar o lazer a bordo sem que qualquer atividade faça falta, basta às vezes um passeio ao ar livre pelo *deck*, respirando o ar puro e observando o mar.

Raramente percebemos nos folhetos promocionais das companhias marítimas a menção destas atividades que poderiam ser classificadas como ‘qualitativas’, tais como contemplar e manter contato com a natureza (mar e sol), além de apreciar diferentes paisagens, uma vez que os navios incluem diversos destinos em seus roteiros. Desta forma, o lazer a bordo pode adquirir uma forma de “ser” e não uma forma de “ter”, relacionada ao tempo investido na viagem (BRUHNS, 2004).

Justifica-se o envolvimento deste projeto com a Educação Física, pois, devido ao rápido crescimento do setor, principalmente no Brasil, vários profissionais da área são contratados para atuar na área de lazer a bordo, planejando, organizando e desenvolvendo atividades lúdicas, esportivas, de ginástica, de dança etc. Dessa forma, é importante para a área compreender como o conceito de viagens marítimas influencia os indivíduos que fazem essa opção de lazer, pois essa compreensão auxiliará os profissionais de Educação Física a desenvolverem atividades relacionadas ao corpo mais adequadas para esse grupo de sujeitos e estabelecer uma sintonia mais estreita com os mesmos.

O Brasil, que já teve sua hegemonia marítima em transporte de passageiros, não possui nenhuma companhia de bandeira desde o final da década de sessenta, quando a *Lloyd do Brasil*, companhia nacional criada em 1890, foi obrigada a vender seus navios devido às dívidas acumuladas. A exploração do transporte de passageiros no litoral brasileiro, que por mais de 70 anos ficou a cargo da companhia nacional, principalmente em cruzeiros que ligavam os portos do sul e do norte do país, é realizada atualmente somente por navios de bandeira estrangeira que visitam o país durante o verão<sup>1</sup>. É nesta época quando os profissionais são mais requisitados para o trabalho a bordo.

O estudo dos cruzeiros marítimos ainda é recente no Brasil. Não é de nosso conhecimento a existência de estudos sobre a abordagem do lazer nesta modalidade de viagem. A questão deste trabalho é, portanto, compreender a evolução das áreas e atividades de lazer a bordo dos navios de cruzeiros e como estas se tornaram hoje uma alternativa de lazer, sejam estas atividades realizadas a bordo de forma quantitativa ou qualitativa, como abordamos anteriormente.

---

<sup>1</sup> A maioria dos navios deixa a Europa ou os Estados Unidos no final do ano devido ao início do inverno naqueles continentes. Algumas das companhias que vem realizando cruzeiros na temporada de verão na costa brasileira nos últimos anos são, entre outras, a *Costa Crociere*, a *MSC – Mediterranean Steamship Company* e a *Island Cruises*.

Pretende-se, ainda abrir espaço para discussão e análise de um segmento do turismo e lazer que vem crescendo visivelmente a cada dia e que consolida o país como um destino para cruzeiros – não só para os brasileiros, mas também para os turistas estrangeiros.

O Brasil possui mais de sete mil quilômetros de costas navegáveis e sua posição geográfica possibilita a incidência de sol durante todo o ano em grande parte do território, sendo estes fatores fundamentais para a realização de cruzeiros marítimos, pois os navios de cruzeiros estão sempre em busca do sol e do calor. A importância do Brasil neste mercado pode ser notada através das companhias marítimas estrangeiras, que estão no país há décadas, seja por meio de representantes, como a *Qualitours*, ou de escritórios próprios – como é o caso da *Costa Cruzeiros* há mais de trinta anos no país e a *MSC – Mediterranean Steamship Company*, que instalou escritórios próprios em São Paulo, em julho de 2002.

Ao longo da nossa trajetória profissional foram detectadas várias situações que concorreram para estimular o interesse pelo assunto. A constante observação durante as diversas viagens e a inquietação em descobrir respostas aos questionamentos que afloravam à mente fez surgir nosso questionamento central, ou seja, conhecer a origem do simbólico que se instalava no imaginário popular e que perduram nos dias atuais.

Uma das observações que fazíamos era relativa ao conceito que várias pessoas, que nunca haviam embarcado em um cruzeiro marítimo, tinham com relação a este tipo de viagem. Era comum ouvir que um cruzeiro marítimo era uma opção cara de turismo de lazer, acessível somente a elite, ou ainda, às pessoas de mais idade. A questão do tempo também era mencionada, no sentido de que, para se fazer um cruzeiro marítimo, era necessário dispor de muito tempo.

Para tanto, buscou-se uma época anterior aos anos 1970 e 1980, que marcaram o início da expansão dos cruzeiros marítimos como uma nova alternativa de turismo de lazer. Escolheu-se então o período entre as décadas de 1950 e 1960, quando o turismo começava a se consolidar como atividade de lazer, não só no cenário mundial, mas também no Brasil. Embora nesta época o hábito de viajar ainda não fosse muito difundido entre os brasileiros, as primeiras rodovias começavam a ser construídas e a aviação já experimentava um rápido crescimento, o que contribuiria mais tarde para o fim do transporte marítimo. Vários foram os fatores que influenciaram o crescimento das viagens, como a chegada dos aviões a jato, a abertura de rodovias, o aumento da renda e do tempo “livre”, as férias remuneradas etc. As viagens, como opção de lazer, tornavam-se cada vez mais acessíveis a uma grande parte da população dos países industrializados, inclusive no Brasil, que dava início ao seu desenvolvimento industrial.

No Brasil, o transporte marítimo apresentava-se em seu auge e as primeiras agências de viagens iniciavam suas atividades nesta época. No início da década de 1960 a companhia marítima brasileira, *Lloyd do Brasil*, comprou os navios gêmeos *Anna Nery* e *Rosa da Fonseca*, *Princesa Isabel* e *Princesa Leopoldina* e, no final desta mesma década, com as dificuldades financeiras, foi obrigada a vendê-los.

É neste panorama que desenvolvemos nossa pesquisa, apresentando no primeiro capítulo um levantamento do histórico mundial dos cruzeiros marítimos, bem como do panorama marítimo brasileiro, que conheceu sua ascensão e queda. Os navios de passageiros, que eram o principal meio de locomoção entre os continentes, desde meados do século XIX, foram então ameaçados pelos aviões a jato, e perderam sua função principal, pois os aviões tomaram o lugar dos navios de passageiros, ganhando a concorrência. Foi assim em todo o mundo e também no Brasil. Desta forma, as companhias marítimas foram forçadas a encontrar novas formas de

utilização para seus navios, pois os mesmos corriam o risco de desaparecer e, inventaram então, um novo conceito para os cruzeiros marítimos, que se transformariam mais tarde em sinônimo de lazer. No Brasil o panorama foi diferente, pois o país perdeu suas companhias marítimas e esta alternativa de turismo só voltaria a ser oferecida com mais frequência a partir dos anos 1990, como veremos no decorrer deste trabalho.

Após a pesquisa histórica, buscamos deixar nossa contribuição no que se refere aos conceitos de cruzeiros marítimos. Apresentamos então, um levantamento dos principais autores na área de turismo que fazem menção aos cruzeiros marítimos e autores que escreveram exclusivamente sobre o tema e, comentamos os respectivos conceitos abordados em cada obra, polemizando-os, numa visão crítica.

Ao final deste capítulo, fazemos o levantamento das principais características dos cruzeiros na atualidade criando um paralelo com o passado e abordando a evolução que o conceito de lazer ganhou a bordo dos navios, considerados verdadeiros *resorts* flutuantes.

Outro eixo deste trabalho refere-se ao estudo do lazer e as transformações ocorridas em sua concepção na atualidade, inserindo os cruzeiros marítimos como fenômeno social numa questão mais ampla, levantando os fatores de escolha deste tipo de viagem. Apresentamos uma abordagem sobre as relações entre o lazer e o turismo, inserindo a discussão sobre o tempo “livre”, que na sociedade contemporânea confunde-se com o lazer; sobre o prazer que, numa sociedade pautada pela lógica da quantificação, pode ser comprado com o dinheiro, fruto do trabalho, em diferentes formas de lazer. Neste panorama, inserimos uma discussão sobre a paisagem natural que se apresenta neste tipo de viagem, bem como o ritmo que o lazer toma nos cruzeiros marítimos, indo desde o relaxamento até o frenético ritmo de 24 horas de atividade a

bordo. Abordamos ainda as diversas sensações que o homem pode experimentar a bordo, incluindo uma reflexão sobre o corpo em alto mar, pois a viagem marítima pode se transformar num exercício dos sentidos.

Ainda neste capítulo, discutimos os fatores de escolha de uma viagem, bem como apresentamos o conceito de turismo e seu significado nas décadas de 1950 e 1960, por meio de pesquisa documental. Finalizamos, então, com a apresentação do simbólico relativo aos cruzeiros marítimos, que se criou no imaginário popular, não somente pelos remanescentes das viagens marítimas, mas também pela falta deste tipo de viagem de lazer no país por diversos anos seguidos.

Para confirmar o então exposto, concentramos nossa pesquisa no estudo do lazer em cruzeiros marítimos, apresentando a oferta de cruzeiros existente no período estudado, bem como as inovações introduzidas pelas grandes corporações a partir da década de 1970. Apresentamos um estudo sobre o “tempo morto”, inevitável em qualquer viagem, porém, otimizado a bordo dos navios de cruzeiros da atualidade e para tanto, levantamos o fato de o cruzeiro marítimo ser um tipo de viagem onde há o melhor aproveitamento de tempo, pois, enquanto os passageiros comem, dormem ou se divertem, estão sendo transportados para outro destino, parte integrante da viagem.

Para finalizar, apresentamos a análise dos resultados da pesquisa, realizada por meio de um estudo comparativo-exploratório, utilizando como método, a pesquisa documental.

Esta pesquisa, que envolve o amadurecimento no estudo do tema e, sobretudo, o resultado de nossa prática em cruzeiros marítimos, não pretende esgotar o assunto, mas servir como referencial para dar início a estudos mais profundos.



## **2 Cruzeiros Marítimos: reflexões sobre seu conceito**

”...algumas pessoas deixam de navegar milhares de milhas para se conformarem com umas poucas centenas...  
...como a lua cheia,  
quando paramos de crescer,  
começamos a diminuir”.  
*Vilmar Berna – O Desafio do Mar*

### **2.1 Cruzeiros marítimos: origem e evolução mundial.**

Segundo Dickinson (1996), não é fácil precisar quando e onde se realizou o primeiro cruzeiro marítimo, nem qual foi o seu destino. Embora haja divergências sobre a data correta, afirma-se que o primeiro cruzeiro foi realizado na metade do século XIX.

Tomaremos, então, como base histórica para este trabalho, o início do serviço regular de passageiros entre a Europa e os Estados Unidos, inaugurado pela *Cunard*. Foi em 14 de julho 1840, com o navio *Britannia*, que a companhia inglesa deu início à travessia do Atlântico Norte (MAXTONE-GRAHAM, 1978). O maior interesse da *Cunard* era construir navios seguros, rápidos e confortáveis. Embora tenha sido pioneira na travessia, a *Cunard* não foi a primeira a introduzir o luxo a bordo para os passageiros, pois o seu lema era “Velocidade, Conforto e Segurança”, sendo que este último item se tornou uma mania particular do seu fundador, Samuel Cunard. As acomodações luxuosas ficavam em segundo plano. No entanto, apesar da velocidade ser um item do lema da empresa, Samuel Cunard proibia seus comandantes de qualquer tipo de competição, rivalidade ou mesmo de tomarem qualquer atitude que apresentasse risco para as embarcações.

Nos anos que se seguiram várias companhias marítimas entraram em serviço, porém, durante algumas décadas, os cruzeiros regulares foram dominados pelas companhias inglesas (*Cunard* e *White Star*) e alemãs (*Bremen’s Northe German Lloyd* e *Hamburg-Amerika Line*). Havia uma disputa entre as companhias marítimas da época para receber a *Blue Ribband* (Fita

Azul)<sup>2</sup>. Este era um prêmio concedido aos navios que conseguissem atravessar o Atlântico Norte no menor tempo possível. Como o principal objetivo das viagens transatlânticas era a imigração, ou seja, o transporte de passageiros entre a Europa e as Américas, os navios tornavam-se cada vez mais velozes. Dickinson (1996, p.6) relata em sua obra como eram as viagens neste período:

Imigrantes não eram turistas, as condições a bordo eram miseráveis e uma longa viagem oceânica, sem portos de escala, era algo para ser suportado e não desfrutado. As pessoas referiam-se ao navio somente como um meio de transporte, que levava-as longe da repressão econômica, política ou social para novas terras de oportunidade.<sup>3</sup>

Como podemos observar, não viajava-se por prazer, como acontece hoje com os passageiros de cruzeiros marítimos, mas sim para atingir-se um determinado destino e começar uma nova vida.

De acordo com o mencionado acima, na segunda metade do século XIX a imigração era o principal objetivo das viagens transatlânticas, não sendo porém este, o único propósito. Dentre os passageiros de um navio havia pessoas que dispunham de tempo e de maior poder aquisitivo para pagar por melhores acomodações e usufruir do tempo de viagem com outros objetivos. Os europeus realizavam viagens de negócios para o Novo Mundo que começava a despontar; os passageiros americanos viajavam para a Europa nas temporadas de verão e, os mais abastados viajavam pelo simples prazer de conhecer outras cidades (MAXTONE-GRAHAM, 1992). Como o único meio de realizar a travessia do Atlântico era por navio, estes passageiros o faziam nas melhores acomodações e condições.

Diferentemente de um hotel, um navio tinha a capacidade de acolher, num único espaço, passageiros das mais diversas classes sociais. As acomodações eram divididas em diferentes classes e decks que separavam os passageiros, refletindo claramente a segregação social existente na época.

---

<sup>2</sup> Prêmio criado por volta de 1840 e que era concedido ao navio que conseguisse cruzar mais rapidamente o Atlântico. Durante décadas o prêmio tinha o formato de uma longa fita azul que era pendurada ao mastro da popa do navio. Por volta de 1950 foi criado um troféu, de nome *Hale's Trophy*, que era dado como prêmio. Fonte: [www.geocities.com/TheTropicsIsland/2071/intro.html](http://www.geocities.com/TheTropicsIsland/2071/intro.html) acessado em 04 de maio de 2003.

<sup>3</sup> “...Immigrants were not tourists, shipboard conditions were miserable, and a long ocean voyage with no intermediate ports of call was something to be endured, not enjoyed. People regarded the ship purely as a means of transportation, carrying them away from political, economic, or social repression to new lands of opportunity”.

A primeira classe era destinada àqueles passageiros que podiam pagar por cabines de luxo, que incluíam serviços de camareiras e mordomos, salões espaçosos, refeições de qualidade e decks abertos para relaxar. A segunda classe ocupava espaços menos esplêndidos, na popa do navio, tendo porém, certo conforto.

Os imigrantes, cujo destino eram as Américas<sup>4</sup>, utilizavam a terceira classe, que, assim como a segunda, também era chamada de classe turística. Esta oferecia acomodações desconfortáveis e, até mesmo insalubres, sempre localizadas nos decks mais baixos, próximas ao casco dos navios, ou seja, os porões dos navios. Não havia cadeiras ao ar livre para relaxar, como era praxe na primeira classe. A oportunidade para respirar ar puro era concedida aos passageiros da terceira classe durante a limpeza das cabines, quando os passageiros eram então enviados para os decks abertos que acomodavam suas bagagens e as cargas a bordo. Os imigrantes então dividiam espaço com malas e caixas, enquanto podiam aproveitar um pouco do ar puro (MAXTONE-GRAHAM, 1978). Alguns navios possuíam ainda uma quarta classe, cujos dormitórios também ficavam localizados nos decks mais baixos dos navios.

Maxtone-Graham (In: JESSOP, 1998, p. 8) exemplifica as condições a bordo nos decks superiores dos primeiros navios a vapor em meados do século XIX, porém, não esclarece no texto se estes decks eram utilizados por passageiros de primeira classe:

...os passageiros das primeiras embarcações a vapor continuaram sofrendo... Existia apenas uma sala pública, chamada refeitório; os convéses que geralmente eram invadidos pela água; as cabines sempre lotadas, sufocantes, úmidas com seus ocupantes confinados dentro de beliches estreitos, prensados entre divisórias e sem ventilação...

O mesmo autor cita ainda as condições de viagem das acomodações dos porões dos navios a vapor, utilizadas pelos trabalhadores destes navios ou por passageiros mais humildes (MAXTONE-GRAHAM, 1978, p. 159):

... procuremos imaginar as condições daqueles que viajavam nos níveis inferiores, na época chamados de porão, nome tradicional dos esconderijos dos primeiros navios a vapor, ou literalmente, as bases do navio. Aqueles compartimentos mal conservados... eram utilizados para acomodar os passageiros humildes... via-se apenas compartimentos solitários, mal-ventilados, nas profundezas do casco,

---

<sup>4</sup> A bibliografia consultada (específica sobre cruzeiros) não menciona a imigração para outros países além dos Estados Unidos, que chegou a um milhão e duzentas mil pessoas em 1907 (MAXTONE-GRAHAM, 1978). Porém, no Brasil os navios também foram importantes no que diz respeito ao transporte dos imigrantes (GIRAUD, 2001).

despidos de decoração, privacidade, e cercados pela escuridão, umidade, espaços claustrofóbicos, próximos à fornalha e ao barulho ensurdecedor das caldeiras...

Muitas das acomodações eram coletivas (Figura 1) e havia separação de gêneros a bordo – mesmo os passageiros casados eram, às vezes, separados para as viagens. Alguns dormitórios<sup>5</sup> chegavam a ter dezesseis leitos em espaços minúsculos e os banheiros, em sua maioria, eram coletivos e fora dos dormitórios – localizados nos corredores do navio.

FIGURA 1

Cabine de 2<sup>a</sup> Classe, com 3 camas e de 3<sup>a</sup> Classe, com 12 camas (a bordo do navio *Aquitania*)



1910-11. Salas e camas para  
passageiros em 2<sup>a</sup> classe no  
Aquitania.

1911-12. Salas e camas para  
passageiros em 3<sup>a</sup> classe no  
Aquitania.

Fonte: Johnson, 1987, p. 78

<sup>5</sup> As acomodações das classes inferiores dos navios não eram chamadas de cabines, mas sim de dormitórios, pois eram sempre coletivas. As acomodações da primeira classe também recebiam a denominação de classe-cabine, em função da melhor comodidade que ofereciam.

Um dos maiores problemas a bordo dos navios eram as náuseas que os passageiros sofriam. Causadas pelo constante balanço do mar e pela inexistência de estabilizadores, as náuseas proporcionavam uma grande sensação de desconforto – a chamada “doença do mar” (*seasickness*), não somente aos passageiros, mas também a alguns tripulantes (MAXTONE-GRAHAM, 1978). Como as cabines e dormitórios não possuíam banheiros privativos, as condições de viagem se tornavam extremamente desconfortáveis.

As viagens eram monótonas e não havia opções de lazer a bordo. Embora os entretenimentos para os passageiros não fossem a principal preocupação das companhias, já que o objetivo da viagem era predominantemente o transporte de imigrantes, o desconforto da viagem começou a ser visto pelas companhias marítimas como uma propaganda negativa, o que levou algumas armadoras a preocuparem-se no tocante à necessidade de melhorar as condições das viagens no geral.

Como não havia maior atenção com relação à utilização do tempo morto<sup>6</sup> a bordo – as opções de lazer limitavam-se às atividades sociais como ouvir música, dançar, jogar cartas, conversar. Somente no início do século XX, um médico da companhia alemã HAPAG anunciou que a prática de exercícios físicos a bordo de alguns navios era responsável pela diminuição da “doença do mar” (MAXTONE-GRAHAM, 1978), ou seja, das náuseas. Esta companhia iniciou então uma campanha para captar mais passageiros. Deste relato pode-se concluir que, os exercícios eram mais uma indicação funcional para o tratamento de um mal-estar do que uma preocupação com a real falta de atividades durante uma viagem marítima, ou mesmo a ocupação do grande volume de tempo morto (Figura 2).

---

<sup>6</sup> Tempo morto é o tempo destinado ao deslocamento do local de residência até o local de destino de uma viagem. Abordaremos o tema com mais detalhes no Capítulo 3, com base em Beni (2000).

FIGURA 2  
Ginásio de esportes a bordo do navio *Vaterland's*  
e atividades infantis a bordo do *Imperator's*

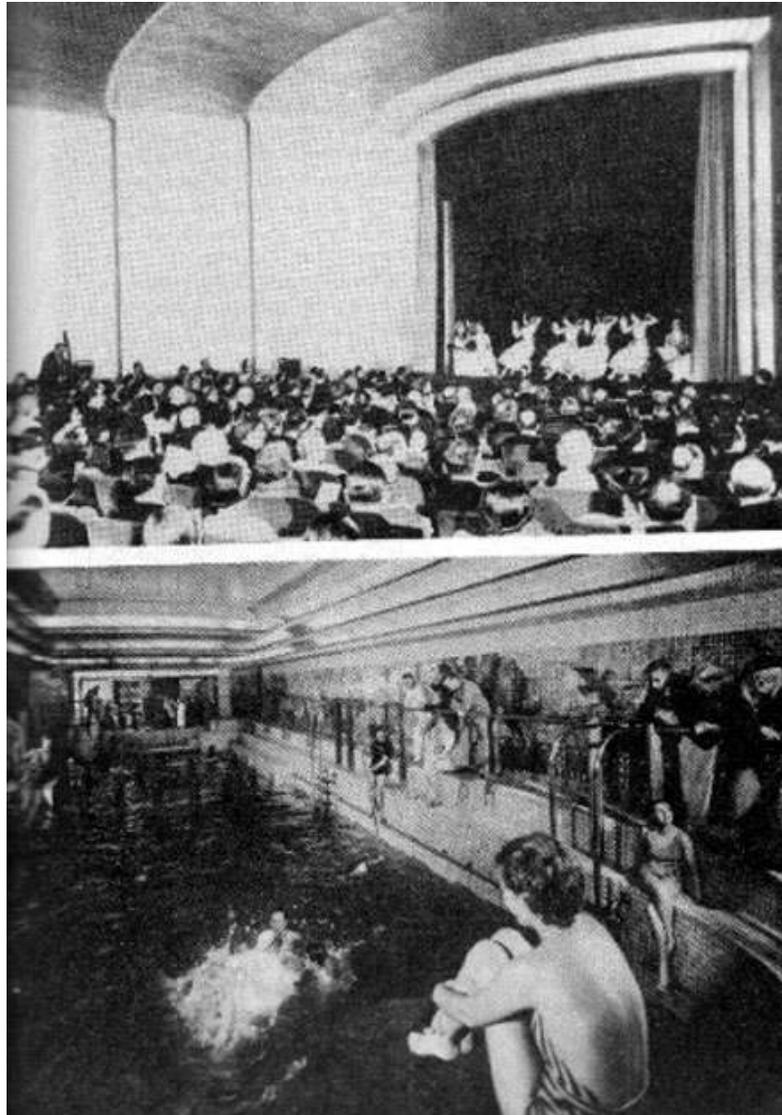


Fonte: Maxtone Graham, 1978.

Iniciava-se, então, a mania pelos esportes e jogos em alto mar. Cabe aqui lembrar que ao longo do século XIX no Ocidente europeu a ginástica foi afirmada como parte integrante dos novos códigos de civilidade (SOARES, 2006). Segundo a mesma autora, a ginástica era difundida então como conjunto de preceitos e normas de “bem viver”, traduzindo uma compreensão do corpo como objeto de intervenção da ciência. No início do século XX, alguns navios já possuíam piscinas (Figura 3), porém essas eram utilizadas somente pelos passageiros da primeira classe. Os imigrantes, considerados pelas companhias marítimas os passageiros mais

rentáveis por representarem, muitas vezes, dois terços dos passageiros a bordo<sup>7</sup> – jamais as utilizariam.

FIGURA 3  
Teatro e Piscina a bordo de navio da *Compagnie Générale Transatlantique*



Fonte: Maxtone Graham, 1978.

---

<sup>7</sup> As companhias de navegação mantinham agentes nos portos que ganhavam “por cabeça” – a cada imigrante apresentado. Os agentes eram chamados de “os negreiros da emigração”, “comerciantes de carne humana” ou ainda, “corretores de emigração”. (IANNI, 1972. p. 85).

Os serviços de alimentação nos navios também eram oferecidos de forma distinta aos passageiros das diferentes classes a bordo. Cada “grupo de passageiros” tinha seu próprio espaço para refeições. Segundo Maxtone-Graham (1978), embora as companhias marítimas oferecessem serviços de alimentação e estadia, era costume na terceira classe que os passageiros trouxessem suas próprias roupas de cama e utensílios de cozinha para fazer suas refeições, ou mesmo suplementos de alimentação para consumo próprio ou ainda para “subornar” os camareiros, de modo que estes trouxessem algumas delícias da cozinha das classes superiores.

Quanto ao primeiro cruzeiro organizado exclusivamente para turistas, Cravioto Magallón (1999) afirma em sua obra que o mesmo se realizou em 1867, embora sem mencionar detalhes do mesmo. Segundo Dickinson (1996, p.3-4), este foi o primeiro cruzeiro organizado para um público predominantemente americano, realizado a bordo do *Quaker City*, um navio a vapor movido a roda<sup>8</sup>, com capacidade para 150 “selecionados” passageiros. Charles C. Duncan, idealizador da viagem, nomeou a excursão como *Excursion to the Holy Land, Egypt, the Crimea, Greece, and Intermediate Points of Interest*<sup>9</sup>. O navio zarpu de Nova Iorque com destino ao Marrocos, França, Itália, Ilhas Gregas e Turquia, de onde seguiram para visitar Éfesos. Continuaram então para Jerusalém, Egito e, finalmente, voltaram a Nova Iorque, seis meses depois da partida. Um dos passageiros foi Mark Twain, renomado americano que registrou os detalhes desta viagem em sua obra *The innocents abroad*<sup>10</sup>

No início do século XX os navios mantinham ainda a divisão de classes, como vimos anteriormente, porém, alguns eram considerados verdadeiros palácios flutuantes devido ao luxo em sua decoração e serviços oferecidos à primeira classe. Os passageiros de primeira classe transformavam as viagens oceânicas em uma festividade social. Predominavam as roupas elegantes, chapéus, penteados e jóias. A sala de jantar se transformava em um banquete real (DICKINSON, 1996). Esta cena foi bem representada no filme *Titanic*<sup>11</sup>, que mostrou as diferenças entre as classes sociais a bordo daquele navio que realizaria sua primeira e única travessia do Atlântico.

---

<sup>8</sup> *Paddle wheel steamer* - grande roda que se movimenta na água como remos largos, com a ajuda do motor a vapor, fazendo o barco movimentar-se à frente

<sup>9</sup> Excursão à Terra Santa, Egito, Criméia (região do mar Negro), Grécia, e pontos intermediários de interesse.

<sup>10</sup> TWAIN, Mark. *The Innocents Abroad*, New York, Harper & Brother. The Complet Works of Mark Twain, Volume 2, 1875-1928. Apud Dickinson. Op. Cit p. 3

<sup>11</sup> CAMERON, 1997. *Titanic*.

O *Titanic*, inaugurado em 1912, foi o segundo navio, de uma série de três, idealizado pela companhia *White Star* para competir num mercado emergente com a também inglesa *Cunard*. Os outros dois navios foram o *Olympic*, lançado ao mar em 1911 e o *Britannic*, inaugurado em 26 de fevereiro de 1914 e mais luxuoso do que os seus irmãos gêmeos. Logo após sua inauguração, em Julho do mesmo ano, o *Britannic* foi requisitado pelo governo britânico para ser transformado em navio hospital e participar da Primeira Guerra Mundial. O navio então sofreu grandes transformações para receber 3.309 pacientes, e voltou ao mar após a transformação em 23 de dezembro de 1915<sup>12</sup>.

Os navios da *White Star* deveriam oferecer segurança, muito conforto e extraordinário luxo, como nunca antes visto. Eram navios de dez decks<sup>13</sup>, com mais de 40.000 toneladas e com capacidade para mais de 2.400 passageiros. Os setecentos passageiros que ocupavam a Primeira Classe eram beneficiados pelo maior espaço a bordo. Os salões eram grandes o suficiente para possibilitar conversas privadas. As cabines eram tão espaçosas que podiam receber um grande volume de bagagens, acomodadas até então nos *decks* externos. Os *decks* superiores eram utilizados para passeios ao ar livre, leituras e contemplação da natureza. Havia pouca atividade de lazer para “matar o tempo” (MAXTONE-GRAHAM, 1978), como um ginásio para as atividades físicas e uma pequena piscina.

Neste caso, percebe-se claramente um privilégio para a classe social mais favorecida em detrimento do conforto das classes sociais menos favorecidas. Dos 2.400 passageiros a bordo do *Olympic* e do *Titanic*, 700 viajavam na primeira classe, recebiam os melhores serviços e eram acomodados em grandes espaços. Os restantes 1.700 eram divididos em segunda e terceira classes.

Outros navios também faziam a distinção entre classes sociais a bordo. A Tabela nº 1 exemplifica a configuração a bordo do navio alemão *Imperator's*, da HAPAG – lançado em maio de 1912:

---

<sup>12</sup> <http://www.member.aol.com/WakkoW5/Britannic.html>. Acesso em 02/05/2003.

<sup>13</sup> Decks ou conveses são os andares de um navio.

**TABELA 1**  
**Divisão de classes a bordo do navio *Imperator's***

<b>Classes a bordo</b>	<b>Nº de passageiros em cada classe</b>	<b>Percentual sobre o total de passageiros a bordo</b>
Primeira Classe	700	17,54%
Segunda Classe	600	15,04%
Terceira Classe	940	23,56%
Quarta Classe	1750	43,86%
<b>Total de Passageiros</b>	<b>3990</b>	<b>100%</b>

Fonte: Maxtone-Graham, 1978, p. 94.

Os tripulantes do navio *Imperator's* somavam 1.100 pessoas, totalizando uma população de 5.090 pessoas a bordo. A maior parte destes tripulantes atendia aos passageiros da primeira classe do navio. Conclui-se, então, que a primeira classe representava uma pequena parcela no número total de passageiros, porém, era acomodada no maior espaço a bordo. À quarta classe, representada por quase metade dos passageiros a bordo, era destinado o menor espaço do navio, normalmente localizado nos porões, próximo aos motores. A divisão de classes era uma constante na maioria dos navios que cruzavam o Atlântico em direção às Américas. A Figuras 4 mostra a popa do navio *Imperator's*, onde imigrantes se misturam a bagagens.

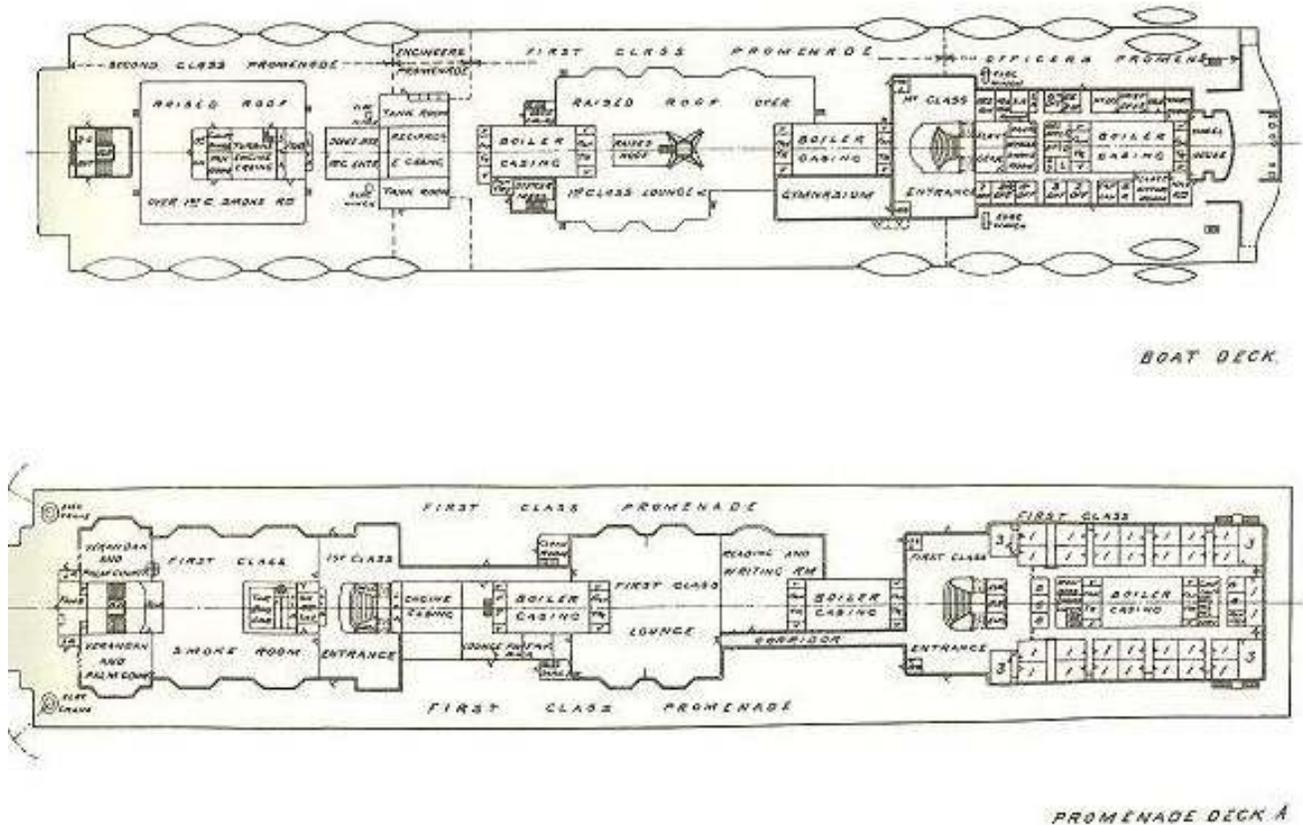
FIGURA 4  
Passageiros de 3<sup>a</sup>. classe na popa do navio *Imperator's*



Fonte: Maxtone Graham, 1978.

A Figura 5, com dois decks dos idênticos navios *Titanic* e *Olympic*, mostra que 90% deste espaço eram destinados à 1<sup>a</sup>. Classe, com área exclusiva para passeio (*First Class Promenade*).

FIGURA 5  
Planta dos Decks Boat e Promenade do Olympic e do Titanic



Fonte: Maxtone Graham, 1978.

Entre os anos de 1820 e 1920, estima-se que trinta e quatro milhões de pessoas cruzaram o Atlântico rumo à América. Após a Primeira Guerra Mundial houve uma alteração nas leis americanas que restringiu a imigração e a partir de 1920 o fluxo de passageiros se inverteu. As companhias de navegação começaram a procurar substitutos para suas travessias. Iniciava-se então, uma nova era nas viagens transatlânticas quando novas ofertas de cruzeiros apareceram. Os navios foram então reformados para atender aos americanos que se tornaram os novos passageiros, porém, as diferentes classes foram mantidas, assim como a segregação.

Dentre o novo público estavam estudantes, professores e turistas que queriam visitar cidades importantes da Europa como Berlim, Paris e Londres (DICKINSON, 1996) ou ainda aqueles imigrantes que deixaram para traz suas famílias e retornavam para revê-las. O navio ainda era o único meio de transporte para a travessia dos oceanos e era utilizado por aqueles passageiros que tinham um maior poder aquisitivo e não tinham problema com relação ao tempo. As viagens eram relativamente longas. A travessia do Atlântico durava em média de cinco a sete dias – totalizando pelo menos dez dias somente para o deslocamento entre os continentes. As estadias podiam superar trinta dias e no caso dos estudantes, estender-se por um ano. Conclui-se então que, para se realizar uma viagem por mar nesta época, era necessário ter tempo e dinheiro.

Além da curiosidade em conhecer novos lugares, outro fator que motivava alguns passageiros a empreender viagens a bordo de navios para a Europa era a proibição do consumo de bebidas alcoólicas pelo governo americano. Em 1919 o governo americano instaurou a lei “seca” no país e a única solução para aqueles que não podiam ficar sem um drinque era embarcar em um cruzeiro, onde a bebida era servida livremente (op. cit., 1996).

Os passageiros que embarcavam nas viagens para a Europa faziam parte da elite mundial. Dickinson (1996) afirma que as viagens transatlânticas desta época atraíam ricos, poderosos e famosos do mundo inteiro, o que fazia das viagens por mar um momento de sofisticação. Iniciava-se, então, uma era de *glamour* para os cruzeiros marítimos. Navios que deixaram suas marcas até os dias atuais foram construídos entre as décadas de 1930 e de 1940. Dentre eles está o luxuoso *Queen Mary*, que cruzou o Atlântico durante 33 anos – de 1934, data de sua inauguração, até 1967, quando fez a última das mil e uma travessias. Atualmente ele é atração turística na Califórnia, Estados Unidos, após ter sido comprado pela cidade de Long Beach, onde está atracado. Aberto à visitação, o navio funciona até os dias atuais como hotel, com 365 cabines, como restaurante (possui 6 diferentes espaços a bordo) e também como área para eventos. O *Queen Mary* marcou tanto esta época que um novo navio, batizado de *Queen Mary 2*, idêntico ao original, foi inaugurado pela *Cunard*, em janeiro de 2004. Outro luxuoso navio que marcou época foi o *Queen Elizabeth*, inaugurado em 1940 e que foi considerado o maior navio do mundo, com 80.000 toneladas.

Assim como a Primeira Guerra, a Segunda Guerra Mundial também trouxe uma paralisação nos negócios de cruzeiros. Vários navios foram reformados para o transporte de tropas ou para atender os feridos da guerra. Exemplos destes navios são o francês *Normandie*, e os britânicos *Queen Mary* e *Queen Elizabeth*. Após o final da Segunda Guerra Mundial, o negócio de cruzeiros tentava voltar ao normal. Os navios foram novamente reformados para atender à grande demanda de passageiros. Até meados da década de 1950 os cruzeiros marítimos experimentaram um crescimento contínuo. Mas, a travessia do Atlântico não seria mais a mesma – surgia o avião.

Com o aparecimento dos primeiros vôos transatlânticos, os navios começam a perder a função de transporte de passageiros. A travessia do Atlântico por avião era realizada em tempo mais curto de viagem, o que atraía cada vez mais passageiros. Enquanto os navios levavam no mínimo cinco dias para fazer a travessia, os aviões realizavam o mesmo percurso em apenas algumas horas.

Alguns dados estatísticos que comprovam a queda do tráfego marítimo e a ascensão do tráfego aéreo nas viagens transatlânticas são analisados na obra de Fernandes Fuster (1971), os quais reproduzimos abaixo na Tabela nº 2:

**TABELA 2**  
**Evolução do tráfego aéreo e queda do tráfego marítimo**

<b>Nº de Passageiros</b>	<b>Via Marítima</b>	<b>Via Aérea</b>
1930	360.000	-
1952	194.000	138.000
1954	220.000	200.000
1955	214.000	268.000
1963	788.000	2.836.000
1968	375.000	5.258.000

Fonte: Fernandes Fuster, 1971, p. 299.

Na década de 30, o transporte de passageiros por via marítima não tinha qualquer concorrência. Era soberano. Com a entrada dos aviões a jato no início da década de 1950 e por consequência, dos vôos transatlânticos, o transporte por via aérea começava a ganhar parte dos passageiros que até então optavam por viagens marítimas. Até a metade da década de 1950 pode-

se notar um equilíbrio entre os passageiros transportados por avião e aqueles transportados por navio. Em 1955, pela primeira vez o transporte aéreo supera o número de passageiros do transporte marítimo. E, oito anos depois, em 1963, o avião já despontava como o principal meio de locomoção na travessia do Atlântico, transportando quase quatro vezes mais passageiros que os navios.

O rápido crescimento das companhias aéreas causou a decadência de várias companhias marítimas, pois a maioria dos passageiros optava então por um meio mais rápido e também seguro de deslocamento. Como o principal motivo da viagem marítima era o transporte entre os continentes, os passageiros não encontravam mais razão em investir tanto tempo para realizar a travessia. O período de imigração havia chegado ao fim e outros fatores colaboraram para que as viagens se tornassem cada vez mais acessíveis a um maior número de pessoas. Além do avião, colaboraram para o surgimento do Turismo de massa o final da Segunda Guerra, a queda no preço do petróleo, o aumento do tempo livre e as férias remuneradas (OMT, 2001, p.3). Terminava então um período áureo e de glamour para os cruzeiros que realizavam a travessia do Atlântico.

Os cruzeiros só voltariam a aparecer como opção de turismo de lazer quando, na década de 1970, as companhias investiram em diversão, lazer e entretenimento a bordo e em itinerários mais curtos que incluíam novos destinos com paisagens paradisíacas, como as ilhas do Caribe ou as Ilhas Gregas.

Hoje os cruzeiros marítimos têm como objetivo incentivar fluxos de turismo para diferentes destinos. As companhias marítimas não promovem a diferença de classes sociais a bordo de seus navios de cruzeiro. Embora exista diferença nos valores pagos pelas acomodações devido aos diferentes tipos de cabines disponíveis, não há mais a segregação de espaço a bordo, ou seja, todos os passageiros têm acesso a todas as áreas sociais dos navios.

Pode-se dizer que o poder aquisitivo é uma diferença de classe social, já que alguns têm condições de pagar por acomodações mais luxuosas e outros nem tanto. Porém, não se trata de isolar aquele que possui mais ou menos dinheiro, ou aquele que optou por uma acomodação mais barata por uma questão de economia. O que se pode afirmar é que todos os passageiros de um

cruzeiro marítimo na atualidade têm acesso às áreas sociais dos navios e convivem uns com os outros, inclusive compartilhando a mesma mesa durante as refeições.<sup>14</sup>

Atualmente, a diferença se dá no preço das acomodações, em função do tipo de cabine escolhida – internas, externas ou suítes e em função da localização das mesmas – decks mais baixos ou mais altos. É importante apontar que, atualmente, não existem cabines de passageiros abaixo da linha do mar, ou seja, nos porões, como no final do século XIX e início do século XX. Quanto ao tipo de cabine, não existem cabines coletivas – as cabines são privativas, sendo que a ocupação máxima chega a quatro pessoas – ideal para uma família ou amigos. As suítes, cujo espaço é maior, podem acomodar até cinco pessoas. Cada uma das cabines possui banheiros privativos – não há mais banheiros nos corredores de cabines e decks externos para uso coletivo, como era costume no passado, mas sim em áreas sociais (internas e externas), para maior conforto dos passageiros.

## **2.2 Histórico dos cruzeiros marítimos no Brasil: ascensão e queda.**

A chegada da família real portuguesa, em 1808, foi um marco na navegação do Brasil, pois foi naquele ano que D. João VI abriu os portos brasileiros às nações amigas (PIRES, 2001, p.31-40). A abertura dos portos trouxe prosperidade - dois anos após a abertura dos portos o país recebeu 422 navios de diversas bandeiras (LIMA apud Pires, 2001). O país recebia navios mercantes e navios de carreira, o que muitas vezes ocasionava congestionamento no porto do Rio de Janeiro - num único dia era possível avistar naquele porto “150 velas de navios mercantes de todas as espécies, fundeados entre a cidade e a Ilha das Cobras, e cerca de dez navios de carreira, no ancoradouro (LUCCOCK, Apud Pires, 2001)”.

Nos anos que se seguiram, o Brasil recebeu um grande número de estrangeiros que chegavam nos diversos navios que percorriam o mundo e que incluíam o país em suas rotas. Os motivos destas viagens eram os mais diversos – dentre estes viajantes estavam cientistas, artistas,

---

<sup>14</sup> Mais adiante, no Capítulo 3, abordaremos mais profundamente as características dos cruzeiros marítimos na atualidade.

pintores, homens de negócios. O Rio de Janeiro era a porta de entrada devido à sua localização privilegiada.

Após oitenta e dois anos da abertura dos portos o governo brasileiro criou a primeira companhia de bandeira brasileira. Surgia então, em 1890, a Lloyd Brasileiro, criada para atuar na navegação de carga e de passageiros. Um ano após a criação da Lloyd, o governo brasileiro incluiu na Constituição Nacional a Lei de Cabotagem.

A primeira Constituição Republicana – ‘Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil’, de **24 de fevereiro de 1891**<sup>15</sup>, decretava em suas disposições preliminares,

*Art. 13 – O direito da União e dos Estados de legislar sobre a viação férrea e navegação interior será regulado por lei federal.*

*Parágrafo Único – A navegação de cabotagem será feita por navios nacionais.*

Esta lei reservava a navegação em águas brasileiras aos navios de bandeira nacional. Os navios estrangeiros não podiam embarcar e desembarcar passageiros em portos nacionais – o que caracterizava a cabotagem.

O domínio da *Lloyd Brasileiro* na costa brasileira perdurou por vários anos. Na década de 1930, algumas empresas nacionais começaram a utilizar o transporte marítimo para fins turísticos. O *Touring do Brasil*<sup>16</sup> foi uma destas empresas pioneiras a aproveitar o transporte marítimo para promover o turismo. A grande maioria de seus passageiros era composta pela elite da sociedade brasileira:

“Em 1932, o clube já levava 150 pessoas de nossa melhor sociedade no primeiro cruzeiro turístico que singrou as águas dos grandes rios amazônicos”.<sup>17</sup>

Os cruzeiros do *Touring Club do Brasil* mudaram a face do turismo brasileiro. Chamados de “Mensageiros do Progresso”, os cruzeiros com destino ao Norte do país recebiam o apoio do governo federal por suas exposições culturais e industriais promovidas à bordo, pelas feiras ‘flutuantes’ e pelos gastos que os turistas realizavam nos portos de escala. O objetivo destas viagens era

<sup>15</sup> <http://www.georgetown.edu/pdba/Constitutions/Brazil/brazil1891.html>, acessado em 24 de janeiro de 2003.

<sup>16</sup> O *Touring do Brasil* foi fundado em 1923, com a denominação de Sociedade Brasileira de Turismo.

<sup>17</sup> *Uma memória dos tempos da mão inglesa*. <http://www.touring.com.br/historia.htm>, acessado em 04 de maio de 2002.

“divulgar os recursos turísticos do país junto às então chamadas classes superiores da sociedade brasileira – e reverter assim a ‘monomania de Europa’ que dominava as elites brasileiras”.<sup>18</sup>

O trabalho do *Touring Club do Brasil* contribuiu para o desenvolvimento do turismo doméstico no Brasil. Divulgou as belezas do país para uma parcela da sociedade até então acostumada com paisagens européias e promoveu o país no exterior. O resultado disto apareceu nas melhorias que os portos do Rio de Janeiro e de Salvador receberam, fazendo com que os mesmos fossem parada obrigatória para os grandes transatlânticos de turismo.

No entanto, as condições a bordo para aqueles que buscavam uma nova terra, ainda se mantinham difíceis até meados da década de 1950. Nesta época as viagens de imigrantes ainda eram uma constante para as companhias marítimas. Ianni (1972), estudioso sobre imigração italiana no Brasil, relata sua experiência ao retornar da Itália em 1956, a bordo de um navio imigrante, o francês *Provence*, que levava 900 pessoas em sua terceira classe. Ao conversar com um imigrante italiano sobre a viagem, este comenta com o autor que a viagem estava ficando bastante aborrecida por não ter nada para se fazer, ao que o autor responde: “Faça de conta que está em férias e tem quinze dias de descanso”.

Como mencionado anteriormente, a monotonia continuava fazendo parte das viagens marítimas. Não havia qualquer preocupação com a utilização do tempo a bordo a não ser esperar chegar ao destino final. Ao mencionar as condições de acomodação da terceira classe a bordo do mesmo navio francês, Ianni (1972, p.134-135) relata:

A nossa cabine de dois lugares nos surpreendeu pelo seu tamanho minúsculo... A Societè Generale de Transports Maritimes, proprietária do navio Provence, distribuiu, através de seus agentes, um folheto com uma fotografia a cores de uma cabine de quatro lugares, com lavatório e espaçosa. Na realidade a cabina tem também um armário que lhe reduz muito o espaço: a fotografia é tirada sem o armário. A cabina de dois lugares não tem lavatório nem água corrente e custa mais caro ... Logo de manhã pedimos ao marinheiro que cuidava de nosso setor uma toalha de banho e ele informa: ‘Na terceira classe não se dão toalhas de banho’.

Além das precárias condições de acomodação, com espaço reduzido e pouco conforto – sem água e banheiro e até mesmo sem serviço de camareiro – no que se refere à alimentação da terceira classe, a situação não era diferente. O mesmo autor (1972, p.135) afirma:

---

<sup>18</sup> *Uma memória dos tempos da mão inglesa, 2002.*

Ao jantar, às 18 horas (primeiro turno), já encontramos a sopa servida nos pratos e, naturalmente fria... Ao café da manhã, a toalha de mesa estava suja. Pedimos manteiga (que consta do cardápio) e o garção diz que hoje não há manteiga. Ovos: não são servidos na terceira classe. Mesmo querendo pagar como extraordinário, é preciso autorização do Maitre. Mas, na cantina se acha tudo, até frutas...

Enquanto o Brasil ainda recebia imigrantes entre as décadas de 1950 e 1960, algumas companhias marítimas de bandeira nacional atuavam no transporte de passageiros na costa do país. Uma destas companhias era a Companhia Costeira de Navegação, proprietária dos famosos *Itas* e *Aras*, que marcaram época entre as décadas de 1920 e 1950. Em 1959 a companhia dispunha de apenas quatro *Itas* e dois *Aras* (GIRAUD, 2001)<sup>19</sup>.

Em 1962 a Costeira encomendou quatro navios (que mais tarde seriam conhecidos como cisnes brancos) que serviriam ao transporte de passageiros em cruzeiros turísticos. Os roteiros programados pela companhia incluíam a costa do país, no itinerário Rio – Manaus – Rio, roteiros para a Europa, no itinerário Rio – Lisboa – Rio e o famoso cruzeiro ao ‘Rio da Prata’, que incluía escala em Buenos Aires. Dois dos navios – *Princesa Leopoldina* e *Princesa Isabel* – foram encomendados a estaleiros da Espanha (Sociedade Española de Construcción Naval), ambos com duas classes de serviço – primeira e turística. Os outros dois navios – *Anna Nery* e *Rosa da Fonseca* – foram encomendados a estaleiros da Iugoslávia (Brodogradiliste Yards), também com duas classes de serviço.<sup>20</sup>

Estes navios não conseguiram um resultado financeiro positivo para a Companhia Costeira, que, em 1966, vendeu os quatro navios à companhia nacional Lloyd Brasileiro. Novos itinerários foram explorados então pela *Lloyd Brasileiro*, como a ponte marítima entre o porto de Santos e o porto do Rio de Janeiro<sup>21</sup>. A companhia também realizava fretamentos junto a operadoras turísticas, como a *Exprinter* e *Agaxtur*, com roteiros de cinco a vinte e seis dias pela costa brasileira e ao Rio da Prata, com escalas nos portos do Uruguai e da Argentina.

Com o início do primeiro voo sem escalas entre os continentes americano e europeu, em 1958, os cruzeiros, que tinham como principal objetivo o transporte de passageiros, entraram em

<sup>19</sup> A Companhia Costeira de Navegação chegou a ter uma frota de mais de 30 navios entre 1920 e 1950..

<sup>20</sup> SHIP PROFILES – MTS Odysseus – History. [http://www.cruiseserver.net/travelpage/ships/rl\\_odys.asp](http://www.cruiseserver.net/travelpage/ships/rl_odys.asp), acessado em 04 de maio de 2002.

<sup>21</sup> Os cisnes brancos. <http://www.naviosbrasileros.hpg.ig.com.br>, acessado em 04 de maio de 2002.

declínio. E não foi diferente no Brasil, que além do transporte aéreo teve também o rápido desenvolvimento do transporte rodoviário, a partir da abertura das rodovias. Freitas (In: Amaral, 2001, p. 197) afirma que

“aos poucos fomos perdendo a tradição dos navios de passageiros e, conseqüentemente, o seu trato nos portos e na legislação pertinente foram abandonados”.

Por mais de sessenta anos, o Brasil manteve autonomia no transporte de passageiros por via marítima, porém, no final da década de 1960 e início da década de 1970, a companhia Lloyd do Brasil começou a enfrentar problemas financeiros e colocou à venda seus navios. Mesmo perdendo sua única companhia de bandeira brasileira, o país manteve a Lei de Cabotagem, criada em 1891, por mais de um século. Somente em 1995 houve alteração na lei, liberando a navegação costeira aos navios estrangeiros.

A manutenção da Lei de Cabotagem pelo governo brasileiro não beneficiou o país, que por mais de duas décadas (1970 a 1995) ficou sem alternativa para a exploração de cruzeiros marítimos na costa, pois já não tínhamos mais companhias marítimas nacionais. Os navios estrangeiros que visitavam os portos brasileiros em suas escalas não tinham permissão para embarcar e desembarcar passageiros dentro do território nacional. A alternativa para aqueles passageiros que podiam pagar era fazer cruzeiros longos, cujos itinerários incluíssem escalas em portos dos países vizinhos para embarque ou desembarque. Esta opção limitava ainda mais o público brasileiro e afastava as companhias estrangeiras das costas nacionais.

A falta de navios em nosso litoral colaborou para que os passageiros brasileiros comessem então a perder a memória marítima e mantivessem em seu imaginário a época áurea dos cruzeiros: navios com divisão de classe, cabines pouco confortáveis, escassez de atividades de lazer, itinerários que demandavam muito tempo de viagem, passageiros que pertenciam à elite do país e que levavam roupas e jóias caras para usar a bordo durante as festas da primeira classe e que transformavam o ambiente em glamour.

Todos os textos posteriores à primeira Constituição Federal de 1891 mantiveram a proibição de navegação de navios estrangeiros na costa brasileira, preservando assim a autonomia brasileira no que diz respeito à navegação de cabotagem. A Constituição Federal de **2 de**

**dezembro de 1980**, em seu artigo 173 mencionava somente o transporte de mercadorias e dispunha o seguinte :

**Art. 173.** A navegação de cabotagem para o transporte de mercadorias é privativa dos navios nacionais, salvo caso de necessidade pública.

**Parágrafo 1º** - Os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, assim como dois terços, pelo menos, dos seus tripulantes, serão brasileiros natos.

Já a Constituição Federal, de **05 de outubro de 1988**, em seu artigo 178, dispunha sobre:

**Art. 178.** A lei disporá sobre:

I – a ordenação dos transportes aéreos, aquáticos e terrestres;

II – a predominância dos armadores nacionais e navios de bandeira e registros brasileiros e de país exportador ou importador;

III – o transporte de granéis;

IV – a utilização de embarcações de pesca e outras

**Parágrafo 1º** - A ordenação do transporte internacional cumprirá os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

**Parágrafo 2º** - Serão brasileiros os armadores, os proprietários, os comandantes e dois terços, pelo menos, dos tripulantes de embarcações nacionais.

**Parágrafo 3º** - A navegação de cabotagem e a interior são privativas de embarcações nacionais, salvo caso de necessidade pública, segundo dispuser a lei.

No período entre o final da década de 1960 e meados da década de 1990 alguns navios estrangeiros, como os da *Línea C* (hoje *Costa Crociere*), conseguiam autorização especial do governo para realizar cruzeiros marítimos de cabotagem. Esta autorização era concedida desde que as companhias marítimas tivessem um contrato de afretamento por armadores brasileiros ou mesmo por operadoras turísticas brasileiras, como a *Agaxtur*, que assumia o risco da operação.

Cabe aqui lembrar que a estrutura portuária para passageiros sofreu uma total degradação. Sem a presença dos navios de cruzeiro na costa brasileira, os portos deixaram de ter instalações próprias para atender aos passageiros. Os poucos navios que chegavam ao litoral não podiam oferecer um serviço de qualidade aos seus turistas, que desembarcavam no meio de carga de todo tipo, que era movimentada nos portos (FREITAS, 2001).

O crescimento da indústria marítima em todo o mundo e a visita de alguns navios estrangeiros, que apostavam no mercado e incluíam portos brasileiros em seus itinerários, colaboraram para a alteração da lei de cabotagem. Somente em 15 de agosto de 1995 esta lei foi revogada, através da Emenda Constitucional nº 7, liberando a navegação em território brasileiro aos navios estrangeiros, cujos termos são os seguintes:

Art. 1º O artigo 178 da Constituição Federal passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 178.** A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

**Parágrafo único.** Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras”.<sup>22</sup>

A partir de 1996, o país começou a receber os navios estrangeiros para a exploração dos portos nacionais durante todo o período de verão. As temporadas de cruzeiros começavam em meados de dezembro e terminavam somente no início de abril, quando os navios retornavam ao continente europeu ou americano para iniciar novos itinerários. Desde então, o número de passageiros que procuram os cruzeiros na costa brasileira, como alternativa de lazer, vem crescendo anualmente.

O retorno dos cruzeiros marítimos à costa brasileira abriu novas possibilidades para as viagens de lazer. A presença dos navios em todo litoral brasileiro, por períodos que podem chegar a até cinco meses, é uma oportunidade para que os brasileiros recuperem a memória marítima e excluam de seu imaginário o simbolismo criado durante os anos em que o governo limitou a navegação de cabotagem.

Porém, como menciona Freitas (2001, p.198),

... só a liberação constitucional da navegação de cabotagem não basta para atrair mais navios aos portos brasileiros. É preciso “arrumar a casa” para bem recebê-los, tanto no que se refere às instalações portuárias quanto aos serviços oferecidos, bem como à adaptação das normas em vigor à nova realidade constitucional. É preciso recuperar a tradição portuária de como tratar o navio de turismo, seus passageiros e tripulantes, preocupar-se com uma “carga” diferente e especial – o passageiro – porque pensa, movimenta-se entrando ou saindo do navio nos portos de escala, reclama e que, portanto, merece um tratamento especial e diferenciado.

---

<sup>22</sup> Grifo nosso.

## 2.3 Cruzeiros marítimos como viagem de lazer

### 2.3.1 Conceitos

O estudo referente aos cruzeiros marítimos ainda é recente, não só no Brasil, como também no mundo. As principais obras internacionais sobre o tema surgiram na década de 1970 e, a primeira obra brasileira foi publicada em 2001. O período de publicação das primeiras obras internacionais coincide com o início da nova modalidade de viagem em navios, ou seja, quando os cruzeiros começaram a ganhar a roupagem turística associada aos serviços anteriormente oferecidos. Tal mudança ocorreu na década de 1970.

É neste período que inicia-se, então, um novo conceito para os cruzeiros marítimos, cujo principal objetivo de entreter o viajante a bordo durante as vinte e quatro horas do dia mantém-se até os dias atuais. Novos elementos também são introduzidos a este “novo” tipo de viagem: maior diversidade nas opções de lazer e entretenimento, desenvolvidas sempre com a supervisão de equipes de profissionais; áreas internas mais amplas para contemplar as diversas atividades sociais; classe única para a acomodação de passageiros; um maior número de refeições servidas de forma refinada, durante o dia, para todos os passageiros e, inclusão de destinos de interesse turístico durante as escalas previstas no itinerário.

O surgimento das viagens marítimas de lazer ou dos cruzeiros marítimos, trouxe uma série de novos conceitos abordados em obras de diferentes temas como turismo, transportes, agências de viagens, entre outros. Cada um dos conceitos elaborados aponta para as características de uma viagem de navio ou para a estrutura que estes ganharam com a incorporação de novos serviços.

Trabalharemos aqui, algumas destas definições na tentativa de construir o conceito que mais se aproxime da realidade dos cruzeiros marítimos na atualidade.

Segundo a etimologia da palavra (CUNHA, 1982), o termo “cruzeiro” significa

“navegação feita em vários rumos, dentro de uma área limitada, para fins de policiamento e também ‘viagem de turismo a vários pontos’”.

Percebe-se nesta definição a variável “viagens com fins turísticos”. Neste caso concordamos com o autor, no sentido de que os cruzeiros marítimos atendam às variáveis

*itinerário e fins turísticos*, pois hoje a principal razão de uma viagem marítima é o turismo, embora várias empresas procurem os cruzeiros como opção de viagens de negócio.

Houaiss (2001) define cruzeiro como

“viagem relativamente longa em navio de passageiros, compreendendo escala em diversos portos e, em geral, com propósitos turísticos”.

Quanto aos portos de escala de um cruzeiro (ou itinerário) são programados com o objetivo de oferecer, entre outras coisas, a diversidade cultural, histórica e paisagística de cada destino por meio de excursões organizadas e comercializadas a bordo dos navios. A variável *duração de tempo da viagem* não condiz com a atualidade, pois hoje pode-se optar por cruzeiros de apenas quatro dias, o que não caracteriza uma viagem longa.

O mesmo autor apresenta ainda, nesta mesma obra, outros três significados do termo ‘*cruzeiro*’, por metonímia (op. Cit. 2001)<sup>23</sup>:

- *o próprio navio que realiza cruzeiros;*
- *a duração deste percurso; e,*
- *o serviço de bordo prestado por este tipo de navio.*

Aqui podemos isolar as seguintes variáveis: a *embarcação*, como meio de transporte, tempo, e, *serviços*. Com relação a primeira variável, o próprio navio pode ser conceituado como um cruzeiro, já que sua estrutura é concebida atualmente principalmente para fins turísticos. Quanto à variável *serviços*, embora o autor não mencione as características da mesma, podemos ressaltar o fato de que todo o conjunto de serviços, oferecidos atualmente a bordo de um navio, pode ser sinônimo de cruzeiro. A variável *tempo* é novamente mencionada, porém, sem a determinação de um período. Atualmente uma viagem de navio é considerada um cruzeiro marítimo independente de sua duração<sup>24</sup>.

Pode-se concluir então que, quando mencionamos *cruzeiro marítimo*, referimo-nos não somente ao navio, como meio de transporte para realizar a viagem, mas a própria viagem em si e

<sup>23</sup> Uso da palavra fora de seu contexto semântico normal, pois sua significação tem relação objetiva com o termo.

<sup>24</sup> Atualmente há oferta de cruzeiros marítimos a partir de 4 dias/3 noites. Para caracterizar-se como um cruzeiro marítimo é necessário que a viagem tenha pelo menos um pernoite a bordo. Se não houver pernoite, caracteriza-se então como um passeio de barco, atividade comum na Flórida e nas Ilhas Gregas (cruzeiros de 1 dia).

aos serviços que ela oferece como atrativo para o passageiro, por um determinado período de tempo. No entanto, acreditamos que somente as variáveis transporte, serviços e tempo não sejam o suficiente para conceituar cruzeiro marítimo.

Isto posto, selecionamos ainda, algumas obras específicas da área de turismo que abordam os cruzeiros como transporte, hospedagem ou ainda como opção de viagem de lazer, cujos autores, de alguma forma, elaboraram conceitos sobre cruzeiros marítimos.

Na obra de Andrade (1999) não encontramos uma definição clara do termo “*cruzeiro marítimo*”, porém, o autor menciona que o desenvolvimento do transporte aéreo obrigou as empresas navais a dedicarem maior atenção ao transporte de carga e à operação de *cruzeiros marítimos*. Neste último caso, as empresas

“adaptaram seus navios, dotando-os de instalações mais confortáveis e com os atrativos de melhores condições de repouso, recreação e luxo”.

Identificamos neste conceito as variáveis *embarcação* (novamente), *conforto*; *lazer e entretenimento*; e, *acomodações luxuosas*. A adaptação dos navios para fins turísticos, ocorreu, como abordamos na parte histórica, com o surgimento do novo conceito de cruzeiros. Hoje não podemos mais classificar um navio de cruzeiro, com raras exceções, como ‘adaptado’ para este tipo de viagem, pois os mesmos já são construídos para fins turísticos.

O autor menciona o lazer e o entretenimento como atrativos. Os navios da atualidade, principalmente os de grande porte, são dotados de estruturas completas que visam oferecer uma variedade de atividades de lazer a bordo, elaboradas e coordenadas por equipes de profissionais, responsáveis por oferecer opções que ocupem o tempo do passageiro durante todo o dia. Dentre algumas destas atividades pode-se encontrar desde jogos nas piscinas, nos decks externos e no salão principal do navio, até aulas de dança e competições diversas. Além disso, as estruturas dos navios oferecem equipamentos sofisticados para atividades de lazer que incluem entre outras

opções, um *Fitness Center completo*, teatros com shows ao estilo Broadway e, até mesmo, pista de patinação no gelo, paredes de escalada e equipamentos de esportes náuticos<sup>25</sup>.

Com relação à a variável *conforto*, ressaltamos que o objetivo de um cruzeiro é proporcionar uma viagem prazerosa para os passageiros, porém, a variável acomodações luxuosas não corresponde à realidade, pois a mesma aparece de forma generalizada no conceito. Atualmente os navios oferecem conforto em todas as suas acomodações, pois todas as cabines são dotadas de banheiro privativo e outros itens que proporcionam conforto, como TV, rádio, telefone, em alguns casos, até mini-bar. No entanto, o luxo não é encontrado, necessariamente, em todas as cabines do navio. Assim como no setor hoteleiro, onde temos apartamentos de diferentes categorias, no navio as cabines também possuem tal diferencial. Existem cabines luxuosas que contam com acomodações diferenciadas e as cabines consideradas mais simples como as mencionadas acima. Podemos destacar na categoria luxo a suíte *royal* do navio *Voyager of the Seas*, que possui um piano de ¼ de cauda ou ainda a suíte *Grand Duplex* do *Queen Mary 2*, inaugurado pela *Cunard* em 2004, que oferece aproximadamente duzentos e dez metros quadrados de área que inclui área de estar, varanda privativa, banheiros de mármore com hidromassagem, *closets*, geladeira, bar com bebidas selecionadas com antecedência pelo passageiro, flores frescas, canapés servidos diariamente antes do jantar, serviço de mordomo e *concierge* privada<sup>26</sup>. Cabe destacar, que há somente duas unidades desta suíte a bordo do navio *Queen Mary 2*, e o maior número de cabines são de outros tipos, igualmente confortáveis, porém, sem ostentar tanto luxo. O conceito de cruzeiro como sinônimo de luxo é um simbólico que ainda habita o imaginário popular, assunto que trataremos mais adiante.

Andrade (1999, p.126) trabalha ainda o termo “*transatlântico*”, fazendo menção à definição que esse tem na linguagem usual como:

navio comercial para viagens transoceânicas, preparado para servir de residência, praça de esportes e recreação, jardim e igreja. Enfim, pretende caracterizar-se como cidade flutuante entre a terra, a água e o firmamento.

<sup>25</sup> A pista de patinação no gelo, paredes de escalada e piscina com ondas são encontradas em alguns dos navios da *Royal Caribbean Cruise Line* e os equipamentos de esportes náuticos (como o *windsurf*, *jetski*, caiaques etc.), são oferecidos aos passageiros dos navios-íates das companhias *Sea Dream Yacht Club* e *Windstar Cruises*.

<sup>26</sup> Informações coletadas no folheto “*Introducing Queen Mary 2 – The Greatest Ocean Liner of our Time*”, editado pela companhia *Cunard* em 2003.

e faz uma avaliação técnica do *transatlântico*, definindo-o como

um hotel itinerante e autônomo, com organização completa a serviço dos passageiros e a qualificação de receptivo de luxo. Divide-se em duas classes determinadas pela qualidade das instalações e dos serviços oferecidos: na realidade, a primeira classe e a classe turista são distintas mais pelo preço pago que pela qualificação dos bens e serviços, e pelo volume ou peso da bagagem permitida.... Nas operações de cruzeiros marítimos ... os passageiros viajam em classe única, com os mesmos serviços e a mesma liberdade de ocupar os espaços sociais.

Nos dois trechos mencionados acima identificamos as seguintes variáveis: *viagens transoceânicas*; *divisão de classes*; *preço*; *hotel flutuante* e *residência*.

O navio pode realmente ser um ‘hotel itinerante’ ou uma ‘cidade flutuante’, pois o mesmo percorre diferentes roteiros durante uma mesma viagem e transporta uma população de pessoas que pode ser comparada a pequenos municípios.<sup>27</sup> Por não fazer menção histórica em sua definição, alguns conceitos utilizados pelo autor demonstram claramente a presença de pré-conceitos que perduram até os dias atuais.

O termo *transatlântico* é um destes pré-conceitos. Transatlântico hoje serve como referência aos antigos navios que faziam longas viagens transoceânicas. Os novos navios não deixam de ser transatlânticos, pois têm autonomia para fazer a travessia dos oceanos, porém o conceito de se fazer uma travessia não é o mesmo de se realizar um cruzeiro. A travessia é um deslocamento, cujo principal motivo é o transporte de passageiros. O cruzeiro também é um deslocamento, porém, atualmente, seu principal motivo é o turismo. Podemos citar como exemplo os navios *Queen Elizabeth 2* e o *Queen Mary 2*, como os únicos navios na atualidade a incluírem, em sua programação, algumas travessias regulares do Atlântico Norte. No entanto, estes navios possuem estrutura para atender o turista de hoje que deseja sair da rotina, combinando uma viagem entre dois continentes diferentes - Estados Unidos e a Europa. Portanto, o termo que melhor define as viagens marítimas na atualidade é “navio de cruzeiro” e não “transatlântico”.

O termo *operações de cruzeiros* utilizado pelo autor remete a uma época antiga da navegação, quando os trajetos ociosos dos transatlânticos eram utilizados como *cruzeiros*. Afirma

---

<sup>27</sup> Os navios de grande porte hoje chegam a transportar 3.500 passageiros mais 2.000 tripulantes, o que totaliza 5.500 pessoas a bordo.

que os passageiros não sofriam divisão de classe, viajavam em classe única e com liberdade de ocupar os mesmos espaços sociais. Embora tal menção não contemple claramente os novos navios de cruzeiros, percebemos que é a afirmação que mais se aproxima ao momento atual da navegação de lazer.

Outra variável encontrada na conceituação e que também traz as características da antiga navegação é o termo *residência* – “navio estar preparado para servir de residência”. Embora hoje já existam navios que podem realmente servir de residência, como o *The World*, da companhia *ResidenSea*<sup>28</sup>, o contexto que o autor aborda demonstra que as viagens eram longas e que o ambiente de um navio deveria aproximar-se do ambiente de uma residência com praça de esportes e recreação, jardim e inclusive, igreja. Cabe explicar que não são todos os navios que têm igrejas a bordo – alguns possuem capelas ecumênicas, espaços utilizados para os diversos credos e culturas. Outros navios, como o *Queen Elizabeth 2*, além da capela ecumênica, possuem também uma sinagoga a bordo

Atualmente os navios são construídos com o objetivo de proporcionar lazer e diversão num contexto turístico. Os novos navios, verdadeiras “cidades flutuantes”, possuem um ambiente muito parecido com o de um *resort*, têm o objetivo de fazer com que os passageiros relaxem, num entorno distinto daquele da sua residência. Portanto, rejeitamos a variável, pois uma das razões em se realizar turismo é buscar o lazer longe do local de residência, saindo desta forma da rotina, mudando assim a paisagem e o ritmo de vida (CAMARGO, 2001). Cabe mencionar ainda, que o autor não aborda a questão do serviço de alimentos e bebidas, importante característica do setor na atualidade.

Beni (2000, p.202) menciona os cruzeiros marítimos em sua obra e pontua o fato do tráfego turístico, por via marítima, estar bastante diferenciado atualmente. Ao abordar o tema, versa sobre a sofisticação dos antigos transatlânticos que marcaram época por seu luxo e conforto e faz alusão à hotelaria, pois alguns hotéis teriam se inspirado nestes navios para desenvolver suas instalações e atividades em terra:

---

<sup>28</sup> O navio *The World*, da *ResidenSea*, foi inaugurado em 2002 como condomínio e residência flutuante e possui 110 apartamentos de luxo, chamados de ‘*Residences*’ e 88 cabines chamadas de ‘*Studio Residences*’ para locação. As áreas destes apartamentos de luxo variam entre 103 a 388 metros quadrados, e das cabines, variam entre 24 a 60 metros quadrados.

O navio era um verdadeiro hotel de lazer flutuante; aliás, muitos hotéis modernos são verdadeiros navios atracados. Isso quer dizer que a evolução do Turismo obrigou os meios de hospedagem a se sofisticarem, com hotéis, cujas instalações e equipamentos foram inspirados nas idéias e programas de navios, como animação, programas recreativos, esportivos, etc... Atualmente a navegação marítima para o Turismo, com o desaparecimento da maioria das rotas regulares, limita-se a cruzeiros com navios modernos, amplos, verdadeiros complexos turísticos de alojamento e recreação flutuante.

Encontramos no texto do autor as variáveis *lazer e entretenimento, embarcação e hotel flutuante*. Percebemos ainda duas variáveis não mencionadas anteriormente: *meio de hospedagem e complexo turístico de alojamento e recreação*. Os navios não deixam de ser um meio de hospedagem, pois oferecem estrutura similar àquela dos *resorts* em terra. Concordamos com o autor no que diz respeito à modernização dos navios, que se transformaram em verdadeiros *complexos turísticos de alojamento e recreação*, construídos após o desaparecimento das chamadas linhas regulares, que cruzavam o atlântico e tinham o transporte como principal objetivo de viagem.

Pellegrini Filho (2000, p.58) classifica complexo turístico como *uma área que contém diversos atrativos turísticos, sendo necessários pelos menos 3 dias para serem visitados pelos turistas*. Se considerarmos que um cruzeiro marítimo oferece um conjunto de serviços, entre eles a hospedagem, a alimentação e o lazer, além dos atrativos naturais e dos diversos portos que escala durante a viagem, podemos então afirmar que um navio de cruzeiros é um complexo turístico, transformando-se na própria razão da viagem.

Quanto à classificação dos *antigos transatlânticos em verdadeiros hotéis de lazer flutuantes*, pode gerar má interpretação, pois, o principal motivo de uma viagem marítima, até meados da década de 1950, era ainda o transporte de pessoas e de carga entre distintos portos e cidades. A divisão de classes existente até então não permitia que todos os passageiros usufríssem dos mesmos espaços e das mesmas atividades de lazer a bordo. Os cruzeiros, que têm como principal objetivo a viagem de lazer ou cruzeiros turísticos, aparecem somente no final da década de 1950 e início da década de 1960, quando os aviões ganharam a concorrência com as companhias marítimas de navegação.

Para Di Roná (2002, p.134),

“Os cruzeiros marítimos são uma atividade econômica realizada na navegação exterior mais particularmente na navegação marítima de cabotagem”.

As variáveis identificadas neste conceito são *atividade econômica* e *cabotagem*. Os cruzeiros marítimos podem realmente ser uma atividade econômica, pois atualmente o setor cresce cerca de dez por cento ao ano, movimenta a cada ano mais de dez milhões de passageiros e gera US\$ 38 bilhões<sup>29</sup> em todo o mundo. A questão da cabotagem está implícita na atividade econômica, pois, para que os cruzeiros marítimos aconteçam, é necessário cruzar mares e oceanos e aportar em países distintos daquele onde o navio está registrado. Por ter bandeira estrangeira, é necessário que tenha autorização prévia de um determinado país para realizar a cabotagem, ou seja, transportar passageiros entre os portos deste mesmo país.

O autor aborda somente a questão econômica da atividade de cruzeiros, entretanto, este conceito não expõe as principais nuances dos cruzeiros e não explica os mesmos no que diz respeito às suas principais características – lazer e entretenimento 24 horas por dia, hospedagem, alimentos e bebidas, e, serviços.

Em seu *Dicionário Enciclopédico de Ecologia e Turismo*, Pellegrini Filho (2000, p.65) faz referência a algumas características encontradas na atualidade, quando conceitua os cruzeiros marítimos:

Viagem por mares e oceanos, realizada em grandes navios, que apresentam enorme infra-estrutura de hospedagem e lazer, como lojas, quadras poli-esportivas, recreação infantil, shows, restaurantes, bares, atividades sociais etc.

As variáveis observadas neste conceito e não mencionadas nos anteriores são *infra-estrutura de hospedagem e lazer e alimentos e bebidas*. O novo conceito de viagens por mar, a partir do final da década de 1970 e início da década de 1980, inseriu uma completa infra-estrutura de serviços nos navios para todo tipo de passageiro (adulto ou infantil), liberando assim o acesso às áreas de uso comum. Alguns navios chegam a definir sua demanda a partir das opções de lazer e entretenimento que oferecem, como por exemplo, o *Disney Magic* e o *Disney Wonder*, direcionados às famílias com crianças que combinam férias nos parques temáticos com um cruzeiro marítimo, também temático.

---

<sup>29</sup> Informações obtidas no I Seminário Nacional de Cruzeiros Marítimos, realizado no Rio de Janeiro nos dias 3 e 4 de Dezembro de 2001.

A variável *'alimentos e bebidas'* é uma das principais características dos cruzeiros marítimos na atualidade. No conceito acima percebemos a alusão a estes serviços, com a menção dos restaurantes e bares. Este setor é um dos responsáveis pela satisfação dos passageiros de cruzeiros que se deleitam com as cinco<sup>30</sup> refeições servidas diariamente, além das várias opções de “restaurantes vinte e quatro horas” e serviços de cabine disponíveis durante todo o dia. Entretanto, o autor não contempla em seu conceito os itinerários e qualidade dos serviços.

Em sua obra sobre agências de viagens, Piñole (1995, p.209) conceitua os cruzeiros como:

“uma viagem em barco essencialmente turístico que percorre um itinerário geralmente circular, fazendo escalas em portos que por sua vez são pontos de partida para excursões ou estadias terrestres”.<sup>31</sup>

As variáveis já mencionadas anteriormente e que também aparecem neste conceito são *embarcação, itinerário e viagens com fins turísticos*. A autora dá destaque ainda ao *itinerário* que os navios percorrem, incluindo as escalas programadas, que são pontos de interesse. Turistas podem escolher um cruzeiro marítimo pelos mais diferentes motivos – um deles é o próprio itinerário que o navio percorre e os portos programados em suas escalas, pois a partir daí, terão oportunidade de desembarcar e conhecer melhor o destino em questão. O itinerário do navio pode então ser o principal atrativo na escolha da viagem. Entretanto, o conceito não inclui as variáveis *lazer e entretenimento, hospedagem, alimentos e bebidas e a própria infra-estrutura do navio*.

Na obra de Amaral (2001, p.6), que escreveu especificamente sobre cruzeiros marítimos, encontramos a definição a seguir:

“Pela variedade de opções de lazer, pelo conforto e pela qualidade das acomodações que oferece, um navio de cruzeiros pode ser definido como um “Resort Flutuante” ou “Destino Turístico Itinerante”.

O autor tem uma definição ampla ao comparar um cruzeiro marítimo ao próprio destino turístico. Esta definição contempla as variáveis *lazer e entretenimento, conforto e meio de hospedagem e hotel flutuante*. Atualmente vários passageiros embarcam em um navio pela completa infra-estrutura que o mesmo oferece, ficando em segundo plano o próprio itinerário percorrido – muitos passageiros chegam a ficar a bordo, em todas as escalas, enquanto os navios

<sup>30</sup> O número de refeições varia de acordo com a companhia. A Carnival Cruise Lines, por exemplo, chega a oferecer oito refeições diárias para seus passageiros.

<sup>31</sup> Tradução livre da autora: “*un viaje en barco esencialmente turístico que recorre un itinerário generalmente circular, haciendo escalas en puertos que a su vez son punto de partida para excursiones o estancias terrestres*”.

estão atracados, pois o que desejam é aproveitar os serviços, o conforto e o próprio ambiente único de um cruzeiro. Porém, não podemos generalizar, porque outros passageiros podem estar interessados no itinerário percorrido, não importando o navio que o realize.

Outras variáveis que fazem do cruzeiro marítimo um diferencial, quando comparados a outros meios de hospedagem, não são especificadas neste conceito, como a alimentação e os serviços oferecidos a bordo.

O conceito de Ward (2001, p.28) difere dos já mencionados anteriormente, pois compara um cruzeiro a um antídoto contra o estresse:

O que é um cruzeiro marítimo? Um cruzeiro são férias. É um antídoto (e uma válvula de escape) para o estresse e a pressão da vida em terra. Ele oferece-lhe uma chance para relaxar e soltar-se em um ambiente confortável, com serviço atencioso, boa comida e um navio que muda o cenário para você.<sup>32</sup>

As variáveis já mencionadas anteriormente e identificadas neste conceito são: *alimentos e bebidas, serviço e conforto*. Novas variáveis foram também identificadas: *férias e cenário mutante*. Ward consegue definir a exata sensação que um cruzeiro marítimo proporciona a milhares de passageiros que escolhem férias em alto mar. As pesquisas da CLIA<sup>33</sup> comprovam que oitenta por cento dos passageiros que fazem cruzeiros marítimos pela primeira vez voltam a procurar esta opção de férias. A combinação, do contato com a natureza com o conforto e os serviços de qualidade, traz satisfação ao passageiro de cruzeiro, fazendo com que o mesmo queira repetir a experiência.

Os diferentes cenários que podem ser apreciados pelos passageiros de um cruzeiro marítimo também são importante diferencial da viagem marítima, pois combinam mar, enquanto o navio está em navegação e silhuetas de cidades e montanhas, quando o navio se aproxima ou se distancia da costa. É a oportunidade única de turistas mudarem seu foco de paisagem, ou seja, vislumbrar o continente. Para exemplificar, podemos mencionar as chegadas e saídas do porto do Rio de Janeiro, quando o navio cruza toda a praia de Copacabana e os passageiros podem apreciar a bela paisagem (Figuras 6 e 7).

---

<sup>32</sup> Tradução livre da autora : What a cruise is? A cruise is a vacation. It is an antidote to (and escape from) the stress and strain of life ashore. It offers you a chance to relax and unwind in comfortable surroundings, with attentive service, good food, and a ship that changes scenery for you.

<sup>33</sup> Cruise Line International Association

FIGURA 6  
Saída do Porto do Rio de Janeiro a bordo do Costa Clássica - Dez/2002



Fonte: Brito, 2002.

FIGURA 7  
Vista do Rio de Janeiro, desde o navio Costa Clássica



Fonte: Brito, 2002.

Assim sendo, frente aos conceitos analisados, vemos com frequência as variáveis *embarcação, conforto, lazer e entretenimento, meio de hospedagem, e hotel flutuante*. Com

menos frequência são identificadas as variáveis *viagem com fim turístico, alimentos e bebidas, serviços, itinerário, infra-estrutura, férias e cenário mutante*.

A partir disso podemos esboçar um primeiro conceito do que entendemos por um cruzeiro marítimo:

é um conjunto de sistemas que agrega valor à viagem de qualquer turista, esteja ele em férias ou não. Pode ser considerado um produto turístico completo, pois envolve diferentes setores como a hotelaria, alimentos e bebidas, lazer e entretenimento e diferentes destinos, podendo desta forma ser a atração por si só. (BRITO, 2002, p.88)

Como um segundo conceito entendemos que um cruzeiro marítimo é uma viagem completa, pois envolve diferentes produtos e setores do turismo numa infra-estrutura única que inclui transporte, hospitalidade, alimentos e bebidas, lazer e entretenimento e destinos turísticos programados em diferentes itinerários, que oferece ainda paisagens distintas, podendo desta forma ser a atração por si só.

A diferença entre esses dois conceitos recai no fato do primeiro apresentar a variável “conjunto de sistemas” que exterioriza os valores que os turistas agregam em suas vidas no decorrer do tempo “livre” vivenciado neste tipo de turismo. No segundo caso temos, por substituição à variável mencionada anteriormente, o termo “uma viagem completa”, que por sua vez também pode ser traduzida como valores agregados à viagem. No entanto, uma viagem completa não agrega somente valores, pois permite que aspectos subjetivos sejam incorporados nesta vivência, manifestados, principalmente, por uma forte dose de simbologia.

### **2.3.2 Características gerais e evolução do lazer a bordo dos navios.**

Navegar nos dias atuais não faz mais parte somente da indústria de navegação, mas sim, da indústria da hospitalidade e do lazer. De simples meio de transportes pelos oceanos, os navios se transformaram em imensos *resorts* flutuantes para as férias, pois houve uma alteração geral, tanto na própria estrutura dos navios, como também no conceito de lazer e serviços oferecidos à bordo.

A aceitabilidade deste tipo de viagem de lazer pelo mercado é comprovada pelo número de passageiros que gera mundialmente a cada ano sendo que, o crescimento do setor chega a 10% ao ano. Este crescimento é maior do que qualquer outro setor da indústria de turismo, o que comprova que os cruzeiros marítimos são uma opção de lazer, bem aceitos devido às suas características.

O crescimento do setor foi um dos temas discutidos por especialistas da área em 2001, durante o I Seminário Nacional sobre a Indústria de Cruzeiros Marítimos<sup>34</sup>. A partir daí o tema cruzeiro marítimo tem sido uma constante na esfera do turismo. O mais recente evento para a discussão do tema, o *Cruise Day*, ocorreu em Outubro de 2006<sup>35</sup>. Os números apresentados e discutidos nos dois eventos são bastante animadores, pois há uma previsão de um crescimento contínuo, como podemos observar na Tabela nº 3:

**TABELA 3**  
**Demanda Mundial de Cruzeiros Marítimos a partir da década de 1970**

Ano	Nº Estimado de Passageiros	Percentual de Crescimento
Até 1970	1.000.000 ao ano	-
Até 1980	2.000.000 ao ano	100%
Entre 2000 e 2005	10.000.000 a 13.000.000 ao ano	400 a 550%
Até 2010 (*)	22.000.000 ao ano	70%

(\*) previsão

Fonte: I Seminário Nacional sobre a Indústria de Cruzeiros Marítimos. Rio de Janeiro, 2001. *Cruise Day*. São Paulo, 2006. Ward, 2006

O principal mercado consumidor dos cruzeiros marítimos continua a ser os Estados Unidos, seguido pela Europa. Os números da Tabela 3 são compostos por 70% de passageiros americanos, 20% de europeus e 10% do extremo oriente e de outras regiões do planeta, incluindo o Brasil. A grande concentração de americanos e europeus justifica-se devido à proximidade com os principais destinos, que são o Caribe e a Europa, e também devido às principais companhias marítimas serem de nacionalidades americanas e européias.

<sup>34</sup> Realizado no Rio de Janeiro entre os dias 2 e 3 de Dezembro de 2001

<sup>35</sup> O *Cruise Day* foi realizado em São Paulo no dia 03 de Outubro de 2006 e reuniu as principais companhias marítimas e representantes do setor.

Ao conceituarmos anteriormente cruzeiro marítimo levamos em conta o fato de o mesmo ser considerado um produto turístico completo, que agrega valor à viagem e que ainda reúne um conjunto de serviços a serem usufruídos num mesmo local. Segundo Palhares (2002, 234), o objetivo do cruzeiro é fazer com que os passageiros desfrutem das ótimas infra-estruturas que os navios oferecem.

A combinação deste conjunto de serviços com a infra-estrutura do próprio navio formam as características próprias dos cruzeiros marítimos na atualidade, o que os tornam cada vez mais acessíveis. Estas características são compostas pela classificação dos navios e pelos serviços inclusos no preço da viagem, passando pelos procedimentos de embarque e desembarque, acomodações, alimentos e bebidas e opções de lazer e entretenimento a bordo.

Embora seja considerado um tipo de viagem de lazer que gera um alto grau de satisfação após a realização da mesma, os cruzeiros marítimos ainda ocasionam indecisão por parte do passageiro no momento da compra e muitas vezes insegurança ao agente de viagens. Tais situações advêm do fato de que, a maioria dos passageiros e uma grande parcela dos agentes ainda não conhecem as principais características deste produto turístico, que procuraremos abordar a seguir. Para tal, utilizamo-nos da pesquisa documental por meio de folhetos de várias companhias marítimas, bem como a pesquisa bibliográfica, utilizando os autores Dickinson, Amaral e Ward.

### **2.3.3 Principais características dos cruzeiros marítimos**

#### **2.3.3.1 Classificação das companhias marítimas e de seus navios.**

Assim como nos hotéis, os navios também recebem uma classificação para determinar o tipo e grau de serviços oferecidos a bordo. Uma das classificações mais respeitadas no mercado é a realizada por Ward (2006, p.147-155), autor do guia *Berlitz* de cruzeiros, que avalia e classifica navios de todo o mundo desde 1980. Para efetuar tal classificação, o autor leva em consideração diversos itens do cruzeiro, porém os principais pontos que recebem ênfase especial na avaliação são a culinária e os aspectos relacionados não só aos serviços como também à hospitalidade do navio. A pontuação máxima que um navio pode obter nesta classificação é de 2.000 pontos.

Além da pontuação, o navio ainda é classificado por estrelas, de uma a cinco, sistema este reconhecido universalmente por toda a indústria da hospitalidade. O autor concede ainda um *plus* (+) a alguns navios que realmente se destacam dentre outros da mesma categoria. Embora a classificação através de estrelas seja importante, o que realmente conta na avaliação geral de um navio é o número total de pontos que este consiga adquirir. Abaixo resumimos as duas classificações na Tabela nº 4.

**TABELA 4**

**Método de pontuação de WARD na avaliação de navios e companhias marítimas**

<b>Pontuação total</b>	<b>Nº de estrelas</b>	<b>Pontuação total</b>	<b>Nº de estrelas</b>
1.851 a 2.000 pontos	★★★★★+	1.101 a 1.250 pontos	★★★
1.701 a 1.850 pontos	★★★★★	951 a 1.100 pontos	★★+
1.551 a 1.700 pontos	★★★★+	801 a 950 pontos	★★
1.401 a 1.550 pontos	★★★★	651 a 800 pontos	★+
1.251 a 1.400 pontos	★★★+	500 a 650 pontos	★

Fonte: Ward, 2006. p. 147-155.

A maior pontuação concedida por Ward no ano de 2006 foi recebida pelo navio *Europa*, da companhia alemã *Hapag-Lloyd Cruises*, que recebeu 1.858 pontos e cinco estrelas *plus* (★★★★★+). Na classificação cinco estrelas (★★★★★), chamada de *Berlitz Five Star Club*, estão dezessete navios<sup>36</sup>, sendo que destes, doze são considerados navios pequenos, com capacidade para até quinhentos passageiros.

Para avaliar um navio Ward leva em consideração cinco áreas principais compostas pela infra-estrutura do navio, pelas acomodações, pela culinária, pelos serviços e pela experiência do cruzeiro como um todo. A primeira é responsável por 25% do total de pontos, e inclui a estrutura do navio em si, a manutenção, a segurança, as facilidades e espaço nas áreas externas, as facilidades, o espaço e a circulação nas áreas internas, a decoração, os objetos de arte e o mobiliário, o spa e as facilidades para condicionamento físico. O item *acomodações* é responsável por 10% do total de pontos e inclui a avaliação das suítes, das cabines de luxo e do espaço das cabines *standards*. Com relação ao item *culinária*, responsável por outros 20% do total de pontos, são considerados na avaliação a estrutura física do restaurante e qualidade das refeições dos mesmos, os jantares informais, os *buffets*, a qualidade dos ingredientes, a variedade

<sup>36</sup> Sea Dream I, Sea Dream II, Seabourn Legend, Seabourn Pride, Seabourn Spirit, Silver Shadow, Silver Cloud, Silver Wind, Silver Whisper, Sea Cloud, Sea Cloud II, Hanseatic, Crystal Serenity, Crystal Symphony, Seven Seas Mariner, Seven Seas Voyager e Queen Mary 2.

e qualidade de chás, cafés e itens das lanchonetes. No item *serviços*, responsável por 20% do total de pontos, Ward avalia a mão de obra, ou seja, o atendimento nos restaurantes, nos bares, nas cabines e nos *decks* abertos. Por último, o item *experiência do cruzeiro* responde por 20% do total de pontos e inclui os entretenimentos em geral, o programa de atividades de lazer, a programação dos canais de televisão e dos filmes oferecidos, a hospitalidade da tripulação e a expectativa criada pela companhia marítima ao divulgar seus cruzeiros.

O autor apresenta ainda as sete maiores companhias de cruzeiro do mundo, chamadas por ele de *The Big 7 Lines*. Segundo Ward (2006), estas companhias dominam o mercado mundial. São elas: *Carnival Cruise Lines*, *Celebrity Cruises*, *Costa Cruises*, *Holland América Line*, *Norwegian Cruise Line*, *Princess Cruises*, *Royal Caribbean International*. Estas sete maiores companhias são propriedade de apenas 3 grupos (ou corporações), ou seja, a *Carnival Corporation*, *Royal Caribbean Cruises* e *Star Cruises Group*. Juntas estas companhias representam 98 dos 269 navios da frota mundial, ou seja, trinta e sete por cento do total de navios em navegação no mundo.

Além das estrelas e pontuação, os navios e, conseqüentemente suas companhias, são classificados ainda, pelo mesmo autor, de acordo com seus estilos e mercados a que se destinam, ou seja, *Standard*, *Premium*, *Luxury* e *Exclusive*. Os primeiros são os navios de companhias com preços mais acessíveis, considerados menos caros; os segundos são navios mais caros, mas que geralmente oferecem melhor culinária, melhores serviços e facilidades. O terceiro grupo, *Premium*, inclui os considerados navios de luxo, mais caros de todos e que oferecem as melhores facilidades, serviços e culinária, além de proporcionar a melhor experiência possível de viagem em um cruzeiro. No último grupo, *Exclusive*, estão os navios luxuosos, com os melhores serviços a bordo.

De acordo com esta classificação, dentre os considerados *Exclusive*, estão apenas duas companhias – a *Hapag-Lloyd Cruises*, com o navio Europa e a *SeaDream Yacht Club*, com seus dois navios. As companhias consideradas *Luxury* são somente sete, ou seja, a *Crystal Cruises*, *Cunard Line*, *Hebridean Island Cruises*, *Sea Cloud Cruises*, *Seabourn Cruise Line*, *Regent Seven Seas Cruises*, e *Silversea Cruises*. A classificação *Premium* inclui doze companhias, e a categoria *Standard* reúne a maioria das companhias marítimas num total de cinquenta e oito. Nesta última

categoria estão as companhias mais populares como a *Carnival Cruise Lines* e a *Royal Caribbean International* e a *Norwegian Cruise Line*.

Estes dados demonstram que os cruzeiros marítimos estão se tornando uma alternativa acessível de turismo, direcionados a todo tipo de público. Atualmente, fazer um cruzeiro marítimo definitivamente não é mais uma opção de viagem de lazer somente para os passageiros que tem alto poder aquisitivo, mas sim, para todos aqueles que podem usufruir do tempo “livre” em viagens e buscam férias relaxadas com um bom custo-benefício.

### **2.3.3.2 Previsão antecipada de gastos**

As tarifas de um cruzeiro são determinadas inicialmente de acordo com a categoria do navio e da companhia, bem como de acordo com a duração do cruzeiro e do tipo de acomodação escolhida. As tarifas de um cruzeiro marítimo são publicadas considerando-se o período todo da viagem, como ocorre com um pacote turístico aéreo-terrestre, onde o conjunto de serviços compõe o preço e não, como ocorre com um hotel convencional, cujos valores são designados por diárias.

Quando um turista faz uma opção por uma viagem num cruzeiro marítimo poderá prever com antecedência a maioria de seus gastos, pois a tarifa que pagará pela viagem inclui quase todos os serviços que necessitará, tais como o transporte, a acomodação, a alimentação e as atividades de lazer.

Dos itens acima mencionados, um dos que mais pode pesar no orçamento de qualquer viagem é a alimentação. O tipo de alimentação incluída na hospedagem convencional pode variar de acordo com o hotel ou mesmo, de acordo com o país visitado; porém, na maioria das vezes a hospedagem inclui somente o café da manhã. Em alguns casos pode incluir a meia pensão, (café da manhã e mais uma refeição), ou ainda, pensão completa, (café da manhã e mais

duas refeições diárias). Inferimos, portanto, que numa viagem onde se utiliza a hospedagem convencional, o passageiro deverá assumir o custo das refeições não contempladas na diária do hotel.

Num cruzeiro marítimo, o principal diferencial está justamente no item refeições. Todos os cruzeiros oferecem a pensão completa porém, normalmente o passageiro terá pelo menos cinco refeições diárias, e não três como ocorre com a pensão completa da hotelaria convencional. Abordaremos mais adiante o item alimentos e bebidas para expor mais claramente como o mesmo ocorre a bordo de um navio.

Chamamos as tarifas dos navios de *almost inclusive*, ou seja, quase tudo incluído, pois alguns itens e serviços podem ser considerados opcionais e extraordinários e, portanto, não estarem incluídos no preço final da viagem. Porém, podem ser previstos com antecedência pelos passageiros. Estes serviços são os gastos com bebidas, serviços de telecomunicação, lavanderia, honorários médicos, excursões nos portos de escala, gastos com os jogos no cassino, nas lojas e boutiques a bordo, entre outros. A gorjeta também é um item que não está incluído na tarifa do cruzeiro, porém, em muitas companhias esta deve ser paga com antecedência, junto à tarifa da cabine. Alguns navios já contemplam na tarifa do cruzeiro as bebidas alcoólicas, reduzindo assim os gastos adicionais. Esta prática está sendo utilizada pela primeira vez este ano pela CVC, nos cruzeiros da costa brasileira, em alguns de seus navios fretados.

### **2.3.3.3 Procedimentos de embarque e desembarque**

Os procedimentos para embarque e desembarque em um navio de cruzeiros são bastante similares aos adotados nos aeroportos (Figura 8). Para embarcar em um navio é necessário que o passageiro apresente no embarque o bilhete marítimo juntamente com seus documentos originais para que o agente portuário possa fazer a checagem das informações da reserva, bem como da documentação, sendo que nas viagens internacionais o documento a ser apresentado é o passaporte e que deverá estar válido pelo período da viagem. Os documentos internacionais (passaportes) ficam em poder do navio até o desembarque quando então, são devolvidos a cada

passageiro, sendo que este procedimento é necessário para que o navio possa ser liberado junto às autoridades de alfândega e imigração em cada porto de escala.

Os passageiros passam por detectores de metais ainda no porto, em dois momentos: antes do embarque e no momento do embarque no navio. As bagagens são inspecionadas por equipamentos de Raio-X e em algumas vezes, por cães farejadores. Todos estes procedimentos seguem as normas vigentes em cada país e os procedimentos determinados pelas companhias marítimas, garantindo assim a segurança de todos a bordo.

FIGURA 8  
Terminal de embarque da *Carnival Cruise Lines* em Miami



Fonte: BRITO, 2002.

Independentemente do número de escalas programadas para um cruzeiro marítimo, os procedimentos de embarque e desembarque são realizados uma única vez, o que possibilita ao passageiro um ganho de tempo considerável. Nas escalas o passageiro recebe um cartão de embarque (*boarding pass*) que é controlado pela tripulação para a contagem do número total de passageiros que estão a bordo e daqueles que estão em terra. Este ganho de tempo também é

refletido no processo de desembarço das bagagens dos passageiros, pois após o recebimento das mesmas na cabine os passageiros só se preocuparão em arrumá-la novamente no momento do desembarque.

Frente ao exposto, podemos concluir que um cruzeiro marítimo demanda procedimentos de embarque e desembarque tão simples quanto aqueles realizados nos aeroportos para embarque nos aviões e que ainda oferece um ganho de tempo, pois não requer nenhum procedimento especial durante as escalas.

#### **2.3.3.4 Acomodações a bordo de um navio**

As acomodações são um item importante num cruzeiro marítimo, pois elas determinarão o investimento que os passageiros farão em suas viagens. Para Ward (2001, P.44), as cabines de um navio são como miniaturas de um quarto de hotel, que oferecem mais ou menos as mesmas facilidades, exceto espaço, pois os navios têm uma limitação natural deste, embora utilizem-no eficientemente. Um maior espaço designado para todas as cabines pode significar um comprometimento das áreas públicas e áreas externas do navio. Como as cabines são o lugar que os passageiros menos permanecem durante um cruzeiro marítimo em função do amplo número de atividades oferecidas, seus espaços são suficientemente confortáveis para os acolher nos momentos em que estes necessitem utilizá-las, como para o banho, vestir-se ou ainda, descansar. Na figura 9 damos um exemplo de uma cabine

FIGURA 9  
Cabine dupla do navio *Costa Classica*



Fonte: Costa Crociere, 2002.

Independentemente do tipo, tamanho e localização, todas as cabines de um cruzeiro marítimo possuem banheiro privativo, com chuveiro (ou banheira), pia com torneira e vaso sanitário. Este detalhe, embora pareça simples para os dias atuais, é bastante importante se lembrarmos que até a década de 1960 ainda era possível encontrar navios de linha regular cujas cabines não possuíam banheiros, pois os mesmos eram coletivos. Os navios da atualidade oferecem outros itens nas cabines para o conforto dos passageiros, tais como ar condicionado, televisão, telefone e rádio.

Cada navio possui características próprias, porém podemos afirmar que existem três tipos básicos de cabines: as internas, as externas e as suítes podendo haver variações de companhia para companhia. As dimensões das cabines internas e externas podem variar de quinze a vinte metros quadrados e nas suítes as dimensões podem ter um mínimo de trinta e sete metros quadrados chegando a mais de duzentos metros em alguns navios.

As cabines internas são aquelas que não possuem vista para o mar por estarem localizadas nos corredores do navio. Alguns navios oferecem cabines internas com vista para o interior do navio, como o *Voyager of the Seas*, o *Explorer of the Seas*, o *Adventure of the Seas*, o *Mariner of the Seas*, o *Navigator of the Seas* e o *Freedom of the Seas*, da *Royal Caribbean International*.

Estes navios possuem um grande corredor com altura de três *decks*, chamado *Royal Promenade*, onde estão localizadas algumas cabines internas que possuem uma *bay-window*<sup>37</sup> o que possibilita a visão interna. Além de cabines, este *Royal Promenade* possui ainda lojas e bares e todas as noites ocorrem algumas apresentações de artistas, parecidas com as paradas dos parques temáticos, o que possibilita um diferencial para os passageiros que se instalem neste tipo de cabine.

As cabines externas são aquelas localizadas nas laterais dos navios e que possuem vista para o mar, com escotilhas, janelas ou ainda varandas privativas. Os navios mais novos demonstram uma preocupação especial em aumentar a oferta de cabines com vista para o mar, pois é mais uma alternativa para que o passageiro possa interagir com a natureza ou mesmo, tornar-se um atrativo a mais na viagem. Várias companhias estão investindo em um número maior de cabines com varandas, visando oferecer mais conforto durante a viagem.

As suítes são cabines providas de grandes janelas panorâmicas ou de varandas, com uma área de estar além da área de dormir. As dimensões das suítes podem variar de navio para navio, porém, estas são sempre as cabines mais caras. Muitas companhias já oferecem serviços diferenciados aos passageiros que se instalam nas suítes, como mordomo 24 horas por dia, serviço exclusivo de *concierge*, amenidades diferenciadas, entre outros. Conforme mencionamos anteriormente na construção dos conceitos de cruzeiro, é importante notar que o número de suítes oferecidas em um cruzeiro não é grande. Estas são direcionadas a um público segmentado e com poder aquisitivo maior, pois pode investir neste tipo de acomodação. Vale lembrar ainda que, embora os passageiros das suítes tenham melhores acomodações, os mesmos dividirão todas as áreas de lazer, espaços sociais e restaurantes com outros passageiros do navio.

### **2.3.3.5 Alimentos e bebidas a bordo**

A área de alimentos e bebidas é uma área bastante ativa dentro do navio e responsável diretamente pela satisfação dos passageiros a bordo. Juntamente com a área de hotelaria esta responde por 65% dos cargos a bordo de um navio. Podemos afirmar que o ponto alto de um

---

<sup>37</sup> Bay-window – Janela com vidro do teto ao chão, que possibilita uma visão panorâmica para os passageiros.

cruzeiros está na alimentação servida à bordo (Figura 10). Como já mencionado, todas as companhias marítimas oferecem pensão completa a bordo, sendo que a maioria serve cinco refeições diárias e outras, como a *Carnival Cruise Lines*, chegam a oferecer até oito refeições por dia. Os pratos, que são sempre de alta qualidade, refletem a cozinha internacional e em algumas ocasiões, a cozinha regional, de acordo com a área visitada pelo navio. A *Costa Crociere*, por exemplo, ao realizar os cruzeiros pela costa brasileira também oferece em seus navios, além da culinária internacional, a cozinha regional brasileira.

FIGURA 10  
Restaurante de um dos navios da Carnival Cruise Lines



Fonte: Brito, 2002.

Devido à otimização do espaço à bordo e para agradar às necessidades de todos os passageiros, o almoço e o jantar são sempre servidos em dois turnos de horários, sendo que pode haver diferenças no horário fixado entre as diversas companhias marítimas. Devido à solicitação de uma grande parte da demanda, algumas companhias como a *Norwegian Cruise Lines (NCL)* e a *Princess Cruise*, instituíram um sistema que chama de “*Freestyle Dining*”, ou seja, o

passageiro faz o seu próprio horário e não precisa cumprir aquele estipulado pela companhia. Isto só é possível devido ao aumento no número de restaurantes que as companhias tem instalado em seus navios. Como exemplo podemos citar o *Norweagian Star 2*, da *NCL*, inaugurado em 2001, que oferece onze diferentes restaurantes à escolha do passageiro. Além do restaurante tradicional, que oferece jantares com o curso completo de refeições (seis pratos), os passageiros poderão ainda optar por restaurantes temáticos, ou seja, que oferecem serviço de culinária de diferentes regiões, como a comida japonesa, italiana, francesa, espanhola, havaiana, agradando assim aos diversos paladares a bordo. Em algumas destas opções é necessário que os passageiros reservem uma mesa com antecedência e paguem uma taxa simbólica, uma vez que a disponibilidade de lugares é reduzida.

Além das refeições que são servidas nos restaurantes ou nos buffets espalhados pelo navio, os passageiros têm ainda a opção do *room-service* (serviço de quarto) durante vinte e quatro horas por dia. Outras opções também são oferecidas sem que os passageiros precisem controlar o horário, como a pizzeria vinte e quatro horas, existente em vários navios.

Abaixo relacionamos alguns exemplos de seqüência de refeições que são realizadas diariamente a bordo de um navio de cruzeiros:

- Café dos madrugadores – servido bem cedo no restaurante próximo à piscina, no Lido Deck, para aqueles passageiros que querem começar o dia com um pouco de exercícios, ou simplesmente apreciar o nascer do sol.
- Café da manhã – servido no restaurante principal (à la carte) ou no restaurante próximo à piscina (estilo buffet), ou ainda, na cabine (estilo continental).
- Lanche da manhã – servido entre o café da manhã e o almoço, no restaurante próximo à piscina.
- Almoço – servido no restaurante (à la carte), no restaurante próximo à piscina (estilo buffet).
- Chá da Tarde ou lanche da tarde – servido no restaurante próximo à piscina (estilo buffet), ou nos salões principais do navio.
- Jantar – servido no restaurante principal ou nos diversos restaurantes temáticos (à la carte) ou ainda, mais informalmente, no restaurante próximo à piscina (estilo buffet).

- Ceia da Meia-Noite – servida em todos os navios, é uma atração para que alguns passageiros registrem com fotografias as obras primas dos *chefs* que preparam escultura em legumes e frutas.
- Ceia da 1h30 da manhã\_(somente na Carnival Cruise Lines) – servida em pontos estratégicos do navio ou no restaurante próximo à piscina. Esta ceia é mais leve que a anterior, porém, oferece uma grande quantidade de doces para que os passageiros reponham as energias para continuar a noite.
- Buffet 24 horas\_– a maioria das companhias já está adotando o sistema de refeições 24 horas por dia para atender os passageiros que não querem se prender a horários fixos de refeições. Algumas oferecem *buffet*, que é repostado constantemente para que se mantenha a qualidade dos produtos servidos; outras oferecem um tipo de prato, como as pizzas, que são servidas sem intervalo.
- Room service 24 horas –\_ o serviço de cabine é oferecido na maioria das companhias marítimas, sem custo adicional. Algumas, como a *Island Cruise* já começaram a cobrar uma taxa por este serviço.

Lembramos que toda e qualquer refeição servida a bordo não tem custo adicional para o passageiro (com exceção dos restaurantes especiais que podem cobrar uma taxa simbólica), que poderá experimentar toda e qualquer iguaria que desejar. Haverá custo somente para as bebidas, desde que estas não estejam incluídas no cardápio (toda e qualquer bebida engarrafada ou enlatada deverá ser paga pelo passageiro como serviço extraordinário).

### **2.3.3.6 Atividades de lazer a bordo dos navios.**

Depois da culinária, o lazer e o entretenimento são a maior preocupação nos cruzeiros marítimos. As companhias marítimas oferecem opções para todos os gostos e necessidades, desde os passageiros que procuram sossego, relaxando no deck e respirando a brisa do mar, até aqueles que gostam de cuidar do corpo e estar sempre em atividade.

São várias as opções de atividades durante o dia e durante a noite, sempre programadas por profissionais da área de educação física e lazer, altamente capacitados, e realizadas sob a

supervisão de monitores experientes especializados. Além de atividades programadas, as companhias oferecem ainda áreas de lazer construídas especialmente para que os passageiros se divirtam enquanto estiverem a bordo, como sala de jogos, biblioteca, internet café, piscinas, parede de escalada etc.

Diferente de uma viagem tradicional por terra, os cruzeiros marítimos têm a capacidade de oferecer diversas atividades de lazer num mesmo tempo e num mesmo lugar. Esta opção se torna importante, pois, se os passageiros estão participando de uma atividade que não lhes agrada, podem simplesmente sair e procurar outra alternativa de atividade que esteja acontecendo no mesmo horário. Numa viagem tradicional, por terra, é necessário o deslocamento até o local do espetáculo, por exemplo, um teatro e a permanência até o final do mesmo, para então os passageiros deslocarem-se novamente para o hotel ou mesmo para um restaurante.

A facilidade de escolha entre as diversas atividades de lazer que um navio proporciona talvez seja uma das principais características deste tipo de viagem. Lembramos ainda que todas as atividades de lazer também estão incluídas no preço da viagem marítima, com exceção dos jogos, como cassino ou bingo, que terão custo adicional somente se houver participação ativa dos passageiros, caso contrário, será gratuita, pois nada se paga para simplesmente observar.

As atividades são programadas por cada companhia marítima de acordo com o tipo de público que espera receber. A *Disney Cruise Lines*, por exemplo, espera ter muito mais famílias com crianças a bordo do que a *Princess Cruises*, que é uma companhia mais voltada para o público adulto. Por isso, é importante conhecer o perfil de cada companhia para que se escolha o navio que melhor se adapte às necessidades dos passageiros.

Levando-se em consideração as diferenças entre os navios, abaixo listamos alguns exemplos genéricos de atividades possíveis de serem realizadas num cruzeiro marítimo, lembrando que as mesmas podem sofrer alterações de acordo com o tamanho do navio, sua estrutura e seu tipo de público.

### 2.3.3.6.1.1 Atividades de lazer programadas para serem desenvolvidas em espaços para uso diurno.

A preocupação em entreter o passageiro durante todo o dia é freqüente em todos os navios da atualidade. É importante ter equipes especializadas e preparadas para planejar e coordenar as atividades de lazer que possam atender aos mais diversos tipos de pessoas e faixas etárias a bordo. Abordaremos inicialmente as atividades realizadas com freqüência durante o dia nos navios de cruzeiros.

A maioria dos navios possuem piscinas tanto para o público adulto quanto para o público infantil (Figura 11). Os navios construídos após a década de 1990 possuem a opção de tobogãs (ou toboáguas) nas piscinas maiores e, o mais recente e maior navio da atualidade, o *Freedom of the Seas*, incluiu como opção de lazer em sua estrutura uma piscina com ondas artificiais, possibilitando uma simulação de *surf* a bordo

FIGURA 11  
Piscinas de um dos navios da *Carnival Cruise Lines*



Fonte: Brito, 2002.

O *SPA* é outra opção encontrada na maioria dos navios. Alguns reproduzem os banhos romanos, como é o caso do navio *Queen Mary 2*. Alguns incluem hidromassagem, sendo que algumas das *jacuzzis* estão na área das piscinas, possibilitando o relaxamento ao ar livre. Os *SPA's* a bordo podem incluir ainda saunas (algumas com vista para o mar), serviços de massagem, tratamento de beleza variado, indo desde uma limpeza de pele até um completo tratamento corporal. As áreas de descanso também são uma constante, sendo possível encontrar em alguns navios cadeiras de pedra aquecida para o maior conforto dos passageiros.

As academias de ginástica são incluídas para a realização de atividade física a bordo dos navios desde o início do século XX, como vimos no capítulo 1. As atividades físicas continuam sendo uma preocupação constante das companhias. Dentre as opções estão os exercícios de alongamento, ginástica localizada, musculação, uso de esteiras e bicicletas ergométricas, dentre outros aparelhos disponíveis. Atualmente as academias são geralmente construídas na proa do navio, possibilitando àqueles que utilizam as esteiras, por exemplo, contemplar o mar enquanto o navio cruza o mar. Há ainda pistas para *jogging*, construídas especialmente para a atividade num dos decks do navio. Cabe lembrar que em todas as opções descritas há a presença de um profissional de educação física que pode acompanhar os passageiros durante suas atividades. Além de serem utilizadas nos cruzeiros durante a temporada, algumas companhias, como a *Costa Crociere*, oferecem cruzeiros exclusivos para a prática de exercícios físicos a bordo, como o cruzeiro *Fitness* e o cruzeiro do *Bem Estar*.

Algumas atividades competitivas e lúdicas são oferecidas na maioria dos navios como o tênis de mesa; os jogos de convés, como o *shuffleboard*<sup>38</sup> e o tiro ao prato; os jogos na piscina e os jogos de carta. A leitura também é incluída como opção de atividade. Grande parte dos navios possui uma biblioteca a bordo, com literatura em diversos idiomas, contemplando assim passageiros das mais diversas nacionalidades.

---

<sup>38</sup> O *shuffleboard* é um jogo típico dos cruzeiros marítimos, muito similar ao jogo de 'bocha', porém, utiliza-se uma haste para empurrar o disco que é jogado numa área delimitada com um desenho no piso.

Alguns navios tentam oferecer atividades de lazer inusitadas, construindo por exemplo paredes de escaladas e pista de patinação no gelo<sup>39</sup> e deck para a prática de esportes náuticos<sup>40</sup>.

As crianças não são esquecidas na maioria dos navios de médio e grande porte. Na maioria é possível encontrar sala de brinquedos<sup>41</sup> com monitores preparados para atender as mais diversas faixas etárias. Alguns navios possuem ainda áreas exclusivas para os adolescentes, como clubes e discotecas.

### **2.3.3.6.2 Atividades de lazer programadas para serem desenvolvidas em espaços de uso noturno**

As atividades noturnas também estão dentro do planejamento de lazer dos navios de cruzeiros em qualquer região de navegação. O diretor de cruzeiros, responsável pelas atividades diárias a bordo, tem sob sua responsabilidade vários profissionais da área de lazer, educação física e artística. Estes últimos são mais requisitados durante as atividades noturnas realizadas nos principais salões e teatros do navio. Como exemplo podemos citar as peças de teatro, shows de humor, dança etc. Os passageiros podem ainda optar por uma sessão de cinema, no teatro principal do navio ou ainda em circuito fechado na TV da cabine

Os profissionais de lazer normalmente organizam atividades sociais como festas temáticas (nos salões ou *decks* externos), concursos e shows diversos que exigem a participação direta do público, integrando os passageiros a bordo. Há ainda espaços específicos para o lazer e entretenimento noturno como a discoteca ou boate de bordo ou ainda, o piano bar e o cassino.

Todas as atividades acima são programadas pelo diretor de cruzeiro, que juntamente com seus assistentes, distribuem-nas durante todo o dia, para que a maioria dos passageiros possa ter várias opções de divertimento. Os profissionais envolvidos nestas atividades são geralmente formados em educação física, como é o caso do Sr. Naim José Ayub, diretor de cruzeiros da

---

<sup>39</sup> Estas duas atividades são encontradas nos navios mais novos da Royal Caribbean International, como o Voyager of the Seas.

<sup>40</sup> Os navios das companhias SeaDream Yacht Club, Seabourn Cruise e Windstar Cruise, por exemplo, oferecem uma plataforma retrátil, que possibilita aos passageiros realizarem *windsurf*, *banana-boat*, pedalinhas, escuba, caiaques, *snorkel*, entre outros

<sup>41</sup> Alguns navios, como os da Disney Cruise Lines, possuem várias salas separadas por faixa etária, para melhor atender às necessidades do pequeno viajante.

*Costa Crociere*<sup>42</sup>. Grande parte das atividades envolve o trabalho com o corpo e a mente, como ginástica, dança, exercícios físicos em geral etc, necessitando, portanto, a atuação de profissionais. Junto destes profissionais, estão também aqueles da área de turismo e lazer que desenvolvem o trabalho de monitoria de lazer para adultos e crianças, organizando jogos e brincadeiras nos *decks*.

Um cruzeiro marítimo oferece diferentes práticas de lazer para um público heterogêneo, podendo colaborar para que este público aproveite o seu tempo em atividades que mais lhe agradam, além de ser, para alguns, um ambiente ideal para se fazer amigos, pois muitas das atividades mencionadas são realizadas em grupos.

### **2.3.3.7 Natureza e paisagem**

Para concluir, apresentamos aqui o que consideramos uma das principais características dos cruzeiros marítimos – o contato com a natureza e diferentes paisagens que desfilam aos olhos dos passageiros enquanto o navio o transporta para os diversos destinos programados no roteiro.

Esta característica exige a experiência real de uma viagem a bordo, pois proporciona sensações de liberdade, conforto e integração com a natureza. É o homem se descobrindo em seu estado mais puro, em seu estado de criatura que observa a dimensão e a força do mar, cuja cor e diversas tonalidades são diferentes daquelas observadas da praia, à beira mar. As cores do céu também se modificam e oferecem verdadeiros espetáculos, tanto ao amanhecer quanto ao anoitecer.

Embora o contato com a natureza seja intenso numa viagem por mar, muitas vezes os turistas podem não perceber, deixando-se perder nas atividades de lazer realizadas em áreas ‘construídas’ pelo homem. Para Tuan (1980, p.110), o contato físico com o meio ambiente natural é cada vez mais indireto. Os circuitos turísticos separam o homem da natureza a medida

---

<sup>42</sup> Palestra realizada a bordo do navio Costa Victoria, em 19 de dezembro, durante a IV Viagem Técnica, organizada pela empresa Navigare.

que se apresenta atrás de janelas de vidros. Falta à sociedade contemporânea um envolvimento mais suave com a natureza, num ritmo mais lento.

A experiência de uma viagem a bordo de um navio é uma experiência única para cada indivíduo. Por mais que se tente falar sobre as diversas sensações, é difícil expressar o que realmente se sente estando em alto mar. A chegada a cada porto de escala é outro momento único da viagem marítima, pois descobre-se a silhueta da paisagem e as formas das cidades. O olhar a partir do mar mostra contornos não perceptíveis quando se está em terra firme. O olhar do mar pode criar laços afetivos do ser humano para com a natureza, tornando-se um momento único da viagem. O olhar do mar cria um prazer visual da natureza, que irá variar de intensidade dependendo do sujeito que passa pela experiência.



## **3 Fatores de escolha de um cruzeiro marítimo**

---

---

*“... A minha nave vermelha, tocando pela primeira vez a água slagada, brilhava ao sol. Como a prova metálica de que valeu a pena não desistir. E começar outra vez, para não me tornar um barco sem mar...”*

*Amyr Klink*

### **3.1 As relações entre lazer e turismo**

Atualmente, vivemos numa sociedade pressionada pelo tempo. No entanto, este tema vem preocupando o ser humano desde a Revolução Industrial – não só pela busca de sua otimização, devido a uma visão capitalista emergente, relacionada à produção, quanto pelos valores relacionados ao consumo. Nesse panorama surge a concepção de tempo “livre”.

Porém, tempo livre de quê?

Uma vez que a sociedade contemporânea pauta sua organização na esfera do trabalho, nada mais lógico que seu surgimento deva-se a uma visão funcionalista, isto é, um tempo de trabalho e um tempo de não trabalho, onde o lazer relacionado ao não trabalho dificilmente deixa de ter um caráter compensatório.

Se o tempo está relacionado ao trabalho e é cronometrado, não se pode então chamá-lo de tempo “livre”. Nenhuma obtenção de tempo pode receber a denominação “livre” (BRUHNS, 2002:26). O tempo torna-se algo valorável e como tal, torna-se uma utilidade valiosa, tangível, que deve ser economizado, contado, empregado.

As conquistas tecnológicas advindas da Revolução Industrial colaboraram para aliviar o trabalho repetitivo e supostamente diminuir as horas dedicadas ao labor, porém, a distribuição do tempo continua sendo o grande inimigo do homem moderno e tal mudança desencadeou uma nova ordem social.

A Revolução Industrial foi fundamental para a passagem do tempo cíclico para o tempo linear e sua organização, na sociedade moderna. O tempo linear é o tempo medido, que não se repete, que se estende por uma reta numa eterna continuidade (DE GRAZIA, 1966:282).

A sociedade industrial obrigou o homem a alterar o seu ritmo bio-vital-pessoal e não ser mais detentor de sua própria produção, mas sim, fazer parte do processo produtivo abstrato. Neste sentido, o maquinário impôs um ritmo ao trabalhador e como consequência, os dissabores devido às disciplinas e controles excessivos impostos. No entanto, com o desenvolvimento da tecnologia, o homem imaginou poder usufruir de uma diminuição do esforço físico empregado à realização de algumas tarefas.

Alguns ganhos foram conquistados pelo trabalhador, tais como a redução da jornada de trabalho, os finais de semana livres para o descanso, as férias anuais remuneradas e a aposentadoria por tempo de serviço, situação que vem se revertendo no presente devido a uma série de fatores, os quais fogem a este trabalho. Neste panorama, foi necessário encontrar saídas para que este homem reencontrasse seu ritmo, não só biológico como também psicológico e cultural.

Na sociedade contemporânea, o tempo “livre” se confunde com o lazer e este último é colocado em oposição ao trabalho vivido como algo negativo . Para De Grazia (1966 p. XIX)

“O lazer e o tempo livre vivem em dois mundos diferentes. Nos acostumamos a pensar que são a mesma coisa, mas todo mundo pode ter tempo livre e nem todos podem ter lazer”.<sup>43</sup>

Para o autor, o tempo “livre” é uma certa forma de calcular uma determinada categoria de tempo que está livre do trabalho e o lazer é uma forma de se relacionar com a vida, uma condição ou um estado do homem estar livre da necessidade de trabalhar, *que poucos desejam e menos alcançam*.

Ainda citando De Grazia, o lazer é um estado de isenção de obrigações sendo que as atividades de lazer são aquelas cujas finalidades estão em si mesmas.

---

<sup>43</sup> “el ocio y el tiempo libre viven en dos mundos diferentes. No hemos acostumbrado a pensar que son lo mismo, pero todo el mundo puede tener tiempo libre y no todos pueden tener ocio.”

O lazer trouxe mudanças aos valores da sociedade contemporânea, apontando o surgimento de novas atividades, facilitadas pelo avanço tecnológico, bem como influenciadas por novas concepções de vida.

O tempo foi fracionado como resultado de uma racionalização intrínseca à industrialização, concedendo um tempo “livre”, dosando o número de horas dedicado ao trabalho e ao descanso. Com fusos que atropelam hábitos e relógios biológicos, algumas empresas e profissionais tendem a negociar horário e lugar de trabalho (FONTANA,2000:21).

Estudo realizado por pesquisadores europeus mostra alguns sintomas de um típico profissional totalmente envolvido com o trabalho, tais como viver pressionado pelo tempo, não ter vida social, ter pouco tempo para relaxar e usufruir de férias curtas ou pouco freqüentes, onde os resultados futuros não são nada satisfatórios (FONTANA, 2000:66).

A conquista das férias trouxe à sociedade contemporânea mudanças profundas no equilíbrio das atividades anuais (DUMAZEDIER, 1994:37). O período de férias representa uma quebra no ritmo que o trabalho industrial impõe diariamente ao homem, embora muitas vezes não sendo usufruído por grande parte da população. A descontinuidade das obrigações laborais pode possibilitar ao homem pensar e propor novas formas de relação com a vida. Praticar atividades de lazer ou viajar são opções de descanso que podem ser eleitas por alguns trabalhadores em seus períodos de férias. O planejamento de viagens pode se tornar uma verdadeira aventura para alguns, ou uma verdadeira tortura para outros. O afastamento do lugar de residência e o deslocamento por regiões desconhecidas são componentes importantes para que os indivíduos usufruam o lazer, para conhecer novas culturas, enriquecer seus conhecimentos e descobrir novos horizontes.

Assim, enquanto produto da sociedade moderna, o lazer proporciona o resgate das forças criativas à medida que representa uma pausa para reflexão e exercício das idéias. Daí sua importância na vida das pessoas. O ritmo das atividades necessárias ao trabalho é diminuído, sem que, no entanto, este seja descartado enquanto valor máximo. O ideal seria uma vida pautada por mais tranquilidade, com um ritmo menos compulsivo.

### 3.1.2 Lazer e prazer

O mundo contemporâneo criou diversas atividades de lazer para que o homem empregue o seu denominado tempo “livre”. Muitas envolvem altos recursos financeiros para que sejam realizadas. Uma das atividades de lazer criada na modernidade para que o homem usufrua desse tempo “livre” é a viagem e uma das opções de viagem de lazer procurada nos dias atuais é aquela realizada a bordo dos navios de cruzeiros.

O fenômeno lazer vem se apresentando como justificativa para muitas práticas e opções de vida. A sociedade vem se urbanizando cada vez mais em consequência do avanço industrial e tecnológico. Mudam-se as concepções, os conceitos e os comportamentos, muitas vezes dificultando a reflexão e a crítica nesse emaranhado e nessa roda viva, onde o ritmo de vida é levado ao extremo. Nesse panorama, torna-se fácil colaborarmos com comportamentos e realizações que às vezes repudiamos.

Uma rápida observação nos mostra que o sistema em que estamos inseridos, tem utilizado esse espaço para tentar incrementar o consumismo fácil e supérfluo, diversificando a produção de bens utilizados nessas horas vagas. Porém, como bem discute De Grazia citado em Bruhns (2002), alguém sozinho pode gozar o lazer e mercadoria nenhuma fará falta; basta realizar um passeio ao ar livre.

Desta forma, o lazer não estaria atrelado à abundância ou luxo, mas a um estado de serenidade e tranquilidade. Nesse sentido, o tempo não realiza o lazer o qual não se concretizará sob o controle do tempo.

Porém, vivemos dentro de uma lógica onde o tempo significa dinheiro e não podemos perder tempo (o qual deve ser economizado, investido, conquistado e contado). Devemos sempre estar “fazendo coisas” para justificar nossa produtividade e naturalmente isso gera ansiedade e desconforto, pois a preocupação está sempre no “fazer o seguinte”.

O homem contemporâneo compra seus prazeres com o dinheiro de seu trabalho na ilusão de vivenciá-los em seu tempo “livre”. O lazer torna-se algo quantificável e compulsório, ou seja,

um repouso imposto pela racionalização do tempo, onde o prazer também passa a ser fundamental e obrigatório.

Devemos estar atentos sobre a questão do prazer, bastante almejado, porém nem sempre alcançado, pois os dissabores são múltiplos, no que se refere ao quadro social de insegurança instaurado no cotidiano, proveniente desde a questão do desemprego, violência (física e moral, relacionada à miséria) passando pela grande carga de informações gerando angústia pela não-capacidade de sua absorção, como a intensa competitividade gerada nesse processo. A necessidade de estarmos sempre “ligados” nos conduz a experimentarmos frações de prazer nem sempre completados. Permanecemos sonhando com ilhas paradisíacas...

Nesse quadro, o cotidiano serve como espaço para o envio de mensagens de encantamento, destinadas a capturar o desejo e a fantasia, através de promessas de personalização. Sedução torna-se sinônimo de atração.

Baudrillard (1992), vem nos auxiliar, esclarecendo como uma “sedução fria”, revisada e corrigida pela ideologia do desejo, governa a esfera da informação e da comunicação, denominada sedução/simulacro (psicológica e operacional, da estratégia dos jogos<sup>44</sup>, da era da fascinação), oposta à sedução-desafio (esfera do encantamento), dual e antagônica, da aposta máxima, da sedução mítica, apenas um processo imoral, frívolo, superficial, supérfluo, da ordem do universo simbólico (dos signos e das aparências, “voltado aos prazeres e à fruição dos corpos inúteis”).

Segundo o autor (op. cit:205), “sedução na forma atual, perdeu o aleatório, o suspense, o sortilégio, para se revestir da forma de uma obscenidade leve e indiferenciada”. Cúmplice de um mercado, a sedução serve à circulação das trocas, não restando o “encantamento de uma estrutura labiríntica em que o ser se perde”.

---

<sup>44</sup> - Essa estratégia de jogo envolve o funcionamento das redes, seu modo de investimento e manipulação, regulando a generalidade de nossas trocas. Segundo Baudrillard (1992:179), define-se “*pela possibilidade de prever todos os golpes do adversário e de dissuadi-los antecipadamente*”, tornando impossível qualquer aposta. É ela quem confere seu caráter lúdico a um mundo paradoxalmente sem apostas.

Nesse processo de sedução/simulacro, numa espetacularização do cotidiano, composto pelo “incrível”, “sensacional”, “fantástico”, imagens são criadas, insuflando desejos e criando carências, revestindo o real com uma aparência desejável.

É desenvolvido um consumo, não por necessidade, mas por ansiedade, suscitando a dúvida se é possível não vincular à estratégia do consumo a estratégia da sobrevivência, uma vez que a identidade social do indivíduo se afirma na esfera do consumo, enquanto no ar paira a incerteza quanto ao futuro e a ameaça da exclusão.

Porém, com Santos (2000) acreditamos sobre o jogo não ter acabado - ele nunca acaba - prossegue em outro plano, em outro paradigma, em outro espaço-tempo. Assim sendo, mais eficiente do que se deixar abalar com essas regras da sociedade de controle, seria descobrir como “no jogo infinito, elas podem ser desreguladas”.

Assim podemos nos aproximar na crença da possibilidade do prazer, conforme Maffesoli (1998), constituir-se na expressão de um desejo de vida irreprimível, insistindo pelo seu espaço social, representado pelas pequenas conquistas do cotidiano.

Mais do que a presença de um poder presencia-se uma “potência da socialidade”, emprestando o termo do autor (op. cit:5), para o qual esta pode se manifestar, subvertendo a ordem estabelecida na forma do silêncio, da astúcia, da luta, da passividade, do humor ou do escárnio, resistindo à imposição do poder. Portanto, o insignificante faz sentido, uma vez enfrentando instituições macroscópicas e dominantes. Revela-se uma dimensão crítica no movimento contemporâneo, não negando aqui suas ambiguidades e, portanto, não dispensando a necessidade de discernimento e superação.

Não podemos deixar de considerar essa ambigüidade em relação ao prazer presente na busca do cruzeiro marítimo enquanto opção de lazer, onde o trânsito entre as possibilidades de regulamento e desregulamento fazem-se presentes, num movimento envolvendo contradições, afirmações e negações de conceitos, idéias e comportamentos.

### 3.1.3 Viagens, cruzeiros e paisagens

Viajar é uma das formas de lazer que a sociedade contemporânea encontrou para empregar o denominado tempo “livre” e o dinheiro, fruto de seu trabalho. Viajar pode alargar horizontes, aproximar os povos socialmente, aumentando a comunicação entre as nações, envolvendo o processo de aculturação. As viagens reúnem o deslocamento e afastamento do local de residência por um determinado tempo, que segundo Bruhns (2002), aproximam-se dos ritos de passagem. Citando Ortiz, a autora aponta um importante processo das viagens – aquele que torna os viajantes um intermediário entre sítios e culturas distantes, pois colocam em comunicação lugares separados pela distância e pelos hábitos culturais (apud Bruhns, 2002).

Os cruzeiros marítimos, enquanto opção de viagem de lazer, têm se tornado bastante populares no Brasil (se não efetivamente através da realização, através das propagandas bastante difusas, insuflando desejos e imaginação). Algumas das razões de escolha para este tipo de viagem poderiam ser as diversas atividades de lazer oferecidas a bordo dos navios de cruzeiro, a oportunidade de contato com a natureza (céu, mar e sol), a visão de diferentes paisagens e ainda, o contato com culturas diversas.

Pesquisa recente (Rabahy, 2006) apontou que o principal motivo para a realização de uma viagem marítima no Brasil era “vivenciar a experiência de viajar de navio”. O prazer da viagem marítima de lazer é ainda uma incógnita para muitos. A busca pelo novo, pelo diferente, pelo prazer acessível a poucos, pelo ambiente de *glamour*, pelo inusitado são fatores que podem influenciar na escolha desta experiência.

Uma viagem por mar pode proporcionar uma sensação de liberdade, conforto e integração com a natureza. O homem se descobre num estado diferente do seu cotidiano, no estado de observador da dimensão e da força do mar, cuja cor, tonalidades e sons são diferentes daquelas observadas da praia, à beira mar. As cores do céu também se modificam e oferecem verdadeiros espetáculos, tanto ao amanhecer quanto ao anoitecer. Todos estes elementos colaboram para criar um imaginário em torno dos cruzeiros.

Um cruzeiro marítimo talvez seja a opção de viagem de lazer que apresente a maior simbologia para os indivíduos na atualidade. Inegavelmente, o mar sempre exerceu um fascínio

sobre as pessoas, seja pelos seus mistérios, seja pelas narrativas poéticas. Sua imensidão e sua força provocam medo e ao mesmo tempo, respeito, excitação e prazer. Suas lendas contadas de geração em geração e seus deuses, como *Netuno*, sempre foram lembrados na mitologia. O desejo de cruzar os oceanos em busca do desconhecido levou o homem para o mar. A necessidade da descoberta de novas terras ou mesmo a aventura foi maior que o próprio terror deste gigante desconhecido. A imagem do mar-oceano está ligada à imagem da navegação e à da travessia (Diegues, 1998:25).

As imagens e o prazer visual proporcionados por uma viagem marítima são percebidos de forma e intensidade diferentes por cada viajante. De maneira geral, todos são estimulados, em diferentes graus, a liberar a imaginação – seja por meio das propagandas ou pelo simples desejo de viver a experiência. Nos aproximando de Bruhns (2002) sobre as viagens à natureza, podemos dizer que os cruzeiros são uma aventura imaginada, pois trata-se de um acontecimento muito distante da vida cotidiana. O ambiente de um navio, que até os dias atuais gera um certo fascínio e aproximação com certo *glamour*, combinado com a natureza, cria sensações muitas vezes inexplicáveis para os turistas. Afirmações como: “*é um sonho de viagem*”, “*é um luxo*”, “*é maravilhoso*” são comuns de se escutar a bordo dos navios e mesmo em vídeos promocionais divulgados pelas companhias marítimas.

As viagens por oceanos e mares estimulam a imaginação do viajante, não só com relação à simbologia do mar, mas também com relação à própria experiência de navegar. Segundo Bachelard (1997:18), a

“imaginação não é, como sugere a etimologia, a faculdade de formar imagens da realidade: é a faculdade de formar imagens que ultrapassam a realidade, que cantam a realidade” .

Um dos componentes importantes nos cruzeiros marítimos é a paisagem. Embora uma das principais motivações que levam um viajante a optar pelas viagens marítimas seja o desejo de viver a experiência, além da infra-estrutura e as opções de lazer que os navios oferecem atualmente, a paisagem também pode estar inserida neste rol. Os diferentes destinos oferecidos podem tornar-se um ponto de referência expressivo para a escolha da viagem.

A experiência de uma viagem a bordo de um navio é única para cada indivíduo. Por mais que se tente falar sobre as diversas sensações, é difícil expressar a sensação de estar em alto mar. A chegada a cada porto de escala é um momento especial da viagem marítima, pois se descobre a silhueta da paisagem: as montanhas, serras, baías e as formas das cidades, que vão se descortinando à medida que o navio se aproxima da costa.

Esta combinação de paisagem costeira (litorânea) e de paisagem oceânica pode proporcionar diferentes sensações aos viajantes. A paisagem num cruzeiro difere daquela paisagem estática encontrada, por exemplo, nos *resorts* turísticos, pois a chegada em diferentes portos provoca imaginários mutantes. O contato íntimo e freqüente com o oceano confere, portanto, às viagens marítimas características próprias não encontradas em nenhum outro tipo de viagem.

Embora a paisagem oceânica esteja sempre presente num cruzeiro marítimo, pois faz parte de seu entorno, sua percepção pode ser subjetiva, e neste tipo de viagem embora o homem esteja intimamente em contato com a natureza, muitas vezes não a percebe. Trazemos então para uma reflexão as idéias de Tuan (1980:109-110). Os turistas contemporâneos são propensos a colecionar imagens em suas câmeras fotográficas, provando para eles mesmos e para as pessoas de seu relacionamento que esteve realmente no local visitado, esquecendo-se muitas vezes de observarem e se integrarem com a natureza. Concordamos com o autor quando afirma que o envolvimento do homem tecnológico com a natureza é mais recreacional do que vocacional. Percebemos isto nos cruzeiros marítimos. Os turistas buscam o cruzeiro mais para se divertirem a bordo de um “*resort* flutuante” do que para observarem e se integrarem à natureza. Deixam de perceber pequenos detalhes ou mesmo cenários simples, perdendo oportunidades de integração com o meio natural.

Ainda baseando-nos em Tuan, concluímos sobre o turismo possuir uma utilidade social e beneficiar a economia, porém muitas vezes deixa de integrar o homem à natureza. Num cruzeiro marítimo não é diferente, porém, assim como não podemos generalizar, o navio pode aproximar ou separar o homem da natureza. Dependerá da percepção e envolvimento de cada indivíduo e de suas necessidades enquanto estiver em viagem. Os diferentes cenários que se apresentam num cruzeiro marítimo podem se tornar um diferencial, pois combinam céu, sol e mar, enquanto o

navio está em navegação, às silhuetas de ilhas, cidades e montanhas, quando o navio se aproxima ou se distancia da costa. Um cruzeiro marítimo oferece a oportunidade única do viajante mudar seu foco de paisagem e vislumbrar o continente a partir do mar.

### **3.1.4 O ritmo do lazer nos cruzeiros marítimos**

Quando avistamos um navio ao longe, em alto mar, é possível perceber a lentidão de seu deslocamento, pois o ritmo de navegação em nada pode ser comparado ao de outros meios de transportes modernos. A velocidade de um navio de cruzeiros pode chegar a 30 nós,<sup>45</sup> aproximadamente 60 quilômetros por hora, ritmo lento se compararmos a um automóvel em deslocamento por rodovias (100 a 150 Km/hora), ou a um avião riscando o céu (acima de 600 Km/h), ou mesmo a um trem rápido cruzando paisagens (acima de 300 Km/hora). Uma viagem de lazer por mar pode favorecer a diminuição do ritmo da vida moderna e a contemplação da natureza.

A escolha de uma viagem por navio transformar-se numa oportunidade para um envolvimento mais suave com a natureza. Podemos literalmente dizer que a bordo de um navio é possível *'ver a vida passar'*. Ao pensarmos neste navio como um complexo de lazer, a cadência da vida pode mudar completamente, pois o espaço confinado ganha um ritmo frenético com todas as opções de atividades de lazer e gastronomia oferecidos a bordo.

A versão moderna dos cruzeiros marítimos surgiu entre o final dos anos 1970 e início dos anos 1980, introduzindo um novo conceito cujo principal objetivo era entreter os viajantes durante a permanência a bordo. Novos elementos foram introduzidos a partir de então e esta se tornou uma modalidade de viagem para aproveitar intensamente cada momento, oferecendo uma diversidade de opções de lazer, sempre desenvolvidas e realizadas com a supervisão de profissionais. As áreas internas dos navios foram ampliadas para contemplar as diversas atividades sociais e o convívio entre os passageiros.

A oferta exacerbada de atividades de lazer, conforme vimos no capítulo um, criando muitas vezes um ritmo frenético de horários e uso de espaços vem de encontro ao discutido aqui

---

<sup>45</sup> Velocidade do navio Queen Mary 2, considerado um dos maiores navios do mundo na atualidade. Um nó equivale a 1,852 quilômetros.

anteriormente sobre a criação, pela sociedade industrial, do uso do tempo produtivo e seu significado.

Se tempo é dinheiro, não posso perdê-lo e tendo adquirido meu lazer com o dinheiro de meu trabalho, devo desenvolver o máximo de atividades para justificar a compra desse lazer. Nesse panorama, a realização de atividades e sua contabilidade irão se aproximar de uma prestação de contas ao prazer, onde o acúmulo de atividades representa um saldo positivo.

O caráter de fruição, contemplação, relaxamento e descanso, o qual se aproximaria de um clima de descontração, cedem espaço para uma lógica próxima do trabalho<sup>46</sup>, muitas vezes com cobranças de resultados, regras excessivas e controles exagerados se unindo à necessidade de “fazer algo” para justificar o alto empreendimento.

### **3.1.5 O corpo em alto mar**

Além das diversas opções de lazer a bordo, cabe ainda mencionarmos a questão do corpo a bordo dos navios, pensando não só no bem-estar que o contato com a natureza causa ao homem, mas também nas diversas sensações proporcionadas, podendo ser estas um dos fatores de escolha para este tipo de viagem. Não mencionaremos aqui as propriedades medicinais que o sol e o mar desencadeiam, extremamente utilizadas no século XIX<sup>47</sup>, mas sim, como o indivíduo percebe o corpo neste ambiente.

Inicialmente devemos entender o ambiente de um cruzeiro marítimo. Durante o dia é possível desfrutar de muito sol e se refrescar na piscina. A brisa e a amplitude do mar ajudam a construir um ambiente propício para a exibição do corpo. Assim, os indivíduos aproveitam o dia num navio como se estivessem numa praia, circulando seus corpos seminus, com biquínis e sungas, esperando o corpo dourar ao sol do alto mar. Segundo Farias (2002:276), a cor bronzeada, o estar moreno, é sinônimo de beleza e saúde e é o mais alto grau de hierarquia das cores da praia. À noite, o corpo bronzeado é mostrado aos outros participantes do cruzeiro, durante as atividades sociais.

---

<sup>46</sup> No artigo “Sobre o Fim de Semana” Bruhns (2005) desenvolve como essa lógica do trabalho permeia a suposta descontração do fim de semana.

<sup>47</sup> Ver Corbin (1989), principalmente o capítulo “A nova harmonia do corpo e do mar”

Freqüentemente são ouvidos comentários sobre a relação da cor morena da pele e aparência saudável com o cruzeiro marítimo. Há uma tendência de algumas companhias oferecerem tratamentos prolongados de beleza nos *Spas* a bordo. Para facilitar a exposição do corpo “natural” ao sol, algumas companhias marítimas possuem áreas restritas para a prática de *topless*<sup>48</sup>, onde as passageiras mais liberais podem aproveitar o ambiente confinado e se livrar da parte superior de seus biquínis. Visitando navios europeus atracados em portos brasileiros, tivemos a oportunidade de presenciar a prática de *topless* na área comum da piscina.

Quando falamos do corpo, não podemos minimizá-lo à simples estrutura de ossos, pele e músculos, mas devemos incluir todos os sentidos, pois estes não podem ser dissociados do corpo humano e através deles emoções e sentimentos participam da interpretação do mundo. A paisagem marítima contribui para uma maior percepção do corpo e dos sentidos. Lembrando Tuan (1980:285), somos um organismo biológico, um ser social e um indivíduo único e estamos biologicamente equipados para registrar um sem número de estímulos ambientais. O autor menciona como no mundo moderno o sentido mais favorecido é a visão, em detrimento da audição, tato e olfato. O olfato e o tato são os sentidos que mais requerem proximidade e ritmo lento para funcionar e despertar emoções.

Refletindo sobre a afirmação de Tuan, percebemos que os cruzeiros, enquanto atividade de lazer realizada em ambiente natural e num ritmo mais lento que as viagens tradicionais, podem representar a busca para o despertar de emoções, pois a audição é aguçada quando ouvimos o barulho do mar no deslocamento do navio; o tato é facilmente percebido, pois a brisa do mar e o vento tocam os corpos. O olfato também é privilegiado, pelo cheiro do mar dentre outros. Utilizaremos a idéia de Bruhns (2002) para comparar os cruzeiros marítimos a um exercício dos sentidos:

ver, ouvir, tocar, cheirar ou degustar sons, cores, superfícies, cheiros ou sabores, faz parte de um conjunto intenso onde a tatilidade agora é representada pelo corpo como um todo, o qual ‘toca a natureza’ e é por ela tocada.

A viagem marítima pode se constituir num exercício dos sentidos e percepções através da experiência sensível por ela provocada causando um modo de conhecimento relacionado a determinadas emoções, fundidas com os sentidos corporais, no contato com a natureza.

---

<sup>48</sup> A companhia Carnival Cruise Lines é uma das companhias que possui estas áreas específicas.

Esse aprendizado da experimentação, onde está presente certa sensibilização, revela um modo de conhecer especial, ou seja, o conhecimento do ambiente decodificado via informações do corpo. Evidentemente essa proposta relacionada ao corpo não é muito valorizada nos cruzeiros marítimos, perdendo espaço para a valorização de atividades envolvendo o corpo na sua visibilidade.

Podemos inferir que, o novo conceito dos cruzeiros marítimos, nascido na década de 1970, incluiu uma parcela do caráter hedonístico do lazer, pois o fato de oferecerem diversão durante as vinte e quatro horas do dia, tem como principal objetivo entreter os viajantes a bordo dos navios. Algumas companhias marítimas, como a *Carnival Cruise Lines*, que criou o novo conceito de viagem por mar, promovem seus cruzeiros dando ênfase às inúmeras atividades de lazer que oferecem a bordo de seus navios na tentativa de proporcionar alegria e diversão aos viajantes. O slogan da Carnival Cruise Lines, por exemplo, tenta mostrar o que será encontrado à bordo de seus navios quando os chama de “*The Fun Ships*”, ou seja, “*Os Navios da Alegria*”.

### **3.2 Turismo, lazer e cruzeiros marítimos – fatores de escolha**

Segundo Krippendorf (2001:46),

“o lazer é uma droga aprovada pela sociedade, um analgésico que dá a ilusão de uma melhora passageira, mas que não pode curar a doença em si”.

Dentre as várias atividades de lazer na contemporaneidade, podemos citar as viagens ou o turismo de lazer (FONTANA, 2000:66), os quais obviamente estão atrelados a uma parcela da sociedade que possui recursos para tal.

Os deslocamentos com fins turísticos ou mesmo pelo prazer da aventura, descoberta ou estudo, continuam sendo possíveis para uma parcela restrita da sociedade, embora sua diversificação tenha proporcionado a inclusão de grupos sociais antes excluídos. O turismo, como fenômeno de massa, nasce então com a sociedade contemporânea, a partir da conquista das férias remuneradas.

O turismo passa a ser um aliado, ou ainda, um cúmplice da evasão, dos deslocamentos. A viagem serve como uma experiência qualitativa e regenerativa. Viaja-se para o desconhecido, para conhecer novas culturas ou simplesmente descansar.

O turismo é um dos mais notáveis fenômenos da sociedade contemporânea, tão complexo que recebe uma abordagem multidisciplinar e interdisciplinar, pois engloba vários setores econômicos e disciplinas acadêmicas. Não existe uma definição conceitual única para o turismo. Vários autores produziram diferentes definições, abordando as mais diversas áreas do conhecimento. Adotaremos neste trabalho a definição oficial da OMT – Organização Mundial do Turismo (2001), pois engloba o deslocamento e o período das viagens e também menciona não só as viagens de lazer, mas também as de negócios e as de outra natureza:

o turismo compreende as atividades realizadas pelas pessoas durante suas viagens e estadas em lugares diferentes do seu entorno habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, por lazer, negócio ou outras.

Portanto, fazem parte das principais características do turismo o deslocamento fora do local de residência, o período de permanência, que deve ser inferior a um ano, a utilização de bens e serviços nos destinos visitados que satisfarão as necessidades do turista e, os fatores de escolha da viagem.

São inúmeras as modalidades de turismo desenvolvidas de acordo com as motivações individuais dos turistas. Dentre as modalidades de turismo podemos citar, entre outras, o turismo de lazer ou turismo de férias – objeto de estudo deste trabalho – o turismo cultural, o turismo de negócios, o turismo desportivo, o turismo de saúde, o turismo religioso, o turismo social, o turismo cênico, o turismo hedonista etc.

O turismo é um fenômeno contemporâneo e é no período de férias que as pessoas usufruem das viagens e se refazem física e mentalmente. A viagem, e portanto o turismo, pode ser a ocasião para a prática de todos os tipos de lazer, incluindo aí a mudança de paisagem, do ritmo e do estilo de vida (CAMARGO, 2001).

Invenção da sociedade moderna, o turismo traz àquele que opta pelas viagens a sensação de liberdade, de conquista de novos espaços e de enriquecimento cultural. Desta maneira, a viagem passa a ser um ritual, definido a partir de diferentes fatores de escolha.

Dentre os vários fatores de escolha para uma viagem, está a motivação, entendida por Silva (2001) como a consequência de algum tipo de necessidade (ou carência) que, quando satisfeita traz o equilíbrio ao organismo. Antes de decidir-se por uma viagem, é necessário que as principais necessidades de um indivíduo estejam plenamente satisfeitas.

São vários os fatores que podem levar um turista a realizar uma viagem, porém utilizaremos neste trabalho a tipologia desenvolvida por Swarbrooke (2002) com base nas motivações. Na Tabela nº 5 apontamos os principais fatores para a escolha de uma viagem e a forma que os mesmos se expressam na tomada de decisão:

**TABELA 5**  
**Fatores que levam um turista a decidir por uma viagem.**

<b>FATORES</b>	<b>FORMAS QUE SE EXPRESSAM EM VIAGENS</b>
Culturais	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Visitas a lugares de interesse</li> <li>- Vivência de outras culturas</li> </ul>
Desenvolvimento Pessoal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumentar conhecimentos</li> <li>- Aprender algo novo</li> </ul>
Físicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Relaxamento</li> <li>- Banho de sol</li> <li>- Exercício e saúde</li> <li>- Sexo</li> </ul>
Emocionais	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nostalgia</li> <li>- Romance</li> <li>- Aventura</li> <li>- Escapismo</li> <li>- Fantasia</li> <li>- Busca de alimento espiritual</li> </ul>
Pessoais	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Visita a amigos e parentes</li> <li>- Fazer novos amigos</li> <li>- Necessidade de satisfazer outras pessoas</li> <li>- Fazer economia, em caso de rendimentos reduzidos</li> </ul>
Status	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exclusividade</li> <li>- Fator moda</li> <li>- Oportunidade de gastar de maneira ostensiva</li> </ul>

Fonte: Swarbrooke, 2002.

Pelo fato de os turistas serem diferentes e terem expectativas próprias, os fatores citados não se aplicam de forma isolada e homogênea. Outros fatores podem colaborar para a escolha de

uma viagem, entre eles, os fatores individuais, como a própria personalidade do turista (aventureiro, tímido, solitário, etc), o estilo de vida de cada um, influenciado muitas vezes pelo poder aquisitivo, as experiências de viagens anteriores e, ainda, a imagem que o indivíduo deseja passar para outras pessoas. As circunstâncias pessoais são fundamentais para a decisão, pois podem influenciar na mudança das motivações com o passar do tempo.

Para escolher por uma viagem de lazer, os turistas procuram opções que satisfaçam suas necessidades. Neste panorama podemos inserir os cruzeiros marítimos como uma opção ou como um novo modelo de férias, pois oferecem, além do simples transporte, a hospedagem, a alimentação e as atividades de lazer, bem como, diferentes paisagens combinadas numa única viagem.

Levando-se em consideração a Tabela nº 5, podemos dizer que vários fatores são levados em conta na escolha deste produto turístico. Primeiramente o fator *Cultural*, pois este tipo de viagem de lazer possibilita a vivência com outras culturas, não somente a bordo dos navios, mas também nas diferentes escalas que o navio realiza. O fator *Físico* seria talvez o principal fator de escolha numa viagem de cruzeiro, pois esta oferece o relaxamento através do contato com a natureza, o banho de sol, que colabora para a recuperação das energias e ainda os exercícios físicos oferecidos ao ar livre ou mesmo nas academias de ginástica e centros de condicionamento a bordo<sup>49</sup>. O sexo, apontado pelo autor como fator físico, também pode estar presente em uma viagem de navio, pois o confinamento cria um ambiente perfeito para aqueles que embarcam com tal propósito.

A busca pelo *Status* também é um forte fator de influência na decisão da viagem, pois o cruzeiro marítimo ainda é visto no imaginário de vários turistas como um produto para os mais abastados, o que o transforma, talvez, num dos mais elitizados produtos turísticos. Mesmo que o tipo de cruzeiro seja para um público de classe média, que tenha condições de pagar pela viagem, ainda é status dizer que se fez um cruzeiro marítimo.

Os fatores *Emocionais* também podem colaborar para a escolha de um cruzeiro. Quando o turista lembra da época áurea dos grandes transatlânticos, pode escolher a viagem por pura

---

<sup>49</sup> O fator *físico* é tão relevante que a companhia Costa Cruzeiros realiza já há alguns anos na Costa Brasileira dois cruzeiros temáticos relacionados ao corpo. Um deles é o *Cruzeiro Fitness* e o outro o *Cruzeiro do Bem Estar*.

nostalgia ou mesmo romance. A aventura e a fantasia podem estar presentes na escolha por navios que ofereçam um sem número de atividades de lazer. Os navios de cruzeiro de grande porte existentes na atualidade oferecem tantas opções de lazer que mais se parecem a grandes *shopping-centers* ou pequenas cidades flutuantes. Esta condição, além de proporcionar uma verdadeira aventura para os turistas, mexe com os seus imaginários proporcionando fantasias. Os turistas esquecem as imposições da sociedade para se liberar e ser eles mesmos durante o cruzeiro.

Os fatores *Pessoais* também podem se transformar no motivo da viagem, quando se analisa o item ‘fazer novos amigos’, porém não se aplica a todos os passageiros, pois pode depender de sua personalidade. Muitos turistas embarcam para se isolar e ter contato com a natureza e outros embarcam sozinhos e desembarcam com um sem número de novos amigos. Podemos exemplificar esta situação com os “Cruzeiros *Singles*” (entendendo por *singles* todos os solteiros, descasados, viúvos e sozinhos), promovidos por várias companhias marítimas para proporcionar a possibilidade de se fazer novas amizades a bordo.

Por fim, o fator *Desenvolvimento Pessoal* também pode ser considerado nas viagens marítimas. Podemos dizer que este fator está mais direcionado aos destinos de visita que ao próprio navio. Alguns roteiros como o Mediterrâneo, o Leste Europeu, as Ilhas Gregas, a Antártica, entre outros, podem proporcionar novos conhecimentos para os passageiros que viajam com o propósito de aprender.

Cabe ressaltar que, além dos fatores acima mencionados, é necessário que o turista tenha tempo para realizar a viagem, seja ela qual for. Muitas vezes o turista pode ficar frustrado, pois tem toda motivação para realizar uma viagem de lazer, porém, não tem o principal que é a disponibilidade de tempo, fator essencial para que o turismo se desenvolva.

### **3.3 O significado do turismo nas décadas de 50 e 60 no Brasil.**

Podemos dizer que desde 1943 o trabalhador brasileiro tem seus direitos trabalhistas garantidos pela Consolidação das Leis do Trabalho. Frente a isso, o tempo de lazer foi garantido

com o direito às férias remuneradas por um período de trinta dias a cada período de um ano de trabalho e finais de semana remunerados. Porém, a preocupação com o lazer e a conscientização social da importância desta atividade ganham destaque a partir da Segunda Guerra Mundial com a sua oferta massificada.

No início da década de 50 o hábito de viajar ainda não era muito difundido entre os brasileiros (REQUIXA, 1977). As primeiras rodovias, como a Dutra e a Anhanguera, começavam a ser construídas, com o incentivo do governo federal, para atender o desenvolvimento da industrialização automobilística. O transporte marítimo nesta época, ainda era um importante meio para o deslocamento de passageiros, principalmente aqueles que tinham como destino o Norte e o Nordeste do país. Nesta década, o Brasil já contava com instalações portuárias nas principais cidades de sua costa. A aviação também experimentava um desenvolvimento nesta década (TRIGO, 2000), sendo que o Brasil já contava com trinta e duas as empresas aéreas operando. A maior velocidade e o menor tempo de deslocamento foram fatores importantes que contribuíram para o crescimento no número de passageiros. Em meados da década de 1950 os aviões já superavam os navios no setor de transportes de passageiros.

No entanto, apesar deste panorama, a falta de hábito de viagem dos brasileiros, mesmo entre aqueles que poderiam aderir a essa prática, era notada em algumas publicações especializadas, tais como os suplementos de turismo de jornais de grande circulação. A primeira publicação deste foi em 1959, quando o jornal *Folha de São Paulo* editou o Suplemento de Turismo, que era vinculado ao suplemento *Ilustrada*. Somente em 1966, o jornal *O Estado de São Paulo* publica o seu suplemento especial de turismo. Os anúncios publicados na década de 50 não eram instrumentos para divulgação de viagens de “férias”, mas sim para viagens de ‘recreio’, ou simplesmente deslocamentos. As viagens marítimas ganhavam espaço nas seções de ‘artigos domésticos’, ‘negócios e oportunidades’, ‘diversos’ ou ainda, ‘teatro e cinema’, pois os navios eram mais um meio de transporte que uma alternativa para viagens de lazer. Podemos comprovar esta afirmação com o anúncio da *Línea C* (hoje *Costa Crociere*) publicado no jornal *O Estado de São Paulo* (Figura 12)<sup>50</sup>:

---

<sup>50</sup> *O Estado de São Paulo*, 04 de Janeiro de 1953, p.60

FIGURA 12  
Anúncio "Linha C" como meio de transporte

**LINHA "C"**  
Serviço Expresso de Luxo entre o Brasil  
PORTUGAL — FRANÇA E ITALIA

O RAPIDO NAVIO A MOTOR ITALIANO  
**ANDREA "C"**

Sairá de SANTOS em 14 de Janeiro, para:  
CANNES e GENOVA  
1.ª Classe: cabinas c/ 1 ou 2 leitos, com  
banho ou chuveiro. Piscina, Classe Tu-  
rística: Piscina, sala de fumar, bar, etc.  
Preços a partir de Cr\$ 4.800,00 mais as  
taxas em Classe Turística.  
Outras saídas: 8|3 — 29|4 e 24|6  
Saídas para Buenos Aires: 24|2 e 18|4

O RAPIDISSIMO E LUXUOSO NAVIO  
A MOTOR ITALIANO  
Com novas máquinas desenvolvendo até  
20 milhas horárias

**ANNA "C"**

Sairá de Santos em 1 de fevereiro, para:  
LISBOA, CANNES e GENOVA  
1.ª classe: Cabinas com 1 ou 2 leitos,  
com banho ou chuveiro. Piscina. Ar  
condicionado. — Segunda classe: Pisci-  
na, sala de fumar, bar, etc. — Terceira  
classe: Amplos e modernos salões de es-  
tar e refeições, piscinas, etc.

**RIO-LISBOA EM 10 DIAS**  
Outras saídas: 17|3 — 2|5 e 11|6  
Saídas para BUENOS AIRES: 23-|1 e 8|3

Emitem-se bilhetes de chamada da Euro-  
pa com data marcada ou \* designar

**J. FRIZZO & CIA.** (Fundada em 1900)  
Rua 15 de Novembro, 307 — S. Paulo

Fonte: Jornal O Estado de São Paulo, 4/jan/1953. p.60

Observa-se neste anúncio que os navios eram vendidos como meio de transporte entre o Brasil e a Europa, cujo destaque era dado para o conforto e luxo que se encontrava a bordo na época, embora ainda houvesse a separação de classes (primeira, segunda e terceira classes). Cabe destacar que os navios ofereciam os “*Bilhetes de Chamada*”<sup>51</sup> com data marcada ou a designar”. Tratava-se de uma passagem comprada no Brasil para que um passageiro embarcasse sem custo na Europa – similar ao PTA<sup>52</sup> utilizado atualmente pelas companhias aéreas e, que normalmente era enviado por familiares de europeus, já estabelecidos no Brasil.

Os poucos anúncios que faziam menção às viagens de férias, divulgavam peças do vestuário, como o exemplo do anúncio da São Paulo Alpargatas (Figura 13), publicado na Revista O Cruzeiro em 1953, cujo título era “*Férias? Descanse mais à vontade com Alpargatas Roda*” (SINDETUR, 2001). O objetivo do anúncio era lembrar os viajantes que estivessem saindo de férias para “*andar pelo mato, andar a cavalo, pescar, fazer excursões e piqueniques*”, que não se esquecessem de levar um par do calçado confortável.

---

<sup>51</sup> Segundo Diego Suarez Marruecos, Presidente da Oremar, o Bilhete de Chamada está relacionado com a imigração. Teve sua origem em Portugal e após a 2<sup>a</sup>. Guerra, serviu para a reintegração dos apátridas para a recolocação dos mesmos nos diversos países.

<sup>52</sup> Prepaid Ticket Advice – Aviso de Bilhete Pré-Pago.

FIGURA 13  
Férias com Alpargatas



Fonte: Sindetur, 2001.

As viagens programadas por agências da época tinham como principal destino a Europa, os Estados Unidos ou ainda, a Argentina e o Uruguay, assim como o norte do Brasil, destinos estes alcançados sempre por via marítima até a chegada dos aviões. Era necessário dispor de muito tempo para realizar uma viagem para a Europa, como comprovam os anúncios nas páginas a seguir (Figuras 14, 15 e 16), cujas viagens chegavam a levar 85 dias incluindo a parte marítima e parte terrestre:



FIGURA 15  
Primavera na Europa

**Primavera na Europa**

85 DIAS

através do Velho Continente, visitando  
**PORTUGAL, ESPANHA, FRANÇA,  
SUIÇA, ITALIA**

C r \$ 27 . 500 , 00  
50 % financiado

Saida em março de 1953 pelo  
navio italiano ANNA "C".  
Passagens aereas  
e maritimas.

Turismo — Documentação



**IMANTUR**

Organização Turística Argentino-Brasileira

Representantes:

**JOSE' VASQUEZ** Turismo e Passagens  
Praça Ramos de Azevedo, 254 - Loja  
Tel.: 36-3366 — S. Paulo

Avenida Graça Aranha, 19, grupo 603  
Tels. 52-2624 - 22-9629 - Rio de Janeiro

Fonte: Jornal O Estado de São Paulo, 4/jan1953.

FIGURA 16  
Excursão 1958 à Europa

**EXCURSÃO 1958  
á EUROPA**

**40**  
DIAS  
DE  
TURISMO  
ENTRE:

LISBOA  
MADRID  
S. SEBASTIANO  
LOURDES  
PARIS  
BRUXELLAS  
COLONIA  
FRANKFURT  
ZURIQUE  
VADUZ  
INNSBRUCH  
(e talvez Viena)  
VENEZA  
FLORENÇA  
ROMA  
NAPOLES  
(CAPRI e POMPEI)

Partida na 1.ª quinzena de setembro pela  
ALITALIA.

Guias brasileiros acompanhando o grupo.  
Regresso pela Alitalia.

Viagem na Europa sempre em luxuosos  
pulmans.

Três refeições diárias; quartos em hotéis  
de 2.ª com banho, ou de 1.ª.

**Preço: 180.000,00**

Financiamos até Cr\$ 100.000,00 em 10  
prestações de setembro até junho de 1959

RESERVAS E PROGRAMA COMPLETO:

**CARRARA TURISMO E  
SEGUROS AGENCIA LTDA.**

Rua Barão Itapetininga, 224, 3.º, 37-2631  
ou com d. Doris (35-7594)

Fonte: Jornal O Estado de São Paulo, 4/jan1953.

As décadas de 50 e 60 marcaram no Brasil a criação dos principais organismos de turismo do país, como o Sindicato das Empresas de Turismo do Estado de São Paulo - SINDETUR (1951), a Associação Brasileira das Agências de Viagens - ABAV (1953) e a Empresa Brasileira de Turismo - EMBRATUR<sup>53</sup> (1966). Estas décadas marcaram ainda o início das atividades das principais agências de viagens do país, como: a Agaxtur, inaugurada em 1953 *com a finalidade de atender à recepção dos navios do porto de Santos* (TRIGO, 2000), a Oremar, inaugurada em 1957 com o objetivo de vender passagens marítimas<sup>54</sup> e a Agência Brasília, que representava em 1951 a Ybarra - companhia espanhola de navegação (TURISMO EM NÚMEROS, 2002).

Com a chegada dos aviões as agências de viagens da época começaram a organizar viagens com este tipo de transporte ou combinando-o com o navio. A maior velocidade dos aviões começava a despertar o interesse daqueles que não queriam perder tempo. Em 1953, o menor tempo de viagem entre o Rio de Janeiro e Nova Iorque era de 19h00 em aviões *Clippers 6*, de quatro hélices de Pan Am (Figura 17).

FIGURA 17  
O tempo e os transportes aéreos - Clippers Super-6



Fonte: Jornal O Estado de São Paulo, 6/jan1953

<sup>53</sup> Atual Instituto Brasileiro de Turismo.

<sup>54</sup> Nota da autora, que atuou profissionalmente na empresa por mais de 20 anos.

A preocupação com o tempo começa a ser uma constante, como mostram as Figuras 18. Os navios levavam pelo menos uma semana para realizar o mesmo trajeto devido não só a velocidade, mas, também, às escalas necessárias para abastecimento.

FIGURA 18  
O tempo e os transportes aéreos - Relógios



O tempo é de valor inestimável  
nos transportes

**O relógio  
é essencial  
para o  
progresso**

Porque cada minuto vale milhões, o homem luta pela conquista do tempo, procurando encurtar as distâncias. Transportes mais rápidos, mais bem organizados e mais fáceis significam maior progresso. Aquêles que se empenham em dar a seu país transportes mais fáceis, melhores e mais organizados, pensam em função do tempo, para a riqueza e prosperidade da nação. E só há um meio de medir o tempo: o relógio. Por isso, o relógio suíço é um artigo essencial.

OS FABRICANTES  DE RELÓGIOS DA SUÍÇA

Fonte: Jornal O Estado de São Paulo, 6/jan1953

O turismo começava então a despontar como atividade econômica no país. Segundo o SINDETUR, em 1958 já eram trinta e cinco agentes de viagens associados àquele sindicato. Neste mesmo ano a cidade de São Paulo já se destacava como grande centro turístico atuando como pólo emissor e receptor. Seu aeroporto, Congonhas, já apresentava um movimento de 725.144 passageiros embarcados e 744.046 desembarcados (SINDETUR, 2001).

O setor de transporte aéreo começava a crescer, porém os navios ainda eram um importante meio de transporte e também uma opção de lazer no país. Um exemplo disto acontece em 1963, quando a *Companhia Costeira* freta seus navios com exclusividade para a agência *Exprinter* e *Touring Club* para a realização de cruzeiros pela costa brasileira (SINDETUR, 2001).

Outras agências brasileiras também ofereciam opções de viagens a bordo dos navios de linha regular como ‘cruzeiros marítimos de lazer’. Era o caso da Agência *Brasília*, que oferecia algumas cabines em primeira classe nos navios da *Ybarra* para viagens a Buenos Aires, ou ainda a agência *Agaxtur*, que começou a realizar fretamentos de navios, promovendo viagens exclusivamente turísticas e de lazer.

Porém, as opções de viagens entre as décadas de 1950 e 1960 não se encerravam nos navios. Detectamos durante a pesquisa alguns destinos nacionais que se destacavam para o turismo, como as cidades do litoral e do interior de São Paulo, como Guarujá, Poços de Caldas, Jujutiba, e Serra Negra. A abertura das rodovias era um meio facilitador do acesso às cidades do interior. O Rio de Janeiro, as cidades históricas de Minas Gerais e a Bahia (Salvador) também apareciam como opções de viagens nacionais. No que refere-se aos destinos internacionais, além dos mencionados anteriormente (Europa, Estados Unidos e Argentina), destacamos a cidade de Bariloche, promovida pela agência *Agaxtur* na temporada de inverno e, ainda, Israel (Terra Santa) e o Oriente Médio (Beirute), promovido no final da década de 1960 pela agência *Brasília*, em vôos fretados.

Paralelamente às viagens, a pesquisa nos mostrou ainda que faziam parte das opções de lazer da época as atividades sociais, como os bailes, as festas de formaturas, os bailes de debutantes, os jantares dançantes, recebendo especial destaque nos jornais da época o cinema e o teatro.

Pode-se, então, inferir que no Brasil estas duas décadas, 1950 e 1960, foram épocas de descoberta do turismo como opção de investimento do tempo “livre”, que testemunharam um grande crescimento nos meios de transporte (principalmente o aéreo) e que, principalmente, testemunharam o aparecimento de uma opção de viagem que até então tinha como principal função o transporte de passageiros: os cruzeiros marítimos.

### **3.4 Imaginário popular: o simbólico nos cruzeiros marítimos.**

Um cruzeiro marítimo talvez seja a opção de viagem de lazer que apresente a maior simbologia para os passageiros na atualidade. Conhecer esta simbologia, de onde se originou e como ainda se apresenta na sociedade moderna foram algumas das inquietações que colaboraram para a realização deste trabalho.

Durante os vários anos dedicados à atividade de cruzeiros não foi raro ouvir de passageiros ou mesmo de agentes de viagens, que um cruzeiro marítimo é um tipo de viagem destinado às elites, pois são muito caros, ou ainda, que se trata de uma viagem para pessoas de mais idade, apresentando características muito entediantes, onde se navega o tempo todo sem muitas opções de lazer a bordo. O tempo também era mencionado, no sentido de que, para se fazer um cruzeiro marítimo é necessário dispor de muito tempo. Conhecer a simbologia que ainda aparece no imaginário popular na atualidade também foi razão de nos levar a esta pesquisa.

Inegavelmente, o mar sempre exerceu um fascínio sobre as pessoas seja pelos seus mistérios, seja pelas narrativas poéticas. Sua imensidão e sua força provocam medo e ao mesmo tempo, respeito. Suas lendas são contadas de geração em geração e seus deuses, como *Netuno*, sempre foram lembrados na mitologia. O desejo de cruzar os oceanos em busca do desconhecido levou o homem para o mar. A necessidade da descoberta de novas terras ou mesmo a aventura foi maior que o próprio terror do desconhecido deste gigante.

Como afirma Bachelard (1997) , a

linguagem das águas é uma realidade poética direta, que os regatos e os rios sonorizam com estranha fidelidade as paisagens mudas, que as águas ruidosas

ensinam os pássaros e os homens a cantar, a falar, a repetir, e que há, em suma, uma continuidade entre a palavra da água e a palavra humana.

O simbólico remanescente das viagens marítimas e refletido até os dias atuais pode ter sua origem nas viagens narradas na poética e vivenciadas por nossos antepassados, cujas condições de bordo (como vimos no Capítulo 1 deste trabalho), refletiam a dualidade entre o imaginário e o real. As viagens marítimas não eram realmente propícias para nenhum tipo de divertimento, principalmente quando nos referimos à divisão de classes existente a bordo dos navios até meados da década de 1960.

Independente do glamour existente na travessia do Atlântico, para os passageiros da segunda, terceira e quarta classes o principal objetivo era o deslocamento e, principalmente, a imigração. Os passageiros que tinham condições de pagar as confortáveis acomodações da primeira classe pertenciam à elite e tinham outros objetivos para a viagem, pois além do deslocamento, as viagens propiciavam o “recreio”, os estudos, o enriquecimento cultural, ou simplesmente, viajava-se por prazer.

O cinema e a literatura são grandes fontes de histórias sobre o mar. Um dos filmes que mais colaboraram para aumentar os símbolos no imaginário popular foi o *Titanic*, de Cameron (1997), pois retratou com fidelidade o ambiente contrastante entre o luxo e a pobreza de uma viagem de navio, no início do século XX.

As estruturas dos navios eram concebidas para o transporte de passageiros, oferecendo luxo para quem podia pagar e transporte e espaço para quem precisava se deslocar. Este panorama perdurou até meados da década de 1960, quando os navios perderam sua hegemonia para os aviões a jato. Embora algumas companhias marítimas já tivessem iniciado nesta época os cruzeiros como opção de lazer, com uma única classe de passageiros, como a *Holland América*, mencionada por Amaral (2001), não podemos deixar de pontuar que os navios ainda tinham importante função de transporte em todo o mundo.

Com a alteração da função de transporte para a função de lazer, em meados da década de 1970, novas estruturas foram inseridas nos navios, visando proporcionar conforto e diversão a todos os passageiros. Iniciava-se então a expansão dos cruzeiros marítimos como uma nova alternativa de turismo. O crescimento desta indústria de lazer colaborou para que o simbólico da

fase áurea da navegação se modificasse, embora não se possa generalizar tal mudança a todos os países. Os passageiros americanos ainda hoje representam o principal mercado para as companhias de cruzeiro (somam setenta por cento do total de passageiros que embarcam todos os anos, como vimos no Capítulo 1), mas vários autores americanos comentam que ainda há um certo preconceito com relação ao produto, como veremos a seguir.

Rubin (1992) afirma que algumas das razões que ainda impedem um crescimento maior desta indústria são a falta de conhecimento do produto, o preço e uma concepção errada de que cruzeiros marítimos são opções de viagens para senhores de idade abastados. Dickinson (1996) menciona ainda que algumas das barreiras encontradas na comercialização dos cruzeiros são, além do preço, já mencionado anteriormente, o medo de ficar confinado e a monotonia que um cruzeiro poderia proporcionar.

Dentre os autores brasileiros, podemos mencionar a obra de Amaral (2001), que apresenta um capítulo de discussão sobre o simbólico, chamado por ele de *Mitos e Preconceitos* e dá destaque à dificuldade de se explicar ou traduzir a experiência de um cruzeiro marítimo, o que gera condições para o surgimento de mitos. Dentre os mais comuns, Amaral aponta o preço, o medo do enjôo, o tédio e a monotonia, multidões a bordo.

Um outro item não mencionado pelos autores acima diz respeito ao tempo de viagem de um cruzeiro, que no imaginário é construído como uma opção para quem tem muito tempo disponível. Talvez tenha surgido daí a afirmação de que cruzeiros são viagens entediantes e direcionados a pessoas de mais idade, pois estas têm mais tempo em função da aposentadoria, ou ainda para aqueles que tem poder aquisitivo para investir tempo numa viagem. Durante a realização de nossa pesquisa, pudemos comprovar que durante as décadas de 1950 e 1960 as viagens marítimas eram realmente longas. Na década de 60 os cruzeiros eram de linhas regulares, cujo percurso entre o Brasil e a Europa, por exemplo, levava entre doze e quinze dias. Alguns passageiros de primeira classe chegavam a levar os seus automóveis a bordo para passear com a família na Europa e então retornavam ao Brasil novamente navegando.<sup>55</sup>

---

<sup>55</sup> Informação confirmada com o Sr. Santo Peceguini, que atuou na empresa *Línea C* entre os anos 1963 e 1994.

O tempo demonstrava ser um fator negativo para esta opção de viagem naquela época. Outro fator que pode-se identificar no simbolismo dos cruzeiros marítimos é o *glamour*, que também colabora para formar o imaginário dos passageiros. Embora atualmente várias companhias marítimas ofereçam ambientes cada vez mais informais aos seus passageiros, o ambiente de luxo ainda povoa o pensamento daqueles que querem embarcar.

O fato de o indivíduo se desligar de seu cotidiano e entrar no mundo de “faz de conta” dos cruzeiros o liberta para viver uma vida que não é a sua. Esta sensação de liberdade é identificada no momento do desembarque, pois a grande maioria dos passageiros aprova a experiência e quer repetir a viagem no futuro<sup>56</sup>. Comprovamos, por meio de narrativas de vários passageiros, durante nossa experiência profissional, que este produto turístico proporciona sensação de satisfação e de alegria ao ouvirmos frases como “*foi a melhor viagem de minha vida*”, “*foi melhor do que eu esperava*” ou ainda, “*esta viagem superou minhas expectativas*”.

No Brasil, cabe destacar que outros vários fatores colaboraram para que os cruzeiros ainda sejam vistos com um certo simbolismo. Além do desconhecimento do produto por grande parcela da população, seja pelo preço ou pelo “medo”, um dos principais fatores para que o simbólico relativo aos cruzeiros seja percebido, foi a manutenção da lei de cabotagem pelo governo brasileiro por quase um século (de 1891, quando a lei foi criada, até 1995, quando a lei foi alterada). Como vimos anteriormente, somente às empresas de navegação brasileiras era dado o direito de explorar o transporte de passageiros entre os portos brasileiros. Porém, após a década de 1970 o país já não tinha mais nenhuma companhia de bandeira nacional, fato que fez com que a lei já não tivesse razão de ser.

Enquanto desempenhavam a função de transporte, até o início da década de 1960, era comum, como veremos mais adiante, a visita de navios de diferentes nacionalidades aos portos brasileiros, principalmente Santos e Rio de Janeiro. Embora não podendo realizar a navegação de cabotagem, que era desempenhada por empresas brasileiras, as companhias marítimas estrangeiras mantinham um fluxo de passageiros entre a Europa e o Brasil, e entre o Brasil e a região do Rio da Prata (Argentina e Uruguai).

---

<sup>56</sup> Estatísticas da CLIA – *Cruise Line International Association* comprovam que 80% dos passageiros que fazem um cruzeiro marítimo voltam a repetir a experiência, o que demonstra o alto grau de satisfação do produto.

O fato do Brasil ter tido companhias de navegação, como a *Lloyd Brasileiro*, com os *Cisnes Brancos* e a *Companhia Costeira de Navegação*, com os *Itas* e os *Aras*<sup>57</sup>, fez com que o brasileiro construísse uma memória marítima respaldada no glamour daquela época. Esta afirmação tem respaldo na obra de Giraud (2001), que comenta que:

Um cruzeiro marítimo é para sempre. Mesmo depois de meio século, as imagens permanecem na memória de quem já experimentou navegar em um transatlântico. Ainda mais se a viagem aconteceu na década de 50, quando os grandes empresários dividiam espaço com políticos, artistas e outras personalidades.

Cabe ressaltar, neste comentário, que a presença da elite era uma constante a bordo dos transatlânticos entre as décadas de 1950 a 1960 e que vivenciavam seu tempo livre com todas as possibilidades que o dinheiro podia comprar.

Com a falência das companhias brasileiras e a venda de seus navios no início da década de 70, já não era mais possível ver tantos navios de passageiros na costa durante todo o ano, situação que perdura até os dias de hoje, fora da temporada de verão. A população mais jovem não tem conhecimento dos resquícios da época áurea da navegação no Brasil, pois há mais de 30 anos não temos nenhuma companhia de bandeira brasileira e por conseqüência, não temos cruzeiros durante o ano todo.

Os navios estrangeiros que visitavam o Brasil entre os anos de 1970 e 1990, chegavam somente nas temporadas de verão, oferecendo cruzeiros cujos destinos eram outros países, atendendo assim a lei de cabotagem brasileira. Uma das companhias que sempre esteve presente no litoral brasileiro foi a *Línea C* (atual *Costa Crociere*). Inicialmente realizando viagens para o transporte de passageiros brasileiros, entre as décadas de 1950 e 1960, cujos destinos eram a Europa e o Rio da Prata, a *Línea C* sempre manteve seus navios no Brasil (PIZZI, 1998). Pode-se dizer que é a companhia de cruzeiros mais conhecida entre os brasileiros.

Como já mencionamos anteriormente, a revogação da Lei de Cabotagem, em 1995, alterou o movimento de navios de passageiros no litoral brasileiro e, atualmente, embora os cruzeiros marítimos ainda sejam realizados somente durante a temporada de verão, o número de

---

<sup>57</sup> Os Cisnes Brancos eram os navios Princesa Isabel, Princesa Leopoldina, Ana Nery e Rosa da Fonseca. Os Itas e os Aras eram os navios cujos nomes tinham iniciavam com estes prefixos.

passageiros continua crescendo a cada ano<sup>58</sup>. Este fato colaborou para que o brasileiro se acostume com o mar novamente e reconstrua sua memória marítima.

Mesmo com o crescimento do mercado e a popularização dos cruzeiros, podemos notar que o simbólico que envolve as viagens marítimas ainda ronda o imaginário popular. Isto é comprovado em algumas reportagens sobre cruzeiros na costa brasileira publicadas em diversos jornais de grande circulação durante a temporada de verão, pois as mesmas sempre mencionam alguns destes símbolos. Podemos aqui citar a entrevista realizada com Eduardo Nascimento<sup>59</sup> no Caderno Especial “*Cruzeiros Marítimos*”, publicado pela Folha de São Paulo<sup>60</sup>, onde se avalia que ainda há o estigma de que os cruzeiros são uma alternativa de viagem viável apenas para pessoas mais velhas e com alto poder aquisitivo, contrariando o mercado emergente.

Em outro artigo, desta vez não sobre cruzeiro marítimo, mas sim sobre uma operadora de turismo de São Paulo, Nader (in Panrotas, 2003), menciona os cruzeiros como opção de viagem para a elite. Até 1970,

quem podia se dar ao luxo de viajar era uma pequena faixa de poder aquisitivo muito alto, que, de navio, nos famosos transatlânticos de luxo, se programava para passar três ou quatro meses na Europa. O brasileiro de classe média não conhecia esta experiência.

Percebemos neste comentário que o cruzeiro marítimo era realmente uma opção de turismo para aqueles que tinham elevado poder aquisitivo, sendo este, talvez, o fator mais presente no imaginário popular do brasileiro.

O simbólico identificado até o momento é de conotação negativa, ou seja, o cruzeiro marítimo é uma opção de viagem considerada cara para uma classe denominada média, direcionado à elite e para pessoas de mais idade e, portanto, monótono. Durante a realização de nossa pesquisa, percebemos que no momento da venda de um cruzeiro algumas dúvidas afloram à mente dos passageiros como um simbolismo já pré-instalado.

---

<sup>58</sup> Atualmente o navio *Pacific*, operado pela agência CVC Turismo, atua durante todo ano na região Nordeste do país.

<sup>59</sup> Eduardo Nascimento é diretor da Sun & Sea, representante da Royal Caribbean no Brasil.

<sup>60</sup> INFORME PUBLICITÁRIO. *Cruzeiros Marítimos*. FOLHA DE SÃO PAULO, 17/out/2002. p.1

Alguns passageiros têm a idéia de que há cabines nos porões dos navios, como acontecia no início da navegação de transporte de passageiros, chegando a pensar que existem cabines embaixo da água

O cruzeiro marítimo como uma alternativa de viagem de lazer apresenta uma combinação da natureza (sol, mar e ar) com o ambiente de bordo, fazendo emergir do imaginário de seus usuários uma sensação de liberdade, difícil de se encontrar em outros tipos de viagens, pois rompe-se o contato com a terra para ficar em alto mar.

Uma das mais antigas<sup>61</sup> tradições realizadas a bordo dos navios que atravessam o Atlântico faz referência à mitologia e ativa o imaginário dos indivíduos. É a prática do *Batismo de Netuno*, que acontece quando o navio cruza a linha imaginária do Equador e consiste na realização de uma grande festa comandada por *Netuno* – o deus dos mares, onde os passageiros são ‘batizados’ na piscina do navio. Esta prática ainda é realizada pelos navios de cruzeiros como uma atividade de lazer a bordo para entreter os passageiros, além de ser mencionada pelas companhias marítimas, em folhetos promocionais, como atrativo da própria viagem<sup>62</sup>. Tivemos a oportunidade de participar de um destes momentos, a bordo do navio *Queen Elizabeth 2*, em 22 de janeiro de 1989, em viagem de Nova Iorque ao Rio de Janeiro, durante o primeiro trecho da Volta ao Mundo, conforme Figura 19.

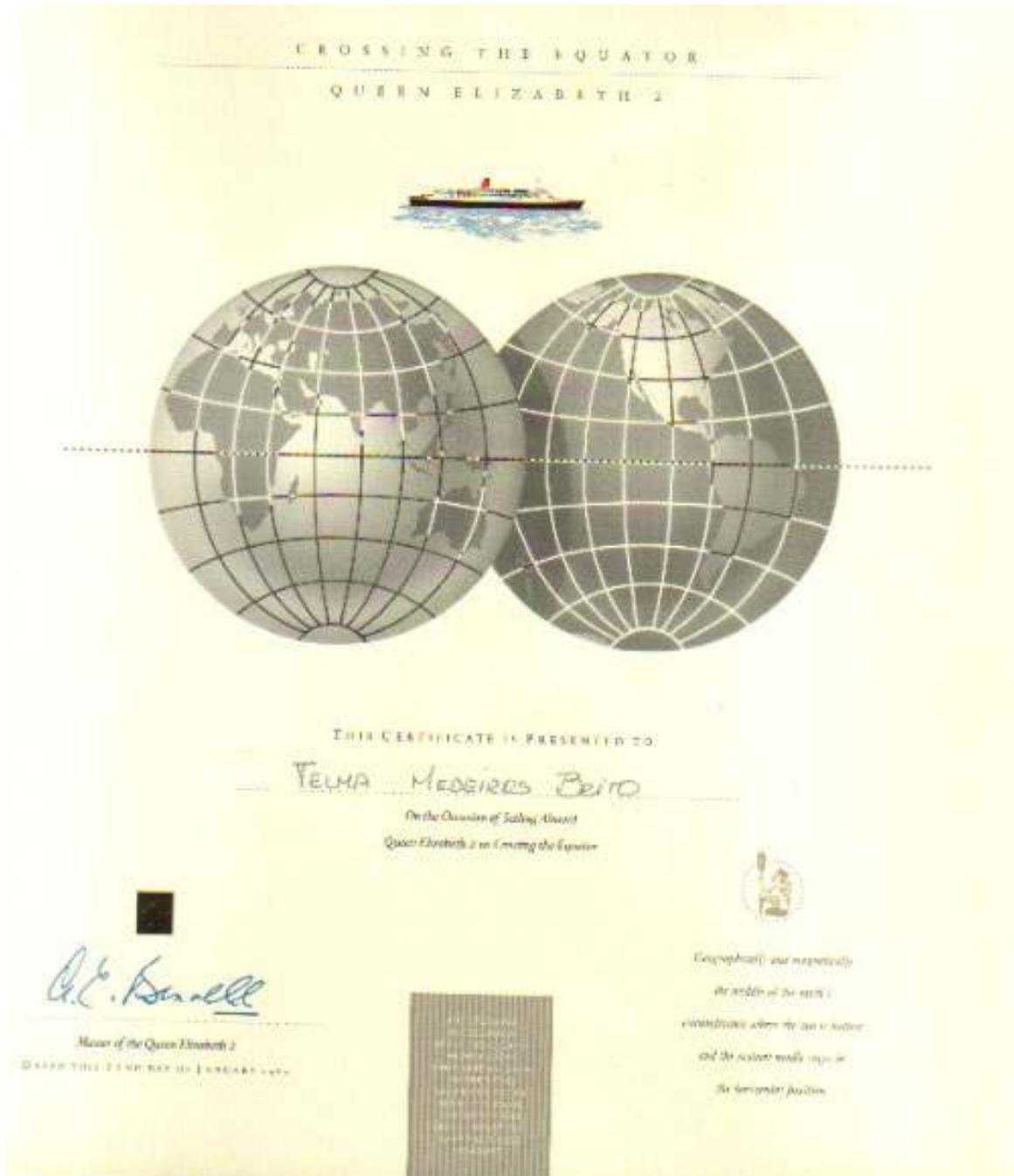
A sensação de liberdade (ou falsa liberdade) que um cruzeiro proporciona a partir do momento que se embarca pode ser explicada com base nas afirmações de Bruhns (2002), se compararmos o cruzeiro com uma viagem na natureza. A viagem se assemelha a uma experiência estética, a um acontecimento distante do cotidiano dos indivíduos, proporcionando muitas vezes, excitação e prazer. A bordo de um navio, o homem pode viver alguns momentos do espaço imaginário. Desta forma, o navio pode proporcionar uma ‘fuga’ temporária do cotidiano, fazendo com que o homem encontre a si mesmo.

---

<sup>61</sup> Relatos desta festa foram feitos por Francisco Maria Bordalo, em sua obra *Romances Marítimos*. Editada em 1880 em Porto-Braga, Portugal. Informação capturada em 10/09/2002 em <http://www.edinfor.pt/anc/ancpassagem-linha1.html>

<sup>62</sup> A *Costa Crociere*, em seu folheto *Costa Cruzeiros 2001/2002 - Nordeste, Prata, Terra do Fogo, Natal, Reveillon, Férias, Carnaval*, editado na temporada de cruzeiros no Brasil, mencionava a prática e convidava os passageiros: “Venha participar deste momento marcante, e leve para casa um diploma de lobo do mar”.

FIGURA 19  
Certificado da Passagem da Linha do Equador



Fonte: BRITO, 1989.



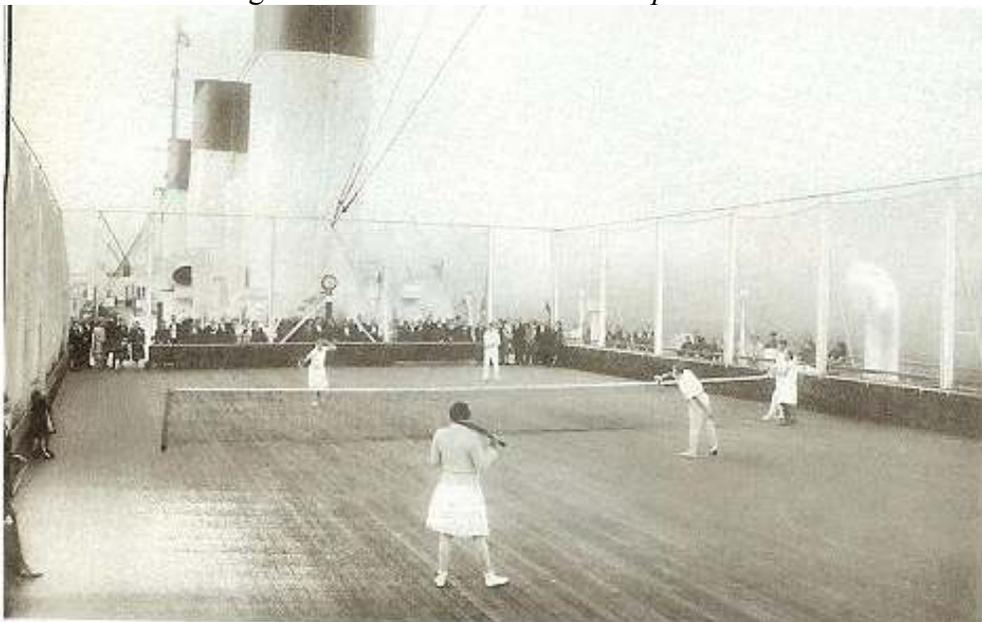
## **4 Atividades de lazer em cruzeiros marítimos em dois momentos históricos**

“...eu havia escapado do maior perigo de uma viagem, da forma mais terrível de um naufrágio: não partir...”  
Amyr Klink

### **4.1 O lazer em cruzeiros marítimos – um estudo entre as décadas de 50 e 60.**

As principais opções de lazer e entretenimento a bordo dos navios entre as décadas de 1950 e 1960 se resumiam principalmente às atividades sociais, como concursos, danças, bailes a fantasia e o que refere-se às atividades físicas eram oferecidos os jogos de convés, piscinas, entre outros. Esta afirmação foi comprovada por nossa pesquisa bibliográfica e documental, por meio de fotografias e reportagens (Figura 20 e 21).

FIGURA 20  
Jogo de tênis a bordo do navio *Cap Arcona*



Fonte: Giraud, 2001.

Os navios não estavam preparados para o lazer, mas sim ofereciam algumas atividades para que o tempo não se mostrasse presente nas longas travessias do Atlântico ou nas longas viagens pela

costa brasileira. Devido ao longo percurso, era necessário passar o tempo, porém, sem estrutura adequada a bordo para realizar diferentes atividades de lazer, era necessário usar a imaginação.

FIGURA 21  
Jogo de 'shuffleboard' a bordo do navio *Cabo San Vicente*



Fonte: Giraud, 2001.

Em reportagem publicada no jornal *O Estado de São Paulo* (MARTINS FILHO, 1968), a contemplação da natureza é mencionada no sentido de passar o tempo:

Está iniciada a viagem de 25 dias... As manhãs no tombadilho poderão, entre outras vantagens, proporcionar espetáculos que quase nunca se repetem. Assim, por algum tempo você verá um bando de golfinhos, comandado por algum Flipper caboclo, fazer evoluções ao lado do navio.

O convívio social a bordo era marcado por diversas atividades. Embora estas atividades de lazer fossem programadas, eram chamadas de 'brincadeiras' ou ainda de "promoções", o que comprova que o termo *lazer* ainda não era utilizado na época. Todas as atividades mencionadas requeriam o convívio com outras pessoas para serem realizadas, como comprova outro trecho da mesma reportagem citada anteriormente:

... se o seu negócio é sorte, uma rodada de bingo dará muitas vezes mais de 300 novos<sup>63</sup>. Mas para os que seguem o lema de que o importante é competir, os torneios de pingue-pongue, xadrez e buraco proporcionarão prêmios mais modestos, taças e medalhas. Estas promoções são algumas das que os responsáveis pela programação... põem em prática para que os 25 dias de viagem não demorem tanto a passar.

Com relação a estrutura dos navios e atividades de lazer existentes na época, as mesmas não eram muito diferentes das que são oferecidas atualmente, pois eram comuns os shows, os bailes com orquestras, as festas nos salões, além da piscina como atividade ao ar livre, contemplando desta forma a relação social entre os passageiros.

Nota-se que realizar um cruzeiro marítimo, principalmente na década de 1960, era uma forma de fazer novos amigos ou mesmo, passar horas agradáveis com antigos amigos e familiares. Os grandes salões eram espaços importantes nos navios, pois neles aconteciam as principais atividades, como os bailes com orquestras, o bingo, as festas à fantasia, o concurso de *Miss*, etc. Havia ainda os jogos de convés, como a corrida de cavalo, que era realizada no convés com cavalinhos de pau. A tripulação chamava os passageiros para a popa do navio e avisava que estavam chegando os cavalos.<sup>64</sup> Podemos ver um exemplo desta atividade na Figura 22:

---

<sup>63</sup> A moeda na época era o Cruzeiros Novo.

<sup>64</sup> Informação confirmada por Aldo Leone, atual presidente da Agaxtur Turismo.

FIGURA 22  
Corrida de cavalos a bordo de um dos navios da Moore-McCormack, em 1950.



Fonte: Giraud, 2001.

Durante a pesquisa documental encontramos outras atividades que retratam bem as opções de lazer disponíveis à bordo na época, como o cabo-de-guerra (Figura 23), brincadeira realizada pela 3<sup>a</sup>. classe

FIGURA 23  
Cabo-de-guerra na 3<sup>a</sup>. classe do *Homeric*.



Fonte: Maxtone-Graham, 1978.

e a cabra-cega (Figura 24), realizada por passageiros das classes superiores no navio *Queen Mary*.

FIGURA 24  
Cabra-cega a bordo do *Queen Mary*.



Fonte: Johnson, 1987.

Outras possibilidades de lazer eram os bares, as lojas e butikues de bordo.

Muitas destas atividades são realizadas a bordo dos navios até os dias atuais, como a corrida de cavalo (normalmente realizada nos salões dos navios), o bingo, o baile (e hoje também a discoteca), os shows, etc. Porém, se compararmos a evolução das estruturas dos navios na atualidade, encontraremos grandes estruturas de lazer com ambientes propícios para atividades individuais, onde, embora haja contato social devido à proximidade das pessoas a bordo, não é necessário que as mesmas se conversem, podendo o passageiro ficar isolado, se desejar. Exemplos destas atividades são as academias de ginástica (os *Fitness Centers*) ou os *SPA's*, os mini-campos de golfe, os jogos eletrônicos, as paredes de escalada, televisão com circuito de vídeo fechado e, principalmente o cassino (não existente no passado), locais onde o passageiro

pode divertir-se sozinho ou com a presença de um instrutor apenas, geralmente sem a interferência de um outro passageiro.

Disso, podemos inferir que alguns espaços de lazer criados nos navios de cruzeiro da atualidade tornaram-se reflexos de uma sociedade moderna que busca o isolamento como uma forma de vida. Vários navios da atualidade têm estruturas muito grandes, que acomodam mais de três mil passageiros, o que pode transformá-los em mais um número a bordo, colaborando desta forma para um certo isolamento.

Segundo Swarbrooke (2002),

“o turista pós-modernista pedirá abordagens mais individualizadas, com maior variedade e qualidade... Este fenômeno é claramente visível no setor dos cruzeiros, que passou por um renascimento nos últimos anos”.

O autor comenta ainda que o setor de cruzeiros foi recriado de forma menos elitista e menos intelectualizada, com ênfase na diversão, no hedonismo e nos cruzeiros com temas especiais (como o *singles*, *fitness*, etc).

Embora hoje os cruzeiros marítimos ofereçam atividades de lazer que contemplem o isolamento, não podemos deixar de mencionar que estas não são a maioria a bordo, pois outras atividades são oferecidas no sentido de sociabilizar os passageiros, contribuindo para que estes façam novos amigos. Dentre algumas atividades oferecidas podemos mencionar o espaço da discoteca, os bares e mesmo os jogos sociais, promovidos por equipes especializadas em lazer na maioria dos navios. Não podemos esquecer ainda que hoje os navios são grandes centros de lazer, portanto, subentende-se que são centros de convivência que promovem intercâmbio de culturas e idéias.

#### **4.2 A oferta de cruzeiros marítimos nas décadas de 50 e 60**

A década de 1950 ficou marcada no Brasil como a época de ouro dos navios de passageiros. A cena de vários navios atracados no porto de Santos, combinada a abraços e despedidas, era bastante comum naquele tempo. Num relato marcado de saudosismo, Giraud, autor de *Transatlânticos em Santos* (2001) fala da chegada dos navios em Santos:

A chegada de um transatlântico no Porto de Santos era um verdadeiro espetáculo. Eram centenas de pessoas que chegavam, milhares que iam esperá-los ... A emoção tomava conta de todos, nos dias de escala de transatlânticos...”

Até meados dos anos 1950 os navios eram o principal meio de transporte que ligavam o Brasil ao continente europeu, à América do Norte e aos países vizinhos. Várias companhias marítimas, das mais diversas nacionalidades, chegavam ao porto de Santos para embarques e desembarques.

Em pesquisa documental, fizemos um levantamento das principais companhias marítimas que visitavam o país, incluindo seus navios, época de navegação, bem como seus destinos a partir do embarque no Brasil, dados apresentados na Tabela nº 6. Os resultados mostram cem navios de dezoito companhias marítimas, de dez diferentes nacionalidades.

Não podemos deixar de mencionar que os navios estavam presentes no porto de Santos durante todo o ano, como podemos verificar na coluna frequência, sendo que de janeiro a dezembro chegavam e partiam navios de passageiros, o que os tornava parte da paisagem da costa brasileira, junto com navios de bandeira nacional. Das companhias pesquisadas, e que realizavam cruzeiros na época, somente a *Línea C* continua a realizar cruzeiros no Brasil (hoje como *Costa Crociere*), porém, agora, somente na temporada de verão e não mais durante todo o ano como acontecia anteriormente.

TABELA 6  
Oferta de cruzeiros marítimos no Brasil entre as décadas de 1950 e 1960.

COMPANHIA MARÍTIMA	NACIONALIDADE	NAVIOS	DESTINOS A PARTIR DO BRASIL	Frequência
HAMBURG SUDAMERIKANISCHE	ALEMÃ	CAP BLANCO	EUROPA (Amsterdam, Hamburgo)	Mar / 1952 Mar / 1953 Jul a Ago / 1958 Jul / 1963
		CAP COLORADO		
		CAP FINISTERRE		
		CAP ORTEGAL		
		CAP ROCA		
		CAP SALINAS		
		CAP SAN AUGUSTIN		
		CAP SAN NICOLAS		
		CAP VERDE		
		CAP VILANO		
		SANTA RITA		
		SANTA HELENA		
		SANTA TEREZA		
DELTA LINE	AMERICANA	DEL ALBA	ESTADOS UNIDOS (New Orleans) PRATA (Buenos Aires e Montevidéo)	Jan / 1951
		DEL AIRES		
		DEL MAR		
		DEL MUNDO		
		DEL NORTE		
		DEL SANTOS		
		DEL SUD		
		DEL VALLE		
		DEL VIENTO		
MOORE McCOMARCK LINES	AMERICANA	ARGENTINA	ESTADOS UNIDOS (New York) e PRATA (Buenos Aires e Montevidéo)	Jan a Fev/ 1951 Jan a Fev/ 1953
		BRAZIL		
		URUGUAY		
COMPAÑIA ARGENTINA DE NAVEGACION DODERO	ARGENTINA	SANTA TERESA	EUROPA (Nápoles, Lisboa, Gênova, Amsterdam, Hamburgo) PRATA (Buenos Aires)	Jan / 1951
		CORRIENTES		
		ENTRE RIOS		
LLOYD BRASILEIRO	BRASILEIRA	ANNA NERY	Norte e Nordeste do Brasil + RIO e Santo	1966
		PRINCESA LEOPOLDINA		
		PRINCESA ISABEL		
		ROSA DA FONSECA		

TABELA 6  
Oferta de Cruzeiros Marítimos no Brasil entre as décadas de 1950 e 1960.

COMPANHIA MARÍTIMA	NACIONALIDADE	NAVIOS	DESTINOS A PARTIR DO BRASIL	Frequência
COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA	BRASILEIRA	ARARANGUÁ	Rio Grande, Porto Alegre, Pelotas, Antonina, Vitória, Salvador, Maceió, Recife, Natal, Fortaleza, São Luis, Belém.	Jan / 1951 Jul a Dez / 1953
		ITAIMBÉ		
		ITAPUHY		
		ITAPÉ		
		ITATINGA		
		ITAQUATIÁ		
		ITANAGÉ		
		ITAIPIÉ		
		ITAHITÉ		
		RIO GUAPORÉ		
		RIO JURUÁ		
		D.PEDRO II		
YBARRA Y CIA. (S. EN C.)	ESPAÑHOLA	CABO DE HORNOS	EUROPA (Gênova, Barcelona, Cadiz) PRATA (Buenos Aires e Montevideo)	Jan / 1951 Jul a Dez / 1953
		CABO SAN ROQUE		
		CABO SAN VICENTE		
SOCIÉTÉ GENERALE DE TRANSPORTES MARITIMES	FRANCESA	BRETAGNE	AFRICA (Dakar) EUROPA (Barcelona, Marselha e Gênova)	Fev a Jun / 1953
COMPANIE MARITIME DES CHARGEURS REUNIS	FRANCESA	CHARLS TELLIER	EUROPA (Espanha, Portugal, França) PRATA (Buenos Aires e Montevideo)	Jan a Fev / 1951 Jul 1963 a Jan 1964 Jul a Out / 1958 Jun a Dez / 1963
		CLAUDE BERNARD		
		FORMOSE		
		GROIX		
		KERGUELEN		
		LAENNEC		
		LAVOISIER		
LOUIS LUMIERE				
ROTTERDAM ZUID AMERIKA LIJN	HOLANDESA	ALTAIR	EUROPA (Bélgica, Holanda, Alemanha)	Mar / 1953 Jun a Jul / 1963
		ALKAID		
		ALHENA		
		ALPHARD		
		ALUDRA		
		ALNATI		
		ALNITAK		
		ALGORAB		
		ALDABI		
		TARA		
MALA REAL INGLESA	INGLESA	ALCANTARA	EUROPA (Las Palmas, Lisboa, Vigo, Londres) e PRATA (Buenos Aires e Montevideo)	Jan a Mai / 1951 Jul a Out / 1958 Jul a Nov / 1963
		ANDES		
		ARLANZA		
		ARAGON		
		AMAZON		
		HIGHLAND BRIGADE		
		HIGHLAND CHIEFTAIN		
		HIGHLAND MONARCH		
HIGHLAND PRINCESS				

**TABELA 6**  
Oferta de Cruzeiros Marítimos no Brasil entre as décadas de 1950 e 1960.

COMPANHIA MARÍTIMA	NACIONALIDADE	NAVIOS	DESTINOS A PARTIR DO BRASIL	Frequência
BLUE STAR LINE	INGLESA	ARGENTINA STAR	EUROPA (Lisboa, Londres) PRATA (Buenos Aires e Montevideo)	Jul / 1953
		BRASIL STAR		
		PARAGUAY STAR		
		URUGUAY STAR		
LINEA C	ITALIANA	ANDREA C	EUROPA (Las Palmas, Cannes, Genova)	Jan a Mar /1951 Jan a Mar/ 1953 Jul a Out / 1963
		ANNA C		
		EUGENIO C		
		FEDERICO C		
		FLAVIA C		
		GIOVANA C		
PROVENCE (ex- Enrico C)				
LINEA CELERE – SITMAR	ITALIANA	CASTEL FELICE	EUROPA (Gênova, Nápoles) PRATA (Buenos Aires e Montevideo)	Dez 1952 a Abr 1953
		CASTEL VERDE		
'ITALIA' - SOCIETÁ DI NAVIGAZIONE - GENOVA	ITALIANA	AUGUSTUS	EUROPA (Lisboa, Barcelona, Cannes, Gênova, Nápoles) PRATA (Buenos Aires e Montevideo)	Jan a Mar/1951 Jan a Mar/ 1953 Jul a Nov/ 1963
		CONTE BIANCAMANO		
		CONTE GRANDE		
		GIULIO CESARE		
		MARCO POLO		
		PAOLO TOSCANELLI		
SANTA CRUZ				
SIDARMA - ITALNAVI	ITALIANA	SISES	EUROPA (Las Palmas, Barcelona, Gênova)	Jan / 1951
		A. GRITTI		
COMPANHIA COLONIAL DE NAVEGAÇÃO	PORTUGUESA	MOUZINHO	EUROPA (Lisboa)	Jan a Jun/ 1952 Mar a Dez/1951
		SERPA PINTO		
		VERA CRUZ		
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO MERCANTE SARL	PORTUGUESA	PORTUGAL	EUROPA (Lisboa, Funchal, São Vicente, Cabo Verde)	Jan / 1951

Total de 18 companhias marítimas, de 10 nacionalidades diferentes, com 100 navios

Fonte: Jornal O Estado de São Paulo, 1951-1953.

Até 1954 o navio teve sua supremacia no transporte transatlântico de passageiros. De 1968 em diante, perdeu totalmente sua significação nas linhas regulares (GENSCHOW, 1973). Porém, ao final da década de 50, alguns dos navios de linha regular passaram por reformas e começaram a ser preparados para viagens de cruzeiros (op. cit., 1973), outros, mantiveram a linha

regular, mas começaram a incorporar passageiros de turismo a bordo. No início da década de 60 fazer um cruzeiro marítimo ainda era privilégio da elite brasileira<sup>65</sup>, quando então os navios começaram a ser utilizados com mais frequência como opção de viagem de lazer. Um dos motivos para esta situação foi a considerável redução da demanda para o transporte marítimo em função da oferta dos aviões a jato.

Os cruzeiros marítimos fizeram parte da vida dos brasileiros na década de 1960 quando então a companhia *Lloyd Brasileiro* mantinha quatro de seus navios para tal fim. As viagens tinham como principais destinos o Rio de Janeiro, cuja denominação era *ponte marítima Santos-Rio-Santos*, em cruzeiros de deslocamentos e, norte do país, em viagens mais longas (o percurso Rio-Belém levava 7 dias para ser cumprido de navio)<sup>66</sup>.

Os navios de bandeira estrangeira, que faziam cruzeiros regulares, também começaram a explorar as viagens turísticas. Estas viagens eram realizadas pelas agências de viagens a partir do aproveitamento de algumas cabines que não eram vendidas pelas companhias marítimas, em itinerários entre o Brasil e a Argentina e entre o Brasil e a Europa. Os lugares disponibilizados para viagens turísticas eram chamados de ‘sobordo’, ou seja, fazia-se o aproveitamento das cabines que ficavam vazias.<sup>67</sup>

Os navios eram utilizados como hotel – os passageiros tinham direito somente ao café da manhã enquanto o navio estivesse atracado e recebiam todas as refeições enquanto o navio estivesse em navegação. O maior atrativo da viagem era conhecer a capital Argentina, aproveitando o meio de transporte que também servia de hotel.

A *Agaxtur* foi outra agência que também se utilizou dos navios para as viagens de lazer, fazendo o seu primeiro fretamento em 1963, com o navio *Rosa da Fonseca*. Além da *Agaxtur*, outras empresas ‘alugavam’ os navios da *Lloyd*, como a *Exprinter* e a *Touring Club do Brasil*, fato comprovado por meio de anúncios publicados no jornal *O Estado de São Paulo*.

---

<sup>65</sup> FOLHA DE SÃO PAULO. Informe Publicitário. *História para poucos*. São Paulo, 17 de outubro de 2002. p. 15

<sup>66</sup> Suplemento de Turismo do jornal O ESTADO DE SÃO PAULO. *Lloyd se defende fazendo cruzeiros*. São Paulo, 01/Mar/1968. p.2

<sup>67</sup> Informação confirmada com o Sr. Jorge Haddad, diretor da agência Brasília, que representava a companhia Ybarra na época.

Após dez anos, em 1973, o número de companhias estrangeiras que realizavam o transporte regular de passageiros do Brasil para a Europa caiu para apenas três, com um total de seis navios – o *Augustus* e o *Cristoforo Colombo*, da italiana *Società Itàlia de Navigazione*, o *Eugênio C* e o *Enrico C*, da também italiana *Línea C* e o *Cabo San Vicente* e o *Cabo San Roque*, da espanhola *Ybarra* (GENSCHOW, 1973). O número de passageiros transportados por companhias brasileiras na navegação de cabotagem também sofreu uma queda bastante expressiva, de acordo com dados da SUNAMAM, como mostramos na Tabela nº 7:

TABELA 7  
Números da navegação de cabotagem realizada por navios brasileiros na costa do país, entre os anos de 1967 e 1972.

Ano	Nº de passageiros
1967	42.553
1968	49.112
1969	18.672
1970	16.290
1971	13.083
1972	11.730

Fonte: Genschow, 1973.

O novo modelo de cruzeiro de lazer somente viria a se desenvolver a partir do final da década de 1970, como veremos a seguir.

#### 4.3 Inovações dos cruzeiros a partir da década de 70 – as grandes corporações.

*Viajar em um transatlântico é conquistar a realização de um sonho* (GOMES apud Giraud, 2001). Foi assim para os imigrantes, que vinham em busca do sonho de uma nova vida, foi assim para os passageiros de primeira classe, que tinham o sonho da diversão e o requinte de uma época considerada de ouro. E é assim hoje, para aqueles que sonham com a tranqüilidade e o conforto de uma viagem de lazer em alto mar.

A década de setenta trouxe um novo conceito para os cruzeiros marítimos que se manteve até os dias de hoje e continua a evoluir. O sucesso deste novo conceito baseia-se na fórmula que

oferece variadas atividades de lazer numa infra-estrutura única, construída especialmente para a realização das mesmas, combinando-as a outros componentes de uma viagem regular, como o transporte, a alimentação, a hospedagem e diferentes destinos. A companhia precursora deste modelo foi a *Carnival Cruise Lines*, considerada hoje a maior companhia de cruzeiros do mundo.

A *Carnival* foi fundada em 1972 com o objetivo de ser uma empresa diferente de cruzeiros e para competir com os *resorts* na Flórida e no Caribe. Neste ano, Ted Arison compra o navio *Empress of Canadá* e o rebatiza de *Mardi Gras*. Realiza então o primeiro cruzeiro marítimo com 300 agentes de viagens a bordo (SWARBROOKE, 2002). A *Carnival* oferece em um cruzeiro tudo o que poderia ser encontrado em um complexo hoteleiro, como atrações, atividades de lazer, esportes, compras, além da hospedagem, transporte e alimentação, criando o conceito dos “*The Fun Ships*”, ou seja, os navios da alegria. Os clientes eram envolvidos por uma atmosfera similar a de um *resort* e ao mesmo tempo tinha oportunidade de conhecer diferentes lugares em regiões de beleza natural, como o México e o Caribe.

Três anos após a compra do *Mardi Gras*, a companhia já opera com 100% de ocupação e compra mais um navio – o *Empress of Britain*, que foi rebatizado de *Carnivale*. Em 1979, Mick Arison, filho de Ted, assumiu a companhia e anunciou a construção de mais três navios nos quatro anos seguintes. A notícia surpreendeu o mercado, pois os analistas da época não acreditavam na lucratividade desta nova opção de viagem de lazer.

Nos anos que se seguiram a companhia construiu novos navios, chamados de *SuperLiners*, devido sua grande estrutura, sendo que em 1987 inovou com a construção do *Fantasy*, de 70.000 toneladas e onze anos depois, em 1996, com o *Carnival Destiny*, de 101.000 toneladas, o maior navio do mundo até aquele ano<sup>68</sup>.

Outras grandes companhias marítimas, como a *Royal Caribbean International*, *Princess Cruises*, *Norwegian Cruise Line* e a *Costa Crociere* também despontaram no mercado de cruzeiros marítimos de lazer. Atualmente (2006), o mercado possui mais de 70 companhias marítimas, com 269 navios realizando cruzeiros em todo o mundo. Até o ano de 2009 estão programados para entrar em operação mais 14 navios, o que soma uma frota total de 283 navios.

---

<sup>68</sup> Em 2006 foi inaugurado o *Freedom of the Seas*, da *Royal Caribbean Cruises*, com 158.000 toneladas e capacidade entre 3.600 e 4.300 passageiros.

Este mercado está estimado em treze milhões de passageiros, sendo que setenta por cento da demanda é composta por americanos (WARD, 2006).

A *Carnival* é considerada a maior e mais bem sucedida companhia do mundo, pois adquiriu outras companhias aumentando, portanto, sua participação no mercado. Com base em WARD (2006), apresentamos na Tabela nº 8 um resumo das principais companhias marítimas da atualidade, por ordem de importância, bem como suas frotas atualizadas até 2006.

TABELA 8  
Principais companhias marítimas da atualidade

Companhias Marítimas	Companhias na corporação	Frota por companhia	Frota total
Carnival Corporation	Carnival Cruise Lines	21	68
	Costa Crociere	11	
	Cunard Line	2	
	Holland America Line	13	
	Seabourn Cruise Line	3	
	Windstar Cruises	3	
	Princess Cruises	15	
Royal Caribbean International	Royal Caribben Cruise Line	18	28
	Island Cruises	2	
	Celebrity Cruises	8	
Norweagian Cruise Line	Norweagian Cruise Line	12	15
	Orient Lines	1	
	Star Cruises	2	

Fonte: Ward, 2006.

As principais inovações criadas pelas novas companhias, além da própria estrutura dos navios voltada exclusivamente para o lazer e serviços oferecidos a bordo, foram a oferta de novos destinos até então desconhecidos como: o Caribe, o Alaska, a Riviera Mexicana, a Antártica, as Bermudas, as ilhas do Pacífico, a Austrália. Estes destinos podem se transformar no próprio atrativo da viagem. Além do lazer, pode haver também um grande interesse cultural por parte dos passageiros. Embora muitas vezes a viagem seja escolhida em função do navio, não podemos deixar de mencionar que os itinerários são sempre um fator de grande importância que leva os

passageiros a escolherem um cruzeiro marítimo. O Brasil já começa a despontar como um forte candidato a destino para as companhias marítimas. Atualmente podemos perceber um crescimento na oferta de cruzeiros na costa brasileira, através dos números que veremos mais adiante.

Os novos navios de cruzeiro não disputam mais a velocidade entre si, mas sim a capacidade de passageiros a bordo de seus navios, ou seja, a competição das companhias marítimas resume-se a ‘*quem é o maior do mundo*’ e não mais ‘*quem é o mais veloz do mundo*’ como nos tempos de outrora, quando imperava a *Fita Azul*. Outros itens que estão em constante evolução na indústria de cruzeiros são a tecnologia avançada dos equipamentos de navegação, os equipamentos de segurança e as facilidades oferecidas aos passageiros, que vão desde as opções de lazer, passando pelas opções de restaurantes (WARD, 2006), sendo que alguns navios oferecem mais de dez restaurantes a bordo, ou mesmo de acomodações (hoje a preocupação é oferecer um número cada vez maior de cabines externas e com varandas para que o passageiro possa apreciar a vista do mar).

Destacamos aqui algumas alterações importantes ocorridas na estrutura dos navios ao longo dos últimos vinte anos que determinaram o novo perfil da indústria de cruzeiros, tais como o próprio *design* dos navios, o tamanho e o conforto das cabines, grandes áreas de circulação para todos os passageiros, sem contar as opções de lazer. Quanto ao *design*, podemos mencionar que este sofreu grandes mudanças se comparados aos grandes transatlânticos antigos. A preocupação com o bem-estar dos passageiros influenciou inclusive na estrutura e fez com que as companhias projetassem os navios de forma a permitir a desobstrução de vista para o mar à maioria dos passageiros. Percebemos isto nas janelas panorâmicas das cabines e áreas sociais dos navios e, principalmente, quando nos referimos aos barcos salva-vidas, ou *tenders*, hoje posicionados de tal forma a influenciar o menos possível na visão dos passageiros.

Cabe lembrar que alguns navios, embora tenham se adaptado às novas exigências do consumidor moderno, ainda guardam o desenho dos grandes transatlânticos do início do século XX, como os navios da *Disney Cruise Lines*, o *Disney Wonder* e o *Disney Magic*, e os navios da *Cunard*, como o *Queen Elizabeth 2* e o *Queen Mary 2*.

As acomodações dos passageiros também receberam uma preocupação especial das companhias marítimas. Embora haja diferentes opções de cabines a bordo (internas, externas e suítes), as mesmas são projetadas para dar conforto aos passageiros a bordo. Mesmo considerando as diferenças entre as diversas companhias, podemos dizer que os espaços para as cabines foram ampliados, todas possuem banheiros privativos e a maioria das companhias disponibilizou televisão com circuito fechado, rádio, telefone, cofre e ar-condicionado, sendo que este último está presente em todas as áreas internas do navio. A tendência hoje é que os navios ofereçam um número maior de cabines externas, com amplas janelas panorâmicas ou com varandas.

A maior mudança ocorrida nos navios da atualidade foi com relação à oferta de lazer, pois houve uma grande ampliação de áreas para as atividades dos passageiros a bordo. Cada companhia marítima tem sua particularidade, porém, podemos afirmar que na maioria dos casos, além de ampliarem as áreas, deixaram as mesmas mais confortáveis para que os passageiros possam melhor usufruí-las. Nota-se ainda uma maior preocupação com relação às áreas destinadas ao condicionamento físico, como as academias e os *spa's*, ou para as atividades realizadas ao ar livre, como as piscinas e as pistas de *jogging*. Como não há mais divisão de classes e as áreas sociais são destinadas a todos os passageiros, houve a necessidade de ampliar todas as áreas dos novos navios no geral, como os espaços para shows, pois hoje é possível encontrar navios que possuem teatros com capacidade superior a duas mil pessoas.

Como mencionamos anteriormente, o Brasil está tornando-se um candidato natural para os novos navios de cruzeiro, não só por suas características geográficas e climáticas, como também por suas riquezas naturais e características de seu povo. O Brasil possui mais de sete mil quilômetros de costas navegáveis e sua posição geográfica possibilita a incidência de sol durante todo o ano em grande parte do território, sendo estes fatores fundamentais para a realização de cruzeiros marítimos, pois os navios de cruzeiros estão sempre em busca do sol e do calor.

A chegada de algumas companhias marítimas no país também mostra o interesse no mercado, como é o caso da *Mediterranean Steamship Company (MSC)*, que abriu seus escritórios em Julho de 2002 e da *Costa Crociere*, com escritório próprio instalado no país há mais de trinta anos. Outras companhias estrangeiras também se fazem presentes por meio de seus

representantes de vendas, como a *Carnival Cruise Lines*, representada no país pela agência *South Marketing*, a *Royal Caribbean International*, representada pela *Sun & Sea*, a *Disney Cruise Lines*, que tem como representantes as agências *RCA*, *Trade Tours*, *Agaxtur* e *Leiser*, a *Norwegian Cruise Line*, representada pela *First Star Cruise* e ainda a *Cunard Line*, representada pela *Qualitours*. A agência *CVC* atua no mercado, atualmente, como afretadora. Na temporada brasileira de verão, 2006/2007, terá cinco navios na costa brasileira.

Um outro fator que colabora para o aumento do segmento no país é que os brasileiros estão descobrindo o prazer de viajar em um cruzeiro marítimo. Até 2002, a estimativa era que este mercado movimentava anualmente no país cerca 120 mil passageiros, incluindo os cruzeiros com rotas internacionais, sendo que o destino “costa brasileira” recebia 80 mil passageiros (GONÇALVES, 2002). As estatísticas sobre o setor de cruzeiros vêm ganhando destaque na imprensa. Os números não são oficiais, porém, a estimativa é feita a partir de informações coletadas junto às companhias marítimas instaladas no país e junto aos representantes de vendas. Atualmente, a estimativa é que entre 290 mil (MELO, 2006) a 300 mil passageiros (ANDRADE e SCHROEDER, 2006) embarquem somente na costa brasileira na temporada 2006/2007.

Algumas informações publicadas não são claras, pois mencionam somente um determinado ano de embarque, porém, a temporada de cruzeiros no Brasil inicia normalmente em Novembro e termina em Abril. Os números deveriam ser publicados considerando-se o período de embarque, ou seja, início em um ano e término no ano seguinte. A partir da coleta de diferentes fontes, apresentamos na Tabela nº 9 os números estimados de passageiros brasileiros a partir do ano de 1995, sendo que não encontramos dados relativos aos períodos de 1996/1997 e 1998/1999:

TABELA 9  
Número de passageiros que realizaram cruzeiros na Costa Brasileira no verão

Ano	Nº de Passageiros	Percentual de crescimento
1995 / 1996	15.000	-
1997 / 1998	35.000	133,33%
1999 / 2000	36.000	2,80%
2000 / 2001	65.000	80,50%
2001 / 2002	99.000	52,30%
2002 / 2003	110.000	21,00%
2003 / 2004	90 .000	-19,00%
2004 / 2005	140.000	55,00%
2005 / 2006	239.000	70,00%
2006 / 2007	300.000(*)	25,50%

(\*) Valor estimado.

Fonte: Revista Veja. Férias ao mar. São Paulo: Editora Abril, 10 de março de 1999, p.91.; ANDRADE, Artur Luiz. Cruzeiros Marítimos no Brasil. Guia Panrotas, São Paulo: Panrotas, nov. 2001. Encarte. P. A40-A49.; GONÇALVES, Fabiana. Todos a bordo. Turismo em números. São Paulo: Sindetur, ano I – ed. n° 11, 2002. Jornal Panrotas, out/2002. Encarte Especial “Cruzeiros”. p.12, Jornal Mercado de Eventos, 2ª.quinz.out 2006. p.10. Jornal Panrotas, São Paulo: Panrotas, out/2006. n° 725.

Embora não existam estatísticas de organismos oficiais, estima-se que na temporada 2006/2007 o número de passageiros possa chegar a 300 mil passageiros na costa brasileira, de acordo com o n° 725 do Jornal Panrotas, de outubro de 2006. Analisando os dados acima, podemos concluir que o mercado de cruzeiros no Brasil cresceu mais que a média geral do setor em todo o mundo, que é de dez por cento ao ano. O maior salto foi no período entre 1997 e 1998, logo após a liberação da navegação de cabotagem para os navios estrangeiros.

Na temporada 1999/2000 foram quatro os navios que estiveram na costa brasileira: *Costa Marina*, *Costa Allegra*, *Rhapsody* e *Funchal*. No verão de 2000/2001 o número de embarcações que visitaram o país subiu para seis. O resultado deste verão mostrou o reflexo da chegada do navio *Splendour of the Seas*, da *Royal Caribbean Internatinal*, maior navio a realizar cruzeiros regulares na costa brasileira até então. Além deste, também realizaram cruzeiros os navios *Princess Danae*, *Funchal*, *Costa Marina*, *Costa Allegra* e *Rhapsody*. Os números acima refletem o aumento da popularidade que este produto turístico vem ganhando a cada ano no país.

O número de navios se manteve em seis no verão de 2001/2002, sendo que somente a companhia Costa Crociere trouxe três de seus navios (*Costa Tropicale*, *Costa Clássica*, *Costa*

*Allegra*). O navio *Splendour of the Seas* voltou novamente para o país, além do *Princess Danae*, e do *Rhapsody*. Além dos navios que fizeram as longas temporadas de cruzeiro, vários outros incluem o Brasil em seus itinerários. Uma das razões para o sucesso desta temporada no Brasil foi atribuída pelas agências ao fator segurança, pois, em função dos atentados ao *World Trade Center*, em 11 de setembro de 2001, vários brasileiros cancelaram suas férias para o exterior e buscaram alternativas para os mesmos no próprio país. Os navios na costa brasileira se tornaram um ‘porto seguro’ para aqueles que não quiseram se arriscar.

No último verão (2005/2006) o Brasil foi destino de quatro companhias marítimas com nove navios permanecendo no país por toda a temporada. Na próxima temporada, 2006/2007, serão quatro companhias, com onze navios fazendo cruzeiros regulares de Novembro/2006 a Abril/2007, conforme mostra a Tabela nº 10:

TABELA 10  
Companhias marítimas que realizarão cruzeiros na Costa Brasileira no  
verão de 2006-2007.

Companhia	Navios	Período de navegação	Principais portos de embarque
Costa Crociere	Costa Romântica e Costa Fortuna	Dezembro/06 a Março/07	Santos e Rio de Janeiro
Island Cruises	Island Escape e Island Star	Dezembro/06 a Março/07	Santos
MSC – Mediterranean Steamship Co.	Armonia e Sinfonia	Dezembro/06 a Março/07	Santos e Rio de Janeiro
CVC / Pullman Tours	Blue Dream, Mistral, Grand Voyager, Sky Wonder, Pacific(*)	Dezembro/06 a Março/07 (*) Durante todo o ano	Santos, Fortaleza e Recife

Fonte: Jornal Mercado e Eventos, 2a. quinz. 2006; Jornal Panrotas, 2006, nº 725.

#### 4.4 Tempo morto e tempo de viagem: uma otimização nos cruzeiros marítimos.

Discutimos anteriormente a questão do tempo “livre”, tempo do trabalho e de suas influências na prática do lazer. Retomamos aqui o tema para falar de um outro tempo – o “tempo

*morto*". Este tempo é observado por Mariás (1958) como uma fração de tempo existente entre o tempo de trabalho e o tempo "livre" e que ele denomina de *tempo do nada*.

Este tempo é o tempo "perdido" em deslocamentos que absorve uma grande parte da vida dos indivíduos e que não lhes é devolvido, ou ainda, como mencionado pelo autor, *perdido em trâmites burocráticos que são a forma atual dos sacrifícios humanos*.

Se considerarmos o tempo que sobra ao homem para que este usufrua das atividades do lazer, temos que levar em conta que deste tempo será excluída a fração com o deslocamento. O mesmo ocorre nas viagens. Estas são formas de se aproveitar o tempo, ou seja, são formas de se investir o tempo. Para que os passageiros aproveitem suas viagens, devem seguir um ritual de preparação, que vai desde o cuidado com a documentação e a arrumação da mala, até o deslocamento para chegar no destino escolhido.

Este deslocamento é chamado por Beni (2000) de "*tempo morto*", ou seja,

"o tempo de espera para embarque e o tempo gasto em deslocamento do aeroporto ao centro da cidade".

Embora a aviação comercial seja uma grande aliada na redução das distâncias, exige do homem um tempo de antecipação que é consumido com "nada" antes de atingir o destino. O tempo gasto em deslocamentos da residência ou dos centros urbanos até o aeroporto, somado ao tempo de espera para o embarque na aeronave e para o recolhimento das bagagens, reduz consideravelmente o aproveitamento do tempo dedicado às viagens.

Grande parte das opções de viagens domésticas oferecidas no mercado brasileiro exige a utilização do transporte aéreo para o deslocamento, devido às dimensões continentais do país. Mesmo nas viagens rodoviárias percebe-se um grande investimento no tempo de deslocamento, principalmente para os destinos mais distantes.

Quando numa viagem combina-se transporte aéreo ou rodoviário com estadia em hotéis ou *resorts*, percebe-se que a 'viagem' somente terá seu início realmente no momento em que os passageiros chegarem ao destino, ou seja, instalarem-se no hotel. Uma viagem organizada (BENI, 2000) deve permitir aos turistas livrarem-se de qualquer preocupação, para tanto, a utilização do

tempo também deve fazer parte desta preocupação no momento do planejamento e organização desta.

A maioria das viagens compreende o conjunto de serviços necessários ao seu bom aproveitamento, como o transporte aéreo, serviços de recepção e traslado, hospedagem, e passeios que incluam os atrativos turísticos da cidade visitada. Em alguns destes serviços, como os traslados e os passeios, deve-se levar em conta os deslocamentos em veículos automotores. Embora organizadas e incluindo vários elementos da oferta turística, a perda de tempo com deslocamentos torna-se inevitável em viagens que incluam mais de um destino a ser alcançado por via aérea. O tempo destinado a estes deslocamentos pode exigir uma parcela significativa das viagens, como exemplificamos abaixo.

Se uma viagem incluir mais de uma cidade e, conseqüentemente, mais de um voo, o tempo total destinado às férias ou às atividades de lazer, estará ainda mais comprometido devido aos deslocamentos necessários. Como exemplo podemos citar uma viagem de uma semana, com estadia em Natal e Fernando de Noronha<sup>69</sup>, utilizando-se voo fretado entre São Paulo e Natal e voo regular entre Natal e Fernando de Noronha. Num período de oito dias, pode-se comprometer até vinte e quatro horas do tempo somente em deslocamentos, pois a apresentação para embarque nos voos fretados exige pelos menos três horas de antecedência e o trajeto entre São Paulo e Natal pode levar até seis horas, considerando-se as escalas. Para o voo regular entre Natal e Fernando de Noronha, deve-se prever pelo menos quatro horas entre apresentação e tempo de voo no trecho de ida e de volta. Se considerarmos somente o tempo destinado ao transporte aéreo (incluindo-se a apresentação no aeroporto) para a realização da mencionada viagem, pode-se afirmar que há um comprometimento de pelo menos vinte horas do tempo destinado às férias (ou 12,5% do tempo total), sem incluirmos ainda os deslocamentos nos traslados entre aeroportos e hotéis, que necessitam de pelo menos mais duas horas.

Estudos realizados pela Organização Mundial de Turismo revelam que, atualmente, a tendência da sociedade moderna é realizar viagens mais curtas, principalmente nas nações desenvolvidas, onde as férias são remuneradas e o modelo passa a ser de férias curtas e mais freqüentes (OMT, 2001). Hoje as pessoas possuem mais poder aquisitivo, porém, têm menos

---

<sup>69</sup> Viagem realizada pela autora em Dezembro de 2001, cujo tempo foi apurado no decorrer da mesma.

tempo para longos períodos de férias. Portanto, é preciso encontrar soluções alternativas para que se possa melhor usufruir o tempo dedicado ao lazer.

Os cruzeiros marítimos podem ser uma destas alternativas para um melhor aproveitamento do tempo, pois possui as características de uma viagem completa, como já mencionamos anteriormente. Beni (2000) afirma que o crescente aumento do número de pessoas que utilizam o transporte aéreo internacional e o conseqüente aumento nos aeroportos poderá ter como resultado o retorno dos turistas ao mar. O melhor aproveitamento do tempo possa ser um fator decisivo na escolha dos passageiros por uma viagem marítima. Nos Estados Unidos, segundo Naisbitt (1999), há uma tendência para as viagens de finais de semana, ou seja, de curta duração, que aumentaram em 70% entre 1986 e 1996. O stress causado pela vida moderna pode ser uma dos responsáveis pela fuga das pessoas em busca de uma recarga de energias.

Esta tendência vem se mostrando também no Brasil e os cruzeiros marítimos podem ser uma opção, já que oferecem a oportunidade de usufruir vários serviços ao mesmo tempo e num único local. Na temporada de cruzeiros no Brasil é cada vez mais forte a tendência de oferta de mini-cruzeiros, de 3 ou 4 dias. A oferta deste tipo de cruzeiro tem sido grande desde que os navios de bandeira estrangeira voltaram a explorar a costa brasileira, transformando-se desta forma numa substituição aos finais de semana na praia

O aproveitamento do tempo a bordo também é um diferencial dos cruzeiros, pois oferecem um grande número de atividades de lazer ao mesmo tempo, possibilitando a escolha de um público heterogêneo. Este aproveitamento do tempo também é percebido quando se analisa os destinos incluídos no roteiro. Um cruzeiro marítimo possibilita conhecer diferentes destinos, como as Ilhas Gregas, em apenas 3 dias. Uma viagem por avião inclui a inconveniência do 'sobedescer-arrumar mala'.

Num cruzeiro marítimo também existem os procedimentos de embarque, pois exige-se que os passageiros apresentem-se com pelo menos duas horas de antecedência. Mesmo que percam uma hora entre fila e checagem de documentos e bagagem (*check-in*), percebemos que há uma otimização do tempo, pois a viagem começa a partir do momento do embarque, uma vez que toda a estrutura do navio já deve estar em funcionamento para receber o passageiro. Todas as áreas do navio, como alimentos e bebidas, lazer e entretenimento e hotelaria já devem estar

preparadas para qualquer necessidade do hóspede. Enquanto os passageiros aguardam a saída do navio do porto, há vida acontecendo a bordo, ou seja, tudo funciona, como os conjuntos musicais, a área de alimentação, as atividades de lazer, os espaços destinados às atividades físicas, entre outros. Ao ambientarem-se, os passageiros percebem a grande estrutura de lazer e começam a usufruir sua viagem.

Embora muitas vezes a utilização do transporte aéreo não possa ser evitada para a realização de um cruzeiro marítimo, devido ao deslocamento, o aproveitamento do tempo total da viagem é otimizado, à medida que comparamos um navio a um *resort* flutuante. Enquanto o navio se desloca de um porto a outro, os passageiros podem escolher como melhor utilizar o seu tempo dentre as diversas opções de lazer ou serviços oferecidos, podendo fazer tudo ao mesmo tempo, já que as diversas atividades acontecem em horários próximos para agradar diferentes tipos de passageiros, ou simplesmente não fazer nada e relaxar observando a natureza nas espreguiçadeiras disponíveis nos *decks*.

Cabe lembrar que, para os passageiros que vivem nas cidades litorâneas onde os navios realizam embarques, como Santos e Rio de Janeiro, praticamente não existe “tempo morto”, pois ao embarcarem em um navio, já estão usufruindo da viagem, seja esta de férias ou apenas de final de semana.

Concluimos então que, um cruzeiro marítimo é uma opção de turismo que otimiza o tempo dos passageiros ao oferecer além do destino turístico, o transporte, a hospedagem, a alimentação, a diversão através das opções de lazer, num único lugar e num único tempo.

## **5 Conclusões**

Durante nossa prática profissional, os cruzeiros marítimos sempre nos pareceram ser uma opção de viagem de lazer completa, devido às suas características, com um excelente custo-benefício e que proporcionam um alto grau de satisfação aos passageiros. Porém, este tipo de viagem ainda era considerado por alguns passageiros ou mesmo agentes de viagens, como algo muito diferente, de difícil aceitação, direcionado à elite. Criou-se então a necessidade de pesquisar a origem de tal simbologia, levando-se em consideração as características desta modalidade de viagem nos dias atuais.

A realização desta pesquisa nos pareceu ser um verdadeiro desafio, inicialmente por tratar-se de um tema que nos era familiar e, portanto, simples. Porém, a pesquisa mostrou-se instigante e complexa à medida que caminhávamos em nossa jornada, pois conhecíamos o tema, mas era necessário pesquisá-lo mais a fundo para descobrir suas nuances e assim, conseguir respostas às questões que havíamos proposto.

Iniciamos então este trabalho, com a certeza de que, ao final, poderíamos de alguma forma contribuir para a construção do conhecimento sobre o tema “Cruzeiros Marítimos”.

Pudemos, ao final desta pesquisa concluir que um cruzeiro marítimo é uma opção completa de viagem de lazer, pois, de simples meio de transporte, os cruzeiros transformaram-se em grandes complexos de lazer, oferecendo uma forma de viagem muito particular, no que diz respeito às suas características.

Fazer um cruzeiro já não mais segrega, e sim integra o homem à sociedade, ao meio em que vive e à natureza. É o homem usufruindo de seus direitos, que pode escolher como melhor utilizar o tempo destinado ao lazer. Os cruzeiros, como uma opção de turismo, são apenas uma das tantas formas possíveis de buscar o lazer.

Ao abordarmos a questão do tempo, pudemos perceber que este é, na sociedade contemporânea, um bem precioso. Portanto, o homem moderno procura utilizar frações do tempo de forma otimizada, principalmente no que se refere ao tempo destinado ao lazer. Constatamos então, que os cruzeiros marítimos podem ser uma opção otimizada de férias onde se aproveita o máximo no menor tempo possível.

Resgatar uma época em que os cruzeiros se faziam presentes, no Brasil, foi de grande importância para esta pesquisa, pois, além de levantarmos dados com relação aos hábitos, tipo de público e de classe social que daqueles que elegiam os cruzeiros para suas viagens entre as décadas de 1950 e 1960, constatamos que a falta de navios durante um longo período ocasionou a criação de uma simbologia que se fez presente desde então.

Esta simbologia não é de todo negativa, como constatamos, pois os cruzeiros ainda rondam o sonho de viagem de muitas pessoas. Não podemos deixar de mencionar que o simbólico faz parte da vida cotidiana e como não poderia deixar de ser, também ronda as diversas atividades de lazer e as viagens, pois os indivíduos desligam-se de seu cotidiano para entrar num mundo de “faz-de-conta”, para então voltarem novamente à realidade.

Diz um antigo ditado popular, que *“quem não é visto não é lembrado”*. Se transferirmos este ditado para os cruzeiros, podemos inferir que, se o país já não possui nenhuma companhia de bandeira nacional que explore a navegação de cabotagem, como pode a população brasileira pensar num tipo de viagem que se faz presente somente a cada verão? Embora os números já apontem para um contínuo crescimento no número de passageiros que fazem cruzeiros no Brasil, ainda estamos longe de competir com os principais mercados.

O Brasil é um país potencial para as companhias marítimas estrangeiras e, pode tornar-se um destino internacional para os cruzeiros marítimos. Além de seu clima tropical, tem grande parte de seu território banhado pelo sol durante o ano todo, e ainda oferece um sem número de atrativos difíceis de serem encontrados num único país.

Lembramos ainda que, um cruzeiro marítimo, além de ser sinônimo de sol e de lazer, pode também significar desenvolvimento para o país, criando empregos e trazendo divisas para o país.

Portanto, à medida que tenhamos mais navios na costa brasileira e com mais frequência, haverá uma tendência do brasileiro acostumar-se com esta opção de viagem de lazer. A oferta cada vez maior e diferenciada de atividades de lazer a bordo dos navios poderá levar novamente os turistas brasileiros para o mar, porém, agora não em busca do simples transporte, mas sim, do lazer tão desejado nos dias atuais.



## **Referências Bibliográficas**

---



---

AMARAL, Ricardo. **Cruzeiros marítimos**. São Paulo: Manole, 2001.

ANDRADE, Artur Luiz. **Cruzeiros marítimos no Brasil**. In: Guia Panrotas, São Paulo: Panrotas. p.A40-A49, nov.2001.

ANDRADE, Artur Luiz; SCHROEDER, Marjori. **Cruzeiros mostram-se aos agentes**. In: Jornal Panrotas, p.6-8, n.725. São Paulo: Panrotas, 2006.

ANDRADE, José Vicente. **Turismo: fundamentos e dimensões**. São Paulo: Ática, 1999.

ANDRADE, Maria Margarida de. **Como preparar trabalhos para cursos de pós-graduação: noções práticas**. 2.ed. São Paulo: Atlas, 1997.

\_\_\_\_\_. **Introdução à metodologia do trabalho científico**. 3.ed. São Paulo: Atlas, 1998.

BACHELARD, Gaston. **A água e os sonhos: ensaio sobre a imaginação da matéria**. Tradução Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

BAUDRILLARD, Jean. **Da sedução**. 2.ed. Campinas: Papirus, 1992.

BENI, Mario Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 3.ed. São Paulo: SENAC, 2000.

BRASIL. Constituição. Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil. 1891. disponível em <http://www.georgetown.edu/pdba/Constitutions/Brazil/brazil1891.html>. Acesso em 24 jan.2003.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil: edição de 1980. São Paulo: Sugestões Literárias, 1980.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil: 05 de outubro de 1988. São Paulo: Atlas, 1992. Coleção manuais de legislação Atlas.

BRITO, Telma Medeiros. **Cruzeiros marítimos: hotéis flutuantes e mão-de-obra**. In: Boletim de Turismo e Administração Hoteleira. São Paulo: v.11, n.1, p.84-100, maio 2002.

BRODIE, Peter R. **Dictionary of shipping terms**. Londres: Lloyd's of London Press Ltd, 1985.

BRUHNS, Heloisa Turini. **Sobre o fim de semana**. In: Revista Licere UFMG v.8, n.1, 2005

\_\_\_\_\_. **Explorando o lazer contemporâneo: entre a razão e a emoção**. Artigo publicado na Revista Movimento, Campinas: Unicamp. v.10, n.2. mai-ago 2004.

\_\_\_\_\_. (org.). **Lazer e ciências sociais: diálogos pertinentes.** São Paulo: Chronos, 2002. Coleção Lazer, esporte & sociedade.

\_\_\_\_\_. **No ritmo da aventura: explorando sensações e emoções.** In turismo, lazer e natureza. São Paulo: Manole, 2002.

\_\_\_\_\_. **O corpo visitando a natureza: possibilidades de um diálogo crítico.** In: Serrano, Célia e Bruhns, Heloisa. Viagens à natureza: turismo, cultura e ambiente. Campinas, SP: Papirus, 1997.

CAMARGO, Luiz Octávio de Lima. **Sociologia do lazer.** In: ANSARAH, Marília (org.). Turismo. Como aprender, como ensinar, 2. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2001.

CORBIN, Alain. **O território do vazio: A praia e o imaginário ocidental.** São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

CRAVIOTO MAGALLÓN, Tonatiuh. **Organización de congresos y convenciones.** México: Trilhas, 1991. (reimp. 1999).

CUNHA, Antonio Geraldo da. **Dicionário etimológico Nova Fronteira da língua portuguesa.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982.

DE GRAZIA, Sebastian. **Tiempo, trabajo y ocio.** Madrid: Editorial Tecnos S.A., 1966.

DENCKER, Ada de Freitas Maneti. **Métodos e técnicas de pesquisa em turismo.** 4.ed. São Paulo: Futura, 2000.

DENCKER, A. F. M.; VIÁ, Sarah Chucid. **Pesquisa empírica em ciências humanas: com ênfase em comunicação.** São Paulo: Futura, 2001.

DI RONÁ, Ronaldo. **Transportes no turismo.** São Paulo: Manole, 2002.

DICKINSON, Bob; VLADIMIR, Andy. **Selling the sea – An inside look at the cruise industry.** New York: John Wiley & Sons, Inc, 1996.

DIEGUES, Antonio Carlos. **Ilhas e mares: simbolismo e imaginário.** São Paulo: Hucitec, 1998

DUMAZEDIER, Joffre. **A revolução cultural do tempo livre.** São Paulo: Studio Nobel, SESC, 1994.

ECO, Umberto. **Como se faz uma tese.** 15.ed. São Paulo: Perspectiva, 1999.

EMBRATUR. **Brazilian tourist ports.** São Paulo: Talento, 1999.

FARIAS, Patricia. **Corpo e classificação de cor numa praia carioca.** In: Nu e vestido -dez antropólogos revelam a cultura do corpo carioca. Goldenberg, Miriam (org). Rio de Janeiro: Record, 2002

FERNANDES FUSTER, Luis. **Teoria y tecnica del turismo**. Madrid: Ed. Nacional, 1971. 1v.e 2v.

FONTANA, Alessandra. **No limite**. Revista Exame VOCÊ S.A. ed.29, ano 3, nov.2000.

\_\_\_\_\_. **O tempo na carreira**. Seção Ponto de Partida. Revista Exame VOCÊ S.A. ed.30. ano 3. dez.2000.

FOLHA DE SÃO PAULO. **História para poucos**. São Paulo, ed.17 out.2002.

FREITAS, Fábio de. **Cruzeiros no Brasil**. In: AMARAL, Ricardo. **Cruzeiros Marítimos**. São Paulo: Manole, 2001.

\_\_\_\_\_. **Navios de cruzeiros no Brasil e no mundo**. Brasilturis. p.41. ano 21. n.471. dez.2001.

GENSCHOW, Fernando. **Turismo inteligente**. São Paulo: APEC, 1973

GIRAUD, Laire José. **Transatlânticos em Santos – 1901 / 2001**. São Paulo: Câmara Brasileira do Livro, 2001.

GOMES, Helena Maria. In GIRAUD, Laire José. **Transatlânticos em Santos – 1901 / 2001**. São Paulo: Câmara Brasileira do Livro, 2001.

GONÇALVES, Fabiana. **Todos a bordo**. Turismo em números. São Paulo: Sindetur, ano I – ed.11, 2002.

HOUAISS, Antonio e VILLAR, Mauro de Salles. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

IANNI, Constantino. **Homens sem paz: os conflitos e os bastidores da emigração italiana**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira S.A., 1972.

JESSOP, Violet. **Sobrevivente do Titanic: as memórias inéditas de Violet Jessop, tripulante-sobrevivente dos naufrágios do Titanic e Britannic**. Introdução, edição e comentários de John Maxtone-Graham. Fortaleza: Brasil Tropical, 1998.

JOHNSON, Howard. **The Cunard story**. London, England: Whittet Books, 1987.

KLINK, Amyr. **Cem dias entre céu e mar**. São Paulo: Circulo do Livro, 1985.

\_\_\_\_\_. **Paratii: entre dois pólos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

\_\_\_\_\_. **Mar sem fim: 360° ao redor da Antártica**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens**. São Paulo: Aleph, 2001.

LABATE, Beatriz. **A experiência do ‘viajante-turista’ na contemporaneidade**. In: SERRANO, Célia; BRUHNS, Heloisa; LUCHIARI, Maria Tereza. Olhares contemporâneos sobre o turismo. Campinas: Papyrus, 1999.

LIMA, Heitor Ferreira. **História político-econômica e industrial do Brasil**. São Paulo: Nacional, 1970. In: PIRES, Mario Jorge. Raízes do turismo no Brasil. São Paulo: Manole, 2001.

LUCCOCK, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**. Belo Horizonte, São Paulo, Itatiaia: EDUSP, 1975, p.28. In: PIRES, Mario Jorge. Raízes do turismo no Brasil. São Paulo: Manole, 2001.

MAFFESOLI, Michel. **O tempo das tribos**. 2.ed. Rio de Janeiro: Forense universitária, 1998.

MARCELINO, Nelson Carvalho. **Estudos do lazer: uma introdução**. 2.ed. Campinas: Autores Associados, 2000.

MARIÁS, Julián. **La estructura social**. Teoria y métodos. 2.ed. Barcelona: Emece, 1958.

MARTINS FILHO, Eduardo Lopes. **Atenção, senhores: a casa vai sair**. TURISMO, Suplemento do “Estado”, 23 ago.1968.

MAXTONE-GRAHAM, John. **Cunard – 150 glorious years**. Londres: David & Charles, 1989.

\_\_\_\_\_. **The only way to cross**. New York: Macmillan Publishing Co, 1978.

\_\_\_\_\_. **Liners to the sun**. New York: Macmillan Publishing Co, 1985

\_\_\_\_\_. **Crossing & Cruising** : From the golden era of ocean liners to the luxury cruise ships of today. New York: Macmillan Publishing Co, 1992

MELO, Leila. **Setor deve movimentar 290 mil passageiros**. Mercado e eventos. Folha do turismo. Rio de Janeiro: Grupo Folha Dirigida, p.10.out.2006, ano 4. n.66.

NADER, Ginha. **O ciclo que termina: reflexões sobre a Stella Barros**. Jornal do Panrotas. São Paulo: Panrotas, p.4 n.538. 25 fev.2003.

NAISBITT, Nana ; PHILIP, Douglas. **High tech – high touch**. São Paulo: Cultrix, 1999.

O ESTADO DE SÃO PAULO. São Paulo: p.60. ed.04 jan.1953.

O ESTADO DE SÃO PAULO. **Suplemento de turismo**. São Paulo: ed.04 out.1968.

O ESTADO DE SÃO PAULO. **Suplemento de Turismo**. *Lloyd se defende fazendo cruzeiros*. São Paulo: p.2. ed.01 mar.1968.

OMT. **Introdução ao turismo**. Direção e redação Amparo Sancho; traduzido por Dolores Martin Rodrigues Córner. São Paulo: Roca, 2001.

PELLEGRINI FILHO, Américo. **Dicionário enciclopédico de ecologia e turismo**. São Paulo: Manole, 2000.

PIÑOLE, Isabel Albert. **Gestion y técnicas de agencias de viajes**. 3.ed. Madrid: Síntesis, 1995.

PIRES, Mário Jorge. **Raízes do turismo no Brasil**. São Paulo: Manole. 2001.

PIZZI, Almicare. **Costa crociere: cinquant'anni di stile**. Itália: Costa Crociere, 1998.

RABAHY, Wilson; KADOTA, Décio. 2006. **Caracterização da demanda das viagens de cruzeiros marítimos no Brasil**. In Revista Turismo em Números. Ano 5 – Edição nº 53/2006. Caderno de Estatísticas.

REQUIXA, Renato. **O lazer no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1977.

REVISTA VEJA. **Férias ao mar**. São Paulo: Editora Abril, p.91. 10 mar.1999.

RUBIN, Karen. **Flying high in travel: a complete guide to careers in the travel industry**. Estados Unidos: John Wiley & Sons, Inc., 1992.

SANTOS, Laymert Garcia dos. **Consumindo o futuro**. In: *Caderno Mais!*, Jornal Folha de São Paulo, 27 fev.2000.

SCHURMANN, Família. **Diário de uma aventura: dez anos no mar**. Rio de Janeiro: Record, 1995.

Seção *Galeria*. **Turismo em números**. p.16. ano I. ed.11. São Paulo, 2002.

Seção Ponto de Partida. **O tempo na carreira**. Revista Exame VOCÊ S.A. Ed. 30, Ano 3, dez.2002

SILVA, Fernando Brasil da. **A psicologia aplicada ao turismo e hotelaria**. 3.ed. São Paulo: CenaUn, 2001.

SILVEIRA, Mauro. **“UFA!”** Revista Exame VOCÊ S.A. Ed. 33, Ano 4, Mar/2001. p.70.

SINDETUR-SP. **50 anos – memória do turismo**. São Paulo: RG Editores, 2001.

SOARES, Carmen Lucia. **Corpo, conhecimento e educação**. In : Soares, C. (org) *Corpo e história*. 3.ed. Campinas: Autores Associados, 2006.

SWARBOOKE, John; HORNER, Susan. **O comportamento do consumidor no turismo**. (tradução de Saulo Krieger). São Paulo: Aleph, 2002.

TITANIC. Direção e Roteiro: James Cameron. Produção: Twentieth Century Fox, Paramount Pictures e LightStorm Entertainment. Intérpretes: Leonardo di Caprio, Kate Winslet, Billy Zane, Kathy Bates, Frances Fisher, Bernard Hill, Jonathan Hyde, Danny Nucci, Gloria Stuart David Warner Victor Garber e Bill Paxton. 1997. 2 fitas de vídeo (194 min), VHS, son..., color., leg.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godói. **A sociedade pós-industrial e o profissional em turismo**. Campinas: Papirus, 1998.

\_\_\_\_\_. **Viagem na memória**: guia histórico das viagens e do turismo no Brasil. São Paulo: Senac, 2000.

TUAN, Yu-Fu. **Topofilia**: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. São Paulo, Difel, 1980

TWAIN, Mark. **The innocents abroad**, New York, Harper & Brother. The Complet Works of Mark Twain, v.2, 1875-1928. Apud Bob Dickinson, 1996.

URRY, John. **O olhar do turista**: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas. São Paulo: Studio Nobel/Sesc, 1996.

WARD, Douglas. **Berlitz**: Complete guide to cruising & cruise ships 2002. 11.ed. Princeton: Berlitz publishing Company, Inc, 2001.

\_\_\_\_\_. **Berlitz**: Complete guide to cruising & cruise ships 2006. (16.ed.) Londres: Berlitz publishing Company, Inc, 2006.

### **EVENTO (congresso, encontro, simpósio, etc)**

SEMINÁRIO NACIONAL DE CRUZEIROS MARÍTIMOS, 1, 2001, Rio de Janeiro.

CRUISE DAY, 1, 2006, São Paulo.

### **DOCUMENTOS ELETRÔNICOS**

<http://www.touring.com.br/historia.htm>. Acesso em: 04 mai.2002.

[http://www.cruiseserver.net/travelpage/ships/rl\\_odys.asp](http://www.cruiseserver.net/travelpage/ships/rl_odys.asp). Acesso em: 04 mai.2002.

<http://www.naviosbrasileiros.hpg.ig.com.br>. Acesso em: 04 mai.2002.

<http://www.member.aol.com/WakkoW5/Britrannic.html>. Acesso em: 02 mai.2003.

<http://www.queenmary.com>. Acesso em: 02 abr.2006.

[www.geocities.com/TheTropicsIsland/2071/intro.html](http://www.geocities.com/TheTropicsIsland/2071/intro.html). Acesso em: 04 mai.2003.

<http://www.edinfor.pt/anc/ancpassagem-linha1.html>. Acesso em: 10 set.2002.

## **GLOSSÁRIO**

---

---

# GLOSSÁRIO

---



---

**ÁREAS COMUNS** – São todas as áreas sociais que os navios colocam à disposição dos passageiros, como piscinas, deck de jogos, boates, discotecas, teatros, restaurantes, etc. Atualmente não há separação de classes nos navios, portanto, todos os passageiros tem acesso às áreas comuns.

**BOMBORDO** (*starboard*) – lado direito do navio, olhando-o de frente.

**CABINE** (*stateroom*) – é a acomodação individual do passageiro durante toda a viagem. Podem ser internas (sem vista para o mar), externas (com vista para o mar) ou suítes. De maneira geral acomodam de uma a quatro pessoas.

**CALADO** (*draft*) – é a parte inferior do navio que fica submersa. Para um navio atracar em um porto é necessário saber a profundidade do mesmo, ou seja, se tem calado suficiente.

**DECK (ou ponte)** – é o andar do navio. Também é chamado de ponte. Os restaurantes e áreas sociais do navio localizam-se, normalmente, nos deques superiores dos navios.

**DOCA MOLHADA** (*wet dock*) – é quando o navio para seus serviços para efetuar pequenos reparos no porto, por um período curto de tempo (máximo uma semana), não havendo necessidade de removê-lo da água.

**DOCA SECA** (*dry dock*) – é quando o navio é retirado da água para reparos maiores e limpeza de casco, por um período mais longo (a cada dois anos, por um período de dez dias e a cada cinco anos por um período de vinte dias)

**ESCOTILHAS** (*portholes*) – São janelas redondas localizadas nas cabines dos navios. Nos navios antigos, seu tamanho era reduzido e havia possibilidade de abri-la. Hoje, os navios novos possuem janelas panorâmicas – algumas de tamanho grande, que imitam as escotilhas, ou mesmo varandas privativas.

**ESTIBORDO** (*port side*) – lado esquerdo do navio, olhando-o de frente.

**EXCURSÕES EM TERRA** (*shore excursions*) – são chamadas de excursões terrestres os passeios programados em cada porto de escala. São acompanhadas de guias (geralmente bilíngües), que visitam os principais atrativos turísticos, culturais e/ou exóticos destes portos de escala.

**LANCHAS** (*tenders*) – são os pequenos barcos utilizados para o transporte dos passageiros/tripulação do navio para a terra, quando não há calado suficiente para a atracação do navio ou para evacuação do navio em casos de emergência. Estas lanchas ficam “penduradas” nas laterais do navio.

**MILHA NÁUTICA / NÓS (*knots*)** – Unidade de velocidade do navio. Uma milha náutica (ou nó) equivale a 1.872 metros (ou 1,852 km).

**NAVIO (*vessel*)** – é assim que o navio é chamado pelos oficiais e tripulantes.

**NÓS** – ver milha náutica

**OFICIAIS (*officials*)** – é o comandante do navio e sua equipe (engenheiro de bordo e pessoal da ponte de comando). São os responsáveis pela segurança do navio e operação técnica do navio.

**PLANTA DE DECK / PLANTA DE CABINES (DECK PLAN)** – é a planta baixa dos decks dos navios, impressas em folhetos e mapas de localização do navio e que mostram em detalhes todas as áreas sociais e cabines do navio.

**POPA (*stern ou afterword*)** – é a parte traseira do navio.

**PORTO (*pier*)** – é o porto de embarque e desembarque do cruzeiro.

**PORTO DE ESCALA (*port of call*)** – são os portos visitados pelo navio durante o cruzeiro (ilhas ou cidades portuárias), de acordo com o roteiro.

**PRIMEIRO TURNO (*main seating*)** – primeiro turno do jantar.

**PROA (*forward*)** – é a parte dianteira do navio.

**SAÍDA INAUGURAL (*maiden voyage*)** – Saída inaugural do navio (primeira viagem)

**SAIDA (*gangway*)** – é a escada utilizada para o embarque e desembarque de passageiros (entrada e saída do navio).

**SEGUNDO TURNO (*late seating*)** – segundo turno do jantar.

**TREINAMENTO DE EMERGÊNCIA (*muster drill*)** – obrigatório em todos os navios de cruzeiro. É o exercício de treinamento para situações de emergência realizado logo após a partida do navio. Utiliza-se o colete salva-vidas (*life-jaquets*) que se encontra em cada cabine em quantidade para todos os passageiros. O comandante do navio supervisiona pessoalmente este treinamento.

**TRIPULAÇÃO (*crew*)** – são todas as pessoas que trabalham a bordo do navio para atender os passageiros nas áreas de hotelaria, lazer e, alimentos e bebidas (garçons, camareiros, hotel manager, maitre, diretor de cruzeiros, dançarinos, artistas, etc.).