

OS NAVIOS DE CRUZEIROS MARÍTIMOS ENQUANTO CAMPO DE ATUAÇÃO PROFISSIONAL NO LAZER¹

Recebido em: 10/09/2010

Aceito em: 14/02/2011

*Olívia Cristina Ferreira Ribeiro*²
UNICAMP
Campinas – SP – Brasil

RESUMO: Um dos campos de atuação no lazer e entretenimento que tem tido um crescimento significativo no Brasil nos últimos anos é o de cruzeiros marítimos. Nos navios os profissionais do lazer têm desempenhado diferentes funções. São poucos os estudos brasileiros que focam o lazer neste setor e, por isto, o objetivo deste trabalho foi apresentar os navios de cruzeiros como campo de atuação profissional no lazer. Teve o propósito de discutir criticamente como são feitas as contratações, quais são os cargos ocupados e as funções que os profissionais do lazer desempenham nos navios. A partir de uma pesquisa bibliográfica este estudo mostrou que os profissionais do lazer tem muitos gastos em suas contratações, o trabalho nos navios de cruzeiros é dinâmico mas a jornada de trabalho é extensa e, ainda, ocorre muitos desvios de funções.

PALAVRAS-CHAVE: Atividades de Lazer. Turismo. Navios.

THE SEA CRUISE SHIPS WHILE PROFESSIONAL ACTING FIELD IN LEISURE

ABSTRACT: one of the acting fields in leisure and entertainment that has had a significant increase in Brazil last years is the sea cruise one. In the ships the leisure professionals have diverse functions. Brazilian studies that focus the leisure on this sector are few and, so, the objective of this work was to present the cruise ships as a professional acting field in leisure. It has had the purpose of critically discuss how the hiring is done, what the positions filled are and the functions that the leisure professionals perform on the ships. From a bibliographic research this study showed that the leisure professionals have a lot of expenses on their hiring, the job on the ships is dynamic but the workload is big and still occurs a lot of function misleads.

KEYWORDS: Leisure Activities. Tourism. Ships.

¹ Parte deste trabalho foi enviado e aceito para o XIX ENAREL - Encontro Nacional de Recreação e Lazer, mas não foi apresentado.

² Doutoranda em Educação Física, Universidade Estadual de Campinas/SP, área de concentração Educação Física e Sociedade.

1. Introdução

Os cruzeiros marítimos - viagens de lazer em navios — têm apresentado um grande crescimento a cada ano no Brasil. O número de navios presentes na costa brasileira tem aumentado, assim como o número de portos de escala e turistas. Segundo dados da ABREMAR - Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas - o número de turistas neste tipo de viagem de lazer tem aumentado 33 % ao ano. Estes dados mostram um número recorde de 720 mil passageiros na última temporada enquanto no próximo verão (2010/2011) a estimativa é de 884 mil pessoas, movimento este relacionado ao aumento de navios e escalas no país. No verão passado o número de navios na costa brasileira foi de 18 e na próxima temporada aumentará para 20. Considerando o crescimento do setor e a escassa bibliografia especializada no país que discute o lazer em cruzeiros, o objetivo deste trabalho foi apresentar os navios de cruzeiros como campo de atuação para os profissionais do lazer. Este estudo teve o propósito de discutir quem são os profissionais do lazer, quais os seus papéis nas diversas programações bem como são realizadas suas contratações neste crescente campo de atuação no país. Nesse estudo foi realizada uma pesquisa bibliográfica por meios de livros, dissertações, teses, artigos, trabalhos de conclusão de curso, trabalhos apresentados em congressos e sites da internet.

2. Desenvolvimento

2.1. O Mercado dos Cruzeiros Marítimos

Segundo Amaral (2006) o início dos cruzeiros marítimos pode ser considerado o ano de 1840 quando, no Reino Unido, os imigrantes viajavam até a América do Norte, principalmente entre a cidade inglesa Southampton e Nova York. Nesta época os navios eram apenas meios de transporte. O autor mostra que com o passar dos anos os navios

começaram a se preocupar com o conforto dos passageiros mesmo para a imigração. Palhares (2002) aponta que nos anos 30 no Reino Unido já existiam navios luxuosos que faziam cruzeiros mas o preço das viagens ficava restrito apenas ‘a elite. Mas como não se tinha preocupações em relação ao tempo morto – aquele destinado ao deslocamento da residência até o destino - as opções de atividades de lazer se restringiam a ouvir música, dançar, jogar cartas e conversar, afirma Brito (2006).

É somente na década de 1970 que surgem, nos EUA, empresas especializadas em cruzeiros marítimos (AMARAL, 2006). O autor também afirma que a expansão deste mercado iniciou nos anos 90, com a utilização de inovações tecnológicas tornando os navios cada vez maiores, mais luxuosos e com inúmeras alternativas de lazer. Por isto os navios de cruzeiros começaram a ser denominados “Resorts Flutuantes”. (AMARAL, 2006, MILLS, 2003). Após a inauguração de um navio denominado Voyager of the seas em 1999, de grandes dimensões que ofertava espaços e atividades de lazer inimagináveis (como pista de patinação, por exemplo) este conceito de “Resort Flutuante” passa a ser denominado “Destino Turístico Itinerante” enfatiza Amaral (2006).

O mercado dos cruzeiros é crescente com navios cada vez maiores e com inúmeras empresas especializadas neste tipo de viagem de lazer. Palhares (2002) afirma que os americanos e os canadenses são os turistas que mais fazem cruzeiros do mundo e representa 67% de todo o mercado. Completa o autor que “em segundo lugar, coloca-se o Reino Unido, com 746 mil passageiros (8,5% do total), seguido da Alemanha, com 3,76 % do total” e a América Latina participa com 3,42% do mercado (PALHARES, 2002, p.240).

No Brasil a emenda constitucional aprovada em 1995, que autoriza o transporte de passageiros nos portos brasileiros por navios de bandeira estrangeira (cabotagem) passa a ser um “divisor de águas” no mercado de cruzeiros no país (PALHARES, 2002; BRITO, 2006). Para estes autores esta lei promoveu um aumento anual de navios no país, principalmente durante o verão do hemisfério sul. Em alguns anos, o aumento do número de escalas nos portos brasileiros chegou a 110%, Palhares, (2002). Não só o número de escalas e navios, mas, conseqüentemente, o número de passageiros também vem aumentando a cada ano como já comentado.

Os dados da ABREMAR sobre os impactos econômicos do setor de cruzeiros na temporada 2009/2010 mostraram que foram gerados 44 mil empregos e 534 milhões de reais de renda. Esta associação apresentou estes números relativos a esta temporada de verão dos cruzeiros marítimos no Brasil e que são suficientes para compreender a importância sócio-econômica do segmento. O setor ainda gerou R\$57 milhões em comissões para agências de viagens brasileiras e os turistas consumiram 40% a mais no comércio local, nas cidades onde os navios atracaram.

2.2. O Lazer nos Cruzeiros Marítimos

Ao mesmo tempo em que se desloca o passageiro de um cruzeiro tem a possibilidade de vivenciar diversas atividades de lazer. Por isto os cruzeiros são diferentes de outros meios de transporte uma vez que o deslocamento, o turismo e o lazer ocorrem ao mesmo tempo. A maioria deles oferece todos os conteúdos do lazer propostos por Dumazedier (1980), ou seja, os interesses físicos (ginástica, hidroginástica, alongamento, esportes diversos etc), sociais (festas e jantares temáticos), intelectuais (biblioteca, aulas de idiomas, jogos de carta, de mesa etc), artísticos (shows

de música, dança, humor, contorcionismo, mágica etc) e manuais (oficinas de artesanato, de gastronomia, de alimentos e bebidas etc). Possibilita, ainda, a vivência dos interesses turísticos propostos por Camargo (1992), pois são oferecidas excursões para o passageiro possa conhecer diversos locais em cada uma das paradas, utilizando uma única acomodação sem precisar refazer malas, nem utilizar hotéis nem aeroportos (RIBEIRO, 2010). Sobre esta diversidade de opções de lazer num cruzeiro marítimo Brito (2006) completa as informações.

Diferente de uma viagem tradicional por terra, os cruzeiros marítimos tem a capacidade de oferecer diversas atividades 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 (BRITO, 2006, p. 68)

Os navios de cruzeiros possuem ambientes internos em que também oferecem diversificados espaços de lazer aos passageiros como quadras, academias, teatro, cinema, discoteca, cassino, piscinas, saunas, salão de jogos, bares, cyber café, entre outros. Existem navios que oferecem paredes de escalada, ringues de patinação no gelo, estúdio de televisão, teatro com capacidade para mais de mil pessoas, parque aquático com piscinas que simulam ondas, em que é possível surfar a bordo, entre outros. Todos os navios também costumam abrir salas pra o desenvolvimento de atividades para as crianças menores denominado como *Kids Club*, equipadas com brinquedos, TV e DVD entre outros materiais infantis. Para as crianças maiores existem também alguns espaços onde podem ser desenvolvidos jogos e brincadeiras entre outras atividades. Para os

adolescentes e adultos são utilizados espaços variados como os bares, a área da piscina e os salões (RIBEIRO, 2010).

Esta diversificação na programação, nos espaços e equipamentos oferecidos permite ao cruzeirista relaxar, vivenciar ou assistir atividades durante as 24 horas do dia. Os navios oferecem, ainda, alguns serviços como massagens, tratamentos de beleza, salão de cabeleireiros, lojas, spa etc. O estudo realizado por Ribeiro; Sansiviero (2006) mostrou esta diversidade de espaços e serviços de lazer nos navios.

Além dos cruzeiros regulares, para grupos de interesses comuns, existem também os cruzeiros temáticos e como o próprio nome diz, todas as atividades oferecidas são voltadas a um determinado tema, como os cruzeiros gastronômicos, de jazz, de aventura, entre outros. Existem ainda os cruzeiros voltados 'a um tipo de público específico como formandos, idosos, solteiros, GLS, entre outros (PALHARES, 2002; AMARAL, 2006). As companhias brasileiras de cruzeiros apresentaram as suas novidades para a temporada 2010/2011: cruzeiros de bem estar (atividades físicas diversas, palestras sobre qualidade de vida etc), milonga (com aulas de tango), com *shows* de cantores famosos, de bossa nova, somente de festa com música eletrônica, entre outros. Estes cruzeiros têm durações variadas: a travessia de um continente/país a outro com duração variada (15 dias ou mais), uma semana no caso de um cruzeiro regular ou mini-cruzeiro que dura de três a quatro dias.

Como convivem passageiros de diversas faixas etárias, existem profissionais do lazer para desenvolver as diversas programações aos passageiros. Estes profissionais são de formações e nacionalidades variadas e têm a função de envolver os passageiros em atividades diversificadas, como aquelas sugeridas pelo Dumazedier (1980), já citados.

2. 3. Os Profissionais do Lazer nos Cruzeiros Marítimos

De acordo com Camargo (1998), o setor econômico do lazer e do entretenimento trouxe a importância de um profissional denominado por este autor de animador cultural. Muitas são as denominações para o profissional do lazer encontradas tanto na literatura especializada quanto no mercado de trabalho: além de animador, ele é chamado ainda de recreador, recreacionista, monitor, gentil organizador, programador de lazer, entre outros. Nos cruzeiros, o profissional que está em contato direto com o público é denominado de animador e aquele que supervisiona o seu trabalho chefe da animação (CA). Acima do chefe da animação encontra-se o Assistente de diretor de cruzeiro (ADC) e acima deste o Diretor de Cruzeiro (DC). Este é o cargo máximo da área de lazer dentro de um cruzeiro, o Diretor de Cruzeiro é considerado um anfitrião a bordo do navio e toda a equipe de animação bem como as equipes de artistas e cantores estão sob o seu comando. O DC é quem define as datas para os *shows*, para as peças de teatro, as festas e os bailes da temporada. As programações de lazer planejadas pelo chefe da animação e executadas pelos animadores devem ser discutidas e autorizadas pelo Diretor de Cruzeiro. Existe a possibilidade de ascensão aos cargos que, na maior parte dos navios acontecem com o tempo e quantidade de temporadas que o animador atuou. O desempenho do animador, a disponibilidade de tempo para atuar, relacionamento com os outros tripulantes e a fluência no idioma são condições para que a ascensão possa ocorrer como mostrou a pesquisa de Ribeiro (2006a). Nesta pesquisa a autora entrevistou animadores brasileiros para discutir sobre o campo de atuação nos cruzeiros marítimos, suas visões foram diversas e serão discutidas ao longo deste trabalho.

Um estudo realizado pela *BSH Travel Research* (2006), uma empresa de consultoria hoteleira mostrou que como os cruzeiros são de bandeira estrangeira, os funcionários (denominados tripulantes) são contratados por meio de contratos internacionais direto com as operadoras das embarcações ou com empresas terceirizadas ou quarteirizadas no país. No caso dos animadores é desta forma que acontece a contratação de animadores por meio de uma empresa/agência no país onde acontecerá à temporada .

O idioma fluente (no mínimo o inglês) tem sido uma exigência da maioria das empresas para a contratação dos profissionais que atuam nos cruzeiros. Algumas entrevistas inclusive costumam acontecer nesta língua. Se o profissional do lazer, contudo, comprovar ampla experiência muitas empresas dispensam o conhecimento do idioma. Mas isto poderá comprometer a ascensão dos cargos na área do lazer como já comentado. No caso dos outros profissionais da área do lazer como os músicos e outros artistas, em alguns navios, não há a exigência que toda a equipe saiba o inglês ou o idioma da bandeira do navio, mas alguns profissionais da equipe devem conhecê-lo. O estudo de Stucchi (2005) mostrou que o animador era necessário ter fluência na língua inglesa e nos estudos de Ribeiro (2006a; 2006b) não foi considerada uma condição para ser contratado pelos cruzeiros. O conhecimento básico do inglês era suficiente. Mas nestas pesquisas todos os participantes também foram unânimes em afirmar que conseguiram melhorar sua fluência no inglês e que aprenderam outros idiomas durante as temporadas, o italiano e o espanhol principalmente.

O processo de contratação de animadores para atuar em navios de cruzeiros inclui análise de currículos e entrevistas com representantes da empresa - ou até mesmo com o próprio diretor de cruzeiro – e, muitas vezes, por dinâmica de grupo. A

experiência “em terra” na área do lazer, assim como a indicação por animadores que já atuam no navio também pode facilitar a contratação. Nesta fase também pode acontecer dos pretendentes aos cargos de animadores terem que aplicar atividades recreativas a um grupo de pessoas e são analisados quanto ao seu desempenho, principalmente quanto ‘a sua extroversão. A formação universitária não tem sido a exigência na contratação. O estudo de caso realizado por Ribeiro (2006a) mostrou que a maioria dos animadores do navio *MSC Armonia* não possuíam formação, não sendo esta uma exigência deste navio e isto comprometeu a atuação dos animadores da área adulta no cruzeiro de *Reveillon*, que constrangeram alguns passageiros a participar da programação. O mesmo ocorreu num outro estudo realizado por esta autora com animadores de navios diversos (Ribeiro 2006b).

As pesquisas citadas mostraram que as empresas não valorizam os profissionais do lazer com formação universitária, nem na atuação nem para a ascensão a outros cargos dentro na animação. Este aspecto vai contra a idéia de muitos autores como Camargo (1998), Marcellino (1996, 2007), Werneck et all (2001), Melo; Alves (2003), Pina, Ribeiro (2007), entre outros. A formação é indispensável e vai refletir na atuação profissional dos profissionais do lazer como mostrou a pesquisa citada.

Nas entrevistas realizadas pelas empresas não se menciona com detalhes a questão do dia a dia a bordo em relação às extensas jornadas de trabalho e ao confinamento no navio (os tripulantes não podem desembarcar quando o navio está atracado, somente se estiverem de folga naquele dia, por exemplo), o que pode comprometer a atuação do profissional do lazer e o cumprimento do seu contrato. Seria importante, inclusive, oferecer um treinamento mais longo para que os profissionais se preparem para lidar com esta situação. Um estudo feito por Osako et all

(2003) com profissionais de alimentos e bebidas que foram contratados para atuar em navios de cruzeiros na costa brasileira encontraram uma seleção bastante falha. Nesta pesquisa, os autores mostraram que as entrevistas eram realizadas rapidamente e que não houve uma preparação para o que os profissionais iriam encontrar a bordo como as longas jornadas de trabalho, o confinamento e o estresse emocional que o trabalho no navio causa. Apesar de o estudo ter focado outros profissionais esta preparação também não acontece com os animadores como mostrado por Stucchi (2005). Este confinamento, à distância dos familiares e a extensa jornada de trabalho podem trazer conseqüências como depressão entre outros transtornos psicológicos aos animadores. Na pesquisa realizada por Ribeiro (2006b) os animadores sugeriram que houvesse algum tipo de preparação para a vida a bordo antes do embarque.

Sendo aprovados nesta etapa de análise curricular e entrevista são necessários à realização de exames médicos. Nos estudos já mencionados (STUCCHI, 2005; RIBEIRO 2006b; OSAKO et all 2003) foi exigido, entre outros exames, o de HIV para os animadores e outros profissionais que iam trabalhar na costa brasileira mesmo sendo ilegal pela nossa legislação. Os animadores têm de, também, nesta fase, participar do curso de segurança marítima.

Os custos de ambos – exames e curso - são pagos pelos animadores, o que torna sua contratação um tanto dispendiosa. Algumas empresas ainda exigem que os animadores providenciem fantasias, trajes e acessórios que serão utilizados durante as diversas atividades de lazer como as festas e os jantares temáticos (traje social para o jantar do comandante, por exemplo). Os uniformes do dia-a-dia na maioria das empresas são entregues aos animadores e, posteriormente uma parte de seu custo é descontada de seus salários, como mostraram os estudos já citados.

A duração do contrato depende da empresa, o mais comum é fazer um contrato para a temporada brasileira que dura de outubro a maio e, posteriormente, prorrogar para a temporada em outras partes do mundo em que o navio prosseguirá. Também pode acontecer do profissional fazer a travessia do país em que o navio se encontra e estender o trabalho para a temporada brasileira. Uma crítica a estas empresas é que a maioria delas confecciona o contrato do animador em inglês e coloca cláusulas com dúvida interpretação, obrigando os animadores a executar outras funções diferentes da principal que é o planejamento e desenvolvimento de programações de lazer como mostrou o estudo de Stucchi (2005).

Mesmo atuando na costa brasileira os contratos são internacionais. Depois de 90 dias de trabalho ininterruptos no país é que a empresa do cruzeiro deve se adaptar à nossa legislação trabalhista. No estudo da BSH já citado nenhum navio da costa brasileira da temporada 2005/2006 tinha seus tripulantes atuando sob a legislação trabalhista brasileira. Foi estimado neste estudo que um navio, o *Pacific* da CVC era o único que seguiu a nossa legislação, mas não foi confirmado pela empresa.

2.4. A Atuação dos Profissionais do Lazer nos Cruzeiros Marítimos

O número de animadores que atuam nos cruzeiros varia de acordo com a capacidade do navio, a quantidade de espaços e as atividades de lazer/recreação a serem desenvolvidas na temporada.

A maioria dos navios oferece as atividades recreativas segmentadas por faixa etária e, desta forma, dividem também a equipe de animadores para atuar com cada uma delas, isto é: animadores para crianças de três a sete anos, de oito a doze anos, *teen* ou adolescentes e adultos. Também atuam dois chefes da animação: um para a área infantil

e outra para a área adulta que planejam a programação e a desenvolvem com os animadores.

Como já comentado o diretor de cruzeiro deve aprovar estas programações que normalmente são planejadas antes das temporadas por meio de reuniões. Os animadores da área infantil além desenvolver as atividades recreativas fazem plantão na sala infantil (*kids club*) e ensaiam as crianças para alguns números artísticos (RIBEIRO, 2010).

Os chefes de animação e animadores da área adulta também atuam nas festas e jantares temáticos estimulando os passageiros a dançar. Nas aulas de dança fazem pares com os passageiros e auxiliam o animador que ministra a aula demonstrando os passos ensinados. Alguns *shows* que fazem parte da programação os animadores e chefes da animação devem se apresentar com a equipe de artistas. Ainda faz parte do papel dos animadores narrar o bingo, ministrar aulas de artesanato, acompanhar os adolescentes na discoteca. No estudo de Ribeiro (2006b) um dos animadores também afirmou ter desempenhado papéis de DJ, VJ e malabarista.

Nos navios de cruzeiros podem ocorrer desvios de funções em todas as áreas e, no estudo citado, todos os animadores afirmaram que foram obrigados a realizar outras tarefas além daquelas para foram contratados, como por exemplo: auxiliaram no embarque e desembarque de passageiros, fizeram a limpeza dos locais onde aconteceriam os eventos, prepararam coquetéis, auxiliaram na venda de fotografias etc. Uma animadora afirmou ter feito plantão na academia de ginástica como *personal trainer* mesmo tendo formação em turismo. Esta foi uma questão bastante criticada pelos animadores pesquisados por Ribeiro (2006b). Stucchi (2005) também encontrou estes desvios de funções em seu estudo.

Os critérios para a escolha das atividades de lazer que farão parte da programação diária são os mais diversos, como quantidade de passageiros, espaços e materiais disponíveis, necessidade da diversificação, tempo de duração e, ainda, a logística quanto ‘as outras atividades gerais do navio mostrou os estudos citados. Nos navios de cruzeiros, inclusive, os chefes de animação e os animadores têm de lidar com a existência de espaços restritos que não permite o desenvolvimento de todos os tipos de atividades recreativas como os “caças”, mais elaborados (caça ao tesouro, fantasma) por exemplo, comum nos *resorts* e acampamentos. Além disto, a utilização dos materiais de consumo nas atividades como papéis diversos, lápis, tintas, bexigas, entre outros devem ser muito bem administrados. Isto porque uma vez em alto mar não é possível repor imediatamente estes materiais, o que pode comprometer a programação de lazer. A segurança é um fator imprescindível no planejamento das atividades, já que não é permitido “correr”, pois o balanço do navio pode causar acidentes graves com os passageiros. Outro item indispensável é a pontualidade, pois o atraso no término de uma atividade pode comprometer todas as outras atividades subseqüentes do navio como um todo (RIBEIRO, 2010).

As programações formuladas sempre pelos diretores de cruzeiros, chefes da animação e pelos animadores não consideram o interesse dos maiores interessados que são os passageiros. Estes deveriam também opinar na programação e tal desejo não tem sido considerado como critério neste planejamento como mostrou as pesquisas de Ribeiro (2006a, 2006b) e Ribeiro e Sansiviero (2006). Vários autores como Marcellino (1996, 2007, 2010), Melo; Alves, (2003), Ribeiro (2004), Pina; Ribeiro (2007) entre outros, afirmam que no planejamento de uma programação de lazer deve ser considerada a opinião e os interesses dos participantes.

Por outro lado, a programação oferecida nos navios é bem diversificada, como já comentado, o que é um ponto positivo para melhor atender ao interesse do passageiro.

A jornada de trabalho dos animadores (e dos outros tripulantes) é bastante extensa, chegando a 12, 14 horas por dia. O pouco tempo livre que sobra é utilizado para o descanso. Porém, caso os animadores queiram se divertir em suas folgas não poderão usufruir os mesmos espaços de lazer dos passageiros. Alguns navios disponibilizam áreas de lazer específicas para os tripulantes como piscinas e academias. A maioria possui o *Crew Bar* ou o Bar dos Tripulantes. É o espaço mais democrático do navio para os animadores e outros tripulantes, um local de lazer em que se recupera parte do convívio social que, de certa forma, deixa de vivenciar quando se atua em navios. Neste bar, são comercializadas bebidas e cigarros a preços mais baixos que para os passageiros. O mesmo acontece com as salas de internet que também são pagas por eles. As pesquisas citadas confirmam estes dados, mostram que os animadores pesquisados acreditam que o custo destas atividades ainda são altos. Estes também afirmaram que, embora possuam alguns espaços de lazer, ainda sentem a falta de um tempo maior para o seu bem-estar, o que faz com que muitos não queiram renovar o contrato ou mesmo cumpri-lo até o final.

Outro ponto bastante controverso também é o tempo de folga dos animadores que costuma ser de apenas algumas horas, um período do dia por semana, enquanto a legislação brasileira trabalhista prevê 24 horas de descanso.

A pesquisa de Ribeiro (2006b) ainda trouxe outras opiniões dos animadores de cruzeiros sobre este campo de atuação. Sobre os pontos positivos foram citadas:

[...] conhecer e ter contato com um número grande pessoas de diferentes culturas e aprender a lidar com estas diferenças, possibilidade de conhecer novos lugares (apesar do pouco tempo que ficam nas cidades), ter um trabalho flexível com relativa

estabilidade, a possibilidade de se fazer outros contatos profissionais, desenvolver a criatividade devidos aos espaços restritos. Ainda citaram como pontos positivos o fato de aprender a trabalhar em equipe, o fato de se trabalhar sempre com as mesmas pessoas o que desenvolve o espírito de comunidade e cidadania segundo um dos animadores (RIBEIRO, 2006b, p.288).

Os principais pontos negativos foram:

[...] o fato de a pessoa morar, descansar, se divertir e trabalhar num único espaço, a extensa jornada de trabalho e o conseqüente pouco tempo de descanso, a falta de diversão dentro do navio para os tripulantes, o trabalho considerado por alguns como “escravo”, estar sempre longe de casa, a falta de privacidade na cabine, a vaidade de alguns tripulantes, a discriminação sofrida em relação a alguns tripulantes de outras áreas e, ainda, a falta de treinamento antes da temporada. (RIBEIRO, 2006b, p.289).

Neste estudo os animadores também colocaram suas sugestões para a melhoria do campo de atuação profissional em navios de cruzeiros. Foi sugerida uma definição mais clara do papel dos animadores, uma vez que nos navios em que atuaram houveram desvios de funções. Os entrevistados também sugeriram:

[...] a diminuição da carga horária, o aumento do número dos profissionais, uma folga por semana e não somente algumas horas, cumprimento da legislação trabalhista brasileira, treinamento antes do embarque com preparação psicológica, aumento do salário, mais lazer para os animadores e aumento do número de materiais para a programação (RIBEIRO, 2006b, p. 289).

Na pesquisa citada foi ainda questionado se existia também a avaliação da programação de lazer pelos passageiros e os pesquisados afirmaram que ela acontecia por meio de questionários ou formulários aplicados para adultos no final da viagem. Alguns animadores também afirmaram ser este item muito visado pelas companhias e que o conteúdo das respostas dadas pelos passageiros influenciavam nas gorjetas a serem recebidas. Porém, estes animadores também criticaram os questionários aplicados, pois na visão deles, era mal formulado e nem sempre as respostas dos

passageiros refletiam o que de fato acontecia durante a temporada (RIBEIRO, 2006b). O fato de ela ser avaliada pelos passageiros é importante, mas deveria ser feita diariamente de forma qualitativa e não somente no final da temporada.

3. Considerações Finais

É realmente crescente o número de navios de cruzeiros marítimos na costa brasileira possibilitando a cada ano novas oportunidades de atuação para os profissionais do lazer. Este trabalho mostrou que os cruzeiros são um segmento importante, mas, também, carente de estudos mais aprofundados. Os profissionais do lazer que vão atuar nos cruzeiros como diretor de cruzeiro, chefe da animação ou como animador possuem um trabalho dinâmico e convivem com passageiros e tripulantes de diferentes culturas. Tais profissionais ainda devem considerar alguns aspectos: consultar os passageiros sobre suas preferências no lazer deixando-os à vontade para participar da programação, manter a diversificação das atividades, utilizar a avaliação sistemática e diária das atividades oferecidas.

É indispensável, também, que as empresas, ao contratar estes profissionais dêem preferência aos universitários e/ou aqueles com formação acadêmica em que aspectos da teoria do lazer são discutidos. Seria importante, ainda uma negociação com as companhias no que diz respeito à extensa jornada de trabalho, na curta folga semanal, no desvio de funções, no preço cobrado aos tripulantes pelo uso da internet e outros produtos.

Os animadores devem reivindicar das empresas seus direitos e caso isto não aconteça que eles as denunciem aos órgãos competentes. É importante, ainda, divulgar

aos outros pretendentes a animadores e tripulantes o que vem acontecendo nos cruzeiros e mostrar que *navegar nem sempre é preciso*.

REFERÊNCIAS

- AMARAL, R. **Cruzeiros Marítimos**. 2.ed. Barueri: Manole, 2006.
- BRITO, T. M. **Cruzeiros Marítimos como opção de lazer**. Dissertação (Mestrado)-Educação Física. Campinas, UNICAMP, Faculdade de Educação Física, , 2006.
- BSH INTERNATIONAL. **Resorts no Brasil**. São Paulo: BSH Travel Research, janeiro de 2006.
- CAMARGO, L. O. **O que é lazer**. 2.ed. São Paulo: Brasiliense,1992.
- _____. **Educação para o Lazer**. São Paulo: Moderna, 1998.
- DUMAZEDIER, J. **Valores e conteúdos culturais do lazer**. São Paulo: Perspectiva, 1980.
- MARCELLINO, N. C. **Estudos do Lazer: uma introdução**. Campinas: Autores Associados, 1996.
- _____. (Org.). **Lazer e Recreação: repertório de atividades por ambientes**. Campinas: Papyrus, 2007.
- _____. **Lazer e Recreação: repertório de atividades por ambientes**. Campinas: Papyrus, 2010. v.2
- MELO, V. A., ALVES JR, E. **Introdução ao Lazer**. Barueri: Manole, 2003.
- MILLS, Robert Christian. **Resorts: administração e operação**. Porto Alegre: Bookman, 2003.
- OSAKA, C. S. et all. A Capacitação dos profissionais de alimentos e Bebidas para trabalhar em cruzeiros marítimos na costa brasileira. **Coletânea** dos Trabalhos de conclusão de curso de pós-graduação. São Paulo, SENAC/SP, Faculdades de Turismo e Hotelaria, 2003.
- PALHARES, G. L. **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.
- PINA, L.W.; RIBEIRO, O. C. F. **Lazer e Recreação na Hotelaria**. São Paulo: Ed. SENAC, 2007.
- RIBEIRO, O. C. F. Atividades Recreativas em clubes. In: SCHWARTZ, G. **Atividades Recreativas**. Rio de janeiro: Guanabara Koogan, 2004.

RIBEIRO, O. C. F. O Profissional do lazer nos cruzeiros marítimos: um estudo de caso do MSC *Armonia* (Temporada Reveillon/2006). AMPHORT. São Paulo. **Anais...** São Paulo, 2006a.

RIBEIRO, O. C. F. O Profissional do lazer nos cruzeiros marítimos: entrei de gaiato no navio? In: CARVALHO, J. E. (Org). **Lazer no Espaço Urbano: transversalidade e novas tecnologias**. Curitiba: Champagnat, 2006b. pp. 279 -289.

RIBEIRO, O. C. F.; SANSIVIERO, S. “Navegando” no Lazer: um estudo de caso do MSC *Armonia*. SEMINÁRIO O LAZER EM DEBATE, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte, UFMG, 2006.

RIBEIRO, O. C. F. Propostas de animação para cruzeiros marítimos (navios). In: MARCELLINO, N. C. (Org.). **Lazer e Recreação: repertório de atividades por ambientes**. Campinas: Papyrus, 2010. v.2.

STUCCHI, C. **Uma experiência em alto mar: Lazer e recreação no *Island Escape***. Tecnologia em Turismo. São Paulo: SENAC, 2005.

WERNECK, C. L. G; STOPPA; ISAYAMA, H. F. **Lazer e Mercado**. Campinas: Papyrus, 2001. Disponível em: www.abremar.com.br . Acesso em: 02 de out 2010.

Endereço da Autora:

Olívia Cristina Ferreira Ribeiro
Av. Dr. Moraes Salles, n. 1539 apto 06 – Centro
Campinas – SP – 13 010 - 002
Endereço Eletrônico: oliribeiro@uol.com.br.