

**DO CONVÉS ÀS CABINES: QUE OPORTUNIDADES DE PESQUISA ESCONDEM OS  
CRUZEIROS MARÍTIMOS?**

**ALESSANDRA COLLA SOLETTI TUSSI**

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE (MACKENZIE)

**MARIA LUISA MENDES TEIXEIRA**

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE (MACKENZIE)

# DO CONVÉS ÀS CABINES: QUE OPORTUNIDADES DE PESQUISA ESCONDEM OS CRUZEIROS MARÍTIMOS?

## 1 INTRODUÇÃO

A expansão do mercado de cruzeiros marítimos tem causado ampliação na oferta de novos destinos e impactos significativos na economia, nas sociedades e no ambiente (JONES; COMFORT; HILLIER, 2016). Em 2018 o setor cresceu pelo nono ano consecutivo, fato que não acontecia desde 1960 (CLIA, 2018a). No entanto, pesquisadores destacam a pouca atenção voltada às pesquisas sobre esse assunto (PAPATHANASSIS, 2012). Nos cruzeiros marítimos uma gama variada de serviços está disponível aos passageiros, como por exemplo, os de hotelaria, salão de beleza, academia e restaurante. Esses espaços funcionam não apenas como meios de transporte, mas também de hospedagem, turismo e lazer. Para proporcionar serviços tão diversos e de qualidade excepcional, neles há uma estrutura organizacional hierárquica, dividida em cargos e departamentos, que seguem regras e procedimentos próprios de operação. Desse modo, os cruzeiros marítimos podem ser entendidos como organizações e são assim conceituados neste trabalho.

O primeiro artigo científico sobre cruzeiros marítimos publicado internacionalmente e constante na base de dados *Web of Science* data de 1972, é de autoria de Buiten e expressa preocupações com questões relativas ao conforto em navios, em especial a acústica. Até o início dos anos 2000 a produção sobre o tema era tímida. Um crescimento expressivo começou a ocorrer desde 2010, o que parece acompanhar a expansão significativa que ocorreu no setor de cruzeiros marítimos nos últimos dez anos. A partir de então, a produção brasileira seguiu ininterrupta, porém com volume muito pequeno, de em média dois artigos por ano, muito abaixo da média internacional de 22 artigos. Apesar desse aumento, pode-se dizer que literatura sobre o assunto ainda é bastante limitada oferecendo pouco suporte ao desenvolvimento do setor. Dada à relevância da indústria de cruzeiros marítimos, este trabalho foi realizado, tendo como objetivo analisar o estado da arte dos estudos científicos sobre esse campo no Brasil e no mundo e formular uma agenda de pesquisa.

Para tanto, a unidade de análise foi a produção científica de artigos sobre cruzeiros marítimos publicada em periódicos nacionais e internacionais. Para mapear essa produção, as bases de dados utilizadas foram a *Web of Science*, para artigos internacionais, e *CAPES*, *SciElo* e *SPELL*, para os nacionais. Foram encontrados, no total, 437 artigos, datados de 1972 até 2018. Em uma primeira etapa, foram eliminados os trabalhos duplicados; os estudos nos quais não constava autoria; as pesquisas que estavam sem resumos nas bases e cujos textos completos não puderam ser encontrados; artigos comerciais e, para finalizar, os estudos científicos cujo foco não era o tema cruzeiros marítimos. Concluída essa fase, todas as pesquisas foram examinadas e após, mediante análise de conteúdo categorial (BARDIN, 2009), os 228 artigos selecionados foram classificados nas seguintes cinco grandes categorias, de acordo com o tema de abrangência: Saúde, Impacto, Engenharia, Organizações e Direito. Ao término, obteve-se um *corpus* de material formado por 45 artigos pertencentes à categoria organizações, 37 internacionais e 8 nacionais. Ao longo das análises e dos estudos realizados sobre esse material, partindo das diversas lacunas e oportunidades constatadas, foi elaborada e apresentada uma agenda de pesquisa.

Com este estudo espera-se desafiar pesquisadores a contribuir com geração de conhecimento que possa apoiar o desenvolvimento do setor, em diferentes frentes da gestão em ambiente nitidamente multicultural. Contribuições práticas também são fornecidas, especialmente relacionadas com a melhoria da experiência de serviço dos passageiros de cruzeiros e a compreensão de aspectos que geram comportamento de compra no consumidor;

os cuidados ao realizar um planejamento estratégico de rotas; o gerenciamento da demanda; e a gestão intercultural dos recursos humanos das companhias de cruzeiros marítimos.

Este artigo está organizado da seguinte maneira: inicialmente é apresentado um breve referencial teórico sobre as organizações cruzeiros marítimos, seguindo-se os procedimentos metodológicos empregados para o desenvolvimento deste trabalho, a apresentação e análise dos resultados e as considerações finais, com sugestões para novas pesquisas.

## **2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

A base teórica que suporta a realização deste estudo diz respeito às organizações cruzeiros marítimos. Suas principais características, incluindo os tipos de serviços prestados, bem como algumas considerações sobre o setor no qual elas estão inseridas são apresentadas a seguir.

### **2.1 Caracterização das organizações cruzeiros marítimos**

Segundo Parsons (1956) organizações são grupos de pessoas que trabalham em conjunto para atingir objetivos comuns. Burton e Obel (2018) concordam com essa definição, e acrescentam que toda a organização possui uma estrutura de gerenciamento que atribui às pessoas funções, responsabilidades e autoridade para desempenhar diferentes tarefas que devem ser coordenadas para o alcance das metas coletivas.

Em um cruzeiro a estrutura organizacional é composta por diferentes cargos, tais como: recepcionista, *barman*, gerente de hospedagem, garçom, recreador esportivo e recreador infantil, entre outros (CLARO, 2016). Há ainda atividades técnicas que são executadas por operadores de máquinas e marinheiros e também funções desempenhadas por trabalhadores envolvidos nos serviços específicos ofertados. Os cargos e funções podem ser classificados nas seguintes três grandes áreas: hotelaria, entretenimento e atendimento (CLARO, 2016) e exigem conhecimentos específicos dos profissionais. Esses trabalhadores são treinados e gerenciados seguindo normas rígidas, com foco na prestação de um serviço excepcional, e trabalham juntos para alcançar o propósito coletivo de proporcionar uma rica experiência turística aos passageiros (CLARO, 2016). Desse modo, os cruzeiros marítimos, com base nas conceituações de Parsons (1956) e de Burton e Obel (2018), podem ser definidos como organizações e são assim entendidos neste trabalho.

Nessas organizações, inúmeras atividades são disponibilizadas a bordo para os turistas. Os tipos de serviços incluem, por exemplo, os de hotelaria, entretenimento, lazer, alimentação 24 horas, salões de beleza, academia e *spa*. Por conseguinte, os cruzeiros marítimos podem ser vistos como *resorts* flutuantes, que imitam suas contrapartes com instalações esportivas, *shopping centers*, bares, locais de recreação, restaurantes e os demais luxos de um *resort* em terra, onde os navios são um destino por si mesmos (BRIDA; ZAPATA, 2010), em roteiros que duram de dois dias a quase um ano ao redor do mundo.

Nesses ambientes, empregados e clientes normalmente originários de diversas nações, estão confinados no espaço limitado de uma embarcação. Oyogoa (2016) salienta que um típico cruzeiro marítimo chega a conter trabalhadores de mais de 70 países diferentes, o que ressalta a característica multicultural das organizações cruzeiros marítimos e a importância que esse aspecto deve ter para a gestão dessas empresas.

Além da variedade de opções a bordo, essas organizações também oferecem a oportunidade de visitar diversas cidades e os mais diferentes pontos turísticos por um único preço e em uma mesma viagem. Diferente de outros meios de transporte, nos cruzeiros marítimos o deslocamento, o turismo e o lazer acontecem concomitantemente (RIBEIRO; MONTANARI, 2012).

### **2.2 Origem e evolução dos cruzeiros marítimos**

Sua origem remonta a meados de 1840 (FUJITA; ANDRADE JUNIOR, 2013). Nesse ano foi fundada a companhia “Cunard Lines”, que comercializava uma linha regular entre

Nova Iorque (EUA) e Londres (Inglaterra), investindo no luxo e no conforto dos passageiros (FUJITA; ANDRADE JUNIOR, 2013). No final dos anos 1800, linhas britânicas, francesas e alemãs já ofereciam cruzeiros para o Mediterrâneo, Cabo Norte e Escandinávia. No início de 1900, o Caribe também se tornou um destino. O foco nesse período era na construção de navios maiores e mais luxuosos (SPRAGUE-SILGADO, 2017).

Após a segunda Guerra Mundial, porém, com o advento dos aviões a jato como opção mais rápida de transporte intercontinental, as companhias de viagem marítima precisaram se reinventar para se adequar às novas exigências e necessidades do mercado, transformando-se de transportadoras para prestadoras de serviços turísticos (JONES; COMFORT; HILIER, 2016). Dado esse contexto e o momento histórico em que ocorreu essa transição, muitos pesquisadores afirmam que a moderna indústria de cruzeiros começou nos anos 60 (BRIDA; ZAPATA, 2010). Nas décadas de 1970 e 1980 foram fundadas várias novas empresas, como a “Carnival Cruise Line”, atualmente a maior companhia de cruzeiros do mundo (SPRAGUE-SILGADO, 2017). Nos anos de 1990 os cruzeiros marítimos chegaram também à Ásia e Oceania (BRIDA; ZAPATA, 2010). Um crescimento mais significativo, contudo, aconteceu nos últimos 20 anos, em especial na última década (KRIWOKEN; HARDY, 2018).

No que tange ao Brasil, foi somente no final dos anos 1990, com a liberação da navegação de cabotagem para navios de bandeira estrangeira (Lei 9.432, de 08/01/1997), que a moderna indústria de cruzeiros se instaurou (FUJITA; ANDRADE JUNIOR, 2013; ROBLES; GALVÃO; PEREIRA, 2015). Anteriormente, aos navios estrangeiros não era permitida a navegação entre portos no Brasil, apenas o embarque de passageiros em porto nacional para posterior desembarque em porto localizado em algum outro país. Ainda nos anos 90, a “Lei de Modernização dos Portos” (Lei 8.630/1993) possibilitou mais participação do setor privado na gestão dos portos, melhorando a eficiência e expansão desse sistema. A estabilização da moeda (Plano Real, iniciado em 1994) também favoreceu o avanço dos cruzeiros marítimos (ROBLES; GALVÃO; PEREIRA, 2015).

Esse setor tem crescido globalmente ao longo dos anos. Em 1970 havia cerca de 500.000 passageiros de cruzeiros marítimos no mundo todo. Esse número aumentou para 3,8 milhões na década de 90, 17,8 milhões em 2009 e 28,5 milhões em 2018 (BRIDA; ZAPATA, 2010; CLIA, 2019). É o nono ano consecutivo de crescimento do setor, fato que não acontecia desde 1960 (CLIA, 2018a). 116 novos navios foram introduzidos no mercado de 2014 até 2018 (CLIA, 2018a). Essa indústria gerou um impacto econômico global de US\$ 134 bilhões e empregou mais de um milhão de pessoas em 2018 (CLIA, 2019). A maior parte dos passageiros (45%) é originária dos EUA, seguido da China (9%), Alemanha (8,2%) e Reino Unido (7,2%) (CLIA, 2018b). Os destinos principais são o Caribe (35,4%) e a região do Mediterrâneo (15,8%) (CLIA, 2018b).

No Brasil, a quantidade de cruzeiristas e navios aumentou continuamente desde 2004 até a temporada 2011-2012. Após, houve uma queda acentuada causada pela crise econômica no país, com início de recuperação na temporada 2015-2016 (CLIA, 2016). Ainda assim, se comparados os últimos dez anos, na temporada 2007-2008 havia 396.119 cruzeiristas (CLIA, 2016), esse valor ampliou para 418.504 passageiros transportados em sete navios em 2017-2018 (CLIA, 2018a). O impacto econômico subiu cerca de 40% nos últimos dez anos, totalizando por volta de R\$ 1,79 bilhão em 2017-2018 (CLIA, 2018a). Nessa mesma temporada, o número de postos de trabalho gerados foi 27.748, 9,8% superior ao de 2016-2017 (CLIA, 2018a). O Brasil é o nono maior mercado de cruzeiros do mundo. Com relação ao destino, os brasileiros têm preferido viajar dentro do território nacional, principalmente na costa do Nordeste (58,1%), devido à alta do dólar e do euro (CLIA, 2018a).

O crescimento da indústria de cruzeiros marítimos decorreu de vários fatores. Um deles tem relação com o tamanho crescente dos navios na última década (ROBLES; GALVÃO; PEREIRA, 2015). Embarcações maiores, além de atenderem a uma ampla gama

de atividades a bordo, possibilitam ingressos mais baratos e oportunizando que mais pessoas possam viajar (e quanto maior o número de passageiros, melhor as economias de escala). Além disso, como os cruzeiros marítimos ajudam a movimentar a economia dos destinos turísticos, muitos governos estão investindo na modernização e construção de novos portos para atrair esse tipo de turismo (BRIDA; ZAPATA, 2010). Outros fatores são: novas linhas de cruzeiros, com diversidade de temas e duração, para atender a vários públicos (KRIWOKEN; HARDY, 2018); novas comodidades e avanços tecnológicos a bordo (SPRAGUE-SILGADO, 2017) e, em termos globais, o progresso da economia norte-americana, maior consumidor de cruzeiros marítimos. No Brasil, destaca-se que a melhoria das condições socioeconômicas com aumento do PIB per capita (antes do início da crise em meados de 2014), colaborou para induzir uma maior demanda por cruzeiros (ROBLES; GALVÃO; PEREIRA, 2015).

Cabe frisar que o país possui grande extensão litorânea, cenários naturais paradisíacos, clima ameno e condições geográficas adequadas à navegação. Ademais, a temporada de inverno no hemisfério norte corresponde a do verão no Brasil, de modo que as empresas podem aproveitar seus navios ociosos para roteiros em águas nacionais (ADAMS, 2017). Entretanto, apesar de todo esse potencial, o país atrai menos de 2% dos cruzeiristas provenientes de outras nações (CLIA, 2018a).

Isso se deve a algumas particularidades do setor de cruzeiros marítimos no Brasil, que representam obstáculos ao desenvolvimento, tais como: infraestrutura portuária deficiente, elevados custos operacionais, alta tributação do setor como um todo e questões burocráticas e trabalhistas. De acordo com a legislação em vigor, por exemplo, 25% de todos os tripulantes de navios operando na costa do país devem ser brasileiros, o que gera dificuldade e burocracia para as empresas (RIBEIRO; MONTANARI, 2012).

Nesse campo, além dos cruzeiros regulares, tem ocorrido ampliação da oferta dos chamados cruzeiros marítimos temáticos, que são focados em determinados tipos de entretenimento para satisfazer a uma demanda segmentada (BRITO; BHUHNS, 2008). Podem ser citados como exemplo os cruzeiros de jazz, gastronômicos, de música eletrônica e de bem-estar. Há também os voltados a públicos específicos, como jovens, GLS, solteiros, idosos e com shows de cantores famosos de determinados estilos musicais (*rock*, *pop* e sertanejo, por exemplo). Nota-se também, nos últimos anos, uma tendência na diminuição da duração média das viagens, resultando em tarifas menores e contribuindo para a popularização desse serviço (CLIA, 2018a).

Quanto às previsões para o setor, projeções indicam que até 2020 o número de passageiros aumentará para 30,1 milhões em todo o mundo (HUR; ADLER, 2013). No Brasil, para a temporada 2019-2020 está previsto incremento de 6% na oferta de leitos e 500 mil cruzeiristas (BRASILTURIS, 2019).

Essa indústria em franca expansão esconde uma série de oportunidades de pesquisa que poderão ser percebidas ao longo deste trabalho e nas considerações finais.

### **3 METODOLOGIA**

Nesta pesquisa, a unidade de análise escolhida foi a produção científica de artigos sobre cruzeiros marítimos publicados em periódicos nacionais e internacionais. Seguiram-se neste estudo os preceitos do estado da arte. Os estudos conceituados como “estado da arte” ou “estado do conhecimento” (FERREIRA, 2002), possuem natureza bibliográfica e possibilitam mapear produções acadêmicas de um determinado tema dentro de uma área do conhecimento (FERREIRA 2002).

As fontes mais utilizadas para a execução dessas pesquisas são os artigos constantes em periódicos científicos (BARRETO; PINTO, 2001). O mapeamento do tema é realizado à luz de categorias específicas relacionadas a cada trabalho e às pesquisas encontradas na literatura (FERREIRA, 2002). Essas categorias precisam determinar, em cada texto e no

agrupamento deles, as especificidades a cerca das quais o fenômeno está sendo analisado (ROMANOWSKI; ENS, 2006). Por isso, esses estudos não se limitam à identificação da produção científica de um campo e englobam também sua análise e categorização.

Romanowski e Ens (2006) ressaltam que as pesquisas do tipo estado da arte são estudos descritivos que requerem os seguintes procedimentos para sua realização: a) definição dos descritores para guiar as buscas a serem efetuadas; b) localização das fontes de dados que serão utilizadas (bases de dados de periódicos científicos; catálogos de teses e dissertações e acervos de bibliotecas); c) determinação de critérios para selecionar o material que constitui o *corpus* do estado da arte; d) levantamento de artigos ou teses e dissertações catalogadas; e) coleta do material de pesquisa; e) leitura das publicações, com elaboração de síntese observando os temas, objetivos e problemáticas; f) preparação do relatório do estudo incluindo a estruturação das sínteses, detectando as tendências dos temas abordados e as relações indicadas nos materiais coletados; g) análise e composição das conclusões preliminares. Para auxiliar na realização deste estudo do estado da arte foi utilizada a análise de conteúdo categorial (BARDIN, 2009). Essa análise é realizada mediante “operações de desmembramento do texto em unidades, em categorias segundo reagrupamentos analógicos” (BARDIN, 2009, p. 199).

Para mapear as produções sobre cruzeiros marítimos, as bases de dados utilizadas foram a *Web of Science*, para artigos internacionais, e CAPES, SciELO e SPELL, para os nacionais. Na *Web of Science* definiu-se como descritores para realizar as buscas da literatura os termos “*cruise ships*” (cruzeiros marítimos), sem aspas, no título. Como resultado, retornaram 377 artigos, publicados de 1972 até abril de 2019. Seguindo o recomendado por Romanowski e Ens (2006) foram determinados critérios para selecionar o material que constitui o *corpus* da pesquisa. Para tanto, foram realizadas as seguintes etapas: a) verificação um a um dos artigos e eliminação de 76 publicações nas quais não constava autoria (campo autor estava como “*Anonymous*”); b) dos 301 restantes, 60 foram excluídos por estarem sem resumos na base, com textos completos indisponíveis e que não puderam ser encontrados em outras pesquisas na internet ou por serem artigos comerciais (textos sem referências, em revistas ou jornais, visando divulgação de produto ou serviço); c) em uma análise mais precisa, outros 25 estudos foram suprimidos por não terem como enfoque o tema cruzeiros marítimos (por exemplo: pesquisas em que navios de cruzeiros marítimos eram utilizados apenas para coletar informações sobre a geografia, a fauna ou a flora de uma região). Assim, 216 artigos internacionais permaneceram para análise posterior. No Portal Periódicos CAPES foram usados como descritores os termos “cruzeiros marítimos”, sem aspas, no título. Dos 48 artigos encontrados, foram abolidos os seguintes 42: a) textos comerciais (6); b) pesquisas cujo cerne não era o assunto cruzeiros marítimos (35); c) resenha de livro (1). Como resultado, seis artigos foram selecionados. Dado o baixo número, outra pesquisa foi realizada, nas bases SciELO e SPELL, resultando na primeira em um trabalho já constante (proveniente da procura anterior) e um novo. Pesquisa na “SPELL” retornou cinco novos estudos. Portanto, restaram 12 artigos publicados em periódicos nacionais e com foco no tema cruzeiros marítimos. Um passo a passo da preparação da base de dados é apresentado na Tabela 1.

Concluída essa preparação, os resumos de todos os trabalhos nacionais e internacionais foram analisados. Após, a análise de conteúdo categorial (BARDIN, 2009) foi empregada. Em seguida, os artigos foram classificados nas seguintes cinco grandes categorias, de acordo com o tema em que se inseriam (Tabela 2): Saúde (97), Impacto (46), Organizações (45), Engenharia (37) e Direito (3), totalizando 228 artigos, 216 internacionais e 12 nacionais.

Tabela 1 – Preparação da base de dados

<b>Base de dados</b>	<b>N.º artigos</b>	<b>Fase de eliminação</b>	<b>Resultado</b>
<b>Web of Science</b>	377	76 trabalhos sem autoria 60 artigos comerciais ou artigos científicos sem resumos e com textos completos indisponíveis 25 cujo foco não era cruzeiros marítimos	216 artigos
<b>CAPES</b>	48	06 artigos comerciais 35 cujo foco não era cruzeiros marítimos 01 resenha de livro	06 artigos
<b>SciElo</b>	2	01 trabalho constante em pesquisa anterior	01 artigo
<b>SPELL</b>	10	05 estudos selecionados em pesquisa anterior	05 artigos

Fonte: Elaboração própria

O maior volume de artigos internacionais (95) estava na categoria Saúde. Destes, 75 eram sobre transmissão de doenças infectocontagiosas e lesões em cruzeiros marítimos. A categoria Impacto teve como foco o impacto ambiental (33) provocado pelos cruzeiros marítimos. Em Engenharia, os artigos contemplavam principalmente os temas segurança em navios (10) e eficiência energética (9). Na categoria Organizações foram inseridos os trabalhos relacionados com a gestão das organizações cruzeiros marítimos. Apenas dois artigos sobre saúde e dois acerca dos impactos dos cruzeiros marítimos eram nacionais. Não foi encontrado nenhum artigo nacional nas categorias Engenharia e Direito. Esses resultados revelam oportunidades de pesquisa nesses âmbitos. Ressalta-se que aproximadamente 66% dos 216 artigos internacionais, bem como todos os nacionais selecionados para esta pesquisa foram publicados na última década, o que parece acompanhar o crescimento expressivo que ocorreu no setor de cruzeiros marítimos nos últimos dez anos.

Tabela 2 – Classificação dos artigos

<b>Categoria</b>	<b>Assuntos abordados</b>
<b>Saúde</b>	Doenças e lesões em cruzeiros marítimos; medicina de emergência; medidas de higiene; instalações médicas; atendimento médico
<b>Impacto</b>	Impacto ambiental; impacto econômico; impacto ambiental e econômico; impacto ambiental, econômico e social;
<b>Organizações</b>	Comportamento do consumidor; planejamento estratégico de rotas; trabalho em cruzeiros marítimos; interações sociais; gestão da demanda; oportunidades de negócios; segurança; compras e logística; fusões e aquisições; gestão financeira; regulação e governança
<b>Engenharia</b>	Segurança; eficiência energética; conforto; tecnologia da informação; infraestrutura e design; sistemas e dispositivos de gestão de água e resíduos
<b>Direito</b>	Legislação sobre cruzeiros marítimos

Fonte: Elaboração própria

Para se certificar de que nas categorias Saúde, Impacto, Engenharia e Direito, não estavam contidos estudos sobre a gestão das organizações cruzeiros marítimos, foi feita uma nova análise. Ao final, obteve-se um *corpus* de material formado pelos 45 artigos pertencentes à categoria Organizações. Depois de várias análises, essa categoria passou a conter as seguintes onze subcategorias: comportamento do consumidor, planejamento estratégico de

rotas, trabalho em cruzeiros marítimos, interações sociais, gestão de demanda, oportunidades de negócios, segurança, compras e logística, regulação e governança, gestão financeira, fusões e aquisições.

Em comportamento do consumidor foram alocados os estudos que examinavam as características do consumidor para entender seu processo de tomada de decisão, a satisfação com os serviços oferecidos e a motivação para esse tipo de turismo. A subcategoria planejamento estratégico de rotas abarcou trabalhos que visavam estudar modelos e teorias para planejar rotas para cruzeiros marítimos. A subcategoria trabalho em cruzeiros marítimos reuniu artigos que analisavam as mudanças ocorridas nessa área e as complexidades do trabalho nessas organizações. As pesquisas inseridas na subcategoria interações sociais preocupavam-se em examinar as interações sociais entre passageiros. Gestão da demanda congregou artigos acerca de modelos e análises para gestão de receitas e estimativas de demanda. Estudos sobre novos serviços e possibilidades de negócios foram concentrados na subcategoria oportunidades de negócios. Em segurança foram inseridas as pesquisas relacionadas com riscos e ameaças. Gestão de compras, estoque, cadeia de suprimentos e logística foram classificados na subcategoria compras e logística. Regulação e governança abarcou artigos sobre regulamentações e estruturas do setor de cruzeiros marítimos. Fontes de financiamento e demais questões referentes ao controle financeiro das empresas ficaram concentradas na subcategoria gestão financeira. Fusões e aquisições englobaram trabalhos sobre essa temática considerando o universo dos cruzeiros marítimos. Ao término da classificação, novas leituras se seguiram com o propósito de atender ao objetivo de analisar o estado da arte sobre o tema, cujos resultados são apresentados nos próximos itens.

#### 4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Na categoria Organizações, as seis primeiras subcategorias englobam temáticas que correspondem a 75,67% dos artigos internacionais, e uma delas (gestão da demanda) abrange metade do total dos artigos nacionais encontrados (Tabela 3). É possível perceber, conseqüentemente, que há um campo dentro da área da administração, mais especificamente voltado para a gestão, muito vasto e rico em oportunidades para estudos. Principalmente no Brasil, onde a carência de pesquisas é visível.

Tabela 3 – Subcategorias de análise e número de artigos

<b>Categoria</b>	<b>Subcategorias</b>	<b>Artigos internacionais</b>	<b>Artigos nacionais</b>
<b>Organizações</b>	Comportamento do consumidor	07	<b>01</b>
	Planejamento estratégico de rotas	07	-
	Trabalho em cruzeiros marítimos	05	<b>01</b>
	Interações sociais	05	-
	Gestão da demanda	01	<b>04</b>
	Oportunidades de negócios	03	<b>01</b>
	Segurança	03	<b>01</b>
	Compras e logística	02	-
	Regulação e governança	02	-
	Gestão financeira	01	-
	Fusões e aquisições	01	-
	<b>Total</b>		<b>37</b>

Fonte: Dados da pesquisa



As primeiras cinco subcategorias (comportamento do consumidor, planejamento estratégico de rotas, trabalho em cruzeiros marítimos, interações sociais e gestão da demanda) possuem cinco ou mais trabalhos, abordando uma ampla gama de pesquisas. Assim, essas foram as subcategorias escolhidas para análise neste estudo.

### **Comportamento do consumidor**

A primeira pesquisa analisada foi a desenvolvida pelos autores nacionais Brito e Bruhns (2008), que expuseram uma reflexão sobre o lazer a bordo dos navios e sua relação com a lógica do tempo, com a proximidade da natureza e o significado do corpo e das sensações que uma viagem de navio proporciona, questionando se o propósito de relaxamento e descanso poderia ser atingido com tantas atrações a bordo e sugerindo a valorização do refinamento da sensibilidade e o exercício dos sentidos nos cruzeiros marítimos.

Já o pesquisador Mak (2008) desenvolveu um modelo para estudar o imposto sobre passageiros de navios de cruzeiro no Alaska e quais eram seus prováveis efeitos para a indústria do turismo e os moradores locais. O autor concluiu que esse imposto não prejudicava o setor de cruzeiros, pois o dinheiro arrecadado estava realmente sendo utilizado no desenvolvimento dessa indústria. Além disso, ele constatou que os moradores locais se beneficiavam do imposto, uma vez que os rendimentos provenientes dele eram utilizados em substituição aos fundos locais e estavam sendo redirecionados para projetos que favoreciam os residentes do Alaska.

Com uma proposta mais voltada à área de marketing, o trabalho de Xie, Kerstetter e Mattila (2012) objetivou examinar vários atributos a bordo e verificar sua importância no processo de tomada de decisão de clientes potenciais e atuais. De acordo com o resultado, foram percebidas sete dimensões de atributos a bordo: de entretenimento; recreativos e esportivos; complementares; principais; de saúde e *fitness*; de crianças e atributos de tripulação. Os autores ainda notaram que clientes potenciais atribuíam um nível de importância mais elevado aos atributos recreativos e esportivos, e aos complementares e de saúde e *fitness*, que eram considerados relativamente sem importância pelos clientes atuais.

Hur e Adler (2013), por sua vez, buscaram investigar a percepção dos coreanos sobre os cruzeiros marítimos para determinar o potencial futuro de desenvolvimento desse setor na Coreia do Sul. Para tanto, investigaram o nível de conhecimento dos coreanos sobre os cruzeiros, a disposição para viagens desse tipo e os padrões de viagens desejados. Os pesquisadores verificaram que havia um grande potencial para esse mercado na Coreia do Sul. Ressaltaram ainda que 95% dos entrevistados nunca tinha viajado de navio, embora desejassem. A razão principal para não satisfazerem esse desejo era a percepção do alto custo dessas viagens. Outro motivo, segundo os autores, era que os Coreanos do Sul não tinham conhecimento suficiente sobre essas viagens para poderem optar ou não por uma compra. Poucas alternativas de portos na Coreia do Sul também eram um impeditivo para essas viagens, uma vez que os entrevistados não queriam se deslocar para outras cidades a fim de embarcarem em cruzeiros marítimos.

Com preocupações voltadas à segurança, Bowen, Fidgeon e Page (2014) examinaram a percepção dos turistas sobre ameaças terroristas em cruzeiros marítimos, já que muitos navios são de propriedade americana. Para 44% dos passageiros entrevistados, a possibilidade de um ataque terrorista em navio de cruzeiro era algo provável. No entanto, os clientes, sobretudo os que realizavam esse tipo de viagem com mais frequência, revelaram ter alto nível de confiança nas empresas de cruzeiros marítimos. Ainda assim, frisaram apoiar todos os novos esforços das companhias para melhorar a segurança.

Com o intuito de entender qual experiência de viagem induzia a lembrança de um cruzeiro, o papel das recordações nos comportamentos futuros dos passageiros, e também de que modo a compra de fotos em viagens e as interações com outros clientes poderiam gerar

lembranças do passeio, Kang et al. (2016) coletaram dados de 300 passageiros. A conclusão foi que as seguintes quatro dimensões de uma experiência de viagem em cruzeiro geraram lembranças: educação, entretenimento, estética e escapismo. Educação foi entendida na pesquisa como o desejo do consumidor por aprender algo novo mediante alguma experiência no navio. Os autores também comprovaram que compras de fotos e interações com outros passageiros tiveram efeitos significativos sobre a recordação de uma viagem. Lembranças positivas de viagens são importantes, segundo os autores, porque podem influenciar a realização de novas compras.

Bennett (2016), por outro lado, fez um relato de viagem analisando como os interiores luxuosos dos navios e a variedade de amenidades e de opções de entretenimento a bordo eram programados para distrair os passageiros e evitar o potencial de tédio que pode acontecer em viagens lentas. Ela mencionou as experiências de alguns passageiros que terminavam a viagem sentindo como se não tivessem tido tempo para experimentar a calma de estar no mar e de se conectar com a natureza e consigo mesmos.

Voltada à área de marketing e também relacionada com a intenção de compra, o estudo de Adams, Font e Stanford (2017) visou examinar o papel da responsabilidade social e ambiental corporativa na aquisição de uma viagem. Os dados revelaram que, de modo geral, os consumidores deram pouca importância à responsabilidade social e ambiental corporativa ao escolher uma viagem de cruzeiro. Clientes habituais interessavam-se mais pela imagem da empresa no mercado que clientes novos e apenas consumidores que eram menos sensíveis a preço estavam mais dispostos a escolher empresas que tivessem políticas e práticas de responsabilidade social e ambiental corporativa.

Percebe-se que a maioria das pesquisas nessa subcategoria objetivou entender aspectos que geravam comportamento de compra no consumidor. O quanto a percepção de segurança e as experiências nos navios podiam contribuir para isso também foram alvos de análise, inclusive o questionamento e a reflexão sobre até que ponto essas viagens propiciariam o tão alardeado descanso e relaxamento, um aspecto sobre o qual as organizações cruzeiros marítimos poderiam refletir.

### **Planejamento estratégico de rotas**

A fim de entender se os diferentes itinerários das linhas afetavam as taxas de ocupação dos navios, Lee e Ramdeen (2013) analisaram quase 30.000 viagens de cruzeiros marítimos. Dados da pesquisa evidenciaram o efeito significativo dos itinerários nas taxas de ocupação dos cruzeiros marítimos. Com um olhar voltado aos portos, Tsamboulas, Moraiti e Koulopoulou (2013) desenvolveram e testaram uma metodologia para estimar o número de cruzeiros marítimos que poderiam ser atraídos para um porto, para que ele se tornasse um destino de conexão de linhas de cruzeiros. Para realizar esse objetivo, os autores estimaram um índice de atratividade de cruzeiros como uma medida da atratividade de um porto para se tornar um destino de escala. Lasserre e Têtu (2015) evidenciaram que desde 1995 tem ocorrido derretimento de gelo no arquipélago Ártico, oferecendo possibilidades para aumento do transporte na região. Após análises, os autores concluíram que sem melhorias na infraestrutura marítima e mudanças nas regulamentações desse arquipélago, o potencial de crescimento não seria atingido, e haveria apenas um modesto aumento das atividades na região, que foi inclusive o que eles previram para os próximos anos.

O mercado brasileiro de cruzeiros marítimos foi analisado por Robles, Galvão e Pereira (2015), que examinaram itinerários oferecidos, regulamentações, infraestrutura dos portos e estimativas de mercado. Conforme os pesquisadores, a expansão dessa indústria depende de questões institucionais, como impostos, e também da melhoria da infraestrutura portuária, além das condições macroeconômicas gerais do país. Em contrapartida, Žlak et al. (2015), também interessados no estudo do mercado de cruzeiros marítimos, apresentaram um

panorama dessa indústria na região Adriático-Jônico, indicando que o setor continuaria se expandindo na região.

Analisando criticamente três acidentes de navios, Vairo et al. (2017) versaram sobre a avaliação de risco e o planejamento estratégico de rotas em Portofino, Itália. Empregando critérios como distância e escala de tempo de reação, relacionadas a derramamento de combustível e incêndios, os autores verificaram que a abordagem por eles utilizada era eficiente para projetar rotas de navios otimizadas, equilibrando questões econômicas e de impacto ambiental. Preocupados com os impactos ambientais, econômicos e sociais, os pesquisadores Pesce et al. (2018) utilizaram Análise de Decisão Multicritério para a seleção de uma rota de cruzeiro sustentável.

O cuidado com aspectos ambientais, econômicos e sociais ao planejar rotas, desenvolvendo metodologias e análises para esse fim foi o principal assunto abordado nessa subcategoria, bem como alertas acerca da necessidade de melhorar infraestrutura portuária e mudar regulamentações para que o potencial de crescimento do mercado de cruzeiros marítimos de uma região pudesse ser alcançado. Ao projetar essas rotas é importante se ater também a relação entre itinerários e taxas de ocupação, como salientado no estudo de Lee e Ramdeen (2013).

### **Trabalho em cruzeiros marítimos**

As organizações cruzeiros marítimos empregam homens e mulheres de todo o mundo desde o final do século XX, produzindo o que é chamado de tripulação multinacional (CHIN, 2008). Foi com o intuito de estudar aspectos relacionados com os processos de flexibilização do trabalho no mar, englobando as influências de nacionalidade e gênero dos trabalhadores, que a pesquisa de Chin (2008) foi conduzida. Essa autora concluiu que esses processos são mediados por traços percebidos atribuídos à cidadania, fisionomia e sexo. A pesquisadora ainda verificou que algumas grandes companhias marítimas possuem preferências na contratação de determinadas nacionalidades, como Indonésios e Filipinos, devido a essas culturas estarem habituadas a trabalhar com turistas no setor de serviços e serem, portanto, “orientadas ao serviço” ou “menos agressivas” como alguns entrevistados relataram. Outra constatação da pesquisa foi que a seleção de mulheres para trabalhos a bordo também dependia muitas vezes dos critérios de “atratividade física”, especialmente para cargos não gerenciais e administrativos, como recepcionista, massagista e cabeleireira. O que conforme a autora refletia a percepção de que as mulheres deveriam ser “agradáveis aos olhos” e de que tinham nascido para cuidar, servir, prestar atenção aos detalhes e entreter os outros, evidenciando estereótipos e discriminação de gênero. Oyogoa (2016), com enfoque semelhante ao de Chin (2008) concluiu que havia uma correlação entre salário/*status* dos trabalhadores e a posição de seus países dentro do sistema mundial. Os membros com *status* mais elevado eram geralmente ocidentais brancos, enquanto os de nível auxiliar eram recrutados de “países pobres” da Ásia, Europa Oriental, América Latina e Caribe. Assim, nos cruzeiros, os legados do imperialismo e do colonialismo acabaram sendo reproduzidos.

Dennett et al. (2014) estudaram, mediante análise de metáforas, as percepções de garçons e comissários de bordo sobre si mesmos, os outros e o ambiente de trabalho. Três conjuntos de ilustrações metafóricas foram encontrados: metáforas do navio, do ambiente e de sua ocupação. Um dos resultados da pesquisa foi que os garçons eram mais propensos a ver o navio como uma prisão, pois tinham pouco controle sobre seu trabalho, pouco tempo para outras atividades, sentimento de contenção (não possuíam acesso a áreas de hóspedes) e trabalhavam sob um estilo autocrático de administração.

Adams (2017) objetivou explorar as abordagens necessárias para garantir a sustentabilidade em longo prazo das organizações cruzeiros marítimos como fontes de emprego para os cidadãos caribenhos. O artigo propõe a criação de uma empresa que

represente as múltiplas partes interessadas dentro da comunidade de cruzeiros no Caribe, para a gestão de um fundo destinado a capacitar a população a cumprir os padrões necessários em qualificações de hospitalidade e treinamento de segurança, proteção e vigilância marítima. Com enfoque diferente, a pesquisa de Sprague-Silgado (2017) exhibe uma visão geral das mudanças pelas quais o setor de cruzeiros marítimos passou com a emergência da globalização capitalista na região do Caribe, apontando que as mudanças resultaram em ganhos para alguns poucos capitalistas, particularmente os transnacionais, em detrimento daqueles dos trabalhadores e que isso tem gerado impactos trabalhistas e ambientais.

No cenário nacional, para entender as queixas e benefícios associados ao trabalho embarcado no país, Oliveira-Monteiro, Peterlevitz e Scachetti (2018) conduziram um estudo que revelou que as principais queixas eram ausência de conforto, problemas de saúde, falhas na organização do trabalho e estados psicológicos negativos; enquanto os benefícios mais citados foram salário, oportunidades de viagem e socialização nos navios.

Após análise dessas pesquisas, percebe-se que o trabalho em cruzeiros marítimos tem sido visto pelo enfoque de exploração da mão de obra e reprodução de estereótipos, mas também como fonte de trabalho e renda para profissionais e comunidades. É possível, ainda, perceber aumento do interesse por pesquisas sobre esse tema nos últimos anos. Entretanto, um olhar para as dinâmicas do dia a dia do trabalho em ambientes confinados, as estratégias de resolução de conflitos e os impactos de questões culturais, para além da diferenciação de *status* e função, não foi contemplado.

### **Interações sociais**

Com a tendência de aumento do tamanho dos navios, os estudos sobre interações sociais nesses ambientes tendem a ganhar relevância. Um deles foi o realizado por Papathanassis (2012), que visou comparar a importância da interação social a bordo com outros serviços oferecidos nos cruzeiros. O pesquisador desenvolveu um modelo experimental de fatores que afetam a satisfação com a interação entre os passageiros, a saber: a utilidade da interação, a homogeneidade demográfica, a competição por recursos compartilhados, o controle das interações e a regularidade e intensidade dos encontros. O autor sugeriu o planejamento de atividades com foco em incentivos à interação e criação de experiências compartilhadas, o que demandaria o aproveitamento dos vários espaços para uso em atividades que gerassem maior interação entre passageiros.

Kolberg (2016) analisou, mediante observação participativa, o que denominou de construção de um espaço “democrático” nos navios de cruzeiro da empresa “Carnival”. O pesquisador afirmou que essa companhia propagava uma narrativa de otimismo e de união, sem distinções de classe, criando um senso de comunidade, em face de um mundo cada vez mais fragmentado. Rankin e Collins (2017), por outro lado, sugeriram algumas reflexões sobre viagens em cruzeiros marítimos. Para eles, os navios aparecem como um paradoxo da mobilidade e do confinamento, onde há suspensão e fragmentação das noções fixas de tempo e espaço, constando que o navio de cruzeiro é lembrado pelos passageiros como um espaço e tempo à parte de suas vidas comuns, um mundo único caracterizado por suspensões em normas terrestres e encontros com a natureza.

Aspectos performativos dos grupos sociais que se formaram, resultantes da interação social em ambientes confinados dos cruzeiros marítimos, foram analisados por Kriwoken e Hardy (2018), que examinaram os estilos de vida, sentimento de pertença, rituais e locais de encontro que se criaram entre grupos de passageiros. Características simbólicas e comportamentais que estiveram presentes nesses grupos foram, entre outros: o companheirismo, a união de pessoas com diferentes estilos de vida, e o desejo de se autorrealizar e experimentar o ambiente da viagem.

Voltados para as interações entre membros da tripulação de um cruzeiro marítimo e moradores da ilha de Gozumel, González e Damián (2018) apontaram que as interações entre os membros da tripulação e os residentes locais iniciaram por uma troca comercial de bens e serviços que, por conta das visitas regulares da tripulação ao destino, acabaram se tornando constantes. Nesses processos de interação, ao longo do tempo as diferenças socioculturais (idioma, religião, valores, crenças, tradições e costumes) foram sendo diluídas, levando à formação de pequenas comunidades interculturais.

As pesquisas nesta subcategoria propuseram-se a examinar as interações sociais entre passageiros, como por exemplo, os grupos sociais que se formaram em consequência dessas interações (KRIWOKEN; HARDY, 2018) e os fatores que afetaram a satisfação com a interação a bordo (PAPATHANASSIS, 2012), além das relações entre membros da tripulação de navios e moradores de cidades litorâneas. As interações sociais entre tripulantes e passageiros ou mesmo de tripulantes entre si não foram contempladas.

### **Gestão da demanda**

Um modelo e uma análise para o gerenciamento de receitas de navios de cruzeiro mediante o controle dinâmico da capacidade foi proposto por Maddah et al. (2010), voltado a navios de cruzeiro com restrições nas capacidades da cabine e dos botes salva-vidas. Eles concluíram que heurísticas unidimensionais baseadas no desacoplamento de cabines e na capacidade restante dos botes salva-vidas funcionavam adequadamente na maioria dos casos. Os trabalhos de Ramoa e Flores (2014, 2015a, 2015b, 2017), por sua vez, tiveram como objetivo verificar perspectivas para o setor brasileiro e mundial de cruzeiros marítimos, a partir de análises históricas da oferta e da demanda. Os resultados indicaram crescimento para o mercado, que é o que vem acontecendo no Brasil e no mundo.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A produção científica nacional e internacional sobre cruzeiros marítimos ainda é escassa e autores têm destacado a pouca atenção voltada aos estudos nessa área (PAPATHANASSIS, 2012). Isso pode ser comprovado neste trabalho que teve como objetivo analisar o estado da arte dos estudos científicos sobre esse setor no Brasil e no mundo. Levando em consideração que as projeções para o mercado de cruzeiros marítimos indicam que o número de passageiros no mundo todo até 2020 será de mais de 30 milhões (HUR; ADLER, 2013), e que dessas atividades decorrem várias implicações gerenciais e econômicas, a literatura sobre esse assunto, especialmente voltada à gestão, carece de ser promovida para poder contribuir com o crescimento do setor.

Ao longo das várias análises do material investigado, diversas oportunidades de pesquisa se descortinaram, principalmente voltadas ao mercado brasileiro. Elas serão elencadas a seguir.

Com relação ao comportamento do consumidor, dois estudos (BRITO; BHUHNS, 2008; BENNET, 2016) expuseram reflexões sobre a variedade de opções de lazer a bordo de navios e se o objetivo de relaxamento poderia ser realmente alcançado. Schwartz (2007) afirma que abundância de possibilidades pode estressar o consumidor, pois ao aumentar o leque de alternativas, a solução se torna um problema a ser resolvido. Por isso, recomenda-se pesquisar como o número de opções de lazer ofertadas nos cruzeiros marítimos impacta na satisfação do consumidor com a opção escolhida e com a viagem em questão. Visto que a indústria de cruzeiros associa as viagens ao relaxamento, sugere-se também investigar junto aos consumidores se esse objetivo está sendo atingido. Dado o desafio de converter clientes potenciais em atuais nesse mercado (XIE; KERSTETTERB; MATTILAC, 2012), outra recomendação é verificar a importância dos vários atributos disponíveis a bordo no processo de tomada de decisão de clientes potenciais e atuais. Também é importante estudar a

percepção dos brasileiros, de modo nacional ou regional, sobre os cruzeiros marítimos e identificar os motivos para aquisição (ou não) de viagens.

Ao contrário do cenário internacional, no Brasil não foram encontradas pesquisas sobre planejamento estratégico de rotas e interações sociais, por exemplo. Com relação ao primeiro, considerando os novos portos e linhas que têm surgido nos últimos anos, e dada a grande extensão geográfica brasileira, sugere-se desenvolver estudos buscando a eficiência no trajeto de rotas, o que, por sua vez, permitiria economia de combustível e, conseqüentemente, menor impacto ambiental e social para comunidades próximas das rotas. Trabalhos sobre a influência dos diferentes itinerários nas taxas de ocupação dos navios também poderiam trazer muitas contribuições acadêmicas e gerenciais. Outra sugestão para estudos, nacionais e internacionais, é o planejamento de rotas com foco no segmento de luxo. Levando em consideração projetos para revitalização de portos, outro estudo recomendado é o desenvolvimento de metodologias para estimar o índice de atratividade de diferentes portos para receber cruzeiros marítimos.

No que tange às interações sociais, uma sugestão de pesquisa é estudar os impactos das interações nas experiências dos passageiros em cruzeiros marítimos. Trabalhos voltados a examinar as interações sociais entre trabalhadores de navios e entre esses e passageiros, analisando a influência dos aspectos culturais nessas interações também são propostos. Ressalta-se que não foi encontrado nenhum estudo nesse sentido na literatura. Do mesmo modo, é importante pesquisar os efeitos sociais e econômicos das interações entre trabalhadores de navios e comunidades próximas das rotas, acompanhando-as ao longo do tempo para compreender melhor como ocorre a formação de comunidades interculturais e como se dá o convívio entre esses membros. Nenhum estudo longitudinal sobre esse tema foi encontrado.

Com relação à subcategoria gestão da demanda, uma proposta de trabalho é estudar tendências de oferta e demanda para otimização do aproveitamento da capacidade das organizações cruzeiros marítimos.

Sobre a subcategoria trabalho em cruzeiros marítimos, é preciso frisar que as condições de trabalho em confinamento são marcadas pelo distanciamento de fontes de entretenimento (família e amigos, por exemplo), pela impossibilidade de “ir e vir” dos trabalhadores, ausência de privacidade e isolamento social (OLIVEIRA-MONTEIRO; PETERLEVITZ; SCACHETTI, 2018). O que pode aumentar o potencial para o surgimento de conflitos.

Nos ambientes de serviços únicos e fechados dos cruzeiros marítimos, funcionários e clientes são normalmente originários de diversas nações, possuindo hábitos e culturas muito diferentes, por vezes conflitantes entre si. Além disso, é preciso observar a influência da cultura do país de origem da organização cruzeiro marítimo, cujas crenças e valores permearão a cultura organizacional, influenciando políticas e práticas. Oyogoa (2016) salienta que um típico cruzeiro marítimo chega a conter trabalhadores de mais de 70 países diferentes. Essas diferenças culturais se manifestam, por exemplo, em hábitos diversos de higiene pessoal, cordialidade, alimentação e comportamento em eventos. Aliás, algumas das principais queixas dos trabalhadores de cruzeiros marítimos, segundo pesquisa de Oliveira-Monteiro, Peterlevitz e Scachetti (2018), estavam relacionadas com conflitos de ideias de ordem cultural e problemas de comunicação com outras culturas. Dificuldades de entendimento de aspectos culturais, como saber que há distintas maneiras de comunicar e lidar com situações dependendo da nacionalidade envolvida, podem causar problemas de adaptação do trabalhador ao dia a dia no navio, influenciar na qualidade dos serviços prestados, impactar na percepção de hospitalidade por parte dos clientes e ocasionar mal-estar físico e emocional a estes últimos e aos trabalhadores, gerando inúmeros prejuízos às organizações dessa indústria. Huang e Hsu (2010) destacam que os cruzeiros marítimos

possuem condições laboratoriais quase ideais para a pesquisa social, produzindo o que Chin (2008) denomina de tripulação multinacional. Apesar disso, há carência de estudos nesse sentido. Devido à importância da compreensão desses aspectos e a característica multicultural dos cruzeiros marítimos, salienta-se a relevância de pesquisas sobre estudos culturais nessas organizações.

Algumas sugestões para trabalhos sobre esse tema são: pesquisar se em navios brasileiros ocorrem diferenças de tratamento, com posicionamento em funções e *status* dependendo da região ou estado de origem dos trabalhadores. E se estereótipos de gênero são reproduzidos. Investigar as estratégias de enfrentamento dos trabalhadores frente às questões relacionadas com preconceito e discriminação a bordo. Examinar de que maneira a qualidade percebida do trabalho do profissional pode ser afetada por questões culturais. Averiguar quais são as políticas e práticas para promoção dos trabalhadores e como elas realmente funcionam. Analisar as dinâmicas do dia a dia do trabalho nas organizações cruzeiros marítimos e os impactos das questões culturais na gestão. Estudar as estratégias de resolução de conflitos a bordo, se e como elas variam de acordo com a nacionalidade dos envolvidos. Outras questões relevantes para pesquisas referentes ao trabalho são entender como os trabalhadores conciliam vida profissional e pessoal nesses ambientes confinados e estudar aspectos associados à qualidade de vida no trabalho. Outra proposta seria investigar a inserção de profissionais mais velhos como trabalhadores em cruzeiros marítimos e as diferenças de percepção sobre queixas e benefícios do trabalho entre profissionais mais jovens e mais velhos. Também são recomendados estudos sobre dignidade dos trabalhadores embarcados.

Finalizada a agenda de pesquisa é importante realçar que neste trabalho a busca por artigos internacionais se limitou a uma única base de dados. Igualmente, não foram investigadas teses e dissertações sobre cruzeiros marítimos, o que poderia fornecer uma visão mais abrangente das pesquisas que estão sendo desenvolvidas, e também se elas estão originando artigos a serem publicados em periódicos. Para estudos futuros sugere-se englobar essas outras unidades de análise e empregar mais bases de dados na pesquisa.

Diante do exposto, conclui-se que o objetivo deste artigo de analisar o estado da arte dos estudos científicos sobre cruzeiros marítimos revelou uma série de lacunas e oportunidades de pesquisa que podem ser exploradas, trazendo contribuições não só para o avanço da ciência, mas também para o desenvolvimento de todo o setor das organizações cruzeiros marítimos, que geram emprego, renda e movimentam a economia.

## REFERÊNCIAS

ADAMS, S. Sustainable cruise ship employment for the Caribbean region – a conceptual perspective. **Worldwide Hospitality and Tourism Themes**, v. 9, n. 1, p.60-69, 2017.

\_\_\_\_\_; FONT, X.; STANFORD, D. All aboard the corporate socially and environmentally responsible cruise ship. **Worldwide Hospitality and Tourism Themes**, v. 9, n. 1, p. 31-43, 2017.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 2009.

BARRETO, E. S. de S.; PINTO, R. P. **Avaliação na educação básica** (1990-1998). Brasília, DF: MEC/Inep/Comped, 2001.

BENNETT, M. Competing with the Sea: Contemporary cruise ships as omnitopias. **Performance Research**, v. 21, n. 2, p. 50-57, 2016.

BOWEN, C.; FIDGEON, P.; PAGE, S. J. Maritime tourism and terrorism: Customer perceptions of the potential terrorist threat to cruise shipping. **Current Issues in Tourism**, v. 17, n. 7, p. 610-639, 2014.

BRASILTURIS. **Temporada 2019/2020 de cruzeiros terá mais de 530 mil leitões ofertados**. Disponível em: <[bit.ly/2NFT5hz](https://bit.ly/2NFT5hz)> Acesso em: 10 jul. 2018.

BRIDA, G.; ZAPATA, B. Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts. **International Journal of Leisure and Tourism Marketing**, v.1, n.3, p. 205-226, 2010.

BRITO, T. M.; BRUHNS, H. T. Corpo, lazer e natureza: uma reflexão sobre os cruzeiros marítimos. **Revista Turismo Em Análise**, v. 19, n. 1, p. 125-136, 2008.

BURTON, R. M.; OBEL, B. The science of organizational design: fit between structure and coordination. **Journal of Organization Design**, v. 7, 2018.

CLARO, J. A. C. D. S. Cruzeiros marítimos no Brasil. **PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural**, v. 14, n. 4, 2016.

CLIA. **Cruzeiros 2016**. Disponível em: <[bit.ly/2XG8Jyf](http://bit.ly/2XG8Jyf)> Acesso em: 06 mai. 2019.

\_\_\_\_\_. **Cruzeiros Marítimos: Estudo de Perfil e Impactos Econômicos no Brasil. Temporada 2017-2018**. Rio de Janeiro: FGV, 2018a.

\_\_\_\_\_. **The global economic contribution of cruise tourism 2017**. Phillipsburg: Business Research & Economic Advisors, 2018b.

\_\_\_\_\_. **CLIA 2019 Cruise trends & industry outlook**. Disponível em: <<http://bit.ly/2Xy62i7>> Acesso em: 06 jul. 2019.

CHIN, C. B. N. Labour Flexibilization at Sea. **International Feminist Journal of Politics**, v. 10, n. 1, p. 1-18, 2008.

DENNETT, A.; CAMERON, D.; BAMFORD, C.; JENKINS, A. An investigation into hospitality cruise ship work through the exploration of metaphors. **Employee Relations**, v. 36 n. 5, p.480-495, 2014.

FERREIRA, N. S. As pesquisas denominadas "estado da arte". **Educação & Sociedade**, n. 79, p. 257-272, 2002.

FUJITA, D. M.; ANDRADE JÚNIOR, H. F. Cruzeiros marítimos: histórico, evolução e tipologia voltados à hospitalidade comercial. **Revista Acadêmica do Observatório de Inovação do Turismo**, v. 8, n. 2, p. 1-30, 2014.

GONZÁLEZ, G. E.; DAMIÁN, A. G. Relaciones sociales duraderas entre tripulación de cruceros y población residente, análisis del caso Cozumel desde la teoría del intercambio social. **PASOS Revista De Turismo Y Patrimonio Cultural**, v. 16, n. 4, p. 1089-1104, 2018.

HUANG, J.; HSU, C. The impact of customer-to-customer interaction on cruise experience and vacation satisfaction. **Journal of Travel Research**, v. 49, n. 1, p. 79–92, 2010.

HUR, Y. K.; ADLER, H. An exploratory study of the propensity for South Koreans to take cruises: investigating Koreans' perceptions of cruise ship travel. **International Journal of Tourism Research**, v. 15, p. 171-183, 2013.

JONES, P.; COMFORT, D.; HILLIER, D. Sustainability and the world's leading ocean cruising companies. **Journal of Public Affairs**, p. 1–10, 2016.

KANG, J.; MANTHIOU, A.; KIM, I.; HYUN, S. Recollection of the sea cruise: The role of cruise photos and other passengers on the ship. **Journal of Travel & Tourism Marketing**, v. 33, n. 9, p. 1286–1308, 2016.

KOLBERG, S. Constructing a “democratic” dreamworld: Carnival cruise ships and an aesthetic of optimism. **Journal of Consumer Culture**, v. 16, n. 1, p. 3–21, 2016.

KRIWOKEN, L.; HARDY, N. Neo-tribes and Antarctic expedition cruise ship tourists. **Annals of Leisure Research**, v. 21, n. 2, p. 161-177, 2018.

LASSERRE, F.; TÊTU, P. The cruise tourism industry in the Canadian Arctic: Analysis of activities and perceptions of cruise ship operators. **Polar Record**, v. 51, n. 1, p. 24-38, 2015.

LEE, S.; RAMDEEN, R. Cruise ship itineraries and occupancy rates. **Tourism Management**, v. 34, p. 236-237, 2013.

MADDAH, L.; MOUSSAWI-HAIDAR, B.; EL-TAHA, M.; HUSSEIN, R. Dynamic cruise ship revenue management. **European Journal of Operational Research**, v. 207, n. 1, p. 445-455, 2010.



- MAK, J. Taxing cruise tourism: Alaska's head tax on cruise ship passengers. **Tourism Economics**, v. 14, n. 3, p. 599–614, 2008.
- OLIVEIRA-MONTEIRO, N. R. D.; PETERLEVITZ, G. C. L.; SCACHETTI, R. E. Queixas e benefícios associados ao trabalho embarcado: relatos on-line de trabalhadores de cruzeiros marítimos. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, v. 43, n. 16, 2018.
- OYOGO, F. Cruise Ships: Continuity and Change in the World System. **Journal of World-Systems Research**, v. 22, n. 1, p. 31-37, 2016.
- PAPATHANASSIS, A. Guest-to-guest interaction on board cruise ships: Exploring social dynamics and the role of situational factors. **Tourism Management**, v. 33, n. 5, p. 1148-1158, 2012.
- PARSONS, T. Suggestions for a Sociological Approach to the Theory of Organizations-I. **Administrative Science Quarterly**, v. 1, n. 1, p. 63–85, 1956.
- PESCE, M.; TERZI, S.; AL-JAWASREH, R. I. M.; BOMMARITO, C.; CALGARO, L.; FOGARIN, S.; RUSSO, E.; MARCOMINI, A.; LINKOV, I. Selecting sustainable alternatives for cruise ships in Venice using multi-criteria decision analysis. **Science of the Total Environment**, v. 642, p. 668-678, 2018.
- RAMOA, C. E. de A; FLORES, L. C. da S. Cruzeiros marítimos: realidade da oferta e da demanda no mercado brasileiro. **Revista de Turismo Contemporâneo**, v. 2, n. 2, p. 300-322, 2014.
- \_\_\_\_\_. O Mercado Brasileiro de Cruzeiros Marítimos: Características da oferta e da demanda. **Revista Rosa dos Ventos**, v. 7, n.1, p. 104-119, 2015a.
- \_\_\_\_\_. O Comportamento da Oferta e da Demanda no Mercado Brasileiro de Cruzeiros Marítimos com Base no Conceito do Ciclo de Vida do Produto Turístico. **Turismo em Análise**, v. 26, n. 1, Especial 2015, 2015b.
- \_\_\_\_\_. Cruzeiros marítimos: tendência da demanda no mercado brasileiro e internacional para os próximos 5 anos, a partir de 2016. **Applied Tourism**, v. 2, n. 1, p. 2-27, 2017.
- RANKIN, J. R.; COLLINS, L. F. Enclosing difference and disruption: assemblage, heterotopia and the cruise ship. **Social & Cultural Geography**, v. 18, n. 2, p. 224-244, 2017.
- RIBEIRO, O. C. F; MONTANARI. **Lazer em Cruzeiros Marítimos**. São Paulo: Fontoura, 2012.
- ROBLES, L. T.; GALVÃO, C. G.; PEREIRA, S. R. Cruise shipping in Brazil: An emergent or established market? **Tourism Management Perspectives**, v. 16, n. p. 298-305, 2015.
- ROMANOWSKI, J. P.; ENS, R. T. As pesquisas denominadas do tipo “Estado da Arte”. **Diálogos Educacionais**, v. 6, n. 6, p. 37–50, 2006.
- SPRAGUE-SILGADO, J. The Caribbean Cruise Ship Business and the Emergence of a Transnational Capitalist Class. **Journal of World-Systems Research**, v. 23, n. 1, p. 93-125, 2017.
- SCHWARTZ, B. **The paradox of choice: why more is less**. New York: Ecco, 2007.
- TSAMBOULAS, D.; MORAITI, P.; KOULOPOULOU, G. How to Forecast Cruise Ship Arrivals for a New Port-of-Call Destination. **Transportation Research Record**, v. 2330, p. 24-30, 2013.
- VAIRO, T.; QUAGLIATI, M.; GIUDICE, T. D.; BARBUCCI, A.; FABIANO, B. From land-to water-use-planning: A consequence based case-study related to cruise ship risk. **Safety Science**, v. 97, p. 120-133, 2017.
- XIE, H.; KERSTETTER, D. L.; MATTILA, A. S. The attributes of a cruise ship that influence the decision making of cruisers and potential cruisers. **International Journal of Hospitality Management**, v. 31, n. 1, p. 152-159, 2012.
- ŽLAK, B.; STOJAKOVIĆ, M.; ZANNE, M.; TWRDY, E. (2016). Cruise Shipping in the Adriatic-Ionian Region and its Potential. **Naše more**. v. 63. P. 56-61, 2015.