

Confinamento de trabalhadores de cruzeiros marítimos em tempos de pandemia: uma análise à luz das mobilidades

Confinement of cruise ship workers in pandemic times: an analysis in light of the mobilities

Confinamiento de trabajadores de cruceros marítimos en tiempos de pandemia: un análisis a la luz de las movilidades

Thiago Allis¹
Angela Teberga de Paula²

Artigo convidado - Edição especial Turismo e Pandemia Covid-19

Resumo: Este trabalho discute o confinamento de trabalhadores de cruzeiros marítimos sob a luz dos estudos das mobilidades, lançando mão de conceitos como mobilidades justas, elites cinéticas e instituição total. Apesar desse suporte empírico, a proposta é produzir um exercício ensaístico que, ao final, agregue contribuições para o estudo do turismo como manifestação complexa das mobilidades, abrindo espaço para trazer outras dimensões do fenômeno de maneira crítica e integrada. Um dos aspectos que se busca iluminar é o fato de que, até hoje, nas tentativas de se teorizar o turismo, pouca atenção se tem dado aos trabalhadores do turismo em detrimento de maior visibilidade ao próprio turista. Nota-se que, durante a pandemia, trabalhadores confinados em cruzeiros nos EUA sofreram situações que indicam assimetrias e desigualdades no regime de mobilidades que opera para a produção da cadeia do turismo. Assim, em um contexto de pandemia e seus desdobramentos sobre a atividade turística, e tendo o setor de cruzeiros como espaço de estudo aplicado, espera-se apontar para uma forma de compreensão mais alargada e crítica do fenômeno turístico pelas lentes das mobilidades.

Palavras-chave: Trabalho no Turismo. Mobilidades Justas. COVID-19.

Abstract: This paper discusses the confinement of cruise ship workers in the light of mobilities studies, employing concepts such as mobility justice, kinetic elites and total institution. Despite this empirical support, the proposal is to produce an essay that, in the end, adds contributions to the study of tourism as a complex manifestation of mobilities, highlighting other dimensions of this phenomenon in a critical and integrated way. One of the aspects that we seek to illuminate is the fact that, until today, in the attempts to theorize tourism, little attention has been given to tourism workers at the expense of greater visibility to the tourist himself. It is noted that, during the pandemic, workers confined to cruises in the USA suffered from situations that point out asymmetries and inequalities in the mobility regime that underpin the production of the tourism chain. Thus, in a context of a pandemic and its consequences on the tourist activity and with the cruise sector as an applied study space, it is expected to point to a more comprehensive and critical understanding of tourism under the mobilities lenses.

Key words: Work on Tourism. Mobility Justice. COVID-19

Resumen: Este artículo discute el confinamiento de los trabajadores de cruceros a la luz del estudio de las movilidades, utilizando conceptos como movilidad justa, élites cinéticas e institución total. A pesar de este sustento empírico, la propuesta es producir un ensayo que, al final, sume aportes al estudio del turismo como manifestación compleja de las movilidades, abriendo espacio para acercar otras dimensiones del fenómeno de manera crítica e integrada. Uno de los aspectos que buscamos iluminar es el hecho de que, hasta hoy, en los intentos de teorizar el turismo se ha prestado poca atención a los trabajadores del turismo a costa de una mayor visibilidad para el propio turista. Se observa que, durante la pandemia, los trabajadores confinados a los cruceros en Estados Unidos sufrieron situaciones que indican asimetrías y desigualdades en el régimen de movilidad que opera para la producción de la cadena turística. Así, en un contexto de pandemia y sus consecuencias en la actividad turística y con la industria de cruceros como espacio de estudio aplicado, se espera apuntar a una comprensión más integral y crítica del fenómeno turístico a través de las lentes de las movilidades.

Palabras Clave: Trabajo en Turismo. Movilidades Justas. COVID-19.

¹**Formação/curso:** Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela FAU-USP (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE SÃO PAULO – USP, São Paulo – SP, Brasil). **Instituição:** Escola de Arte, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo - EACH-USP (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE SÃO PAULO – USP, São Paulo – SP, Brasil). **E-mail:** thiagoallis@usp.br

²**Formação/curso:** Doutoranda em Turismo e Hospitalidade pela UCS (UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL – USC, Caxias do Sul – RS, Brasil). **Instituição:** Professora Assistente da UFT (UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS – UFT, Arraias - TO, Brasil). **E-mail:** angela.teberga@uft.edu.br

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

1 Introdução

O estudo das mobilidades turísticas implica reconhecer novos enfoques sobre as mobilidades como marcador de “vidas sociais móveis” (URRY, 2000), de modo a contemplar: a) a combinação de diferentes dimensões de mobilidades (pessoas, objetos, imagens, ideias, dinheiro etc.), a formar uma “constelação” de fatores (CRESSWELL, 2010) – e não apenas mirar no movimento de turistas ou outros agentes (trabalhadores, comunidades); b) as imobilidades não como simples contrário dos fluxos, mas como parte constituinte do próprio fenômeno – que passa por “âncoras” para poderem existir (infraestruturas fixas, pausas escolhidas, fricções impostas).

Quando o mundo ainda lida com os efeitos da pandemia da COVID-19, a sensação de que os fluxos de turismo e tantas outras atividades foram interrompidas é, no mínimo, dúbia e certamente assimétrica: por um lado, a movimentação de pessoas foi drasticamente interrompida ou diminuída, tendo em vista o fechamento de fronteiras e suspensão de rotas de transporte, mas, por outro, outros elementos foram se conjugando para emular práticas de lazer e turismo em ambientes domésticos (com o suporte de realidade aumentada, consumo de alimentos entregues por uma rede de entregas frenéticas, circulação de imagens de viagens passadas etc.), o que poderia servir para questionar se o turismo – em suas múltiplas manifestações – de fato estancou.

Ainda assim, a pauta do confinamento, imposta a larga parcela da população global, se materializou de discrepantes maneiras, especialmente em função de ritmos de vida, classe social e área de atuação profissional dos vários grupos sociais. Práticas de teletrabalho converteram-se em rotina para trabalhadores que podem desempenhar suas funções à distância, muitas vezes supondo investimento próprio em equipamentos e infraestruturas. Por outra parte, um batalhão de trabalhadores precisou manter ou ampliar suas rotinas presenciais – seja na linha dos serviços essenciais (saúde, transporte e alimentação principalmente) ou em setores que aumentaram bruscamente sua demanda (comida preparada, entregas de compras online, etc.).

O perigo da doença está relacionado ao seu alto poder de contágio, inclusive entre os infectados assintomáticos. A alta transmissibilidade da doença é ainda maior em espaços confinados, incluindo hospitais, prisões, igrejas e também navios de cruzeiros (MIZUMOTO; CHOWELL, 2020). Por isso, seguindo os alertas sanitários, entre 9 e 26 de março, todas as principais companhias de cruzeiros suspenderam as operações, de maneira voluntária e temporária, em toda sua frota. Os principais motivos da paralisação teriam sido: evitar o contágio do novo coronavírus entre tripulantes e passageiros, além da repentina queda da demanda e instabilidade operacional.

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

Assim, confinamento não representa mais apenas demandas do próprio trabalho no setor de cruzeiros; trata-se agora de palavra de ordem para não fazer circular o vírus, uma vez que não há protocolos consolidados para tratamento, tampouco vacinas aprovadas.

Neste contexto, este trabalho busca focar o conceito de mobilidades justas aplicada ao turismo, tendo por referência uma análise sobre a condição de confinamento imposta a tripulantes de cruzeiros a partir de março de 2020, quando a pandemia foi decretada. Ainda que os conceitos de prisão ou cárcere dificilmente possam ser diretamente aplicados a essas situações, experiências de confinamento de muitos tripulantes foram e vêm sendo mais impositivas (pelo lado do empregador) do que para a maioria da população, restando, na prática, poucas opções senão resistir.

Com base neste cenário, o artigo tem por objetivo discutir os efeitos da pandemia sobre a classe de trabalhadores de cruzeiros que estão ou estiveram confinados em navios, pelo prisma dos estudos das mobilidades. Com isso, espera-se que, diante de contingências impostas pela pandemia, este trabalho possa apontar para novas reflexões e análises sobre mobilidades turísticas e trabalho no turismo.

Para operar essa análise, lançamos mão da dialética produzida pelo par mobilidade-imobilidade, em que pesem relações de trabalho e narrativas correntes sobre o turismo em tempos de pandemia. Como conceitos de referência, ancoramo-nos nas discussões sobre o paradigma das mobilidades (SHELLER; URRY, 2006; CRESSWELL, 2006; URRY, 2000), particularmente no debate sobre mobilidades justas (SHELLER, 2018a; 2018b).

O trabalho tem caráter ensaístico, com o propósito de problematizar categorias em construção na literatura específica ou geral sobre mobilidades, trabalho e turismo. Contudo, de maneira complementar, foi feita uma pesquisa sobre o universo de navios de cruzeiro com tripulantes confinados, com descrições das situações e detalhes de sua relação com os intermediários e empregadores. O suporte empírico se constrói a partir de uma análise sobre o confinamento de milhares trabalhadores em navios de cruzeiros nos EUA, a partir de estudos de normativas estabelecidas especialmente em nível nacional, estudo de matérias na mídia e, ainda, algumas entrevistas realizadas durante o período de confinamento. Com isso, buscamos construir uma reflexão sobre esses campos teóricos em linha com questões presentes e futuras impostas pela pandemia de COVID-19 ao turismo.

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

2 Mobilidades justas no marco de um novo paradigma

2.1. Mobilidades turísticas: novas lentes para o estudo do turismo

Ainda que de maneira alegórica, Bauman (1998) sugere analisar a pós-modernidade a partir de alguns sujeitos quase arquetípicos, dentre os quais o "turista" e o "vagabundo". O primeiro, livre para mover-se quando e por onde desejar, sempre com a perspectiva da volta; já o segundo, cuja existência também se manifesta pelas mobilidades, vagando ao sabor das possibilidades e circunstâncias, sem qualquer certeza de volta — até pela dúvida de saber se haverá um local para retornar. É interessante perceber, nesse caso, que o mover-se aqui não é o único marcador de sucesso ou felicidade: "os turistas viajam porque querem; os vagabundos porque não têm nenhuma outra escolha (...) Quanto mais liberdade de escolha se tem, mais posição hierárquica alcançada na sociedade pós-moderna" (BAUMAN, 1998, p. 118). Na primeira categoria, poderíamos incluir, de maneira concreta, turistas efetivos; na segunda, migrantes e, talvez ainda de forma mais contundente, refugiados e populações de rua.

De maneira mais aplicada, desde o início do século XXI, um conjunto de pesquisadores e pesquisadoras do campo das ciências sociais vêm clamando por um novo enfoque sobre as mobilidades, partindo do princípio que é urgente mobilizar as ciências sociais (SHELLER; URRY, 2006; 2016). Em um questionamento, Merriman (2016) resume: "o que acontece com os diferentes sentidos de movimento e pausa das geografias sociais, culturais e econômicas se assumimos que tudo está em movimento?" Ao mesmo tempo, o próprio sentido complexo de mobilidades exige pensar sua contraparte, ou seja, para haver mobilidades — de pessoas, coisas, imagens, comunicação, dinheiro, ideias etc. — é preciso um conjunto de fixos, representados por infraestruturas e interrupções de fluxos. Sendo assim, a ideia de fricção é bastante relevante, uma vez que é entendida como a capacidade de reduzir a velocidade e alterar ritmos.

De maneira simples, tudo isso estaria inscrito em um novo paradigma para entender as mobilidades de maneira transdisciplinar e multidimensional, como resultado de um "giro das mobilidades" que vem "transcendendo a dicotomia entre pesquisa de transporte e pesquisa social, colocando relações sociais em viagens e conectando diferentes formas de transporte com padrões complexos de experiência social conduzida por meio de comunicações à distância" (SHELLER; URRY, 2006, p. 208). Indo mais adiante, significa reconhecer que esse paradigma de mobilidades abarca a

organização de sistemas que, em diferentes escalas, governam não apenas a mobilidade e a imobilidade de pessoas e coisas, imagens e mensagens, mas também

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

fazem interagir redes infraestruturais e narrativas. Tais sistemas de mobilidade respondem a configurações culturais específicas e a regimes de poder que definem o que e quem pode – ou não – circular, quando e sob que condições de segurança e conforto (FREIRE-MEDEIROS *et al.*, 2018, p. 6).

Ademais, mobilidades entendidas como política implica superar a ideia do movimento mecânico operacionalmente objetivado para algum fim (deslocar pessoas ou mover cargas). Assim, as mobilidades são produzidas e reguladas por um conjunto de elementos que extrapolam a leitura plana do fenômeno mecânico de deslocamentos, exigindo entender "movimentos, práticas e representações" (CRESSWELL, 2010).

Neste sentido, a ideia de mobilidades justas emerge como um manifesto e como uma categoria para entender processos essencialmente desiguais, mediados por elementos indicados por este novo paradigma. Para Sheller (2018a), é urgente "expor os processos multiescalares de (i) mobilidades desiguais e [reconhecer] disputas sociais e políticas sobre mobilidades conflituosas que se manifestam em diferentes escalas" (p. 42). De maneira mais específica, pode-se assumir as mobilidades justas

como um conceito amplo para pensar sobre como poder e desigualdade informam sobre a governança e o controle do movimento, moldando padrões de mobilidade e imobilidades desiguais na circulação de pessoas, recursos e informação (SHELLER, 2018b).

Para o turismo isso tem um impacto flagrante e não apenas pela obviedade de que a atividade está baseada nos fluxos de pessoas (entre residências e destinos turísticos, e no âmbito destes). Trata-se de algo mais além: reconhecer, informar e incidir sobre outras dimensões das mobilidades que compõem o turismo enquanto fenômeno complexo e necessariamente político. Neste sentido, o estudo das mobilidades turísticas permite (re)focalizar as maneiras pelas quais se problematiza o turismo, assumindo que isso irá impactar nas formas em que se produzem negócios, políticas públicas e as experiências em si (SHELLER; URRY, 2004; ALLIS, 2016; COLES *et al.*, 2005; HANNAM *et al.*, 2014).

Abordagens sociológicas ao turismo tampouco são novas, uma vez que aportam, há algumas décadas, relevantes entendimentos sobre a dimensão social da atividade. Isso é um importante referencial para se entender as relações sócioespaciais, políticas e culturais que engendram e são engendradas pelo turismo. Em linhas gerais, esses estudos focam-se em compreender o sujeito turista em suas interações sociais com o meio e, inicialmente, entre si (MACCANNELL, 1976; KRIPPENDORF, 1984; URRY, 1990; BURNS, 1999, entre outros). Em anos mais recentes, outros sujeitos vêm recebendo atenção nos estudos da área, particularmente com a ascensão das comunidades

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

como parte relevante da construção do encontro visitante-visitado, com destaque para o pioneirismo dos das práticas e dos estudos de turismo de base comunitária no Brasil (BARTHOLO *et al.*, 2009). Por fim, o reconhecimento dos trabalhadores como protagonistas do turismo é um processo em curso, com destaque para estudos ancorados na sociologia do trabalho (MELIANI 2020; CAÑADA, 2019)

Por si só, o campo das mobilidades abre espaço para pensar, de maneira mais específica, as mobilidades turísticas em duas vertentes: a dos fluxos (*flows*) e a das imobilidades (*stillness*).

Pela primeira, resume-se mobilidade a um ideário de movimento e fluidez, considerando as idas e vindas de viajantes, o abastecimento de insumos (alimentos, material de construção, produtos comerciais ao gosto dos forasteiros), ao que se acrescenta uma dimensão imagética, com a produção e circulação de imagens a capturar o olhar do turista e, noutro sentido, a projeção de imaginários de forma colaborativa pela extensiva produção de conteúdo iconográfico por turistas e pelo marketing turístico (fotografias, vídeos etc.). À dimensão imagética acrescentou-se uma tendência à banalização das “mobilidades miniaturizadas”, associadas à expansão das redes sociais digitais (ELLIOT; URRY, 2010). Assim, já se pode notar que o movimento associado ao turismo inclui, mas não se restringe à circulação de corpos (nesse caso, de turistas eminentemente), uma vez que outras esferas (materiais e imateriais) se combinam para a produção das mobilidades turísticas

Já pela segunda vertente, é preciso reconhecer que não existirá fluxo de quaisquer elementos se não houver algum tipo de imobilidade ou “ancoragem” (*moorings*) espacial, infraestrutural e institucional (HANNAM ET AL, 2006, p.3). A performance de turistas à beira mar (depois de longas ou curtas viagens) é proporcionada por um conjunto enorme de trabalhadores e comunidades imobilizadas para prestação de serviços no destino turístico. Ou ainda, toda a infraestrutura que enseja a rotina turística – desde transportes até hospedagem, passando por intervenções no espaço público – é essencialmente imóvel, tanto do ponto de vista físico quanto financeiro, imagético dentre outros.

Ademais, a combinação mobilidade-imobilidade é modulada de maneira desigual e nem sempre contornável, a julgar pelos grupos e sujeitos envolvidos na cadeia de produção do turismo.

As assim chamadas “elites cinéticas” (CRESSWELL, 2006; ELLIOT; URRY, 2010; BIRTCHELL; CALETRÍO, 2014) ilustram grupos diversos, cujos padrões de mobilidade são muito intensos e supostamente apreciáveis e desejáveis. O estandarte mais óbvio desse argumento são os grupos de viajantes que fluem por rotas e espaços globais, ao sabor de seus desejos e capacidades, em geral sem restrições financeiras e operando narrativas de prazer e sucesso.

Contudo, há outros aspectos que merecem ser pensados dentro dessa categoria, não necessariamente ligados ao poder de consumo; por exemplo, estudantes/intercambistas internacionais e

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

pesquisadores e acadêmicos, cujos padrões são de alta mobilidade internacional, mas não fazem parte das camadas de "super-ricos". Com efeito,

as elites e os super-ricos frequentemente se movem de maneiras extraordinárias, secretas e não ortodoxas, mas também o fazem grupos marginalizados, e há uma ampla gama de pesquisas sobre as desigualdades e exclusão de práticas e espaços de mobilidade global. (MERRIMANN, 2015, p. 93).

Aqui, pode-se retomar a metáfora proposta por Bauman, de forma a referirmos aos migrantes sazonais, refugiados (que movem-se de um território a outro como forma de sobrevivência) ou ainda algumas classes de trabalhadores, que não necessariamente se enquadram na ideia de *business travellers*, como os trabalhadores marítimos, por exemplo, objeto deste estudo.

2.2. A pandemia e a desaceleração das mobilidades turísticas

Identificada na China em dezembro de 2019, a doença provocada pelo novo coronavírus (SARS-Cov-2) atingiu o estágio de pandemia em março de 2020 e, até novembro deste ano, já matou mais de 1,4 milhão de pessoas em todo o mundo — das quais cerca de 170 mil no Brasil (JOHNS HOPKINS UNIVERSITY & MEDICINE, 2020).

Para o turismo, os números são contundentes e, apesar de alguma recuperação no segundo semestre de 2020, as perdas das empresas aéreas, companhias de cruzeiro, agências e operadoras de viagem, cadeias hoteleiras e também pequenos empreendimentos atuantes no setor (especialmente de hospedagem e alimentação) ainda são imprecisas.

Em 2020, estima-se uma queda de até 1,1 bilhão de chegadas internacionais e a perda de até 120 milhões de empregos no setor. Até abril deste ano registrou-se uma queda de 80% nos voos internacionais, com uma perda esperada de US\$ 84,4 bilhões no final do ano; a previsão é que o setor de aviação internacional possa chegar aos níveis de 2019 apenas em 2023-2024. De maneira geral, as previsões não são capazes de antecipar "uma volta a níveis normais no curto prazo para o setor" (UNCTAD, 2020, p. 9).

A pandemia da COVID-19 potencialmente irá reescalonar e ressignificar os sentidos do mover-se e do estar, ambos como privilégio ou necessidade. Neste sentido, "dado que a ideia de mobilidade está no centro do fenômeno turístico, deve estar também no centro de reflexões que procuram favorecer o surgimento de novas abordagens ao turismo" (RENAUD, 2020, p. 682-683).

De maneira bastante geral, duas vertentes argumentativas vêm se desenhando no sentido de imaginar e projetar cenários sobre o turismo no que pudesse ser entendido como pós COVID-19

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

(GÖSSLING *et al.*, 2020; HALL *et al.*, 2020; HIGGINS-DESBIOLLES, 2020A; 2020B; JAMAL; BUDKE, 2020):

- Uma *recuperação* no sentido de volta ao normal (*back to normal*), mediante protocolos de biossegurança (vacinas, protocolos de convivência social, testes etc.) novos ou aperfeiçoados, assumindo que a pandemia é um evento intenso, porém necessária e desejavelmente superável;
- Uma *revisão* do turismo, entendendo a brusca interrupção das cadeias de turismo global como argumento para repensar princípios práticos e políticos do turismo (decrescimento, trabalho decente, sustentabilidade), em que pese a oportunidade de o mundo atual viver momentaneamente com muito menos turismo do que tem sido o convencional.

Ainda que não represente um cenário firme, observa-se a emergência, acomodação ou (re)adequação de padrões mobilidades turísticas, que mesclam desejos de fruição turística (em caráter de escapismo das grandes e, agora, perigosas cidades, do ponto de vista sanitário) e a reprodução de rotinas e ambiências urbanas. "Turismo de quarentena" ou "turismo de isolamento social", ainda que apresentados de maneira genéricas na imprensa, são práticas que reverberam ideias e práticas de *slow travel* (DICKINSON *et al.*, 2007), *staycation* (DE BLOOM *et al.*, 2016; GERMANN-MOLZ, 2009) e turismo de proximidade, discutidas há mais de 10 anos na literatura.

Assim, por mais que a projeção de cenários seja ainda um exercício arriscado, é possível apontar que os desafios e possibilidades pós-pandemia exigirão lentes mais acuradas para entender e atuar no turismo. Sem dúvida, o setor de cruzeiros estava e está no centro do debate, especialmente por sua representatividade no imaginário do turismo global, mas também pelo impacto que vem sofrendo com as restrições impostas pela pandemia.

Para se fazer a devida análise das "mobilidades oceânicas", oceanos precisam ser entendidos como "superfícies atravessadas e experienciadas, profundezas que são exploradas, e, sobretudo, como espaços materiais e elementais praticados com significado", e, claro, assumindo que tais questionamentos são, por essência, multidisciplinares (Merriman, 2015, p. 558).

Olhar para os cruzeiros com as lentes das mobilidades por si só exige reconhecer, além da produção das experiências turísticas em movimento (como produto turístico explícito do turismo global), um sistema de regulação de vários elementos a elas associadas: corpos de turistas em protocolos migratórios, alfandegários e sanitários, bem como o compartimento da vida a bordo; gêneros alimentícios que entram em vários formatos, estados da matéria e calendários diferentes (não-percíveis que chegam da origem e outros produtos que vão sendo embarcados pelo caminho, como vegetais, verduras, legumes) e também saem (depois de processados, a gerar todo tipo de dejetos, desde restos de cozinha a esgoto sanitário); combustível (que entra na forma de óleo e deixa resíduos ambientais, como

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

fuligem) e, claro, o controle sobre o esquema de trabalho para produzir a intrincada rede de serviços à disposição dos clientes.

3 Trabalho em cruzeiros marítimos e as dimensões de confinamento

3.1 O confinamento por natureza

O confinamento definitivamente não é novidade para a classe trabalhadora dos navios, que pode permanecer até nove meses trabalhando em alto mar. A indistinção entre público e privado, tempo de trabalho e tempo livre, ambiente de trabalho e de moradia, é característica que designa o trabalho de um tripulante.

Esse tipo de espaço, em que moradia e trabalho coexistem, pode ser estudado como exemplo de "instituição total", entendida como um "local de residência e trabalho onde um grande número de indivíduos com situação semelhante, separados da sociedade mais ampla por considerável período de tempo, levam uma vida fechada e formalmente administrada" (GOFFMAN, 2015, p. 11).

Dauer (1995) caracterizou as embarcações da marinha mercante exatamente como instituição total porque os navios, junto de quartéis, internatos, campos de trabalho e colônias, existem em razão da execução de alguma tarefa de trabalho que justifique o "fechamento" da instituição, simbolizado por barreiras físicas e/ou simbólicas entre os internados e o mundo externo.

Não menos importante é a indistinção das esferas privadas da vida humana dentro de uma instituição total. Primeiro, pois todas as esferas se dão no mesmo local e sob uma única autoridade. Segundo, porque todas as atividades diárias comumente privadas acontecem em conjunto com outros internados, que são tratados da mesma forma e obrigados a realizar as mesmas coisas, em horários rígidos e sob um sistema de regras formais explícitas a fim de atender aos objetivos da instituição (GOFFMAN, 2015).

Sampson (2018), em um estudo etnográfico detalhado sobre os trabalhadores da marinha mercante, descreve aquilo que seria o padrão nas embarcações: o predomínio do trabalho. No caso dos navios cargueiros, o trabalho é ininterrupto e é o que determina o tempo para as demais atividades e experiências no mar. "O trabalho no navio é priorizado sobre todo o resto. Se algo se faz necessário, logo uma maneira de realizá-lo é encontrada" (SAMPSON, 2018, p. 184).

Convém lembrar que jornadas de trabalho prolongadas e de grande intensidade são o *modus operandi* do trabalho nos cruzeiros: a jornada semanal média do tripulante pode chegar a 100 horas, sem descanso semanal e/ou mensal remunerado (KLEIN, 2006; CHIN, 2008; HALL; BROWN, 2006). Os

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

contratos de trabalho podem chegar a até nove meses, e as remotas possibilidades de folgas são concedidas por algumas horas durante uma jornada diária de trabalho.

Com efeito, em relação aos navios de cruzeiro, indistinção entre tempo de trabalho e tempo livre repercute inclusive no prolongamento das jornadas de trabalho da tripulação. Estar à disposição, mesmo em momento de descanso e ócio, é uma queixa recorrente entre os trabalhadores. Isso implica em voltar ao que juristas consideram como o “direito à desconexão do trabalho”.

Apesar de as fronteiras entre trabalho e descanso serem cada vez mais tênues em tempos de flexibilização de jornadas (DAL ROSSO, 2017), o direito à desconexão é uma garantia reconhecida para trabalhadores que podem retornar às suas casas ao fim de uma jornada de trabalho. Por sua vez, o gozo desse direito é um tema reivindicado para trabalhadores que residem e laboram na mesma instituição, como é o caso dos marítimos.

O direito à desconexão está relacionado aos direitos sociais do trabalho, especialmente aos que se referem às normas de saúde, higiene e segurança, de maneira que jornadas prolongadas de trabalho e a utilização de horas extraordinárias em excesso são realmente prejudiciais à saúde do trabalhador. Mas não é só o excesso de trabalho que provoca o adoecimento laboral nos navios de cruzeiro (GONDIM, 2014), mas também aquilo que se relaciona à gestão militar e historicamente conservadora da Marinha.

Goffman (2015) elenca mais uma característica das instituições totais: o instrumento de controle. A hierarquia rígida entre os internados (grupo controlado) e os supervisores (pequena equipe dirigente), além da impossibilidade de mobilidade e da restrição de comunicação entre os dois estratos, demonstram como se dá o controle nessas instituições. O distanciamento dos dois estratos acaba reforçando estereótipos antagônicos sobre os mesmos, de maneira que “desenvolvem-se dois mundos sociais e culturais diferentes, que caminham juntos com pontos de contato oficial, mas com pouca interpenetração” (GOFFMAN, 2015, p. 20).

No caso dos navios de cruzeiros, a rígida hierarquia dos cargos e a ausência de plano de ascensão profissional estão relacionadas ao sentimento de trabalho sob pressão constante por parte da tripulação. Segundo Mazza, Ferreira e Dutra (2014, p. 14), “a permanência e desenvolvimento de uma carreira a bordo passa a ser recorrente somente entre aqueles que se adaptam às condições impostas”. Isso sem trazer ao debate aspectos que podem operar outros jogos de poder, como gênero, origem étnica e nacionalidade.

Entretanto, as características da instituição total descritas por Goffman (2015) vão para além das questões mais óbvias relacionadas ao confinamento. O “fechamento” da instituição ao mundo externo pode implicar — semelhante ao que ocorre em presídios e hospitais psiquiátricos, por exemplo — em restrições estritas de circulação e de mobilidade.

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

Podem os trabalhadores de uma fábrica ou, nesse caso, de navio de cruzeiro estarem presos em seu ambiente de trabalho? A clausura para fins laborais pode ser enquadrada como aprisionamento?

Não é tão simples correlacionar, *ipsis litteris*, trabalho e cárcere — embora pareça uma metáfora possível para o trabalho nos navios. O trabalho assalariado e livre é a característica marcante do modo de produção capitalista, não fazendo sentido falar em aprisionamento de trabalhadores. No contexto brasileiro, pós-abolição, o trabalho forçado passou a ser considerado ilegal e é caracterizado como crime pelo Código Penal desde 1940. Mas há uma questão simbólica importante que define ambos: trabalho e prisão; fábrica e cárcere. No capitalismo, o trabalhador e o prisioneiro estão subordinados à mesma lógica de desigualdade real. Enquanto o primeiro é dependente de seu trabalho (dependência determinada pela coação das necessidades econômicas), o segundo é dependente do cárcere (dependência determinada pela coação dos códigos punitivos) (MELOSSI; PAVARINI, 2014).

Não significa dizer que o trabalhador executa o trabalho forçosamente, mas que, na verdade, não há possibilidade de recusá-lo ou abdicar dele, ao preço de se ver excluído da relação de trabalho que lhe garante os meios para sobrevivência. Portanto, estar preso ao seu trabalho, a partir da lente da crítica da economia política, é reconhecer a sua condição de classe, que nada tem senão sua força de trabalho para vender. Estar preso é, enfim, não ver outras possibilidades de fuga da relação capital-trabalho.

O aprisionamento parece ser ainda mais literal no caso dos navios. Há um oceano, literalmente, que separa a instituição do mundo externo. Há barreiras simbólicas e físicas que impedem essa fuga. Se falar em “aprisionamento na relação de trabalho” pode ser mais esclarecedor, a verdade é que, em determinadas situações, para o mundo do trabalho marítimo, “aprisionamento no navio” soa ainda mais preciso.

3.2 A pandemia e novos significados de confinamento em cruzeiros marítimos

Diante do cenário da pandemia de COVID-19 e o impacto enorme que isso trouxe ao turismo global, o setor de cruzeiros marítimos sofre uma brusca interrupção, em linha com outras medidas de controle da dispersão do vírus (cancelamento de voos em escala massiva, fechamento de fronteiras, imposição de isolamento social severo, dentre outros).

Mesmo antes da paralisação total da frota, imagens de milhares de passageiros “quarentenados” em suas cabines circularam em periódicos e outras mídias internacionais — como no emblemático caso do navio Diamond Princess, onde houve, ao longo de fevereiro de 2020, contaminação em massa e imposição de quarentena pelo governo japonês (TEBERGA, 2020a).

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

Ironicamente, Zizek (2020) sugere que a quarentena forçada dos passageiros de cruzeiros teria sido um dos efeitos secundários mais interessantes da pandemia: “um dos símbolos da epidemia são os passageiros presos (postos em quarentena) em grandes navios de cruzeiro; me sinto bem à margem da obscenidade destes barcos” (ZIZEK, 2020, p. 27, tradução nossa). A crítica — bastante ácida — é bem-vinda e cheia de significados, por explicar como os turistas, que são, em geral, representantes dessas “elites cinéticas” (CRESSWELL, 2006), estão enredados em uma imobilidade imposta justamente no ambiente que está desenhado para oferecer-lhes conforto e bem-estar ao sabor da navegação.

Com essa afirmação, o autor negligencia, entretanto, um grupo de pessoas que foi consideravelmente mais atingido pela pandemia e, em especial, pela exigência do isolamento social: os trabalhadores dos navios. Se para a ampla maioria dos passageiros a viagem de férias se encerrou em meados de março, para os tripulantes isso não foi verdade. Os tripulantes ficaram presos nos navios por meses, sem perspectivas de repatriamento. Retornar para suas casas passou a ser uma realidade distante e extremamente difícil.

Em um artigo de 17 de maio, o jornal Miami Herald estimou que mais de 100.000 tripulantes ainda aguardavam repatriamento (DOLVEN, 2020a); desse montante, pouco mais da metade estava em águas estadunidenses (NEVETT, 2020). Em 15 de junho, a estimativa era de que 40.000 tripulantes de cruzeiros ainda não haviam sido repatriados (DOLVEN; CHARLES, 2020b). Em 8 de agosto, 12.000 tripulantes aguardavam repatriamento, apenas nas costas dos EUA (HINES, 2020).

Mais recentemente, em 11 de setembro, a ABC News afirmou que 300.000 marítimos ainda estavam presos nos navios, incluindo os trabalhadores do transporte marítimo de carga. A reportagem cita o caso de um tripulante de cruzeiro da MSC que estava há seis meses aguardando repatriação no porto de Santos. Ele fazia parte de um grupo de pouco mais de 100 marinheiros das Ilhas Maurício na costa brasileira aguardando repatriação (KAJI, 2020).

Em julho de 2020, realizamos entrevista com um desses trabalhadores brasileiros que permaneceu em seu local de trabalho até o dia 1º de junho, publicada na página web da Alba Sud. O tripulante afirma categoricamente que se sentia um “indivíduo sequestrado”, pois não era nem passageiro e nem exercia as funções de tripulante. O caso desse tripulante é muito emblemático porque ele foi embarcado dias após a OMS já ter declarado a pandemia e, mesmo assim, a companhia exigiu que ele permanecesse. Foram em torno de 75 dias enclausurado e boa parte desse tempo em uma cabine fechada, sem janelas. Sua repatriação foi agendada e adiada por sete vezes, tendo por alegação que o órgão sanitário estadunidense estava banindo os voos comerciais dos EUA (TEBERGA, 2020b).

A clausura forçada é relatada pelo entrevistado e também em outras reportagens de jornal como sendo a causa de um adoecimento mental generalizado entre a tripulação — problemas correntes em

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

tripulações de navios, que, agora, agravou-se durante a pandemia (CRUZ, 2020). Há também indícios que podem ter havido entre seis e 10 suicídios de tripulantes, embora as causas dos falecimentos não tenham sido esclarecidas (WALKER, 2020).

3.3 A repatriação adiada por meses

Num primeiro momento as empresas não acreditavam que a suspensão demoraria tanto tempo, pois acreditavam que a crise passaria rapidamente, assim como aconteceu com a pandemia da SARS (Síndrome Respiratória Aguda Grave), em 2002. De acordo com o mapeamento do Cruise Mapper (2020), algumas empresas previam retornar as operações em até 30 ou 60 dias, como a Carnival Cruise, que previu o retorno para 9 de abril e a Celebrity Cruises para 11 de maio. Seria muito oneroso para as armadoras repatriar os tripulantes de diferentes lugares do mundo e trazê-los novamente para os mesmos navios, de maneira que pareceu mais interessante às empresas esperar o retorno das operações com os tripulantes embarcados.

Ocorre que a disseminação do vírus e, por consequência, a crise pandêmica, foram muito maiores do que as armadoras previam. E, enquanto as armadoras aguardavam o retorno das atividades, órgãos de controle sanitário de diversos países estipulavam proibições de navegação aos navios de cruzeiros em suas águas territoriais. Com isso, a tripulação precisou realizar uma quarentena forçada a bordo, até que os navios fossem liberados para transitar e atracar em algum território.

A situação mais grave aconteceu com os tripulantes dos navios localizados nas costas leste e oeste dos EUA, cujo órgão de controle sanitário, *Center for Disease Control and Prevention* – CDC, estipulou regras rígidas para o desembarque desses tripulantes. O CDC declarou, em 14 de março, a ordem de “*No-Sail*”, medida que restringe a navegação de embarcações com mais de 250 passageiros pelos mares dos EUA. A alegação foi a de que as viagens de cruzeiro podem continuar a introduzir, transmitir ou propagar a COVID-19. Em 9 de abril, 16 de julho, 30 de setembro e 30 de outubro, a ordem foi renovada nos mesmos termos. Na última atualização, a ordem de “*No-Sail*” tem validade até 1º de novembro de 2021, ou até mesmo antes, se expirar a declaração das autoridades sanitárias que a doença constitui uma emergência de saúde pública, ou se a direção do CDC rescindir ou modificar a ordem de restrição de vela (CDC, 2020a).

A restrição de locomoção de marítimos não acontece pela primeira vez em território estadunidense. No começo deste século a guerra antiterrorismo dos EUA foi a principal motivação para impor restrições de embarque/desembarque de marinheiros naquele território. No pós-11 de setembro, as normativas de segurança no mar se tornaram ainda mais rígidas, incluindo até mesmo a restrição à

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

entrada de representantes sindicais nas embarcações. Zanin (2007, p 307, tradução nossa) lembra que "as medidas restritivas das liberdades dos trabalhadores [marítimos] se antecipam às dos trabalhadores da terra e são, ao mesmo tempo, mais difundidas", demonstrando que direitos dos trabalhadores acabam violados sob justificativas diversas, com aparente racionalidade.

Por isso, aqui questionamos: a imposição de “*No-Sail Order*”, por parte das autoridades estadunidenses aos navios de cruzeiros, seria uma medida de emergência justificável para preservação da saúde da população daquele país, ou uma medida autoritária, tal qual aconteceu após o ataque terrorista de 2001, a ponto de se enquadrar naquilo que Agamben (2020) considera como “Estado de exceção”?

O confinamento é uma limitação à liberdade individual, que pode implicar na normalização de medidas autoritárias e daí preparar o campo ideal para a vivência sob o “estado de exceção” (AGAMBEN, 2020). As normas autoritárias são legitimadas pela população, que acredita estar mais segura se confinada e inclusive cobra de seu governo medidas de proteção mais duras para satisfazer um desejo de segurança criado pelo próprio Estado.

Não acreditamos, no caso dos navios de cruzeiros, que a quarentena forçada dos tripulantes no navio se explique tão somente pela imposição de medidas autoritárias por parte das autoridades sanitárias. Ao contrário, manter a tripulação confinada em tempos de pandemia, sem trabalho (e, portanto, sem salário), significa redução de custos para os empresários. Em uma plataforma absolutamente questionável, é aceitável para as armadoras desrespeitar os direitos dos trabalhadores — dentre eles, o de repatriamento — em vista de uma redução de custos trabalhistas e manutenção da tripulação sob seu controle.

A repatriação do trabalhador marítimo é um dos direitos mais antigos e fundamentais deste trabalhador. A primeira convenção internacional sobre esta matéria é de 1926 (Convenção nº 23 da OIT), revista e atualizada pela Convenção nº 166 em 1987. O documento prevê, além do direito básico de repatriação (Art. 2º), responsabilidade da armadora em organizar e custear a repatriação, por meios apropriados e rápidos, sendo o meio de transporte normal a via aérea (Art. 4º) e compromisso dos Estados-membros ratificantes de facilitar a repatriação dos marítimos que atracarem em seus portos ou que cruzam suas águas territoriais ou vias internas de navegação (OIT, 1987).

A Convenção sobre Trabalho Marítimo, por sua vez, possui a Regra 2.5 sobre a repatriação dos marítimos, cujo objetivo é “garantir aos marítimos a possibilidade de regresso a casa”. É direito do tripulante o repatriamento no caso de, entre outras situações previstas no item 1, não ser possível pedir-lhe para exercer as funções previstas no contrato de trabalho. Ainda, o item 8 fixa que os membros

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

signatários não podem recusar a nenhum tripulante “o direito a ser repatriado devido à situação financeira do armador, ou por este se declarar impossibilitado” (OIT, 2006).

O CDC exigiu que os navios apresentassem um plano de resposta para o desembarque seguro da tripulação, em que garantam a mitigação do contágio da COVID-19 entre a tripulação durante o período de “*No-Sail Order*”.

Observa-se, por sua vez, um descrédito das armadoras às medidas solicitadas pelo órgão. Segundo o advogado estadunidense Jim Walker, o CDC

criou diretrizes rígidas exigindo que as empresas de cruzeiros apresentassem planos detalhados, os CEOs das empresas concordassem em assumir a responsabilidade por todos os custos de repatriação e proibindo os empregadores de usar voos comerciais fora dos portos dos EUA. Por fim, as empresas de cruzeiros foram forçadas a usar transporte privado, mas a maioria delas recusou-se a seguir as diretrizes porque, em sua opinião, era muito caro (TEBERGA, 2020c, tradução nossa).

Semanalmente, às terças-feiras, o CDC atualiza a planilha de autorização para transporte comercial da tripulação. A autorização é dada aos navios que apresentam o plano de resposta e atendem outros critérios estipulados pelo órgão sanitário. Em 23 de junho, três meses após a declaração de “*No-Sail Order*”, dos 50 navios que solicitavam autorização para desembarque nos EUA, apenas um teve a viagem comercial permitida, o Grand Celebration (Bahamas Paradise Cruise Line), 44 navios (88%) estavam com seus planos em revisão e 5 navios (10%) aguardando confirmação assinada. Mais recentemente, em 27 de novembro, os navios MSC Preziosa (MSC Cruises), Celebrity Apex (Celebrity Cruises), Celebrity Summit (Celebrity Cruises), não haviam recebido autorização para viagem comercial, todos os demais já haviam recebido (CDC, 2020b).

Alguns navios, no sentido de burlar as regras do CDC, optaram por navegar até países próximos aos EUA, que apresentavam regras mais brandas do que as do órgão sanitário estadunidense. Esse foi o caso da empresa Royal Caribbean, cujos principais navios no Caribe e Atlântico atracaram no porto de Bridgetown, em Barbados, para repatriamento da tripulação através de voos charters (GOODING, 2020). Um tripulante brasileiro relatou que seu voo de retorno ao Brasil partiu de Barbados, pela companhia aérea Wamos, “ludibriando as regulações que o CDC havia estipulado” (TEBERGA, 2020b).

Neste caso, em especial, houve um dilema de difícil resolução pois, embora o direito à repatriação esteja previsto em diversos tratados internacionais, também a saúde pública é considerada um dos direitos humanos fundamentais e, portanto, a adoção de medidas que limitem a circulação do vírus, entre elas o fechamento das fronteiras, deva ser necessária em situações como essa. Ocorre que se percebeu, ao passar das semanas e meses, que o adiamento da repatriação dos tripulantes não estava

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

mais relacionado puramente à proibição de circulação dos navios em territórios estrangeiros, mas à negligência das empresas para com seus trabalhadores.

Mesmo antes da pandemia, os processos de precarização do trabalho, em especial no setor de serviços, já eram intensos, manifestando-se através da informalidade (economia de “bicos”), além da profunda flexibilização das relações de emprego, que ganham contornos mais ampliados, no Brasil, com a aprovação da contrarreforma trabalhista de 2017.

Antunes (2020) destaca que a pandemia chega em um momento de crise estrutural do capital, o que torna a tragédia ainda mais acentuada, particularmente nas periferias do capitalismo, como o Brasil. O cenário é desolador para a classe-que-vive-do-trabalho: desemprego em massa, trabalhadores sem condições mínimas de sobrevivência, discriminações intensificadas de classe, gênero e raça.

Com efeito, estamos nos encaminhando para um “abismo humano”, de total miserabilidade da população “porque esses contingentes encontram-se frequentemente desprovidos de fato de direitos sociais do trabalho (ANTUNES, 2020, p. 20). No caso dos trabalhadores dos navios de cruzeiros, embora consigam perceber ganhos significativos com esse trabalho se comparado à média salarial paga em ocupações semelhantes realizadas em terra, são também excluídos de direitos trabalhistas mínimos. Descanso semanal pago, férias pagas, seguridade social são alguns dos direitos negados aos trabalhadores marítimos brasileiros, sob a ardilosa justificativa de que estariam respaldados por normativas internacionais ou, ainda, de que a natureza do trabalho dos navios demanda esse tipo de exploração.

Assim como no caso da Uber, Amazon, IFood e outras corporações semelhantes, a rentabilidade e a lucratividade dessas empresas estão pautadas na exploração do trabalho, na extração do lucro máximo, na redução do trabalho vivo e dos custos trabalhistas. Antunes (2020) cita o setor de “turismo e hotelaria” como um dos mais impactados pela expansão dos aplicativos e consequente ampliação da precarização da classe trabalhadora: “As empresas ‘flexíveis’ vêm impondo velozmente sua trípole destrutiva sobre o trabalho. É por isso que terceirização, informalidade e flexibilidade se tornaram partes inseparáveis do léxico da empresa corporativa” (ANTUNES, 2020, p. 24).

Assim, em nossa leitura, a repatriação foi mais um dos direitos sociais do trabalho negados aos marítimos por parte do empresariado, com anuência e apoio governamental. Em um histórico antigo de negação de direitos, os trabalhadores dos navios foram duramente impactados com a pandemia, através da impossibilidade de retorno à casa. Por fim, a pandemia do novo coronavírus, além de ter adoecido e matado milhões de pessoas ao redor do mundo, também escancarou a “desproteção completa e cabal da classe trabalhadora” (ANTUNES, 2020, p. 24).

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

4 Para não concluir: seguir pensando nos sujeitos e ritmos do turismo

É óbvio que se não existissem turistas a injetar demanda nas engrenagens do turismo, não haveria a própria atividade. Contudo, como se nota na crescente literatura e nas pesquisas na área, trazer outros olhares sobre a atividade para o centro dos debates acadêmicos permite uma ampliação crítica das dimensões, impactos e da própria natureza deste fenômeno. Aqui, portanto, pensar o turismo como uma manifestação assimétrica, política e multidimensional das mobilidades é uma das possíveis entradas para dar a devida atenção, por exemplo, ao papel dos trabalhadores.

Não se trata de diletantismo acadêmico, senão de um esforço atrasado e urgente para consolidar a ideia de que o turismo — como prática e como teoria — precisa ser entendido como uma trama mais complexa do que a simples constelação de serviços que gravita em torno da satisfação do turista.

Assim, além da explícita mobilidade física proporcionada pelas viagens marítimas, embalando o ideário de fluxos globais contínuos que sustentam o padrão de turismo contemporâneo, a análise do confinamento forçado de trabalhadores permite discutir outros circuitos das mobilidades turísticas. Se, por um lado, imagens de turistas confinados em navios de quarentena circularam e chocaram o mundo, por outro, a situação dos marítimos não extrapolou eventuais chamadas da imprensa local.

Em outra frente, ao observar os estratagemas administrativos legais e logísticos empregados pelas armadoras atuando nos EUA, nota-se que os circuitos dos agentes nessa cadeia ilustram diferentes níveis de liberdade e protagonismo neste regime de mobilidade. A materialidade das grandes embarcações — associadas ao imaginário típico da pujança e quase incontestável fluidez do "turismo global" — se desloca, agora, por certas rotas de forma a não produzir prazer e experiência a turistas. Esses, aliás, já não habitavam as cabines e decks das grandes embarcações, pois estiveram por vários meses afastados da rotina de conforto e fruição proporcionada pelos cruzeiros. Milhares de trabalhadores, contudo, viram-se, quase sem opção, envolvidos em confinamentos ainda mais trágicos, e nem por isso ganharam capas dos jornais globais.

Por conseguinte, os deslocamentos e as paradas das embarcações desenham um emaranhado de (i) mobilidades que, justamente pelas contingências da pandemia, escancaram uma infinidade de fragilidades dos sujeitos mais invisibilizados na cadeia de produção do turismo: os trabalhadores. Aqui a "ancoragem" irônica e simbolicamente volta ao seu sentido original, ainda que o poder da metáfora seja ainda mais intenso.

Como visto anteriormente, isso, em alguma medida, se explica por ações de armadoras em diminuir suas perdas, ao não assumirem, de pronto, suas responsabilidades com repatriação de tripulações. Essa situação coloca em destaque como esse grupo contraditoriamente participa das

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

chamadas elites cinéticas, sem obviamente pertencerem à camada dos super-ricos. Se, de um lado, tem-se trabalhar em um mercado que supostamente paga bem e permite uma vida móvel (com possibilidade de conhecer o mundo), por outro, o que a pandemia mostrou é que há uma fragilidade para exercer agência diante de uma situação de contingência, em que pese a dependência da ação do empregador como única possibilidade de ter direitos assegurados (no caso, de repatriação aos países de origem durante uma crise sanitária).

A escala, as narrativas, as promessas de experiências, a lógica da fluidez ("hotel flutuante") são epítomes do turismo global, nos quais o volume, o hedonismo, o consumismo e as mobilidades levadas às raias da banalidade estão no centro de algumas críticas diante dos impactos da pandemia.

A expectativa de recuperar o turismo, como no período pré-pandemia, apostando em um cenário *back to normal*, tem feito com que determinadas armadoras se valham de recursos contundentes na gestão de suas operações. Contudo, a situação de vulnerabilidade dos trabalhadores é apenas uma ilustração dos questionamentos que emergem quando se pretende recuperar um contexto de "excesso de turismo" (RENAUD, 2020) e de "hipermobilidade" (COHEN; GÖSSLING, 2015).

Ainda assim — e isso é flagrante — é recorrente que o chamado à reflexão e ação em direção a novos modelos de turismo no pós-pandemia (reformatar o turismo) concentrem-se em grandes discussões, como aquecimento global, ou focalizem alguns aspectos, como conferir maior atenção e protagonismo às comunidades receptoras, por exemplo. Raros — quando há — são os debates e apontamentos envolvendo trabalhadores que, tanto quanto turistas, compõem a cadeia de produção da atividade.

Se o setor de cruzeiros é ilustrativo dessas questões, urge que se pense em bases semelhantes para outras nuances do composto turístico: para que *globetrotters* sigam desfrutando de sua hipermobilidade, quais são as imobilizações exigidas — e quase sempre invisibilizadas — em níveis regional e local? Particularmente na dimensão humana, que circuitos de mobilidade — e quais dimensões — são operados para que o turismo exista? Que "ancoragens" são necessárias, desejadas ou merecem ser denunciadas e combatidas na trama de mobilidades turísticas?

Apoiando-nos, de maneira metafórica, no conceito de verticalidade (GRAHAM; HEWITT, 2013), entendemos que é urgente buscar mais eixos de análise do fenômeno turístico que extrapolem um "discurso excessivamente plano", em uma sequência de acontecimentos que se encadeia automaticamente na superfície do território e das práticas sociais (desejar-viajar-consumir-fruir-retornar). Verticalizar a análise, por sua vez, será uma forma de conhecer, desvendar e entender melhor dimensões — inclusive as subterrâneas — que coexistem para manter o turismo enquanto produto normalizado do capitalismo contemporâneo.

**CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE
CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À
LUZ DAS MOBILIDADES**

Referências

- AGAMBEN, G. **Reflexões sobre a peste**: Ensaios em tempos de pandemia. Tradução: Isabella Marcatti. São Paulo: Boitempo, 2020.
- ALLIS, T. Em busca das mobilidades turísticas. **Plural - Revista De Ciências Sociais**, v. 23, n. 2, p. 94-117, 2016.
- ANTUNES, R. **Coronavírus**: o trabalho sob fogo cruzado. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020.
- BARTHOLO, R.; SANSOLO, R. G.; BURSZTYN, I. (orgs.). **Turismo de base comunitária**: diversidade de olhares e experiências brasileiras. Rio de Janeiro: Letra e Imagem, 2009.
- BAUMAN, Z. **O mal-estar da pós-modernidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.
- BURNS, P. **An introduction to tourism and anthropology**. Nova Iorque, Londres: Routledge, 1999.
- BIRTCHELL, T.; CALETRÍO, J (orgs.). **Elite Mobilities**. Abingdon: Routledge, 2014.
- CENTER FOR DISEASE CONTROL AND PREVENTION – CDC. U.S. DEPARTMENT OF HEALTH AND HUMAN SERVICES. **Crew Disembarkations through Commercial Travel**. 2020b. Disponível em: <<https://www.cdc.gov/coronavirus/2019-ncov/travelers/crew-disembarkations-commercial-travel.html>>. Acesso em: 28 nov. 2020.
- CENTER FOR DISEASE CONTROL AND PREVENTION – CDC. U.S. DEPARTMENT OF HEALTH AND HUMAN SERVICES. **Cruise Ship Guidance**. No Sail Order for Cruise Ships. 2020a. Disponível em: <<https://www.cdc.gov/quarantine/cruise/index.html>>. Acesso em: 28 nov. 2020.
- CHIN, C. B. N. **Cruising in the Global Economy**: Profits, Pleasure and Work at Sea. Aldershot: Ashgate, 2008.
- COHEN, S. A.; GÖSSLING, S. A darker side of hypermobility. **Environment & Planning A**, v. 47, n. 8, p. 1661-1679, 2015.
- COLES, T.; HALL, C. M.; DUVAL, D. T. Mobilizing tourism: a post-disciplinary critique. **Tourism Recreation Research**, v. 30, n. 2, p. 31-4, 2005.
- CRESSWELL, T. **On the move**: mobility in the modern Western world. Londres e Nova Iorque: Routledge, 2006.
- CRESSWELL, T. Towards a Politics of Mobility. **Environment and Planning D: Society and Space**, v. 28, n. 1, p. 17–31, 2010.
- CRUISE MAPPER. **Coronavirus cruise ships and companies' updates**. Disponível em: <https://www.cruisemapper.com/coronavirus#ships>. Acesso em: 26 nov. 2020.
- CRUZ, E. D. Filipino Seafarers claim working rights: Stranded in precarious working conditions. **Tourism Watch: Tourism, Equity, Development**, 06 set. 2020. Disponível em:

**CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE
CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À
LUZ DAS MOBILIDADES**

<https://www.tourism-watch.de/en/focus/filipino-seafarers-claim-working-rights>. Acesso em: 28 nov. 2020.

DAL ROSSO, S. **O Ardil da Flexibilidade**: os trabalhadores e a teoria do valor. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2017.

DAUER, R. R. M. **El buque mercante como institución total**. Orientador: Joan Estruch i Gibert. 1995. 263 f. Tese (Doutorado em Ciências e Engenharia Náutica) - Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 1995.

DE BLOOM, J.; NAWIJN, J.; GEURTS, S.; KINNUNEN, U.; KORPELA, K. Holiday travel, staycations, and subjective well-being, **Journal of Sustainable Tourism**, v. 25, n. 4, p. 573-588, 2016.

CAÑADA, E. Trabajo turístico y Precariedad. *In*: CAÑADA, Ernest; MURRAY, Ivan. **Turistificación global**: Perspectivas críticas en turismo. Barcelona: Icaria Editorial, 2019, p. 267-287.

DICKINSON, J. E.; LUMSDON, L. M.; ROBBINS, D. Slow travel: issues for tourism and climate change, **Journal of Sustainable Tourism**, v. 19, n. 3, p. 281-300, 2007.

ELLIOT, A.; URRY, J. **Mobile lives**. London: Routledge, 2010.

FREIRE-MEDEIROS, B.; TELLES, V. S.; ALLIS, T. Apresentação: por uma teoria social on the move. **Tempo Social**, São Paulo, v. 30, n. 2, p. 1-16, 2018.

GERMANN-MOLZ, J. Representing pace in tourism mobilities: staycations, Slow Travel and The Amazing Race. **Journal of Tourism and Cultural Change**, v. 7, n. 4, p. 270-286, 2009.

GOFFMAN, E. **Manicômios, prisões e conventos**. Tradução: Dante Moreira Leite. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GONDIM, A. R. C. Jornada de trabalho do aquaviário e o direito à desconexão. *In*: MEIRINHO, A. G. S.; MELO, M. C. P. (orgs.). **Trabalho portuário e aquaviário**: homenagem aos 10 anos da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário - CONATPA. São Paulo: LTr, 2014.

GÖSSLING, S.; SCOTT, D.; HALL, C. M. Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19. **Journal of Sustainable**, v. 29, n. 1, 1-20, 2020.

GRAHAM, S.; HEWITT, L. Getting off the ground: on the politics of urban verticality. **Progress in Human Geography**, v. 37, n° 1, p. 72-92, 2013.

HALL, D.; BROWN, F. **Tourism and welfare**: ethics, responsibility and sustained well-being. Wallingford: CABI, 2006.

HALL, C. M., SCOTT, D.; GÖSSLING, S. Pandemics, transformations and tourism: be careful what you wish for. **Tourism Geographies**, v. 22, n. 3, p. 577-598, 2020.

HANNAM K.; SHELLER M.; URRY J. Mobilities, immobilities and moorings. **Mobilities**, v.1 n. 1, p. 1-22, 2006.

**CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE
CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À
LUZ DAS MOBILIDADES**

HANNAM, K.; BUTLER, G.; PARIS, C. M. Developments and key issues in tourism mobilities. *Annals of Tourism Research*, n. 44, p. 171-185, 2014.

HIGGINS-DESBIOLLES, F. Socialising tourism for social and ecological justice after COVID-19, *Tourism Geographies*, v. 22, n. 3, p. 610-623, 2020a.

HIGGINS-DESBIOLLES, F. The “war over tourism”: challenges to sustainable tourism in the tourism academy after COVID-19, *Journal of Sustainable Tourism*, on-line, 2020b, DOI: 10.1080/09669582.2020.1803334

JAMAL, T.; BUDKE, C. Tourism in a world with pandemics: local-global responsibility and action. *Journal of Tourism Futures*, v. 6, n. 2, p. 181–188, 2020.

JOHNS HOPKINS UNIVERSITY & MEDICINE. *Coronavirus Resource Center*. Disponível em: <https://coronavirus.jhu.edu/map.html>. Acesso em: 28 nov. 2020.

KLEIN, R. A. Troubled seas: social activism and the cruise industry. In: DOWLING, R. K. (orgs.). *Cruise Ship Tourism*. Wallingford: CABI, 2006, cap. 34, p. 377-396.

KRIPPENDORF, J. *Die ferienmenschen: für ein neues Verständnis von Freizeit und Reisen*. Zúrique: Orell Füssli, 1984.

MACCANNELL, D. *The Tourist: A New Theory of the Leisure Class*. Nova Iorque: Schocken Books, 1976

MAZZA, L. L. S.; FERREIRA, M. A. A.; DUTRA, J. S. Fatores recorrentes entre os tripulantes brasileiros que optam pela carreira a bordo de navios de cruzeiros marítimos. In: Seminários em Administração da Universidade de São Paulo, 17., 2014, São Paulo. *Anais eletrônicos [...]* São Paulo: SemeAd, 2014. Disponível em: <<http://sistema.semead.com.br/17semead/resultado/trabalhosPDF/1008.pdf>>. Acesso em: 25 nov. 2020.

MELIANI, P. F. Perfil da Força de Trabalho do Turismo do Brasil no Contexto Contemporâneo de Flexibilização das Relações de Trabalho. *Turismo: Estudos & Práticas*, v. 9 (Dossiê Temático 2), p. 1-12, 2020

MELOSSI, D.; PAVARINI, M. *Cárcere e Fábrica: as origens do sistema penitenciário (séculos XVI-XIX)*. Rio de Janeiro: Revan: ICC, 2006. (Pensamento criminológico; v. 11). 2ª edição, agosto de 2010, 1ª reimpressão, setembro de 2014.

MERRIMAN P. Mobilities I: Departures. *Progress in Human Geography*, v. 39, n. 1, p. 87-95, 2015.

MERRIMAN P. Mobilities II: cruising. *Progress in Human Geography*, v. 40, n. 4, p. 555-564, 2016.

MIZUMOTO, K.; CHOWELL, G. Transmission potential of the novel coronavirus (COVID-19) onboard the diamond Princess Cruises Ship. *Infectious Disease Modelling*, v. 5, p. 264-270, 2020.

**CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE
CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À
LUZ DAS MOBILIDADES**

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **C166 - Repatriation of Seafarers Convention**. Adotada pela Conferência em sua 74ª sessão. Suíça: ILO, 1987.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Maritime Labour Convention, 2006**. Adotada pela Conferência em sua 94ª sessão. Genebra, Suíça: ILO, 2006.

RENAUD, L. Reconsidering global mobility: distancing from mass cruise tourism in the aftermath of COVID-19. **Tourism Geographies**, v. 22, n. 3, p. 679-689, 2020.

SAMPSON, H. **Trabalhadores marítimos internacionais e transnacionalismo no século XXI**. Tradução: Fernando Ramalho Martins. Campinas: Editora da Unicamp, 2018.

SHELLER, M. **Mobility justice: the politics of movement in an age of extremes**. Londres e Nova Iorque: Verso, 2018a

SHELLER, M. Theorising mobile justice. **Tempo Social**, São Paulo, v. 30, n. 2, 2018b.

SHELLER, M.; URRY, J. (orgs.). **Tourism mobilities: places to play, places in play**. Londres e Nova Iorque: Routledge, 2004.

SHELLER, M; URRY, J. Mobilizing the new mobilities paradigm, **Applied Mobilities**, v. 1, n. 1, p. 10-25, 2016.

SHELLER, M; URRY, J. The New Mobilities Paradigm. **Environment and Planning A**, v. 38, n. 2, p. 207-26, 2006.

TEBERGA, A. Brote de COVID-19 en el Diamond Princess: ¿Qué lecciones podemos aprender? **Alba Sud**, 12 jul. 2020a. Disponível em: <http://www.albasud.org/blog/es/1237/brote-de-covid-19-en-el-diamond-princess-qu-lecciones-podemos-aprender>. Acesso em: 20 nov. 2020

TEBERGA, A. Caio Saldanha: “Yo estaba allí, no era un pasajero, ni un miembro de la tripulación. Yo era un individuo arrestado”. **Alba Sud**, 24 ago. 2020b. Disponível em: <http://www.albasud.org/blog/es/1248/caio-saldanha-yo-estaba-all-no-era-un-pasajero-ni-un-miembro-de-la-tripulaci-n-yo-era-un-individuo-arrestado>. Acesso em: 20 nov. 2020.

TEBERGA, A. Jim Walker: “Las empresas seguirán motivadas para atraer al público para que viaje en sus barcos, ya sea seguro o no”. **Alba Sud**, 09 set. 2020c. Disponível em: <http://www.albasud.org/blog/es/1253/jim-walker-las-empresas-seguir-n-motivadas-para-atraer-al-p-blico-para-que-viaje-en-sus-barcos-ya-sea-seguro-o-no>. Acesso em: 21 nov. 2020.

UNCTAD. **Covid-19 and tourism assessing the economic consequences**. Disponível em: https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2020d3_en.pdf. Acesso em: 20 nov. 2020.

URRY, J. **The tourist gaze: leisure and travel in contemporary societies**. Londres, Thousand Oaks, Nova Deli: Sage, 1990.

URRY, J. **Sociology beyond societies: Mobilities for XXI Century**. Abingdon: Routledge, 2000.

ZANIN, V. **I forzati del mare**. 1. ed. Roma: Caricci Editore, 2007.

CONFINAMENTO DE TRABALHADORES DE CRUZEIROS MARÍTIMOS: UMA ANÁLISE À LUZ DAS MOBILIDADES

ZIZEK, S. Coronavirus es un golpe al capitalismo al estilo “Kill Bill”. *In*: AMADEO, P. (ed.). **Sopa de Wuhan**: pensamiento contemporáneo en tiempos de pandemias. ASPO (Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio), 2020, p. 21-28.

Notícias

DOLVEN, T. No information. No way off. 100,000 crew members remain in cruise ship limbo for months, **Miami Herald**, Miami, 17 mai. 2020a, 6:00. Disponível em: <https://www.miamiherald.com/news/business/tourism-cruises/article242565281.html>. Acesso em: 28 nov. 2020.

DOLVEN, T; CHARLES, J. 40,000 crew still at sea. Some call for change in cruise-Caribbean relationship, **Miami Herald**, Miami, 14 jun. 2020b, 6:00. Disponível em: <https://www.miamiherald.com/news/business/tourism-cruises/article243398711.html>. Acesso em: 27 nov. 2020.

GOODING, K. Guyanese crew from Royal Caribbean ship off Barbados repatriated. **Loop News Barbados**, Barbados, 20 jun. 2020. Disponível em: <https://www.loopnewsbarbados.com/content/guyanese-crew-royal-caribbean-ship-barbados-repatriated>. Acesso em: 26 nov. 2020.

HINES, M. 12,000 crew members still on cruise ships in US waters months after COVID-19 pandemic shut cruising down, **USA Today**, 08 ago. 2020, 9:52. Disponível em: <https://www.usatoday.com/story/travel/cruises/2020/08/08/cruise-ships-us-have-12000-crew-members-amid-covid-19/5574288002/>. Acesso em: 28 nov. 2020.

KAJI, M. 300,000 seafarers still stuck on ships: 'We feel like hostages'. **ABC News**, 11 set. 2020, 14:22. Disponível em: <https://abcnews.go.com/Politics/300000-seafarers-stuck-ships-feel-hostages/story?id=72948111>. Acesso em: 27 nov. 2020.

NEVETT, J. Coronavirus: Anger grows for stranded crew on forgotten cruises. **BBC News**, 19 mai. 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-us-canada-52722765>. Acesso em: 27 nov. 2020.

WALKER, J. Crew Member Dies on the Island Princess Awaiting Repatriation. **Cruise Law News**, 19 jun. 2020. Disponível em: https://www.cruiselawnews.com/2020/06/articles/maritime-death/crew-member-dies-on-the-island-princess-awaiting-repatriation/?utm_source=dldr.it&utm_medium=twitter. Acesso em: 28 nov. 2020.