



Rosa dos Ventos
ISSN: 2178-9061
rrvucs@gmail.com
Universidade de Caxias do Sul
Brasil

Oferta Turística no Transporte Fluvial de Passageiros: Amostra das Embarcações de Grande e Médio Porte em Manaus, Amazonas, Brasil

GASPAR, ÁGATA FERNANDA DOS SANTOS; FARIAS, JONATHAN NUEL LESSES FREIRE; GUIMARÃES, MÁRCIA RAQUEL CAVALCANTE; FONSÊCA, MARIA HELENA DE SOUZA; BATISTA, SELMA PAULA MACIEL

Oferta Turística no Transporte Fluvial de Passageiros: Amostra das Embarcações de Grande e Médio Porte em Manaus, Amazonas, Brasil

Rosa dos Ventos, vol. 13, núm. 2, 2021

Universidade de Caxias do Sul, Brasil

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=473569969005>

DOI: <https://doi.org/10.18226/21789061.v13i2p367>

Oferta Turística no Transporte Fluvial de Passageiros: Amostra das Embarcações de Grande e Médio Porte em Manaus, Amazonas, Brasil

Tourist Supply in Fluvial Passenger Transport: Sample of Large and Medium Size Vessels in Manaus, Amazon, Brazil

ÁGATA FERNANDA DOS SANTOS GASPAR
Universidade Estadual do Amazonas, Brasil
afdsg.tur16@uea.du.br

DOI: <https://doi.org/10.18226/21789061.v13i2p367>
Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=473569969005>

JONATHAN NUEL LESSES FREIRE FARIAS
Universidade Estadual do Amazonas, Brasil
jnlff.tur16@uea.edu.br

MÁRCIA RAQUEL CAVALCANTE GUIMARÃES
Universidade Estadual do Amazonas, Brasil
mguimaraes@uea.edu.br

MARIA HELENA DE SOUZA FONSÊCA
Universidade Estadual do Amazonas, Brasil
mfonseca@uea.edu.br

SELMA PAULA MACIEL BATISTA
Universidade Estadual do Amazonas, Brasil
sbatista@uea.edu.br

Recepción: 02 Noviembre 2020
Aprobación: 22 Diciembre 2020

RESUMO:

Este artigo apresenta uma análise da oferta turística no transporte fluvial de passageiros no Amazonas, em embarcações de grande porte, com saídas do Porto Roadway, Manaus, e de médio porte, ofertados pela Cooperativa de Transporte Fluvial da Marina do David [Acamdaf] e Cooperativa Solinegro no Porto da Ceasa ^[6]. Trata-se de uma pesquisa quanti-qualitativa, exploratória e descritiva, com uso da observação semiestruturada para o levantamento de dados dos itinerários e a partir da seleção para a amostra de uma embarcação de grande porte e outra de médio porte, a descrição da estrutura e oferta de serviços. Orienta a pesquisa a literatura de Lohmann e Netto (2008), La Torre (2002), Sancho (2001) sobre o transporte no turismo; Boullón (2002), sobre a influência do sistema de transportes na estruturação do espaço turístico; Queiroz (2019), Macedo (2014) e Pereira (2013) sobre o transporte fluvial no Amazonas. Os resultados apontam para a necessidade latente de estruturação da oferta turística do transporte fluvial de passageiros com saída de Manaus, em virtude da escassez na oferta de outros modais que garantam mobilidade intermunicipal para residentes e turistas no Amazonas.

PALAVRAS-CHAVE: Turismo, Transporte Fluvial, Embarcações, Manaus, Amazonas, Brasil.

ABSTRACT:

This article presents an analysis of the tourist offer in fluvial passenger transport in Amazonas, in large vessels, departing from Porto Roadway, Manaus, and medium-sized, offered by the Fluvial Transport Cooperative of Marina do David [Acamdaf] and Cooperativa Solinegro in Porto da Ceasa. It is a quantitative-qualitative, exploratory and descriptive research, using semi-structured observation to collect itinerary data from the selection for the sample of a large and a medium-sized vessel, the description of the structure and service provision. The research is guided by the literature of Lohmann and Netto (2008), La Torre (2002), Sancho (2001) on transport in tourism; Boullón (2002), on the influence of the transport system in the structuring of the tourist space; Queiroz (2019), Macedo (2014) and Pereira (2013) on river transport in Amazonas. The results point to the latent

need for structuring the tourist offer of fluvial passenger transport departing from Manaus, due to the scarcity in the offer of other modes that guarantee intercity mobility for residents and tourists in Amazonas.

KEYWORDS: Tourism, River Transport, Vessels, Manaus, Amazonas, Brazil.

INTRODUÇÃO

A prática do turismo está fortemente relacionada aos transportes, uma vez que, por definição, a atividade turística envolve necessidade de deslocamento para fora do lugar de residência. Para Lohmann e Netto (2008), o sistema de transporte pode ser definido como um conjunto de componentes associados a um ou mais modos de transporte, que interliga a região de origem de uma viagem turística a um determinado destino turístico [e vice-versa], conectando vários destinos ou atrativos turísticos entre si ou fazendo com que os visitantes se desloquem dentro de uma cidade ou lugar. De acordo com Sancho (2001), a importância do transporte para o desenvolvimento do turismo reside no fato de que uma região, por mais atrativos que tenha, não se consolida se carecer de infraestrutura ou conectividade em relação aos modais aéreo ou terrestre, justificando que a atividade turística sempre se firmou em áreas providas de alguma rede de transportes ou com possibilidade para iniciá-la.

La Torre (2002), segmenta o transporte de passageiros no turismo em três categorias: (a) aéreo, (b) terrestre, subdividido em rodoviário e ferroviário; e (c) aquaviário, subdividido em marítimo, fluvial e lacustre.

O Amazonas com extensão territorial de 1.559.161,682 km. tem no modal aquaviário com a oferta do transporte fluvial, por vezes, a única alternativa para residentes ou turistas, visto que o modal aéreo conta com apenas dois aeroportos internacionais. Em Manaus, o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, e, em Tabatinga, o Aeroporto Internacional de Tabatinga, portão de entrada pelo tríplice fronteira entre Brasil, Colômbia e Peru. O modal terrestre com cinco inacabadas e precárias rodovias - Belém-Brasília [BR-010], Cuiabá-Porto Velho [BR-364], Transamazônica PA/AM [BR-230], Cuiabá-Santarém [BR-163], Porto Velho-Manaus [BR-319] -, torna intenso o uso do intermodal com tráfego de embarcações pelos rios amazônicos.

Lohmann e Netto (2008), La Torre (2002) e Sancho (2001) afirmam que o sistema de transporte turístico evoluiu com a passagem do transporte à vapor para os modais à jato, e, com deslocamentos rápidos para alcançar longas distâncias, favorecido pela compressão do tempo no espaço, o fenômeno da atividade do turismo despontou. Para Boullón (2002), o transporte turístico exige qualidade na oferta do modal, dos terminais e da tripulação prestadora do serviço, além de ser determinante para delimitar a área de influência do espaço de domínio turístico, a partir do raio de alcance do modal. Contexto em que se justifica a pesquisa, pois, sabe-se que no Amazonas, o transporte fluvial, em algumas áreas associado ao transporte terrestre, é o único modal que oferece acesso aos atrativos, havendo necessidade de informação básica sobre o tema.

Com este foco, o texto trata sobre a oferta do transporte fluvial no Amazonas com uso de embarcações de grande porte, com saída do Porto Roadway de Manaus; e de médio porte, ofertadas pela Cooperativa dos Profissionais de Transporte Fluvial da Marina do Davi [Acamdaf], com saída da Marina do Davi, e pela Cooperativa Solinegro, com saída do Porto da Ceasa. Áreas selecionadas devido a elevada demanda de serviços de transporte fluvial, por turistas, para deslocamentos curtos, com destino aos atrativos ou equipamentos turísticos, como hotéis de floresta nos limites da Região Metropolitana de Manaus ou para viagens para municípios localizados na extensão do rio Amazonas ou rio Solimões. Os objetivos da pesquisa foram: (a) classificar a tipologia das embarcações usadas para o transporte fluvial de passageiros no Amazonas; (b) caracterizar uma embarcação de grande porte e médio porte; (c) registrar o itinerário das embarcações com saída da Marina do Davi, Porto Roadway de Manaus e Porto da Ceasa.

Classifica-se a pesquisa como quanti-qualitativa, tipo exploratória e descritiva. Entre as fontes secundárias, levantou-se dados em sites oficiais e mídias sociais alimentadas pelas administrações das áreas portuárias

selecionadas; e, em campo, informações foram validadas com detalhamento do itinerário, horário de saída da embarcação e preço da viagem. Entre as técnicas, utilizou-se a observação direta semiestruturada para a descrição das embarcações selecionadas. Com este estudo, buscou-se lançar luz para uma temática parcialmente discutida no âmbito do turismo apesar das orientações das Normas da Autoridade Marítima [NORMAM], conforme diretrizes da Capitânia dos Portos e Costas, da Marinha do Brasil, que orientam sobre o tráfego de embarcações empregadas em navegação de interiores, como no caso da bacia amazônica.

O TRANSPORTE HIDROVIÁRIO E O TURISMO NO CONTEXTO AMAZÔNICO

A evolução dos meios de transporte no século XX, favorecida pelo cenário dos avanços do meio-técnico-científico-informacional (Santos, 1996), foi determinante para o desenvolvimento do turismo como atividade econômica, ao promover maior deslocamento geográfico, em menor tempo de movimentação no espaço. La Torre (2002) afirma que os diferentes modais se caracterizam como instrumentos estratégicos para o desenvolvimento econômico e social de qualquer região, pois além de facilitar o intercâmbio de bens e serviços, possibilitam a comunicação interpessoal, a difusão cultural, a recreação e o entretenimento. Deste modo, o meio de transporte turístico caracteriza-se como elemento estruturante da infraestrutura no Sistema Turístico (Beni, 2002), necessário para o deslocamento do turista entre o local de origem e de destino. No destino, o transporte terrestre ou hidroviário é determinante para o deslocamento entre os equipamentos, os serviços e os atrativos, com promoção da geração de empregos e o desenvolvimento da atividade, como afirma Page (2008).

No contexto amazônico, Manaus com população estimada de 2.219.580 de habitantes (IBGE, 2020) e fluxo anual de 624.744 turistas (Observatur-Uea, 2020), devido à ausência de estradas e à distância geográfica dos grandes centros, faz do modal aéreo o principal meio de transporte para o acesso ao território. Entretanto, para deslocamentos intermunicipais, o transporte fluvial com fluxo médio de 520.000 mil passageiros/ano é, na maioria dos casos, a única e precária alternativa. A leitura da paisagem, na citação do economista Samuel Benchimol, escrito em 1995, ainda caberia nos dias de hoje.

O descaso pela navegação fluvial é tão grande, que os ‘motores de linha’, ‘barcos de recreio’, chatas, alvarengas, batelões e balsas, que chegam ou partem para o interior, não tem sequer – em Manaus – um porto especial, onde possam atracar e desembarcar os passageiros e cargas e, por isso, buscam desesperadamente uma vaga ou ‘estacionamento’ na beira de um igarapé, ou no antigo Roadway Manaus Harbour. Na época das vazantes, quando o rio fica muito longe do beiradão, os pobres carregadores são submetidos a um verdadeiro suplício, transformados em verdadeiras bestas de carga, transportam dezenas de cachos de bananas as costas, ou paneiros e sacas de farinha, feijão, milho, arroz na cabeça. Os pobres passageiros, carregando as suas bagagens, tiram os sapatos e com crianças no colo, percorrem um grande estirão de lama, buracos e grotões, até alcançar o barranco alto na beirada dos rios (Benchimol, 1995, p.17)

Sobre o transporte fluvial no Amazonas, Queiroz (2019) menciona que a especialização do lugar proveniente da adequação dos homens e seus objetos às condições de navegabilidade, teve impacto no transporte fluvial da região favorecido pela riqueza dendrítica da malha hídrica bem como a estreita relação do homem amazônida com o rio. Mas apesar do potencial natural e cultural, são recorrentes os problemas estruturantes da navegação e da infraestrutura da oferta e coloca em situação de risco o usuário. Estudo diagnóstico realizado por uma consultoria no ano de 2018, no Porto Roadway de Manaus, justifica a fragilidade:

[...] a operação de cargas regionais e de passageiros acontece no mesmo espaço, ambas no Cais Flutuante Roadway, o que tem prejudicado significativamente a logística operacional, a produtividade e a segurança dos usuários. O método de carregamento das embarcações é fortemente dependente do trabalho braçal, não existindo equipamentos modernos para aumentar a rapidez do processo e diminuir o tempo de permanência das embarcações no cais [observaram-se equipamentos bastante rudimentares para auxílio dos carregadores (Luz, Ratton, Ratton & Neto, 2018, p. 191).

Como observado, as operações nas áreas portuárias ainda são frágeis e pouco mudaram de 25 anos até então, carecendo de ordenamento e de uma política que torne a oferta do serviço do transporte fluvial no Amazonas, mais eficiente e obediente às diretrizes das Normas da Autoridade Marítima, por se tratar do tráfego de diferentes tipos de embarcações responsáveis pelo traslado de passageiros em afluentes e tributários, no território com disponibilidade de 81% de águas superficiais do País (Ana, 2017). Percentual que, por si só, define o potencial do modal hidroviário para a economia e, para inovar no setor do turismo.

Estudo de Silva (2008) identificou que “a variedade de embarcações na Amazônia aliada a oferta de outros modais no destino, têm potencial para favorecer o roteiro do viajante e agregar valor econômico aos estados da Amazônia Brasileira, desde que, solucionadas limitações estruturais das embarcações e das áreas de conectividade entre os intermodais” (p.73). A tese de David (2019) defende que o transporte fluvial para além do deslocamento, possui importância no aspecto sociocultural, “pois o mesmo revela o acúmulo de hábitos e a organização social de determinada região. Na Amazônia, o transporte fluvial sempre se apresentou como o principal meio interligador entre as comunidades da região. Sua forma de construção e temporalidade de funcionamento revelam muitas características de seu povo (p.43).

Ainda para o autor, no Amazonas, o transporte fluvial possui papel imperativo na mobilidade entre as cidades, demonstrando a importância do transporte para a vida daqueles que moram na região, fazendo parte do cotidiano, dos ritos, do comércio e da economia local. Contexto em que se apresenta o potencial do transporte fluvial de passageiros para o desenvolvimento da atividade do turismo no Amazonas, seja para a promoção dos deslocamentos, para a valorização dos elementos identitários, ou para a possibilidade de agregar valor à uma viagem.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

A extensão de vinte e sete quilômetros da orla urbana de Manaus é atendida por seis áreas portuárias: Marina do David, Porto do São Raimundo, Porto do Educandos, Porto da Manaus Moderna, Porto Roadway de Manaus e Porto da Ceasa. Nessa extensão, destinado a receber navios de carga geral e produtos siderúrgicos destinados ao Polo Industrial de Manaus^[7] tem-se o Porto Chibatão, maior complexo portuário privado da América Latina. Deste universo, selecionou-se a Marina do Davi, à oeste da orla; o Porto Roadway de Manaus, ao sul; e o Porto da Ceasa, ao leste. Áreas com maior demanda pelo serviço do transporte fluvial de embarcações de médio e grande porte, para deslocamento aos atrativos ou equipamentos turísticos. Abaixo a localização das áreas portuárias, selecionadas no estudo (Figura 1).



FIGURA 1
Áreas selecionadas na extensão da orla urbana de Manaus, AM
Google Earth (2021). Editado pelos autores.

Lohmann e Netto (2008), La Torre (2002) e Sancho (2001) orientam a literatura sobre o transporte no turismo; Boullón (2002), sobre a influência do sistema de transportes na estruturação do espaço turístico; Queiroz (2019), Macedo (2014) e Pereira (2013), sobre o transporte fluvial no Amazonas. A pesquisa do tipo exploratória e descritiva, entre as fontes secundárias levantou dados em sites e mídias sociais alimentadas pelas administrações das áreas portuárias, e, em campo se validou os dados da tabela de preço, com detalhes do itinerário, horário de saída da embarcação e preço da viagem. Trata-se de uma pesquisa quanti-qualitativa, com uso da observação semiestruturada para o levantamento de dados dos itinerários, descrição básica dos terminais, e, caracterização da estrutura e oferta de serviços de uma embarcação de médio e grande porte.

Para Prodanov e Freitas (2013) “qualquer investigação em ciências sociais deve se valer, em mais de um momento, de procedimentos observacionais” (p. 37). “A observação poderá ser estruturada ou semiestruturada. A observação totalmente estruturada acontece em laboratório, onde normalmente todas as ações são controladas. As observações em campo são geralmente semiestruturadas” (Vianna, 2003).

Com foco nas especificidades do lugar a observação semiestruturada, como técnica de procedimento, foi determinante na pesquisa primária que ocorreu no primeiro semestre de 2019. Para este artigo, os dados foram atualizados em fevereiro de 2021. Na pesquisa primária, com o comandante da embarcação de grande porte, Navio Motor Almir Araújo e de médio porte, Expresso Davi, se levantou informações específicas destas tipologias de grande circulação no Amazonas.

RESULTADOS

O Porto Roadway de Manaus (Figura 2) antes mesmo de ser inaugurado em 1919 foi, em outubro de 1987, inscrito nos livros do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico por seu valor enquanto Patrimônio Histórico Edificado. Localizado no sítio histórico de Manaus representa para a sociedade manauara a memória do período marcado pelo Ciclo da Borracha com fase áurea, entre 1879 e 1912; e declínio, entre 1942 e 1945. Com estrutura flutuante projetada pelos ingleses e material vindo de vários países da Europa, conta com uma régua fluviométrica instalada na parede lateral na orla responsável pelo monitoramento das cotas máximas e mínimas do rio Negro.



FIGURA 2
 Porto Roadway Manaus - Vista panorâmica (A) / Régua Fluviométrica (B)
 (A) Portal do Holanda (2018) Link ; (B): Porto de Manaus (2018) Link

Desde o ano de 1982, a Marina do Davi (Figura 3), situada na extensão oeste da orla, oferece diversificada oferta de transporte fluvial em embarcações miúdas, médias e de grande porte para deslocamentos de residentes e turistas. Nesta área a Cooperativa dos Profissionais de Transporte Fluvial da Marina do David [Coop-Acamdaf], fundada em 07 de fevereiro de 2008, tem como principal atividade o transporte em linha regular com tráfego limitado a margem esquerda do rio Negro, nos limites entre a zona rural e urbana de Manaus, sendo proibida a travessia. Do ponto de vista logístico, o acesso à Marina do Davi a 1,3 quilômetros da praia da Ponta Negra, em geral, é feito a pé pelos usuários devido à ausência de transporte público urbano e, no local, principalmente no período da seca que se inicia no mês de agosto, a precária oferta de serviços e infraestrutura coloca o usuário em situação de risco para acessar as embarcações.



FIGURA 3
 Marina do Davi - Vista da escadaria (A) / Entrada da Cooperativa (B)
 Gaspar (2018).

O Porto da Cesa (Figura 4), localizado no extremo leste da orla de Manaus distante quatro quilômetros do Encontro das Águas, iniciou as atividades em 1975 como importante área portuária com espaço para comercialização de produtos regionais e ponto de partida para acesso à Rodovia Federal BR 319, com o uso de balsa.



FIGURA 4
Porto da Ceasa em Manaus -Vista frontal (A) / Vista aérea (B)
(A) Google Earthl (2021); (B)Fernandesalfredoblog (2019). Link

Segundo estudos de Macedo (2014) e Pereira (2013), de acordo com as orientações da Norma da Autoridade Marítima [Normam], segundo diretrizes da Marinha do Brasil, circulam nestas áreas portuárias embarcações classificadas pelo seu porte e tamanho, em: Embarcações **miúdas**, são as de comprimento inferior ou igual a 5 metros, ou, com comprimento total inferior a 8 metros que apresente convés aberto ou fechado, sem cabine habitável, sem propulsão mecânica fixa, com exceção para os motores de popa de até 50HP. Embarcações de **médio porte** são as de comprimento maior que 5 metros e inferior a 24 metros, exceto as miúdas; e embarcação de **grande porte** compreende as com comprimento igual ou superior a 24 metros.

Em tráfego no Amazonas, Macedo (2014) descreve quatro tipologias de embarcações de grande porte: Barco Motor [B/M]; ii) Navio Motor [N/M]; iii) Ferry Boat [F/B]; iv) Navio Turismo [N/S] (Figura 5).



A – Barco Motor



B – Navio Motor



C – Ferry Boat



D – Navio Turismo

FIGURA 5
Tipos de Embarcações de Grande Porte
(A, C, D): Pereira (2013); (B): Farias (2019)

O Barco Motor e o Navio Motor são embarcação em estrutura de madeira e diferem no porte. O Navio Motor, possui motor com maior capacidade e pode ter de um a dois pavimentos superiores. O Ferry Boat, com estrutura de madeira ou ferro, tem a frente achatada para o encaixe e reboque de outra embarcação. No conjunto da oferta, o Navio Turismo é o único transporte turístico com serviços que incluem hospedagem, restaurante e passeios fluviais.

Por meio de uma amostra aleatória não probabilística, selecionou-se duas embarcações para análise da estrutura e serviços ofertados. Para embarcações de grande porte, o Navio Motor de nome Almir Araújo, com 220 toneladas, extensão de 33,98 metros de comprimento, motor de 420 HP, possui estrutura de: 03 pavimentos, fora o porão; 12 camarotes instalados com ar-condicionado; camarote do comandante; cabine do comandante com poltrona, painel de controle e timão; 01 cozinha com dispensa, fogão, pia e geladeira; 80 coletes salva-vidas e 10 balsas flutuantes, para caso de emergência. Na área comum oferece 01 bar com serviço privado, 01 bebedouro para abastecimento de água, 03 sanitários masculinos, 03 sanitários femininos. O barco possui 180 escáfulas, para atar 90 redes para o descanso e um espaço para cadeira de rodas, localizado no primeiro piso.



FIGURA 6
Característica do Barco Motor Almir Araújo
Farias (2019)

Com capacidade para transportar até 180 passageiros, a tripulação é composta pelos carregadores/marinheiros, cozinheiros, auxiliares e o Comandante que nas paradas conta com o apoio de uma equipe especializada responsável pela coleta do lixo, durante o trajeto armazenado em local adequado. A produção de energia ocorre por geração com o uso do motor da embarcação durante o trajeto e quando atracado, é reabastecido. Em um trajeto ida e volta entre Manaus e Barreirinha, em linha reta cerca de 330 quilômetros, a embarcação consome aproximadamente 1.600 litros de diesel, com velocidade média de 25 quilômetros por hora. Na ida, em favor da correnteza, realiza a viagem em média de 24 horas. Na volta, contra a correnteza, em 31 horas.

Para caracterizar uma embarcação de médio porte, selecionou-se o Expresso Davi, da frota da Cooperativa Acamdaf, na Marina do Davi. Esta embarcação de um único pavimento, na parte frontal utiliza uma escada para a saída e entrada do usuário; do lado direito, fica a cabine do comandante que se resume a um espaço com a poltrona e volante; na extensão da embarcação 33 assentos com capacidade para duas pessoas, se dividem entre os dois lados; e, no teto, ficam 35 coletes salva vidas.



FIGURA 7
Característica da embarcação Expresso Davi
Gaspar (2019)

Para fins de planejamento da oferta do transporte turístico, convém observar quanto a estrutura que embarcações de grande porte diferem na oferta de serviços, em relação à uma embarcação de médio porte que não conta com serviço de bordo. Com relação ao tempo de viagem, há variações devido a capacidade do motor e condições dos rios, pois na vazante e, em trajeto contra a correnteza, o tempo da viagem é maior. O levantamento da tabela com os itinerários, ocorreu no mês de maio de 2019 e, para esse artigo, foram atualizadas em fevereiro de 2021. Na Marina do Davi, junto aos cooperados da Acamdaf, se identificou a oferta de 52 embarcações de médio porte que trafegam na margem esquerda do rio Negro com trajeto por oito comunidades tradicionais localizadas ao longo do rio Tarumã-Açu e passagem por atrativos como: Praia da Lua, Praia do Tupé e Museu do Seringal (Tabela 1).

TABELA 1
Oferta de transporte fluvial de passageiros - Marina do Davi

COMUNIDADE NOSSA SENHORA DE FÁTIMA	
PORTO PRINCIPAL	R\$ 9,00
IG. DO PALHETA	R\$ 15,00
IG. DO AÇAIZAL	R\$ 15,00
SÍTIO DO PICAPAU E SABÍÁ	R\$ 15,00
IG. DO SÃO JOÃO	R\$ 16,00
TRÊS PRETINHO	R\$ 16,00
COMUNIDADE DO ABELHA	
PORTO PRINCIPAL	R\$ 10,00
IG. DO ABELHINHA	R\$ 13,00
RANCHO VILA	R\$ 16,00
COMUNIDADE DO EBENEZER	
PORTO PRINCIPAL	R\$ 16,00
SÍTIO SÃO FRANCISCO	R\$ 18,00
IG. DO SANTINO	R\$ 18,00
IG. DO PERUANO	R\$ 18,00
COMUNIDADE DO SÃO SEBASTIÃO	
PORTO PRINCIPAL	R\$ 18,00
COMUNIDADE DE NOSSA SENHORA DO LIVRAMENTO	
PORTO PRINCIPAL	R\$ 9,00
IG. DO BIBI	R\$ 15,00
PORTO DO LUCIANO	R\$ 15,00
IG. DO TACHI E DIÚNA	R\$ 16,00
SR. CARLOS	R\$ 16,00
FLUT. DO SEM TERRA	R\$ 16,00
COMUNIDADE JULIÃO	
PORTO PRINCIPAL	R\$ 16,00
IG. DO SR. DURICO	R\$ 20,00
BARU	R\$ 20,00
AUXILIADORA	R\$ 20,00
SÍTIO BOM JESUS	R\$ 22,00
COMUNIDADE DO AGRO-VILA	
PORTO PRINCIPAL	R\$ 18,00
CHAPÉU DE PALHA	R\$ 23,00
COMUNIDADE DO ABELHA	
PORTO PRINCIPAL	R\$ 9,00
IGARAPÉ DO ABELHA	R\$ 12,00
IGARAPÉ DO ABELHINHA	R\$ 12,00
RANCHO VILA	R\$ 13,00
PRAIA DA LUA	R\$ 7,00
GERIVALDO	R\$ 9,00
MUSEU DO SERINGAL	R\$ 16,00
PRAIA DO TUPÉ	R\$ 17,00

Com base na Tabela Informativa fixada na plataforma Flutuante, entrará em vigor na data 01-03-2021. Organizado por Gaspar (2019). Atualizado em fevereiro 2021.

A Praia da Lua, é o único destino que conta com oferta de embarcações a cada uma hora, sem depender da lotação mínima para saída. As oito comunidades atendidas pela Acamdaf estão inseridas em área protegida, categoria Reserva de Desenvolvimento Sustentável. No Porto Roadway de Manaus, levantou-se a oferta diária do transporte fluvial com destino aos rios Amazonas e rio Solimões, com dados da tipologia, nome da embarcação, destino, horário de saída e preço.

Para o rio Amazonas, a oferta compreende 16 navios motores, 06 barcos motores, 12 ferries boats, 01 navio turismo. Exceto o Navio Turismo que circula nos limites da Região Metropolitana de Manaus, as demais embarcações atendem os municípios de Barreirinhas, Maués, Parintins, e, 12 vilas, no Estado do Amazonas. A partir da área de fronteira com o estado do Pará, fazem paradas nos municípios de Oriximiná, Óbidos, Alenquer, Santarém, Monte Alegre e Belém (Tabela 2).

TABELA 2
Oferta de transporte fluvial de passageiros pelo Rio Amazonas com saída do Porto Roadway de Manaus, AM

Tabela 2 – Oferta de transporte fluvial de passageiros pelo Rio Amazonas com saída do Porto Roadway de Manaus, AM

DIAS DA SEMANA	TIPOLOGIA	EMBARCAÇÃO	CHEGADA	DESTINO	HORÁRIO SAÍDA	PREÇO
SEGUNDAS-FEIRAS	NAVIOS MOTORES	Ana Karoline II	SAB	Santarém/PA	11H	R\$ 159
		Lady Cristina	SEX	Maués/AM	17H	R\$ 100
		São Bartolomeu III	SEX	Monte Alegre/PA	20H	R\$ 159
	BARCOS MOTORES	São Francisco do Anamá XIII	SEX	Barreirinha/AM	12H	R\$ 130
	NAVIO TURISMO	Iberostar Grand Amazon		Roteiro Programado	18H	Valor do Roteiro
TERÇAS-FEIRAS	NAVIOS MOTORES	Amanda Leticia	DOM	Alenquer/PA	18H	R\$ 135
		Navio Tavares	SAB	Parintins/AM	06H	R\$ 100
		Amazon Star	SEG	Belém/PA	22H	R\$ 325
	BARCOS MOTOR	Dom Jackson I	SAB	Barreirinha/AM	12H	R\$ 130
	FERRIES BOATS	Obidense II	DOM	Óbidos/PA	18H	R\$ 135
		Monte Cristo	DOM	Alenquer/PA	18H	R\$ 135
		Comandante Paiva V	DOM	Alenquer/PA	18H	R\$ 135
		Catamarã Rondônia	SEG	Belém/PA	01H	R\$ 325
		Estrela PP	SAB	Maués/AM	12H	R\$ 100
		Fred William i	DOM	Monte Alegre/PA	20H	R\$ 159
QUARTAS-FEIRAS	NAVIOS MOTORES	Almar Araújo	DOM	Barreirinha/AM	12H	R\$ 130
		Parintins	TER	Parintins/AM	19H	R\$ 100
	FERRIES BOATS	Mayte Saphira	DOM	Parintins/AM	19H	R\$ 100
		San Marino II	DOM	Belém/PA	01H	R\$ 325
		Estrela PP III	SEG	Maués/AM	17H	R\$ 100
QUINTAS-FEIRAS	NAVIO MOTOR	Cidade de Oriximiná II	TER	Oriximiná/PA	08H	R\$ 120
		Parintins	TER	Parintins/AM	19H	R\$ 100
	BARCO MOTOR	El Shaday I	SEG	Barreirinha/AM	12H	R\$ 130
	FERRIES BOATS	Ana Beatriz V	QUA	Santarém/PA	06H	R\$ 159
		Estrela PP II	QUA	Maués/AM	17H	R\$ 100
SEXTAS-FEIRAS	NAVIOS MOTORES	Izabel I	TER	Maués/AM	17H	R\$ 100
		Amanda Leticia	QUA	Alenquer/PA	18H	R\$ 135
		Novo Aliança	QUA	Parintins/AM	06H	R\$ 100
	BARCO MOTOR	São Francisco do Anamá XII	TER	Barreirinha/AM	12H	R\$ 130
	FERRY BOAT	São Bartolomeu IV	QUI	Santarém/PA	01H	R\$ 159
		Comandante Paiva V	QUA	Alenquer/PA	18H	R\$ 135
		Monte Cristo	QUA	Alenquer/PA	18H	R\$ 135
	NAVIO TURISMO	Iberostar Grand Amazon		Roteiro Programado	18H	Valor do Roteiro
AOS SÁBADOS	NAVIOS MOTORES	Oliveira V	QUI	Parintins/AM	12H	R\$ 100
		São Bartolomeu III	SEX	Monte Alegre/PA	20H	R\$ 159
		Golfinho do Mar II	QUI	Santarém/PA	18H	R\$ 159
		PP Maués	QUI	Maués/AM	17H	R\$ 100
		Ana Karoline VII	QUI	Belém/PA	21H	R\$ 325
	Vencedor VIII	QUA	Parintins/AM	17H	R\$ 100	
	BARCO MOTOR	Bom Socorro IV	QUA	Barreirinha/AM	12H	R\$ 130
FERRIES BOATS	San Marino III	QUI	Belém/PA	08H	R\$ 325	
AOS DOMINGOS	BARCO MOTOR	Santana Graça	QUI	Barreirinha/AM	12H	R\$ 130
	FERRY BOAT	Estrela PP II	DOM	Maués/AM	17H	R\$ 100

Porto Organizado de Manaus (2018). Organizado pelos Autores. Atualizado em fevereiro 2021.

Pelo rio Solimões, há oferta de 18 navios motores, 1 barco motor, 15 ferries boats e 1 Balsa, que atendem os municípios de Coari, Tefé, Fonte Boa, Jutai e Tabatinga, localizados no Estado do Amazonas (Tabela 3).

TABELA 3
Oferta de transporte fluvial de passageiros pelo Rio Solimões com saída do Porto Roadway de Manaus, AM

Tabela 3 – Oferta de transporte fluvial de passageiros pelo Rio Solimões com saída do Porto Roadway de Manaus, AM

DIAS DA SEMANA	TIPOLOGIA	EMBARCAÇÃO	CHEGADA	DESTINO	HORÁRIO SAÍDA	PREÇO
SEGUNDAS-FEIRAS	FERRY BOAT	Maria Monteiro	SEG	Tabatinga/AM	12H	R\$ 350
		América	SAB	Tefé/AM	17H	R\$ 155
TERÇAS-FEIRAS	NAVIOS MOTORES	M. Fernandes	SEG	Tabatinga/AM	12H	R\$ 350
		ANunes	DOM	Tefé/AM	17H	R\$ 155
		Fenix I	SEG	Tefé/AM	17H	R\$ 155
		O Rei Davi	SEG	Tabatinga/AM	17H	R\$ 350
	FERRY BOAT	Vitória Régia	SEG	Tabatinga/AM	12H	R\$ 350
QUARTAS-FEIRAS	BALSA	Irmão Torres I	SEG	Coari/AM	04H	R\$ 106
	NAVIOS MOTORES	Maresia VII	DOM	Coari/AM	04H	R\$ 106
		Deus de Aliança	QUI	Jutai/AM	10H	R\$ 230
		Voyager V	TER	Tabatinga/AM	12H	R\$ 350
		Sagrado Coração de Jesus	TER	Tabatinga/AM	12H	R\$ 350
		GM Oliveira	TER	Tabatinga/AM	12H	R\$ 350
	FERRIES BOATS	Rainha Ester	TER	Uarini/AM	17H	R\$ 155
		Leão de Judá V	TER	Uarini/AM	19H	R\$ 155
		José Lemos	QUI	Jutai/AM	10H	R\$ 230
QUINTAS-FEIRAS	NAVIOS MOTORES	Monte Sinai II	QUA	Tefé/AM	17H	R\$ 155
		Comd. Sev. Ferreira	QUA	Uarini/AM	17H	R\$ 155
		José Lemos VII	SEX	Fonte boa/AM	12H	R\$ 200
	FERRY BOAT	Fenix II	QUI	Tabatinga/AM	17H	R\$ 350
		Profeta Daniel	QUI	Tabatinga/AM	17H	R\$ 350
BARCOS MOTORES	Almte. Moreira VII	SEG	Fonte boa/AM	12H	R\$ 200	
SEXTAS-FEIRAS	NAVIOS MOTORES	Itaberaba I	SEX	Tabatinga/AM	12H	R\$ 350
		Neto Silva VI	QUI	Coari/AM	17H	R\$ 106
	FERRY BOAT	Diamante	SEX	Tabatinga/AM	12H	R\$ 350
		M. Monteiro II	SEX	Tabatinga/AM	12H	R\$ 350
		Estrela de Davi	QUI	Tefé/AM	17H	R\$ 155
		Dona Lita	SAB	Fonte boa/AM	12H	R\$ 200
AOS SÁBADOS	NAVIOS MOTORES	M. M. Monteiro	QUII	Japura/AM	12H	R\$ 200
		GM Oliveira II	SAB	Tabatinga/AM	12H	R\$ 350
		Irmãos Miranda	SEX	Tefé/AM	17H	R\$ 155
		M. Monteiro	SAB	Tabatinga/AM	12H	R\$ 350
	FERRIES BOATS	Leticia Sofia	SEX	Tefé/AM	16H	R\$ 155
		Itapuranga III	QUI	Japura/AM	12H	R\$ 200
		Esmeralda	SAB	Tabatinga/AM	12H	R\$ 350

Fonte: Porto Organizado de Manaus (2018). Organizado por Farias (2019). Atualizado em fevereiro/2021.

Porto Organizado de Manaus (2018). Organizado por Farias (2019). Atualizado em fevereiro/2021.

No Porto da Ceasa, as 22 embarcações dos cooperados da Cooperativa Solinegro, com capacidade entre 15 a 20 passageiros, atendem à demanda exclusivamente turística. A Cooperativa não tem uma tabela de preços e itinerários, mas, um folder com dados dos roteiros turísticos que realizam com custos entre R\$ 50,00 a R\$ 350,00 reais, por pessoa, dependendo do atrativo e do tipo de serviço contratado. O principal roteiro é o Encontro das Águas do rio Negro com o rio Solimões, próximo ao Porto da Ceasa. Outros incluem visita as comunidades ribeirinhas, residentes nos limites das áreas protegidas do Parque Estadual do January, ou ainda, em um trajeto maior, visita aos atrativos da Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Tupé, também atendida pelos profissionais da Cooperativa Acamdaf.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O ponto de partida deste estudo ao levantar a oferta de transporte fluvial de passageiros em embarcações de grande e médio porte, selecionou três, das seis áreas portuárias, localizadas na extensão dos 27 quilômetros da orla urbana de Manaus.

O critério da amostra, deu-se em função do alto fluxo de passageiros residentes ou turistas que fazem uso do modal hidroviário para o acesso, respectivamente, às moradias ou atrativos localizados em áreas protegidas ou, mesmo, em outros municípios. Para grande maioria, única alternativa, devido à falta ou carência da oferta do modal rodoviário ou aéreo, na extensão do Estado do Amazonas. Realidade que expõe a lacuna de estudos sobre o tema transporte turístico, com ênfase ao transporte fluvial no Amazonas, justificando a pesquisa.

Com base nas Normas da Autoridade Marítima, de acordo com as diretrizes da Capitania dos Portos da Marinha do Brasil, as embarcações são classificadas de acordo com o porte e tamanho, em miúdas, médio e grande porte. Na pesquisa, com objetivo de caracterizar uma tipologia de médio porte, selecionou-se o Expresso Davi, embarcação da Cooperativa ACAMDAF que atua na Marina do Davi e trafega na margem esquerda do rio Negro; e, para a embarcação de grande porte, o Barco Motor Almir Araújo com roteiro pelo rio Amazonas.

Embarcações como o Expresso Davi, são utilizadas para os deslocamentos de trajetos de curta distância, com assentos e sem serviços de bordo. Entre as limitações, destaca-se a acessibilidade e espera de uma lotação mínima de passageiros para a embarcação sair. Para o turismo, as embarcações de médio porte, do tipo expresso, permitem o acesso com rapidez aos atrativos localizados em área de várzea, nas imediações da Região Metropolitana de Manaus.

O Navio Motor Almir Araújo, embarcação de grande porte com capacidade para até 180 passageiros, oferece serviços de bordo com oferta de alimento e bebida, sanitários, camarins e espátulas para atar até 90 redes. Entre as limitações, a ausência de bancos ou a rede própria para a viagem, coloca o usuário em situação de desconforto. Para fins do uso desta embarcação como transporte fluvial turístico, há necessidade da melhora da oferta dos serviços de bordo, da capacitação da tripulação, da infraestrutura dos terminais e, do planejamento da viagem, com objetivo de aproveitar em pontos de interesse, favorecido pela baixa velocidade da embarcação durante o trajeto, a interpretação da paisagem sobre a biodiversidade da bacia amazônica.

Com a sistematização dos dados sobre os itinerários, na Cooperativa Acamdaf na Marina do Davi, se identificou oferta de 52 embarcações de médio porte que trafegam, com valor médio de R\$ 20,00 para deslocamentos de até 15 quilômetros, percorrendo oito comunidades localizadas em área protegida, com possibilidade de permanência do turista para interagir com as comunidades tradicionais. Nesta área, a ampla oferta de atrativos, no segmento cultural, de natureza e ecológico, indica o potencial do serviço prestado pela Cooperativa Acamdaf, cuja oferta não é de transporte turístico. A partir do Porto Roadway de Manaus, entre as tipologias de transporte fluvial de passageiros de grande porte, se identificou oferta diária de embarcações com destino aos municípios e vilas localizados na calha do rio Solimões na extensão entre

Manaus e Tabatinga; e, pelo rio Amazonas, embarcações que cruzam a fronteira com o estado do Pará, em um percurso médio de quatro dias.

Entre as três áreas portuárias pesquisadas, se identificou que a Cooperativa Solinegro, no Porto da Ceasa, é a única que atua exclusivamente com a atividade do turismo nas imediações da Região Metropolitana de Manaus. As demais, atendem com a oferta de embarcações tanto residentes como turistas. De acordo com as fontes, a escassa literatura sobre o tema do transporte no turismo, justifica a importância deste estudo que ao identificar lacunas na oferta do modal hidroviário, tão importante para a promoção da atividade turística no Amazonas, fornece subsídios de relevância para fins do planejamento, ordenamento e gestão da oferta do transporte turístico fluvial pelos rios e afluentes da bacia Amazônica.

REFERÊNCIAS

- Agência Nacional de Água - ANA. (2018) *Região Hidrográfica Amazônica*. Link [Amazonasatual.com.br](https://www.amazonasatual.com.br) (2019). *Porto da Ceasa em Manaus*. Vista frontal (A). Link
- Benchimol, S. (1995). *Navegação e transporte na Amazônia*. Manaus: Reprográfica.
- Beni, M. C. (2002). *Análise estrutural do turismo*. São Paulo: Senac.
- Boullón, R. C. (2002). *Planejamento do espaço turístico*. Bauru, SP: Edusc.
- David, R. C. de A (2019). *Esse rio é minha rua: perspectivas para o transporte fluvial de passageiros no Amazonas*. Tese, Doutorado Programa de Pós Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia, Universidade Federal do Amazonas, Brasil.
- Diretoria de Portos e Costas. (2019), *Normas da autoridade marítima para embarcações empregadas na navegação interior*. Link
- Diretoria de Portos e Costas. (2019), *Normas da Autoridade Marítima para amadores, embarcações de esporte e/ou recreio e para cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas*. Link
- Farias, J. N. L. F. (2019). *O transporte fluvial de passageiros no Rio Amazonas*. amostra do navio motor Almir Araújo, trajeto Manaus - Barreirinha, AM. Monografia, Bacharelado em Turismo, Universidade do Estado do Amazonas, Brasil.
- Fernandesalfredo.blogspot.com (2019). Porto da Ceasa em Manaus Vista aérea (B): Link
- Gaspar, A dos. S. F (2019). *Análise qualitativa da oferta de embarcações de médio porte na Marina do Davi*. Monografia, Bacharelado em Turismo, Universidade do Estado do Amazonas, Brasil.
- Godinho, R. G; Cristóvão, C. A. M; Simon, A, P; Orsi, M de L & Oliveira, de I.J. (2011). Geomorfologia e turismo no município de Pirenópolis (GO). *Caminhos de Geografia Uberlândia*, 12(37), 73-84. Link
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. (2020). *Manaus*. População estimada de habitantes. Link
- La Torre, F. (2002). *Sistema de Transporte Turístico*. São Paulo: Rocca.
- Lohmann, G. & Netto, A. P. (2008). *Teoria do Turismo*. conceitos, modelos e sistemas. São Paulo: Aleph.
- Luz, C. C, Ratton, E., Ratton, P., & Neto, D. N. (2018). Porto de Manaus: estratégias para interação porto-cidade. *Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios*, 11(2), 177-199. Link
- Macedo, E. S. (2014). *Segurança nas embarcações: um estudo de caso na cooperativa dos profissionais de transporte fluvial na Marina do David - CCOPACAMDAF*. Monografia, Bacharelado em Turismo, Universidade do Estado do Amazonas, Brasil.
- Observatório de Turismo da Universidade do Estado do Amazonas – Observatur. (2020). Link
- Page, S. J. (2008). *Transporte e Turismo: perspectivas globais*. Porto Alegre: Bookman.
- Pereira, P. da S. (2013). *O rio, meios de transporte e turismo*. Monografia, Bacharelado em Turismo, Universidade do Estado do Amazonas, Brasil.
- Portaldoholanda.com.br (2018). Porto Roadway Manaus - Vista panorâmica (A): Link
- Portodemanau.com.br (2018). Porto Roadway Manaus - Régua Fluviométrica (B): Link

- Porto Organizado de Manaus (2018). *Ofício com informações sobre as embarcações atracadas no Porto Organizado de Manaus*.
- Prodanov, C. C. & Freitas, E. C. (2013). *Metodologia do trabalho científico*. métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. Novo Hamburgo-RS: Feevale.
- Queiroz, K. (2019). O transporte fluvial no Solimões: Uma leitura a partir das lanchas ajato no Amazonas. *Geosp - Espaço e Tempo*, 23(2), 322 - 341. Link
- Sancho, A. (2001). *Introdução ao turismo* (Organização Mundial do Turismo). São Paulo: Roca.
- Santos, M. (1996). A natureza do espaço: técnica e tempo. Razão e Emoção. São Paulo: Edusp
- Silva, F. R. de O. (2008). *Transportes turísticos na Amazônia*: problemas e soluções para os principais pontos de acesso para a região. Dissertação, Mestrado Gestão e Desenvolvimento em Turismo, Universidade de Aveiro, Portugal.
- Seguindoviagem.com (2019). Marina do Davi - Entrada da Cooperativa (B): Link
- Vianna, H. M. (2003). *Pesquisa em Educação*. a observação. Brasília: Plano.