



A OFERTA DO TRANSPORTE FLUVIAL DE PASSAGEIROS NO RIO SOLIMÕES (AMAZONAS, BRASIL)

Fluvial Passenger Transport Offering on the Solimões River (Amazonas, Brazil)

Anny Gabrielly Peixoto de Oliveira¹

Selma Paula Maciel Batista²

Maria Helena de Souza Fonseca³

Resumo

No Amazonas o transporte fluvial é o principal meio de transporte, principalmente das populações das pequenas e médias cidades. Esta pesquisa teve como objetivo levantar dados da oferta do transporte fluvial de passageiros com saídas do Porto Roadway de Manaus, com rotas pelo rio Solimões. Considerando as especificidades da região amazônica, adotou-se como método de abordagem o indutivo. Considera-se a pesquisa do tipo exploratória, descritiva, bibliográfica e de campo, com levantamento de dados em plataformas digitais sobre ofertas de embarcações de grande porte com saídas do Porto em referência. Entre as variáveis, levantou-se descrição dos dias de oferta, horários de saída, preço das passagens, nome e tipologia das embarcações. Os dados foram posteriormente checados com informações obtidas junto a Sierra do Brasil, empresa responsável pela gestão das embarcações no Porto. Tendo em vista a importância do dado para o planejamento e ordenamento da atividade do turismo, em paralelo, também se identificou os municípios localizados ao longo da calha do rio Solimões, e agregou-se informações sobre estes. Como resultado foram identificadas um total de 20 embarcações que atendem 21 municípios localizados na calha do Rio Solimões, sendo a maior extensão entre Manaus e Tabatinga com 2.615,2 km; e o menor trajeto entre Manaus e Codajás, distante 267,1 km de Manaus.

Palavras-Chaves: Turismo; Rio Solimões; Embarcações.

Abstract

In Amazonas, river transport is the main means of transport, mainly for populations in small and medium-sized cities. This research aimed to raise data on the offer of river transport for passengers departing from the Port Roadway in Manaus, with routes along the Solimões River. Considering the specificities of the Amazon region, the inductive approach was adopted. It is considered an exploratory, descriptive, bibliographical and field research, with data collection in digital platforms on offers of large vessels departing from the Port in reference. Among the variables, a description of the days of offer, departure times, ticket prices, name and typology of vessels were raised. The data was later checked with information obtained from Sierra do Brasil, the company responsible for managing the vessels in the Port. Bearing in mind the importance of the data for the planning and ordering of tourism activity, in parallel, the municipalities located along the channel of the Solimões River were also identified, and information about them was added. As a result, a total of 20 vessels were identified that serve 21 municipalities located in the channel of the Solimões River, with the longest extension between Manaus and Tabatinga with 2,615.2 km; and the shortest route between Manaus and Codajás, 267.1 km from Manaus.

Key Words: Tourism; Solimões River; Vessels

¹ Graduanda. Estudante na Universidade do Estado do Amazonas, Manaus, AM, Brasil. E-mail: ag-po.tur17@uea.edu.br

² Doutora. Professora na Universidade do Estado do Amazonas, Manaus, AM, Brasil. E-mail: sbatista@uea.edu.br

³ Maria Helena de Souza Fonsêca – Especialista. Professora na Universidade do Estado do Amazonas, Manaus, AM, Brasil. E-mail: mfonseca@uea.edu.br.



Introdução

A motivação da pesquisa se deu quando, durante estágio supervisionado se identificou que não existe um sistema de dados online de embarcações para transporte de passageiros no estado do Amazonas. Paradoxo, quando se reconhece internacionalmente que o Amazonas abriga a maior bacia hidrográfica do planeta e que os transportes hidroviários, são os principais meios de deslocamento para parcela da população e para os turistas.

O público usuário não encontra de forma facilitada e nem atualizadas as informações necessárias. Lacuna que também impacta na qualidade do serviço prestado pelas agências de viagens que, devido à falta de informação compromete a qualidade no atendimento ao cliente. Devido a isso, surge a problemática: Como buscar informações atuais e fidedignas em relação as embarcações do Rio Solimões?

Com foco nessa lacuna, a pesquisa é resultante de um Projeto de Iniciação Científica, para apresentar a oferta do transporte fluvial de passageiros com rotas pelo Rio Solimões, primeiro buscou compreender o histórico do sistema de transportes para o turismo; em seguida caracterizar os modais utilizados para o transporte de pessoas pelos rios amazônicos; em seguida foi visto o ordenamento de embarcações com destino para o Rio Solimões e finalizou com a descrição do calendário festivo e de eventos realizados nos municípios localizados ao longo da calha do rio Solimões.

Entre os conceitos que fundamentam a pesquisa, se destaque a contribuição de Beni (2004) com os conjuntos do Sistema Turístico, onde os meios de transporte se inserem para promover a primeira ação necessária para que a atividade do turismo se desenvolva que é o deslocamento. Fundamento que corrobora com Roná (2002) ao abordar sobre a importância do transporte como meio de promover o deslocamento entre o local de origem do turista e o destino. Para tratar sobre as especificidades do transporte turístico utilizou-se La Torre (2002), Palhares (2005) e Queiroz (2019) sobre o transporte hidroviário no Amazonas.

O transporte hidroviário teve seu apogeu no período das Grandes Navegações, que decorreu entre o século XV e o início do século XVII, durante o qual, portugueses, espanhóis e, posteriormente, alguns países europeus exploraram intensivamente o globo terrestre em busca de novas rotas comerciais. No turismo, as viagens idealizadas por Thomaz Cook após o



uso do transporte ferroviário no continente europeu, utilizou o hidroviário para cruzar o Atlântico e, com a modernidade, o transporte aéreo assume o protagonismo e a escala de alcance. Entretanto, há localidades que o acesso a lugares com potencial turístico, só são possíveis por meio do transporte hidroviário, como é o caso do turismo no estado do Amazonas.

Com este escopo, a pesquisa apresenta como resultado a oferta de embarcações no Porto *Roadway* de Manaus, localizado na Rua Taqueirinha, 25 – Centro, Manaus – AM, Brasil, com destino aos municípios banhados pelo rio Solimões. As informações foram levantadas no ano de 2020 e atualizadas em março de 2021, com o setor administrativo da Sierra do Brasil, operadora temporária do Porto e em plataformas digitais. O comparativo dos dados, permitiu inferir as divergências de informação, justificando a importância do estudo, de modo a dar continuidade às pesquisas, anteriormente, realizadas por Farias (2019), Pereira (2013), Macedo (2013) e Gaspar (2019), e, com a produção de conhecimento sistematizado sobre o tema, contribuir com o setor do turismo no Amazonas.

A Influência do Transporte no Turismo em uma Perspectiva Global

Antes de abordar sobre a influência do transporte para a prática da atividade turística, Beni (2004, p. 36) define turismo como “a soma dos fenômenos e das relações resultantes da viagem e da permanência não-residentes, na medida em que não leva a residência permanente e não está relacionada a nenhuma atividade remuneratória”. Logo, segundo o autor, o estudo do turismo trata da investigação do homem, longe do seu local de residência, que se desloca para o consumo de um produto turístico, movimentando a economia, resultante da “soma das operações, principalmente de natureza econômica, que estão diretamente relacionadas com a entrada, permanência e deslocamento de estrangeiros para dentro e para fora de um país, cidade ou região” (VON SCHULLERN, 1991 como citado em BENI, 2004, p. 44)

Essa dinâmica do setor gera empregos diretos e indiretos que, com planejamento e gestão, apresenta potencial para o desenvolvimento de uma localidade, englobando outros setores da cadeia produtiva, a partir da característica turística do local e da oferta de meios de transportes.



Segundo Roná (2002, p. 6), “transporte é o deslocamento entre dois pontos (origem/destino), por uma trajetória, em um tempo determinado”. E, apesar da criação e desenvolvimento do transporte não estar relacionado exclusivamente com o deslocamento turístico, tem-se nesta oferta de serviço o eixo condutor para o desenvolvimento econômico de uma localidade pois, como diz La Torre (2002), sem o deslocamento não há o turismo, e o deslocamento é feito pelos mais diversos, meios de transporte. Conforme Palhares (2002) a partir de Boniface e Cooper (2001), existem diferentes modais e, cada um tem sua característica, se adequando mais ao tipo de viagem e perfil do turista.

Quadro 1: Características das ofertas de modais

MODAL	VIA	VEÍCULO	VANTAGENS	DESVANTAGENS
Rodoviário	Estradas	Carro e ônibus	Flexibilidade porta a porta e mais adequado para viagens curtas e médias	Engarrafamentos
Ferrovário	Trilhos	Locomotiva, carros e vagões	Consegue transportar mais carros, e mais adequado para viagens de média e longa distância e em áreas urbanas	Altos custos fixos e necessidade de integração
Aéreo	Ar	Aviões	Velocidade, cobrindo o mundo inteiro, mais adequado para viagens médias e longas	Alto custo de combustível e, por causa das regulamentações de segurança, se torna caro
Hidroviário	Mares, Rios e Lagos	Navios, barcos, Ferry Boat e Lanchas	Ideal para longas e curtas viagens, oferecendo conforto para os passageiros (cruzeiros marítimos) e o transporte de veículos	Velocidade baixa e Altos custos com mão-de-obra

Fonte: Adaptado pelas autoras (2020) de Palhares (2002) a partir de Boniface e Cooper (2001)

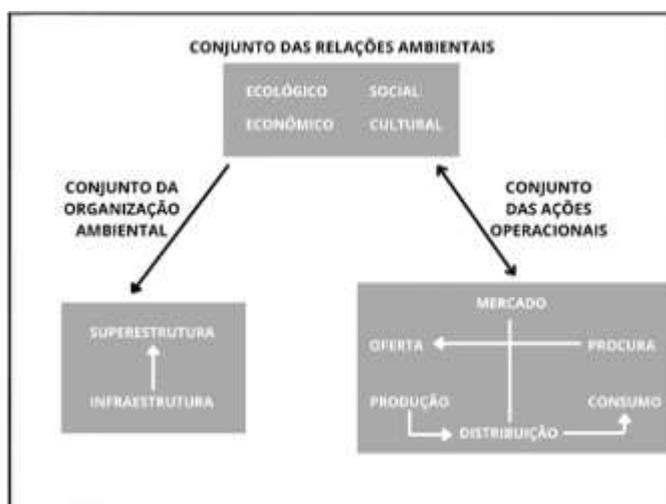
No Sistema Turístico – Sistor (Beni, 2004), com base em uma abordagem sistêmica, o planejamento para a oferta de modais perpassa pelo Conjunto das Relações Ambientais (CRA), o Conjunto da Organização Estrutural (COE), e, o Conjunto das Ações Operacionais (CAO).

Para o autor, cada conjunto se caracteriza da seguinte maneira: O Conjunto das Relações Ambientais (CRA) ao reunir os subsistemas ecológico, econômico, social e cultural,



apresenta uma relação intrínseca entre os mesmos, mostrando a influência que cada um exerce sobre o outro. O Conjunto da Organização Estrutural (COE) reúne a superestrutura que inclui as políticas e diretrizes que visam regular o desenvolvimento da atividade turística. Sendo esta, diretamente, responsável pela infraestrutura-básica, turística e de apoio, necessária para a promoção do destino. O Conjunto das Ações Operacionais (CAO) compreende elementos do mercado, em uma relação expressa pela oferta e demanda de bens e serviços, destinados ao consumidor turista.

Figura 1: Modelo do sistema turístico de Beni



Fonte: Adaptado pelas autoras (2020), a partir de Beni (1998)

Com base nesses conjuntos e seus respectivos subsistemas, se demarcam variáveis e indicadores que, relacionados, permitem a representação diagnóstica do Sistema Turístico em uma linha espaço temporal. Com informações constantemente atualizadas se garante a efetividade da gestão, com foco na otimização, em caso de bônus; ou erradicação, em caso de ônus. Deste modo, tornando assertiva a intervenção necessária para o pleno desenvolvimento da atividade turística.

Lohmann e Panosso Netto (2008), complementam afirmando que cada conjunto deve funcionar de forma integrada de modo a garantir a melhor experiência para o turista, com



garantia de bem-estar para o residente. Para Tofani (1999), quando um destino se consolida, a garantia do bem-estar para o residente será garantida se impactos como a gentrificação forem evitados, ou como, argumenta Ignarra (1999), quando o turismo não promover, contraditoriamente, um processo de aculturação, com comprometimento dos valores culturais, da arquitetura local, e, do modo de vida, em geral.

No universo dos meios de transporte, quando se consolida infraestrutura de estrada, aeroportos, portos, rodoviárias, entre outros terminais de entrada, saída e circulação de transportes, todos os conjuntos – COE, CRA, CAO, do Sistur, são impactados. Os danos vão desde o comprometimento da flora e fauna, da extração dos recursos necessários para a oferta de infraestrutura e até mesmo do tipo de combustível utilizado para a circulação dos modais, justificando a necessidade de um planejamento em base sustentável.

Para ilustrar, Page (2008) cita um estudo de Lamb e Davidson (1996) realizado em Ontário, no Canadá, onde se identificou que a queda no fluxo de turistas estava relacionada à falta de um sistema integrado de transporte, devido falhas estruturantes na oferta dos modais turísticos relacionados à infraestrutura das estradas, capacidade dos aeroportos, modernização do sistema ferroviário, entre outros aspectos. Com o estudo diagnóstico foi possível rever as diretrizes do planejamento, propor políticas públicas e melhor promover o destino.

Ao mesmo tempo em que o valioso estudo de Lamb e Davidson (1996) identifica as ligações entre o transporte e o turismo, ele também destaca a necessidade das regiões ou dos estados em considerar o conceito de sistemas de transporte integrados para o turista (PAGE, 2008, p. 46).

Na região amazônica para fins do planejamento da atividade do turismo, o ponto de partida é a análise diagnóstica da oferta dos modais, em especial o modal hidroviário utilizado como principal meio de locomoção para o deslocamento em curtíssimas ou longas distâncias. Com uso de embarcações miúdas ou de grande porte. Que se deslocam com o compasso do remo, ou com a velocidade de uma embarcação ajato. Alternativas para a oferta diversificada de roteiros, com potencial para dinamizar a cadeia produtiva, gerar emprego e promover o desenvolvimento econômico.



A influência do transporte no turismo em uma perspectiva amazônica

De acordo com Krippendorf (2001), que denominou as viagens como o fenômeno da maquinaria das férias ou ciclo de reconstituição, elas têm um sentimento mais profundo onde o ser humano para sair da rotina do dia a dia, no anseio do novo, busca por novos destinos e, neles, novas experiências.

Neste contexto, a região Amazônica se apresenta como um destino diferencial com potencial para diferentes segmentos da atividade turística, cujos acessos, em geral, ocorrem com o uso do modal hidroviário, em deslocamento pelos afluentes da maior bacia de água doce do planeta. O que por si, já se torna um atrativo exigindo fiscalização e monitoramento dos impactos, sobretudo, por se tratar de um recurso hídrico que abriga uma grande e extrema diversidade de ecossistemas, como define Aragón (2001).

Portugal (2006, p.14) reconhece que “as hidrovias são apontadas como a modalidade com menor custo relativo e impactos ambientais”, mas, salienta que muitos rios na região Amazônica, devido à falta de infraestrutura sofrem “alterações que causam impactos no ecossistema aquático e na vida das pessoas que usam o rio em atividades como, por exemplo: a pesca, o turismo e o lazer”.

Por outro lado, o rio como única alternativa para o deslocamento na região exige que se registrem as especificidades das embarcações amazônicas, algumas produzidas com conhecimento passado de geração para geração como salienta Soares e Filho (2014). Especificidades que para o usuário, não residente, pode ser vivenciada no modo como os redários são utilizados para a fixação da rede para o descanso do passageiro durante o trajeto, nas longas conversas e, sobretudo, na percepção da paisagem. Potencial não ordenado para a atividade do turismo.

A capital do Estado tem várias saídas de embarcações, onde de acordo com o Site do Porto de Manaus, a principal é o Porto Roadway de Manaus, a construção foi projetada por ingleses e a obra foi se arrastando por anos, até ser concluída por volta de 1919. Hoje, o Porto é de propriedade do Governo do Estado do Amazonas, sendo operado pela Superintendência de Navegação de Portos e Hidrovias do Amazonas (SNPH) e pela Sierra do Brasil.



Metodologia

A pesquisa resultado de um Projeto de Iniciação Científica, foi realizada no período de agosto de 2019 a julho de 2020, e os dados atualizados em março de 2021. Quanto aos procedimentos metodológicos, se caracteriza como descritiva; bibliográfica e de campo, com levantamento de dados em plataformas digitais sobre oferta de embarcações de grande porte com saídas do Porto Roadway de Manaus, atualizados com informações referentes a dia e horário de saída das embarcações e, além de analisar o preço das passagens levantadas com a com o setor administrativo da Sierra do Brasil, responsável pela gestão das embarcações no Porto Roadway de Manaus.

Ao observar as especificidades na oferta de embarcações na calha do rio Solimões, no contexto da região amazônica, onde o modal hidroviário é determinante para os deslocamentos, a pesquisa adota o método de abordagem indutivo; com descrição de variáveis relacionadas a tipologia da embarcação, respectivo nome, programação de dia da semana e horário de saída, rota percorrida e preço da passagem.

O estudo com o objetivo de contribuir para otimizar roteiros no rio Solimões valorizando a vocação turística dos 21 municípios localizados na extensão do rio, se catalogou as festividades (comemoração, solenidade cívica ou religiosa) e eventos realizados, com descrição da distância em relação à Manaus, tempo de viagem e localização quanto à margem do rio, com intuito de atender a demanda das agências de viagens e demais usuários do modal hidroviário que não têm este tipo de informação disponível e de fácil acesso.

Resultados

Historicamente, com as Grandes Navegações, as embarcações se tornaram um símbolo de conquistas significativas relacionadas ao processo de descobertas e colonização. No contexto amazônico, para os povos tradicionais, os rios são meios de sobrevivência e todo esse potencial, para o turismo se apresenta como oportunidades de intercâmbio cultural. A experiência de viajar de barco pelos rios amazônicos, em embarcações regionais ou a jato, entre os municípios, é algo único e contemplativo, característico da região e, deve ser



analisado como uma oportunidade potencial para o turismo, como meio de promoção do modal hidroviário, valorizando os costumes e tradições (RAMOS et. al.,2014).

Para além das embarcações miúdas, utilizadas pelos povos nativos, foi no tempo do Brasil Império, por meio de pressão internacional que exigiam que o governo abrisse o Rio Amazonas para navegação de embarcações de vários países, que se introduziu as embarcações a vapor na região, gerenciadas pela Companhia de Navegação e Comércio do Rio Amazonas (GREGÓRIO, 2009). Processo de apogeu com a evolução das embarcações e dos fluxos econômicos no Amazonas, que não encontraram a mesma evolução na gestão administrava, ainda hoje estagnada, conforme observa Brandão e Prado (2014).

Entretanto, é com base neste histórico de evolução das embarcações à vapor no Amazonas que se estrutura o Porto *Roadway* de Manaus hoje, um dos principais, portão de embarque e desembarque no Amazonas com uso de diferentes tipos de modais hidroviários, desde rabetas (embarcações miúdas com motor acoplado) à Cruzeiros Marítimos, conforme especificidades descritas no quadro a seguir.

Quadro 2: Tipos e características de embarcações utilizadas no Amazonas

Nome da Embarcação	Características
MIÚDAS	Comprimento menor ou igual a cinco a oito metros, com convés aberto ou fechado, sem cabine e sem propulsão mecânica fixa.
MÉDIO PORTE	Maior que cinco metros e menor que vinte e quatro metros
GRANDE PORTE	Igual ou superior a vinte e quatro metros, infraestrutura de madeira, no caso dos Barcos e dos Navios Motores, ou de ferro com a frente achatada, no caso dos Ferry Boats

Fonte: Pereira (2013) e Macedo (2013)

Elaborado pelas autoras, 2020



A diversidade de modais se justifica para atender as exigências dos diferentes perfis de usuários de acordo com suas necessidades em relação, sobretudo, ao tempo de viagem e características do local de acesso, de acordo com as especificidades dos rios amazônicos.

Como afirmam Farias (2019) e Gaspar (2019), esse conhecimento é necessário pois os rios são responsáveis pelo transporte de alimentos, mercadorias entre outros produtos da capital para os municípios cujo, único acesso, é o fluvial.

Características do Rio Solimões

Segundo estudo de Queiroz (2019), o Rio Solimões faz parte do Rio Amazonas, tributário da maior bacia hidrográfica do mundo. Possui 1.620 Km de percurso navegável e, dependendo do período de cheia ou seca pode aumentar ou diminuir a sua profundidade e largura. Conforme Queiroz, Horbe, Seyler e Moura (2009), geologicamente, é considerado um rio ainda jovem, sendo extremamente propício a erosão, com riqueza em sais minerais e matéria orgânica, águas ácidas e neutras, com um de Ph. de 6.0 e 7.0, fértil para a fauna e a flora amazônica.

De acordo com o IBGE, o rio Solimões tem sua nascente no Peru, tendo como afluentes os Rios Javari, Jutai, Juruá e Purus. Em Manaus, do encontro com o Rio Negro, formam o Rio Amazonas. Apresenta certo grau de dificuldade para a navegação, devido ao fenômeno natural das terras caídas, ocasionado pela velocidade das águas que em geral, transporta troncos de árvores para o leito do rio. De acordo com Arroyo e Cruz (1978), outro fator de risco, ocorre devido a pirataria e o narcotráfico, exigindo maior fiscalização. Apesar de ser um rio navegável e ser usado como hidrovia de passageiros e carga, a Confederação Nacional de Transportes (CNT) (2013) não o reconhece efetivamente como hidrovia, pois o rio não atende especificações, como portos tecnológicos, balizamento, sinalização e fiscalização, em seu percurso.

Tanto que, de acordo com Queiroz (2019) o rio Solimões apesar de sua importância para a navegação na Bacia Amazônica ligando Manaus à Tabatinga em um trajeto linear de 2.615 quilômetros, só é inteiramente navegável entre os 363 quilômetros entre Manaus a

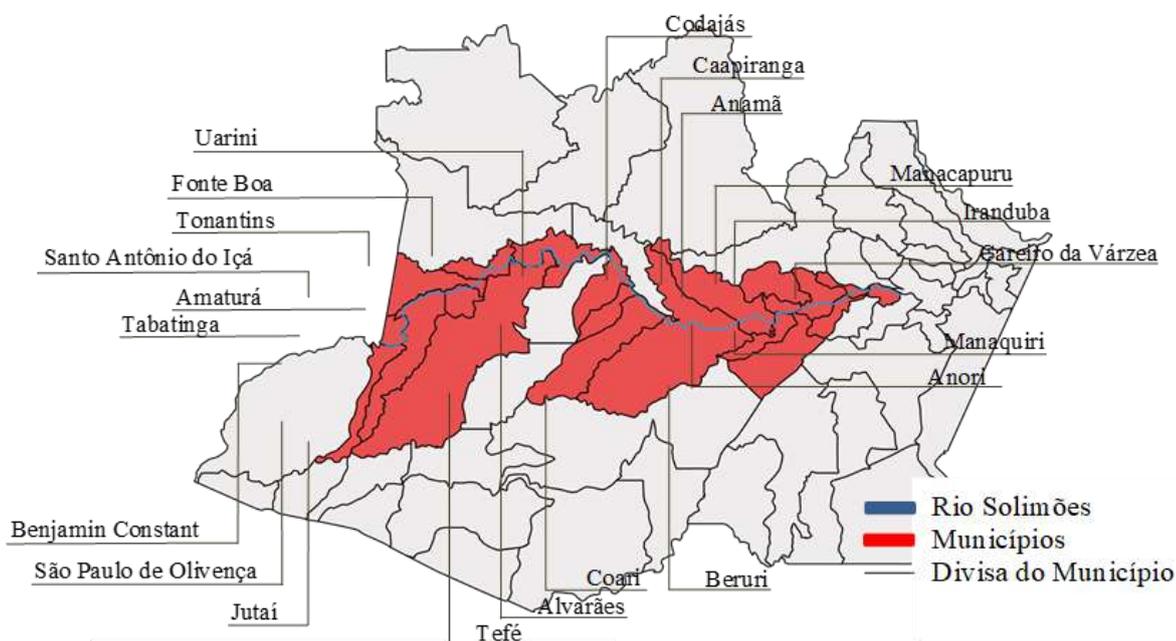


Coari. Limitações que, segundo o autor, exige maior empenho dos gestores com objetivo de definir e implementar melhorias para que as viagens sejam realizadas com segurança.

Ao longo do rio Solimões, se localizam 21 municípios: Alvarães, Amaturá, Anori, Anamã, Benjamin Constant, Beruri, Caapiranga, Careiro da Várzea, Coari, Codajás, Fonte Boa, Iranduba, Jutai, Manacapuru, Manaquiri, Santo Antônio do Içá, São Paulo de Olivença, Tefé, Tonantins, Uarini e Tabatinga, dos quais 12 atendidos por embarcações de grande porte com saídas do Porto Roadway de Manaus, exceto: Anori, Anamã, Beruri, Caapiranga, Careiro da Várzea, Iranduba, Manacapuru, Manaquiri (figura 2).

O Amazonas não possui um sistema de catalogação de informações referente as embarcações, algo a ser discutido já que o principal meio de transporte da região é feito via hidrovias. Devido a isso, foi realizada uma pesquisa para averiguar informações básicas para turistas e outros interessados em usufruir da modalidade do transporte.

Figura 2: Municípios localizado na calha do Rio Solimões





No quadro a seguir, com base em dados levantados em plataformas digitais sobre a oferta de embarcações, e com o setor administrativo da Sierra do Brasil, operador temporário do Porto de Manaus, se apresenta informações compiladas e conferidas com descrição referente a tipologia da embarcação, respectivo nome, programação de dia da semana e horário de saída da embarcação, rota percorrida e preço da passagem.

Quadro 3: Oferta de embarcações no Porto Roadway de Manaus para o Rio Solimões, Amazonas, Brasil

PORTO DE EMBARQUE PORTO ROADWAY DE MANAUS												
TIPO	EMBARCAÇÃO	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB	DOM	HORÁRIO	ROTA	PREÇO	
Lancha Motor	AMAZON EXPLORER II								9:00h	Passeio Fluvial	De R\$180,00 até R\$230,00	
Lancha Motor	AMAZON EXPLORER III								9:00h	Passeio Fluvial	De R\$180,00 até R\$230,00	
Barco Motor	AMAZON EXPLORER								9:00h	Passeio Fluvial	De R\$180,00 até R\$230,00	
Barco Motor	ALMTE. MOREIRA								12:00h	Fonte Boa	R\$245,00	
Navio Motor	A.NUNES								12:00h	Coari	R\$160,00	
								Codajás		R\$120,00		
										Tefé	R\$155,00	
Navio Motor	SEVERINO FERREIRA								12:00h	Alvarães	R\$200,00	
										Uarini	R\$200,00	
Navio Motor	VOIAGER								12:00h	Amaturá	R\$340,00	
										Benjamin Constant	R\$425,00	
											Fonte Boa	R\$245,00
											Jutaí	R\$255,00
												Santo Antônio do Içá

(Continua)



TIPO	EMBARCAÇÃO	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB	DOM	HORÁRIO	ROTA	PREÇO
Navio Motor	VOIAGER								12:00h	Tabatinga	R\$425,00
										Tonantins	R\$305,00
Navio Motor	M FERNANDES								12:00h	Amaturá	R\$340,00
										Benjamin Constant	R\$425,00
										Fonte Boa	R\$245,00
										Santo Antônio do Içá	R\$320,00
										São Paulo de Olivença	R\$365,00
										Tabatinga	R\$425,00
										Tonantins	R\$305,00
Navio Motor	SAGRADO CORAÇÃO DE JESUS								12:00h	Amaturá	R\$340,00
										Benjamin Constant	R\$425,00
										Fonte Boa	R\$245,00
										Jutaí	R\$255,00
										Santo Antônio do Içá	R\$320,00
										São Paulo de Olivença	R\$365,00
										Tabatinga	R\$425,00
										Tonantins	R\$305,00
Navio Motor	ITABERABA I								12:00h	Amaturá	R\$340,00
										Benjamin Constant	R\$425,00
										Fonte Boa	R\$245,00
										Jutaí	
										Santo Antônio do Içá	R\$320,00

(Continua)



TIPO	EMBARCAÇÃO	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB	DOM	HORÁRIO	ROTA	PREÇO
Navio Motor	ITABERABA I								12:00h	São Paulo de Olivença	R\$365,00
								Tabatinga		R\$425,00	
										Tonantins	R\$305,00
Navio Motor	GM OLIVEIRA								12:00h	Amaturá	R\$340,00
								Benjamin Constant		R\$425,00	
										Fonte Boa	R\$245,00
										Santo Antônio do Içá	R\$320,00
										São Paulo de Olivença	R\$365,00
										Tabatinga	R\$425,00
										Tonantins	R\$305,00
Navio Motor	JOSÉ LEMOS III								12:00h	Fonte Boa	R\$245,00
Navio Motor	JOSÉ LEMOS VI								12:00h	Fonte Boa	R\$245,00
Navio Motor	FENIX								17:00h	Coari	R\$160,00
								Codajás		R\$120,00	
										Tefé	R\$200,00
Navio Motor	IRMÃOS MIRANDA							12:00h	Codajás	R\$160,00	
Ferry Boat	LETÍCIA SOFIA								12:00h	Coari	R\$160,00
Ferry Boat	RAINHA ESTHER								12:00h	Alvarães	R\$200,00
								Uarini		R\$200,00	
Ferry Boat	LEÃO DE JUDÁ V								12:00h	Alvarães	R\$200,00
								Uarini		R\$200,00	
										Amaturá	R\$340,00
										Fonte Boa	R\$245,00

(Continua)



TIPO	EMBARCAÇÃO	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB	DOM	HORÁRIO	ROTA	PREÇO
Ferry Boat	DIAMANTE								12:00h	Amaturá	R\$340,00
								Fonte Boa		R\$245,00	
										Santo Antônio do Içá	R\$320,00
										São Paulo de Olivença	R\$365,00
										Tabatinga	R\$425,00
										Tonantins	R\$305,00
Ferry Boat	MANOEL MONTEIRO								12:00h	Amaturá	R\$340,00
								Benjamin Constant		R\$425,00	
										Fonte Boa	R\$245,00
										Jutai	
										Santo Antônio do Içá	R\$320,00
										São Paulo de Olivença	R\$365,00
										Tabatinga	R\$425,00
										Tonantins	R\$305,00

Fonte: Sierra do Brasil, Operador Temporário do Porto de Manaus.

Dados atualizados em março de 2021

Elaborado pelas autoras (2021)

Com base no Quadro 3 é possível oferecer uma informação acessível para as agências de viagem e turistas. Sem um sistema de catalogação das embarcações, o profissional e o visitante fica a mercê de informações errôneas e desatualizadas sobre o modal.

Com foco na valorização do turismo na calha do Rio Solimões, no quadro 4, se apresenta a localização dos municípios, em relação à margem do rio, a distância linear em relação à Manaus, o tempo médio de viagem com uma embarcação de grande porte do tipo barco regional, e, as atividades festivas e eventos realizados.



Quadro 4: Características gerais dos municípios localizados no Rio Solimões, Amazonas, Brasil

MUNICÍPIO	MARGEM DO RIO SOLIMÕES	DISTÂNCIA (linear) A PARTIR DE MANAUS	TEMPO VIAGEM	ATIVIDADES FESTIVAS E EVENTOS
Iranduba	Esquerda	22 Km	40min	<ul style="list-style-type: none">Festa da Melancia
Manacapuru	Esquerda	79 Km	1h e 30min	<ul style="list-style-type: none">Festa da CirandaFestival do AgropeixeFesta de NazaréFesta da Nossa Senhora da ConceiçãoFesta de São MiritiFesta de Santo Antônio
Careiro da Várzea	Direita	102 Km	2hs 30min	<ul style="list-style-type: none">Festividade de Nossa Senhora do Perpétuo Socorro
Caapiranga	Esquerda	134 Km	4hs	<ul style="list-style-type: none">Festa do CaráFesta do Padroeiro São Sebastião
Manaquiri	Direita	158 Km	5hs	<ul style="list-style-type: none">Festa de São PedroTradicional Procissão Fluvial
Anamã	Esquerda	162 Km	1 dia	<ul style="list-style-type: none">Festejos de São Francisco de AnamãFestival de Música Anamaense
Beruri	Direita	217,3 Km	1 dia e 6hs	<ul style="list-style-type: none">Festejos de Nossa Senhora de Nazaré
Anori	Esquerda	234 Km	1 dia e 6hs	<ul style="list-style-type: none">Festa da LaranjaFestejos da Padroeira da Cidade
Codajás	Esquerda	267,1 Km	1 dia e 9hs	<ul style="list-style-type: none">Festividade de Nossa Senhora das GraçasEspírito SantoMenino JesusNossa Senhora do NazaréSão Sebastião
Coari	Direita	363 Km	2 dias e 20hs	<ul style="list-style-type: none">Festa de São SebastiãoCanaval (CoariFolia)Festa da Banana e do Gás Natural
Tefé	Direita	663 Km	3 dias	<ul style="list-style-type: none">Festa da CastanhaFestival Folclórico de Tefé
Alvarães	Esquerda	604 Km	3 dias e 15hs	<ul style="list-style-type: none">Festa do Espírito SantoFesta em Honra ao Padroeiro São Joaquim
Uarini	Direita	727 Km	3 dias e 18hs	<ul style="list-style-type: none">Festa da FarinhaFesta do Padroeiro “Divino Espírito Santo”

(Continua)



MUNICÍPIO	MARGEM DO RIO SOLIMÕES	DISTÂNCIA (linear) A PARTIR DE MANAUS	TEMPO VIAGEM	ATIVIDADES FESTIVAS E EVENTOS
Fonte Boa	Direita	655 Km	4 dias	<ul style="list-style-type: none">Aniversário da CidadeFestival FolclóricoFestividades da Padroeira
Jutaí	Direita	885,1 Km	4 dias	<ul style="list-style-type: none">Festa de São José
Tonantins	Direita	1.109 Km	4 dias e 5hs	<ul style="list-style-type: none">Festa do Padroeiro “São Pedro”Festa do CocoAniversário do Município
Santo Antônio do Iça	Esquerda	1.128 Km	5 dias	<ul style="list-style-type: none">Aniversário do MunicípioFesta do PadroeiroFestival Folclórico
Amaturá	Direita	1.199 Km	5 dias e 4hs	<ul style="list-style-type: none">Dia do Padroeiro do Município “São Cristóvão”
São Paulo de Olivença	Direita	1.432 Km	6 dias	<ul style="list-style-type: none">Festival da CastanhaCarnaval
Tabatinga	Esquerda	2.615,2 Km	7 dias	<ul style="list-style-type: none">Festival Folclórico de TabatingaFesta de Nossa Senhora do Perpétuo SocorroCriação do Município de Tabatinga
Benjamin Constant	Direita	1.628 Km	7 dias	<ul style="list-style-type: none">Festividades de Santo Antônio, São João e Espírito Santo

Fonte: Diagnóstico da Hotelaria de Selva do Amazonas (2010), material editado pela Associação da Hotelaria de Selva da Amazônia Brasileira, em parceria com o SEBRAE e com o Governo do Estado do Amazonas. Sierra do Brasil, Operador Temporário do Porto de Manaus.

Elaborado pelas autoras, com base em dados atualizados em março de 2021.

Análise e Discussão dos Resultados

A pesquisa ao levantar a oferta de embarcações de grande porte, com saída do Porto Roadway de Manaus, com destino aos municípios localizados na extensão do rio Solimões, se identificou 20 embarcações com saídas ao longo da semana de segunda-feira a domingo, a partir das 12 horas, atendendo 13 municípios, no universo de 21 localizados nas margens do rio Solimões. Não são atendidos por embarcações de grande porte com saída do Porto Roadway, os municípios de Anori, Anamá, Beruri, Caapiranga, Careiro da Várzea, Iranduba, Manacapuru, Manaquiri.

Do total das 20 embarcações identificadas, a *Amazon Explorer*, com 02 lanchas motor e 01 barco motor, oferece um roteiro turístico fluvial nas imediações de Manaus.



Para os usuários que farão da viagem apenas o trajeto de deslocamento, ainda assim, há muito a ser observado entre os limites em relação ao 09 municípios localizados na margem esquerda: Alvarães, Anamá, Anori, Caapiranga, Codajás, Iranduba, Manacapuru, Santo Antônio do Içá e Tabatinga; e os 12 localizados na margem direita: Amaturá, Benjamin Constant, Beruri, Careiro da Várzea, Coari, Fonte Boa, Jutaí, Manaquiri, São Paulo de Olivença, Tefé, Tonantins, Uarini.

O maior trajeto percorrido por embarcações de grande porte no rio Solimões, ocorre entre Manaus e Tabatinga, distante 2.615,2 Km de Manaus, com tempo de viagem de 7 dias ao custo de R\$ 425,00. O menor trajeto, entre Manaus e Codajás, distante 267,1 km de Manaus, se realiza em 1 dia e 9 horas, ao custo de R\$ 160,00.

Em relação aos eventos e atividades festivas, pode-se afirmar que, em geral, entre os 21 municípios predomina os eventos religiosos. Potencial a ser diagnosticado, com objetivo de identificar a viabilidade para o ordenamento e a promoção do turismo, a partir da calha do rio Solimões.

Considerações Finais

O Amazonas não tem um sistema integrado de informações e catalogação de embarcações destinada à venda de passagens, levando ao propósito a realização desta pesquisa, com objetivo de atender uma demanda latente das agências de viagem que não têm onde acessar este tipo de dado de forma segura e fidedigna. O artigo apresentou informações em relação à oferta de embarcações com destino aos municípios localizados na calha do rio Solimões, com dados da programação de dia da semana, horário de saída, rota percorrida e preço da passagem.

Para fins do ordenamento da atividade turística, a necessidade de catalogação de informações sobre a oferta de embarcações pelos rios amazônicos, tem o propósito de ampliar as pesquisas visando a partir da valorização do modal hidroviário para o turismo no Amazonas, garantir a elaboração e implementação de políticas públicas em relação a alguma forma de sistema de catalogação de informações de embarcações amazônicas, podendo



expandir o projeto para outras calhas da bacia hidrográfica amazônica, oferecendo melhores informações sobre o turismo na região amazônica.

Referências

ARAGÓN, L.E. **Ciência e educação superior na Amazônia: Desafios e oportunidades de cooperação internacional**. Belém: UNAMAZ/NAEA, 2001.

ARROYO, M; CRUZ, R. C. A. (Org). **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Dinav/IPT, 1978.

BARCOS, GUIA MANAUS. Disponível em: <<https://sites.google.com/site/guiamanaus24h/barcos>> acesso em: 20/08/2020.

BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 10 ed. São Paulo: Editora Senac, 2004

BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 2 ed. São Paulo: Editora Senac, 1998.

BONIFACE, Brian; COOPER, Chris. **Worldwide Destinations – the geography of travel and tourism**. 3th Ed. Burlington: Butterworth-Heinemann, 2001.

BRANDAO, Evandro Barbosa. PRADO, Pereira Adriane. **Transporte fluvial de passageiros: logística nos portos e itinerários do estado do Amazonas**. Disponível em: <<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/14/transporte-fluvial.html>> Acesso em: 15 dec. 2019.

CARVALHO, Sérgio Luiz Alves (coord.). **Diagnóstico de hotelaria de selva do Amazonas**. – Manaus: Associação da Hotelaria de Selva da Amazônia Brasileira, 2010.

CNT. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES. **Pesquisa CNT da navegação interior 2013**. Brasília: CNT, 2013.

Distância entre Cidades. Amazonas [Site]. Disponível em: <<http://www.distanciasentrecidades.com/estado-amazonas>> acesso em 02/03/2021

FARIAS, J. N. L. F. **O transporte fluvial de passageiros no rio Amazonas: amostra do navio motor almir araujo, trajeto Manaus – Barreirinha, Am**. Bacharelado em Turismo (Monografia). Universidade do Estado do Amazonas – UEA, 2019.



- GASPAR, A. F. S. **Análise qualitativa da oferta de embarcações de médio porte na Marina do Davi**. Bacharelado em Turismo (Monografia). Universidade do Estado do Amazonas – UEA, 2019.
- IGNARRA, L. R. **Fundamentos do turismo**. São Paulo: Pioneira, 1999.
- KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens**. São Paulo: Aleph, 2001.
- LA TORRE, F. **Sistemas de Transporte Turístico** [Tradução Claudia Bruno Galvão]. São Paulo: Roca, 2002.
- LOHMANN, G.; PANOSSO, A. N. **Teoria do turismo: conceitos, modelos e sistemas**. São Paulo: Aleph, 2008
- MACEDO, E. S. **Segurança nas Embarcações: um estudo de casona cooperativa dos profissionais de transporte fluvial na Marina do David – CCOPACAMDAF**. Bacharelado em Turismo (Monografia). Universidade do Estado do Amazonas – UEA, 2013.
- PAGE, S. J. **Transporte e turismo: perspectivas globais**. Tradução Juliana da Souza Dartora. 2 ed. Porto Alegre: Bookman, 2008.
- PALHARES, G. L. **Transportes para turistas: conceitos, estado da arte e tópicos atuais**. Análises Regionais e Globais do Turismo Brasileiro. São Paulo: Roca, 2005.
- PEREIRA, P. S. **O rio, meios de transporte e turismo**. Bacharelado em Turismo (Monografia). Universidade do Estado do Amazonas – UEA, 2013.
- PORTUGAL, L. S. (Org). **O conhecimento e o planejamento dos transportes para uma amazônia sustentável**. Estudos de transporte e logística na Amazônia – Manaus, AM : Novo Tempo, 2006.
- QUEIROZ, K. O. Transporte fluvial no Solimões: uma leitura a partir das lanchas Ajato no Amazonas. **Geousp – Espaço e Tempo** (Online), v.23, n.2, p. 322-341, ago. 2019.
- QUEIROZ, M. M. A., HORBE, A. M. C., SEYLER, P., & MOURA, C. A. V. **Hidroquímica do rio Solimões na região entre Manacapuru e Alvarães – Amazonas – Brasil**. Acta Amazônica. Vol. 39(4) 2009 p. 943 – 952. Recuperado de <https://www.scielo.br/pdf/aa/v39n4/v39n4a22.pdf>.



RAMOS, A. C. S. M., PIRES, P. S., & GUIMARÃES, M. R. C. **Alojamentos de floresta no Amazonas: um estudo para a classificação.** Ceará: ANPTUR, 2014.

RONÁ, R. **Transportes no turismo.** 1ª edição. Barueri (SP): Ed. Manole, 2002.

Sierra do Brasil. Preço de Passagens [Site]. Disponível em: <<https://www.portodemanaus.com.br/?pagina=preco-de-passagens&pg=1>> acesso em 08/08/2020

SOARES, F. J. A., & FILHO, W. B. V. **Caracterização Dinâmica de Embarcações Regionais do Amazonas.** UNOPAR Cient. Exatas Technol., Londrina, 2014 v. 13, n. 1, p. 13-19. Recuperado de <<https://revista.pgsskroton.com/index.php/exatasarticle/download/319/299>> acesso em: 23/08/2020

TEIXEIRA, M. A. S. B. **A prática do turismo de natureza em hotéis de selva do estado do Amazonas e sua relação com as ações estratégicas da política nacional do ecoturismo.** Dissertação (Mestrado) – Universidade de Caxias do Sul. Programa de Mestrado Acadêmico. Caxias do Sul, 2006.

TOFANI, F. P. **Os desafios do desenvolvimento sustentável em comunidades frágeis sob o impacto do turismo.** Revista EA, Belo Horizonte, 1999, p. 2-25.

Trabalho apresentado em 08/07/2021

Aprovado em 10/08/2021