



**Análise da oferta turística do navio motor Almir Araújo: Rio Amazonas, trecho
Manaus – Barreirinha, AM¹**

Jonathan Nuel Lesses Freire FARIAS²
Selma Paula Maciel BATISTA³

RESUMO

Este trabalho apresenta resultados de investigação científica PIBIC/CNPq, atualmente, em andamento como projeto de monografia. No projeto de iniciação científica a pesquisa caracterizou os modais fluviais de grande porte utilizados por passageiros turistas e não turistas para deslocamentos nas calhas dos rios Amazônicos, com saídas do Porto Roadway de Manaus. Na monografia, busca-se avaliar a relação entre segurança, qualidade, conforto, trajeto e preço na oferta da embarcação do navio motor Almir Araújo, utilizado por turistas e não turistas em deslocamento entre o trecho Manaus a Barreirinha, na calha do Rio Amazonas. A pesquisa adota método de abordagem indutiva, pois busca inferir um modelo para análise diagnóstica da oferta de embarcações. Se caracteriza como estruturalista, pois pretende-se compreender a influência do transporte fluvial, para os turistas, no contexto da malha hídrica da calha do Amazonas. Como pesquisa exploratória e descritiva, utiliza fontes bibliográficas e de campo. As técnicas utilizadas são qualitativas, levantadas por meio entrevista semi-estruturada e quantitativas com base nas informações referentes à embarcação quanto a capacidade de carga, equipamentos, serviços e infraestrutura disponível, apresentadas neste artigo. Com os resultados obtidos, espera-se contribuir com o planejamento e a gestão para a oferta do transporte fluvial no Amazonas.

PALAVRAS-CHAVE: Embarcação Almir Araújo; Transporte Fluvial; Turismo.

INTRODUÇÃO

A evolução dos meios de transporte no século XX foi determinante para a promoção do turismo como atividade econômica, ao promover a compressão tempo de

¹ Trabalho Apresentado ao GT 11 do III Siscultura, resultados de uma pesquisa PIBIC-CNPq, em andamento como investigação de monografia no Curso de Bacharelado em Turismo.

² Pesquisador no Observatório de Turismo na Universidade do Estado do Amazonas. E-mail: jnlff.tur16@uea.edu.br

³ Professora Adjunta na Universidade do Estado do Amazonas. E-mail: sbatista@uea.edu.br



III Seminário Internacional em
Sociedade e Cultura na Pan-Amazônia
Universidade Federal do Amazonas - UFAM
Manaus (AM), de 21 a 23 de novembro de 2018



deslocamento-espço, favorecido pelo transporte aéreo permitindo maior deslocamento geográfico em menor tempo de movimentação no trajeto. No entanto, no contexto do turismo na região amazônica, apenas Manaus e Tabatinga têm aeroportos internacionais. Valendo-se o turismo, pelas especificidades da região, do transporte fluvial para os deslocamentos internos no Estado, sendo Manaus, o portão de entrada.

As viagens ao longo do globo foram se expandindo e hoje é parte fundamental do fenômeno chamado turismo, pois é a partir do meio de transporte que o turista desloca-se do seu local de origem ao destino, sendo o elemento principal na estrutura do sistema turístico.

O uso dos modais aéreo e terrestre exigem infraestrutura de acesso e, no caso específico de Manaus, os rios ainda são fundamentais para os deslocamentos. Seja de pessoas, mercadorias ou turistas, os modais servem não apenas para o ir o vir, mas, também para apreciar a história materializada nas construções dos municípios localizados nas calhas dos rios ou a beleza cênica, genuinamente Amazônica. O que torna o transporte fluvial, modal de relevância para o desenvolvimento da atividade do turismo que passa a exigir, informações e dados que possibilitem oferecer ao usuário uma experiência turística segura com qualidade, conforto e preço adequado.

Com este embasamento, a pesquisa em andamento, pretende apresenta a relação entre segurança, qualidade, conforto, trajeto e preço na oferta da embarcação do navio motor Almir Araújo, utilizado por turistas e não turistas em deslocamento entre o trecho Manaus a Barreirinha, na calha do Rio Amazonas. E, neste artigo, traz resultados parciais do trabalho de campo realizado em julho de 2018 e, resultados consolidados da pesquisa de iniciação científica finalizada no mesmo mês, onde caracterizou-se a tipologia do transporte fluvial de passageiros, de grande porte, com saídas do Porto Roadway de Manaus. A fundamentação teórica faz referência à contribuição de La Torre (2002), para caracterizar os diferentes modais; Page (2008), com a conceituação de transporte para o turismo; Benchimol (1995), sobre o histórico da navegação e o



transporte fluvial na Amazônia.

A TIPOLOGIA DAS EMBARCAÇÕES REGIONAIS

Os meios de transporte tendem a transportar passageiros turísticos e não turísticos, dificultando a gestão necessária para o planejamento entre a relação transporte e turismo.

No que diz respeito à classificação dos transportes, La Torre (2002), diz que o transporte em via aquática, pode ser marítimo, fluvial e lacustre. O primeiro realizado no mar, o segundo em rios e o terceiro em lagos. Já o transporte em via terrestre, pode ocorrer em forma de ferroviário e rodoviário, logo, o realizado em vias aéreas é chamado de transporte aéreo.

Segundo as Normas de Autoridade Marítima - NORMAM, entende-se por embarcação de grande porte aquela que possui comprimento igual ou maior que 24 metros, as embarcações de médio porte inferior ou igual a 24 metros. Já as embarcações miúdas igual ou inferior a 5 metros. Deste modo, caracteriza-se de grande importância econômica e social que ainda carece de benefícios em infraestrutura de suporte à logística fluvial.

Para La Torre (2002), os diferentes modais se caracterizam como um instrumento estratégico 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.

Com base em Macedo (2014) e Pereira (2013) a caracterização dos barcos regionais se divide em quatro tipologias: i) Barco Motor - B/M; ii) Navio Motor - N/M; iii) Ferry Boat - F/B; iv) Navio Turismo N/S. Destas, esta pesquisa se baseia no modal Navio Motor.



1 . Barco Motor - B/M - Barco Pesqueiro



2. Navio Motor - N/M - Embarcação de Recreio



3. Ferry Boat - F/B - Ou Rebocador



4. Navio Turismo - N/S - Iberostar Grand Amazon

Figura 1: Tipologia das Embarcações.

Fonte: Pereira (2013) – fotos 1,2 e 3.

Sicoob Cecremef (2018) – foto 4

Segundo Pereira (2013), o Barco Motor tem um porte menor em relação ao Navio Motor. Ambas possuem a estrutura de madeira e são movidas a motores. O Navio/Barco regional de recreio N/M, é a embarcação de madeira conhecida por fazer o transporte entre os interiores à capital Manaus, conhecido pelo escoamento da Produção local. Com motor estacionário, também possui um ou dois toldos, leva cargas e passageiros. Já o Ferry Boat F/B, é feito de madeira ou ferro e tem a capacidade de ser acoplada a outra embarcação, sua frente é achatada para o encaixe em outro barco, também denominado de Rebocador. O Navio Turismo N/S é direcionado a atividade de turismo na região Amazônica, principalmente os que saem do Porto Roadway Manaus, Portanto, ao identificar que as embarcações de pequeno porte são velozes e capazes de



percorrer grandes distâncias, elas têm um custo alto e a possibilidade de observar a paisagem é reduzida, assim como a convivência ao utilizá-la. Já as embarcações de grande porte são mais lentas e percorrem grandes distâncias em prazos maiores, elas têm um custo mais acessível, com a possibilidade de observação da paisagem mais provável e a convivência é maior devido ao tempo de deslocamento dentro da embarcação.

A CARACTERIZAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES DE GRANDE PORTE

As embarcações fluviais são elementos identitários e por isso devem ofertar o transporte da melhor maneira possível. O povo distinguia a classificação regional em: paquetes, vaticanos, gaiolas e chatas. Dessa forma, para iniciar este tópico ressaltamos que os nomes de pessoas na época eram identificadas como nome da embarcação, pois barco na Amazônia também é gente:

Navio tem nome, número e domicílio. Navio é como gente, sendo como gente, também tem vida, com direito a batismo, padrinho, enredo, romance e drama. Como “persona nauta” é valente nas tormentas e prudente nas águas fundas e mansas para ter direito a ventos favoráveis, bom destino e porto seguro. Qualifica-se dependendo do tamanho e das acomodações, segundo a sua classe, uso e destino, cabotagem e o tipo de navegação. (BENCHIMOL, 1995).

Na resolução dos problemas identificados nos portos de Manaus e também nas embarcações, é de reflexão que transporte turístico não deve ser segregado socialmente, pelo ao contrario, o transporte público, coletivo, é quem deve estar nos padrões turísticos, aprimorados com informes e infraestrutura adequada. Já que primeiro as melhorias que envolvem a preparação do recurso para transformá-lo em produto/oferta devem ser utilizados para os residentes e, conseqüentemente, para os turistas, com o devido planejamento holístico da atividade, principalmente na escolha por nichos e



III Seminário Internacional em
Sociedade e Cultura na Pan-Amazônia
Universidade Federal do Amazonas - UFAM
Manaus (AM), de 21 a 23 de novembro de 2018



público alvo. A partir disso, com a funcionalidade do transporte para o turismo é que deve-se implementar o transporte como turismo.

No que diz respeito a funcionalidade dos meios de transporte, Page relata os seguintes fatores que podem reduzir a satisfação daquele que viaja:

Serviço de baixa qualidade, problemas de horários, atrasos associados ao serviço, por exemplo, podem afetar seriamente a percepção do viajante e o nível de satisfação em relação a viagem. Os turistas procuram redes de transporte seguras, confortáveis, financeiramente acessíveis e eficientes que proporcionem momentos de férias únicos, aproveitados ao seu potencial máximo. (PAGE, 2008, p. 43)

O transporte fluvial na Amazônia sempre se desvendou em função dos rios, pois é característica genuína desse lugar, já que é mais que uma simples relação de mobilidade, envolve o mais puro sentimento de esperança, pois o que leva os homens do norte do Brasil a trafegar pelas águas significa o futuro. E, para isso, “as ubás variam de tamanho, desconfortáveis sem quilha movidas por meio de varas ou pás, constituía as canoas típicas dos silvícolas. Delas surgiram a canoa pequena, a canoa grande, e ainda, a “igarité” ou a “canoa verdadeira” era maior que a “montaria” e menor que a “galeota” (MACEDO, 2014, p. 18)

Baseado em dados da administração do Porto Roadway, se identificou um quantitativo de 38 embarcações de grande porte, sendo: 13 na calha do Rio Solimões, 1 na calha do Madeira e 24 na calha do Amazonas. Dados formatados em arquivo Excel, com variáveis do: i) percurso; ii) tempo do percurso; iii) milhas lineares navegáveis; iv) custo por trajeto; v) dias da semana de embarque e desembarque; vi) horário de partida e de chegada. Posteriormente, uma amostra com o comandante de embarcação com percurso pelo rio Amazonas para o trajeto Manaus x Barreirinha, por meio de entrevistas semiestruturadas, se obteve informações sobre: i) os critérios legais para a

circulação; ii) as características do motor, capacidade de carga, equipamentos, serviços e infraestrutura disponível; iii) os procedimentos para o abastecimento de combustível, água e alimentos; e para o descarte de resíduos e lixos produzidos ao longo de um trajeto; e iv) a percepção do comandante, sobre o potencial turístico da calha.

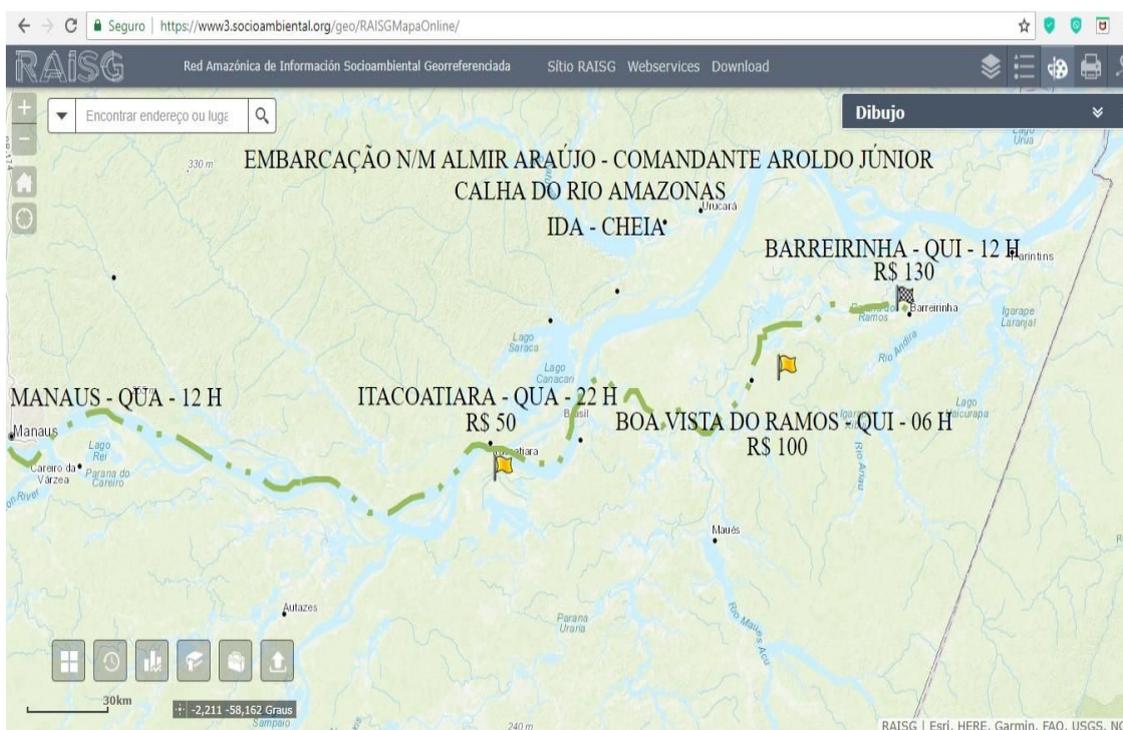


Figura 2: Rede Amazônica de Informação Socioambiental Georreferenciada – RAISG.

Fonte: Disponível em: <<https://www3.socioambiental.org/geo/RAISGMapaOnline/>>. Acesso em: 09. Ago. 2018

Por meio do trabalho de campo, o pesquisador pode observar as variáveis colocadas na Amostra que se refere ao trajeto Manaus - Barreirinha. Obtendo como resultado da entrevista realizada ao Comandante Aroldo Júnior, da Embarcação N/M Almir Araújo as seguintes respostas:

Perguntas realizadas pelo pesquisador	Respostas Transcritas
---------------------------------------	-----------------------

<p>Caracterizar as calhas dos rios navegáveis da bacia amazônica, nos períodos de vazante e cheia</p>	<p>R = Vazante, começa em Setembro e termina em Novembro. Cheia, começa em Novembro, dia 02 de Novembro que entra o Repiquete, vai até final de maio.</p> <p>R = Itacoatiara, Vila de Itapeaçu, Boa Vista do Ramos, Vila de São Benedito, Vila Manaus, Vila Cândido, Vila Cametá, Vila Batista, Vila São Pedro, Vila malocas, Vila de Pedras, Vila de Terra Preta e Barreirinha.</p> <p>R = Aproximadamente 1.600 litros de diesel. Mais ou menos 8 tambores para Ida e Volta. Se tiver um imprevisto aumenta-se 200, 300 litros.</p>
<p>As características do motor, capacidade de carga, equipamentos, serviços e infraestrutura, disponível;</p>	<p>R = É um 420HP / 33,98 metros / três pavimentos / 220 Toneladas / Diesel Comum / 25 Tambores de Diesel “10 Tambores dá 2.000 litros” = 5.000 Litros /</p> <p>R = São 12 Camarotes / Um Bar / Sete Sanitários / São 180 escápulas /</p> <p>R = C. P 180 / 80 Coletes Salva-Vidas / São 10 balsas flutuantes /</p>
<p>Os procedimentos para abastecimento de combustível, água, alimentos, descarte de resíduos e lixos produzidos ao longo do trajeto;</p>	<p>R = Água potável (Tem bebedouro grande) / Energia do Porto, quando atracado. Na viagem é a energia do barco / Possui lugar no barco para armazenar o lixo na viagem e nas cidades faz o descarte, também existe uma equipe especializada no Porto.</p>
<p>Percepção do Comandante, sobre o potencial turístico da calha</p>	<p>R = Sim, Área do Andirá. Segundo Comandante: “Ela é muito grande, é muito bonita. Tem muitas praias bonitas. O rio é muito bom, é muito bonito. Águas-claras. Mas nós não temos aquela influência. Não tem assim, aquela motivação de que alguém leve os turistas, faça um ponto. Não existe isso. Mas temos uma área muito boa, só falta só expandir para as pessoas e ter alguém que leve os turistas para passear, né?”</p>

Quadro 1: Resultado da ficha com dados coletados por meio do Comandante da Embarcação Almir Araújo - Entrevista Gravada por áudio
Fonte: Campo 2 realizado em 24 de Julho de 2018

Portanto, devido à falta de infraestruturas de rodovias, a maior parte dos deslocamentos para as atividades turísticas no interior do Estado ocorrem por meio do transporte fluvial de passageiros e cargas. Com base nessa amostra, se é possível caracterizar a oferta do Transporte Fluvial de Passageiros de forma qualitativa e também quantitativa visando o ordenamento no modal hidroviário nas embarcações de grande porte.



Embarcação Almir Araújo



Local para Cadeira de Rodas



Sala do Comandante



Bebedouro



Balsas Flutuante



Camarotes com ar-condicionado



Sanitários

Figura 3: Características da Embarcação Almir Araújo
Fonte: Campo 2 realizado em 24 de Julho de 2018

A embarcação tem o destino o Município de Barreirinha, Terra do poeta Thiago de Mello, distante 331 Km de Manaus com o aeroporto restrito à voos não regulares, o acesso fluvial é a alternativa. Com baixo IDH de 0,570 (PNUD, 2010) e alto potencial turístico, o aumento no fluxo de visitantes de forma ordenada e planejada, pode vir a ser o motor para o desenvolvimento econômico do município para além do calendário de eventos centrado no mês de julho, com o Festival Folclórico

O PORTO ROADWAY E A BACIA AMAZÔNICA

Manaus abriga cinco Portos: Porto da Marina do David, Porto do São Raimundo, Porto de Educandos, Porto da Manaus Moderna e Porto do Centro Roadway Manaus. O último citado, também objeto dessa pesquisa, é o portão oficial de entrada da cidade.



III Seminário Internacional em
Sociedade e Cultura na Pan-Amazônia
Universidade Federal do Amazonas - UFAM
Manaus (AM), de 21 a 23 de novembro de 2018



Memória Social, patrimônio histórico edificado com obras no início de 1903 e concluído em 1919, logo após o Final da Primeira Grande Guerra Mundial;

Portanto, para reafirmar a herança dos rios e a importância do Porto, Macedo, diz:

A utilização dos rios amazônicos como via de navegação vem desde a herança de nossos ancestrais indígenas e os primeiros colonizadores. Os indígenas que utilizaram técnicas artesanais durante centenas de anos, que foram repassadas de geração em geração e permanecem até hoje. Já os conquistadores, trouxeram como contribuição exemplos de suas embarcações de madeiras que os levaram aos grandes descobrimentos marítimos europeus. (MACEDO, 2014, p. 17)

A nossa história com relação a proximidade do meio fluvial e também com a natureza, fez com que a Região Amazônica atraísse pessoas de vários lugares do Mundo. Tanto movidas pelo imaginário construído pela paisagem e pela distância geográfica, são fatores que fundaram a Cidade de Manaus com referências internacionais ao longo da história, nesse caso, os traços ingleses no Porto Roadway.

No que diz respeito a extensão da atividade turística, Page (2008), diz que o turismo pode ser definido como atividade industrial ou de serviços, porém, é possível o reconhecer como uma amplitude de atividades econômicas e serviços destinados aos turistas e mais ainda aos residentes, pois engloba acomodação, alimentação, transporte e serviços de apoio.

O Porto Roadway de Manaus é um dos principais pontos de embarque para os municípios e possui considerável fluxo de Cruzeiros, o Porto dá acesso as principais calhas dos rios amazônicos. Portanto, a dinâmica com potencial para o desenvolvimento com fomento da atividade turística existe a partir de um ordenamento da malha hídrica.



Figura 4: Porto Roadway Manaus

Fonte: Disponível em <<http://www.portaldoholanda.com.br/amazonas>>. Acesso em: 25.mar.2018

Benchimol (1995) aborda na obra de duas décadas, os mesmos problemas enfrentados ainda hoje pela navegação fluvial no Amazonas:

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



III Seminário Internacional em
Sociedade e Cultura na Pan-Amazônia
Universidade Federal do Amazonas - UFAM
Manaus (AM), de 21 a 23 de novembro de 2018



lama, buracos e grotões, até alcançar o barranco alto na beirada dos rios. (BENCHIMOL, 1995, p.17)

Por meio dessa citação, percebe-se a dificuldade das embarcações alcançarem a beirada nos períodos de vazante e, pela falta de um porto especial, os nossos residentes, visitantes e todos aqueles que desbravam a região amazônica são retidos pela lama e a dificuldade de se alcançar o barranco alto. Todos os empecilhos agravados pela falta de infraestrutura na capital do Estado do Amazonas são mais complexas nos municípios pelo mesmo motivo.

De acordo com o IBGE, a população urbana brasileira, chega a 84,36% o que corresponde a 185 milhões de brasileiros e a população rural 15,64% do total da população. No Amazonas, de acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do total de 3.483,985 habitantes, 79% vivem na área urbana e 21% na área rural. Ocorre que a extensão territorial do Amazonas, com 1.559.161,682 quilômetros quadrados, associado aos mais baixos índices de densidade demográfica do país, com 2,23 habitantes por quilômetro quadrado, torna o meio de transporte fluvial, a única alternativa de deslocamento, favorecida pelo fato da maioria dos rios amazônicos, ser navegável durante todo o ano. Para o homem rural, o rio não é apenas a base territorial para os seus deslocamentos, é também a fonte de subsistência.

Por outro lado, a capital Manaus com 2.130.264 habitantes (IBGE, 2017), ao concentrar aproximadamente 99% da população em ambientes urbanos, tende a estabelecer certo distanciamento dos ambientes naturais, não atribuindo ao recurso hídrico o valor da vida. De acordo com a Agência Nacional de Águas – ANA, a Região Hidrográfica Amazônica ocupa 45% do território nacional, abrangendo os Estados do Acre, Amazonas, Rondônia, Roraima, Amapá, Pará e Mato Grosso. Possui uma extensa rede de rios com grande abundância de água, sendo os mais conhecidos: Amazonas,

Xingu, Solimões, Madeira e Negro e concentra 81% da disponibilidade de águas superficiais do país.

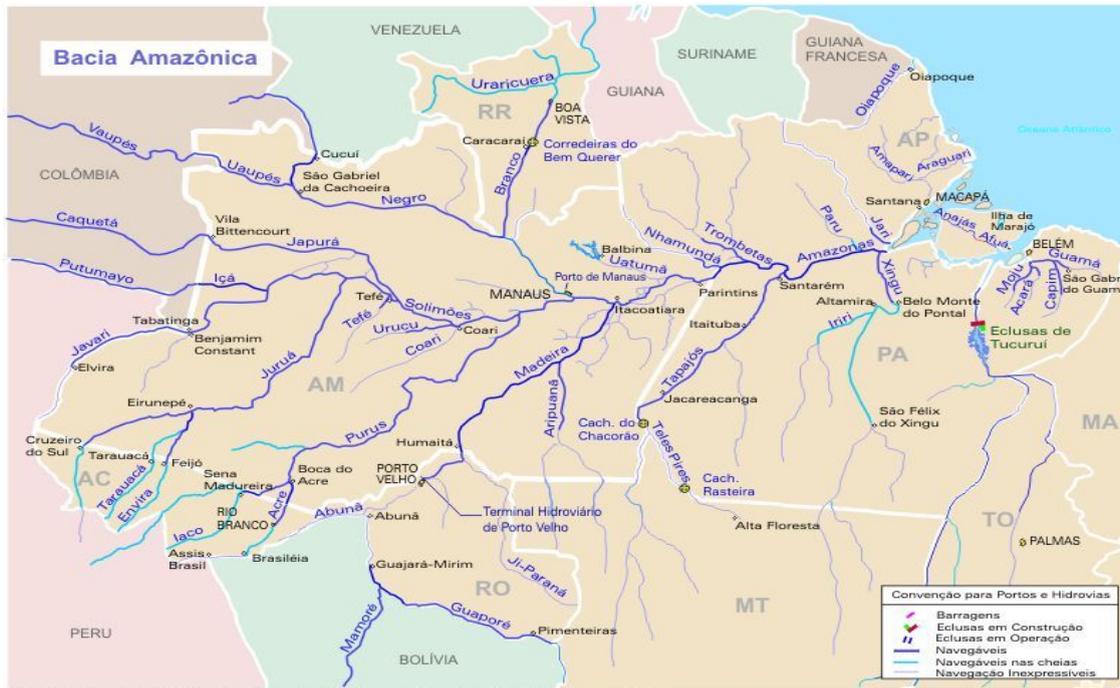


Figura 5: Bacia Hidrográfica

Fonte: Mapa da Bacia do Rio Amazonas - Ministério dos Transportes

A bacia Amazônica ultrapassa os sete milhões de km², em região de planície, formada por cerca de 1.100 afluentes. Entre os principais na margem direita são os rios Javari, Juruá, Jutáí, Purus, Madeira, Tapajós e Xingu. Na margem esquerda são o Içá, Japurá, Negro, Solimões, Nhamundá, Trombetas. Os demais países compreendidos pela bacia são o Peru, Bolívia, Colômbia, Equador, Venezuela e Guiana. No território brasileiro o rio Amazonas, formado na jusante dos Rios Negro e Solimões, percorre extensa região de percurso navegável.



III Seminário Internacional em
Sociedade e Cultura na Pan-Amazônia
Universidade Federal do Amazonas - UFAM
Manaus (AM), de 21 a 23 de novembro de 2018



CONCLUSÃO

Devido à falta de infraestrutura de rodovias, a maior parte dos deslocamentos para as atividades turísticas em municípios do Estado, contam com a oferta do transporte fluvial de passageiros e cargas. Com este trabalho, conseguiu-se caracterizar esta oferta, com saídas do Porto Roadway, com descrição da tipologia das embarcações e detalhamento do custo, milhas e tempo para amostra de uma embarcação na calha do Rio Amazonas, para o trecho Manaus – Barreirinha. A pesquisa com base na sistematização das respostas do comandante do navio motor Almir Araújo, segue apresentando a relevância da investigação que ao final da monografia, pretende inferir um modelo de análise diagnóstica da oferta de embarcações de grande porte com relação entre as variáveis segurança, qualidade, conforto, trajeto e preço. Importantes indicadores para o planejamento do ordenamento da oferta do transporte fluvial em deslocamentos nos rios Amazônicos.



III Seminário Internacional em
Sociedade e Cultura na Pan-Amazônia
Universidade Federal do Amazonas - UFAM
Manaus (AM), de 21 a 23 de novembro de 2018



REFERÊNCIAS

BENCHIMOL, Samuel. **Navegação e Transporte na Amazônia**. Manaus: Edição Regráfica, 1995.

LA TORRE, Francisco. **Sistema de Transporte Turístico**. São Paulo: Rocca, 2002.

MACEDO, Elisnara Santana. **Segurança nas embarcações**: um estudo de caso na cooperativa dos profissionais de transporte fluvial na Marina do David -CCOPACAMDAF. Bacharelado em Turismo (Monografia). Universidade do Estado do Amazonas, 2014.

PEREIRA, Paula da Silva. O rio, meios de transporte e turismo. Bacharelado em Turismo (Monografia). Universidade do Estado do Amazonas - UEA, 2013.

PAGE, Sthepen J. **Transporte e Turismo**: perspectivas globais. (tradução Juliana da Souza Datora). 2ª Ed. Porto Alegre: Bookman, 2008.

Normas de Autoridade Marítima – NORMAM. Disponível em:
<<http://www.dpc.mar.mil.br/normas/normam>> Acesso em: 25.Abr.2018

Rede Amazônica de Informação Socioambiental Georreferenciada – RAISG. Disponível em:
<<https://www3.socioambiental.org/geo/RAISGMapaOnline/>>. Acesso em: 09. Ago. 2018