

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS  
ESCOLA SUPERIOR DE ARTES E TURISMO  
CURSO DE TURISMO**

**A TEORIA DO ESPAÇO TURÍSTICO DE BOULLÓN: APLICAÇÃO PARA  
FORMATÇÃO DE UM ROTEIRO TURÍSTICO FLUVIAL DA ORLA DE  
MANAUS/AM**

**MANAUS  
2019**

**TAMIRES GONÇALVES SIMOES**

**A TEORIA DO ESPAÇO TURÍSTICO DE BOULLÓN: APLICAÇÃO PARA  
FORMATÇÃO DE UM ROTEIRO TURÍSTICO FLUVIAL DA ORLA DE  
MANAUS/AM**

Trabalho de conclusão do curso como requisito para obtenção do título de bacharel em curso de Turismo pela Universidade do Estado do Amazonas. Orientadora: Dra.Selma Paula Maciel Batista.

**MANAUS**

**2019**

## Ficha Catalográfica

SIMÕES, Tamires Gonçalves

A Teoria Do Espaço Turístico De Boullón: Aplicação Para  
Formatação De Um Roteiro Turístico Fluvial Da Orla De Manaus/Am.

f.76

Orientadora: Selma Paula Maciel Batista.

Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado) Universidade do Estado  
do Amazonas.

1. Orla de Manaus. 2. Da Teoria a Prática. 3. Pontos Focais  
4.Turismo. I. Batista, Selma Paula Maciel, orient. II. Universidade do  
Estado do Amazonas. III. Título.

**TAMIRES GONÇALVES SIMOES**

**A TEORIA DO ESPAÇO TURÍSTICO DE BOULLÓN: APLICAÇÃO PARA  
FORMATÇÃO DE UM ROTEIRO TURÍSTICO FLUVIAL DA ORLA DE  
MANAUS/AM**

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do Grau de Bacharel em Turismo da Escola Superior de Artes e Turismo da Universidade do Estado do Amazonas (UEA) e aprovado, em sua forma final, pela Comissão Examinadora.

Aprovado em:

Nota Final:

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Prof<sup>a</sup>. Dra. Selma Paula Maciel Batista**  
**Universidade do Estado do Amazonas - UEA**

---

**Prof<sup>a</sup>.Ma. Márcia Raquel Cavalcante Guimarães**  
**Universidade do Estado do Amazonas - UEA**

---

**Prof<sup>a</sup>.Ma. Maria Arminda Castro Mendonça de Souza**  
**Secretaria do Estado da Cultura - Laboratório de Arqueologia**

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente a Deus por me permitir viver o que vivi até chegar aqui, me dando força e saúde, agradeço a Ele por colocar as pessoas certas no meu caminho. Acredito que nada é por acaso, cada escolha que fazemos é capaz de mudar a nossa vida. Escolher o Turismo mudou a minha.

Agradeço aos meus professores do curso que contribuíram não só para a formação acadêmica, mas para a vida também. Em especial minha orientadora Selma Batista, por sua mente brilhante, por todo seu suporte, tempo e preocupação depositados para desenvolver o estudo.

Agradeço também aos meus pais, Renealdo e Rozilete, pela compreensão sobre o tempo em que mais passei na universidade do que com eles e por toda ajuda nessa trajetória.

Em geral, agradeço a todos que acreditaram em mim e que contribuíram de alguma forma para minha formação.

## RESUMO

Da coordenada oeste ao leste, a orla urbana de Manaus é composta por elementos culturais e naturais que retratam a história do povo manauara. Contudo, alguns desses elementos, devido à falta de informação ou um olhar especializado, são menos valorizados do que outros. Com esta abordagem, com base em uma experiência em aula de campo da disciplina de Geografia Aplicada ao Turismo, buscou-se materializar, nesta monografia, o potencial turístico identificado com a prática. Utilizou-se o referencial da Teoria do Espaço Turístico Urbano de Roberto C. Boullón (2002), para a leitura da paisagem da Orla Urbana de Manaus; com contribuições de autores locais para o levantamento de informações dos pontos focais, de atratividade turística identificados, como Otoni Mesquita (1999; 2019), Durango Duarte (2009; 2012), Ellza Souza (2010), Isaque Sousa (2012) além de João Meirelles (2004) e Euclides da Cunha (1999). O presente estudo teve como objetivo geral avaliar os potenciais atrativos turísticos presentes na orla da cidade, como alternativa para a formatação de um roteiro fluvial. Dentre os objetivos específicos tratou de: i) identificar na paisagem da Orla, potenciais atrativos turísticos com base na teoria de Boullón (2002) relacionado aos pontos focais; ii) descrever dados e informações relevantes sobre os atrativos identificados; iii) apresentar proposta de um roteiro turístico de contemplação da paisagem para a Orla urbana de Manaus. A pesquisa com base em fontes primárias deu-se de forma exploratória-descritiva com a técnica de observação direta intensiva, com participação em dois roteiros realizados no ano de 2016, como discente da disciplina; e no ano de 2018, como convidada para a realização da pesquisa. Em fontes secundárias, levantaram-se informações na bibliografia de autores locais e pesquisa virtual. Os resultados apontam que, apesar dos impactos negativos gerados pelo homem no ambiente natural da Orla, com destaque, os elementos na paisagem representam a diversidade cultural presente na identidade manauara. Neste contexto, espera-se que a pesquisa contribua com o trade turístico, a partir da oferta de um roteiro turístico fluvial que retrate as origens e a história de Manaus, a partir dos objetos materializados na paisagem cultural da Orla de Manaus.

**Palavras-chave:** Espaço Turístico; Orla Urbana; Roteiro Fluvial; Manaus.

## ABSTRACT

From the west to the east, the urban border of Manaus is composed of cultural and natural elements that portray the history of the Manauara people. However, some of these elements, due to lack of information or a specialized look, are less valued than others. With this approach, based on an experience in lessons of field of Geography Applied to Tourism, we sought to materialize, in this monograph, the tourism potential identified with the practice. The reference of the Urban Tourism Space Theory of Roberto C. Boullón (2002) used to read the landscape of the Urban Border of Manaus; with contributions from local authors for the collection of information from the focal points of tourist attraction identified, such as Otoni Mesquita (1999, 2019), Durango Duarte (2009, 2012), Ellza Souza (2010), Isaac Sousa Meirelles (2004) and Euclides da Cunha (1999). The present study had as general goal to evaluate the potential tourist attractions present on the border of the city, as an alternative for the format of a waterway tourist route. Among the specific goals was: i) to identify in Border's landscape potential tourist attractions based on Boullón's theory (2002) related to focal points; ii) to describe relevant data and information on the identified attractions; iii) to submit a proposal for a tourism itinerary to contemplate the landscape to the urban border of Manaus. The research based on primary sources was done in an exploratory-descriptive way with the technique of intensive direct observation, with participation in two scripts realized in the year 2016, as student of the discipline; and in the year of 2018, as invited to carry out the research. In secondary sources, information was collected in the bibliography of local authors and virtual research. The results indicate that, nonetheless of the negative impacts generated by man in border's natural environment, the elements in the landscape represent the cultural diversity present in the Manauara identity. In this context, the research is expected to contribute to the tourism trade, based on the offer of a river tourism itinerary that portrays the origins and history of Manaus, from the objects materialized in the cultural landscape Border of the Manaus.

**Keywords:** Space touristic; Urban Border; Waterway Route; Manaus

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

|   |    |
|---|----|
| <b>QUADRO 1.</b> RESULTADO DA TEORIA À PRÁTICA .....  | 28 |
| <b>QUADRO 2</b> - FICHA TÉCNICA DO ROTEIRO TURÍSTICO FLUVIAL DA ORLA DE<br>MANAUS.....  | 71 |
| <b>FIGURA 1</b> - EVOLUÇÃO URBANA DE MANAUS .....   | 29 |
| <b>FIGURA 2</b> - ORLA URBANA DE MANAUS DE OESTE AO LESTE COM PONTOS FOCAIS<br>EM DESTAQUE.....                               | 31 |
| <b>FIGURA 3</b> – BARCO REGIONAL .....  | 32 |
| <b>FIGURA 4</b> - PRAIA DA PONTA NEGRA .....  | 34 |
| <b>FIGURA 5</b> - HOTEL TROPICAL EXECUTIVE E INICIO DA PRAIA DA PONTA NEGRA.....  | 34 |
| <b>FIGURA 6</b> - PILARES DA PONTE JORNALISTA PHELIPPE DAOU .....   | 36 |
| <b>FIGURA 7</b> - PONTE JORNALISTA PHELIPPE DAOU .....  | 37 |
| <b>FIGURA 8</b> - PORTO HIDROVIÁRIO DO SÃO RAIMUNDO .....   | 39 |
| <b>FIGURA 9</b> - MURO BRANCO AO FUNDO, QUE CERCA O CEMITÉRIO SANTA .....   | 40 |
| <b>FIGURA 10</b> - VISTA PARCIAL DA ORLA DO SÃO RAIMUNDO ANTES DA CONSTRUÇÃO<br>DO PARQUE RIO NEGRO .....                     | 42 |
| <b>FIGURA 11</b> - VISTA PARCIAL DA ORLA DO SÃO RAIMUNDO ANTES DA CONSTRUÇÃO<br>DO PARQUE RIO NEGRO EM PERÍODO DE CHEIA ..... | 43 |
| <b>FIGURA 12</b> - PARQUE RIO NEGRO .....   | 43 |
| <b>FIGURA 13</b> - PONTE SENADOR FÁBIO LUCENA .....   | 44 |
| <b>FIGURA 14</b> - CERVEJARIA MIRANDA CORREA .....  | 45 |
| <b>FIGURA 15</b> - CERVEJARIA MIRANDA CORREA .....  | 46 |
| <b>FIGURA 16</b> – PORTO DE MANAUS - ROADWAY .....  | 49 |
| <b>FIGURA 17</b> - EMBARCAÇÕES ATRACADAS NO PORTO DE MANAUS - ROADWAY .....   | 49 |
| <b>FIGURA 18</b> - EMBARCAÇÕES ATRACADAS NO PORTO ROADWAY .....   | 50 |
| <b>FIGURA 19</b> – CASA DO TESOURO .....  | 51 |
| <b>FIGURA 20</b> – TORRES SINEIRAS DA IGREJA DA MATRIZ .....  | 53 |
| <b>FIGURA 21</b> - ALFANDEGA E GUARDAMORIA .....  | 54 |
| <b>FIGURA 22</b> - MERCADO MUNICIPAL ADOLPHO LISBOA.....  | 57 |
| <b>FIGURA 23</b> - FEIRA MUNICIPAL MANAUS MODERNA E PORTO DA MANAUS MODERNA<br>.....  | 58 |
| <b>FIGURA 24</b> - MIRANTE DA ORLA DO AMARELINHO .....  | 59 |
| <b>FIGURA 25</b> - BAIRRO DO EDUCANDOS.....   | 60 |
| <b>FIGURA 26</b> - PONTE PADRE ANTÔNIO PLÁCIDO DE SOUZA SOBRE O IGARAPÉ DO<br>EDUCANDOS.....                                  | 61 |
| <b>FIGURA 27</b> - PORTO E FEIRA DA PANAIR.....   | 61 |



|   |    |
|---|----|
| <b>FIGURA 28 - ÁREA DO PORTO CHIBATÃO - VISTA AÉREA</b> ..... | 62 |
| <b>FIGURA 29 - Balsa MSC ATRACADA NO PORTO CHIBATÃO</b> ..... | 63 |
| <b>FIGURA 30 - ILHA DE MARAPATÁ NA MARGEM DIREITA</b> .....   | 65 |
| <b>FIGURA 31 - ENCONTRO DOS RIOS NEGRO E SOLIMÕES</b> .....   | 67 |
| <b>FIGURA 32 - ENCONTRO DAS ÁGUAS</b> .....                   | 67 |
| <b>FIGURA 33 – PORTO DA CEASA</b> .....                       | 69 |
| <b>FIGURA 34 - PORTO DA CEASA</b> .....                       | 69 |

## SUMÁRIO

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. INTRODUÇÃO</b>  | <b>11</b> |
| <b>2. TEORIA DO ESPAÇO TURÍSTICO</b>                                  | <b>13</b> |
| 2.1. SISTEMA TURÍSTICO  | 13        |
| 2.2. ESPAÇO TURÍSTICO   | 17        |
| 2.3. PONTOS FOCAIS PRESENTES NO ESPAÇO URBANO                         | 20        |
| <b>3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b>                                 | <b>24</b> |
| 3.1. MÉTODO DE INVESTIGAÇÃO   | 24        |
| 3.2. OBJETIVOS METODOLÓGICOS  | 25        |
| 3.3. PROCEDIMENTOS TÉCNICOS PARA A COLETA DE DADOS                    | 26        |
| <b>4. RESULTADOS E DISCUSSÕES - DA TEÓRIA À PRÁTICA</b>               | <b>27</b> |
| 4.1. ROTEIRO TURÍSTICO FLUVIAL PELA ORLA URBANA DE MANAUS             | 31        |
| 4.2. BREVE DESCRIÇÃO SOBRE A CIDADE DE MANAUS                         | 32        |
| <b>4.2.1 Praia da Ponta Negra</b>                                     | <b>33</b> |
| <b>4.2.2. Ponte Jornalista Phelippe Daou – Antiga Ponte Rio Negro</b> | <b>35</b> |
| <b>4.2.3 Terminal Hidroviário do São Raimundo</b>                     | <b>37</b> |
| <b>4.2.4 Parque Rio Negro</b>   | <b>40</b> |
| 4.2.4.1 Ponte Senador Fábio Lucena                                    |           |
| <b>4.2.5 Cervejaria Amazonense de Miranda Correa &amp; Cia</b>        | <b>44</b> |
| <b>4.2.6 Complexo Portuário – Roadway e Conjunto Arquitetônico</b>    | <b>46</b> |
| 4.2.6.1 Casa do Tesouro   |           |
| 4.2.6.2 Igreja de Nossa Senhora da Conceição                          |           |
| 4.2.6.3 Alfândega e Guardamoria                                       |           |
| 4.2.6.4 Mercado Municipal Adolpho Lisboa                              |           |
| 4.2.6.5 Feira Municipal da Manaus Moderna                             |           |
| <b>4.2.7 Orla do Amarelinho</b>                                       | <b>58</b> |
| 4.2.7.1 Ponte Padre Antônio Plácido de Souza – Ponte do Educandos     |           |
| <b>4.2.8 Porto do Chibatão</b>  | <b>61</b> |
| <b>4.2.9 Ilha de Marapatá</b>   | <b>63</b> |
| <b>4.2.10 Encontro das Águas</b>                                      | <b>65</b> |
| <b>4.2.11 Porto da Ceasa</b>  | <b>67</b> |
| <b>5. SISTEMATIZAÇÃO DO ROTEIRO</b>                                   | <b>70</b> |
| <b>6. CONSIDERAÇÕES</b>   | <b>73</b> |
| <b>7. REFERÊNCIAS</b>   | <b>74</b> |

## 1. INTRODUÇÃO

Desde criança andava pelo centro de Manaus e reparava nos prédios antigos, altos e em ruínas, os quais se destacavam, serviam de referência para não se perder e mereciam alguns minutos de apreciação mesmo na movimentação do centro da cidade. É sobre esses espaços abertos e fechados que servem para nos orientar em uma cidade, que se desenvolve a teoria do espaço turístico de Boullón (2002). Para o turismo, o espaço cultural é de extrema importância, visto que é onde estão presentes as construções feitas pelo homem em tempos e culturas diferentes.

O interesse da pesquisa surgiu a partir da disciplina realizada no segundo período do curso de Turismo, Geografia Aplicada ao Turismo<sup>1</sup>, por meio de uma visita técnica que expõe o potencial para o ordenamento turístico da Orla urbana de Manaus. Da coordenada oeste ao leste, a orla da cidade é composta por elementos culturais e naturais que retratam a história do povo manauara. Contudo, alguns desses elementos são menos valorizados do que outros e essa desvalorização é percebida quando nos deparamos com a situação de poluição dos igarapés urbanos que deságuam no Rio Negro ou quando observamos o descaso com o patrimônio cultural edificado.

Deste modo, tomando a Orla Urbana de Manaus como recorte para este estudo, mediante a teoria de Boullón (2002) sobre pontos focais, fez-se o seguinte questionamento: *Qual o potencial histórico cultural e natural da Orla de Manaus para a formatação de um roteiro turístico fluvial?* Partiu-se que da hipótese que a ausência do reconhecimento e valorização sobre o potencial histórico cultural e natural da Orla Urbana de Manaus reflete a carência de investimento turístico para essa área de borda da cidade. institui-se como objetivo geral: avaliar o potencial turístico da Orla Urbana de Manaus, como alternativa para a formatação de um roteiro turístico fluvial. Dentre os objetivos específicos buscou-se: i) identificar na paisagem da Orla, potenciais atrativos turísticos, com base na teoria de Boullón (2002) relacionado aos marcos, como ponto focal; ii) descrever dados e informações relevantes sobre os atrativos identificados; iii) apresentar uma proposta de um roteiro turístico de contemplação da paisagem para a Orla urbana de Manaus.

A pesquisa deu-se de forma exploratória-descritiva e os procedimentos metodológicos utilizados para elaboração da pesquisa estão inclusos: a técnica de

---

<sup>1</sup> Realizada pela Prof<sup>a</sup> Dra. Selma Batista com fins acadêmicos.

observação direta intensiva durante a pesquisa de campo e levantamento bibliográfico em livros, trabalhos acadêmicos de dissertação e tese, sites online e artigos publicados. Na fundamentação teórica se tem como base a Teoria do Espaço Turístico Urbano de Roberto C. Boullón (2002), para a leitura da paisagem da Orla Urbana de Manaus; com contribuições de autores locais para o levantamento de informações dos pontos focais de atratividade turística identificados, como Otoni Mesquita (1999; 2019), Durango Duarte (2009; 2012), Ellza Souza (2010), Isaque Sousa (2012) além de João Meirelles (2004) e Euclides da Cunha (1999).

A pesquisa, para o turismo, justifica-se por contribuir com o levantamento do contexto histórico da cidade, cuja história pode se contar a partir dos elementos culturais presentes na Orla urbana de Manaus. Sejam eles naturais ou edificados, representam o patrimônio manauara e, por sua relevância, se caracterizam como potenciais elementos para a formatação de um Roteiro Fluvial, que ao ser comercializado como produto turístico, garantirá para a academia, para o trade e a sociedade, a valorização da identidade de Manaus, maior cidade na floresta.

O trabalho está dividido em três capítulos. No primeiro tem-se a fundamentação teórica com a Teoria do Espaço Turístico de Boullón (2002), com destaque para o sistema turístico e pontos focais para a leitura do espaço urbano. No segundo faz-se a descrição dos métodos e técnicas utilizadas para desenvolver da pesquisa. No terceiro, se apresentam os resultados e discussões, com descrição de onze pontos identificados na Orla Urbana de Manaus, de relevância para a formatação do roteiro turístico.

## 2. TEORIA DO ESPAÇO TURÍSTICO

Para interpretar e compreender dados levantados em uma pesquisa é necessário que se tenha uma base teórica, pois “a ciência lida com conceitos, isto é, termos simbólicos que sintetizam as coisas e os fenômenos perceptíveis na natureza, do mundo psíquico do homem ou na sociedade, de forma direta ou indireta” (MARCONI e LAKATOS, 2010. p. 208). Com caráter de planejamento do uso do espaço físico, a base teórica é sustentada na Teoria do Espaço Turístico de Boullón (2002), visto que o mesmo refere-se à distribuição e organização espacial dos atrativos e equipamentos turísticos.

### 2.1 . SISTEMA TURÍSTICO

“[...] o turismo é consequência de um fenômeno social cujo ponto de partida é a existência do tempo livre e o desenvolvimento dos sistemas de transporte.” (BOULLÓN, 2002 p. 37) Com o número de viajantes crescendo, devido há esse tempo livre, a iniciativa privada e pública tentou resolver as necessidades dos viajantes ampliando o número de serviços para oferecer mais oportunidades de lazer. Esse desenvolvimento no turismo gerou uma relação entre os elementos envolvidos, formando um sistema.

Boullón (2002) utiliza o modelo de sistema oferta-demanda para explicar o funcionamento dessa relação, sendo integrado pela demanda turística, oferta turística, a venda, o produto turístico, o empreendimento e os atrativos turísticos, a infraestrutura, a superestrutura e o patrimônio turístico.

Fundamentado em Boullón (2002 p. 67):

Define-se [...] o conceito de patrimônio turístico como a relação entre a matéria-prima (atrativos turísticos), o empreendimento turístico (aparato produtivo), a infraestrutura (recurso de apoio ao aparato produtivo) e a superestrutura (subsistema organizacional e recursos humanos disponíveis para operar o sistema).

Sendo assim, não é aconselhável fazer uso do termo patrimônio turístico para referir-se somente a um atrativo, pois o patrimônio turístico deve funcionar de forma integral pelos elementos citados pelo autor. Logo, com base na definição de Boullón:

A demanda pode ser medida contabilizando-se o total de turistas que afluem a uma região, país, zona, centro turístico ou atrativo, os ingressos que geram e, caso se queira aprofundar a análise, medindo como são distribuídos esses dados entre os diversos tipos de serviços oferecidos nessa mesma unidade (BOULLÓN. 2002 p. 39).

A demanda é uma medida quantitativa de pessoas que chegam à determinada área turística para usufruírem dos serviços oferecidos. Mas o autor afirma que para análises sobre demanda é necessário conhecer seus cinco tipos.

Boullón (2002 p. 40) descreve que “a demanda real indica a quantidade de turistas que há em um dado momento em determinado lugar, e a soma de bens e serviços efetivamente solicitados pelos consumidores nesse local durante sua estada”. Enquanto a demanda

*Turista real-consumidor potencial* refere-se aos gastos adicionais que pode realizar a demanda real durante sua estada. [...] considerando [...] campanhas publicitárias de cada centro turístico, de modo que cheguem aos visitantes [...] para motivá-lo a visitar o maior número possível de lugares e para que aumente o gasto em coisas que desconheciam antes de viajar. (BOULLÓN. 2002 p. 41).

A demanda real pode ter mais êxito se a turista real-consumidor potencial for bem desenvolvida pelos responsáveis das campanhas publicitárias de cada centro turístico.

“A *demanda histórica* é o registro estatístico das demandas reais ocorridas no passado, e a análise de suas variações e tendências para deduzir-se o ritmo de sua evolução.” (BOULLÓN. 2002 p. 41) Ritmo esse que resultará na *demanda futura*, pois “toma como base as séries cronológicas da demanda histórica de determinado lugar, para projetar, a partir do presente e mediante aplicação de fórmulas matemáticas, seu provável crescimento, estagnação ou diminuição” (BOULLÓN. 2002 p. 41).

E por fim, a *demanda potencial* refere-se à demanda:

Que se poderia obter a partir de uma praça de mercado emissor não conquistada, para outra praça de mercado receptor [...] e também os incrementos adicionais que se poderia conseguir da demanda futura [...] como consequência da melhoria dos serviços (BOULLÓN. 2002 p. 41).

Dessa forma, o autor afirma que não há somente essas possibilidades de

análise do fator demanda. Mas essas são consideradas relevantes para o diagnóstico de uma localidade para planejar sua oferta turística.

E por oferta entende-se como “a quantidade de mercadoria ou serviço que entra no mercado consumidor a um preço dado e por um período determinado.” (BOULLÓN. 2002 p. 42). São os bens e serviços que o consumidor passa a ter conhecimento de sua existência. E por bens e serviços, segundo Boullón (2002), no turismo não é interpretado da mesma forma que ocorre no mercado de compra e venda de outros bens de consumo. No turismo o que ocorre é o comprometimento do turista em fazer uso desses bens e serviços por um determinado prazo e preço. A partir do momento que usufrui desse serviço a oferta passa a ser um produto

Produto turístico é formado pelos mesmos bens e serviços que fazem parte da oferta, [...] levando em conta o consumidor, estabelece que para ele o produto turístico é aquele que lhe permite passear, visitar os atrativos, fazer esportes e divertir-se.

Portanto, o produto turístico é a oferta materializada somada a outros elementos que satisfazem o consumo da atividade turística.

O elo entre a oferta e a demanda é o processo de venda, garantindo a entrada da oferta turística no mercado. “O processo de venda implica que a oferta turística alcançará efetivamente um mercado, sempre que o preço de seus produtos for competitivo” (BOULLÓN. 2002 p. 45). Segundo o mesmo autor, no processo de venda ocorre a interação da oferta com a demanda, ou seja, dependendo do tipo de consumidor: turista potencial ou futuro e turista real-consumidor potencial, no processo da venda a apresentação do produto requer suas características e preço global, mas também o detalhamento dos serviços complementares para esse segundo tipo de consumidor.

Os serviços vendidos aos turistas “são elaborados por um subsistema que denominamos ‘empreendimento turístico’, integrado por dois elementos: a) equipamentos e b) instalações” (BOULLÓN, 2002, p.49).

“O equipamento inclui todos os estabelecimentos administrados pelo poder público ou pela iniciativa privada que se dedicam a prestar os serviços básicos.” (BOULLÓN. 2002 p. 54) Como, por exemplo, hospedagem, alimentação, entretenimento e outros serviços turísticos. Já as instalações, “deve-se anotar todas as construções especiais (diferentes das consignadas pelo equipamento), cuja

função é facilitar a prática de atividades puramente turísticas.” (BOULLÓN. 2002 p. 54). Como, por exemplo, as marinas nas praias, os mirantes nas montanhas ou as pontes que facilitam o acesso à outra localidade sobre o rio.

Os empreendimentos turísticos são instrumentos produtivos para a operação do fenômeno. Mas além desse, é necessário à presença da matéria-prima, sendo ela os atrativos turísticos, pois sem esses, um país ou região não poderia empreender a atividade turística.

De acordo com Boullón (2002 p. 58):

entende-se por infraestrutura a disponibilidade de bens e serviços com que conta um país para sustentar suas estruturas sociais e produtivas. Fazem parte da mesma a educação, os serviços de saúde, a moradia, os transportes, as comunicações e a energia.

A estes deve-se ainda levar em consideração a limpeza e a segurança pública. Dessa forma, a infraestrutura funciona para “vincular os assentamentos urbanos e resolver as necessidades internas, a fim de permitir [...] a circulação de pessoas, mercadorias, fluidos, energia e notícias” (BOULLÓN, 2002, p.58). Para dar suporte aos instrumentos do empreendimento é preciso acrescentar a infraestrutura na localidade. Permitindo que tanto a população local como os visitantes tenham acesso aos equipamentos e serviços.

Há um subsistema superior aos já mencionados. A superestrutura:

Compreende todos os organismos especializados, tanto público como de iniciativa privada, encarregada de otimizar e modificar, quando necessário, o funcionamento de cada uma das partes que integram o sistema, bem como harmonizar suas relações para facilitar a produção e a venda dos múltiplos e dispares serviços que compõem o produto turístico. (BOULLÓN. 2002 p. 61).

Entende-se como a regulamentação do sistema, a qualidade dos serviços de um destino que é consequência da eficiência de sua superestrutura.

Diante das descrições, considera-se que o sistema de Boullón (2002) é relevante para o planejamento da atividade turística de uma localidade, tendo em vista que o investimento no patrimônio turístico deve ocorrer e seus componentes sejam analisados de forma integral, pois um depende do outro. Bem como Boullón (2002) aponta na etapa do diagnóstico é impossível referir-se aos empreendimentos turísticos sem se tratar dos atrativos que lhes servem, da infraestrutura que os



condiciona e do apoio da superestrutura, além da análise da demanda e do rendimento dos estabelecimentos incluídos no setor. O diagnóstico completo resultará em um sistema de eficiência e sucesso na atividade turística.

## 2.2 ESPAÇO TURÍSTICO

Identificam-se três tipos de espaço ao apreciá-lo. Sendo eles o espaço plano, o volumétrico e o temporal. Boullón (2002) indica que o espaço plano serve para conhecer o tamanho das coisas a partir de duas dimensões: comprimento e largura; o espaço volumétrico refere-se à forma dos corpos com massa, suas características físicas; por último, o espaço temporal que reúne o comprimento, a largura, o volume e a duração que o observador leva para percorrer ou apreciar o objeto, além da possibilidade em datar o objeto.

É relevante para o planejador da atividade turística, ter conhecimento das características do objeto onde será realizada a mesma, pois ao fazer uso dos atrativos em percursos e roteiros, o planejador deve estudar as dimensões espaciais para saber tanto o recorte temporal da área em planejamento, como o tempo que o observador levará para percebê-la subjetivamente.

No espaço físico podem ser encontradas algumas expressões materiais, como cultural e natural. Sobre as expressões materiais culturais “é aquela parte da crosta terrestre que, devido à ação do homem, teve modificada sua fisionomia original” (BOULLÓN, 2002, p. 78). Portanto, o mesmo autor conclui que devido às condições do solo e necessidades do indivíduo, o espaço cultural ocasiona o espaço artificial, ou a própria cidade, onde se encontram os artefatos e construções feitas pelo homem. Há também o espaço natural virgem, “são aquelas áreas, cada vez mais escassas, do espaço natural sem vestígios da ação do homem.” (BOULLÓN. 2002 p. 79).

No espaço turístico ocorre a presença e distribuição territorial dos atrativos turísticos que estabelecem a delimitação territorial desse espaço. Dessa forma, a Teoria do Espaço Turístico apresenta tipologias de distribuições espaciais dos equipamentos turísticos para melhorar no momento do planejamento e compreender quais recursos devem ser incentivados para a formulação do produto turístico.

Sendo assim:

(...) a melhor forma de determinarmos um espaço turístico é recorrermos ao método empírico, por meio do qual podemos observar a distribuição territorial dos atrativos turísticos e do empreendimento, a fim de detectarmos os agrupamentos e as concentrações que saltam à vista (BOULLÓN, 2002, p.80).

Tais agrupamentos e concentrações são identificados de acordo com sua superfície e empreendimento. Segundo Boullón (2002), a maior unidade de análise e estrutura são as zonas, formadas pela presença de no mínimo dez atrativos turísticos suficientemente próximos, de qualquer hierarquia, somado aos serviços turísticos, dois ou mais centros de distribuição e infraestrutura de transporte e comunicação. Contudo, sua extensão é variável, pois depende da dimensão do território nacional e a forma que os atrativos se distribuem.

A demarcação das zonas comprovará a possibilidade de subdividi-las em áreas. O importante é que as zonas possam ser divididas em partes menores naturalmente. Visto que as áreas necessitam dos mesmos requisitos de uma zona, como a infraestrutura de transporte e comunicação, um centro turístico e tampouco pode conter menos de dez atrativos. (BOULLÓN, 2002).

Outro recorte espacial que precisa de um centro turístico, sendo esse de distribuição, que logo mais será descrito, são os complexos turísticos. Esses são agrupamentos menores que a zona e dependem da existência de atrativos da mais alta hierarquia (BOULLÓN, 2002). Os complexos não devem ser confundidos com as unidades turísticas, a qual há um ou vários atrativos situados juntos, mas sem importar a hierarquia e sem a necessidade dos centros turísticos, contam com equipamentos de meios de hospedagem, alimentação mais serviço de entretenimento e algumas instalações. (BOULLÓN, 2002)

Os núcleos turísticos:

Referem-se a todos os agrupamentos com menos de dez atrativos turísticos de qualquer hierarquia e categoria, que estão isolados no território e, portanto, têm o funcionamento turístico rudimentar ou carecem completamente dele, devido, precisamente, a seu grau de incomunicação. (BOULLÓN, 2002 p. 96)

O acesso a esses atrativos é limitado, pois carecem da infraestrutura. Quando esses núcleos conquistam um meio de se conectarem a rede de estradas, transformam-se em conjuntos turísticos. Esses são consolidados a partir da construção de algum empreendimento turístico, equipamentos ou instalações

(BOULLÓN, 2002). Segundo o autor, tanto o conjunto como o núcleo, são situações espaciais transitórias, os mesmos podem evoluir e transformar-se em unidades ou centros.

O elemento essencial em quase todas as situações espaciais são os centros turísticos. “É todo conglomerado urbano que conta em seu próprio território ou dentro do seu raio de influência com atrativos turísticos de tipo e hierarquia suficiente para motivar uma viagem turística” (BOULLÓN. 2002 p. 84).

Na análise empírica do autor, identificam-se quatro tipos de centros turísticos. Sendo eles o centro turístico de distribuição, estada, escala e excursão. Definidos da seguinte forma por Boullón (2002):

- Centro de distribuição:

A totalidade do equipamento de hospedagem deve se localizar na cidade, mas parte dos equipamentos de alimentação, comércio turístico, serviço de guias, bem como certas instalações específicas, como estacionamento, trilhas, mirantes e serviços sanitários, devem estar situados nos atrativos. (BOULLÓN. 2002 p. 90)

- Centro de estada: “necessitam de um equipamento de entretenimento muito mais diversificado, para oferecer alternativas diferentes durante todo o tempo da permanência, principalmente durante as tardes e as noites” (BOULLÓN. 2002 p. 90).
- Centro de escala: “coincidem com as conexões das redes de transporte e com as etapas intermediárias dos percursos de longa distância entre uma praça de mercado emissor e outra de mercado receptor” (BOULLÓN. 2002 p. 91).
- Centro de excursão: “são os que recebem, por menos de 24 horas, turistas procedentes de outros centros” (BOULLÓN. 2002 p. 91).

Para que todos esses agrupamentos mencionados sejam conectados é importante que existam as vias longitudinais, essas são chamadas de corredores turísticos. De acordo com Boullón (2002 p. 97) corredores turísticos “são as vias de conexão entre as zonas, as áreas, os complexos, os centros, os conjuntos, os atrativos turísticos”. Classificados de duas formas conforme sua função, sendo eles corredor de traslado e de estada.

Os corredores de traslado “constituem a rede de estradas e caminhos de um país por meio dos quais se deslocam os fluxos turísticos para completar o itinerário”

(BOULLÓN. 2002 p. 97). São trajetos longos, mas que geralmente compensam com a paisagem.

Os corredores de estada “são superfícies alongadas, em geral paralelas às costas de mares, rios ou lagos” (BOULLÓN. 2002 p. 102), É caracterizado pelo ordenamento dos atrativos e do empreendimento turístico, ou seja, a localização geográfica dos atrativos determina a estrutura física do corredor de estada, Contudo, os atrativos que compõem os corredores de estada são comercializados separadamente na maioria das vezes, causando uma competitividade entre eles no mercado. (BOULLÓN, 2002).

Dessa forma, para organizar o espaço turístico e ter sucesso na ação do planejamento é necessário ter conhecimento do sistema e da Teoria do Espaço Turístico a fim compreender qual recurso deve ser incentivado para concretizar o produto turístico. Por meio da aplicação do sistema e conhecimento da teoria serão desenvolvidas políticas e planos para o desenvolvimento dos espaços potenciais.

### 2.3. PONTOS FOCAIS PRESENTES NO ESPAÇO URBANO

Segundo Boullón (2002 p. 73) o espaço existe com a presença de objetos de referências, pois o que o determina “é o vazio entre a posição dos corpos sólidos que se define por sua própria massa”, sem a existência dos objetos, o espaço é nada.

Com a necessidade do homem em construir um lugar civilizado com artefatos, monumentos e outras obras, surgem às cidades (BOULLÓN, 2002). Nelas contêm o reflexo das sociedades presentes e passadas que deixam suas marcas nos processos sociais decorrentes no espaço, ou seja, se uma sociedade reflete desigualdade quanto aos recursos básicos de vida isso será percebido no espaço quando observado (CORRÊA, 2001). Tudo que é referente às ações do homem são representadas no território, o qual se encontra em constantes mudanças, sendo percebidos em uma passagem de tempo e retidos na memória do homem.

Como dito anteriormente, o espaço urbano é classificado como espaço cultural, resultado da ação do homem no ambiente. Ações que são possíveis ao serem observadas a partir da captação dos objetos materializados na paisagem. Visto que “a relação entre a paisagem e o turismo é íntima, justificando a colocação

de que a paisagem é a matéria-prima do turismo” (XAVIER. 2007 p. 39). O mesmo autor descreve sobre a percepção dessa paisagem, considerando-a como:

Uma arte [...] sua avaliação envolve a cultura e é influenciada pela arquitetura ou pela literatura. Colocam-se em evidencia os sentimentos ecológicos e sociológicos entre as tendências atuais que influenciam a percepção da paisagem. Eles podem afetar seriamente nossas reflexões e nosso julgamento. (XAVIER. 2007 p. 41).

Boullón (2002 p. 193) afirma que paisagem urbana constrói-se “por meio de uma série de elementos formais – que o homem consegue identificar e reter em sua memória”. Diante disso, as expressões materializadas do homem no ambiente formam a paisagem, porém é o observador que julgará por meio do seu juízo moral e de valor se o que se observa é considerado uma paisagem.

São quatro os fatores que definem o grau de captação de uma paisagem urbana: o tamanho da cidade, o traçado, a topografia e o tipo de arquitetura. (BOULLON, 2002). Dessa forma, ao conhecer uma cidade adentrando em seus espaços abertos e edifícios, essa, mesma com um extenso território, ruas complexas, poucos monumentos notórios e espaços verdes, torna difícil a leitura da paisagem. Pois para quem vive na cidade é fácil de localizar-se e reconhecer uma paisagem, mas para quem está passando pela primeira vez no local deve orienta-se pelo que o autor chama de pontos focais.

Para a compreensão do espaço urbano, Boullón (2002), define seis pontos focais relevantes para orientar-se na cidade e auxiliar no planejamento da atividade turística, sendo eles: logradouro, marco, bairro, setor, borda e roteiro.

Os logradouros são os espaços abertos ou cobertos de uso público, em que o turista pode entrar e que pode percorrer livremente. Bons exemplos de logradouros são um parque, um zoológico, uma praça, uma galeria, um centro comercial, uma feira, um mercado, uma encruzilhada de ruas, o átrio de uma igreja ou uma estação de ônibus (BOULLÓN. 2002 p. 196).

Sendo assim, passarão pelos logradouros tanto os turistas como o cidadão local, porém se esse ponto é de grande proporção, com relação ao turista que desconhece as dimensões do lugar, é importante haver sinalizações para evitar que se perca e certifique-se que conheceu os atrativos indica Boullón (2002).

Boullón descreve que marcos:

São objetos, artefatos urbanos ou edifícios que, pela dimensão ou qualidade

de sua forma, destacam-se do resto e atuam como pontos de referência exteriores ao observador. [...] Pode-se considerar como marcos coisas tão diferentes como um edifício enorme, um monumento, uma fonte, um cartaz de propaganda, uma igreja ou um quiosque de informação ao público. (BOULLÓN. 2002 p. 197)

Os marcos tornam-se referências por sua singularidade estética, “cada vez que em qualquer parte de uma cidade aparece um elemento singular, este passa imediatamente a fazer parte dos pontos focais urbanos que seus habitantes lembram” (BOULLÓN. 2002 p. 202)

Porém, há dois tipos de marco, os locais e gerais. Segundo Boullón (2002 p. 202) os marcos locais “são percebíveis pelos habitantes de cada parte da cidade, mas não influenciam na formação da paisagem turística, porque exigem familiarização com o meio”, o que não se adapta aos turistas, que estarão na localidade por um determinado tempo. Enquanto os marcos gerais:

Podem ser distantes ou próximos. Os distantes, como o próprio nome indica, são aqueles que, por seu tamanho, ou por se encontrarem em pontos proeminentes, são visíveis de muitas posições; são os que o turista percebe (ou é preciso fazer com que descubra) primeiro, e atuam como chaves visuais tranquilizadoras, já que lhe permitem saber onde se encontra. (BOULLÓN. 2002 p. 202)

Portanto, para o turismo os marcos gerais são relevantes, principalmente quando esses possuem um contexto histórico que os tornam atrativos.

Os bairros “são seções da cidade relativamente grandes nas quais o turista pode entrar e se deslocar” (BOULLÓN. 2002 p. 202). Porém, poucos desses lugares podem ser apreciados visualmente como um todo, já que foram criados por razões políticas para facilitar a organização administrativa das cidades (BOULLÓN, 2002). Além disso, são raros os bairros considerados totalmente turístico. O autor sugere, para facilitar a orientação do visitante, a utilização de mapas com destaque para os elementos de atratividade. Boullón (2002) afirma que alguns bairros tem interesse para o turismo, pois em seu interior é possível observar outros pontos focais que servem de atrativos como marcos e logradouros.

De acordo com Boullón (2002 p. 206), os setores:

São os restos que permanecem de um antigo bairro, cujas edificações originais foram suplantadas por outras mais modernas, quando essa parte da cidade alcançou um novo valor comercial. No entanto, do ponto de vista turístico, os setores são muito importantes porque, se forem valorizados, podem servir para mostrar como foi, um dia, uma cidade ou um povoado em sua etapa de máximo esplendor arquitetônico.

Considera-se que os setores são unidades históricas de uma cidade, que muitas vezes tem sua proteção assegurada por regulamentos urbanos.

Sobre as bordas, Boullón as caracteriza como:

Elementos lineares que marcam o limite entre duas partes da cidade. Uma borda é um elemento fronteiro que separa bairros diferentes, quebra a continuidade de um espaço homogêneo ou define os extremos ou margens de parte da cidade. (BOULLÓN. 2002 p. 208)

Quando as cidades são construídas a beira de um rio que se tenha sabido preservá-lo e urbanizá-lo adequadamente, ele enriquece a paisagem urbana (BOULLÓN. 2002). Contudo, na maioria dos casos, a margem dos rios torna-se abandonada e é transformada em depósito de lixo natural dos bairros ao longo do curso d'água, o que leva ao comprometimento da paisagem em resposta aos impactos causados pelo homem.

O autor cita dois tipos de bordas, as fracas e as fortes. “Uma borda forte é aquela que resulta infranqueável, como uma via férrea ou uma autopista urbana. As partes assim separadas ficam completamente desconectadas, até mesmo visualmente” (BOULLÓN. 2002 p. 208)

Enquanto as bordas fracas “embora separem, permitem a passagem fluida de um lado para o outro, seja visível ou física” (BOULLÓN. 2002 p. 208). Sendo assim, afirma-se que a borda encerra a continuidade de um espaço homogêneo e que se o acesso à outra parte do espaço é difícil de visualizá-la ou de acessar fisicamente, é considerada uma borda forte.

Por fim, os roteiros “são as vias de circulação selecionadas pelo trânsito turístico de veículos e pedestres, em seu deslocamento para visitar os atrativos turísticos e para entrar e sair da cidade” (BOULLÓN. 2002 p. 209).

Um roteiro pode ser importante pelos pontos ou lugares que une, se esses são próximos podem ser percorridos a pé, mas se possuírem certa distância e

necessitar de mobilidade maior é fundamental que as ruas e trechos sejam de boa qualidade. (BOULLÓN. 2002). Mas isso depende da eficiência da superestrutura em impor critérios às autoridades municipais que devem valorizar esses trechos de acessos para ter uma atividade turística de qualidade. Além disso, o autor observa um erro que não deve ser cometido é em percorrer o menor caminho para alcançar o atrativo mais rápido, sem se preocupar por onde percorrerá, do que valorizar o caminho mais longo, mas com atrações. Dessa forma, as vias de circulação também podem ser uma atratividade turística.

Diante das descrições dos pontos focais, Boullón (2002) conclui que ao captar esses pontos o visitante os assemelha em sua mente e por fim elabora uma síntese de paisagem observada. Os pontos focais ajudam a melhorar a curta vivência do turista em uma localidade, além de dar destaque aos pontos de interesse turístico.

### **3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS**

Relacionados às pesquisas acadêmicas de conclusão de curso de graduação, “é usual a classificação com base em seus objetivos gerais. Assim, é possível classificar as pesquisas em três grandes grupos: exploratórias, descritivas e explicativas”. (GIL, 2002, p. 41). Este capítulo é sobre os caminhos metodológicos escolhidos para a elaboração do presente trabalho.

#### **3.1. MÉTODO DE INVESTIGAÇÃO**

“O método é o conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permite alcançar o objetivo [...] traçando o caminho a ser seguido, detectando erros e auxiliando as decisões do cientista” (MARCONI e LAKATOS, 2010, p. 65). Para alcançar o objetivo da pesquisa e obter resultados precisos, utilizou-se dos métodos histórico e estruturalista.

O método histórico consiste em investigar acontecimentos, processos e instituições do passado para verificar a sua influência na sociedade de hoje, pois as instituições alcançam sua forma atual através de alterações de suas partes componentes, ao longo do tempo, influenciadas pelo contexto cultural particular da época. (LAKATOS; MARCONI. 2010 p. 89).

Por método estruturalista Lakatos e Marconi (2010 p. 93) definem que o



mesmo “parte da investigação de um fenômeno concreto, eleva-se a seguir ao nível abstrato, por intermédio da constituição de um modelo que represente o objeto de estudo, retornando por fim ao concreto”. A Orla Urbana de Manaus é uma população dentro do universo cidade de Manaus, o método estruturalista compreende a relação das partes com o todo, ou seja, a ligação da borda com a cidade.

Dessa forma, a utilização dos métodos reforçou a investigação do fenômeno concreto histórico que ocorreu desde o período da colonização de Manaus, seguindo para os conceitos históricos levantados por meio da investigação dos acontecimentos e processos que passaram ao longo do tempo. Por esses métodos resgataram-se nos elementos da orla o contexto histórico que está inserido.

### 3.2. OBJETIVOS METODOLÓGICOS

A pesquisa se caracteriza como exploratória descritiva, pois o estudo exploratório de um objeto é o primeiro passo para se realizar uma pesquisa mais precisa e que se tenha o objetivo de colocá-la em prática futuramente. Lakatos e Marconi (2003 p. 188) afirmam que pesquisa de campo exploratória:

São investigações de pesquisa empírica cujo objetivo é a formulação de questões ou de problema, com tripla finalidade: desenvolver hipóteses, aumentar a familiaridade do pesquisador com o ambiente, fato ou fenômeno, para a realização de uma pesquisa futura mais precisa ou modificar e clarificar seus conceitos.

Enquanto a pesquisa descritiva:

Têm como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis. [...] As pesquisas descritivas são, juntamente com as exploratórias, as que habitualmente realizam os pesquisadores sociais preocupados com a atuação prática. (GIL, 2002, p. 42)

Portanto, este trabalho tomará como método de investigação a pesquisa exploratória com caráter descritivo, tendo em vista que a união das duas, forma o estudo exploratório-descritivo:

São estudos exploratórios que têm por objetivo descrever completamente determinado fenômeno, como, por exemplo, o estudo de um caso para o qual são realizadas análises empíricas e teóricas (LAKATOS; MARCONI. 2003 p. 188).

Um dos principais objetivos da pesquisa foi descrever os pontos focais identificados no objeto de estudo.

Quanto a finalidade, considera-se aplicada, pois buscou-se por meio do estudo científico (a teoria) solucionar o problema concreto, o caso de desvalorização da orla, aplicando na prática para a formatação de um roteiro turístico.

### 3.3. PROCEDIMENTOS TÉCNICOS PARA A COLETA DE DADOS

O presente trabalho foi realizado entre o segundo semestre de 2018 ao primeiro de 2019. A amostra da pesquisa são os pontos focais identificados na orla na coordenada de oeste ao leste da cidade de Manaus. Com base na teoria de Boullón (2002) e a partir da experiência empírica, foram selecionados 11 pontos focais, entre material e imaterial, relacionado com 6 categorias de análise e 3 recortes temporais.

Sobre a amostragem “é uma parcela convenientemente selecionado do universo (população); é um subconjunto do universo” (LAKATOS; MARCONI. 2003 p. 163).

Os procedimentos técnicos para o levantamento de dados contidos nos resultados são os seguintes:

- Estudo da teoria: Estudo bibliográfico em específico sobre a Teoria do Espaço Turístico de Roberto C. Boullón (2002) e História e Arquitetura de Otoni Mesquita (2019).
- Trabalho de campo: Em 2018, junto com a turma do 4º período do curso de Turismo, visitou-se a orla da cidade através da visita técnica da disciplina de Geografia Aplicada ao Turismo, ministrada pela Prof.<sup>a</sup> Selma Batista<sup>2</sup>; Nessa visita foi utilizada a técnica de observação direta intensiva, que consiste na “coleta de dados para conseguir informações e utiliza os sentidos na obtenção de determinado aspecto da realidade. Não consiste apenas em ver e ouvir, mas também em examinar fatos ou fenômenos que se deseja estudar.” (MARCONI e

---

<sup>2</sup> Geógrafa, professora Adjunta da Universidade do Estado do Amazonas – UEA.

LAKATOS, 2010, p. 173).

- Pesquisa bibliográfica do contexto histórico sobre os pontos focais selecionados: Fez uso de fontes secundárias que tem por finalidade “colocar o pesquisador em contato direto com tudo o que foi escrito, dito ou filmado sobre determinado assunto.” (MARCONI e LAKATOS, 2010, p. 166). As fontes foram os livros, trabalhos acadêmicos de dissertação e tese, sites online e artigos publicados.

#### **4. RESULTADOS E DISCUSSÕES - DA TEÓRIA À PRÁTICA**

Após o estudo da teoria e a coleta de dados, é necessário dar resposta ao questionamento da pesquisa realizando a análise e interpretação dos dados obtidos. A análise “é a tentativa de evidenciar as relações existentes entre o fenômeno estudado e outros fatores. [...] Interpretação é a tentativa intelectual que procura dar um significado mais amplo às respostas, vinculando-se a outros conhecimentos”. (LAKATOS; MARCONI. 2010 p. 151,152) Sendo assim, o fenômeno estudado foi analisado em seu espaço territorial para identificar qual efeito causa para a atividade turística. Ao analisar os dados levantados na prática que coincidem com a teoria em estudo, fez-se a interpretação.

Com base em Boullón, a Orla Urbana de Manaus, de oeste a leste, como objeto de investigação se apresenta nas suas três formas de apreciação sendo plano, volumétrico e temporal. Em seu espaço plano se apresenta na barranca banhada pelo Rio Negro. Como ilustra o artigo de Vianna e Sudério (2016) ao afirmar que essa característica de barranca geográfica é recorrente nas regiões do planeta banhadas por rios ou oceanos, e na Amazônia se repete tanto nos cursos dos grandes rios da região, quanto ao longo dos braços de rios menores, chamados localmente de igarapés. “[...] o arranjo formal determinará, por vezes, o acesso ao assentamento, que na região, dá-se principalmente (ou exclusivamente, em muitos casos) por hidrovia” (VIANNA E SUDÉRIO. *Revista eletrônica CAU/UCB*, p. 55. 2016). Sua superfície terrestre encontra-se em um terreno mais alto e paralelamente possui extensão de 33,5 km de orla fluvial.

No espaço volumétrico, são as formas das primeiras edificações da cidade e seu volume hídrico, constituído por praia fluvial, infraestrutura de deslocamento,

parques lineares, conjunto arquitetônico, área portuária e recurso hídrico.

Em seu espaço temporal a orla é definida em três recortes datados pelos séculos XVII a XXI, conforme figura 1.

**Quadro 1. RESULTADO DA TEORIA À PRÁTICA**

| <b>ESPAÇO PLANO</b>   | <b>ESPAÇO VOLUMÉTRICO</b>  | <b>ESPAÇO TEMPORAL</b>  |
|---|--|---|
| Barranca banhada pelo Rio Negro. Superfície terrestre paralela a 33,5 km de orla fluvial. | 11 pontos focais categorizados em praia fluvial, infraestrutura de deslocamento, parques lineares, conjunto arquitetônico, área portuária e recurso hídrico. | Cerca de 4 a 5 horas para percorrer os 11 pontos focais datados pelos séculos XVII A XXI. |

Fonte: Tamires Simões (2019)

Com base na tese de Batista (2013) tem-se o primeiro recorte de 1665 a 1920, refere-se ao período de fundação da cidade, o I Ciclo Econômico da Borracha e o modelo urbanístico da “Belle Époque”. Ocasão em que Manaus, sob duas gestões do Governador Eduardo Gonçalves Ribeiro (02 de novembro de 1890 a 5 de Maio de 1891) e de (27 de fevereiro de 1892 a 23 de Julho de 1896) sob influência do Plano Haussmann de Paris, com uma política higienista, implanta seu primeiro plano de obras, responsável pelo significativo acervo do patrimônio histórico edificado do Centro Histórico de Manaus, em geral, datados nos final do século XIX.

De acordo com a mesma autora, posteriormente de 1920 a 1950, como consequência da crise da Borracha a expansão urbana ocorrida entre o período de 1920 a 1950, refere-se ao curto e findo II Ciclo Econômico da Borracha que, como consequência, provocou um acelerado processo de ocupação da Orla de Manaus, consolidando-se nesta época, a Cidade Flutuante, com mais de duas mil moradias sobre as águas.

**Figura 1 - EVOLUÇÃO URBANA DE MANAUS**



**Fonte:** Cordeiro (2016)<sup>3</sup>  
Adaptado por Selma Batista

De 1950 a 1980, com o advento da Zona Franca de Manaus, em 1967, o boom populacional se reflete na mancha urbana da cidade. Sentido zona leste, se instala o Polo Industrial de Manaus e os primeiros Programas de Habitação do Governo do Estado do Amazonas, não conseguindo atender a demanda crescente, perde o controle e surgem os aglomerados subnormais urbanos. Na Orla a paisagem se modifica com os estaleiros, portos e outras infraestruturas urbanas à oeste, nos bairros do São Raimundo, Compensa e Santo Antonio; e à leste nos bairros do Educandos, passando pelo Porto Chibatão e Porto da Ceasa. De 1980 a

<sup>3</sup> Palestra proferida em 06 de junho de 2019, por Pedro Paulo Cordeiro, na disciplina de Planejamento Urbanístico do Curso de Turismo da UEA.

2014, a cidade explode sentido zonas norte e leste, alcançando na zona oeste a Orla da Ponta Negra, revitalizada em 2012, com o metro quadrado mais valorizado de Manaus; e na zona leste a Orla do Puraquequara, compreende, na atualidade, o metro quadrado mais barato do município. (BATISTA. 2013).

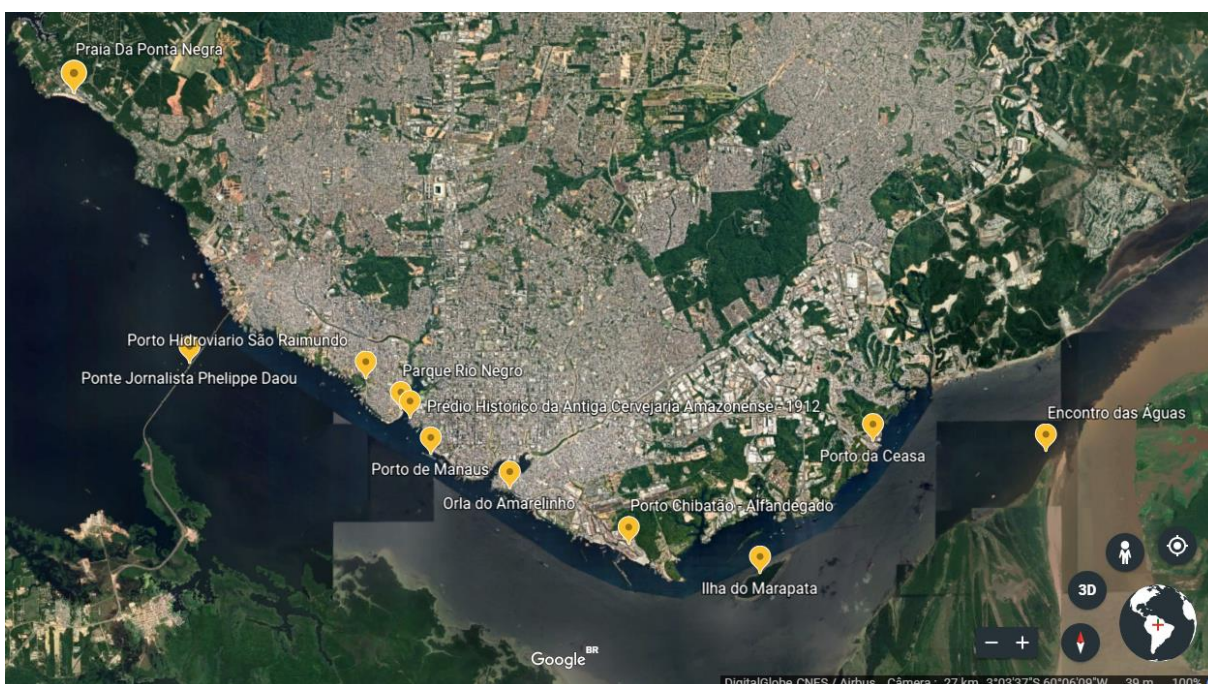
Levando em consideração o trabalho de campo realizado em 2018, o roteiro pode durar em média cinco horas de percurso com três paradas, duas de 10 minutos e uma de 15 minutos, respectivamente, nos pontos da Ponte Jornalista Phelippe Daou, Encontro das Águas e Complexo Portuário – Roadway e Conjunto Arquitetônico. A escolha por esses pontos deu-se durante a observação no trabalho de campo em que tanto na ponte como no Encontro das Águas as pessoas decidem fazer registros fotográficos mais detalhados. Não é diferente no Porto Roadway, mas pelo conjunto arquitetônico que abriga, exige maior tempo para a exposição descritiva do acervo, no contexto histórico da área mais antiga da Orla Urbana de Manaus.

De acordo com a teoria de Boullón (2002) sobre os corredores de estada, o mesmo o caracteriza de forma geral como superfícies alongadas paralelas às costas de mares, rios e lagos. Porém, o corredor de estada que será utilizado na construção do roteiro será o próprio rio paralelo à superfície terrestre, ou seja, um novo olhar sobre corredor turístico. Além disso, o autor afirma que os corredores de estada são representados pelo ordenamento dos atrativos e empreendimentos presentes na paisagem que muitas vezes são comercializados separadamente, causando uma competitividade. Mas se os atrativos são organizados em uma sequência percebível, além de ser possível visualiza-los por uma via diferente, como a hidroviária, é de interesse para o planejador do turismo a criação de roteiros que surgirão desses corredores. Dessa forma, o roteiro potencializa e valoriza o corredor de estada e a união dos atrativos presentes na paisagem.

Com base na teoria sobre os pontos focais, a orla enquanto borda, divide o espaço urbano do espaço natural e apresenta um grande potencial turístico. Baseado nesse contexto identificou-se 11 pontos focais categorizados como marcos turísticos os quais permitiram a elaboração do roteiro. São eles: Praia da Ponta Negra, Ponte Jornalista Phelippe Daou, Porto Hidroviário do São Raimundo, Parque Rio Negro, Cervejaria Miranda Corrêa, Complexo do Porto Roadway, Orla do Amarelinho, Porto do Chibatão, Ilha de Marapatá, Encontro das Águas e Porto da Ceasa.

Sendo assim, partindo da teoria à prática a pesquisa faz uso de três pontos focais (Boullón, 2002) na elaboração do potencial roteiro turístico fluvial, sendo eles: marco, borda e roteiro. Considerando a afirmação de Boullón (2002) em que o roteiro é a principal via de circulação para a atividade turística, pois une elementos de atratividade no espaço, quando esse oferece uma paisagem ao usuário da via propõe-se a formatação desse roteiro.

**Figura 2 - ORLA URBANA DE MANAUS DE OESTE AO LESTE COM PONTOS FOCAIS EM DESTAQUE**



Fonte: GoogleEarth (2019)

#### 4.1. ROTEIRO TURISTICO FLUVIAL PELA ORLA URBANA DE MANAUS

A prática do roteiro se fará em embarcação de barco regional, adequado para a atividade turística, pelo fato de possuir dois andares favorece a visualização dos pontos mais distantes. Apresenta boa infraestrutura, com capacidade para 80 passageiros e possui na parte inferior banheiro e cozinha.



**Figura 3 – BARCO REGIONAL**



**Fonte:** Marcos Filipe (2017)

O roteiro parte da zona oeste, Praia da Ponta Negra e, segue no sentido jusante para a zona leste de Manaus. Neste trajeto é possível observar na paisagem, edificações e estruturas mais recentes intrincadas pelas mais antigas. A saída é prevista para as 8hrs da manhã do Píer do Tropical Hotel, localizado na Av. Coronel Teixeira - bairro Ponta Negra.

A partir do tópico seguinte, com base no trabalho de campo, se fará a descrição de cada um dos onze pontos selecionados para a proposta do Roteiro Turístico Fluvial, objetivo desta pesquisa.

#### **4.2. BREVE DESCRIÇÃO SOBRE A CIDADE DE MANAUS**

Com base nos relatos históricos de Mesquita (2019), Manaus passou a ser ocupada pelos portugueses e em 1669 é construída a Fortaleza São José da Barra do Rio Negro para explorar a região, localizada precisamente na margem esquerda do rio. Em 1848 foi promovida a Cidade da Barra do Rio Negro e em 1856 a Cidade de Manáos. A partir da última década do século XIX se inicia o Período Áureo da Borracha com comercialização da goma elástica de origem vegetal, produzida pelas árvores de seringueiras. Período esse que resultou em várias mudanças significativas na cidade, mas no início da década do século XX passou por uma crise



econômica. A partir de 1967, com a implantação da Zona Franca de Manaus, ocorreu outro período que movimentou a economia da cidade.

Manaus cresceu a partir da zona sul e se expandiu consolidando a zona centro-sul, centro-oeste, oeste, leste e norte. É uma cidade localizada em meio à floresta Amazônica com área territorial de 11.401,92 km<sup>2</sup> (IBGE. 2018) e população total de 2.145.444 (dois milhões, cento e quarenta e cinco mil e quatrocentos e quarenta e quatro) habitantes, segundo estimativas para o ano de 2018 baseadas no Censo de 2010 do IBGE. Segundo Batista (2013) é banhada por onze bacias hidrográficas e cortada por centenas de igarapés.

#### **4.2.1 Praia da Ponta Negra**

Inserida na categoria de análise como praia fluvial, a Praia da Negra é um marco em espaço aberto.

De acordo com o site da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Sustentabilidade - SEMMAS percebe-se que o processo de ocupação na cidade de Manaus tem crescido para o lado oeste, onde está localizada a Bacia do Igarapé do Tarumã-Açu, um contribuinte para o Rio Negro. Sendo assim, uma área de 22.698,84 hectares na zona oeste tornou-se uma Área de Proteção Ambiental de acordo com o Decreto 9.556/2008, publicado no Diário Oficial do Município de Manaus em 28 de abril de 2008, área essa que abrange os bairros Tarumã e a Ponta Negra.

Em 2012 a praia passou por um processo de revitalização. Realizou-se o aterro da praia com objetivo de perenizar a faixa de areia para o lazer dos visitantes até mesmo durante o período anual de cheia e vazante do Rio Negro. Contudo, é importante levar em consideração os riscos divulgados no laudo feito pela Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais – CPRM em 2012, pois segundo os resultados do laudo, o aterramento originou uma superfície de terreno, sob as águas do rio, irregular e com desníveis que às vezes o banhista é surpreendido entre as partes rasas e profundas, podendo ocasionar em acidentes. Por isso é importante que os limites para o lazer no rio sejam respeitados.

Segundo Duarte (2009) a praia está localizada em uma das áreas mais valorizadas atualmente no setor imobiliário de Manaus. Situada a 13 quilômetros de distância do Centro da cidade, passou por uma revitalização e teve sua primeira etapa reaberta ao público no dia 9 de junho de 2012. O mesmo autor comenta que

além da praia perene de 400 metros de extensão por 40 metros de largura, o novo Complexo da Praia da Ponta Negra está bem estruturado com instalações que tornam mais agradável a visita no complexo. Possui um calçadão de 600 metros de comprimento, anfiteatro, três mirantes, praça com chafariz e espelho d'água com fonte que funciona com iluminação LED.

**Figura 4 - PRAIA DA PONTA NEGRA**



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

**Figura 5 - HOTEL TROPICAL EXECUTIVE E INICIO DA PRAIA DA PONTA NEGRA**



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

#### **4.2.2 Ponte Jornalista Phelippe Daou – Antiga Ponte Rio Negro**

Inserida na categoria de análise como infraestrutura de deslocamento, a Ponte Jornalista Phelippe Daou (Ponte Rio Negro) é um marco em espaço aberto.

O empreendimento teve como responsável a Secretaria de Infra-Estrutura do Estado – SEINF e o órgão de licenciamento o Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas – IPAAM. A partir de informações coletadas do RIMA a construção de ponte estaiada/convencional foi destinada a fazer a travessia do rio Negro, ligando a Ponta do Pepeta, no Município de Iranduba, Distrito de Cacau Pirêra, até a Ponta do Ouvidor, no bairro da Compensa, na cidade de Manaus, Estado do Amazonas.

“Manaus está situada à margem esquerda do Rio Negro, próximo à confluência dos Rios Negro e Solimões, onde a partir daí forma-se o inigualável Rio Amazonas” (SOUSA, 2012). Mas se a capital amazonense está na margem esquerda, o que há na margem direita do rio a ponto de construir uma grande obra para facilitar o trajeto de uma margem à outra, se questiona o Isaque Sousa (2012).

Os motivos para a construção do empreendimento que liga diretamente a capital amazonense com o município de Iranduba são vários. Em sua tese, Isaque Sousa apresenta relevantes interesses que levaram ao empreendimento, sendo eles: as áreas de solo férteis, dos terrenos banhados pelo Rio Solimões, úteis para o cultivo de frutas e hortaliças; as jazidas de argilas, utilizadas na fabricação de telhas e tijolos; dentre outras riquezas e especialmente as naturais, como as praias fluviais, os igarapés e os balneários, ideais para os dias de descanso do povo amazonense, além de servirem como atrativos turísticos (SOUSA, 2012).

Dessa forma, segundo o RIMA do empreendimento, coube a SEINF e a CIAMA - Companhia de Desenvolvimento do Amazonas, desencadear os passos operacionais para a contratação de serviço de elaboração de projeto básico de construção da ponte.

Em notícias do site do Estado do Amazonas a Ponte Rio Negro foi inaugurada em 24 de outubro de 2011, data do 342º aniversário de Manaus. Foram três anos e dez meses para a construção de 3.595 m de comprimento da ponte, 74 unidades de pilares, 73 vãos, duas pistas duplas, passeios de pedestre de 1,5 m de cada lado. Uma obra somada a R\$1,099 bilhões investidos pelo Banco Nacional do Desenvolvimento – BNDES e Governo do Estado do Amazonas. Segundo o mesmo

site, a Ponte Rio Negro tornou-se a primeira de grandes dimensões construída sobre um rio em solo amazônico e por seus 400 m de trecho suspenso por cabos é também a maior ponte estaiada do Brasil em águas fluviais e a segunda no mundo, atrás apenas da ponte sobre o rio Orinoco, na Venezuela.

Atualmente a Ponte Rio Negro é denominada Ponte Jornalista Phelippe Daou, assim como consta no Decreto Estadual nº 37.646, de 21 de fev. de 2017, assinado pelo governador do mandato José Melo, considerando:

Competir ao Poder Público Estadual o dever de homenagear os cidadãos que, em sua esfera de atuação, contribuíram de alguma sorte para o desenvolvimento do Estado do Amazonas; considerando a ocorrência de tal circunstância - e de forma sobeja - na pessoa do Jornalista Phelippe Daou, por sua atuação na divulgação e defesa dos interesses da Amazônia, notadamente por meio da Rede Amazônica e Amazonsat, conglomerado regional do qual foi fundador, com atuação nos Estados do Acre, Amapá, Amazonas, Rondônia e Roraima, nas áreas de televisão, rádio e internet. (AMAZONAS, 2017).

Sendo assim, o pioneiro da comunicação brasileira de jornalismo e grande empreendedor Phelippe Daou, faleceu aos 87 anos em 2016, e em sua homenagem foi concedido o seu nome para um dos cartões postais do Amazonas, a atual Ponte Jornalista Phelippe Daou.

**Figura 6 - PILARES DA PONTE JORNALISTA PHELIPPE DAOU**



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

**Figura 7 - PONTE JORNALISTA PHELIPPE DAOU**



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

#### **4.2.3 Terminal Hidroviário do São Raimundo**

Inserido na categoria de análise como área portuária, o Terminal Hidroviário do São Raimundo, também conhecido como Porto do São Raimundo, é um marco em espaço aberto.

O barranco que se debruça sobre o rio era chamado de “Alto”. Era lá que tudo acontecia. A rua principal se chamava Boa Vista, pois a vista que se tinha a partir dela era admirável, a praia ainda limpa e um castelo pintado de branco com muitas janelas, o que na verdade era a fábrica de gelo e Cervejaria XPTO, pertencente à família Miranda Corrêa. (SOUZA. 2010). Seguindo os fatos relatados por Souza (2010 p. 17 – 18):

- 1849 – O Governo do Estado fez doação de quase 380.000 m<sup>2</sup> de terras à Arquidiocese de Manaus que foi repassada ao Seminário São José e assim chegaram alguns dos primeiros habitantes ao bairro São Raimundo, alguns, pois os outros já estavam presentes, sendo eles alguns nordestinos fugindo das secas da sua região;
- 1878 – Bernadinho, um dos moradores que habitaram o terreno do Seminário São José, convida o padre Raimundo Amâncio de Miranda, nascido em Maués para celebrar a missa. Nesse ano o padre Amâncio trouxe a primeira imagem de São Raimundo Nonato, de 40 cm.

A mesma autora descreve que a pequena colina era quase toda cercada pelo rio Negro, havia uma densa floresta com grandes árvores frutíferas, palmeiras e olhos d'água pra todo lado onde se formaram as cacimbas usadas pela população. Porém, o bairro foi se transformando, as ruas e becos por onde se brincava entre as árvores estão asfaltadas e movimentadas, a praia infinitamente bela que cercava toda a colina, foi aterrada, virou orla.

Sobre o porto, segundo Duarte (2009) os trabalhos de estruturação para embarque e desembarque foram inaugurados em 14 de dezembro de 1975 por responsabilidade do Departamento de Estradas e Rodagem do Amazonas – DER-Am.

“O Porto das balsas, como é chamado popularmente, serve de apoio, nos dias de hoje, à travessia para a estrada Manuel Urbano – a AM-070, Manaus Manacapuru” (DUARTE. 2009 p. 120). Porém, com a inauguração da Ponte Jornalista Phelippe Daou, o trajeto para esse destino na maioria das vezes é feito por meio dela. As balsas são utilizadas na travessia de veículos e pessoas com destino a Manaus e retorno aos municípios Manacapuru e Novo Ayrão, além de ser uma alternativa mais rápida para os Municípios de Anamá, Anori, Beruri e Caapiranga, segundo informações da Secretaria de Estado de Infraestrutura – SEINFRA.

De acordo com Duarte (2009 p. 120) “em 2006, por meio de um convênio entre os governos Federal e Estadual, foram iniciados os trabalhos de reforma no “porto” do São Raimundo, cuja inauguração está prevista para 2009”. Contudo, a inauguração do Terminal Hidroviário São Raimundo, zona oeste de Manaus, só ocorreu em março de 2010, segundo o site oficial do Estado. A SEINFRA afirma que o novo Terminal é composto com um prédio administrativo que funcionaria com uma área comercial constituída por 15 barracas na lateral, rampa para a chegada de balsa, além disso, o terminal sofreu um serviço de terraplanagem, pavimentação, drenagem de águas pluviais e residuais, remoções e retiradas de materiais inservíveis. Porém, três anos após essa inauguração, o Terminal Hidroviário de São Raimundo já apresentava um aspecto de abandono, segundo o site de notícia A Crítica em 2014.

Logo atrás do porto, na Rua Sagrado Coração de Jesus está localizado o Cemitério Santa Helena. Segundo Duarte (2009) o terreno em que foi construído o

Cemitério Santa Helena, em 1933, parte dele pertencia a Walentim Normando, pai do ex-vereador Ismael Benigno, que a doou para a construção dessa necrópole, e a outra parte a Prefeitura recebeu a autorização da Câmara Municipal para adquiri-la em 1930. Sua construção se deu por motivos das dificuldades de locomoção que as famílias daquele bairro tinham para inumação dos entes queridos no Cemitério Municipal de São João, na época o único cemitério público. Era distante e a única forma de acesso a aquela parte da cidade era por catraias<sup>4</sup> á remo que atravessavam o igarapé Cachoeira Grande.

Duarte (2009) afirma que a partir de 8 de janeiro de 1983, o Santa Helena deixou de receber abertura de novas sepulturas devido a sua área estar quase que completamente tomada por mausoléus em 58 mil metros quadrados de área, dividida em seis quadras. Afirma também que segundo informações da Coordenadoria de Cemitérios, o Santa Helena contém, mais de 5.300 sepulturas e acima de 22 mil inumados.

**Figura 8 - PORTO HIDROVIÁRIO DO SÃO RAIMUNDO**

*Prédio  
administrativo e 15  
quiosques que*



Fonte: Tamires Simões. Out. de 2018

<sup>4</sup> Palavra catraia é de origem portuguesa, veio para Manaus, com os primeiros navios a vela, era um pequeno barco a vela que servia os transportes fluviais. Disponível em: < <http://historiante.blogspot.com/2017/09/manaus-das-catraias.html>> Acesso em 29 de jun. De 2019



**Figura 9** - MURO BRANCO AO FUNDO, QUE CERCA O CEMITÉRIO SANTA HELENA



Fonte: Tamires Simões. Out. de 2018

#### 4.2.4 Parque Rio Negro

O Parque Rio Negro está inserido na categoria de análise de parques lineares, sendo um espaço aberto, visto como um logradouro ao transitar por dentro do mesmo, mas ao observá-lo de certa distância, sua dimensão e singularidade no meio das casas no alto do bairro São Raimundo se destacam.

O Parque Rio Negro está localizado na orla do São Raimundo desde 30 de abril 2015, administrado pela Secretaria de Estado de Cultura – SEC. A obra integra o Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus (Prosamim III) de acordo como site do Estado do Amazonas.

O barranco que se debruça sobre o rio era chamado de “Alto”. A rua principal se chamava Boa Vista, pois a vista que se tinha a partir dela realmente era expressiva. Em 1849 habitavam somente quatro famílias no bairro que eram as de João Caboclo, Manoel Salgado, José Olímpio e Lucas. Já em 2010, segundo dados do IBGE a população somava cerca de 15.500 (SOUZA. 2010).

Em sua pesquisa de monografia, Rafael Souza afirma que o regaste da história do bairro São Raimundo é de suma importância no que se refere ao entendimento histórico da criação do Parque (SOUZA. 2018). “São Raimundo foi o primeiro aglomerado de residências afastado do berço da cidade [...] um igarapé o separava das casas mais antigas da cidade” (SOUZA. 2010 p. 17). Seu primeiro registro de ocupação foi em 1849, pelas famílias já mencionadas, e que haviam



recebidos 380.000 m<sup>2</sup> do Governo da época (SOUZA. 2010). Contudo, ao longo do tempo a cidade de Manaus teve seus avanços econômicos, como o auge do ciclo da Borracha na Amazônia e a implantação da Zona Franca de Manaus em tempos distintos, mas que contribuíram para a migração de trabalhadores e interessados nas matérias-primas da capital. Diante disso,

Todo terreno, antes uma extensa área verde com límpidos igarapés que se estendia pelo bairro da Glória e Santo Antônio, hoje compreende pouco mais de 115 hectares e está tomada por casas, pátios e sujeiras. A única coisa que cresceu foi a violência. Há muito tempo as drogas foram tomando conta e minaram boa parte da juventude local (SOUZA. 2010 p. 19).

Observa-se que o bairro cresceu demograficamente e espacialmente de maneira desordenada, sem planejamento urbano, principalmente no entorno dos igarapés da bacia de São Raimundo, resultando no descaso com os recursos naturais daquele local. Rafael Souza, também conclui que:

O crescimento não planejado do bairro transformou as paisagens naturais em verdadeiros elementos artificiais, constituindo áreas de extremas vulnerabilidades sociais para os residentes (falta de saneamento básico, falta de infraestrutura, lixo nas vias, animais nocivos à saúde), principalmente no entorno do igarapé São Raimundo. (SOUZA. 2018 p. 29)

Mediante esses problemas, o Governo do Estado do Amazonas junto ao Banco Interamericano (BID) efetivam a operação de crédito destinada à implantação do 3º Financiamento do PROSAMIM - PROGRAMA SOCIAL E AMBIENTAL DOS IGARAPÉS DE MANAUS, cuja implantação se iniciou em 2003, e o contrato do PROSAMIM III, assinado em 2012. O objetivo geral do Programa é contribuir para a solução dos problemas ambientais, urbanísticos e sociais que afetam a cidade de Manaus, em especial a população que reside na Bacia do Igarapé do São Raimundo (BISR), a fim de proporcionar melhor condição de vida a esse público (AMAZONAS. 2012).

Sendo assim, com o intuito de reorganizar esse recorte espacial que veio sofrendo com o impacto antropológico, criou-se o Parque Mirante do Rio Negro, com 750 metros na orla, representando um plano de requalificação, recuperação e potencialização da área da orla do bairro São Raimundo. (SOUZA. 2018)

Em notícia publicada no dia da inauguração, no site do Estado do Amazonas, o novo Parque Rio Negro possui equipamentos para lazer e atividades esportivas,

um mirante com visão privilegiada para o rio, valorizando a área que antes abrigava um porto irregular e residências em situação de risco. A obra integra o Prosamim III, tornando-se uma nova opção para lazer, cultura e práticas esportivas em um espaço público de frente para o Rio Negro.

Contudo, mesmo com a requalificação do Parque e as obras do PROSAMIM III, atualmente ao transitar pela orla fluvial, ainda se observa a existência de residências irregulares em locais insalubres. No período da vazante é perceptível a enorme quantidade de lixo e algumas áreas de eutrofização, o que desqualifica a paisagem urbana e natural.

Para o turismo torna-se relevante, pois por meio dessa observação o turista compreenderá o contexto histórico da cidade, a partir do modo em que a mesma cresceu desordenadamente, contribuindo para o atual cenário. Além de possibilitar a reflexão sobre as atitudes do homem sobre o meio em que vive.

**Figura 10** - VISTA PARCIAL DA ORLA DO SÃO RAIMUNDO ANTES DA CONSTRUÇÃO DO PARQUE RIO NEGRO



**Fonte:** Selma Batista (2006)

**Figura 11 - VISTA PARCIAL DA ORLA DO SÃO RAIMUNDO ANTES DA CONSTRUÇÃO DO PARQUE RIO NEGRO EM PERÍODO DE CHEIA**



**Fonte:** Selma Batista (2008)

**Figura 12 - PARQUE RIO NEGRO**



→ Parque Rio Negro

**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

#### 4.2.4.1 Ponte Senador Fábio Lucena

Ao lado do Parque Rio Negro observou-se um marco para a história do bairro São Raimundo, a Ponte Senador Fábio Lucena. Como a maioria das obras manauaras, a mesma passou por vários governos até então ser inaugurada. Como descreve Duarte (2009) em algumas datas relevantes:

- Em 1903 foi mencionada pela primeira vez pelo superintendente Adolpho Lisboa em que sugere a construção de uma ponte para ligar as duas margens do igarapé da Cachoeira Grande;

- Em 1912 o prefeito Jorge Moraes tentou avançar, mas as condições financeiras do município o impediram;
- Em 1914 o administrador municipal Dorval Porto abriu crédito para a edificação. Porém a enchente prematura do igarapé da Cachoeira Grande, ocorrida no final de 1914 e início de 1915, quando se iniciavam as obras, fez com que os trabalhos tivessem de ser paralisados;
- Em 22 de outubro de 1934 ocorreu o lançamento da pedra fundamental pelo gestor municipal Pedro Severiavo Nunes e no ano seguinte iniciavam parte da obra, mas foi interrompida;
- Em 1986 iniciou a edificação no Governo Estadual de Gilberto Mestrinho e foi concluída pelo governador seguinte, Amazonino Mendes, que a inaugurou em 16 de novembro do ano seguinte.

Por fim, Duarte (2009) descreve que o empreendimento foi construído entre as ruas Comendador Alexandre Amorim no bairro Aparecida, e Cinco de Setembro, no bairro São Raimundo. Com extensão de 256 metros de comprimento e está dividida em oito vãos de 32 metros, cada. O tabuleiro superior possui 11,30 metros de largura, dos quais 8,30 metros são de pista de rolamento. Os três metros restantes são do passeio, guarda-corpo e guarda-rodas.

**Figura 13** - PONTE SENADOR FÁBIO LUCENA



Fonte: Tamires Simões. Out. de 2018

#### **4.2.5 Cervejaria Amazonense de Miranda Correa & Cia**

Inserida na categoria de análise como patrimônio cultural edificado, a Cervejaria Miranda Corrêa - XPTO é um edifício.

Ao visualizar a paisagem em que o marco se encontra, é perceptível o contraste do edifício em meio às habitações, sobretudo por sua dimensão e detalhes estéticos. “Sem dúvida, um elemento arquitetônico marcante na paisagem da orla da Cidade de Manaus, desde a segunda década do século XX” (MESQUITA. 2019 p. 264).

A Cervejaria Miranda Corrêa está localizada a margem do Rio Negro no bairro Aparecida, zona sul de Manaus. A construção foi iniciada em 1910, concluída e inaugurada em 1912 com seis pavimentos, uma torre e uma grande chaminé (MESQUITA. 2019). XPTO era a cerveja produzida pelos irmãos Corrêa, nascidos no Pará. Sua comercialização era local, mas também consumida “pelos grandes empresas de embarcações que passavam por Manaus e seguiam para diferentes destinos” (MESQUITA. 2019 p. 264).

De acordo com o acervo bibliográfico do IBGE, em 1967 a fabricante da cerveja XPTO mudou de proprietário e passou a direção para J. Macedo, com sede em Fortaleza no Ceará, que em 1970 adquiriu aquele patrimônio. Em 1972, passou ao gerenciamento da Brahma, de conceito nacional, que construiu uma nova fábrica no mesmo local, abandonando o castelo. Com a fusão da Brahma e Antarctica, as instalações foram novamente comercializadas, passando a produzir a cerveja Kaiser.

Pedrosa (2013) comenta que desde 2010 a cervejaria Heineken, uma das maiores cervejarias do mundo e que possui mais de dez marcas de cervejas, assume a responsabilidade pelas instalações da cervejaria.

**Figura 14 - CERVEJARIA MIRANDA CORREA**



**Fonte:** Selma Batista (2018)



**Figura 15 - CERVEJARIA MIRANDA CORREA**



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

#### 4.2.6 Complexo Portuário – Roadway e Conjunto Arquitetônico

Inserido na categoria de análise como patrimônio cultural edificado e área portuária, o Complexo Portuário – Roadway e conjunto arquitetônico são compostos por edifícios.

O porto de Manaus (Roadway) foi construído no auge do ciclo da borracha, a exportação desse produto necessitava de um porto mais estruturado, para que os navios mercantes pudessem ancorar e transportar o produto. (DUARTE. 2012) Antes disso, o que se tinha, em 1848, era o chamado Cais da Imperatriz, sem estrutura ou qualquer equipamento que facilitasse o embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, mas funcionava como o principal ponto para entrada e saída da cidade (MESQUITA. 2019).

As dificuldade e demoras para que as obras de construções sejam finalizadas e entregues na capital amazonense não são recentes. Desde aquele período, no século XIX, “a falta de materiais e de concorrência para a contratação das obras era uma constante em Manaus, resultando em frequente atraso na conclusão e reiteradas reformulações contratuais” (MESQUITA. 2019 p. 316). Dessa forma, considera-se uma linha cronológica dos principais fatos sobre a construção do Porto de Manaus, de acordo com Mesquita (2019 p. 315-320):

- 1864 – O presidente da província Adolpho Lacerda orçou o custo de um cais na Praça da Imperatriz, pois alegava que a cidade não tinha um ponto de desembarque adequado;
  - 1866 – O presidente da província Antônio Epaminondas de Mello reconhecia que o aterro do alargado da Praça da Imperatriz e a reconstrução do cais eram obras necessárias e urgentes;
  - 1869 – O presidente Wilkens de Mattos orçou uma planta para a construção de uma rampa que ampliava consideravelmente a área do principal porto da cidade;
  - 1874 – O presidente Domingos Peixoto anunciava o estabelecimento de uma linha de vapor entre a Europa e a capital da Província do Amazonas, o que contribuiu para a ampliação da Rampa da Imperatriz;
  - 1883 – As obras do trapiche<sup>5</sup> haviam sido contratadas no mês de maio, mas em outubro o contrato foi desfeito com as devidas indenizações das despesas já realizadas;
  - 1890 – Após a proclamação da República, o trapiche passou a ser denominado Trapiche 15 de Novembro, oficialmente concluída em 4 de janeiro de 1890;
  - 1891 – O primeiro presidente do Estado do Amazonas firmou contrato com o engenheiro João Martins da Silva para realizar os trabalhos de melhoria do Porto de Manaus;
  - 1893 – O governador Eduardo Ribeiro renova o contrato com o mesmo engenheiro, mas não tem sucesso no desenvolvimento da obra;
  - 1898 – É autorizada a abertura de crédito para indenizar o engenheiro João Martins da Silva pela rescisão do contrato;
  - 1900 – Foi realizado o contrato para a construção do Porto da Cidade de Manaus com Bromistau Rymkiewicz, que organizou uma companhia na Inglaterra e no Brasil;
  - 1902 – Em julho desse ano os trabalhos da construção foram iniciados;
  - 1903 – Havia sido construído um cais e quatro trapiches;
- De acordo com o site oficial do Porto de Manaus: Em 1906, foi erguido o

---

<sup>5</sup> “Segundo o dicionário Houaiss, trapiche é um armazém onde são estocadas mercadorias destinadas à exportação ou importação.” (DUARTE. 2009 p.113).

prédio da Alfândega e Guardamoria, o segundo trecho do cais de alvenaria, o prolongamento da plataforma de madeira, o armazém nº 0 e a ponte flutuante do Roadway.

- 1919 - As obras arrastaram-se morosamente por longos anos, sendo concluídas por volta desta década.

Voltando a ordem dos fatos de acordo com Mesquita (2019 p. 321):

- 1976 – A ponte principal foi danificada por uma embarcação e ao ser recuperada a nova ponte foi fixada sobre pilares de concreto, retirando sua característica original que era a mobilidade que acompanhava o movimento das águas do Rio Negro.

A perda do monopólio da borracha era percebida na redução do movimento portuário. Por cinco décadas esse movimento ficou estagnado do ponto de vista econômico local, isso após o período de maior prosperidade e relações da cidade. (MESQUITA. 2019)

Todavia, uma nova forma de movimentar a economia despertava o fluxo das atividades no Porto de Manaus. Assim como Mesquita (2019 p. 324) afirma que “em 1967, com a implantação da Zona Franca de Manaus [...] a entrada dos mais variados produtos importados animava o comércio local e atraía grandes levas de turistas”. E duas décadas depois o Distrito Industrial de Manaus apresentou uma produção suficiente para resultar em investimentos e reformas urbanas que incluíam o porto.

De acordo com o mesmo autor, até a última década do século XX os armazéns do porto mantinham sua função em armazenar as cargas de entrada e saída. Mas após essas décadas, os contêineres passaram a ser utilizados por garantir maior segurança, causando uma perda da função dos armazéns de praticamente todos os portos.

Mesquita (2019 p. 324) conclui que:

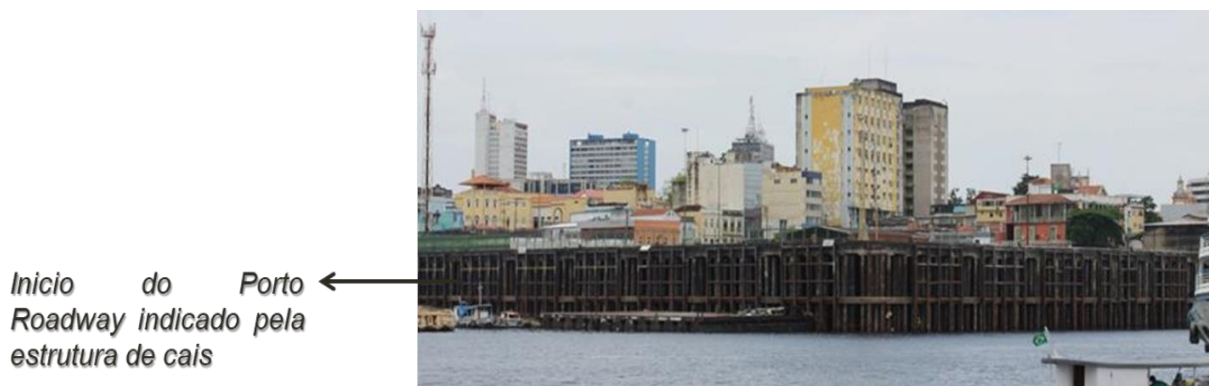
O complexo do Porto de Manaus, Armazém e Trapiche, deve ser reconhecido como um conjunto de obras significativas, não somente pelo seu valor histórico para a cidade, um marco simbólico, mas também um monumento representativo da situação de prosperidade e de grandes dificuldades que foram superadas.

Com a comercialização do roteiro fluvial pela Orla da cidade será possível



mostrar a relevância desse marco para a sociedade manauara e visitante e como contribuiu para o desenvolvimento econômico local. Mesmo que hoje em dia possua função de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias além de outras funções como lojas de souvenirs e agências, o Porto da Cidade de Manaus – Roadway possui seu valor histórico que contribui para o turismo. Principalmente em épocas de Temporadas de Cruzeiro, na qual navios com aproximadamente 18 mil turistas aportam na cidade<sup>6</sup>.

**Figura 16 – PORTO DE MANAUS - ROADWAY**



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

**Figura 17 - EMBARCAÇÕES ATRACADAS NO PORTO DE MANAUS - ROADWAY**



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

<sup>6</sup> Notícia sobre o início da temporada de cruzeiro de 2018/2019 em Manaus. Disponível em: <<http://www.manaus.am.gov.br/noticia/temporada-de-cruzeiros-2018/>> Acesso em: 29 de jun. de 2019.

**Figura 18** - EMBARCAÇÕES ATRACADAS NO PORTO ROADWAY



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

#### 4.2.6.1 Casa do Tesouro

A Casa do Tesouro consegue se observar pouco a partir da orla fluvial, mas sua presença no roteiro é relevante para completar o contexto histórico do complexo portuário.

De acordo com Mesquita (2019) em 1887 iniciou-se a construção de um edifício para abrigar a repartição pública, Tesouro Público, na administração do presidente Jacob Niemeyer, mas foi concluída durante o governo do capitão Augusto Xavier de Villeroy em 1890. É uma construção bem simples e de pequeno formato, contudo seus aspectos lembram alguns palácios de Renascença Italiana do período primitivo.

Ao lado esquerdo do portão há uma placa em que diz que naquele lugar foi construída a fortaleza São José da Barra, o marco zero da cidade, mas ainda há divergência sobre esse fato.

No final do século XXI o Iphan promoveu sua restauração, atendendo o projeto que visava à instalação do Espaço Cultural Casa de Literatura Tiago de Mello, sendo a obra concluída em 2013, mas o projeto sofreu mudanças e a edificação permanece fechada.

**Figura 19 – CASA DO TESOURO**

**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

#### 4.2.6.2 Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição

No período de colonização do Brasil, os colonizadores trouxeram consigo sua religião e pretendiam estabelecê-la em território amazônico também. Mesquita (2019 p. 60) afirma que

Não é precisa a data de construção da primeira igreja na região do Rio Negro. As informações são escassas e muitas vezes divergentes. Mas alguns dos viajantes e cronistas que passaram na região mais remotamente costumam indicar a construção de uma igreja nas proximidades da Fortaleza da Barra, ainda na segunda metade do século XVII.

Dessa forma, considera-se uma linha cronológica dos principais fatos sobre a construção da Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição a qual de acordo com Duarte (2009 p.124 – 125) e Mesquita (2019 p. 60 - 72):

- 1695 – A Capela é levantada pelos padres Carmelitas e consagrada a Nossa Senhora da Conceição, localizada próximo ao Forte São José da Barra do Rio Negro;
- 1781 – A igreja foi demolida por estar em condições precárias, ordem vinda da Junta Governativa da Capitania de São José da Barra do Rio Negro;
- 1782 – Reconstrução do novo templo, entretanto o governador Lobo D'Almada não se agradou com as feições e tamanho, ordenando que o trabalho fosse refeito;

- 1788 – Frei Caetano Brandão passou um dia em Lugar da Barra e lastimou a edificação do novo templo, mas que era menos indecente que em sua última passagem pelo lugar;

As indicações grafadas nos primeiros mapas da Cidade de Manaus [...] indicam que a localização da primeira igreja Matriz do lugar era uma construção de madeira, muito singela e sua construção ficava em frente à Fortaleza da Barra. (MESQUITA. 2019 p. 63)

Provavelmente a matéria-prima da obra contribuiu para o fato seguinte, ocorrido em 1850.

- 1850 – Em 2 de julho um incêndio consumiu toda a igreja construída no governo de Lobo D' Almada. Poucos objetos foram salvos, sendo eles algumas imagens e o vaso com o Sagrado Santíssimo Sacramento. (DUARTE. 2009);
- 1858 – O presidente Francisco José Furtado autorizou o início da nova obra e em 22 de julho foi posta a primeira pedra;
- 1864 – A obra teve avanços, mas em maio de 1965 foi interrompida por questões financeiras do Cofre Provincial;

Ao longo dos anos a obra foi transpassando por vários contratos e governos, prolongando cada vez mais a sua finalização. Até que, segundo Mesquita (2019) em 1877 o presidente Domingos Monteiro Peixoto declarou a obra concluída e em 1878 a igreja foi benta e inaugurada em 15 de agosto.

- 1892 – Em 27 de abril a Matriz de Nossa Senhora da Conceição foi elevada à categoria de Catedral;
- 1916 – Houve a grande primeira reforma;

A pesar do crescimento da cidade nas últimas décadas, o edifício conseguiu manter uma posição de destaque na visualização da paisagem. A igreja está localizada sobre uma pequena elevação em frente ao Porto da Cidade. A aparência é bastante simples, com o predomínio de linhas retas, [...] o traçado de sua fachada segue as linhas do estilo Neoclássico. (MESQUITA. 2019 p. 72)

Após a restauração ocorrida entre 2002 – 2003 foi criado um museu dentro da igreja contendo peças significativas da sua história. A última revitalização se iniciou em 2014 e foi entregue em 2017 juntamente com a Praça da Matriz. Considera-se

um marco para a história religiosa da cidade, tendo em vista que até os dias atuais são realizados eventos religiosos na igreja. A partir da orla fluvial é possível perceber as duas torres sineiras da Igreja da Matriz.

**Figura 20** – TORRES SINEIRAS DA IGREJA DA MATRIZ

*Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição* ←



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

#### 4.2.6.3 Alfândega

“O edifício da Alfândega está localizada na área do Porto de Manaus e faz parte do conjunto arquitetônico que foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan em 1987” (MESQUITA. 2019 p. 239) Sua localização está precisamente na Rua Marquês de Santa Cruz, no Centro da cidade. Porém, de acordo com a documentação levantada por Mesquita (2019) a Alfândega seria erguida no mesmo terreno que a princípio era ocupado pelo forte de São José da Barra, e o presidente da época alertava sobre a importância dessa construção para funcionar a repartição, pois onde estava não tinha qualidade e estrutura suficiente para atender a demanda de mercadorias e a qualquer momento poderia desmoronar-se. Mas no local em que o presidente delimitou foi construído o Tesouro Público enquanto o prédio da Alfândega o foi na atual localização.

Além desses fatos encontrados em documentação, o mesmo autor relata que as peças do prédio são oriundas da Inglaterra, caracterizadas como peças encantadoras que lembravam os prédios comuns de Londres em 1900. A pedra fundamental foi inaugurada em 27 de junho de 1906, quando a obra começou a ser



construída pela Manaus Herbour Limited e concluída em 1908, sendo a Alfândega instalada em 7 de janeiro de 1909. (MESQUITA. 2019).

Além do edifício da Alfândega, em sua lateral ergueu-se a Guardamoria, “uma pequena construção com as mesmas características do prédio principal e contendo uma torre de menagem” (MESQUITA. 2019 p. 241). De acordo com o site oficial do Porto de Manaus a Guardamoria era destinada ao policiamento fiscal nos portos e a bordo dos navios, com uma torre com farol construído em aço, na época, sua iluminação de arco voltaico produzia uma luz de grande intensidade.

“As referências históricas presentes nessa obra pré-moldada fazem-na um importante exemplar do Eclétismo no cenário arquitetônico da cidade. Ela encontra-se sem funções e aguarda recuperação e uma função.” (MESQUITA. 2019 p. 241).

Tanto o edifício da Alfândega como Guardamoria são relevantes para o saber da história manauara, mesmo que atualmente não possuam atividades produtivas, mas é útil ao serem complementos para o roteiro turístico fluvial da cidade, sendo utilizados como marco histórico. Na figura, se localizam a direita da imagem.

**Figura 21 - ALFANDEGA E GUARDAMORIA**



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

#### 4.2.6.4 Mercado Municipal Adolpho Lisboa

O Mercado Municipal Adolpho Lisboa está localizado entre a Rua dos Barés e Av. Lourenço da Silva Braga no Centro de Manaus. Segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan, o mercado é um dos principais

exemplares da arquitetura de ferro sem similar em todo mundo, sendo tombado em 1º de julho de 1987 pelo mesmo Instituto.

Para conhecer a sua trajetória construtiva toma-se como base a obra de Mesquita (2019 p. 85 – 103):

- 1819 – A população local negociava com a colheita de suas fazendas e com os produtos naturais obtidos por meio de permuta com os indígenas;

A subsistência do lugar era mantida pela produção ribeirinha, proveniente das regiões próximas, assim como pelas hortas e pomares locais. Sem uma quantidade e regularidade, essa produção atendia parcialmente as necessidades de seus moradores. Contudo, é previsível supor que essa demanda tenha se ampliado em decorrência de um repentino crescimento da população urbana, com a instalação da Província do Amazonas. (MESQUITA. 2019 p. 87)

A instalação da província trouxe consigo seu corpo administrativo, sendo assim a produção ribeirinha não era mais o suficiente para atender as necessidades dos moradores.

- 1853 – O presidente Ferreira Pena reconhecia a necessidade em construir um local para a venda de mercadoria comestível;
- 1855 – A Assembleia Provincial propõe a criação da Ribeira dos Comestíveis. A feira era localizada ao lado da rampa de desembarque do porto, na Praça da Imperatriz. Segundo o autor, deduz-se que essa seria a primeira tentativa do poder público em organizar uma área para o controle das atividades comerciais de produtos comestíveis;
- 1872 – O presidente José Miranda Silva Reis anunciava a conclusão da obra Casa de Mercado na Praça da Imperatriz, projeto que havia sido orçado pelo presidente Adolpho Lacerda;
- 1880 – O presidente Clarindo de Queiróz alertava para uma nova construção de um novo Mercado Público em um local apropriado, pois que era localizado na Praça da Imperatriz não atendia mais as necessidades da cidade;
- 1881 – O presidente da província adquiriu por desapropriação um terreno situado na Rua dos Barés, onde pretendia erguer o novo mercado;

- 1881 – Em agosto desse ano o presidente da província Alarico José Furtado, lança edital para a concorrência da construção do novo mercado, além de Manaus, também foi publicado na cidade de Belém, Recife, Salvador e Rio de Janeiro;
- 1882 – As obras do Mercado de Ferro foi iniciado em 2 de agosto pela empresa Backus & Brisbin, ainda no governo de Alarico José Furtado;
- 1883 – As obras foram concluídas e em 15 de julho o edifício estava sendo inaugurado;
- 1902 – O Superintendente João de Miranda Leão encaminhou à Intendência Municipal uma solicitação para a ampliação do edifício, pois o mesmo já não era suficiente para servir bem o público;
- 1905 a 1907 – A empresa Market & Slaughterhouse Limited ganhou a concorrência para explorar o Mercado Público;
- 1970 – As ampliações e atrativos do mercado para atender as necessidades locais foram mantidos até essa década;
- 1970 – Evidencia-se um crescente número de êxodo rural das famílias do interior do Estado, que foram atraídas pela propaganda de benefícios que a implantação da Zona Franca traria;
- 1980 – Houve uma descaracterização das tradições do mercado com o rio, ao ser isolado por uma larga avenida passando próximo ao conjunto arquitetônico, para atender o Projeto Manaus Moderna;
- 2006 – O mercado foi fechado pela Prefeitura Municipal para realização do restauro do conjunto arquitetônico. Permaneceu nesse estado de 2006 a 24 de outubro de 2013, quando foi inaugurado.

O monumento possui duas fachadas, a original da década de 1880 com aspecto neogótico em estilo Art Nouveau voltada para o Rio Negro, onde ficava instalado o relógio na parte superior do frontão; a outra de aparência renascentista construída na primeira década do século XX voltada para a Rua dos Barés é onde atualmente encontra-se instalado o relógio na parte superior do frontão.



**Figura 22** - MERCADO MUNICIPAL ADOLPHO LISBOA



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

#### 4.2.6.5 Feira Manaus Moderna

Na paisagem que segue o Mercado Municipal Adolpho Lisboa, vale ressaltar uma espécie de porto logo em sua frente, conhecido como Terminal Ajato. Segundo o artigo da Patrícia Silva (2010) esta área é relevante para a cidade pelo fato de ser por este porto que centenas de pessoas chegam ou partem para as cidades do interior do estado e outros estados da região norte (SILVA. 2010).

De acordo com o mesmo artigo, as atividades ocorridas nesse porto é o embarque e desembarque de pessoas para outros municípios, de turistas que partem para hotéis de selva na Amazônia ou pra tour fluvial e o abastecimento de gêneros alimentícios na cidade – a quase totalidade do abastecimento de hortifrutigranjeiros e peixes regionais consumidos em Manaus chega por esse porto. Conseqüentemente esses produtos são expostos na Feira Municipal Manaus Moderna ou até fora dela.

“Criada na década de 90, a Feira Manaus Moderna se transformou em um dos maiores entrepostos comerciais do Amazonas. No entanto, é notório que o volume de comercialização só não é maior devido à falta de infraestrutura” (LACERDA; NORONHA. 2013). Ao visualizar a paisagem desse ponto, nota-se mesmo de longe, a movimentação entre pessoas, alimentos e embarcações.

**Figura 23 - FEIRA MUNICIPAL MANAUS MODERNA E PORTO DA MANAUS MODERNA**



Fonte: Tamires Simões. Out. de 2018

#### 4.2.7 Orla do Amarelinho

É interessante perceber o desenho da orla da cidade, onde o atrativo material se mistura com o imaterial formando a paisagem. Ao visualizá-la percebe-se que há igarapés que não passaram pelo processo de aterramento, mas são vítimas de outros impactos causados pelo homem.

Desde o princípio do povoamento de Manaus, as pessoas possuíam uma relação com o rio, afinal foi a partir do rio que o ambiente urbano se desenvolveu. A facilidade no comércio e todo o movimento eram na margem do mesmo. Portanto, até hoje é comum perceber comércios e casas de palafitas na beira do rio. Mesquita (1999) já afirmava que:

O traçado da capital da província do Amazonas obedecia praticamente aos ditames da natureza: era desenhada por vários igarapés, seu relevo era bastante acidentado, com morros e ladeiras; além disso, era comum nas construções residenciais o uso de materiais da região, tais como a madeira, a palha e o barro. (MESQUITA, 1999, p. 36).

Considera-se que o aglomerado das casas palafitas na Orla do Amarelinho é um reflexo social e econômico da capital, resultado do período de inauguração da Zona Franca de Manaus. No levantamento histórico de Silva (2008), relata que a Zona Franca atraiu imigrantes de todas as regiões do Brasil, pois eram induzidos pelo sonho de dias melhores, depois do declínio da borracha, as notícias divulgadas diziam que Manaus era o lugar das mercadorias baratas, o lugar de melhorias.

Porém, o despecho não foi esse, Silva (2008) descreve que a cidade inchou e não possuiu condições para atender todos imigrantes, gerando um grande desastre do ponto de vista social, econômico e ambiental.

O aglomerado urbano tornou-se mais intenso nas áreas da margem do rio.

Sem áreas suficientes e sem política de assentamentos, os imigrantes ocuparam terras impróprias para fixar suas moradias, levantando seus casebres em lixeiras, leitos de igarapés que cortam a cidade, causando danos irreparáveis nestes ambientes (FERREIRA. 2002 p. 109 apud SILVA. 2008 p. 12).

Ao percorrer a orla do amarelinho percebe-se o descaso com os recursos hídricos da cidade. Na dissertação de Bruno Calvo (2018) sobre o efeito da atividade antrópica na drenagem do igarapé do Quarenta, que desagua no Rio Negro, é sugerido “que a emissão de esgoto industrial e doméstico para o Igarapé do Quarenta é, provavelmente, a principal causa de sua poluição” (CALVO. 2018 p. 30). As políticas para a conservação desse recurso nessas áreas devem ser analisadas e rigorosas. Pois, tanto o meio social como o ecológico está em risco e podem causar uma desvalorização na paisagem da orla.

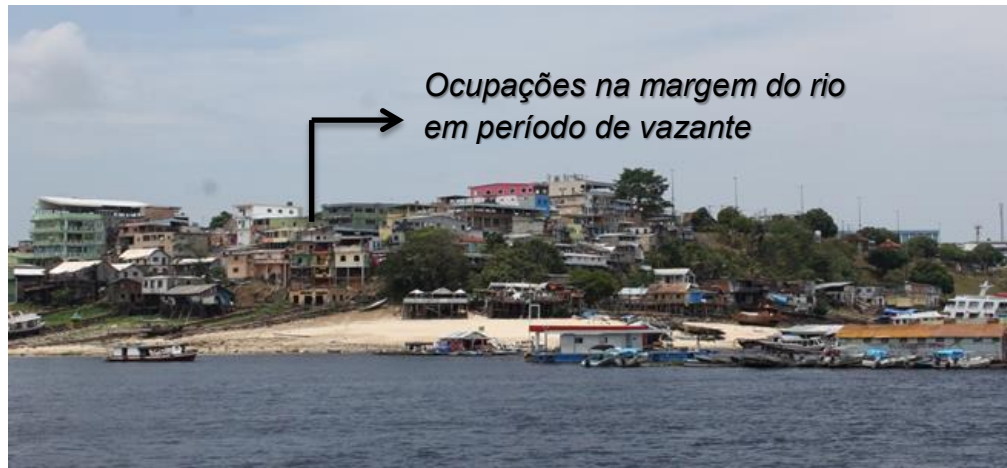
A Orla do Amarelinho era conhecida como a porta de entrada para a cidade de Manaus, em seu barranco há um letreiro com a escritura “Bem-Vindo a Manaus”.

**Figura 24 - MIRANTE DA ORLA DO AMARELINHO**



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

**Figura 25 - BAIRRO DO EDUCANDOS**



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

#### 4.2.7.1 Ponte Padre Antônio Plácido de Souza – Ponte do Educandos

No bairro Educandos, foi instalada uma ponte para facilitar o acesso da população do bairro à parte central da cidade.

Para se estabelecer o último trecho dessa via – a ligação Floriano Peixoto-Paredão e avenida Presidente Kennedy – era necessária a edificação de uma ponte sobre o igarapé do Educandos, entre o terminal da Quintino Bocaiúva, no Centro, e a rua Delcídio de Amaral, em Educandos. Era o ressurgimento do desejo antigo alimentado pelos moradores desse bairro. (DUARTE. 2009 p. 99).

Duarte (2009) descreve ainda o início da obra no ano 1973, pela empresa Serviços Gerais de Engenharia S/A – Sergen, do Rio de Janeiro, por meio da licitação no mesmo ano na administração municipal de Frank Lima. O processo da obra teve que ser interrompido entre junho a setembro de 1974, ano em que Frank pretendia entregá-la, devido ao período de cheia do rio Negro.

Portanto, de acordo com o mesmo autor, em 18 de outubro de 1975 foi inaugurada a Ponte Padre Antônio Plácido de Souza, com 340 metros de comprimento e, aproximadamente 8,50 m de largura. Nomenclatura essa que passou por um longo processo decisório desde o início da obra até uma semana antes de sua inauguração. Os moradores do bairro Educandos realizaram um abaixo-assinado para a homenagem ser dada ao primeiro pároco da Igreja de Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, enquanto as autoridades municipais pretendiam fazer a homenagem a jornalistas, engenheiros ou prefeitos. Sendo escolhida a sugestão



dos moradores.

Próximo da Orla do Amarelinho é possível perceber a presença de casas na margem do rio, são as habitações de palafitas, muito presente no bairro do Educandos e algumas no São Raimundo, além das que estão próximas da Feira Municipal e do Porto da Panair, na figura 27, identificada pelo telhado amarelo.

**Figura 26** - PONTE PADRE ANTÔNIO PLÁCIDO DE SOUZA SOBRE O IGARAPÉ DO EDUCANDOS



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

**Figura 27** - PORTO E FEIRA DA PANAIR



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

#### 4.2.8 Porto do Chibatão

Porto Chibatão é uma empresa privada integrante do Grupo J. F. de Oliveira

Navegação Ltda., foi inaugurado em 5 de julho de 2003 e está localizado no bairro Colônia Oliveira Machado, avenida Presidente Kennedy, n. 1.850, antiga estrada do Paredão (DUARTE. 2009).

De acordo com dados retirados do site oficial do Grupo Chibatão, tal porto é considerado um dos maiores complexos portuários privado da América Latina com 1 milhão de metros quadrados, capacidade de carga estática de 40 mil TEU's em toda sua estrutura, a qual fica à disposição de importantes Armadores como Hamburg Süd, Maersk Mercosul Line, Log-In, CMA-CGM, MSC e também de navios de carga geral e produtos siderúrgicos que se destinam ao Polo Industrial de Manaus. O Porto do Chibatão possui alguns diferenciais, principalmente relacionado a tecnologia, como os scanners para vistoria de contêiner. Segundo informações institucionais disponibilizadas pelo Grupo Chibatão em 2017, é o primeiro e único terminal da região norte a ter dois scanners instalados em suas dependências, proporcionando aos clientes maior segurança e agilidade na presença de carga.

Em 2017 o porto realizou investimento, e o Píer Flutuante que antes tinha 1.420 metros de extensão, atualmente possui 2.246 metros lineares, com capacidade para atracação de oito navios simultâneos.

**Figura 28 - ÁREA DO PORTO CHIBATÃO - VISTA AÉREA**



**Fonte:** Site oficial do Grupo Chibatão (2019).

**Figura 29 - Balsa MSC ATRACADA NO PORTO CHIBATÃO**



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

Entre o ponto oito e nove (Porto Chibatão e Ilha de Marapatá) possui uma margem de tempo considerável, sendo assim, sugere-se que atração seja dentro do barco, ao servir lanches tradicionais ou apresentação de danças da cultura regional do boi.

#### **4.2.9 Ilha de Marapatá**

Está localizada a margem direita do Rio Negro, antes da chegada ao Encontro das Águas.

Assim como Cunha (2006 p. 7) descreve:

À entrada de Manaus existe a belíssima Ilha de Marapatá — e essa ilha tem uma função alarmante. É o mais original dos lazaretos — um lazareto de almas! Ali, dizem, o recém-vindo deixa a consciência... Meça-se o alcance deste prodígio da fantasia popular.

Seu contexto histórico é referente ao período em que a única forma de chegar a Manaus era por meio de transporte fluvial. Todas as embarcações trazendo passageiros para a cidade passavam por esta ilha do Marapatá.

Segundo o mesmo autor, os visitantes de Manaus tinham uma única preocupação: renunciar a sua cultura nativa e se conceder a si próprio, a rir, e se “entregar ao paraíso diabólico dos seringais” (CUNHA. 2006 p. 8). Dessa forma, a passagem na ilha era obrigatória, para deixar ali a sua consciência e desfrutar das trapaças na cidade. Depois de enriquecer ilicitamente, voltavam para a ilha,

recolhiam sua vergonha e retornavam para a cidade de origem como uma pessoa honesta.

A ilha misteriosa ganhou a atenção do poeta amazonense Aníbal Beça e do compositor Armando de Paula, juntos deram origem a canção sobre a Ilha de Marapatá<sup>7</sup>, é cantada na voz de Nilson Chaves com a seguinte letra:

*Que doce mistério  
Abriga teu dorso  
De ilha afogada  
No curso das mágoas?  
O Velho Bahira  
Se mira nas águas  
Espelho da lua  
Narciso nheengara*

*É Marapatá, porta de Manaus  
É Marapatá, patati patatá*

*Que mana maninha  
Que dança sozinha  
Savana de seda  
Pavana de cio  
Capim canarana  
Bubuia banzando  
Canção enrugada  
Banzeiro de rio*

*Vá logo deixando  
Senhor forasteiro  
A sua vergonha  
Em Marapatá*

---

<sup>7</sup> Durante o roteiro, ao passar pela ilha, sugere-se que a canção seja tocada.



*Vergonha se verga  
Na cuia do ventre  
No V da ilhargas  
Vincando por lá*

*Cunhã se arretando  
Tesão de mormaço  
Abrindo as entranhas  
A flor do tajá  
E o macho fungando  
Flechando, fisgando  
Mordendo a leseira  
Dizendo: "Ulha já!"*

**Figura 30** - ILHA DE MARAPATÁ NA MARGEM DIREITA



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

#### **4.2.10 Encontro das Águas**

O encontro das águas em Manaus, formado pelos rios Negro e Solimões, é um fenômeno que atrai pessoas de várias partes do Brasil e do mundo, por suas surpreendentes características e beleza no encontro.

O autor Meirelles (2004) afirma que o rio Amazonas é o mais longo, o maior

em volume de água e o rio com maior foz no mundo. Sua nascente com cerca de 15 cm, é no riacho Huarco, nos Andes peruanos, onde chove 2.600mm/ano. Nas terras altas da Bolívia e Peru há uma grande quantidade de matéria orgânica erodida, dos depósitos dos períodos glaciais que caracterizam o rio Amazonas e seus formadores. Esta é uma zona onde o deslizamento de terra é muito frequente. O mesmo autor comenta que até chegar ao encontro com o rio Negro, o Amazonas troca de nome sete vezes:

De Huarco se transforma em rio Toto, que vira Santiago, daí Apurímac, rio Ene, rio Tombo, depois Ucayali, recebe o Urubamba e quando entra no Brasil, adquire o nome de Solimões até a confluência com o Rio Negro. (MEIRELLES. 2004 p. 43).

Já sobre o Rio Negro, Oliveira (2001 p. 7) afirma que:

Nasce na região pré-andina da Colômbia e corre para encontrar o Solimões [...] Em seu curso, percorre 1.700 quilômetros, quase a distância de São Paulo a Salvador. Da nascente à foz, a viagem das águas dura um mês e meio. Na longa jornada, as águas carregam folhas e outras matérias orgânicas que as tingem de âmbar.

Dessa forma, considera-se que na confluência dos dois rios ocorre uma barragem hidráulica, quando o Rio Negro desemboca e cai ao lado do Solimões, gerando uma extensão de 6 km dessa barragem do encontro dos dois rios. De acordo com Meirelles (2004) quando o rio Solimões encontra o Negro, possui 3 km de largura, profundidade de 30 a 50 metros e correnteza de 5 km/h, enquanto o Negro possui 12 km de largura, profundidade de 100 metros e correnteza de 2 km/h.

**Figura 31 - ENCONTRO DOS RIOS NEGRO E SOLIMÕES**



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

**Figura 32 - ENCONTRO DAS ÁGUAS**



**Fonte:** Tamires Simões. Out. de 2018

#### **4.2.11 Porto da Ceasa**

As informações que sugerem o contexto histórico deste ponto focal são baseadas na dissertação de pós-doutorado de Jefferson Silva (2010) e na obra Manaus entre o passado e o presente de Durango Duarte (2009)

Ao lado leste da orla está localizado o porto da Ceasa - Central de Abastecimento do Amazonas S/A. Segundo Duarte (2009) suas atividades se iniciaram em 25 de fevereiro de 1975, logo após a implantação do projeto do Governo Federal em introduzir essas centrais em todas as capitais brasileiras e principais cidades de cada Estado da federação, que seriam destinadas ao abastecimento à comercialização de produtos alimentícios, como peixe e alimentos

perecíveis (SILVA. 2010).

O porto da Ceasa está localizado na zona leste de Manaus, em uma estrada federal - BR-319, na margem esquerda do Rio Negro, a 30 km do centro da cidade, a 4 km do encontro das águas do rio Negro e Solimões e próximo ao Polo Industrial de Manaus – PIM. De acordo com Silva (2010) foi por estar em um ponto estratégico que contribuiu para a implantação da central, pois, a cidade presenciava um crescimento urbano advindo da Zona Franca de Manaus, dessa forma era importante o abastecimento de produtos hortifrutigranjeiros e de peixes regionais na cidade. Além disso, o porto tornou-se fundamental para a circulação de produtos eletrônicos produzidos no PIM, atendendo outras cidades da região norte.

Em sua dissertação, Silva afirma que as balsas não serviam apenas para travessia de caminhões carregadores de mercadorias produzidas no PIM, mas passou também a ser utilizado pela população local e dos municípios vizinhos para travessia particular de carros, ônibus, caminhões, tratores, motos, ambulâncias e outros veículos motorizados para os municípios de Careiro da Várzea, Careiro Castanho e Iranduba. (SILVA. 2010)

Em virtude de estar localizada em uma Rodovia Federal – a BR-319, Manaus - Porto Velho –, a travessia das balsas era de responsabilidade da União, mas por meio de um convênio firmado em 2007, a exploração desse serviço foi repassada ao Estado (DUARTE. 2009). Sendo assim, segundo o site oficial da Secretaria de Estado e Infraestrutura – SEINFRA, órgão responsável pelo funcionamento do porto, em fevereiro de 2010 foi inaugurado o porto da Ceasa como uma nova estrutura. Foi construído um galpão com estrutura metálica e com cobertura, no qual abriga 70 *boxes* que são utilizados pelos feirantes para comercialização de carnes, peixes, hortifrutigranjeiros e outros produtos regionais.

Silva conclui que:

O porto da Ceasa é um território de trabalho. Além das balsas que diariamente atracam fazendo a travessia de veículo e caminhões, dos canoieiros de fretes, dos pescadores que deixam seus peixes aos feirantes e de pequenos agricultores locais que vendem verduras e frutas, na beira rio do porto encontramos ainda dois ancoradouros. (SILVA. 2010 p. 64)

Durante a observação no estudo de campo, viu-se no terminal de embarque de passageiros o nome de duas associações. De acordo com os resultados de Silva (2010) a Associação dos Canoieiros dos Portos da Ceasa e do Careiro da Várzea

(ACPCCV) é a mais antiga associação que atua na travessia de pessoas e de mercadorias até o município do Careiro da Várzea e possui cerca de 70 associados. Enquanto a Corporativo Encontro das Águas, surgiu a partir da limitação de associados na ACPCCV, ou seja, já havia muitos canoieiros nessa associação, e por meio de sua assembleia, decidiu-se limitar esse número. Decisão essa que resultou no surgimento da Corporativa Encontro das Águas, com 30 associados, explorando o mesmo serviço.

**Figura 33 – PORTO DA CEASA**



Fonte: Tamires Simões. Out. de 2018

**Figura 34 - PORTO DA CEASA**



Fonte: Tamires Simões. Out. de 2018

Ao percorrermos esses 33,5 km de orla fluvial percebemos as riquezas, as belezas, a vida e as construções que existem em Manaus. Uma cidade em meio a floresta Amazônica, cercada por rios e seus afluentes, com uma história e recursos naturais que devem ser valorizados, e isso será concretizado ao percebermos esses pontos, ao conhecermos sua relevância para a cidade e para o homem.

Cada categoria de análise, praia fluvial vista como um ambiente de lazer urbano para o povo manauara; a infraestrutura de deslocamento, que demonstra o crescimento da cidade e a presença da conurbação entre Manaus e Iranduba; a implantação de parque linear para recuperação dos recursos hídricos próximos ao espaço urbano; as áreas portuárias aqui citadas as principais, Porto São Raimundo, Porto Roadway, Porto do Chibatão e Porto da Ceasa que fazem parte da cultura desse povo, tendo em vista as condições geográficas em que a cidade se desenvolveu; o conjunto arquitetônico construído ao longo do tempo que sobreviveu a mudanças de poder político, crises econômicas, mudanças em estilos de vida e no ambiente, mas que se encontram de pé para demonstrar a história de um povo; e os recursos naturais, em específico o fenômeno do Encontro das Águas, que já atrai muitos visitantes e deve ser conservado, e a Ilha de Marapatá, a qual muitos podem desconhecer sua existência, enquanto para outros ganhou tanto destaque que inspirou o poema Marapatá de Aníbal Beça e a melodia composta por Armando de Paula.

## **5. SISTEMATIZAÇÃO DO ROTEIRO**

A presente pesquisa garantirá para a academia, para o trade e a sociedade, a valorização da identidade de Manaus, maior cidade na floresta por meio de um roteiro que demonstre a relevância da paisagem da Orla.

Roteiro é a “descrição pormenorizada de uma viagem ou itinerário, com a indicação de uma sequência de atrativos existentes numa localidade e merecedores de serem visitados” (BAHL. 2004 apud. GUIMARÃES. 2012 p. 233). Dessa forma, concorda-se que o investimento em roteiros turísticos torna-se uma estratégia concreta para o desenvolvimento do destino além de oferecer em um produto os espaços geográficos de interesse turístico.

Na dissertação de Guimarães (2012) a mesma elaborou uma ficha técnica com base nos elementos que Bahl (2004) afirma ser relevantes para a formatação de um roteiro turístico.

**Quadro 2** - Ficha Técnica do Roteiro Turístico Fluvial da Orla de Manaus  
 Fonte: GUIMARÃES (2012) Adaptado por Tamires Simões (2019)

| <b>FICHA TÉCNICA DO ROTEIRO TURÍSTICO FLUVIAL DA ORLA DE MANAUS</b> |   |
|---|---|
| <b>ITEM</b>   | <b>DETALHAMENTO/ESPECIFICIDADE</b>  |
| <b>1. OBJETIVOS</b>   | Turismo histórico/cultural  |
| <b>2. PÚBLICO-ALVO</b>  | O número máximo para a capacidade do barco, ou seja, até 80 pessoas incluindo idosos, adultos, jovens e crianças.   |
| <b>3. TÍTULO</b>  | <b>Roteiro Turístico Fluvial:</b> Uma viagem no tempo pela paisagem da Orla Urbana de Manaus  |
| <b>4. ATRATIVOS (PONTOS FOCAIS)</b>                                 | <b>Total de 11 pontos focais e seus atrativos complementares, sendo eles:</b> Praia da Ponta Negra; Ponte Phelippe Daou; Porto Hidroviário do São Raimundo e <i>Cemitério Santa Helena</i> ; Parque Rio Negro e <i>Ponte Fábio Lucena</i> ; Cervejaria Amazonense de Miranda Corrêa & Cia; Complexo Portuário – <i>Porto Roadway, Casa do Tesouro, Igreja Matriz de Nossa Sra. Da Conceição, Mercado Municipal Adolpho Lisboa, Feira Manaus Moderna</i> ; Orla do Amarelinho e <i>Ponte Padre Padre Antônio Plácido de Souza</i> ; Porto Chibatão; Ilha de Marapatá; Encontro das Águas e Porto da Ceasa. |
| <b>5. DIAS E HORÁRIOS</b>   | Poderá ser realizado 2 vezes, diariamente, respeitando o número mínimo de 50 passageiros para saída e dependendo do tempo no dia, se estiver chuvoso o ideal é adiar a visitação. A primeira saída as 8hrs e a segunda as 13hrs.  |
| <b>6. TAXAS PARA O PERCURSO</b>                                     | Visto que é um roteiro de contemplação, sem adentrar nos atrativos, as taxas são apenas o bilhete para o roteiro.   |
| <b>7. ITINERÁRIO</b>  | <b>33,5 km</b> percorridos pelo Rio Negro no barco regional de pequeno porte. Para ter duração de cerca de 4h30min de roteiro, o itinerário se organiza da seguinte forma:<br>1. <b>8hrs:</b> Saída do Pier do Tropical seguindo sentido jusante para o lado leste, visualizando o primeiro ponto   |



|                                    |   |
|------------------------------------|---|
|                                    | <p><b>Praia da Ponta Negra;</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>2. 08h25min:</b> Chega na ponte Phelippe Daou; fazer uma parada no barco de 10 minutos ao se aproximar da ponte;</li> <li><b>3. 8h50min:</b> Porto Hidroviário do São Raimundo;</li> <li><b>4. 9hrs:</b> Parque Rio Negro;</li> <li><b>5. 9h05min:</b> Cervejaria Amazonense de Miranda Corrêa &amp; Cia;</li> <li><b>6. 9h15min:</b> Complexo Portuário – Roadway e Conjunto Arquitetônico: Parada de 15 minutos no barco para observar os pontos: Casa do Tesouro, Igreja Matriz, Alfândega e Guardamoria, Mercado Municipal Adolpho Lisboa e Feira da Manaus Modera;</li> <li><b>7. 9h45:</b> Orla do Amarelinho;</li> <li><b>8. 10h15:</b> Porto Chibatão;<br/>- <b>Intervalo para atração interna no barco com lanches e apresentações regionais;</b></li> <li><b>9. 10h40min:</b> Ilha de Marapatá;</li> <li><b>10. 11hrs:</b> Encontro das Águas: Pausa de 10 minutos para apreciar o Encontro das Águas;</li> <li><b>11. 11h20:</b> Porto da Ceasa;<br/><b>Retrorno para o desembarque no Porto Roadway – Balsa Amarela ou no Pier do Tropical por volta das 12h30min.</b></li> </ol> |
| <p><b>8. NÚMERO DE PARADAS</b></p> | <p>São realizadas 3 paradas sem descida nos pontos Ponte Phelippe Daou, Completo Portuário – Roadway e Conj. Arquitetônico e Encontro das Águas, com duração de 10, 15 e 10 minutos respectivamente.</p>  |
| <p><b>9. TRANSPORTE</b></p>        | <p>Para chegar ao local de saída (Pier do Tropical, Av. Coronel Teixeira) pode-se utilizar automóvel, motocicleta e ônibus o qual saindo do Centro é a numeração 126. Na pratica da atividade turística utiliza-se o modal hidroviário barco regional de pequeno porte.</p>   |
| <p><b>10. GUIA</b></p>             | <p>Sugere-se que o roteiro seja feito com guia para abordar sobre o contexto dos atrativos e demonstrar sua relevância, assim como para organizar as atividades dentro do barco.</p>  |
| <p><b>11. DURAÇÃO</b></p>          | <p>4 A 5 horas de percurso</p>  |
| <p><b>12. HORÁRIOS</b></p>         | <p>De 8hrs as 12hrs ou 13hrs<br/>De 14hrs as 18hrs</p>  |
| <p><b>13. AVALIAÇÃO</b></p>        | <p>A ser disponibilizada aos turistas/visitantes após efetiva implantação dessa proposta.</p>   |



## 6. CONSIDERAÇÕES

Neste estudo foi proposta uma reflexão acerca do potencial cultural e natural que a Orla Urbana de Manaus abriga. Os resultados, sistematizados com base na aplicação prática da teoria, deixa clara a viabilidade empírica da Teoria do Espaço Turístico Urbano de Boullón (2002) nos estudos da paisagem urbana com o uso da categoria ponto focal. Com ela foi possível abstrair mesmo em áreas comprometidas pela poluição e ocupações irregulares, a paisagem em sua essência ecológica e sociológica, no contexto histórico e geográfico no qual Manaus foi edificada. Permitindo deste modo, inclusive, ampliar a percepção e refletir sobre as ações do homem no meio ambiente. Pois o objetivo deste estudo com a proposta de formatação do Roteiro Turístico Fluvial não é usufruir de maneira concreta os atrativos, adentrando as edificações, mas sim o perceber e o valorizar a paisagem e o patrimônio genuíno contido na extensão dos 33,5 quilômetros de Orla.

Com o estudo, pode se perceber o potencial da Orla Urbana enquanto borda turística, bem como o percurso realizado pelo Rio Negro a bordo de um Navio Motor, como um corredor turístico, também genuinamente amazônico, com valorização do recurso hídrico, elemento identitário e que Manaus, tem o privilégio de conceber com o encontro entre o Rio Negro e o Rio Solimões, o Rio Amazonas, principal tributário da bacia hidrográfica amazônica.

Dessa forma, para planejar o espaço turístico é essencial ter conhecimento sobre a teoria para na prática a mesma ser aplicada corretamente. Conclui-se, afirmando que a teoria torna-se um instrumento de diagnóstico para conduzir a organização do potencial espaço turístico. Como afirma Boullón (2002), os subsistemas e os demais elementos que integram o espaço turístico, ao serem analisados em sua totalidade e potencialidade, podem ser apresentados como alternativas de novos atrativos e produtos para o mercado.

## REFERÊNCIAS

AMAZONAS. Governo do Amazonas inaugura ponte Rio Negro, um marco para a integração da Região Metropolitana de Manaus. **Amazonas Governo do Estado**. 20 de nov. de 2011. Disponível em <<http://www.amazonas.am.gov.br/2011/10/governo-do-amazonas-conclui-ponte-rio-negro-um-marco-para-a-integracao-da-regiao-metropolitana-de-manaus/>> Acesso em 19 de maio de 2019.

AMAZONAS. Governador José Melo inaugura Parque Rio Negro na orla do bairro São Raimundo. **Amazonas Governo do Estado**. 30 de abr. de 2015. Disponível em: <<http://www.amazonas.am.gov.br/2015/04/governador-jose-melo-inaugura-parque-rio-negro-na-orla-do-bairro-sao-raimundo/>> Acesso em 20 de maio de 2019.

ARMANDO de Paula. **Novo Canto**. Disponível em: <[http://www.novocanto.com.br/manaus/pop\\_armando.html](http://www.novocanto.com.br/manaus/pop_armando.html)> Acesso em: 01 de jun; de 2019.

BATISTA, S.P.M. **Injustiça Socioambiental: o caso PROSAMIM**. 2013. 287 p. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Instituto de Filosofia Ciências e Letras, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

BOULLÓN, Roberto C.. **Planejamento do Espaço Turístico**. Bauru, SP: Edusc, 2002. 278 p. (Coleção Turis). Tradução: Josely Vianna Baptista.

CALVO, B. D. R. **Avaliação da influência antrópica na drenagem do Igarapé do Quarenta e Orla de Manaus**. Dissertação (Pós-Graduação em Química) – Universidade Federal do Amazonas. Manaus, p. 30. 2018

CERVEJARIA Miranda Corrêa. **IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística: Biblioteca**. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=442540>> Acesso em 20 de maio de 2019.

CORREA, Roberto L. **Trajetórias geográficas**. 2º ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001

CPRM - SERVIÇOS GEOLÓGICOS DO BRASIL (Brasil) (Org.). **Laudo Técnico da Praia da Ponta Negra Manaus - AM**. Manaus, 2012.

CUNHA, Euclides da. **A Margem da História**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

DUARTE, Durando M. 343 - Manaus. Manaus: Mídia Ponto Comm Ltda. Epp, 2012.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002

GRUPO Chibatão. **Página oficial de Grupo**. Disponível em: <<http://www.grupochibatao.com.br/fotos/>> Acesso em 20 de jun. de 2019.

**IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.** Disponível em:  
<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/manaus/panorama>> Acesso e 30 de junho de 2019.

LACERDA, J. C. J; NORONHA, E. L. **A Feira Manaus Moderna: um espaço não-formal para o Ensino de Ciência.** In: IX Encontro Nacional de Pesquisa em Educação em Ciência – IX ENPEC. Águas de Lindóia, SP. 2013

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica.** 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica.** 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MEIRELLES Filho, João Carlos. **O livro de ouro da Amazônia: mitos e verdades sobre a região mais cobiçada do planeta.** Rio de Janeiro: Ediouro, 2004.

MESQUITA, Otoni Moreira de. **Manaus: História e Arquitetura – 1852-1910.** Manaus: Editora Valer, 1999.

MESQUITA, Otoni Moreira de. **Manaus: história e arquitetura (1669-1915).** 4. ed. Manaus: Editora Valer, 2019.

POETAS do Amazonas. **Antônio Miranda.** Disponível em:  
<[http://www.antoniomiranda.com.br/poesia\\_brasis/amazonas/anibal\\_beca.html](http://www.antoniomiranda.com.br/poesia_brasis/amazonas/anibal_beca.html)>  
Acesso em 03 de jun. de 2019.

SILVA. J. G. D. R. **Os canoeiros no ambiente urbano-fluvial: entre o porto da Ceasa e Careiro da Várzea.** Dissertação (Pós-Graduação em Ciência do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) – Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2010.

SILVA, P. R D. **Viver é lembrar: Memórias e significados das transformações urbanas em Manaus.** In: ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA GERAL – TESTEMUNHOS: HISTÓRIA E PÓLITICA. Recife. 2010.

SOUZA, Ellza. **Do "Alto" da minha Colina: sem os bruceiros o bairro de São Raimundo perdeu o encanto.** Manaus: Edições Muiraquitã, 2010. (Coleção Prêmio dos Bairros).

SOUSA, I. D. S. **A ponte Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus: adequação no espaço urbano – região à reprodução do capital.** Tese (Pós-Graduação em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo. 2013.

VIANNA, M.; SUDÉRIO, M. Manaus e sua paisagem cultural: Orla fluvial e o Patrimônio da Cidade-Metrópole. **Revista eletrônica CAU/UCB.** p. 55. 2016

XAVIER, Herber. **A percepção geográfica do turismo.** São Paulo: Aleph, 2007.

(Série Turismo).