

## A DINÂMICA ESPACIAL DO TURISMO: MANAUS NA ROTA DOS NAVIOS CRUZEIROS

THE SPATIAL DYNAMICS OF TOURISM: MANAUS ON THE CRUISE SHIP ROUTE

LA DINÁMICA ESPACIAL DEL TURISMO: MANAUS EN LA RUTA DE LOS CRUCEROS

Fredson Bernardino Araújo da Silva<sup>1</sup> 

Ana Beatriz Castro de Jesus<sup>1</sup> 

Ricardo José Batista Nogueira<sup>1</sup> 

<sup>1</sup>Universidade Federal do Amazonas, Manaus, AM, Brasil

Data de submissão: 17/06/2024 – Data de aceite: 17/12/2024

**Resumo:** Objetivo – Apesar da limitada infraestrutura portuária de Manaus, esta não impede a frequência de cruzeiros, na verdade, é o que evidencia a relevância da cidade como destino turístico na Amazônia. Neste trabalho, objetivou-se analisar a dinâmica espacial de cruzeiros a partir do contexto de observação da cidade Manaus, capital do estado do Amazonas, considerando o fenômeno turístico na totalidade social.

Desenho/metodologia/abordagem – A metodologia do artigo baseia-se na pesquisa bibliográfica e trabalho de campo para analisar a dinâmica dos cruzeiros em Manaus. Inicialmente, foi realizado um levantamento bibliográfico sobre a relação entre Geografia, circulação e cruzeiros. Dados primários foram extraídos de sites de empresas de turismo, focando nas rotas e pontos de interseção com Manaus, além de analisar discursos promocionais. Dados secundários sobre passageiros e navios foram obtidos junto à Amazonastur. O trabalho de campo incluiu visitas ao Porto de Manaus em 2023 e 2024, com entrevistas a profissionais locais sobre a dinâmica dos cruzeiros. O material cartográfico foi elaborado um mapa temático dos fluxos de cruzeiros usando o software Qgis 3.30.1.

Resultados – Os resultados mostram que a visão da Amazônia e de Manaus como uma grande floresta, ignorando os aspectos urbanos, é um fator que molda a cidade como destino turístico, acessível principalmente a grupos de alto poder aquisitivo, refletindo desigualdades socioeconômicas. Essa visão contribui para a perpetuação de um turismo elitizado, que mantém uma imagem remota da região e exclui a identidade urbana de Manaus. Além disso, a atuação de empresas transnacionais promove a globalização, impactando a economia local e reforçando interesses corporativos externos.

Limitações/implicações da pesquisa – A pesquisa enfrentou desafios com a falta de dados sobre valores de cruzeiros na Amazônia e a dificuldade de visualizar rotas, que não são frequentemente disponibilizadas pelas empresas e, por isso, foi necessário incluir dados da temporada de 2025 para uma melhor representação. Além disso, o site da Amazonastur não oferece dados diretamente, mas a empresa forneceu as informações quando contatada, com algumas limitações.

Implicações práticas – Identificou-se a necessidade de melhorias no que se refere a infraestrutura portuária para fins de atender à crescente demanda de turistas nas rotas que incluem a cidade de Manaus, além disso, destaca-se a necessidade de uma reformulação nos roteiros de viagem disponibilizados, no sentido de possibilitar aos turistas uma experiência que explore também as características urbanas da cidade, não se restringindo aos atrativos naturais. Originalidade/valor – Este artigo contribui para a reflexão geográfica acerca da circulação de cruzeiros com ênfase na cidade de Manaus, tendo em vista a ausência de estudos que contemplam essa perspectiva. Além disso, destaca importantes características da estrutura espacial de cruzeiros tanto na escala econômica, quanto técnica.

**Palavras-chave:** Cruzeiros; Manaus; Estado; circulação; turismo.

---

**Fredson Bernardino:** Mestre e Doutorando em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas. Universidade Federal do Amazonas (UFAM).

E-mail: fbernardino1997@gmail.com. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-1897-2655>.

**Ana Beatriz:** Mestranda em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas. Universidade Federal do Amazonas (UFAM).

E-mail: castrob491@gmail.com. Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-8530-289X>.

**Ricardo José:** Doutor pela Universidade de São Paulo. Professor titular do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas (UFAM). E-mail: nogueiraricardo@uol.com.br. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-7217-2237>.

**Abstract:** Purpose – Despite Manaus' limited port infrastructure, this doesn't stop cruises from coming here; in fact, it's what highlights the city's relevance as a tourist destination in the Amazon. The aim of this study was to analyze the spatial dynamics of cruise ships from the observation context of the city of Manaus, capital of the state of Amazonas, considering the tourist phenomenon in its social totality.

Design/methodology/approach – The article's methodology is based on bibliographical research and fieldwork to analyze the dynamics of cruises in Manaus. Initially, a bibliographical survey was carried out on the relationship between geography, circulation and cruises. Primary data was extracted from tourism company websites, focusing on the routes and points of intersection with Manaus, as well as analyzing promotional speeches. Secondary data on passengers and ships was obtained from Amazonastur. Fieldwork included visits to the Port of Manaus in 2023 and 2024, with interviews with local professionals about the dynamics of cruises. A thematic map of cruise flows was drawn up using Qgis 3.30.1 software.

Findings – The results show that the vision of the Amazon and Manaus as a great forest, ignoring the urban aspects, is a factor that shapes the city as a tourist destination, accessible mainly to groups with high purchasing power, reflecting socio-economic inequalities. This view contributes to the perpetuation of elitist tourism, which maintains a remote image of the region and excludes Manaus' urban identity. In addition, the actions of transnational companies promote globalization, impacting the local economy and reinforcing external corporate interests.

Research limitations/implications – The research faced challenges with the lack of data on cruise values in the Amazon and the difficulty of visualizing routes, which are not often made available by the companies, so it was necessary to include data from the 2025 season for a better representation. In addition, the Amazonastur website does not offer data directly, but the company did provide information when contacted, with some limitations.

Practical implications – We identified the need to improve the port infrastructure in order to meet the growing demand from tourists on the routes that include the city of Manaus. In addition, we highlight the need to reformulate the travel itineraries that are available, in order to provide tourists with an experience that also explores the city's urban characteristics, and is not restricted to natural attractions.

Originality/value – This article contributes to the geographical reflection on the circulation of cruise ships, with an emphasis on the city of Manaus, given the lack of studies that take this perspective into account. It also highlights important characteristics of the spatial structure of cruises, both on an economic and technical scale.

**Key-words:** Cruises; Manaus; State; circulation; tourism.

**Resumen:** Objetivo – A pesar de la limitada infraestructura portuaria de Manaos, esto no impide la llegada de cruceros; de hecho, es lo que destaca la relevancia de la ciudad como destino turístico en la Amazonía. El objetivo de este estudio fue analizar la dinámica espacial de los cruceros a partir del contexto de observación de la ciudad de Manaus, capital del estado de Amazonas, considerando el fenómeno del turismo en su totalidad social.

Diseño/metodología/enfoque – La metodología del artículo se basa en la investigación bibliográfica y el trabajo de campo para analizar la dinámica de los cruceros en Manaos. Inicialmente, se realizó un estudio bibliográfico sobre la relación entre geografía, circulación y cruceros. Los datos primarios se extrajeron de los sitios web de las empresas turísticas, centrándose en las rutas y los puntos de intersección con Manaus, además de analizar los discursos promocionales. Los datos secundarios sobre pasajeros y barcos se obtuvieron de Amazonastur. El trabajo de campo incluyó visitas al Puerto de Manaus en 2023 y 2024, con entrevistas a profesionales locales sobre la dinámica de los cruceros. Se elaboró un mapa temático de los flujos de cruceros utilizando el software Qgis 3.30.1.

Hallazgos – Los resultados muestran que la visión de la Amazonía y de Manaos como una gran selva, ignorando los aspectos urbanos, es un factor que moldea la ciudad como destino turístico, accesible principalmente a grupos de alto poder adquisitivo, lo que refleja las desigualdades socioeconómicas. Esta visión contribuye a perpetuar un turismo elitista, que mantiene una imagen remota de la región y excluye la identidad urbana de Manaos. Además, la actuación de las empresas transnacionales promueve la globalización, lo que repercuten en la economía local y refuerza los intereses corporativos externos.

Limitaciones/implicaciones de la investigación – La investigación se enfrentó a la falta de datos sobre los valores de los cruceros en la Amazonía y a la dificultad de visualizar las rutas, que las compañías no suelen facilitar, por lo que fue necesario incluir datos de la temporada de 2025 para una mejor representación. Además, el sitio web de Amazonastur no ofrece datos directamente, pero la empresa proporcionó información cuando fue contactada, con algunas limitaciones.

Implicaciones prácticas – Se identificaron mejoras en términos de infraestructura portuaria para satisfacer la creciente demanda de turistas en las rutas que incluyen la ciudad de Manaus. Además, existe la necesidad de reformular los itinerarios de viaje disponibles para ofrecer a los turistas una experiencia que también explore las características urbanas de la ciudad y no se limite a las atracciones naturales.

Originalidad/valor – Este artículo contribuye a la reflexión geográfica sobre la circulación de cruceros, con énfasis en la ciudad de Manaus, dada la falta de estudios que tengan en cuenta esta perspectiva. También destaca características importantes de la estructura espacial de los cruceros, tanto a escala económica como técnica.

**Palabras Clave:** Cruceros; Manaus; Estado; circulación; turismo.

## INTRODUÇÃO

O turismo é uma atividade produtiva que, em alguns casos, realiza-se transpassando as fronteiras nacionais. Esse é o caso do circuito espacial de cruzeiros, que ganha destaque como uma rede complexa de rotas e destinos que se entrelaçam e, na prática, conectam diversos lugares. Desse modo, o turismo é um tema que invariavelmente nos leva a pensar sobre a dinâmica do espaço geográfico, sobre isso, Albach e Gândara (2019, p. 2) destacam que “Desde o século XIX o fenômeno turístico desperta interesse nos geógrafos”, no entanto, apenas no século XX são formuladas as primeiras teorias sobre esse objeto de estudo.

Para entendermos essa relação, contempla-se a discussão acerca do espaço geográfico, uma vez que é nele que consiste o espaço turístico. As relações ocorridas em um determinado local, sua historicidade e a representatividade nas lutas despertam nos indivíduos interesse por determinada localidade (Albach e Gândara, 2011). Nesse sentido, o espaço turístico estaria voltado à realização de uma experiência particular nesses lugares.

Dado esse contexto, é importante evidenciar que a definição de um cruzeiro, nosso objeto de interesse, está relacionada com as viagens por rios e mares e que apresenta como características a programação de embarque, entretenimento e desembarque; e suas dinâmicas com os portos (Andrade e Robertson, 2010).

Os cruzeiros marítimos, os objetos móveis do sistema, fazem parte da estrutura necessária para a consolidação dessas práticas turísticas. A evolução dos cruzeiros marítimos nos últimos anos está ligada à modalidade de viagem a bordo, criada nos Estados Unidos entre as décadas de 1970 e 80. O grande diferencial responsável pelo sucesso desta modalidade foi a junção das etapas – que está relacionada à viabilidade de realizar todas as atividades necessárias (alimentação e lazer, por exemplo), no mesmo lugar (conjunto de objetos) – de uma viagem em um só lugar, sendo apresentado como “um destino em si” (Brito, 2006).

Em uma escala macro, a presença dos cruzeiros marítimos no Brasil destaca-se por meio das agências majoritariamente internacionais que atuam no país há décadas, principalmente com a Mediterranean Steamship Company (MSC), que instalou sua sede em São Paulo em julho de 2002 e atualmente é a terceira maior marca de cruzeiros no mundo (Brito, 2006; Msc, 2024).

Ribeiro (2021) aponta que o avanço tecnológico foi um fator determinante para a evolução dos cruzeiros marítimos, tendo em vista que a infraestrutura comporta variados tipos de ambiente que vão desde bibliotecas até lojas, assim como as distintas possibilidades de experiências gastronômicas. Além disso, destaca-se também o investimento em cruzeiros temáticos adaptados às festividades, por exemplo, o carnaval. Esses cruzeiros, em especial, geram demandas por infraestruturas ainda maiores, pois, na maioria das vezes, recebe show de diversos artistas a bordo. De modo geral, o Brasil já apresenta uma dinâmica voltada para essa modalidade com o “Modão em Alto Mar”, que reúne cantores sertanejos em 72h de shows em um navio operado pela MSC Cruises.

A possibilidade de realizar diversas atividades em um só lugar e, ao mesmo tempo, conhecer e contemplar lugares com histórias e paisagens diferentes atraiu o viajante que consegue mesclar suas alternativas de diversão ao decorrer dos dias sem sair do lugar. Essa nova modalidade que apresenta uma gama de serviços de entretenimento e lazer num curto espaço de tempo produz uma sensação de otimização do tempo, onde se aproveita de cada atividade um pouco, fazendo com que haja um sentimento de satisfação ao participar desta experiência.

Apesar da importância de Manaus como uma centralidade na dinâmica de cruzeiros, a bibliografia pouco explorou a circulação de cruzeiros nesta metrópole. Além disso, a relação entre as condicionantes e a demanda de diferentes classes sociais por cruzeiros como forma de lazer/turismo ainda não foi suficientemente explorada.

A compreensão dessas condicionantes é crucial para o aprofundamento da dinâmica socioespacial do turismo de cruzeiros em Manaus. Soma-se a isto, ao analisar o papel do Estado, a atividade corporativa e a relação com diferentes classes sociais, cooperando para um detalhamento dos fluxos no que se refere a seus conteúdos socioespaciais. Assim, pretende-se preencher uma lacuna importante na literatura existente no sentido de contribuir para o entendimento sobre a “indústria de cruzeiros” em Manaus.

Em vista desta problemática, o objetivo deste trabalho é analisar a dinâmica espacial de cruzeiros a partir do contexto de observação da cidade Manaus, capital do estado do Amazonas, considerando o fenômeno turístico na totalidade social.

O trabalho está dividido em três partes e, tendo como enfoque o espaço, cada seção dialoga com maior ênfase com uma das instâncias tradicionais do pensamento social (Santos, 1978). A primeira parte versa sobre a instância jurídico-política, especialmente sobre o papel do Estado na regulação da circulação de passageiros. A segunda parte aborda a instância econômica, apresentando uma parcela do contingente da infraestrutura social em que se realiza o circuito espacial de

cruzeiros. Por fim, a terceira parte discute a instância ideológica, por meio do mapeamento da rede de cruzeiros que tem em Manaus um nexo, e sua relação com a demanda produzida por esse tipo de lazer/turismo.

## REVISÃO TEÓRICA

A circulação de cruzeiros é uma faceta do transporte de passageiros, geralmente associada a longas distâncias marítimas que se realizam por meio de interações espaciais numa rede urbana internacional. Desse modo, aspectos relativos ao controle do espaço aparecem como questões importantes para a apreensão dessa atividade.

Na esfera da circulação, o Estado tende a fazer uso de um maior “controle” do transporte de passageiros, quando comparado ao de cargas, isso se deve em prol de assegurar a segurança mínima dos passageiros.

Aborda-se o espaço em sua filiação e diálogo com a totalidade social, conforme a proposta de Milton Santos (1978), por meio de suas instâncias. O espaço apresenta, nessa primeira aproximação via a regulação das atividades, uma maior aproximação com a instância jurídico-política, isto é, com a expressão do território e seus agentes modeladores, tais como as instituições e agências voltadas ao controle e monitoramento do transporte de passageiros (Oliveira Neto e Nogueira, 2017). No que se refere à instância econômica, esta é contemplada sobretudo através da formação de circuitos produtivos, forma pela qual a dinâmica espacial dos cruzeiros se materializa na infraestrutura social e sua correlação com as configurações socioeconômicas da população (Nogueira et al., 2014). Associado às demais, há construção de uma ideologia (Althusser, 1980) que torna Manaus interessante a ser um espaço consumido no contexto do sistema produtivo turístico global, neste caso, os agentes hegemônicos especificamente na figura das empresas de publicidade tendem sinalizar uma série de signos podem ser vinculados ao que Pinto (2005) denomina de “geografia do exótico” para Amazônia, elementos que apontam para um imobilismo social e uma exacerbada da imagem da natureza.

De acordo com o Decreto n. 7.381/10, cruzeiro marítimo é o programa de turismo constituído pela prestação de serviços conjugados de transporte, hospedagem, alimentação, entretenimento, visitação de locais turísticos e afins, realizado por embarcação de turismo, entre as quais os navios estrangeiros fretados por agência de turismo brasileira ou operados por armadores estrangeiros com empresa cadastrada no Ministério do Turismo (Brasil, 2010; Belmonte, 2018).

Em vista dos muitos serviços oferecidos, a regulação estatal se mostra necessária. Dentre as principais agências de controle territorial para o caso de Manaus, consta a Capitania dos Portos, instituição que responde à Marinha do Brasil via Centro de Intendência da Marinha em Manaus (CelIMMa). A Capitania dos Portos é responsável pela inspeção das embarcações, incluindo cruzeiros, para assegurar que cumpram com as normas de segurança e regulamentações náuticas.

Cita-se também a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), uma agência reguladora federal que tem como prerrogativa a supervisão da infraestrutura aquaviária e as operações portuárias no Brasil. A ANTAQ deve regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de transporte aquaviário, incluindo os serviços prestados por terminais portuários e as operações de cruzeiros que atracam em portos brasileiros, como o de Manaus.

Sobre a Capitania dos Portos e a ANTAQ, ambas instituições federais diretamente relacionadas à dinâmica portuária e ao modal hidroviário em geral, é possível verificar algumas especificidades. No caso da primeira instituição, por ser vinculada ao organograma das forças armadas, tende a priorizar os elementos relativos ao controle territorial propriamente dito, de modo que sua atuação se aproxima de noções como a de soberania. Já na segunda agência, percebe-se uma maior aproximação com a ideia de integração territorial, no sentido de fazer valer a norma sobre a técnica (Santos, 2006), bem como na preocupação com a integridade física dos passageiros no contexto do transporte. Apesar disso, é importante ressaltar que no cotidiano as duas instituições são complementares, não sendo rara sua cooperação.

No contexto do sistema federativo, além do âmbito da União, há as agências estaduais e municipais que podem atuar na regulação da atividade vinculada aos cruzeiros. Sendo os serviços (entretenimento, alimentação, estadia etc.) um incremento, a dinâmica dos cruzeiros se dá essencialmente pelo transporte de passageiros (de extensas distâncias) pelo modal aquaviário (fluvial e, principalmente, marítimo), sendo comum reunirem pessoas de diversas nacionalidades e partes do mundo, o que condiciona a atenção de órgãos de saúde pública como as secretarias estaduais e municipais, fato intensificado a partir da pandemia de Covid-19 decretada em 2020 no Brasil.

De maneira mais pontual, outras instituições estatais podem se fazer presentes no espaço relativo à atuação de cruzeiros no Brasil. Por exemplo, secretarias municipais/estaduais de turismo e de segurança pública. Há ainda de se mencionar a força crescente da pauta ambiental no espaço político global que pode intervir em questões como poluição dos rios e na proteção à vida animal e vegetal e entre outros aspectos.

Particularmente sobre este último ponto, destaca-se que a “supervisão” da pauta ambiental não se limita ao Estado, uma vez que há um considerável conjunto de organizações não governamentais (ONGs) que privilegiam meramente a “natureza” e o “meio ambiente”. Muitas dessas ONGs são de caráter e com financiamento transnacional e podem interferir na dinâmica espacial local, inclusive na circulação de cruzeiros em Manaus que se situa na Amazônia, região-centro da biodiversidade mundial.

Desse modo, a operação dos cruzeiros se dá basicamente pelo movimento, o fluxo de pessoas pelo mundo, mas seu controle estatal mais rígido está relacionado à inércia, quando atracados nos portos, pois estes são fixos, centralidades que reúnem a dinâmica de entrada-saída de um local com outro, até mesmo do local com o global. Isso se deve porque boa parte da circulação dos cruzeiros realiza-se em águas internacionais, sem a legislação e a fiscalização de qualquer Estado. Consta também que os cruzeiros interagem com configurações jurídico-políticas distintas, uma vez que transitam entre múltiplos territórios (nacionais).

## METODOLOGIA

Como forma de conceber o tema proposto, procurou-se um enfoque de reflexão junto à noção de totalidade social, tendo o espaço como categoria de pensamento de ponto de partida, de modo a observar suas interações com outras subtotalidades (Silva, 1980; Santos, 1978, 2006), ou seja, privilegia-se o espaço e seu diálogo com o econômico, o jurídico-político e o ideológico.

Na parte operacional da pesquisa, partiu-se de levantamento bibliográfico com ênfase na discussão entre Geografia e circulação, além disso, destacou-se o tema da dinâmica espacial dos cruzeiros enquanto fenômeno turístico e sua pertinência na relação sociedade, território e Estado.

Em função de trazer à tela elementos para materializar a circulação de cruzeiros, extraiu-se dados em sites de empresas de venda de passagens durante o mês de abril de 2024, centrando-se em algumas variáveis: as rotas, onde se evidencia o ponto de partida, ponto final e a intersecção com a cidade de Manaus; em complemento, destaca-se alguns elementos, como as imagens e os discursos contidos nos enunciados utilizados pelas empresas de transporte/turismo para estimular a venda das rotas relativas à Manaus (Oceania Cruises, 2024; Navios Promo, 2024).

Também como dados secundários, obteve-se informações quantitativas acerca dos passageiros, frequência e os navios que atracaram em Manaus durante a temporada 2023/2024 (outubro a abril) de cruzeiros, informações disponibilizadas pela Amazonastur (2024). Uma síntese do que foi levantado está apresentada por meio de quadro, tabelas, figuras (mapas e afins) no desenvolvimento da pesquisa.

Foi realizado um primeiro trabalho em campo no Porto de Manaus no mês de dezembro de 2023 e, seguidamente, nos meses de janeiro e abril de 2024, onde foi possível observar empiricamente parte da dinâmica mobilizada pelos navios de cruzeiro atracados. Com os dois trabalhos de campo, houve a realização de entrevistas abertas com os profissionais do porto, buscando compreender como se dá a dinâmica de chegada e estadia dos turistas, qual é o roteiro a ser seguido, quantas horas (ou dias) os navios ficam na cidade, se eles realizam o abastecimento de produtos nessa parada e qual é a função dos agentes do porto nessa etapa de recebimento dos turistas. Uma fração das problematizações suscitadas em campo está expressa no trabalho via registro fotográfico.

Demandou-se a elaboração de mapa para representar o desenho dos fluxos e principais fixos da rede de cruzeiros na perspectiva de Manaus. O mapa temático foi elaborado no âmbito do software Qgis 3.30.1.

## RESULTADOS

### Estado e sociedade na circulação de cruzeiros

Parte dessa relação socioespacial complexa foi verificada no Porto de Manaus, durante trabalho em campo. No local, notou-se a presença de fiscalização e orientação que atuava sobre as embarcações e as pessoas que faziam uso do espaço (Figura 01).

**Figura 01: Profissional de segurança na área de atracagem do Navio Grand Amazon Expedition - Porto de Manaus**



Fonte: Trabalho de campo em dezembro de 2023. Org.: os autores. Obs.: Não foi possível identificar a qual instituição o referido profissional faz parte.

Uma dinâmica interessante a ser destacada é que, apesar das embarcações tradicionais e os navios de cruzeiros dividirem a continuidade dessa porção da orla da cidade de Manaus, somente a porção mais ocidental, onde ancoram os navios é considerada como “Porto de Manaus” que, diferente das embarcações convencionais que estão no “porto da Manaus Moderna”.

É importante pontuar que a designação de porto ou orla da Manaus Moderna, é pouco utilizada no cotidiano, sendo normalmente mencionadas especificamente as balsas (Amarela, Verde, etc.) que servem como atracadouro para o que se está denominando de embarcações convencionais. O topônimo “Manaus Moderna” faz referência à Feira Coronel Jorge Teixeira, mais conhecida como Feira da Manaus Moderna, localizada nas proximidades desse trecho da orla.

No Porto de Manaus, é cobrada taxa para entrada e acesso ao píer, o que não necessariamente ocorre no porto da Manaus Moderna. Atualmente a taxa de entrada para o setor onde ficam as embarcações corresponde ao valor de R\$5,00 para pedestres e, dependendo do tamanho do veículo, R\$30,00 para carros. Neste caso, há uma delimitação difusa entre o público e o privado, baseando-se, a partir do que foi obtido de relato pelos trabalhadores do local durante atividade em campo, numa linha imaginária (Figura 02).

**Figura 02: Limite territorial de atracagem entre o público e o privado no porto de Manaus**



Fonte: Trabalho de campo (abril/2024). Org.: os autores. Obs.: Em vermelho, encontram-se indícios de nova infraestrutura na área onde os navios ficam ancorados durante a estadia na cidade que dura, em média, de 1 a 3 dias.

Apesar de denominarmos como “privado”, em vista da restrição de acesso, ressalta-se que a gestão do Porto de Manaus é realizada pelo poder executivo estadual no âmbito da Secretaria de Infraestrutura na figura da Superintendência Estadual de Navegação, Portos e Hidrovias (SNPH). Segundo o site oficial da SNPH (2024, s/p.), a instituição “é uma autarquia do Governo do Amazonas, criada pela Lei nº 3.127, de 10 de maio de 2007, compondo a Administração Indireta do Poder Executivo, vinculada à Secretaria de Estado de Infraestrutura, tendo como finalidade o desenvolvimento das vias navegáveis interiores e da navegação no Estado do Amazonas”. De todo modo, nota-se uma contradição na distinção dos dois tipos de áreas portuárias coexistindo no mesmo lugar, isto é, observa-se as embarcações convencionais muito próximas dos navios de cruzeiros, não existindo nenhuma estrutura física que faça essa separação como ilustrado na figura (02) acima.

Durante a atividade em campo, foi identificado uma dinâmica de implementação de uma melhor infraestrutura restrita às imediações de onde ficam ancorados os navios durante esse período de temporada de cruzeiros em Manaus – essa sazonalidade (“temporada”) dos cruzeiros será descrita nos itens a seguir. Nesse contexto, é importante salientar que os investimentos (realizados pelo Estado) demandados (pelo capital) para tal tendência de tecnificação estão ligados à necessidade de uma maior fluidez das atividades que são exercidas a partir do porto. Particularmente para a dinâmica dos cruzeiros, durante a atracagem, isso quer dizer uma maior facilidade no abastecimento tanto de combustível quanto de suprimentos em geral (alimentares, de limpeza, etc.). Portanto, a cidade de Manaus constitui-se como um nexo importante não só do ponto de vista turístico, mas também logístico para o êxito dos percursos realizados em uma escala macro.

Além dos dispositivos do Estado já citados, vale mencionar que a força policial oscila na localidade de modo a responder a dinâmica espacial de cruzeiros em Manaus, conforme o site oficial da Secretaria de Segurança Pública do Amazonas (SS-P-AM, 2019, s/p.): “Durante a temporada de cruzeiros na capital, as equipes do Policiamento Turístico (Politur), Comando de Policiamento da Área (CPA) Sul, Comando de Policiamento de Interior (CPI) e Batalhão Ambiental estarão empenhadas na segurança dos turistas”.

Ademais, no cotidiano, a presença maciça das instituições estatais mencionadas neste tópico não é tão visível, mostrando que o ideal da norma e o concreto da vida social nem sempre são um reflexo perfeito um do outro. De todo modo, é possível afirmar que a fiscalização e o controle das corporações articuladas no circuito espacial de cruzeiros ocorrem e são um dado importante para seu entendimento.

Como supracitado, as embarcações convencionais e os navios de cruzeiros ocupam a mesma localidade no que concerne ao seu atracamento e, ainda que a área reservada aos navios seja entendida como parte do porto, esta não é de livre circulação, sendo o seu uso privado, mas partilha e é gerida por agentes de fiscalização e controle da esfera pública, como a Marinha e o executivo estadual. Para entender melhor, os funcionários são os mesmos, não existe uma diferenciação neste aspecto, apesar da área onde os navios de cruzeiros ficam ser considerado um porto “privado”; ainda que a Marinha se faça presente, o “privado” refere-se somente à circulação, não envolvendo uma nova dinâmica que demande um corpo de profissionais distinto ou outro corpo técnico. Pode-se dizer que a diferenciação espacial se dá a partir da dimensão burocrática, onde é possível acessar apenas uma parte do porto, uma vez que não se alteram os agentes reguladores desta dinâmica e sim as regras específicas para cada tipo de embarcação.

Pensando a relação sociedade-Estado a partir de uma economia política do transporte, nota-se que as firmas privadas normalmente estão interessadas na organização estatal do mercado, de maneira a contrariar o imaginário neoliberal (Oliveira Neto; Nogueira, 2017). A principal explicação para isso é que as corporações demandam o Estado para evitar a concorrência indesejada via regulamentação da atividade. Portanto, no que refere ao espaço de atuação dos cruzeiros, o Estado é um dos principais agentes no sistema, atuando como regulador; além disso, o Estado se articula com demais agentes da sociedade tais como as firmas de turismo que diretamente operam e dinamizam tal circuito espacial.

Novos arranjos institucionais vão se formando. Por exemplo, a partir de 2019, no contexto pandêmico do vírus COVID-19, foi criado o Observatório de Turismo da Universidade do Estado do Amazonas. Este, segundo Batista et al. (2022), tem como objetivo levantar dados, analisar e monitorar a efetividade da política turística no estado. A pertinência de um observatório guarda principal importância no aspecto de que, diferente de outras instituições mencionadas até aqui, não compõem diretamente o sistema de comando e controle estatal, de modo que apresenta a característica de independência na avaliação do sistema, além de apreender uma abordagem acadêmica.

É importante considerar, por fim, que a circulação de cruzeiros aparece como aspecto que se associa de maneira aproximada com a dinâmica da globalização, tanto no sentido mais clássico de intensificação das porosidades das fronteiras nacionais, tanto com o sentido crítico que, enquanto circuito superior, caracterizado pela formalidade, burocracia, e pelo império do mais valor, impacta os lugares resultando quase sempre em uma acentuação das desigualdades (Santos, 2000).

## Elementos de circuito na atividade de cruzeiros: objetos e fluxos

Assim, como já sugerido para o sistema protagonizado pelo circuito de cruzeiros, há circuitos complementares. Em Manaus, registrou-se a atuação de alguns veículos do tipo caminhão e automóvel realizando serviços de reposição de alimentos, bem como observou-se uma organização interna no que se refere a complementação da segurança do navio, tendo em vista a quantidade expressiva de funcionários na área onde acontece essa dinâmica de abastecimento (Figura 03).

**Figura 03: Dinâmica de abastecimento de suprimentos dos cruzeiros no Porto de Manaus;**  
A) Navio Hanseatic Inspiration; B) Navio Silver Wind



Fonte: Trabalho de campo em abril de 2024. Org.: os autores. Obs.: Em vermelho, alguns dos automóveis e caminhões descarregando mercadorias.

Conforme Nogueira (1994), o sistema de fixos e fluxos tende a apresentar uma dinâmica diferenciada de precarização/modernização: o material móvel (ex.: embarcação) se desgasta ou pelo menos se torna ultrapassado mais rapidamente que o fixo (ex.: porto). Esse desgaste se refere principalmente a um descompasso com os avanços técnicos, que é característica do espaço geográfico enquanto um conjunto indissociável de sistema de objetos e sistema de ação (Santos, 2006), por exemplo, as embarcações tendem a se sofisticar tecnicamente (mais rápidas, mais confortáveis, etc.) de maneira mais acelerada que os portos. Isso também se mostra verdade na dinâmica de cruzeiros, estes estão, cada vez mais, modernos, reunindo uma substancial densidade técnica, integrando-se ao meio técnico-científico informacional (Santos, 2000), mesmo em áreas longínquas dos lugares mais centrais.

Neste sentido, Andrade e Robertson (2010, p. 266), já há mais de uma década, destacam, de modo geral, que “muitos portos ainda não estão adaptados para essa nova realidade dos cruzeiros turísticos”. Deve-se salientar que essa é uma das características que impactam nas decisões de destinos, sendo até mesmo um critério de viabilização de rotas, ou seja, é o espaço, além de reflexo da sociedade, atuando como instância sobre a atividade econômica (Santos, 1978). Contudo, menciona-se que a cidade de Manaus, apesar de aparentemente não apresentar um alto investimento em infraestrutura portuária, vem recebendo um grande número de cruzeiros, tendo a temporada de 2023/2024 registrado uma alta demanda de turistas, conforme a Empresa Estadual de Turismo do Amazonas (Amazonastur, 2024).

De acordo com a Amazonastur (2024, s/p.), “A presença marcante de turistas internacionais destaca-se, com visitantes majoritariamente dos Estados Unidos (68,20%), seguidos pelo Reino Unido (14,41%) e Canadá (9,24%)”. Além disso, a prefeitura ainda estima que aproximadamente 25 mil turistas passem pela região até o encerramento da temporada

2023/2024 de cruzeiros na Amazônia, reforçando a alta procura e demanda dos turistas para com a região, com foco para a cidade de Manaus.

A temporada de cruzeiros na cidade de Manaus inicia no mês de outubro de um ano e finaliza no mês de maio do ano seguinte (Agência Amazonas, 2023). A temporada de 2023/2024, que se sucedeu durante o andamento desta pesquisa, contou com a chegada de 17 navios que compreendem não só a cidade de Manaus como destino, mas também Parintins, ambas na porção leste do Amazonas (Tabela 01). A temporada de cruzeiros em Manaus se relaciona com o regime hidrológico da Amazônia, pois se dá no período de enchente dos rios, fato que pode ser importante para viabilizar a circulação de navios de grande porte como normalmente são os de cruzeiro.

**Tabela 01: Temporada de Navios de Cruzeiros 2023/2024 em Manaus**

	Navio	Data chegada	Hora chegada	Data saída	Hora saída	Pax*	Tripulantes	Pax total	Tripulantes total
1	Seabourn Pursuit	24/10/2023	07h	24/10/2023	17h	186	242	352	242
2	Azamara Quest	24/11/2023	11h	25/11/2023	16h	600	400	530	288
3	Zaandam	04/12/2023	08h	06/12/2023	3h30	1.718	647	802	625
4	MS Sirena	10/12/2023	10h	11/12/2023	16h	803	375	622	453
5	MS Seven Seas Mariner	24/12/2023	09h	25/12/2023	16h	779	445	664	449
6	Zuiderdam	14/01/2024	08h	14/01/2024	17h	2.364	817	1.165	821
7	Viking Sea	30/01/2024	12h	01/02/2024	14h	928	465	1811	465
8	Silver Nova	26/02/2024	13h	27/02/2024	18h	728	556	627	530
9	Zaandam	01/03/2024	10h	02/03/2024	16h	1718	647	1265	611
10	Seabourn Quest	09/03/2024	05h	10/03/2024	17h	540	330	399	355
11	MSC Poesia	13/03/2024	08h	14/03/2024	18h	3.060	1039	2.197	962
12	Viking Sea	14/03/2024	12h	16/03/2024	14h	928	465	1742	466
13	Amadea	15/03/2024	17h	17/03/2024	18h	624	280	1019	313
14	Hanseatic Inspiration	21/03/2024	10h	22/03/2024	17h	230	170	206	170
15	MS Marina	25/03/2024	09h	26/03/2024	16h	1.447	800	1.159	800
16	Hanseatic Inspiration	11/04/2024	09h	12/04/2024	16h	230	170	-	-
17	Silver Wind	13/04/2024	18h	14/04/2024	17h	274	239	-	-

Fonte: Amazonastur (2024). Obs.: \*Pax é o termo que se refere à quantidade máxima de passageiros disponível.

Sobre os dados disponibilizados pela empresa estatal Amazonastur (2024), nota-se que o Estado reconhece que há, em alguns casos, superlotação tanto de pax como de tripulantes, o que coloca tais situações em irregularidade. Deve-se salientar que esta temporada se destaca por uma alta demanda que representa, pela visão do estado do Amazonas, uma oportunidade de dinamização na economia, uma vez que esta temporada de cruzeiros se inicia após a seca recorde de 2023 que interrompeu o transporte fluvial em boa parte das modalidades, seja de cargas ou de pessoas.

No que se refere ao percurso realizado pelos turistas na cidade e em suas proximidades, os “pontos turísticos” consolidados são: Museu da cidade de Manaus (MUMA), Teatro Amazonas, Museu do Seringal, Mercado Adolpho Lisboa, Anavilhanas e o Encontro das Águas. Para alguns grupos desse conjunto de turistas-consumidores, é realizada uma espécie de recepção ainda na chegada no Porto de Manaus, esta inclui alguns “rituais” indígenas, apresentação dos itens dos bois-bumbás Caprichoso e Garantido, entrega de mapas turísticos para os momentos de circulação livre durante a estadia na cidade (O período de estadia pode ser estendido em até 3 dias, dependendo da situação de abastecimento do barco. Quando não há necessidade, o navio permanece somente 24h na cidade de Manaus) e, por fim, a Amazonastur aplica o formulário de satisfação com os turistas (Amazonas, 21/11/2023).

A partir dos sites das agências de cruzeiros, foi possível identificar que os pontos de embarque são flexíveis, no sentido de que o embarque pode ser realizado a partir de pontos intermediários dos trechos. No Brasil, de modo geral, existem pelo menos três pontos principais de embarque no país, sendo eles localizados em Santos (SP), Rio de Janeiro (RJ) e Salvador

(BA). Entretanto, é importante frisar que esse embarque não é destinado aos itinerários com destino para o Norte do país, mas para a saída do Brasil com destino a outros países. Nesse contexto, destaca-se que a cidade de Manaus se consolida como destino dos turistas, ou seja, pouco funciona como ponto de partida. Isso pode ser explicado por conta da baixa capacidade técnica representada pela estrutura turística de seus serviços, bem como pelas condições socioeconômicas da população local.

Em geral, cinco corporações atuam com maior frequência nas rotas de cruzeiros em Manaus, são elas: Aqua Expeditions, Hapag-Lloyd Cruises, MSC Cruzeiros, Seabourn Cruises e Silversea Cruises (Navios Promo, 2024). Ademais, a partir das pesquisas e levantamentos realizados acerca das embarcações dos navios da temporada de 2023/2024, foi possível identificar ainda mais cinco empresas atuantes na referida temporada, tais como: Regent Seven Seas Cruises, Holland America Line, Oceania Cruises, Viking Ocean Cruises e Phoenix Cruises.

A MSC Cruzeiros se destaca por ser a terceira maior frota do mundo e, no que se refere à atuação em Manaus, a principal firma com demandas para a cidade. Nesse sentido, ressalta-se que o MSC Poesia se constitui como o maior navio da temporada 2023/2024, tanto no que se refere à infraestrutura quanto na quantidade de turistas.

A MSC Cruzeiros tem sua sede em Genebra, na Suíça. Pertencente ao MSC Group, consolida-se como o maior conglomerado desse tipo de transporte. Além de liderar o mercado de cruzeiros na Europa, América do Sul, região do Golfo e África Austral, a empresa também se destacou pelo rápido crescimento no Caribe, América do Norte e "Extremo Oriente".

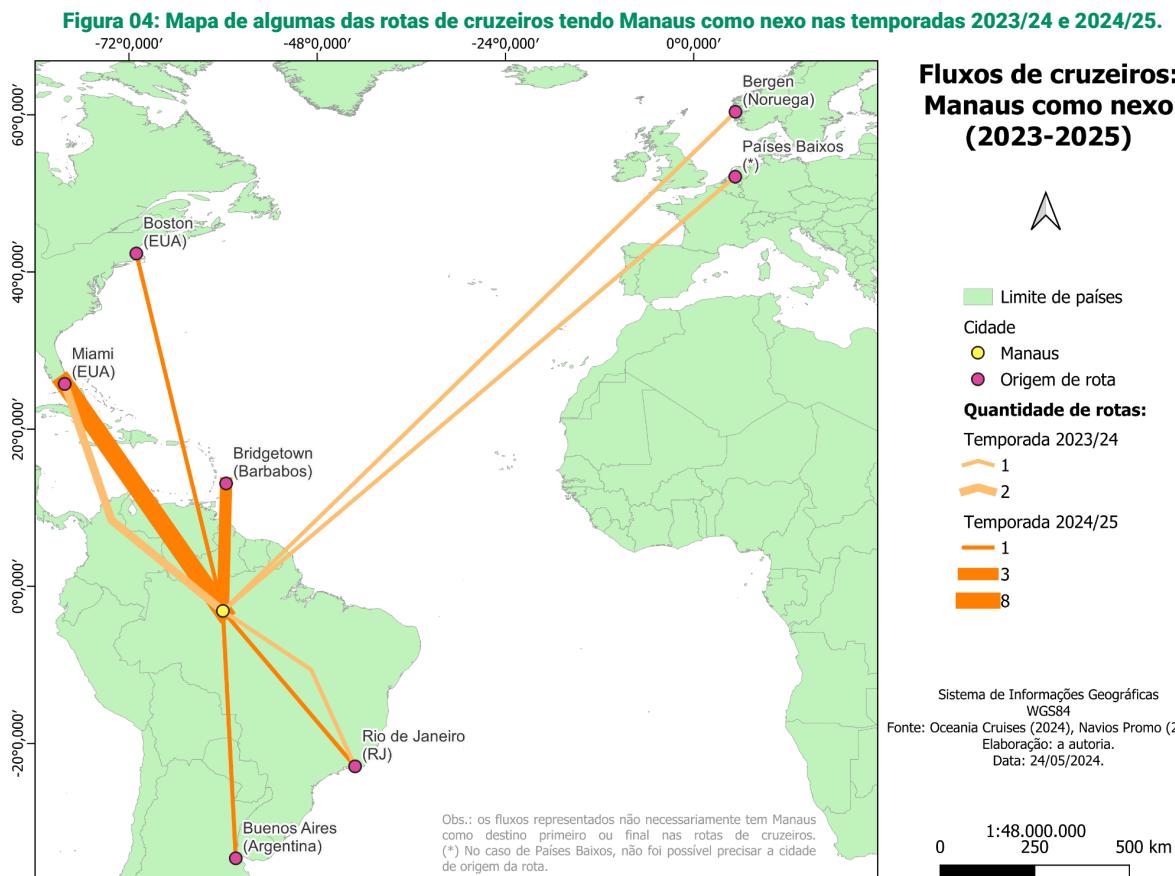
Os roteiros sazonais oferecidos pela empresa englobam destinos como: norte da Europa, América do Sul, África do Sul, Ásia, América do Norte, Dubai, Abu Dhabi e Qatar e Arábia Saudita e Mar Vermelho. Soma-se, ainda aos destinos, a Ocean Cay MSC Marine Reserve, uma ilha particular nas Bahamas, pertencente ao grupo MSC.

A MSC Cruzeiros pode ser tomada como um relevante exemplo para compreender a dinâmica espacial de cruzeiros, pois essa se constitui em um grande agente privado de capital transnacional que contribui para as dinâmicas de globalização em dois sentidos destacáveis: i) por meio das rotas que transpassam diversas fronteiras nacionais, auxiliam para uma maior porosidades destas e contribuem para a consolidação de fluxos materiais na escala global; ii) este grupo econômico essencialmente funciona a partir de bases financeiras bastante fluídas e que, como fluxo imaterial, o dinheiro se impõe como absoluto, além disso, a partir de interesses externos aos lugares, remodelam-se estes para um melhor funcionamento dos circuitos produtivos (Santos, 2000). Por fim, tanto do ponto de vista dos fluxos materiais como imateriais, verifica-se que a metrópole Manaus está inserida nesse quadro, sobretudo se levarmos em consideração as escalas regional e nacional, inclusive sendo um dos lugares onde se remodela as formas e se "assimila" determinados conteúdos em prol de desenvolver funcionalidades associadas à globalizada dinâmica espacial de cruzeiros.

## Ideologia e redes de cruzeiros: Manaus como nexo do turismo

Tendo o espaço como chave de interpretação para pensar a totalidade social relativa ao sistema de cruzeiros, revela-se uma realidade complexa, a qual os passageiros e os objetos estão submetidos. Primeiramente, é necessário pontuar que não são todos os grupos sociais que têm disposição ou condições socioeconômicas para acessar esse lazer, que, pelo menos no contexto brasileiro, assume características de elitismo. Nesse contexto, Althusser (2022) pode nos oferecer elementos para enxergar a distribuição espacial como um reflexo das relações de produção e dominação presentes na sociedade capitalista. Já Santos (1978), avança teoricamente, ao considerar o espaço também como instância da sociedade (não somente reflexo). O espaço, em sua concretude (materialidade e imaterialidade), não é apenas um cenário neutro, mas sim um campo de lutas e contradições, além disso, meio para realização dos projetos de grupos e indivíduos.

Considerando o avanço miltoniano, a tese althusseriana ainda é válida. Por exemplo, as instituições sociais, como a mídia e a publicidade, funcionam como aparelhos que reproduzem a ideologia dominante. Isso se reflete, de forma geral, na configuração de como a sociedade se organiza em função da produção e, em particular, na dinâmica dos cruzeiros em Manaus. Nesse sentido, grupos capitalistas constroem uma imagética (ideologia) sobre esta cidade como um lugar propício para a prática do turismo via circulação de navios de cruzeiro. É exatamente essa lógica que explica o porquê Manaus, nas rotas de cruzeiros, é visada como destino e não como ponto de partida (Figura 04).



Fonte: Oceania Cruises (2024), Navios Promo (2024). Elaboração: a autoria (mai/2024). Obs.: Os fluxos representados não necessariamente têm Manaus como destino primeiro ou final nas rotas de cruzeiros. (\*) No caso do país Países Baixos, não foi possível precisar a cidade de origem da rota.

O mapa acima demonstra a capilaridade da rede de cruzeiros que tem Manaus como nexo, em parte, também apresenta a exterioridade desta metrópole no sistema global. Outro fato que chama atenção é a disparidade nesse recorte da rede urbana global, pois Manaus, uma cidade do antigo terceiro mundo, é, a partir das rotas levantadas nesta pesquisa, um nexo a ser explorado, sob mediação das firmas, pelos consumidores oriundos principalmente dos países centrais. Comenta-se ainda que, no recorte temporal considerado (2023-2025), das 19 rotas, 11 delas são oriundas dos Estados Unidos (EUA), 10 destas somente de Miami (Flórida), fazendo com que esta cidade seja o principal nexo de origem de rota em articulação com Manaus no sistema.

Retomando a questão da assimetria de Manaus como lugar a ser explorado no contexto econômico do turismo, pondera-se que, por exemplo, no caso entre Brasil e EUA, os papéis exercidos por esses dois países são bastante distintos na divisão internacional do trabalho, onde o primeiro é reconhecidamente produtor de matéria-prima e de produtos de baixo valor agregado em geral e o segundo é produtor de manufaturas e de recursos de alta sofisticação técnica, resultado e condicionante de disparidades entre unidades econômicas nacionais.

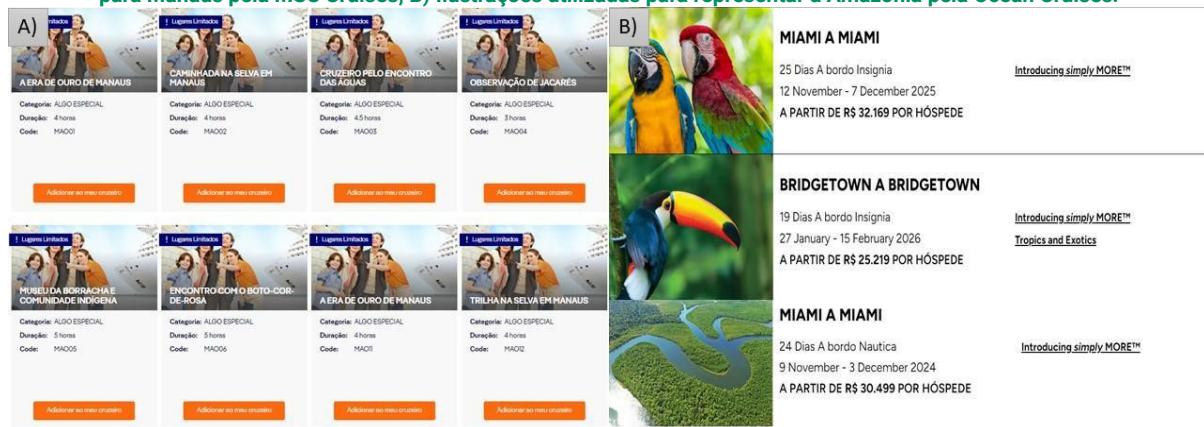
Ao encontro com nossa conclusão, Cruz (2018) interpreta que o turismo é tanto causa quanto consequência do “desenvolvimento desigual” neil smithiano. No contexto dos cruzeiros marítimos, a concentração espacial de equipamentos e fluxos turísticos no Brasil seria resultado de processos de concentração e centralização do capital. A “geografia do turismo”, como quer a autora, é marcada por operadoras turísticas e hotéis concentrados em regiões economicamente hegemônicas. De fato, a base técnica instalada no território é fato social que influiu e é influenciada pela dinâmica de cruzeiros, sendo também verdade que tal configuração gera uma diferenciação espacial em diversas escalas – aqui evidenciado, pelo menos parcialmente, pela situação-função de Manaus na escala global da dinâmica espacial de cruzeiros.

Esse quadro influencia diretamente na capacidade de consumo da população de cada país, bem como em seu posicionamento funcional nos circuitos produtivos e na produção da vida social em geral. Uma das principais manifestações dessas disparidades é a força das moedas, por exemplo, a valorização do dólar e do euro contribuem para que a população de países centrais tenha maior capacidade de acessar o turismo e o lazer relacionados aos cruzeiros, já que essas moedas

são amplamente aceitas e valorizadas globalmente.

É difícil explicar a filiação da dinâmica espacial de cruzeiros na totalidade social sem considerar o papel da ideologia, por exemplo, como a demanda pelo consumo desse tipo de lazer/turismo é produzida pela publicidade. Isso fica claro quando visitamos as plataformas digitais das firmas vinculadas com essa atividade (Figura 05).

**Figura 05: Exemplos de aspectos em enunciados que procuram estimular o turismo em Manaus. A) Pacotes oferecidos para Manaus pela MSC Cruises; B) Ilustrações utilizadas para representar a Amazônia pela Ocean Cruises.**



Fonte: MSC Cruises (2024), Ocean Cruises (2024). Org.: a autoria (jun/2024).

Aqui, observa-se um sistema de ação voltado para construir a ideia de Manaus como um lugar atrativo ao turista. Neste sentido, há um conjunto de objetos geográficos que são assimilados como verdadeiros signos espaciais que servem a este propósito, sendo os principais: Encontro das águas, nadar com os botos, trilhas na floresta, visitas a museus e aos centros históricos.

Em suma, a recente e grande demanda da cidade de Manaus como ponto de destino desses turistas está ligada aos atrativos naturais, por exemplo, o Encontro das Águas. Nesse sentido, destaca-se que os elementos naturais agregam valor e interesse nos cruzeiros para Manaus, sendo observados também nas campanhas publicitárias e se fazendo presente no feedback dos turistas.

Pinto (2005), já expressava que essa concepção da Amazônia é antiga. De acordo com o autor:

quando se fala em Amazônia, estamos diante da produção de um novo senso comum sustentado pelas noções de meio ambiente, biodiversidade, sociodiversidade, desenvolvimento sustentável, populações ribeirinhas, povos da floresta, que são as expressões correntes e presentes em praticamente todos os escritos que têm sido produzidos sobre a região e que freqüentemente carregam consigo conteúdos de imobilismo social e conservadorismo romântico, quando se trata sobretudo de lidar com a situação e o destino das populações locais (Pinto, 2005, p. 99).

É no bojo dessa idealização que é produzido o estímulo para a divulgação dos cruzeiros na Amazônia, sobretudo na cidade de Manaus. Essa compreensão da cidade como lócus de atividades que envolvem a natureza, os animais, o folclore e que permitam acessar o que se entende por “povos da floresta” é o que move o comércio de cruzeiros, pelo menos no caso do Amazonas. Nessa perspectiva, ressalta-se que, de acordo com Nogueira et al. (2014), os turistas escolhem cruzeiros marítimos pelas diversas atividades de lazer e entretenimento a bordo, pelo contato direto com a natureza, pela visão de diferentes paisagens e pela interação com culturas diversas. Portanto, é importante (para essas empresas) continuar incentivando e reproduzindo o discurso de que a Amazônia e, em particular, o Amazonas, restringe-se a esses pontos turísticos dentro de uma grande floresta. As empresas associadas à dinâmica espacial de cruzeiros são relevantes agentes para a formação da ideologia que fomenta a “geografia do exótico” sobre a Amazônia (Pinto, 2008).

Nesse sentido, algumas considerações precisam ser feitas sobre o fenômeno do turismo no que concerne ao desenvolvimento da psicosfera (Santos, 2006) que se volta a um caráter ideológico e que transcende as questões econômicas em sentido estrito e perpassam por questões de cunho ambiental, por exemplo. É importante lembrarmos do público o qual se destina esses cruzeiros, tendo em vista a diversidade de nacionalidades que tem como foco atualmente o turismo na cidade de Manaus.

Nogueira et al. (2014) realizaram uma pesquisa que buscou caracterizar o perfil do turista de cruzeiros no Brasil. Neste estudo, verificou-se que os cruzeiros são tradicionalmente vistos como uma atividade de lazer, sendo assim, destinada a elite socioeconômica brasileira. De maneira complementar, segundo Ruschmann (1990), o produto turístico é um bem de consumo abstrato, ou seja, imaterial e intangível. Os consumidores não podem vê-lo antes da compra, sendo impossível fornecer uma amostra do produto ao cliente. Dessa forma, o cliente não tem meios de comparar os serviços que utilizará,

exceto no momento do consumo. Portanto, é imprescindível e fundamental a criação de um sistema de ação voltado ao convencimento do turista sobre a atratividade do local de destino.

Como já mencionado, essa construção tem um público alvo consolidado, é destinada a classe alta, inevitavelmente, isso é refletido na forma com que essa ideia é transmitida. Um exemplo de como isso acontece é a recente parceria entre duas marcas de ramos totalmente distintos: a MSC Cruises, terceira maior franquia de cruzeiros do mundo e líder no Brasil, e que no ano de 2022 se tornou uma parceira global da Fórmula 1 (F1), sendo destaque por ter seu nome em pelo menos 2 Grandes Prêmios por ano, gerando assim, um grande destaque no público que deseja alcançar, tendo em vista que o público da F1 é composto pela elite quase que em sua totalidade.

Ao menos no discurso, essa parceria está pautada nos valores das duas marcas apoiadas “em torno de um direcionamento para a mudança sustentável, à medida que procuram construir o futuro das suas respectivas indústrias e deixar um legado duradouro para as próximas gerações” (MSC Cruises, 2024). Aqui, percebemos que a junção entre essas duas marcas distintas é discursivamente alicerçada na necessidade de construção da ideia de preocupação com a questão ambiental. Neste caso, cada agente empreende um objeto específico: a MSC visa a manutenção de seus destinos; e a F1, procura sanar as críticas levantadas na última década sobre a emissão de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) nas corridas e afins.

Retomando, vale destacar que essa ideia é majoritariamente direcionada para o público que consome a F1 presencialmente, não visando necessariamente o público que assiste pela TV ou sites, uma vez que este público compõe, em sua maioria, os indivíduos com condições socioeconômicas inferiores ao primeiro grupo.

De modo geral, no que tange o discurso entre as marcas, predomina a ideia de preservação e cuidado com o meio ambiente, enquanto no que concerne ao público, particularmente da MSC, vende-se a idealização de uma experiência única e particular na região a qual busca-se preservar. Isso demonstra que a consolidação das empresas de cruzeiros perpassa por questões não só econômicas, mas também geopolíticas, ambientais e ideológicas no processo de construção de venda da “experiência única”. Em uma sociedade de classes, a ideologia também vai ser uma reprodução da classe dominante.

Portanto, a partir dos resultados que pretendem ajudar na contextualização sobre a superestrutura ideológica vinculada à dinâmica espacial de cruzeiros, destaca-se os principais elementos:

- i) Imagética construída para o turismo: a construção ideológica de Manaus como destino turístico atrativo é reforçada pela mídia e publicidade, influenciando a percepção dos turistas e a demanda por cruzeiros;
- ii) Acesso ao lazer: o turismo de cruzeiros em Manaus (e no Brasil) é caracterizado por ser uma atividade considerada restritiva, acessível principalmente a grupos sociais com maior poder aquisitivo, refletindo as desigualdades socioeconômicas e, por isso, manifestação de status social;
- iii) Globalização: empresas como a MSC Cruzeiros, com capital transnacional, desempenham um papel significativo na dinâmica espacial dos cruzeiros, contribuindo para a globalização e impactando a economia e a sociedade local. Com tal influência, a relação global-local se estreita;
- iv) Relações de produção e dominação: a distribuição espacial dos cruzeiros e a infraestrutura turística em Manaus refletem as relações de produção capitalistas e a dominação de interesses corporativos (externos) ao lugar.

Por fim, esses pontos evidenciam como a ideologia e as redes geográficas estão intrinsecamente ligados no contexto da dinâmica do turismo de cruzeiros em Manaus, corroborando com a tese althusseriana da reprodução das relações de produção e dominação na sociedade, porém, de modo a não olvidar a importância ativa do espaço no processo de totalização da sociedade (Santos, 2006).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A estrutura espacial dialeticamente reflete e influencia a estrutura econômica, onde a capacidade de um local em receber cruzeiros, em vista de sua disposição técnica, afeta diretamente o turismo e, por extensão, os circuitos espaciais associados. No caso de Manaus, a infraestrutura do porto vem sendo modernizada para permitir que o circuito de cruzeiros se desenvolva com maior fluidez, isso é verdade tanto para os cruzeiros propriamente ditos quanto para os circuitos auxiliares como o de mercadorias para abastecer a embarcação com suprimentos e combustível.

Nessa totalidade, a estrutura jurídico-política tem no Estado o agente central que, por meio de diversas agências, regula a estrutura espacial, esta, por sua vez, através da ação da sociedade, condiciona novos usos e normas. No que foi visto para

Manaus, há uma polarização, pelo menos em parte, entre o institucional e o cotidiano, fato manifesto pela diferenciação na intensidade do controle exercido sobre as frações do espaço, em que, numa orla contígua, há no Porto de Manaus uma maior restrição de circulação (pessoas, mercadorias e informações), se comparado com o porto da Manaus Moderna.

Nesse sentido, para sanar esse impasse que se refere à demanda por infraestrutura de forma mais eficaz, esse processo de modernização poderia, por exemplo, investir na construção de terminais para o embarque/desembarque dos turistas. Nessa mesma perspectiva, o investimento teria de ser voltado também a mobilidade urbana, reunindo nos pontos próximos à área portuária para fins de proporcionar mais comunidade ao turista no que se refere a facilidade de se locomover entre espaços logísticos e turísticos.

Portanto, identificou-se que a visão da Amazônia e de Manaus como uma grande floresta com atrativos naturais, ignorando os aspectos modernos da metrópole, é um dos principais fatores que moldam a cidade como destino turístico, acessível principalmente a grupos de alto poder aquisitivo, refletindo, assim, as desigualdades socioeconômicas. Essa visão seletiva e ultrapassada contribui para a perpetuação de um turismo elitizado, onde busca-se a manutenção de uma imagem remota da região, excluindo a identidade urbana da cidade de Manaus e, ao mesmo passo, reforçando a ideia de que o acesso aos serviços de turismo está ligado somente a quem pode arcar com os altos custos.

Nesse contexto, salienta-se que para tentar romper com essa idealização é necessário que sejam pensadas estratégias de valorização do caráter urbano da cidade, podendo ser repensado e reformulado, por exemplo, o roteiro dos turistas que, por sua vez, poderiam incluir além dos atrativos naturais, a diversidade cultural da metrópole.

Além disso, a atuação de empresas transnacionais promove a globalização e impacta a economia local, enquanto as relações de produção capitalistas dominam a infraestrutura turística e reforçam interesses corporativos externos.

Um dos pontos que mais chamou a atenção são os objetos geográficos destacados pelas empresas de venda de pacotes turísticos associados aos cruzeiros, tais como Encontro das Águas e entre outros. Ideias como “selva”, “indígena” e etc., parecem ser privilegiadas em detrimento de outras que fogem do idílico e do romantismo conservador historicamente pensado para a Amazônia. Alude-se a esse entendimento com a noção de geografia do exótico, uma psicosfera que forma o espaço geográfico da Amazônia enquanto um território marginal.

Por fim, ressalta-se que durante o desenvolvimento desta pesquisa foram encontrados diversos entraves. Primeiramente, no que se refere aos dados de valores dos cruzeiros, especialmente quando se fala de Amazônia, até mesmo em percursos realizados anteriormente. Em segundo lugar, encontrou-se uma limitação no que concerne a visualização das rotas, uma vez que as empresas normalmente não as disponibilizam. Por isso, para uma melhor representação cartográfica das rotas, houve a necessidade de contemplar, além da temporada atual (2023/2024), também a temporada de 2025, do contrário, haveria uma escassa representação empírica do tema de interesse. Em terceiro lugar, salienta-se que o site da Amazonastur apresenta um caráter noticioso, de onde não se pode extrair dados diretamente, no entanto, quando contatada, a empresa foi solícita em fornecer tais informações, dentro de limitações.

## AGRADECIMENTOS

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Amazonas (FAPEAM) pela concessão de duas bolsas de pesquisa, uma de doutorado e uma de mestrado.

À Empresa Estadual de Turismo do Amazonas (AMAZONASTUR) pela disposição de dados.

Aos acadêmicos Brenda Sarah Cardoso de Castro, Kelyan Lago dos Anjos e João Victor Paula de Almeida pelo apoio em trabalho de campo.

## REFERÊNCIAS

- Althusser, L. (2022). Aparelhos ideológicos de Estado. Walter José Evangelista & Maria Laura Viveiros de Castro (Trad.). Paz & Terra. Rio de Janeiro.
- Amazonastur. (12 de março de 2024). Amazonas recebe sete navios na temporada de cruzeiros internacionais em março. Disponível em: <https://www.amazonastur.am.gov.br/amazonas-recebe-sete-navios-na-temporada-de-cruzeiros-internacionais-em-marco/>
- Andrade, C., & Robertson, M. (2010). Turismo de Cruzeiros: perspectivas para a Macaronésia. *Turismo & Desenvolvimento*, (13), 265-278.
- Batista, S. P. M., Guimarães, M. R. C., MAIA, K. C. R. & Fonsêca, M. H. S. (2022). A experiência de implantação do Observatório de Turismo da Universidade do Estado Amazonas. *Turismo: visão e ação*, v. 24, n. 3, p. 491-511, set/dez 2022.

- Belmonte, A. A. (2018). As relações de trabalho nos cruzeiros marítimos. Academia Brasileira de Direito do Trabalho, 1–31.
- Brito, T. M. (2006). Cruzeiros marítimos como opção de lazer (Dissertação de mestrado, Programa de Pós-Graduação em Educação Física, Universidade Estadual de Campinas). Campinas, SP, Brasil.
- Cruz, R. C. A. (2018). Desenvolvimento desigual e turismo no Brasil. Confins, (3). <https://doi.org/10.4000/confins.13707>
- DE Meira Albach, V., & Gândara, J. M. G. (2011). Existe uma geografia do turismo? Revista Geográfica de América Central, (2), 1-16.
- G1. (4 de novembro de 2016). Pesquisa aponta que satisfação de turistas em Manaus é de 51,7%. G1 Amazonas. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2016/11/pesquisa-aponta-que-satisfacao-de-turistas-em-manaus-e-de-517.html>
- MSC Cruises. (2024). Sobre a MSC Cruzeiros - Mediterranean Shipping Company. Recuperado de <https://www.msccruzeiros.com.br/>
- NAVIOS Promo. (2024). Empresas de cruzeiro no Brasil. Disponível em: <https://naviospromo.com.br/empresas-de-cruzeiro-no-brasil/>
- Nogueira, K. de A., Pinheiro, G., Pereira, G., Ricardo, J., Lima, A., & Procópio, P. P. (2014). Finanças e marketing turístico: uma análise do novo perfil do turista de cruzeiros no Brasil emergente. Caderno de Graduação - Humanas e Sociais - UNIT - Pernambuco, (1)3, 61–71. Recuperado de <https://periodicos.set.edu.br/facipehumanas/article/view/1706>
- Nogueira, R. J. B. (2024). Amazonas: um estado ribeirinho/estudo sobre o transporte de passageiros e de cargas (Dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo). Brasil.
- Oceania Cruises. (2024). Localize seu Cruzeiro Perfeito. Disponível em: [https://pt.oceaniacruises.com/cruise-search#marketing\\_region=southamerica&port=MAO&sort=featured:desc&page=1&pageSize=20](https://pt.oceaniacruises.com/cruise-search#marketing_region=southamerica&port=MAO&sort=featured:desc&page=1&pageSize=20)
- Oliveira Neto, T., & Nogueira, R. J. B. (2017). Transporte rodoviário de passageiros no Brasil. Revista Transporte y Territorio, (17), 229-250.
- Pinto, R. F. (2005). A viagem das ideias. Estudos Avançados, (19), 97-114.
- Ruschmann, D. V. de M. (1990). Marketing turístico. Turismo & Lazer em Revista, (5)52, 43-46.
- Ribeiro, G. S. (2021). A inserção de turismólogos em cruzeiros marítimos—um estudo sobre a empresa MSC. Curso turismo e negócios, 190-206.
- Santos, M. ([2004] 1978). Por uma Geografia nova: Da crítica da Geografia a uma Geografia crítica. São Paulo: Edusp.
- Santos, M. (2000). Por uma outra globalização: Do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record.
- Silva, A. C. (1980). A subtotalidade geográfica e sua especificidade. In AGB (Ed.), Anais do 4º Encontro Nacional dos Geógrafos. Rio de Janeiro.
- SNPH. (2024). -. Institucional. Disponível em: <http://transparencia.snph.am.gov.br/#:~:text=SNPH%20%2D%20Superintend%C3%A7Ancia%20Estadual%20de%20Navega%C3%A7%C3%A3o%2C%20Portos%20e%20Hidrovias>
- SSP-AM. (15 de janeiro de 2019). -. Polícia Militar reforça atuação para receber turistas da Temporada de Cruzeiros. Disponível em: <https://www.ssp.am.gov.br/policia-militar-reforca-atuacao-para-receber-turistas-da-temporada-de-cruzeiros/>

---

## CONTRIBUIÇÃO DOS AUTORES

Fredson Bernardino Araújo da Silva: Concepção da pesquisa, revisão de literatura, análise de dados.

Ana Beatriz Castro de Jesus: Curadoria de dados, revisão de literatura e edição.

Ricardo José Batista Nogueira: Discussão dos resultados, revisão e validação de dados.

---

**Editora de seção:** Fabiana Roeder