



UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
NÚCLEO DE ESTUDOS COMPARADOS DA AMAZÔNIA E DO CARIBE  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL DA AMAZÔNIA

JORDANA DE SOUZA CAVALCANTE

**TURISMO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL: UM ESTUDO EXÓGENO E  
ENDÓGENO DO EIXO AMAZONAS-RORAIMA.**

Boa Vista, RR  
2014

JORDANA DE SOUZA CAVALCANTE

**TURISMO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL: UM ESTUDO EXÓGENO E  
ENDÓGENO DO EIXO AMAZONAS-RORAIMA.**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Amazônia, da Universidade Federal de Roraima, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional da Amazônia, na Linha de pesquisa Desenvolvimento Regional e Urbano e Políticas Públicas.

Orientador: Prof. Dr. Elói Martins Senhoras.

Boa Vista, RR  
2014

Dados Internacionais de Catalogação na publicação (CIP)  
Biblioteca Central da Universidade Federal de Roraima

C377t Cavalcante, Jordana de Souza.

Turismo e desenvolvimento regional : um estudo exógeno e endógeno do eixo Amazonas-Roraima / Jordana de Souza Cavalcante. -- Boa Vista, 2014.  
159f : il.

Orientador: Prof. Dr. Elói Martins Senhoras.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Roraima, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Amazônia, Área de Concentração: Desenvolvimento Regional e Urbano e Políticas Públicas.

1 – . Desenvolvimento regional. 2 – Turismo. 3 – Regionalização do Turismo. I – Título. II. - Senhoras, Elói Martins (orientador).

CDU- 79:379.81(811.4)

JORDANA DE SOUZA CAVALCANTE

**TURISMO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL: UM ESTUDO EXÓGENO E  
ENDÓGENO DO EIXO AMAZONAS-RORAIMA.**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Amazônia, da Universidade Federal de Roraima, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional da Amazônia, na Linha de pesquisa Desenvolvimento Regional e Urbano e Políticas Públicas. Apresentada em 07 de julho de 2014 e avaliada pela seguinte banca avaliadora:

---

Prof. Dr. Elói Martins Senhoras  
Orientador/ Universidade Federal de Roraima – UFRR

---

Prof.<sup>a</sup> Dra. Adriana Iop Bellintani  
Universidade Federal de Roraima – UFRR

---

Prof.<sup>a</sup> Dra. Marcelle Ivie da Costa Silva  
Universidade Federal de Roraima – UFRR

---

Prof.<sup>a</sup> Dra. Maria das Graças Santos Dias Magalhães  
Suplente/Universidade Federal de Roraima – UFRR

## DEDICATÓRIA

*Dedico este trabalho a Deus, aos meus familiares, em especial aos meus pais e irmã.*

*Ao meu orientador, pelo tempo, confiança e paciência dedicados.*

*Aos amigos que sempre me apoiaram no desenvolvimento dessa pesquisa, aos mestres e amigos turismólogos e a todos aqueles que me deram apoio de forma direta e indireta desde o início do pré-projeto de pesquisa à apresentação final da dissertação.*

*Aos mestres e amigos da Universidade Federal de Roraima, em especial aos do Núcleo de Estudos Comparados da Amazônia e do Caribe (NECAR) pelas aulas e horas valiosas, instrutivas e marcantes, passadas ao longo de dois anos, no Mestrado em Desenvolvimento Regional da Amazônia.*

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, pela força, fé e bênçãos alcançadas.

Foram um pouco mais de dois anos de Mestrado, muitas pessoas fizeram parte desse resultado, que aqui preciso lembrar:

Aos meus pais, Maria Quitéria de Souza Cavalcante e Luiz Menezes Cavalcante – exemplos de amor, humildade e orgulho – agradeço por tudo que tenho hoje; e à minha irmã, Jordânia Conceição Souza Cavalcante, que sempre me ajudou nessa jornada. Obrigada, Deus, por tê-los em minha vida, e por muito me ajudarem.

Ao meu orientador, prof. Dr. Elói Martins Senhoras, pela confiança e disposição no desenvolvimento deste trabalho, por acreditar neste trabalho e pelas propostas apresentadas no intuito de melhorá-lo. Obrigada por suas orientações, conhecimentos, broncas e ensinamentos, mas também pela paciência despendida nesse estudo nos últimos meses.

Aos meus amigos Geilson kozlowski, e à família do amigo Pedro França, pelo apoio de idas e vindas a Manaus e a Presidente Figueiredo, onde fui realizar a pesquisa, sempre me deram ajuda quando precisei. Ao Amazonastur e à Prefeitura de Presidente Figueiredo, por ceder os bancos de dados para a pesquisa.

Agradeço, ainda, à Universidade Federal de Roraima, em especial ao do Núcleo de Estudos Comparados da Amazônia e do Caribe (NECAR), pela oportunidade em colaborar com a construção desse trabalho através do conhecimento nas disciplinas oferecidas e, também, pelo incentivo à pesquisa. Obrigada a todos os professores do mestrado.

Aos 11 amigos do Programa de Mestrado de Desenvolvimento Regional da Amazônia, pelo incentivo e apoio no desenvolvimento da pesquisa, bem como aos que contribuíram de forma direta e indireta, pelas experiências compartilhadas durante o trabalho de campo. Agradeço, em especial, a Welisson Araújo Cordeiro pela colaboração no trabalho e pelo serviço técnico prestado com a criação dos mapas.

À minha coordenadora pedagógica Elenice Pereira Prado, do curso Técnico em Hospedagem, da Escola Estadual Ayrton Senna, pelos dias liberados para fazer pesquisa nessa última etapa de conclusão. Agradeço a todos os meus alunos do *SENNA* e da *ESTÁCIO* pela paciência e compreensão. Se, por algum momento, não os atendi rapidamente foi por estar preocupada ou ocupada com a dissertação. Agradeço por entenderem isso!

Muito obrigada!

## RESUMO

Em desenvolvimento regional do turismo, uma configuração simbólica surge diante da necessidade de se desenvolver uma localidade, caracterizada por uma série de fatores a ser estudados. Foi observando o eixo BR-174 Amazonas-Roraima, a ausência e a necessidade de desenvolver uma região que surge o turismo, por meio da descentralização do governo federal, o qual lhe proporciona a criação e regionalização do turismo, entendidas por uma série de programas de desenvolvimento regional e turismo. Visando ao compasso entre as necessidades econômicas, sociais, naturais e culturais de uma localidade, ganhou força a perspectiva de desenvolvimento de uma região, com destaque para a região Amazônica e sua fronteira ao Norte do Brasil. É nesse contexto que se insere a presente pesquisa, cujo objetivo é o de analisar o desenvolvimento exógeno e endógeno do turismo dentro de uma região pouco explorada, por meio dos dois modelos analíticos dos padrões de desenvolvimento sob essa perspectiva e uma série de variáveis analisadas quanto aos aspectos econômico, social, natural e cultural. Para tanto, utilizaram-se os procedimentos da pesquisa descritiva, combinados aos da pesquisa bibliográfica, prática que permitiu a coleta de dados e informações, bem como a realização da pesquisa empírica. O estudo buscou delimitar subsídios teóricos à dissertação, tomando como base as contribuições da geografia do turismo, a fim de mostrar as suas relações com o desenvolvimento regional exógeno e endógeno e a sua relevância para a análise empírica do turismo, a partir de um instrumental sistêmico no eixo Amazonas na fronteira com a Venezuela. Visou, ainda, analisar o desenvolvimento regional baseado no turismo, levando em conta o estudo empírico do subeixo logístico amazônico da BR-174, que interliga Manaus (AM) a Pacaraima (RR), de maneira a focalizar as discussões nos polos turísticos atratores, *hotspot* no eixo de regionalização turística intranacional entre Amazonas e Roraima. Analisou o desenvolvimento regional baseado no turismo, do ponto de vista dos estudos empíricos no subeixo Amazônico da BR-174, que interliga neste caso, Santa Elena de Uairén, no início da *Troncal 10*, de maneira a focalizar as discussões nos polos de repulsão e atração. Nesse contexto, são fornecidos subsídios para o aprofundamento e desenvolvimento do estudo na região com discussão de diferentes teorias que afetam o processo de integração e desenvolvimento regional junto ao turismo, integrando dessa forma as teorias do desenvolvimento exógeno e endógeno, o qual trará grande contribuição para a realização do trabalho no decorrer da sua ampliação.

Palavras-chave: Desenvolvimento Regional. Turismo. Regionalização do Turismo.

## ABSTRACT

In regional tourism development, a symbolic setting appears on the need to develop a locality, characterized by a number of factors to be studied. Was watching the BR-174 Amazonas Roraima-axis, absence and the need to develop a tourism region that arises through the decentralization of the federal government, which gives you the creation and regionalization of tourism understood by a series of programs regional development and tourism. Aiming to measure between economic, social, natural and cultural needs of a locality, gained strength the prospect of development of a region, with emphasis on the Amazon region and its border to northern Brazil. It is in this context that the present research, whose goal is to analyze the exogenous and endogenous development of tourism within a region little explored by means of two analytical models of development patterns in this light and a series of variables analyzed the economic, social, natural and cultural aspects. For this, we used the procedures of descriptive research, combined with the literature search, a practice that allowed the collection of data and information as well as the empirical research. The study sought to define the theoretical dissertation grants, based on the contributions of the geography of tourism, in order to show their relationship with the exogenous and endogenous regional development and its relevance to the empirical analysis of tourism, from a systemic instrumental Amazon in the shaft on the border with Venezuela. Was also designed to analyze regional development based on tourism, taking into account the empirical study of Amazonian logistical subeixo the BR-174, which connects Manaus (AM) to Pacaraima (RR) in order to focus the discussion on attractors tourist centers, hotspot on the axis of intranational tourism regionalization between Amazonas and Roraima. Analyzed the regional development based on tourism, from the standpoint of empirical studies in the Amazon subeixo BR-174, which connects this case, Santa Elena de Uairén at the beginning of Trunk 10 in order to focus the discussions at the poles and repulsion attraction. In this context, it provides insights into the development and deepening of the study in the region with discussion of different theories that affect the process of regional integration and development along with tourism, thus integrating the theories of exogenous and endogenous development, which will bring great contribution to carrying out the work during its expansion.

Keywords: Regional Development. Tourism. Regionalization of Tourism.



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Esquema de Pontos Fixos.....	36
Figura 2 - Esquema de conceitual dos planos/programas.....	39
Figura 3 - Esquema de conceitual dos planos/programas do turismo.....	49
Figura 4 - Fronteira Brasil (Pacaraima-RR) e Venezuela (Santa Elena Uairén-Bolivar).....	65
Figura 5 - Aduana Ecológica de Santa Elena de Uairén.....	66
Figura 6 - Campo Gravitacional do desenvolvimento exógeno do turismo.....	72
Figura 7 - Exemplos de <i>hotspot</i> no Amazonas.....	73
Figura 8 - Posto de combustível e fila para abastecer na fronteira.....	78
Figura 9 - Equipamento Turístico de Boa Vista.....	80
Figura 10 - Círculo do <i>Stakeholders</i> .....	93
Figura 11 - Modelo Prisma.....	95
Figura 12 - Participação do turismo na economia Brasileira.....	96
Figura 13 - Modelo Prisma-Econômico.....	97
Figura 14 - Meios de Hospedagem em Boa Vista-RR.....	99
Figura 15 - Distribuição da População.....	102
Figura 16 - Modelo Prisma-Humano.....	104
Figura 17- Elementos Naturais, culturais e artificiais e seus fixos BR-174.....	107
Figura 18 - Modelo Prisma-Paisagem.....	108

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Eixo de integração e desenvolvimento turístico regional da BR-174 (Amazonas-Roraima).....	62
Mapa 2 – Eixo de integração e desenvolvimento turístico regional da BR-174 (Amazonas-Roraima).....	67

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Novo mapa da regionalização.....	41
Quadro 2 - Síntese do modelo de desenvolvimento exógeno do turismo.....	76
Quadro 3 - Percentual da malha rodoviária.....	77
Quadro 4 - Região Turística BR-174.....	116
Quadro 5 - Modelo Prisma dos fixos.....	138

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - População de Manaus e porcentagem da população em dez anos.....	119
Tabela 2 - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM.....	120
Tabela 3 - População de Presidente Figueiredo e porcentagem da população em dez anos...	123
Tabela 4 - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM.....	125
Tabela 5 - População de Boa Vista e porcentagem da população em dez anos.....	129
Tabela 6 - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM.....	131
Tabela 7 - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM.....	134

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – PIB - Manaus (AM).....	120
Gráfico 2 – PIB - Presidente Figueiredo (AM).....	124
Gráfico 3 – PIB - Boa Vista (RR).....	130
Gráfico 4 – PIB - Pacaraima (RR).....	133

## **LISTA DE BOX**

Box 1 - Categorias dos tipos de meios de hospedagem. ....	98
Box 2 - Modalidade transportadora turística. ....	100

## LISTA DE APÊNDICE

APÊNDICE A - Eixo transnacional de integração e desenvolvimento turístico regional (Amazônia-Roraima).....	155
APÊNDICE B - BR-174 - Principais Cachoeiras de Presidente Figueiredo.....	156

## **LISTA DE ANEXOS**

ANEXO A - Imagens: pontos turísticos de Manaus (AM).....	158
ANEXO B - Termo de Autorização de Uso de Imagem fotográfica.....	159



## LISTA DE SIGLAS

AM – Amazonas

ANTT- Agência Nacional de Transportes Terrestres

APL'S - Arranjos Produtivos Locais

BEC - Batalhão de Engenharia e Construção

CAGED - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados

EHP- Econômico, Humano e Paisagem.

FUNAI- Fundação Nacional do Índio

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDH- Índice de Desenvolvimento Humano

IDHM- Índice de Desenvolvimento Humano Municipal

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

ISA- Instituto Socioambiental

MERCOSUL - Mercado Comum do Sul

NEI - Nova Economia Institucional

OMT- Organização Mundial do Turismo

PAC - Plano de Aceleração do Crescimento

PIB – Produto Interno Bruto

PIS - Programa de Integração Social

PNDR - Política Nacional de Desenvolvimento Regional

PNT- Plano Nacional do Turismo

PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

PPC- Paridade do Poder de Compra

PPN - Plano Plurianual de Desenvolvimento

PRODETUR - Programa de Regional de Desenvolvimento do Turismo

PROECOTUR - Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal

RR - Roraima

SEPLAN - Secretaria de Estado do Planejamento e Desenvolvimento de Roraima

SUFRAMA – Superintendência da Zona Franca de Manaus

VE - Venezuela

WTTC- World Travel & Tourism Council

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	20
CAPÍTULO 1 .....	27
TURISMO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL.....	29
1 INTRODUÇÃO.....	31
1.1 Desenvolvimento exógeno no turismo .....	33
1.2 Desenvolvimento endógeno no turismo .....	42
1.3 Visão sistêmica do desenvolvimento regional na geografia do turismo .....	49
1.4 Considerações parciais .....	55
CAPÍTULO 2 .....	57
ESTUDO DO DESENVOLVIMENTO EXÓGENO TURÍSTICO NO EIXO AMAZONAS-RORAIMA .....	58
2 INTRODUÇÃO.....	59
2.1 Eixo Intranacional Brasil – Amazonas a Roraima (BR-174) .....	61
2.1.1 Eixo Internacional Venezuela – Roraima e fronteira com Venezuela ( <i>Troncal 10</i> ): .....	64
2.2. Desenvolvimento regional baseado no modelo gravitacional .....	68
2.3 Dimensionamento do desenvolvimento exógeno do turismo (Modelo Gravitacional).....	72
2.3.1 Análise das variáveis turísticas.....	76
2.3.2 Análise da variável distância .....	76
2.3.3 Análise da variável massa crítica.....	76
2.3.4 Análise da variável condições da estrada .....	77
2.3.5 Análise da variável infraestrutura.....	78
2.3.6 Análise da variável poder de compra .....	78
2.3.7 Análise da variável equipamentos turísticos .....	79
2.3.8 Análise da variável segurança .....	81
2.4 Considerações parciais .....	82
CAPÍTULO 3 .....	84
ESTUDO DO DESENVOLVIMENTO ENDÓGENO TURÍSTICO NO EIXO AMAZONAS-RORAIMA .....	85
3 INTRODUÇÃO.....	86
3.1 Uma visão do modelo prisma (EHP).....	88
3.2 Dimensionamento do desenvolvimento endógeno do turismo (Modelo Prisma).....	94
3.2.1 Dimensão Econômica.....	95
3.2.2 Dimensão Humano .....	101
3.2.3 Dimensão Paisagem.....	105

3.3 Considerações parciais .....	109
CAPÍTULO 4 .....	110
ANÁLISE COMPARATIVA DO TURISMO ENDÓGENO E EXÓGENO .....	111
4 INTRODUÇÃO .....	112
4.1 Análise Comparativa Exógena e Endógena.....	114
4.1.1 Manaus (AM) .....	117
4.1.2 Análise Econômica .....	119
4.1.3 Análise Humana .....	120
4.1.4 Análise Paisagística .....	121
4.2 Presidente Figueiredo (AM) .....	121
4.2.1 Análise Econômica .....	123
4.2.2 Análise Humana .....	125
4.2.3 Análise Paisagística .....	125
4.3 Boa Vista (RR) .....	126
4.3.1 Análise Econômica .....	129
4.3.2 Análise Humana .....	131
4.3.3 Análise Paisagística .....	131
4.4 Cidades-Gêmeas Pacaraima (RR) e Santa Elena de Uairén (VE) .....	132
4.4.1 Pacaraima-RR.....	132
4.4.2 Análise Econômica .....	133
4.4.3 Análise Humana .....	134
4.4.4 Análise Paisagística .....	134
4.4.5 Santa Elena de Uairén – Venezuela.....	134
4.4.6 Análise Econômica .....	135
4.4.7 Análise Humana .....	136
4.4.8 Análise Paisagística .....	136
4.5 Análise comparativa .....	137
4.6 Considerações parciais .....	141
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	142
REFERÊNCIAS .....	148
APÊNDICE .....	154
ANEXOS .....	157

## INTRODUÇÃO

O Estado de Roraima, por meio da BR-174, liga o Amazonas à fronteira com a Venezuela, porta de entrada para as praias caribenhas venezuelanas, e rota obrigatória nesse itinerário está a capital, Boa Vista. A referida rota começa em Manaus (AM), através da BR-174, passa pelo extremo Norte e segue em direção a Pacaraima (RR), na fronteira.

Roraima localiza-se na fronteira com os estados do Amazonas e Pará, mas também com os países Venezuela e Guyana. Sendo assim, um espaço de múltiplas fronteiras, se levados em conta os aspectos geopolítico, étnico e cultural e considerando-se o município de Pacaraima (RR), na divisa com a Venezuela, especificamente com a cidade de Santa Elena de Uairén (VE) (MELO, 1997; RUFINO, 2005).

Após a fronteira com o Brasil, a continuação dá-se pela venezuelana Estrada 10, rumo à cidade de Santa Elena de Uairén (VE). A BR-174 constitui, assim, a única fronteira terrestre entre o Brasil e a Venezuela, sendo, dessa forma, uma significativa via turística para os que passam por Roraima.

Para a análise aqui proposta, o texto aborda o desenvolvimento exógeno e endógeno, as conceituações do turismo e o desenvolvimento regional na malha logística do eixo Amazonas ante a fronteira com a Venezuela, com os *linkages* e seus fixos e fluxos; dentro desse contexto, o intranacional e internacional da região a partir dos *hotspot* como polos atratores e repulsores.

O enfoque de integração regional existente nesse eixo leva uma noção de planejamento que é centralizada quase que exclusivamente nas questões de promoção logística do comércio de bens (mercadorias, tanto da agricultura, quanto agropecuário-mineral, quanto industrial), bem como de segurança energética, através do complexo internacional de Guri.

O desenvolvimento que o eixo oferece vislumbra-se a partir das potencialidades turísticas de uma ampla rota que possui uma série de *hotspot*, pontos de alta relevância ao longo dos territórios Amazonas e Roraima, no Brasil, e a fronteira com a Venezuela. São eles Manaus (AM), Presidente Figueiredo (AM), Boa Vista (RR) e as cidades gêmeas Pacaraima (RR) e Santa Elena de Uairén (VE).

Para o turismo, os municípios e pontos turísticos interligados à BR-174 são favorecidos com a melhoria da qualidade de vida da população ou comunidades que ali vivem. Isso se verifica com as interferências socioeconômicas do setor que proporcionarão um melhor desenvolvimento regional.

O turismo é considerado um setor dinâmico, quando se fala de serviços, pois une vários setores em um só e exerce forte efeito sobre as demais atividades econômicas, haja vista a interligação entre eles. Esses efeitos, denominados *linkages*, são exercidos tanto sobre as atividades a jusante, que possuem efeito para frente, quanto sobre aquelas atividades a montante, com efeito para trás.

O turismo como terceiro setor vem em busca de criar empregos diretos e indiretos, por meio da sazonalidade existente em várias localidades, seja ela por estação ou calendários festivos, proporcionando, dessa forma, várias possibilidades de emprego. Diante disso, a localidade em desenvolvimento obtém sinergia favorável junto ao turismo, favorecendo um ambiente adequado ao desempenho e incremento de seus recursos econômicos, culturais e sociais em benefício de todos.

Como processo de crescimento, o turismo possui um elevado valor intangível no comércio de bens e serviços. No comércio intranacional e internacional pode ser denominado como plataforma de exportação de serviço, pois fatores como cultura, culinária, danças e até mesmo artesanatos podem ser exportados de maneira intangível/tangível, por meio daqueles que usufruíram desse serviço ou até mesmo por uma imagem, fazendo com que o consumidor se desloque do seu local de residência para prestigiar tal serviço.

É interessante notar a importância dos bens e serviços quando se fala em comércio intranacional e internacional. Com a integração regional, é necessário pensar que o desenvolvimento de uma região tende a estimular o desenvolvimento de regiões vizinhas, assim o processo de integração regional vem desenvolver de forma integral todos os polos. Do ponto de vista exógeno, no Brasil, como exemplo, a eliminação de impostos de exportação entre os estados e a construção de rodovias interestaduais agiram no mesmo sentido e consolidaram à economia paulista estratégia de sucesso que vem sendo utilizada em outros estados.

Com a integração regional, as localidades, de modo geral, devido à presença de força impulsora advindas das regiões centrais, ajustam-se à teoria dos polos de crescimento. Sendo que esta, como propulsora, valoriza-se sobre outra como forças externas, inserida no que chamamos de desenvolvimento exógeno.

Quando duas ou mais regiões se desenvolvem em equilíbrio, haverá a demanda para cada segmento ou atrativo que a localidade ofertar, fazendo com que não seja necessária a migração de mão-de-obra ou carência dessas para outra região. Dessa maneira, ocorrerá um impulso inicial motivador que faz com que essa região mais desenvolvida em meio a essa rota, difunda mais como eixos fixos e seus fluxos, exercendo forte poder de influência no

desenvolvimento sistêmico, mantendo assim sua centralidade e dominação junto a outros polos dominantes.

Por outro lado, há o desenvolvimento endógeno, modelo que exige a participação da comunidade para seu desenvolvimento. Diferente do desenvolvimento exógeno, surge a partir de uma região delimitada geográfica, cultural ou politicamente, no cerne da qual os atores sociais passam a ser autogestores do desenvolvimento. Ou seja, o desenvolvimento endógeno implica a continuidade e aplicação da capacidade de agregação e geração de valor sobre o que é produzido numa comunidade. Tudo isso advindo dos recursos locais, inseridos no conhecimento local da comunidade, fatores esses que influenciam a intensidade do desenvolvimento endógeno de uma região.

A importância desta pesquisa relaciona esses dois conceitos por meio de suas teorias, a fim de proporcionar uma análise sistêmica relacionando a dinâmica do desenvolvimento regional junto às teorias do turismo no eixo Amazonas e a fronteira com a Venezuela via BR-174, identificando e incluindo as perspectivas advindas dos polos de crescimento identificados, demonstradas por dois modelos: o gravitacional e o prisma.

Podemos verificar que, no âmbito local, os estudos relativos à fronteira com a Venezuela dando ênfase ao turismo são escassos. No entanto, acreditamos que a pesquisa irá gerar uma boa discussão sobre estes dois tipos de desenvolvimento – o exógeno e o endógeno. Toma-se como referência o turismo, motivo pelo qual se faz uma livre leitura sobre a teoria dos polos de crescimento de Perroux<sup>1</sup>, adaptada não à indústria, mas sim ao turismo, objeto da pesquisa.

Os polos de crescimento apresentados por Perroux, apesar de incluir-se no desenvolvimento exógeno, são considerados fator essencial no turismo, quando aplicado ao entendimento de lugares que possuem os atrativos naturais, infraestrutura básica e os conjuntos de equipamentos turísticos ofertados por uma determinada região. Tais polos, quando fixos, dão apoio ao receptor que passa ou chega, fazendo com que o turista permaneça mais tempo nas localidades. Daí, destaca-se a importância da existência de infraestrutura turística, como hotéis, restaurantes, aeroportos, estradas, entre outros, além dos atrativos naturais, fator que convida os turistas para os polos fixos, aumentando assim seus fluxos.

Só há um polo de crescimento baseado no turismo quando existir um ou mais atrativos, ou serviços turísticos em determinada localidade que permitam induzir

---

<sup>1</sup> Elaborou sua teoria dos polos de crescimento. O polo de crescimento pode vir a tornar-se um polo de desenvolvimento quando provocar transformações estruturais e expandir a produção e o emprego no meio em que está inserido.

dinamicamente o encadeamento em diferentes setores da economia local. Isso gera emprego e renda, uma vez que há a necessidade de uma infraestrutura básica quando se fala em turismo.

Existe uma clara identificação de *hotspot* de desenvolvimento regional interligado a essa dinâmica geográfica a partir das cidades polos, atratoras e repulsoras, sendo representado por pontos existentes nos seus fixos e fluxos entre o Amazonas e a fronteira com a Venezuela na BR-174. No turismo, o fluxo cria um ponto primordial estratégico para os fixos. Caracteriza-se o fluxo como o movimento, dando ideia de distribuição; e os fixos, aqueles existentes numa localidade, na qual se cria a massa que se move pelo fluxo.

Como dito anteriormente, há poucos estudos existentes sobre análise do eixo Amazonas rumo a fronteira com a Venezuela via rodovia. Credita-se isso ao baixo fluxo de turista, em relação aos grandes polos turísticos e outras fronteiras do país. O estado de Roraima apresenta graves deficiências do ponto de vista de desenvolvimento. Portanto, o estudo pretende provar como no turismo isso se reproduz, mostrando os pontos fixos e fluxos entre Amazonas e Caribe a partir de uma visão sistêmica.

Em termos de questões de análise, o estudo valoriza os aspectos sociais e locais no processo sistêmico do turismo, abrangendo todas as dimensões de vida de uma comunidade. Nesse sentido, esse desenvolvimento é visto como mais propício para seja posto em prática, considerando-se o turismo como fator primordial no desenvolvimento local.

Além disso, é clara a importância social do Plano Nacional do Turismo, no qual se insere a regionalização do turismo, implantada pelo Programa de Regionalização do Turismo-Roteiros do Brasil, que propõe de maneira integrada a estruturação, o ordenamento e a diversificação da oferta turística do país. Dessa forma, o Programa cria um compromisso de desenvolvimento da Região Norte, estabelecendo ações que trabalhem políticas integradas, com base no fortalecimento das parcerias institucionais públicas e privadas, de modo a contribuir para a consolidação dos estados Amazônicos no mercado turístico nacional e internacional.

No Norte do país, o programa de Regionalização do turismo do Estado do Amazonas e Roraima foi contemplado com o roteiro integrado Rota-174 Amazonas-Roraima, criado a partir da rodovia longitudinal que liga o Estado do Amazonas a Pacaraima (RR), fronteira com a Venezuela, visando atender as demandas dos mercados regional, nacional e internacional.

A escolha da temática do desenvolvimento regional exógeno e endógeno no turismo para o desenvolvimento da dissertação tem ligação direta com observações pessoais desta pesquisadora, pois, enquanto egressa de turismo do Instituto Federal Roraima – IFRR, percebi

os poucos estudos referentes ao turismo nesse eixo logístico, especificamente pela BR-174, motivo do interesse suscitado em desenvolver o presente estudo.

A importância da presente pesquisa desenvolvida no mestrado em Desenvolvimento Regional da Amazônia, do ponto de vista prático, é em razão do valor socioeconômico que o turismo pode trazer para o desenvolvimento regional no eixo Brasil e na fronteira com a Venezuela, via BR- 174, com vista a proporcionar respostas ao problema proposto, de maneira a ampliar as formulações teóricas a esse respeito. Além disso, intenciona-se contribuir com a construção teórico-empírica em matéria de desenvolvimento regional e turismo.

O turismo, ligado ao desenvolvimento regional, possui plena capacidade de fixar e atrair a população com êxito, no sentido de assegurar melhores condições de vida, tendo como aspecto balizar a revitalização e a diversificação econômica do lugar, seja ela desenvolvida a partir do desenvolvimento exógeno, pouco recomendado, mas também pelo desenvolvimento endógeno, muito bem recomendado, quando se fala em participação ativa de atores locais de uma determinada região.

Existem poucos estudos sobre a temática do desenvolvimento do turismo regional. O estudo vem com o interesse de contribuir de forma empírica com o estudo do desenvolvimento do turismo no estado de Roraima. Há muitos acordos entre Brasil e Venezuela, porém não existe nada que leve em consideração o turismo e seu papel no desenvolvimento regional intranacional e internacional.

A presente dissertação foi estruturada com base no encadeamento lógico que parte de um tema passando por um problema até chegar as suas respectivas hipóteses. O tema turismo no eixo da BR-174 tem como problema da pesquisa investigar padrão de desenvolvimento no eixo BR-174. O referido padrão turístico é concentrado no eixo BR-174 em determinado *hotspot*.

Para tanto, parte-se para as hipóteses com modelos teóricos de desenvolvimento exógeno (campo gravitacional) e de desenvolvimento endógeno (modelo prisma), base teórica (variável independente). Variáveis dependentes são análises empíricas que se baseiam no marcos teóricos. No modelo de desenvolvimento exógeno no campo gravitacional da BR-174, interligam-se os diferentes municípios com força de atração e repulsão. No modelo exógeno, Boa Vista tem um baixo grau de desenvolvimento endógeno. Porém, Manaus, Presidente Figueiredo, Pacaraima e Santa Elena apresentam um grau de desenvolvimento endógeno alto.

O objeto geral do trabalho consistiu em realizar um estudo teórico sobre o papel do turismo no desenvolvimento regional, bem como um estudo empírico no qual o turismo fosse



uma alavanca de desenvolvimento regional no eixo Amazonas à fronteira com a Venezuela, cujos recortes priorizassem os territórios Amazonas, Roraima e fronteira venezuelana.

Para chegar ao objetivo proposto, a pesquisa foi composta por quatro objetivos específicos, os quais são dissertados ao longo dos capítulos. O primeiro deles diz respeito aos subsídios teóricos da dissertação, tomando como base as contribuições do campo epistemológico do desenvolvimento regional, a fim de mostrar as suas relações com o turismo e a sua relevância para a análise empírica a partir de um instrumental sistêmico de fixos e fluxos da geografia do turismo.

No segundo objetivo específico, trabalha-se com as dinâmicas de verticalidade do desenvolvimento exógeno no turismo por meio do modelo gravitacional, tomando-os como referenciais funcionais para a *compreensão lato sensu* do desenvolvimento turístico e do impacto do turismo no desenvolvimento.

O terceiro objetivo específico analisou o desenvolvimento endógeno regional baseado no turismo, levando em conta o estudo empírico do subeixo logístico amazônico, da BR-174, que interliga Manaus (AM) à fronteira com a Venezuela, de maneira a focalizar as discussões nos polos turísticos atratores, *hotspot*, por meio do modelo prisma, no eixo de regionalização turística intranacional entre Amazonas e Roraima.

Por fim, o quarto analisou o desenvolvimento regional baseado no turismo, levando em conta o estudo empírico o subeixo Amazônico, da BR-174, que interliga a cidade de Manaus (AM) à fronteira com a Venezuela, de maneira a focalizar as discussões nos polos turísticos atratores, *hotspot* no eixo de regionalização turística.

Para analisar o tema quanto ao desenvolvimento regional no turismo, no eixo Amazonas à fronteira com a Venezuela, a presente pesquisa é desenvolvida por meio de método qualitativo, exploratório e bibliográfico que se estrutura em três etapas metodológicas, sendo que algumas delas foram realizadas concomitantemente às outras.

A área de estudo deste trabalho envolve o eixo Amazônico da BR-174. Embora a área de estudo tenha um relevante importância nas discussões de desenvolvimento ambiental, na presente pesquisa, o objeto é fazer uma discussão dentro do arcabouço funcionalista conforme os padrões de desenvolvimento exógeno e endógeno.

Houve também a pesquisa e a revisão bibliográfica, para a execução do projeto, importantes para o trabalho, pois se trata de um tema desafiador. Além dos trabalhos utilizados na realização deste projeto, foram incorporados outros que contribuíram para um posicionamento teórico interdisciplinar. A pesquisa se desenvolveu por meio de textos acadêmicos e técnicos, essencialmente livros e artigos, das mais diversas fontes de

informação, como instituições de pesquisa e organizações de integração regional; levantamentos estatísticos efetuados por órgãos governamentais; associações de classe e instituições multilaterais internacionais.

Quanto ao levantamento de dados em fontes primárias e secundárias, a pesquisa não se tratou de enfoque estritamente teórico, mas tem caráter aplicado no contexto intranacional e internacional. Também foram utilizadas bases de dados de fontes secundárias (tais como quadros estatísticos de jornais, revistas especializadas, agências de notícias da internet, entre outro) e de fontes primárias como leis, documentos, estatísticas. Além da pesquisa bibliográfica, documental e pesquisa de campo com base nos registros fotográfico, georreferenciamento e análise *in loco*.

Outro procedimento instituído foi o levantamento complementar de informações. Essa etapa visou preencher lacunas deixadas pelo levantamento realizado nas etapas anteriores. Consistiu tanto numa nova pesquisa nas fontes primárias e secundárias para recuperar informações incompletas ou duvidosas. Ademais, trata-se da etapa para a preparação de mapas para uma melhor interpretação dos dados analisados. Para tanto, será realizada a etapa de conclusão, portanto de concentração e centralização de dados e informações para amalgamar a dissertação a ser desenvolvida neste projeto.

Com base nos procedimentos e discussões anteriormente expostos, a presente dissertação de mestrado intitulada “turismo e desenvolvimento regional: um estudo exógeno e endógeno do eixo amazonas-roraima” totaliza 159 páginas, de maneira estruturada em quatro capítulos, os quais foram funcionalmente articulados dentro de uma sequência lógica dedutiva, partindo de marcos teóricos até a pesquisa de campo.

O primeiro capítulo intitulado “Turismo e Desenvolvimento Regional” constitui-se de uma leitura multidisciplinar acerca das diferentes visões sobre o conceito de turismo e desenvolvimento regional. Fundamentou-se a parte nas teorias de desenvolvimento regional; de desenvolvimento exógeno no turismo; de desenvolvimento endógeno no turismo e da visão sistêmica do desenvolvimento regional na geografia do turismo, elementos de abordagem primordial para o desenvolvimento econômico de uma região.

Nesse conjunto apresentam-se contribuições teóricas e conceituais para formação deste capítulo, introduzem-se as maiores contribuições teóricas que relacionam o desenvolvimento regional, a contribuição do turismo dentro do desenvolvimento exógeno e endógeno no aspecto do desenvolvimento regional junto à visão sistêmica como estratégia relevante que impulse ou dificulte o desenvolvimento de uma região.

O segundo capítulo intitulado “Estudo do Desenvolvimento Exógeno Turístico No Eixo Amazonas-Roraima” descreve uma leitura acerca da concepção do desenvolvimento exógeno e sua visão sobre os conceitos do exógeno com o objetivo claro de sistematizar frente ao modelo sugerido e denominado como modelo gravitacional destacando sua visão teórica. Dessa maneira, aproveitaram-se as contribuições teóricas e analógicas, juntando-as a outros campos de estudo, como o turismo.

O terceiro capítulo intitulado “Estudo do Desenvolvimento Endógeno Turístico em Localidades do Eixo Amazonas- Roraima” é uma discussão descentralizada da escala de uma região e dos processos de regionalização do turismo, abordado a partir dos conceitos de desenvolvimento endógeno entre a Amazônia e a fronteira com a Venezuela, discutida a partir do conceito de paisagem (cultural e natural). A construção dos argumentos teve como fundamento identificar alguns aspectos inerentes definidos na dimensão do modelo prisma que relaciona os aspectos da dinâmica das redes presentes juntos aos atores operados dentro de um *fluxo* dinamizado no espaço *fixo*, neste caso os municípios, conhecidos como *hotspot*.

O quarto capítulo intitulado “Análise comparativa do turismo endógeno e exógeno” apresenta os resultados da pesquisa de campo no intuito de analisar sob a ótica da análise endógena e exógena dos *hotspot* em estudo, elegendo as dimensões econômica, humana e da paisagem para discorrer a análise do estudo. Por fim, as últimas considerações são discorridas na conclusão do estudo, a fim de destacar os elementos principais e apresentar os resultados finais da pesquisa, assim como indicar pontos a serem abordados em estudos futuros sobre a fronteira Venezuelana e interligação do Amazonas ao Caribe.

**CAPÍTULO 1**  
**TURISMO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

## TURISMO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

O capítulo inicial encontra-se dividido em quatro partes, ancoradas, como previamente dito, nas seguintes teorias de desenvolvimento regional; de desenvolvimento exógeno no turismo; de desenvolvimento endógeno no turismo e da visão sistêmica do desenvolvimento regional na geografia do turismo, elementos de abordagem primordial para o desenvolvimento econômico de uma região. Nesse conjunto apresentam-se contribuições teóricas e conceituais para formação do capítulo.

Assim, a primeira parte introduz as maiores contribuições teóricas que relacionam o desenvolvimento regional, a contribuição do turismo dentro do desenvolvimento exógeno e endógeno no aspecto do desenvolvimento regional junto à visão sistêmica como estratégia relevante que impulse ou dificulte o desenvolvimento de uma região.

Posteriormente, delimitam-se as teorias de desenvolvimento exógeno no turismo, abordado como alavanca primordial para o desenvolvimento econômico de uma região a partir dos polos de crescimento. Nesse contexto, apresentam-se importantes subsídios teóricos para o entendimento inicial deste assunto.

A terceira parte está voltada aos aspectos de desenvolvimento endógeno no turismo, com fins teórico-descritivos do desenvolvimento regional de uma localidade, dando ênfase ao fator humano como desenvolvimento fundamental para nortear as bases de conhecimento do desenvolvimento regional.

A visão sistêmica do desenvolvimento regional na geografia do turismo e seus fluxos e fluxos, referentes aos variados conceitos de turismo, são abordados na quarta parte com finalidade meramente teórica. Dessa maneira, o desenvolvimento regional é inserido nas temáticas de desenvolvimento endógeno e exógeno nos polos de atração e repulsão, elaborando assim os aportes teóricos para compor este capítulo.

Por fim, foi realizada uma análise sistêmica do desenvolvimento exógeno e endógeno, acerca das contribuições no desenvolvimento regional, fazendo um paralelo divergente e construtivo entre as duas teorias, a fim de reunir informações para as contribuições dos próximos capítulos.

Dessa maneira, o presente capítulo trará contribuições teóricas para elaboração das próximas etapas do estudo, que tem por enfoque a integração regional no eixo Amazonas, Roraima e a fronteira com a Venezuela; as potencialidades turísticas apresentadas ao longo do trecho da BR-174, além do desenvolvimento exógeno, analisado nos campos de força e

polarizado, compreendido a partir das forças de atração e de repulsão, e o desenvolvimento regional na visão sistêmica da geografia do turismo por meio dos seus fixos e fluxos.

Nesse contexto, é fundamental compreender a importância da integração do trecho da BR-174, a partir da rota turística que integra Brasil e Venezuela, a fim de aproveitar os interesses bilaterais e verificar a oferta turística na região de fronteira entre Amazonas - Roraima e Roraima - Santa Elena do Uaiarén, destacando o Turismo como ferramenta de desenvolvimento regional e intercâmbio entre povos.

A regionalização do turismo, por meio de uma rota turística, apresenta-se como estratégia de integração entre os países e promove tanto a circulação de pessoas quanto de serviços, mercadorias e capitais. Na Região Norte, o turismo surge no contexto de integração realizado por meios de projetos do Governo Federal, como a Rota-174 e os tratados entre os países vizinhos.

O turismo, na regionalização, exerce um efeito multiplicador e constitui-se em alternativas de desenvolvimento para um país ou uma região, considerando suas potencialidades e peculiaridades culturais e naturais, promovendo intercâmbio e convivências entre povos de diferentes regiões e países.

Embora o desenvolvimento do turismo seja pouco discutido quando falamos das potencialidades ao longo das rotas rodoviárias, devemos reconhecer o poder de autodesenvolvimento de cada região, uma vez que oferecem vantagens competitivas como atividade econômica no Turismo. A Rota-174 – entre Amazonas, Roraima e a fronteira com a Venezuela – apresenta áreas geográficas naturais, econômicas e sociais como exemplo desse pensamento, convergindo para um ponto de encontro de redes rodoviárias entre a BR-174 e a *Troncal 10*, nome dado à rodovia venezuelana.

Como rede rodoviária, a BR-174 surge como um importante elemento de intercâmbio turístico e comercial entre Brasil e Venezuela, promovendo o desenvolvimento do turismo e eliminando as dificuldades e obstáculos do fluxo turístico que passa pelas rotas nacionais e internacionais, apesar da vulnerabilidade política e econômica presente na Venezuela, a qual atinge o poder de compra, a estabilidade do câmbio e a segurança dos turistas que ali adentram.

Portanto, pensar a integração regional no turismo é perceber sua importância para o desenvolvimento econômico de uma região, nesse caso, a relação do Brasil com a Venezuela. O tema será tratado ao longo do trabalho como fator de desenvolvimento regional dentro de um modal rodoviário relatado acerca do conjunto de teorias em discussão, de grande relevância para a formação deste capítulo.

## 1 INTRODUÇÃO

Para a compreensão da relação do desenvolvimento exógeno e endógeno no turismo e a análise sistêmica da geografia do turismo que serão discutidos neste capítulo, é necessária a apresentação de algumas colocações acerca do tema desenvolvimento regional, recorrendo às várias teorias sobre os estudos regionais com foco no mencionado tema.

Para Oliveira (2010), o desenvolvimento regional não é homogêneo e ocorre de maneira distinta entre regiões. Nesse contexto estão inseridos o desenvolvimento regional exógeno e endógeno, considerados heterogêneos, visto que cada região apresenta uma maneira diferente no seu espaço em desenvolvimento.

Quando se observa o desenvolvimento regional endógeno pode-se afirmar que esse é compreendido como um conjunto de ações e políticas específicas para o bem de uma comunidade, aliado também às suas melhorias sociais. Por outro, o desenvolvimento exógeno visa ao desenvolvimento de fora para dentro, dando ênfase à questão meramente econômica, esquecendo as características sociais preexistentes em cada região.

Os resultados das políticas de desenvolvimento dependem diretamente da forma que essas são empregadas numa localidade, salientando que, independente do tipo de modelo a ser desenvolvido, o desenvolvimento regional deve ter a participação dos atores locais e do governo, quando juntos serão importantes nos processos de decisão. Dessa maneira, há a necessidade de equilibrar o interesse do capital (exógeno) e do social (endógeno), uma vez que ambos se distinguem na teoria. Porém, em conjunto, são relevantes para o desenvolvimento de uma região.

Os desenvolvimentos exógeno e endógeno permitem a prática eficaz de decisão coletiva e devem ser adaptativos. O conteúdo e a extensão dos conjuntos de desenvolvimento não se reduzem à questão social, deve-se levar em conta outros aspectos relativos à qualidade de vida, que dependem ainda da integração com o capital. No atual sistema econômico, esta é uma questão muito complexa, de dimensões globais. Neste trabalho, defende-se, entretanto, o turismo como alternativa para reversão dessa realidade imposta, visando assim, ao desenvolvimento regional de determinada comunidade.

A teoria do desenvolvimento regional por meio do turismo é um tema recorrente na atualidade, sobretudo nos países subdesenvolvidos. Segundo Clemente e Higachi (2000, p.69), o efeito multiplicador inter-regional da renda se propaga e varia o nível de renda de uma região, sendo que esses novos valores também são alcançados para todas as regiões.

Dessa forma, o efeito multiplicador da renda de uma região turística está intrinsecamente relacionado à sua economia. Ou seja, para que uma região transforme o turismo numa fonte de renda, é necessário que o turista consuma, a fim de que essa renda seja redistribuída entre as comunidades locais, resultando na propagação do desenvolvimento local.

O turismo é capaz de gerar renda e desenvolvimento para uma região, através da criação de empregos diretos e indiretos e melhorias na qualificação da mão-de-obra dos polos fixos, permitindo que a localidade, a partir do que pode oferecer, desenvolva seu potencial turístico e de serviços, segundo o eixo que interliga os polos atratores e repulsores. Dessa maneira, entende-se que os fatores acima relacionados integram o conceito de desenvolvimento exógeno.

Em contrapartida, o desenvolvimento endógeno resulta da participação direta dos atores sociais como intermediadores dessa realidade, sendo decisiva para efetivação de desenvolvimento local e da qualidade de vida da comunidade, já que os polos de crescimento são divergentes a essa teoria.

Dessa maneira, o desenvolvimento endógeno considera os aspectos socioeconômicos, e em alguns casos até o cultural e natural. Os atores locais criam “apegos”, envolvendo afetividades e desenvolvendo afinidades que não lhes permitem trair o lugar, estabelecendo assim ações de manutenção e conservação que acabam se tornando ações que promovem o desenvolvimento (BARÉA; MIORIN, 2009).

A relação entre os desenvolvimentos endógeno e exógeno pode ser muito distinta e depende do modo como é vista. Porém, independentemente do estudo ou modelo realizado, a participação dos atores sociais é indispensável. A diferença está na efetiva ação desses atores sociais, se continuarão ou não sendo os protagonistas do desenvolvimento na sua região.

Uma ação vista a partir de uma região pode ser concebida como exógena, mas, se olhada a partir da região, pode ser vista como endógena. Esta região pode ter uma delimitação geográfica, política ou até cultural. São iniciativas que partem dos atores locais, os quais passam a ser os protagonistas do desenvolvimento da região (OLIVEIRA, 2009).

Por fim, são cada vez mais visíveis os pontos divergentes desses dois tipos de desenvolvimento, porém os estudos das teorias em turismo passam a ser fatores estratégicos que impulsionam o crescimento teórico da pesquisa. Com isso, percebe-se que o papel do turismo estará mais atuante em conjunto a esses conceitos.



## 1.1 Desenvolvimento exógeno no turismo

Esclarecida a importância do turismo dentro de desenvolvimento regional e como ele se insere nessa contextualização, pode-se avançar no entendimento do turismo e sua inter-relação com o desenvolvimento exógeno. Para tanto, faz-se necessário compreender as várias teorias econômicas ligadas a interfaces do desenvolvimento exógeno no turismo.

O desenvolvimento exógeno colocado como fator de desenvolvimento regional apresenta-se diretamente tecnocrata, pois refere-se a desenvolvimento econômico no que descreve o acontecimento de forte concentração da produção em determinadas regiões ou locais, dito esses, polarizados, no qual se propaga verticalmente não sendo espontâneo, linear, mas sim de forma concentrada criando, dessa forma, efeitos variáveis nos seus espaços vizinhos.

Dentro de turismo, Lemos (1998) aborda que o senso comum do desenvolvimento econômico proporcionado pela atividade tem o turismo como uma alternativa de crescimento. Esse identificado pelos efeitos resultantes do intercâmbio turístico entre um país ou região resultantes do efeito multiplicador que o turismo provoca a partir dos seus efeitos diretos e indiretos na economia local.

Perroux (1967) afirma que o crescimento não surge em toda parte ao mesmo tempo, aparece de maneira intensa e variável, em polos de crescimento, propagando-se por vias diferentes e com efeitos variáveis. Enumera essas variáveis de acordo com sua abrangência, classificando os polos de crescimento como: polo-nação, polo-região e polo-cidade, estando esses sempre ligados em seus polos.

Dessa maneira, não há crescimento sem expansão. Dentro desse contexto, os polos de crescimento já polarizados, são definidos como um campo de influência numa região, sendo ele força de atração e repulsão. Essas forças seriam os centros ou polos de crescimento como vapor para as forças de maneira centrífuga e recepção de forma centrípeta, sendo ao mesmo tempo força de atração e repulsão.

Esse polo de crescimento mostra em desenvolvimento que uma unidade econômica central, ou um conjunto formado por vários polos dessa unidade, são pontos importantes quando exercem efeitos de expansão sobre outras unidades e como elas estão integradas. Articulam-se com a região por meio de transportes, estradas, comunicações influenciando, portanto, no seu desenvolvimento.

Assim, a concentração regional das atividades econômicas por meio desses polos agrava no desenvolvimento da região, pois busca o crescimento vertical. Apesar disso, há

vários exemplos bem sucedidos que influenciaram as políticas de planejamento regional de muitos países ao se estender o desenvolvimento para todo o entorno.

Acredita-se que, em relação a esse procedimento, o desenvolvimento de uma região acaba transferindo os benefícios para as regiões vizinhas, por meio das pressões internas por mão-de-obra e materiais necessários para o crescimento. Entretanto, no outro contexto, a região mais desenvolvida tende a exercer forte polarização sobre as demais, atraindo para si os benefícios advindos da sua centralidade, podendo dessa maneira haver também atraso ou aumento das distinções e distância entre as regiões polarizadas e atrasadas.

Apesar disso, os polos e seus aglomerados urbanos de concentração econômica coloca a sociedade em locais degradados em termos ambientais e sociais, de maneira que impulsiona a população a buscar outras alternativas em locais menos desenvolvidos, com disponibilidade de infraestrutura, serviços sociais básico, ocorrendo dessa forma, a transferência de benefícios de uma localidade mais desenvolvida para uma região subdesenvolvida, que seria instigada a desenvolver outras atividades, melhorando dessa maneira suas condições de vida.

Toda essa política de desenvolvimento centrada nos polos de crescimento e determinados por eles entra em consonância com o desenvolvimento exógeno, desenvolvido e realizado pelos atores externos à região que se está inserindo, sendo o estado central que possui o poder de decisão sobre suas formas de se desenvolver a partir dos seus interesses.

Essa estratégia se dá a partir dos programas de governos, muito realizados e implementados sem participação da população ou comunidade local. O desenvolvimento exógeno, no entanto, é baseado em fatores e ações externas ao local ou região, como por exemplo, o Mercosul (Mercado Comum do Sul) que impõe suas políticas de desenvolvimento a partir da integração regional, fazendo com que a região fique dependente destes fatores para que a região se desenvolva. Essas ações são pré-determinada a uma região e já vêm prontas para ser aplicadas, embora seja fundamental a participação dos atores sociais.

Dessa maneira, o espaço como campo de forças, ou polarizado, é um tipo de espaço de econômico (abstrato). A polarização, como explica Perroux, compreende forças de atração (centrípetas) e de repulsão (centrífugas), e surge devido às concentrações de produção basicamente.

Uma região bem desenvolvida exerce poderosa força de atração sobre uma pouco desenvolvida, e forças de repulsão não menos poderosas sobre as mesmas, pois concorrentes atuais, a região polarizada como ponto fixo irá exercer poder dominante de desenvolvimento numa região em que esteja inserida.

A região polarizada pode, portanto, ser considerada com a área de influência de certo polo. A partir do polo, as funções que os subespaços desempenham podem ser hierarquizadas de forma decrescente, como encontrado na teoria de lugares centrais.

De acordo com Clemente e Higachi:

A teoria dos lugares centrais o espaço organiza-se dispondo lugares subordinados em torno de certo lugar central, o conjunto assim constituído é funcionalmente integrado e as funções que os diferentes lugares desempenham podem ser hierarquizados a partir do lugar central. (2000, p.88).

Os *linkages* fazem ligações existentes de vários segmentos das regiões, tornando os níveis de renda interdependentes quando se fala de serviços turísticos. Ou seja, a ligação existente entre essas regiões significa que a oferta interna em cada região depende de outras regiões que as influenciam estando interligadas uma a outra.

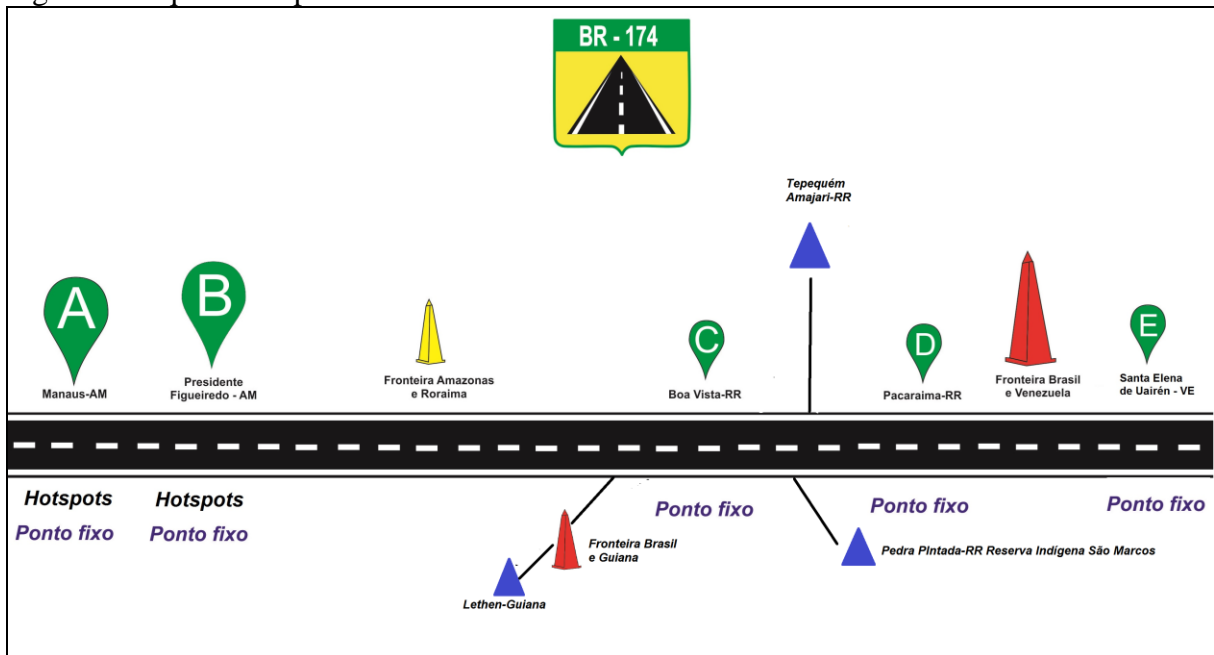
Apesar dessa integração, os bens e serviços como explicado na teoria de lugares centrais não são centralizados apenas nos fatores geográficos, pois o centro geográfico não é muitas vezes um lugar central. No caso da região em estudo, no Brasil, a região Norte está descentralizada dos grandes polos urbanos. Além dessa distância geográfica, também há a distância econômica que eleva e apresenta os custos de logística e tempo. Pois, por meio da logística se articulam os transportes, comunicação e outros que se apoiam por meio dos polos de crescimento.

Para Andrade:

Perroux afirma que o polo é o centro econômico dinâmico de uma região, de um país ou de um continente, e o seu crescimento se faz sentir sobre a região que o cerca, de vez que ele cria fluxos da região para o centro e refluxos do centro para a região. O desenvolvimento regional estará assim sempre ligado ao do seu polo. (1987, p.59)

Dessa forma, torna-se claro enfatizar que eixo de desenvolvimento são as ligações entre dois polos, sendo as zonas de desenvolvimento concentrações geográficas acentuadas. Dessa maneira o eixo Manaus (AM), Presidente Figueiredo (AM), Boa Vista (RR) e as cidades- gêmeas Pacaraima (RR) e Santa Elena do Uiarén, na Venezuela, como configuração particular de lugares centrais, pontos fixos no estudo, influenciam na logística e distribuição de desenvolvimento com sua infraestrutura e meios de comunicação existentes. Tendo esses polos como centrais, fica fácil os polos menos centralizados serem encontrados em números maiores e buscados em distâncias menores. São, assim, receptores dos turistas que passam, através dos atrativos turísticos oferecidos, ao longo da rodovia BR-174.

Figura 1: Esquema de pontos fixos.



Fonte: Elaboração Própria.

Na Figura 1, é notório identificar os pontos fixos e os *hotspot*, que apresentam fortes elementos atratores, naturais e culturais do turismo. Observa-se ainda que os polos centrais, pontos fixos turísticos acima trarão vantagens logísticas às localidades menos centrais, diminuindo suas distâncias espaciais e econômicas. Esses fatores geográficos e econômicos tenderão a diminuir os custos de acesso em virtude da distância percorrida. Assim, a centralidade desses polos é, portanto sua área-referência de deslocamento para outros atrativos, como a Lethen, na Guiana, a Serra do Tepequém no município do Amajari (RR) e a Pedra Pintada que fica localizada dentro da Reserva indígena São Marcos, ao sul do município de Pacaraima (RR). Além disso, podem ser utilizados como polos atratores e repulsores de seus fluxos. O desenvolvimento depende do nível e da qualidade dos efeitos positivos e negativo, sejam eles atratores ou repulsores. Os efeitos positivos sob a pena de conduzir a economia regional à situação de enclave, caso haja concentração de efeitos negativos.

Em turismo, o desenvolvimento exógeno está incorporado ao conceito de regionalização do turismo que vem para pôr em prática o Plano Nacional de Turismo de 2003 a 2007, nesse programa foram criados vários macro programas, dentro de regionalização do turismo, o qual torna-se modelo de gestão pública descentralizada coordenada e integrada, baseada nos princípios da flexibilidade, articulação, mobilização, cooperação intersetorial e

interinstitucional (BRASIL, 2004). Esse modelo é totalmente coordenado pelas organizações governamentais.

Considerando a escala regional, o turismo no país é caracterizado por turismo de sol e praia delimitados à região Nordeste, Sudeste e Sul do país, estendido por todo o litoral brasileiro, centralizando dessa forma o turismo nessas regiões. Nesse contexto, o governo federal vem dando prioridade a gestão descentralizada, a qual compartilha proposta de desenvolvimento pelo Plano Nacional. Foi na Constituição de 1988 que se energizou as estratégias de desenvolvimento regional, pois o documento faz referência à necessidade de minimizar as diferenças regionais brasileiras.

As atividades em função do desenvolvimento vão de degraus primários, exemplificados pelas ações iniciadas no período militar, passam por modelos intermediários como o Plano Plurianual de Desenvolvimento - PPN até o atual quadro de política desenvolvimentista que se resguarda do Projeto Nacional de Desenvolvimento Regional - PNDR.

Com a proposta do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC do governo federal, ao programar mais investimentos, forma-se um cenário mais positivo para o desenvolvimento do turismo no Brasil, proporcionando condições favoráveis para a consolidação da atividade turística no país como importante vetor de desenvolvimento econômico e social. Como resultados dessa atenção foram lançadas iniciativas de integrar as regiões de acordo com suas necessidades e especificações quanto ao quadro espacial em que as áreas se inserem.

Os Programas e Ações do Plano Nacional de Turismo - PNT, inserido no Plano Plurianual - PPN de Governo proporciona ao país mais autonomia de desenvolvimento descentralizando as regiões do turismo, garantindo dessa forma a consolidação do desenvolvimento do turismo em todas as regiões do país, cuja extensão abrange todo o território nacional, fortalecendo o mercado interno.

Para compreender o turismo como fator de desenvolvimento exógeno, é necessário conhecer alguns conceitos do turismo. Embora não haja uma definição única do que seja turismo, existem vários conceitos. A Embratur refere-se através do conceito técnico e adequado para se definir turismo como

Atividade econômica representada pelo conjunto de transações de compra e venda de serviços turísticos efetuadas entre os agentes econômicos do turismo. É gerado pelo deslocamento voluntário e temporário de pessoas para fora dos limites da área ou região em que têm residência fixa, por qualquer motivo, excetuando-se o de exercer alguma atividade remunerada no local que visita. 2. Conjunto de relações e

fenômenos produzidos pelo deslocamento e permanência de pessoas fora do lugar de domicílio, desde que tais deslocamentos e permanência não estejam motivados por uma atividade lucrativa (EMBRATUR, 2004, p. 21).

Há vários tipos de definições de turismo e o termo pode ser analisado através de diversas perspectivas e disciplinas, pois envolve múltiplos e complexos fatores em sua formação. O turismo, importante mecanismo de transformação social, econômica e cultural, acompanha os contingentes das mudanças humanas (BENEVIDES, 2002).

Portanto, o turismo se conforma como importante mecanismo de transformação cultural e social, não se restringindo a mudanças econômicas. Como enfatizado por Dias (2003) e Trigo (2004) quando apontam o turismo como sendo, além de um fenômeno econômico, um fenômeno social, que serve como meio de comunicação e interação entre diferentes povos. Além disso, como afirma Russo (2005, p.219), o turista ou visitante pode “consumir” a cultura de um lugar em vez de utilizar demasiadamente os espaços naturais.

O turismo apresenta-se como uma alternativa de atender ambas as questões, pois ao passo que possibilita o atendimento das novas expectativas dos turistas, contribui no processo de desenvolvimento regional, como afirma Amaro (2003) é um processo de transformação alicerçado em uma comunidade territorial, iniciado a partir da verificação das necessidades não atendidas, as quais serão resolvidas com prioridade levando-se em consideração as disposições locais.

Após compreensão dos conceitos-chave do turismo e o entendimento do novo modelo de gestão pública, descentralizada e participativa com o objetivo de contribuir para a redução das desigualdades regionais no país, os programas de governo buscam dessa forma, resultados que priorizem o bem-estar social. Como descrito nos parágrafos anteriores, o turismo vem contribuir com esse desenvolvimento por meios do Plano Nacional de Turismo - PNT, administrado pelo Ministério do Turismo.

Em 2004, o Ministério do Turismo lançou um Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil, por meio de uma gestão descentralizada, com objetivo desconcentrar a oferta turística brasileira, localizada predominantemente no litoral, proporcionalizando interiorização da atividade e inclusão de novos destinos nos roteiros comercializados no mercado interno e externo, mostrando novos produtos a partir das diretrizes do programa.

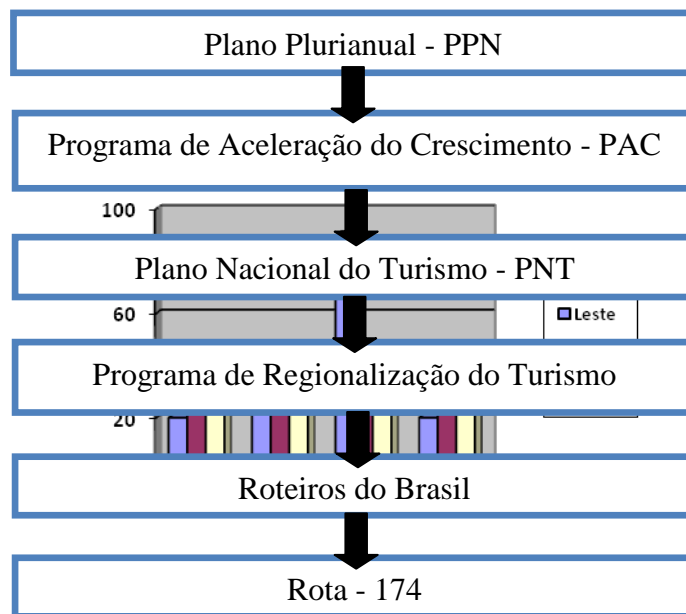
O Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil - propõe o desenvolvimento da atividade turística de forma regionalizada, com foco no planejamento

coordenado e participativo. Dessa forma, adotou-se o conceito de região turística como referência espacial, na qual se inserem os produtos turísticos (BRASIL, 2007).

No Norte do país, foram contemplados pelo Programa de Regionalização do Turismo os Estados do Amazonas e Roraima, formando o roteiro integrado Rota-174 Amazonas e Roraima. A Rota foi criada em cima do caminho natural chamado BR-174, rodovia longitudinal que liga a capital do Estado do Amazonas a Pacaraima, município do Estado de Roraima que faz fronteira com a cidade de Santa Elena de Uairén na Venezuela.

De tal modo, o programa se apresenta como mais uma alternativa de desenvolvimento regional, um caminho de complementação da renda familiar, introduzindo o setor de serviços interno no seu desenvolvimento regional com o objetivo de integrar as regiões turísticas do país por meios de programas de regionalização como mostra figura 2.

Figura 2 – Esquema conceitual dos planos/programas.



Fonte: Elaboração própria.

Os benefícios provenientes do turismo no Programa são direcionados para as regiões, as quais se tornam protagonistas desse modelo de desenvolvimento (BRASIL, 2008). De tal forma, o turismo com o desenvolvimento socioeconômico tem como intuito a melhoria da qualidade de vida de uma sociedade que a envolve.

Dessa maneira, o conceito de programa de Regionalização do Turismo propõe o desenvolvimento do turismo de maneira regionalizada, para descentralização. Assim, adotou-

se o formato “região turística” como referência espacial, na qual está inserido o produto turístico (BRASIL, 2007).

Região turística é entendida como “o espaço geográfico que apresenta característica e potencialidades similares e complementares, capazes de serem articuladas e que definem um território” (BRASIL, 2004, p.28). O roteiro turístico é um itinerário caracterizado por um ou mais elementos que lhe conferem identidades, definido e estruturado para fins de planejamento, gestão, promoção e comercialização turística.

A rota turística, como elemento atrativo, é um itinerário utilizado em vários cantos do país, através da qual os turistas seguem a trilha percorrida por personagens de uma determinada época. O roteiro, diferente da rota, não possui uma sequência de visitação, podendo começar de qualquer ponto. O roteiro pode perpassar mais de uma região turística.

O Brasil possui, segundo o Ministério do Turismo uma estrutura de 65 destinos turísticos com padrão de qualidade internacional, o programa mapeou regiões turísticas no Brasil, envolvendo vários municípios, e se tornou um dos principais elementos da execução da política do turismo e referência para importantes ações do ministério (BRASIL, 2013).

Em uma avaliação recente do Programa, aponta-se a necessidade de novas estratégias de descentralização para o desenvolvimento e a integração do turismo no Brasil. O novo Plano Nacional de Turismo 2013 a 2016 vem com o objetivo de posicionar o Brasil como uma das três maiores economias turísticas do mundo até 2022 (BRASIL, 2013).

Em 2013 o Programa de Regionalização do Turismo não apresenta muita alteração tendo como foco a estrutura dos destinos turísticos. Dentro desse contexto o PNT 2013-2016 entra em acordo com PP 2012-2025, contribuindo para o setor de desenvolvimento econômico, social e a erradicação da pobreza.

Em 2013, o mapa de regionalização turismo identifica 276 Regiões Turísticas do Brasil, compostas por 3.635 municípios. As Regiões Turísticas do Norte, dos Estados do Amazonas e Roraima, estão divididas conforme tabela abaixo, tornando-se referência no desenvolvimento regional do turismo.



Quadro 1: Novo mapa da regionalização.

<i>Roraima</i>	<i>Amazonas</i>
<b>Águas e Florestas da Linha do Equador</b> Caracaraí Caroebe Rorainópolis São João da Baliza São Luiz <b>O Extremo Norte do Brasil</b> Amajari Normandia Pacaraima Uiramutã <b>Roraima, a Savana Amazônica</b> Alto Alegre Boa Vista Bonfim Cantá Iracema Mucajaí	<b>Polo Alto Solimões</b> Atalaia do Norte Benjamin Constant Fonte Boa Tabatinga <b>Polo Amazônico</b> Iranduba Manacapuru Manaus Novo Airão Presidente Figueiredo Rio Preto da Eva <b>Polo Madeira</b> Borba Humaitá <b>Polo Médio Solimões</b> Coari Tefé <b>Polo Rio Médio Solimões</b> Autazes Careiro Careiro da Várzea Manaquiri <b>Polo Rio Negro</b> Barcelos Santa Isabel do Rio Negro São Gabriel da Cachoeira <b>Polo Sateré</b> Barreirinha Maués Parintins <b>Polo Uatumã</b> Itacoatiara Itapiranga São Sebastião do Uatumã Silves Urucur

Fonte: Ministério do Turismo (2013).

Com o novo mapeamento, essas localidades vêm como o objetivo de induzir o desenvolvimento regional com a integração regional e dinamizar a economia da região turística que abriga os roteiros. Por isso, esses programas dentre outros são importantes na promoção do desenvolvimento exógeno e acabam integrando variadas formas de

aglomerações regionais para atender as regiões em seu desenvolvimento. Porém, também se visa desenvolver as peculiaridades de cada região.

Nesse processo, vale salientar que o desenvolvimento exógeno não deve ser visto como propulsor de destruição ou mau desenvolvimento de uma região, pois, independente de qual desenvolvimento ou teoria uma região cresce e se desenvolve, é necessária a participação do governo em todas as esferas. Mas, deve haver a contribuição da sociedade para uma importante decisão e efetivação de um plano de desenvolvimento regional num espaço.

Para Baréa e Miorin (2009), o desenvolvimento exógeno como modelo tem como principal preocupação os aspectos produtivos, econômicos, principalmente quando se trata de instalação de indústrias numa região, entrando em conformidade com a teoria dos polos de crescimento de Perroux.

Dessa forma, podemos entender que, nesse modelo, o desenvolvimento regional vai de encontro aos interesses dos grandes centros. Denota, dessa forma, que não há nenhum interesse sobre social, mas sim meramente capitalista, motivo principal das suas instalações em uma determinada região que, geralmente, é isenta de imposto pelos governos, mostrando como principal força externa nesse modelo de desenvolvimento.

Portanto, a sua vontade impede por meio das forças exógenas o acesso ao desenvolvimento, pois esse é causado pela autonomia do pensamento capitalista, intrinsecamente ligada às regiões centro, causando distúrbios que afetam as políticas de desenvolvimento regional e as incertezas do Estado em praticar ou integrar ao modelo endógeno visando à sociedade.

## **1.2 Desenvolvimento endógeno no turismo**

Dados e número apontados pela Organização Mundial do Turismo (OMT) poderiam justificar a importância dos que arriscam o turismo como alternativa de desenvolvimento. Isso parte das bases e potencialidades que o setor apresenta cujo potencial se estende por todo o Brasil no qual agrega valor a outros setores da economia, contribuindo e impulsionando o desenvolvimento de uma região.

Para Tomazzoni (2009), o desenvolvimento é um conjunto de fatores que se inter-relacionam, visando a uma qualidade de vida. Pode ser contextualizado de várias maneiras e a cada contextualização devem-se aplicar vários critérios e peculiaridade. Dentro desse contexto há uma variável importante quando se trata de desenvolvimento endógeno, que é a mobilidade social.

O desenvolvimento endógeno possui vários conceitos ligados e relacionadas ideias de desenvolvimento local, já que são sinônimos, pois o conceito é remetido diretamente ao que podemos dizer de iniciativas locais de emprego e, dentro desse contexto, buscar reduzir as taxas de desemprego das economias locais.

Esse conceito tornou-se novo de 1970 a 1980, sendo intrinsecamente ligado a desenvolvimento local. Nesse ponto passa a ser estratégia de desenvolvimento local, transformando-se num processo de reestruturação de 1980, e logo após o ano de 1990. Assim, fica claro que, na época, a economia era predominantemente decisiva somente por meio da administração central do governo e das grandes empresas.

Dessa maneira, as ações e os instrumentos vistos pela comunidade local tratam de resolver os problemas que somente os moradores dessas localidades sabem. Portanto, persistindo em diminuir as desigualdades regionais e, considerando as várias crises econômicas que o mundo tem vivido, o desenvolvimento endógeno surge como melhor alternativa para essas comunidades.

Antes o modelo de desenvolvimento era caracterizado pela produção em massa e, nas áreas urbanas, podia beneficiar as economias de escalas internas e suas aglomerações, dando foco sempre ao desenvolvimento exógeno. Esse modelo logo foi decaindo e, hoje, há uma alternativa mais solidária que visa ao bem-estar social de uma região, passando por uma mobilidade social, na qual se insere o desenvolvimento local como fator primordial no desenvolvimento dessas localidades.

As novas estratégias de desenvolvimento regional apresentam um conjunto de características endógenas que propiciam um novo modelo de desenvolvimento. As novas estratégias buscam o aumento do emprego local um melhor sistema produtivo, e melhoria da qualidade de vida de toda a população. Assim, separa o desequilíbrio através do desenvolvimento de toda a região.

Porém, para que isso aconteça é necessário inserir uma série de inovação e fomentos a fim de que o desenvolvimento endógeno aconteça. Deve-se, portanto, investir no capital humano dessa localidade, inovando a capacidade de empreender a partir da base mínima de conhecimento. Para tanto, é necessário que a participação da população no processo de decisão do que será realizado para o bem de toda a população seja realizada em nível local e que as propostas e alternativas identificadas sirvam de benefícios para todos.

Considerando os Arranjos Produtivos Locais - APLs, que quer dizer, aglomerados de empresas localizados em um mesmo território como os “centros dinâmicos” do desenvolvimento local, podemos identificar um processo contínuo que se inicia na

mobilização dos territórios para o desenvolvimento, através da edificação de redes de atores locais, visando à criação de ambientes favoráveis, até a constituição de redes de empresas.

Outra forma complacente é a atrelamento entre produtos locais e cultura local, acrescentando valores intangíveis, tais como a singularidade de uma comunidade local. O desenvolvimento local da comunidade leva em conta as particularidades locais, seja fortalecendo, desvendando ou fomentando seus recursos naturais. No sentido do fortalecimento das particularidades locais, e, conseqüentemente, do fortalecimento do capital social, ocorre o desenvolvimento endógeno.

O papel do desenvolvimento endógeno, segundo Barquero, é o seguinte:

O desenvolvimento endógeno propõe-se a atender às necessidades e demandas da população local através da participação ativa da comunidade envolvida. Mais do que obter ganhos em termos da posição ocupada pelo sistema produtivo local na divisão internacional ou nacional do trabalho, o objetivo é buscar o bem-estar econômico, social e cultural da comunidade local em seu conjunto. (BARQUERO, 2001, p. 39).

Nota-se, portanto, a importância dos cidadãos em interferir no desenvolvimento de sua comunidade. Todas essas ações estão ligadas ao incremento da participação local e popular da melhoria de vida de todos, sendo essa implementada no plano local de cada região a ser desenvolvida. Isso fará com que o processo decisório do local seja feito e trazido para próximo desses cidadãos que conhecem sua realidade, sobrepondo-se ao desenvolvimento econômico da localidade de maneira consciente e sustentável.

O desenvolvimento endógeno precisa da criação de um entorno institucional e econômico adequado, proporcionado pela junção do aproveitamento dos recursos sociais, culturais, naturais e dos serviços locais, bem como da cooperação entre os atores; até mesmo porque estes possuem condições de promover mudança de desenvolvimento das suas localidades.

Buarque (1996), afirma que o desenvolvimento local deve mobilizar e explorar todas as potencialidades locais, a fim de que possa contribuir para a melhoria da qualidade de vida das comunidades locais, no contexto econômico, social e ambiental, tornando-se assim, consistente e sustentável.

Para tanto, o desenvolvimento endógeno, com a participação direta da comunidade local, visa à utilização das potencialidades humanas, econômicas, sociais, culturais e naturais. Esse potencial é totalmente interno à localidade por meio da participação local em usufruir desses instrumentos a seu favor, mantendo a equidade de todos. A mudança ao desenvolver

uma região, nessa análise, seria mudar o processo de crescimento estrutural econômico e baseia-se na utilização desses potenciais e recursos locais, apresentando a esses cidadãos a capacidade de liderança de forma a favorecer o crescimento e rendimento local.

Os recursos locais que estão inseridos no potencial de desenvolvimento local descrito acima também podem ser econômicos, podendo ser usufruído para auxiliar na capacidade de gerar novas tecnologias, empresarial, produtiva, adoção de mão-de-obra qualificada, infraestrutura entre outros. Desse modo, o desenvolvimento local é induzido pela mobilização de todos os atores sociais envolvidos, quando são fortalecidas as capacidades gestoras local e suas parcerias.

Verifica-se, no entanto, que o desenvolvimento local estando nas mãos e no controle dos atores sociais, obtém uma interação do social com econômico, de maneira que o interesse da comunidade sendo um bem comum implica todos os interessados comuns, acontecendo a dinâmica do desenvolvimento local econômico e a distribuição de renda por meio das suas próprias decisões.

Com isso, é notória a forte participação da comunidade que faz com que o Estado mude sua forma de atuação nessa região, que hoje adota programas de governo, as quais se apresentam como facilitador e apoiador desse modelo de desenvolvimento por meio das vantagens oferecidas pela região, ao promover junto aos atores locais o financiamento, infraestrutura para essas localidades.

O modelo considera os aspectos econômicos produtivos, e o aspecto social e, em alguns casos, o cultural e natural (BARÉA E MIORIN 2009). Os atores sociais se envolvem em suas atividades, em não prejudicar o lugar e assim realizam a conservação do local, promovendo o desenvolvimento.

Dessa maneira, os atores sociais nesse modelo são os responsáveis e protagonistas do seu desenvolvimento, apresentando-se como articuladores da região em desenvolvimento. Além disso, eles estão delimitados em espaço ou região na qual a sua política, cultura e gestão são decididas a partir das suas iniciativas de crescimento e desenvolvimento.

Esse desenvolvimento está ligado a um processo de desenvolvimento econômico em que se aplica a geração e a produção de emprego e renda gerado por esse gestores, resultante de emprego local realizado a partir de uma determinada atividade econômica local estabelecida pelos atores sociais.

O desenvolvimento endógeno, como afirma Borba, Gomes e Trujillo (2009), é fundamentado sobre os recursos locais, produzido por impulsos locais. Ou seja, o

conhecimento local e os vínculos sociais entre consumo e a produção entre eles, são fatores influenciáveis nesse modelo de desenvolvimento.

Os recursos locais produzidos pelo impulso local são apresentados de maneira importante para a comunidade, uma vez que se estabelece um vínculo social de desenvolvimento entre os atores sociais. São esses fatores relevantes para o desenvolvimento local, pois o modelo que exerce sobre a comunidade cria forte identidade e apego ao que está inserido no conjunto de interesses locais, aprimorados por esses atores a partir do conhecimento local adquirido pela vivência exercida na localidade a ser desenvolvida. Têm, assim, os atores nos recursos locais um fato motivador para se autorrealizarem.

No que condiz a influenciar e mobilizar, esse modelo de desenvolvimento tem por característica própria mostrar à sociedade um novo modelo global econômico de crescimento a partir do local, com motivação e mobilização em desenvolver suas potencialidades gestora junto a novas tecnologias, servida como catalisador motivação para o desenvolvimento dessa localidade, descrito no início do texto como importante variável de desenvolvimento regional no contexto social.

Tamazzone afirma que,

O desenvolvimento endógeno é um processo liberado pela comunidade local. É a capacidade de utilização de potencial, como *savoir-fair*, sistema de relações e recursos próprios para a melhoria do nível da população. Além disso, cria-se um ambiente econômico e institucional de cooperação entre as organizações do território para a competitividade no mercado global (2009, p. 21).

Feita essa citação, mais uma vez, pode-se destacar o desenvolvimento endógeno como uma das alternativas e estratégias para aplicação do desenvolvimento regional do turismo com ênfase na localidade. A intenção é refletir políticas e padrões para regiões devendo contemplar e beneficiar as comunidades locais, pois, mesmo com integração regional, prevalecem as ações de desenvolvimento local no turismo, focadas na realidade de cada região ou comunidade.

Referindo-se ainda ao desenvolvimento endógeno no turismo, é necessário acrescentar os aspectos de grande importância quando nos remetemos às questões, as quais são fatores de arranque para o desenvolvimento local; os métodos e maneira de agir e pensar que numa comunidade assumem um papel primordial dentro de toda essa análise, sendo tal fator motivacional ou mobilizador no processo de desenvolvimento endógeno.

Com isso, diferente do que é mostrado no desenvolvimento exógeno, há a necessidade particular de conhecer cada região por suas peculiaridades e potencialidades singulares, tornando, dessa forma, a identidade principal de uma comunidade para que sejam

autogestores de sua região, tonando-se em sua coletividade autores do seu próprio destino, assumindo a responsabilidade de maneira contínua e seu crescimento local, visando a um futuro melhor para todos.

Portanto, como se pode perceber, no desenvolvimento endógeno, os atores sociais devem tomar consciência da própria responsabilidade pelo todo. Torna-se essa atitude condição fundamental para iniciar o processo de desenvolvimento que possa ser apoiada por todos, tendo sido realizada a participação de todos e adesão para o sucesso e o insucesso do desenvolvimento local inserido no contexto.

Com a conscientização de todos, a autogestão proporcionada pela auto-organização da comunidade implica estabelecer novas estratégias e estrutura de desempenho junto aos seus representantes locais que, por meio do diálogo, possam ser transmitidas as necessidades e carências, transformando em forças vivas para se autodesenvolverem.

Traduzir essa prática no meio endógeno é usufruir desse modelo de desenvolvimento de maneira positiva, uma vez que surgem novas ideias e propostas entre os atores sociais, conduzindo-os para um diálogo aprofundado e de interesse de todos. Com isso, ultrapassar barreiras difíceis e facilitar na lógica de descentralizar os projetos exógenos e tornar todos parceiros múltiplos em torno do bem comum e até mesmo convergentes a todos.

Para que todo esse empenho ocorra, pressupõe-se que novas intervenções e relações entre o Estado e as regiões sejam vistas de maneira positiva para a coletividade. Pois, cada problema manifesta-se de maneira diferente. Dessa forma, as comunidades locais tomam consciência de si próprias, exercendo uma ação transformadora para sua região de maneira participativa no desenvolvimento.

Sendo, no entanto, o desenvolvimento endógeno um processo de autogestão conquistada por uma determinada região e sua população, trata-se, portanto, de tomada de decisão coletiva em relação ao meio em que vivem e/ou estão inseridos. O desenvolvimento local tende a adequar-se às atribuições dos atores sociais e a configurá-los no conjunto local, dando-lhes uma forma específica e adaptada às características e às necessidades das comunidades.

A elevação do desenvolvimento local é uma atividade que deve proceder da mobilização dos atores sociais complacentes, autônoma da sua origem, em ações que sejam orientados pelos atores locais. Nesse aspecto, nota-se, por sua vez que o modelo tem por aspecto o social. Os atores locais criam efetividade no que propõe, desenvolvendo assim afinidades de fidelidade a sua região, de maneira que possam agir de forma benéfica a todos.

Segundo Buarque (1996), o desenvolvimento local é “um processo endógeno de mudança, que leva ao dinamismo econômico e à melhoria da qualidade de vida da população em pequenas unidades territoriais”. Dessa maneira, a região em desenvolvimento é mobilizada por explorar seus potenciais, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida das regiões.

Em desenvolvimento, a tendência é pensar em ações padronizadas para as localidades desconsiderando as peculiaridades das comunidades. Dessa maneira, Tamazzoni (2009), descreve que o desenvolvimento regional deve contemplar e beneficiar democraticamente as comunidades locais, pois prevalecem as ações de desenvolvimento local focadas e embasadas na realidade da região.

Aulicino (2004) afirma que, nessas regiões, se sugere que o desenvolvimento da atividade turística se processe de forma mais ordenada e mais dispersa, evitando a massificação e a concentração de poucas áreas e, principalmente, envolvendo a população local. Assim, respeitam-se os valores culturais.

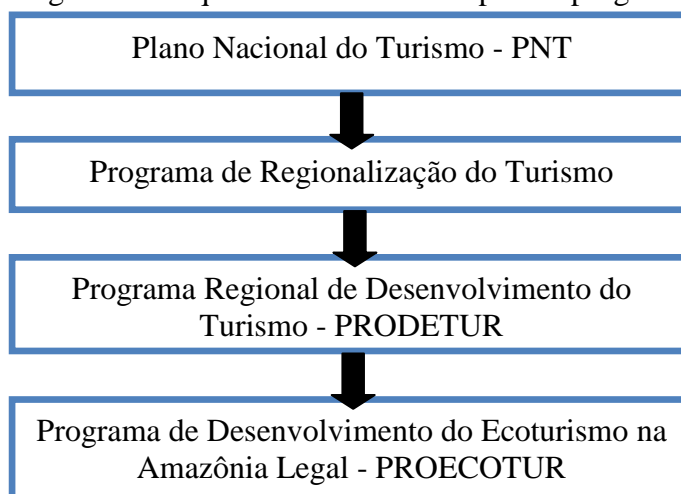
Dentro do desenvolvimento da atividade turística em desenvolvimento endógeno, o governo federal, junto ao programa de regionalização do turismo, por mais que tenha como proposta assimilar como espaço e lugar de interação o homem com o ambiente, dando origem a diversas maneiras de se organizar com os recursos de que dispõe, esse fica estritamente ligado ao desenvolvimento exógeno, pois está ligado à visão setorial do desenvolvimento.

Porém, a regionalização do turismo propõe como uma de suas ações o Programa de Regional de Desenvolvimento do Turismo - PRODETUR, que visa assegurar o desenvolvimento do turismo sustentável e integrado à melhoria da qualidade de vida da população local, inserindo-se dessa forma ao desenvolvimento endógeno da região.

O PRODETUR Nacional subdividiu o programa por regiões, sendo na região Norte denominado de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal -PROECOTUR, cujo objetivo é a geração de emprego e de atividades econômicas sustentáveis nos nove estados da Amazônia Legal com auxílio do Ministério do Meio Ambiente e do Ministério do Turismo, buscando por meio desses programas a participação ativa dos atores sociais.



Figura 3 – Esquema conceitual dos planos/programas do turismo



Fonte: Elaboração própria.

Por fim, aqui não se pode deixar de abordar que além da importância da participação ativa dos atores sociais no desenvolvimento endógeno no turismo, vale lembrar e concordar com Auciliano que a atividade turística de forma ordenada evita a massificação numa determinada região, diversificando as atividades turísticas respeitando assim o meio ambiente e a cultura dessas comunidades.

### 1.3 Visão sistêmica do desenvolvimento regional na geografia do turismo

A visão sistêmica do desenvolvimento regional, seja ela exógena ou endógena, na geografia do turismo, é uma estratégia relevante para entender as variáveis que impulsionam ou dificultam o desenvolvimento. Além disso, essa contextualização teórica visa possibilitar visualizar e identificar os elementos relevantes da análise do desenvolvimento na geografia do turismo e sua localidade.

O desenvolvimento regional, por sua vez, apresenta-se dessa maneira heterogênea, pois verificam-se duas maneiras distintas, porém dependentes uma da outra. A heterogeneidade do desenvolvimento regional é vista em vários cantos do país e regiões. O que se destaca na atualidade é a participação efetiva dos atores locais, para que uma região seja mais ou menos desenvolvida. Ou seja, quanto maior a interação dos atores sociais na articulação regional em busca do desenvolvimento, maior será a probabilidade da região ter um retorno mais sólido em seus resultados.

O desenvolvimento regional se sobressai à adoção de estratégias e medidas de intervenção que possam levar o desenvolvimento de uma região a níveis elevados econômicos

e de qualidade de vida. Esses níveis se apresentam no exógeno e no endógeno, partindo da ideia de que os seres humanos e as regiões têm necessidade de se devolver, seja de maneira exógena ou endógena, dando sentido ao bem-estar de uma população apontado por vários indicadores.

Tomazzoni, apud Haddad (1975), aborda desenvolvimento regional como induzido pelas exportações. Que exerce diversos controles sobre os fluxos de produção e de mercado, as economias regionais, estão abertas a influências externas. No turismo essas influências, induzem as mudanças nos fluxos, podendo ser positivo ou negativo sobre o desenvolvimento da região, dependendo do seu poder de atração ou repulsão.

Pelo critério de desenvolvimento, por outro lado, a tendência é pensar numa política de desenvolvimento regional que beneficie a comunidade local, mas também faz se necessário em algum momento padronizar ações que possam desconsiderar as peculiaridades individuais de uma localidade, sendo esse exógeno e, se combinada com o endógeno, pode potencializar os projetos ou ações de desenvolvimento regional e local. A questão humana é a base do procedimento de desenvolvimento endógeno, por meio do aproveitamento de soluções para a inovação e a gestão das inclusões externas. O desenvolvimento, no entanto, pode também ser de natureza exógena ou indiferente.

Procurando analisar o desenvolvimento regional a partir dos polos indutores e das perspectivas endógenas, isto é, dando ênfase nos fatores internos à região, capazes de transformar um impulso externo de crescimento econômico em desenvolvimento para toda a sociedade, tem-se em vista os atores sociais. Estes se inserem no turismo por meio de seus programas de desenvolvimento junto aos planos de desenvolvimento do governo federal.

Barqueiro (2001) defende a teoria do desenvolvimento endógeno, definido como uso do potencial existente num território pelas cidades e regiões. Dessa forma, as cidades interagem com outras cidades, assim como as regiões que interagem com outras regiões em um sistema interativo para se desenvolver.

A análise sistêmica contempla, portanto, os dois tipos de desenvolvimento, através dos quais Perroux argumenta sobre os polos de crescimento como fator de desenvolvimento exógeno, bastante citado no texto de Buarque (1996), que defende o desenvolvimento endógeno como fator humano para desenvolver-se, a partir do envolvimento participativo dos atores locais.

As localidades dependem de várias regiões externas e internas para se desenvolverem, submetendo-se a outras variáveis para tornarem-se produtivas, porém a teoria exclui setores

fundamentais da sociedade local totalmente tecnocrata, me que se inclui o desenvolvimento endógeno como fator importante para o desenvolvimento de uma região.

Nos dois tipos de modelos, o exógeno e endógeno, o modelo de desenvolvimento possibilita analisar o desenvolvimento regional. O primeiro baseia-se nas ações e políticas desenvolvimentistas, sendo esses incentivos diretos na oferta e condições para o desenvolvimento de uma região, por meio da infraestrutura, tributos, baixos custo, incentivos locais, inovação tecnológica e equipamento, baseado no fator competitividade. Por outro lado, o endógeno tem a participação dos atores locais que passam a direcionar os rumos de sua região, aprendendo com os erros e o aprimorando os acertos.

O desenvolvimento regional deve ser concebido como alternativa de desenvolvimento, ou, então, irá tornar-se dependente no qual está inserido. Esse espaço de articulação não deve ser fechado, mas sim democratizada por meio de políticas públicas para promover inovação e outras opções de desenvolvimento a partir do olhar local das comunidades.

Embora seja fundamental o desenvolvimento endógeno dentro do desenvolvimento regional, o exógeno, no qual não há a participação dos atores sociais, visa dessa maneira ao aspecto econômico, apenas com fim de gerar lucro. Ou seja, vão ou estão em uma região por simples vantagem em relação à região preterida para seus lucros.

Nesse sentido, a forma mais comum, em que ocorre o desenvolvimento exógeno, é por via das empresas que se instalam na região, promovendo do ponto de vista econômico o viés do enriquecimento da região a partir da geração de emprego que as indústrias oferecem. Além dessa, há a intervenção do governo de forma direta, quando constrói instalações e promove o desenvolvimento regional por interesse próprio.

A geografia do turismo, na qual se aborda o espaço turístico, oferece várias direções que vão desde os enfoques escritos clássicos até a linha da quantificação. A busca de modelos de estudos centrados na geográfica crítica ainda não se destaca quanto ao desenvolvimento nos estudos de espaços turísticos brasileiros.

Em turismo, essas potencialidades são analisadas a partir do processo de inventário turístico que mapeia os espaços e lugares potencialmente turísticos. Nesse levantamento também se inclui a análise sistêmica de rede de fixos e fluxos que se forma a partir do encontro entre a demanda e a oferta turística agregada de uma localidade.

Dentro desse cenário, pode-se identificar a geografia do turismo como sendo a definição dos fixos e fluxos turísticos, estruturas espaciais e usos do solo que criam impactos diretos e indiretos na economia, na sociedade, na cultura e no meio ambiente e que, por esse motivo, devem ser motor de prudente planejamento.

Conforme Santos (1988, p. 77) o “espaço é também e sempre formado de fixos e fluxos”. No entanto, para compreender o fenômeno turismo pelo conceito de espaço torna-se clara, uma vez que expressa de maneira objetiva esse conceito unindo os dois significados no qual se complementam.

Para Rodrigues (2001), o turismo é fenômeno que apresenta áreas de dispersão (emissoras), áreas de deslocamento e áreas de atração (receptoras). Na sua complexidade, o espaço turístico apresenta-se no peso ou força que o turismo exerce sobre um espaço no que se refere aos fixos e fluxos.

Dessa forma, os pontos fixos em turismo serão os estáticos, aqueles emissores da demanda, de onde partem os fluxos para os núcleos receptivos. Assim, os pontos fixos serão os sociais, culturais e de serviços, como a infraestrutura de modo geral e os fluxos são os intangíveis, oferecidos por um lugar. Para tanto, em turismo o espaço precisa ser necessariamente fluido, pois é a mobilização que gera esses fluxos a partir dos fixos.

O espaço resultante das relações sociais pode ser ajustado como um conjunto inseparável de fixos e fluxos, em que a definição dos fixos vem da qualidade e quantidade das técnicas que eles encerram; e, pelo lado reverso da moeda, os fluxos derivam da qualidade e do peso sociopolítico da circulação de pessoas, objeto, capital, entre outros (SANTOS, 2000).

Os pontos fixos de onde borbulham as dinâmicas de atração e repulsão em uma rede territorial são identificados como *hotspot*, pois são lugares estratégicos para se pensar o desenvolvimento com base no turismo, pois esses apresentam vocação turística a partir dos espaços que estão inseridos nessa dinâmica territorial.

Destarte, a pesquisa identifica como *hotspot*, os municípios de Manaus (AM) e Presidente Figueiredo (AM), pois estes pontos fixos têm uma relevância estratégica na convergência e saída de fluxos, o que os caracteriza como centros dinâmicos de recepção e de saída turística.

Nesse sentido, cabe compreender quais os elementos de sua constituição para o desenvolvimento regional, envolvendo práticas e ações que se efetivam nos campos econômico, social, cultural, natural etc. Assim, se trará à discussão a formação de um eixo do Amazonas à fronteira com a Venezuela e seus *hotspot* ao longo da BR-174, sob o qual se destaca o principal da atividade turística, nos seus fixos e fluxos.

A geografia do turismo, portanto, à maneira das novas correntes de pensamento na geografia busca ir além do caráter simplesmente descritivo, para se constituir em ferramenta normativa capaz de se tornar instrumento importante do necessário planejamento das áreas envolvidas, que se transformam.

Essas instalações realizadas numa região ocupam um espaço geográfico para captar basicamente a partir da força de produção que exercer ou é explorada na região. Em busca de compreender a geografia do turismo em meio ao espaço e seus fixos e fluxos, faz-se necessário apresentar e buscar considerações a partir dos poucos conceitos existentes nesse contexto. Para tanto, alguns autores apresentam distintos conceitos no sentido da geografia puramente dita, mas não no sentido da geografia do turismo para avançar nas pesquisas sobre a repercussão de espaço, fixos e fluxo para viabilização deste no turismo.

Fernandes (2013) julga em particular o conceito-chave de espaço, escolher espaço como as mais indicadas para uma análise voltada à geografia do turismo, juntamente com o conceito formador de fixos e fluxos. Desse modo, a começar o estudo categoria espaço na geografia, percebe-se que o seu caráter principal reside no conteúdo e na tentativa de buscar modelos aos estudos da geografia do turismo. Nisso a tendência consiste em ser complementada por programas de regionalização, realizada pelo governo federal instaladas nesses espaços, adequando os projetos por potencialidades locais, nos quais também se insere o espaço turístico geográfico.

Para Trigo (2003), o espaço turístico em geografia vai desde os enfoques descritivos clássicos, passando pela linha da quantificação, chamada geografia crítica, apoiando-se na teoria marxista não muito desenvolvida. Também de pouca expressão as teorias baseadas na teoria dos sistemas.

Já Santos (1987), entende o espaço como um conjunto indissociável de sistemas de objetos de sistema de ações. Afirma ainda que o espaço é também sempre formado de fixos e de fluxos. Sendo dessa forma os fixos, porém não estáticos, são os centros emissores da demanda, de onde partem os fluxos para os núcleos receptores. (TRIGO, 2003). Esse fenômeno trata-se das áreas emissoras, as quais se deslocam e as áreas de atração, chamadas receptoras.

Assim, a geografia do turismo como espaço engloba os pontos fixos e fluxos, ponto essencial para a mobilidade da demanda, inserindo os equipamentos de apoio à demanda na qual se inserem os serviços. Essa demanda é originada geralmente dos grandes centros urbanos, de onde se deslocam volumosos fluxos para lugares distintos da sua residência habitual, seguindo para o núcleo receptor onde interagem com a comunidade local, elemento importante no espaço.

Dessa maneira, esse descolamento e novos fluxos, para uma determinada localidade, tornam seus valores de usos (atrativos naturais e culturais) em moeda de troca, aumentado e

gerando emprego e renda, ampliando e diversificando os valores culturais e sociais. Os pontos fixos estão expressos pelos equipamentos turísticos numa determinada localidade.

O crescimento expressivo do turismo nas últimas décadas, tendo em vista os seus fluxos e sua participação na economia mundial, caracterizou-se como fenômeno, o qual passou a ser visto como um vetor importante de desenvolvimento econômico para países e regiões em escala global. A expansão do turismo vem sendo acompanhada de uma crescente demanda pela diversificação de novas práticas e novos destinos turísticos.

Neste argumento, o turismo tem servido efetivamente de ações de planejamento territorial, assumindo um papel relevante na definição de diretrizes, estratégias e ações governamentais de caráter intervencionista, com fins de desenvolvimento espacial em uma região. Essa valorização do turismo é observada em diversos países, tanto em escala regional, nacional e internacional, considerando-se aqui os processos de integração regional entre países, hoje em curso em algumas regiões.

No caso do Brasil, nas regiões isoladas e em fase de inserção no atual cenário globalizado do turismo, verifica-se mais recentemente esforços redobrados no sentido de implementar um conjunto de políticas públicas formuladas com o objetivo de fomentar o incremento da atividade turística no país, tanto por parte do governo federal, quanto dos governos estaduais e municipais.

Usando dessa maneira, como o argumento de que o turismo vem contribuir para alavancar o desenvolvimento regional de lugares situados nas diversas regiões brasileiras, principalmente as mais distantes, o fomento a esta atividade passa a compor o rol de estratégias e ações governamentais propostas nos últimos anos, como no caso do programa de regionalização do turismo do governo federal citado no início do texto.

No espaço geográfico com base territorial, a regionalização do turismo, implantada pelo Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil, lançado em abril de 2004, propõe a estruturação, o ordenamento e a diversificação da oferta turística no país e se constitui no referencial do Plano Nacional de Turismo BRASIL (2010).

Assim, focalizando o espaço a ser estudado no eixo Amazonas, Roraima e fronteira com a Venezuela, percebe-se que as ações governamentais objetivam promover a difusão regional da função turística no país, notadamente através de iniciativas voltadas ao planejamento regional e à exploração do turismo em diversas regiões do país, em particular na região Norte do Brasil.

Ao buscar destacar a visão sistêmica referente às questões do espaço geográfico no turismo e o desenvolvimento regional, nota-se que um dos principais argumentos utilizados

nos planos e programas governamentais, tanto em escala federal, estadual e municipal, acaba colocando o turismo como alternativa de desenvolvimento regional com a participação de todos os atores sociais.

Os programas, dessa forma, demonstram o turismo como alternativa geradora de desenvolvimento num espaço com seus fixos e fluxos, ocasionando por meio da atividade turística uma forte necessidade de planejar o turismo como propulsor de desenvolvimento a partir dos programas de governo.

#### **1.4 Considerações parciais**

O presente capítulo visou discorrer sobre os tipos de desenvolvimento (endógeno e exógeno), realizando a análise sistêmica desses dois conceitos junto à geografia do turismo, resultado do primeiro objetivo específico do trabalho. Para dar subsídios teóricos à dissertação, foram tomadas como base as contribuições do campo epistemológico do desenvolvimento regional, a fim de mostrar as suas relações com o turismo e a sua relevância para a análise empírica dessa área de estudo, a partir de um instrumento sistêmico de fixos e fluxos da geografia do turismo.

Desse modo, a primeira parte tratou das maiores contribuições que moldam o desenvolvimento regional, contando com os subsídios do turismo, por um lado, e do desenvolvimento exógeno ao revés, seja por meio de métodos e elementos voltados ao desenvolvimento econômico, seja pela visão diante das relações externas desenvolvidas pelo homem.

A segunda parte foi dedicada aos aspectos do desenvolvimento endógeno, como alternativa de desenvolvimento local nas contribuições do turismo às comunidades em desenvolvimento, apontando dessa forma fatores que favorecem o desenvolvimento mais viável para as localidades em estudo.

Na parte seguinte foram identificadas as várias teorias do desenvolvimento regional nas duas vertentes teóricas e sua relação com o turismo e a geografia do turismo. Esta é uma difícil tarefa, visto que as teorias econômicas desenvolvimentistas contrapõem os conceitos endógenos e os processos de desenvolvimento são apresentados por vários aspectos divergentes. Tratando-se das características descritas, no que condiz o desenvolvimento exógeno e endógeno, conclui-se que são, sem dúvidas, teorias divergentes, mas que juntas podem contribuir de forma positiva para o desenvolvimento de uma região.

Diante das teorias expostas, fica claro que o desenvolvimento regional, por meio de seus fixos e fluxos na geografia do turismo, compõe um estudo particular dentro da visão sistêmica, e caracteriza-se como instrumento relevante para a dinâmica de desenvolvimento em turismo. Frisar a região em desenvolvimento e os passos a serem implementados, a partir das teorias em discussão, para que possam originar os próximos capítulos, é de fundamental importância. Assim, todas as teorias explanadas aqui poderão contribuir para o desenvolvimento de todo o trabalho.

Considerando que essas laudas são apenas o início deste trabalho, já que há muito a ser discutido, ficam aqui colocadas as teorias iniciais, base para o aprofundamento dos estudos de desenvolvimento regional com foco no turismo, geografia do turismo e na análise sistêmica por meio de seus fixos e fluxos, no eixo Amazonas à fronteira com a Venezuela, este a ser descrito nos próximos capítulos.



**CAPÍTULO 2**  
**ESTUDO DO DESENVOLVIMENTO EXÓGENO TURÍSTICO NO EIXO**  
**AMAZONAS-RORAIMA**

## ESTUDO DO DESENVOLVIMENTO EXÓGENO TURÍSTICO NO EIXO AMAZONAS-RORAIMA

O presente capítulo pretende desenvolver uma leitura acerca da concepção do desenvolvimento exógeno com o objetivo claro de sistematizar frente ao modelo sugerido e denominado como modelo gravitacional destacando sua visão teórica. Dessa maneira, desenvolver a leitura do exógeno é aproveitar as contribuições teóricas e analógicas, juntando-as aos outros campos de estudo, como o turismo.

Nota-se que a perspectiva que se confere às visões contribuirá para uma melhor reflexão acerca do tema em estudo. Para tanto, define-se o modelo no contexto por meio de um recorte espacial dentro da regionalização do turismo, os estados do Amazonas, Roraima e a fronteira com a Venezuela com as cidades-gêmeas, delimitando esse espaço dentro da regionalização intranacional e internacional do turismo, para completar o estudo sobre a problemática levantada. Vale ressaltar que o recorte espacial abordado é compreendido a partir dos principais instrumentos econômico, humanos e naturais estabelecidos pelas teorias do desenvolvimento regional exógeno.

Dentro desse desenvolvimento há um enfoque já apresentado no capítulo anterior no qual se destacam os debates dentro da regionalização intranacional e da regionalização internacional. Os dois estão explicitamente focados na dimensão do desenvolvimento exógeno, anunciando que o modelo trabalha o processo econômico capitalista.

Na primeira parte, apresentaremos um rápido dimensionamento do desenvolvimento exógeno do turismo (Modelo Gravitacional), evidenciando o modelo por meio dos pontos fixos escolhidos e seus *hotspot* articulando por uma determinada rota no modal rodoviário dentro dos estados do Amazonas, Roraima e a fronteira internacional com a Venezuela no eixo de estruturação regional intranacional e internacional.

Na segunda parte, diante da recorrente ênfase dada ao que se explica sobre desenvolvimento endógeno e desenvolvimento exógeno, no primeiro capítulo, este segundo momento aborda a regionalização intranacional e internacional do turismo dentro de uma perspectiva presente no modelo gravitacional que apresenta os modos de desenvolvimento no contexto heterogêneo e homogêneo quando nos referimos a desenvolvimento regional.

Por fim, o trabalho mostra o modelo gravitacional como analogias para discutir o desenvolvimento regional no espaço como sendo um fator intencional que fundamenta uma determinada ação dentro do desenvolvimento regional e o turismo dentro do objeto de estudo

delimitados entre dois estados e uma fronteira internacional na Amazônia, razão pela qual se justificam o direcionamento do espaço escolhido para esse estudo.

## 2 INTRODUÇÃO

O turismo exerce uma função fundamental quando se refere às regiões seja ela no aspecto econômico, social, político e ambiental. Com o tempo, dentro desse contexto, muitas cidades são exemplos de destinos turísticos consolidados já que realizam forte promoção para esses destinos. Com o objetivo de descentralizar os destinos turísticos no Brasil, a EMBRATUR (2006), criou o Programa de Regionalização do Turismo.

Com objetivo de incluir outros destinos nas rotas dos turistas, aumentando e diversificando as opções de lazer, a EMBRATUR (2006) trata o Programa de Regionalização do Turismo como uma nova forma de desenvolvimento regional e local na qual insere novos destinos e cenários desconhecidos procurando adaptá-las às novas estratégias.

Nesse sentido, algumas regiões esquecidas do país começam ser estudadas e a se organizar para receber melhor o turismo. Esse é o caso da Rota-174 que integra o Estado do Amazonas a Roraima, apresentando diversos pontos ao longo do trecho desconhecidos por muitos e apreciados por poucos. Essa rota insere-se em um eixo apresentado no estudo como intranacional na região Norte do Brasil.

Conforme estudos realizados pela EMBRATUR (2006), a Rota-174 apresenta um grande potencial turístico, porém enfrenta diversos problemas de infraestrutura e localização, dificultando seu desenvolvimento. A princípio, as questões relativas à infraestrutura entre os dois estados é a qualidade das estradas e do pouco apoio logístico apresentado na BR-174, elemento fundamental no processo de visitação e interesse do turista.

Para a formação de um bom desenvolvimento regional entre os estados, é notório que a forma de regionalização intranacional apresentada pelo programa proporciona características precárias para o desenvolvimento, já que muitos municípios ao redor não possuem infraestrutura básica e disponibilidade de produtos e serviços ao decorrer da BR-174.

Por outro lado, no processo de regionalização internacional entre Brasil e Venezuela, apresentado no estudo, neste caso do Amazonas a fronteira com a Venezuela, nota-se que apesar de não existir uma regionalização entre os dois países, após a fronteira a partir de Santa Elena de Uairén, a infraestrutura terrestre, o apoio e equipamentos turísticos apresentados na *Troncal 10* é fortemente presente, fazendo com que esse trecho seja mais atrativo para os turistas que se deslocam do Amazonas à fronteira com a Venezuela.

Em desenvolvimento regional, quando se trata de regionalização, seja ela intranacional-Brasil (Amazonas a Roraima) e internacional Brasil – Venezuela (Amazonas, Roraima e Santa Elena de Uairén), transcende a versão integradora das regiões, na medida em que ressalta os vetores da transformação regional do turismo, baseado no organismo criado dentro do país para desenvolver a região intranacional e nos acordos e favorecimentos que uma região pode trazer a outra no contexto internacional.

Tudo isso é apresentado por meio de organismos, de tratados e acordos bilaterais que facilitam a política pública de desenvolvimento de diferentes lugares e setores econômico e político; nestes inclusos os serviços turísticos presentes como equipamentos turísticos.

Quanto mais forte o nível de acordos e articulação entre as regiões, tanto mais essas tendem a se desenvolver, sendo a regionalização compreendida como forma de melhoria de lugares no espaço coletivo, produzido a partir das exigências acordadas se apresentadas pelo programa, transformando regiões e contemplando diversas atividades econômicas da regionalização intra e internacional.

Dessa forma, na concepção apresentada de recorte espacial na região Norte do país e sua fronteira, este capítulo, no processo de regionalização, apresentará como fenômeno de inter-relação entre o intranacional e internacional, conformando as duas subdivisões no processo e sua totalidade para homogeneizar o desenvolvimento regional no fim do processo de investigação entendida à luz do exógeno.

Assim, este capítulo reflete sobre os conceitos do exógeno expostos na regionalização intranacional e internacional, apresenta suas características heterogêneas no processo de desenvolvimento ao qual possam ser vistos como algo que está em processo de desenvolvimento bilateral tanto na região nacional quanto na internacional que liga as regiões.

A relevância do estudo também se deve ao fato de que as relações entre o Brasil e a Venezuela cada vez mais se tornam mais visíveis, uma vez que o governo brasileiro verifica o acesso terrestre entre o país vizinho como uma forma interligação por meios de acordos e tratados discutidos entre o comércio exterior, tendo em vista as fronteiras Brasil e Venezuela.

O fluxo de passageiros ou pessoas nessas fronteiras é fortemente presente principalmente quando falamos de comércio e turismo, pois, apesar de alguns entraves, cada vez mais é crescente nos últimos anos, o que estimula pesquisar e procurar compreender esse fenômeno delimitado ao modal rodoviário intranacional e internacional, fazendo com que se aprofunde o estudo por meio dos municípios fixos presentes na rota. Diante dessas informações e da presença do Ministério do Turismo por meio do Programa de Regionalização do Turismo e a forte presença dos órgãos desenvolvedor e dos acordos e

tratados presentes nesses espaços intranacional e internacional, é possível verificar os fatores externo e internos que ajudam ou interferem nesse processo de desenvolvimento. Tais fatores abrangem todo um território que apresenta uma série de problemas no processo de desenvolvimento regional.

## **2.1 Eixo Intranacional Brasil – Amazonas a Roraima (BR-174)**

No início da construção da BR-174, o traçado inicial era de Manaus (AM) a Caracaraí (RR), depois alterado para Manaus (AM) a Boa Vista (RR), seguindo dali até a fronteira com a Venezuela. A construção que atravessa as terras indígenas Waimiri-Atroari, iniciada em 1968, onde sofreu diversas paralisações. Santos (2011), afirma que a BR foi construída, por sua vez, no período 1973-1976, no governo de Garrastazu Médici (1969-1974) e Ernesto Geisel (1974-1979), recebeu asfaltamento nos seus quase 980 quilômetros de extensão em período recente.

A princípio, a história afirma que a construção da BR-174 iniciou-se em 19 março 1978, rumo ao BV- 8, na fronteira com a Venezuela. Apresenta-se, nesse contexto, a conquista do trecho Boa Vista (RR) a Manaus (AM), completando a ligação terrestre almejada em 6 abril 1977, numa extensão de 975 quilômetros. A construção da BR-174 permitiu a ligação do extremo Sul ao extremo Norte do Brasil e ao Caribe, tornando-a de grande importância econômica, turística e estratégica (6º BEC, 2013).

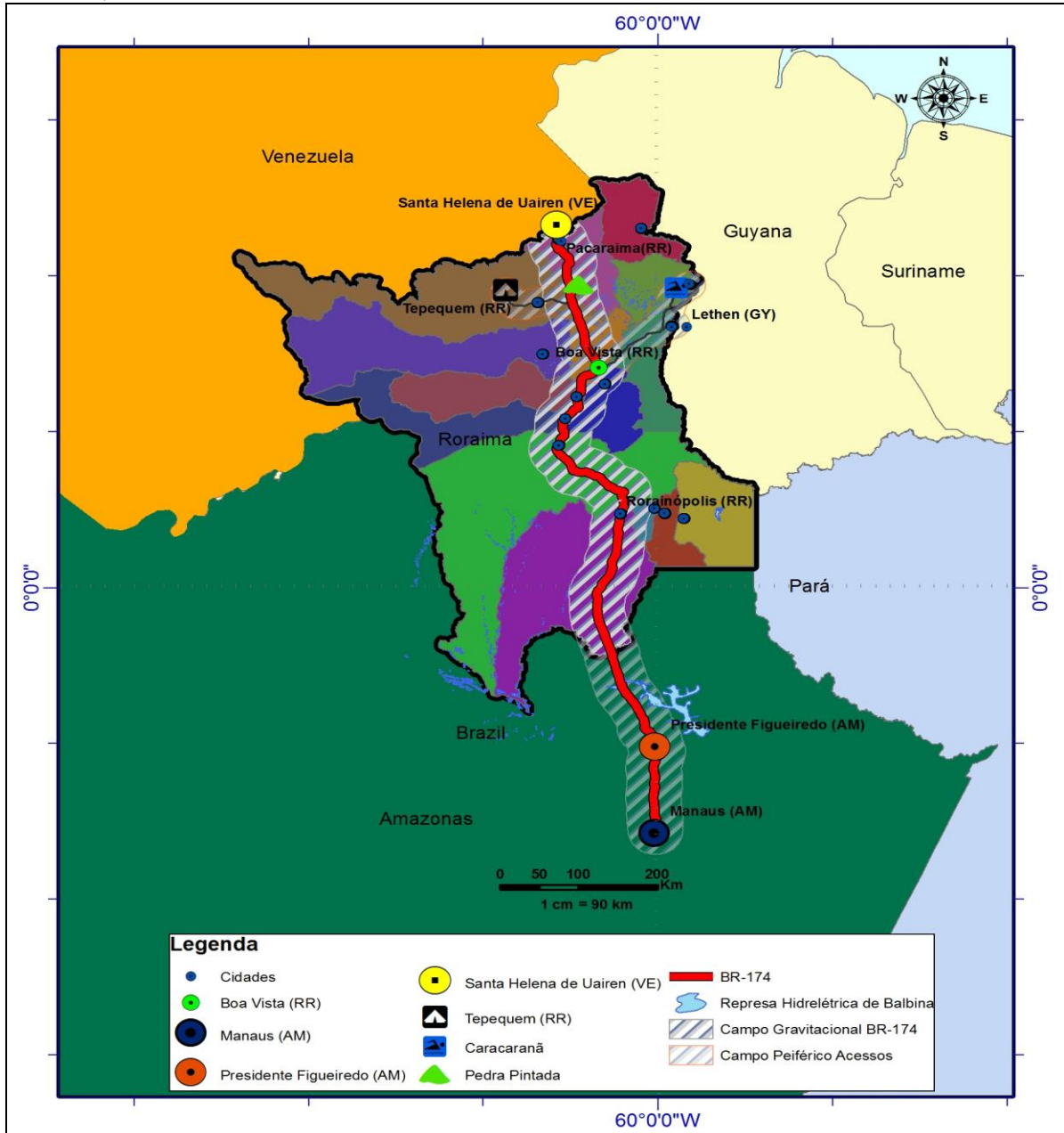
No trecho de Boa Vista (RR) a Manaus (AM), a construção começou em 1977, sendo a obra contemplada no projeto geopolítico nacional de integração e ocupação da Amazônia e concluída em 1998. Especificamente a região de Roraima foi tirada do isolamento (considerada então a maior clareira da selva amazônica) através do trabalho de muitos homens, militares e civis, que desbravaram a floresta e construíram a estrada que ligou Roraima ao resto do Brasil.

Nesse panorama, não há como deixar de vincular a história da BR-174 ao 6º BEC (6º Batalhão de Engenharia de Construção Batalhão Simon Bolívar). A unidade empreendeu várias rodovias e teve como uma das mais importantes a BR-174, obra essa voltada para o desenvolvimento do Estado de Roraima. Estreitaram-se, assim, laços de amizade com a nação vizinha, que se ligou a nós pelos caminhos da BR-174, desenvolvendo nessa rota um eixo de integração entre as regiões que ligam os Estados do Amazonas e Roraima à Venezuela.

Como é apresentado no mapa 1, a rodovia norte, denominada BR-174, é uma rodovia interestadual que liga o Estado do Amazonas a Roraima, fronteira com a Venezuela sendo a

principal rodovia do Norte com a Venezuela, que desempenha importante papel na rede de integração fronteiriça no norte do país, uma vez que atua como porta de entrada, via rodovia do Brasil aos demais países do norte interligando assim a região de fronteira venezuelana.

Mapa 1- Eixo de integração e desenvolvimento turístico regional da BR-174 (Amazonas-Roraima).



Fonte: CAVALCANTE; CORDEIRO; SENHORAS (2014)

Assim, com 975 quilômetros de extensão total - sendo aproximadamente 750 quilômetros entre Manaus (AM) e Boa Vista (RR) e mais 220 quilômetros até a fronteira com a Venezuela, a BR-174 corta nada menos que 125 quilômetros das terras indígenas Waimiri-Atroari (ISA, s.d. a)

O trajeto do Amazonas com Roraima e a fronteira com a Venezuela é, em média, 1020 quilômetros pela BR-174, com uma duração de cerca de 14h, passando por vários municípios amazonenses e roraimenses que adotam a temporada para fins de turismo ou descanso na contínua rota: Manaus (AM), Presidente Figueiredo (AM), Boa Vista (RR) e Pacaraima (RR), pontos fixos de paradas.

Os municípios citados foram identificados como pontos fixos para o turismo da cidade de Manaus (AM), Presidente Figueiredo (AM), Boa Vista (RR) e Pacaraima (RR) na fronteira com o município de Santa Elena de Uairén, na Venezuela, interligando a BR-174 interestadual a *carretera Troncal 10* na Venezuela. Observa-se, portanto, no período militar a importância da infraestrutura num modal rodoviário em meio à integração nacional.

Essa estratégia regional é uma visão integrativa das prioridades externas brasileiras, elaborada no gabinete estratégico federal, e agrupando o conjunto de países vizinhos que compõem áreas de interesse comuns para o aumento e integração dos fluxos comerciais intra e extrarregionais (LIMA, et al., 2013).

Nesse cenário estratégico, é possível compreender a redução das barreiras internas ao comércio internacional e das ineficiências na infraestrutura em todo o sistema. Dessa forma, preconiza-se o regionalismo aberto que concentra fluxos comerciais e potenciais apresentando o mínimo de infraestrutura no desenvolvimento do eixo Amazonas e fronteira com a Venezuela.

O eixo em estudo apresenta uma área de abrangência do eixo intranacional muito diversificado tanto do ponto de vista econômico quanto no turismo. É uma região marcada pela beleza de cachoeiras ao longo da BR-174 e forte culinária local, apresentando-se como um presente potencial turístico.

No eixo, a vegetação apresentada entre Manaus (AM) e Presidente Figueiredo (AM) é a Floresta Amazônica até a reserva indígena; já de Boa Vista (RR) a Pacaraima (RR), a vegetação muda no início da BR-174, quando se atravessa a reserva indígena, para savana, sendo essa a maior parte da vegetação. Porém, após a reserva, não há pontos ou atrativos diretamente relacionados a uma motivação do turismo ao longo do trecho, pois se insere apenas como ponto de passagem entre os estados do Amazonas e Roraima, que engloba o eixo de regionalização intranacional em estudo.

Além disso, a rota beneficiou o desenvolvimento territorial, social, econômico e comercial regional, proporcionando facilidades de mobilidade na origem e destino de bens e pessoas que vivem em condições de isolamento substancial; e a capacidade de transporte

permitiu a redução da distância e do tempo de viagem que se reflete no transporte e lucro operacional.

Por fim, a importância da rodovia longitudinal federal BR-174 para os Estados brasileiros do Amazonas e, especialmente, de Roraima, que tem esta via como única ligação com o resto do Brasil, devido às barreiras à navegação pelo Rio Branco, que a tornam intermitente, concretiza o transporte regional mediante a ligação rodoviária do Brasil com a Venezuela, a partir do marco BV8 Santa Elena de Uairén (VE) até os portos venezuelanos, principalmente o de Puerto Ordaz (VE) pela via *Troncal 10* interligando as praias do Caribe e a capital Caracas (VE).

### **2.1.1 Eixo Internacional Venezuela – Roraima e fronteira com Venezuela (*Troncal 10*):**

Por outro lado, ou melhor, do outro lado da fronteira dentro do eixo em estudo, há a regionalização internacional que aqui dividimos de Pacaraima (RR), no Brasil, à fronteira com a Venezuela, na cidade de Santa Elena de Uairén (VE). Essa é marcada pelo grande fluxo de turistas na entrada da fronteira que liga a BR-174 adentrando a *carretera Troncal 10*, passando por Santa Elena de Uairén (VE), cidade fronteira em estudo entre o Brasil e Venezuela, conhecida pelos Venezuelanos como a “*La Línea*”.

Na fronteira Pacaraima (RR) e Santa Elena de Uairén (VE), chamadas aqui de cidades-gêmeas, por representarem os limites da territorialização nacional, quanto aos pontos de reterritorialização internacional, pois são cidades presentes no limite internacional, como podemos ver na figura 5, ou próxima do limite, elas se dividem pelo marco BV8, onde termina a BR-174 ingressando-se na *Troncal 10*.

A história da rodovia venezuelana é conhecida como *carretera El Dorado - Santa Elena de Uairén* ou *Troncal 10* que cruza a *Gran Sabana* de norte a sul. A rodovia foi construída entre os anos de 1965 e 1972 pelo serviço de Engenharia Militar do Exército Venezuelano, mas foi em 1989 que se concluiu o asfalto até Santa Elena de Uairén (VE).



Figura 4: Fronteira Brasil (Pacaraima-RR) e Venezuela (Santa Elena Uairén - Bolívar)



Fonte: Acervo fotográfico de trabalho de campo. CAVALCANTE (2013).

A *Troncal 10* inicia seu caminho na população de *El Dorado* (km 0) e segue até a chegada do ponto final na *Troncal 10* em Santa Elena de Uairén (km 315), como podemos verificar na figura 4, a fronteira com o Brasil, sendo essa a cidade mais importante da região próximo à fronteira do Brasil, a qual se integra ao término da BR-174, distante cerca de 1400 quilômetros da capital Caracas na Venezuela.

Desde então, com o asfalto e a infraestrutura completa de ambos os países, a atividade turística da região se expandiu crescentemente. Ao longo da estrada, encontram-se vários destinos turísticos que são muito concorridos nas férias dos brasileiros e venezuelanos, uma vez que a rodovia oferece uma ótima infraestrutura na extensão de seu trecho e destinos turísticos consolidados como o Salto Angel e o Parque Nacional Monte Roraima, além de outros ao longo da Gran Sabana.

Ao longo da *Troncal 10*, destacam-se alguns pontos de paradas de turistas ao percorrer a rota. No km 98, após a Pedra da Virgem, como uma das portas do turismo venezuelano destaca-se o Parque Nacional de Canaima e a Gran Sabana. Na altura da Pedra da Virgem, a savana surge na rodovia. Mesma vegetação apresentada no trecho roraimence da BR-174.

Também há a Quebrada Pacheco km 237. A cachoeira de Jasper localizada, também no km 273, que apresenta uma boa infraestrutura básica com um amplo estacionamento, artesanato e venda de alimentos. A cachoeira de Jasper é um dos lugares mais visitados da Gran Sabana, e sua beleza se destaca por apresentar uma longa laje de coloridos jasper vermelho, preto e amarelo, em um riacho que corre superficial. Há também uma pequena cachoeira na base, onde os turistas gostam de se sentar e apreciar as águas frias.

Figura 5: Aduana Ecológica de Santa Elena de Uairén (Venezuela)



Fonte: Acervo fotográfico de trabalho de campo. CAVALCANTE (2013).

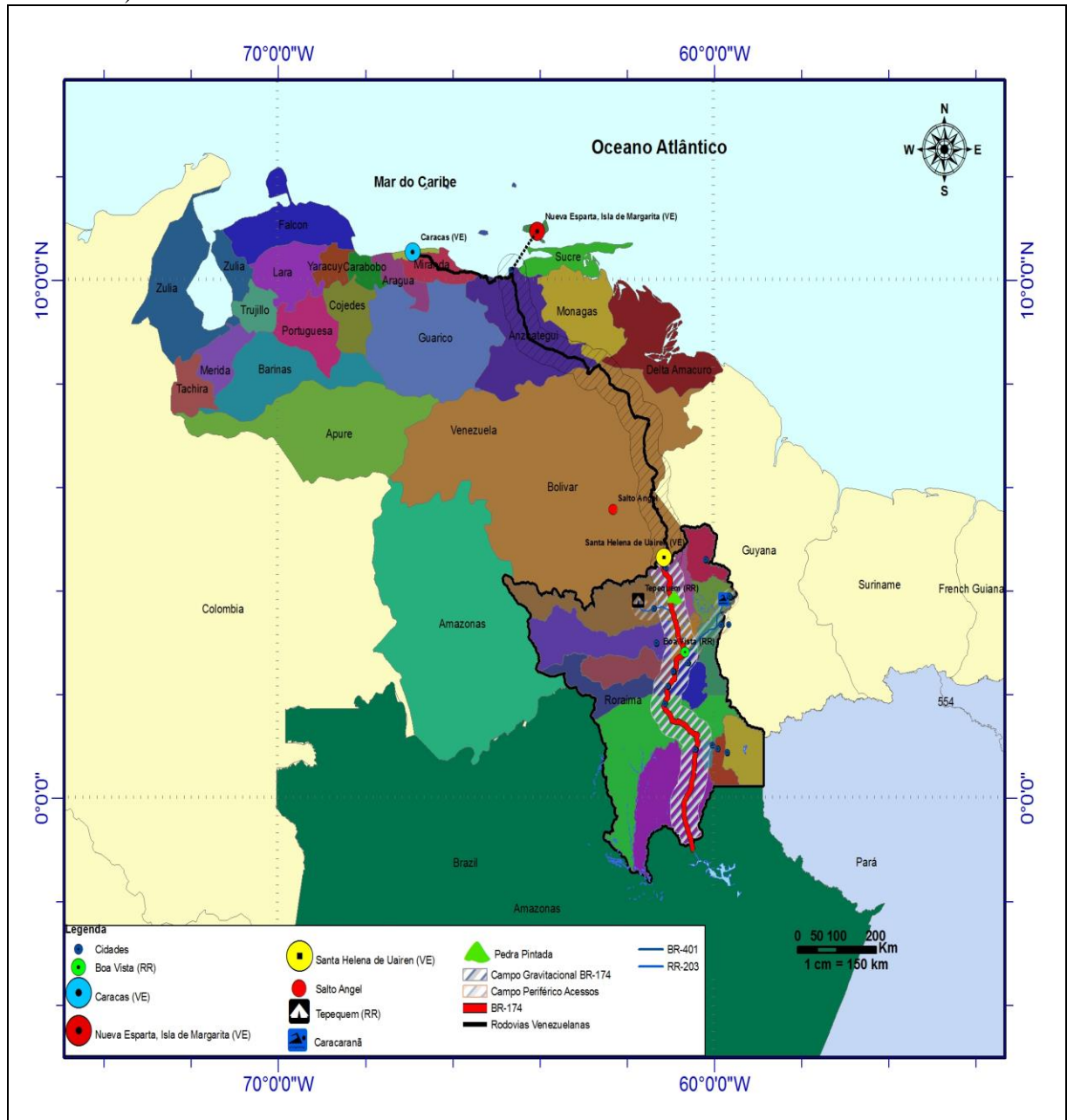
Revertendo o curso do mapa descrito, a partir dos principais pontos da *Troncal 10* e mais conhecidos pelos turistas brasileiros, o ponto final é a *Troncal 10* em Santa Elena de Uairén, Km315, localizada perto da fronteira com o Brasil sendo esse o final da rota *Troncal 10* (ver figura 5).

Conforme apresentado no mapa 2, as diferenças e semelhanças históricas entre as BR-174 e *Troncal 10* têm estas vias como única ligação entre o Norte Brasil ao Sul da Venezuela, que integram os dois países no eixo rodoviário de grande importância para a América do Sul e suas fronteiras terrestres, as quais integram as regiões intranacional e internacional do turismo.

Nesse contexto é apresentada a importância da integração nacional por meio de regionalização intranacional rodoviária e entre a infraestrutura de regionalização internacional que integram os dois países, com a conclusão das duas rodovias, especificamente quando nos referimos ao eixo Amazonas-Venezuela.

Podemos perceber, em um curto espaço de tempo, que a conclusão da construção da BR-174 que liga Boa Vista (RR) e zona de Santa Elena de Uairén (VE), e, também, liga o porto de Manaus (AM) ao do Caribe, trouxe a concretização do acordo bilateral Internacional de transportes terrestres, formalizado na ALADI. Esse processo moldou o Conselho empresarial fronteira Brasil-Venezuela para identificar e resolver todos os problemas da zona de fronteira entre as rodovias (ALADI, 2001).

Mapa 2 - Eixo de integração e desenvolvimento turístico regional da BR-174 (Amazonas-Venezuela).



Fonte: CAVALCANTE; CORDEIRO; SENHORAS (2014)

As localidades identificadas como pontos fixos junto às cidades-gêmeas revelam uma dinâmica internacional de desenvolvimento acoplado e interdependente entre polos atratores e repulsores do estudo, pois em turismo os *hotspot* apresentados ao longo da rota expõem influências divergentes quando apresentados no ponto de vista comparativo aos potenciais turísticos de outra localidade nos territórios nacional e internacional, haja vista as proximidades de algumas cidades facilitarem o apoio ao turismo, já que passam em ambas as vias, descritas no modelo gravitacional do estudo.

Pensar a dimensão territorial do desenvolvimento e da integração regional na América do Sul passa pela necessidade de se trabalhar a regionalização internacional desde uma perspectiva de baixo para cima, na qual a cooperação transfronteiriça possa se tornar em um mecanismo de desenvolvimento das cidades-gêmeas.

Porém, há que se apreender que a consolidação de um regime de cooperação transfronteiriça passa necessariamente pela construção de uma governança de múltiplos níveis, permeada tanto por verticalidades acionados pelas políticas públicas e pelas ações diplomáticas, quanto por horizontalidades induzidas pelos atores presentes nas cidades-gêmeas, identificadas como ações paradiplomáticas.

Observa-se, assim, a centralidade de se trabalhar os eixos de integração entre as regiões, a fim de garantir o desenvolvimento regional dos países e dos municípios fixos, presentes de maneira atrelada na qual possam ser incorporadas políticas públicas de desenvolvimento regional a partir da construção e divisão espacial dos *hotspot* abrangentes ao longo das rotas em estudo.

Nesta contextualização, vale ressaltar a centralidade de se trabalhar o turismo a fim de garantir o desenvolvimento de uma integração regional intranacional e internacional das faixas de fronteira entre Brasil e Venezuela e das localidades nelas presentes de maneira atrelada à regionalização, a fim de se quebrar a lógica dos grandes vazios espaciais que são recortados identificados apenas como corredores de passagem, nos quais se destacam nos pontos fixos ao longo das rodovias.

## **2.2. Desenvolvimento regional baseado no modelo gravitacional**

O ponto de vista da generalização de desenvolvimento regional e modelos de desenvolvimento regionais nos países centrais foram assimiladas pelos países periféricos. Na América Latina, muitos países instituíram programas específicos de desenvolvimento regional, a exemplo dos programas de fronteira e de bacias, no México; da região de Guayana, na Venezuela entre outros.

Para Sthor (1972), que realizou um levantamento na época, foram listados em média 73 planos ou programas de desenvolvimento regional nos países da América Latina. Dentre esses, vale destacar em meio à política brasileira da Amazônia, o que será tratado de forma mais detalhada conforme um modelo gravitacional.

Como relatado no capítulo anterior sobre as teorias de François Perroux, partir-se-á da noção de economia dominante na qual, foi desenvolvido o conceito de polo de crescimento e

do papel central da empresa motriz para o crescimento desses polos. Nesse contexto, o conceito de dominação e de polo de crescimento levaram Perroux à concepção das diferentes naturezas do espaço, com sua ideia de espaço homogêneo, espaço polarizado e espaço plano (Perroux, 1967)<sup>2</sup>.

Assim, outro autor percebeu nessas noções de espaço, sem contiguidade geográfica, adaptadas por Boudeville (1969), a concepção de região homogênea, região polarizada e região plano, que serviram de base e discernimento para a regionalização do território e para consignar de políticas regionais.

A partir da década de 1960, a concepção e o fortalecimento de polos de desenvolvimento passaram a ser utilizados como procedimento e ferramenta de desenvolvimento regional na maioria dos países. Nos últimos anos, esses polos receberam nova roupagem, como a concepção de distritos industriais, *clusters*, parques tecnológicos, entre outras designações.

A linha do desenvolvimento polarizado e desequilibrado recebeu grande contribuição de vários autores que se tornaram clássicos, porque analisaram os efeitos da polarização na criação e na manutenção das desigualdades regionais e assinalaram prováveis saídas. Em torno dessa teoria foram derivadas várias linhas de interpretação e de ação para estudos mundiais.

Na questão teórica, a integração da economia mundial superou as fronteiras nacionais e estabeleceu um sistema de fluxos em que as localidades se articulam diretamente, por meios desses polos, recolocando a questão das economias de aglomeração e das externalidades como elementos centrais.

Nessa linha de raciocínio, é apresentado o modelo gravitacional que permeia os polos atratores e repulsores existentes no campo gravitacional, o qual se relaciona com o poder de atração e repulsão advindo da relação dos pontos fixos escolhidos, Manaus (AM), Boa Vista (RR) e as cidades gêmeas Pacaraima (RR) e Santa Elena de Uairén (VE), de onde surge a demanda nos seus fluxos que atrai o turista para uma localidade, introduzindo a concorrência perfeita entre a economia de escala<sup>3</sup> e escopo<sup>4</sup> para explicar o desenvolvimento exógeno no

---

<sup>2</sup> Perroux teve sua obra produzida ao longo dos anos 40 e 50, hoje encontra-se em vários artigos, e uma grande síntese encontra-se em *Economia do século XX* (Perroux, 1967).

<sup>3</sup> é aquela que organiza o processo produtivo de maneira que se alcance a máxima utilização dos fatores produtivos envolvidos no processo, procurando como resultado baixos custos de produção e o incremento de bens e serviços.

<sup>4</sup> Economia de escopo existe numa empresa quando o valor dos produtos e serviços que ela vende aumenta como uma função do número de negócios que ela opera.

contexto do desenvolvimento regional no eixo Amazonas a Roraima e a sua fronteira com a Venezuela.

Dessa forma, o modelo Gravitacional, junto ao desenvolvimento exógeno dentro dos fatores atratores e repulsores no campo turístico, vem articulado por determinadas rotas de infraestrutura, nesse caso, terrestre no eixo Amazonas a Roraima e fronteira com a Venezuela que é o rodoviário via BR-174 na fronteira adentrando a *Troncal 10*.

Para compreender o modelo denominado Modelo gravitacional, o qual será abordado agora, também se faz necessária uma interpretação de como se interpreta no âmbito das teorias do desenvolvimento regional, cuja explanação expõe o desenvolvimento exógeno, as forças atratoras e repulsoras, a massa crítica dentro do campo turístico baseadas nos fixos e fluxos.

Para começar, Furtado (1967) aborda em teoria do desenvolvimento regional a noção de região e passa a tratar da estrutura espacial, demonstrando as várias articulações inter e intraterritorial no processo de desenvolvimento, o que favorece compreender a complexidade das relações entre agentes e atores no território.

Com isso, dentro das relações das forças atratoras e repulsoras no campo turístico, faz-se necessário, nessa articulação, desenvolver os espaços. A necessidade é apresentada dentro da rota rodoviária identificada, de maneira que esses agentes e atores se relacionem. Em um segundo ponto de vista, Furtado enfatiza o papel da hierarquia de nódulos ou polos e a inter-relação entre esses. Ou seja, introduz, de forma explícita e direta, o papel dos agentes e dos atores na estruturação e no comando de espaços, cuja importância é refletida na participação desses para se desenvolver.

Esse espaço é articulado por determinada rota, nesse caso a BR-174, nos eixos Amazonas, Roraima e Santa Elena de Uairén que é o rodoviário e tem um novo ordenamento guiado pelo econômico, social, cultural e político, dependendo da boa implementação da sua infraestrutura, especialmente relativo ao transporte terrestre.

Essa infraestrutura de transporte condiciona no sentido dos fluxos, da integração e de outros fatores da logística analisados segundo o desenvolvimento, do ponto de vista da integração inter-regional, numa perspectiva nacional e internacional, cuja integração intranacional vem com um papel importante dentro desses fixos.

No eixo turístico Amazonas, Roraima e fronteira com a Venezuela, entende-se dentro desses fluxos na escala macro e meso. Na primeira escala, o desenho dos fluxos macroespacial Amazonas (Manaus e Presidente Figueiredo) torna-se megaconcentrado por

apresentar um forte equipamento turístico dentro desse eixo fortalecido pelo grande número de paisagens naturais e culturais, fator atrator (atrativo) na rota.

Por outro lado, na escala meso, o polo Roraima (Boa Vista) é enfraquecido, pois apesar de ser ponto de parada para os turistas que passam pela capital roraimense, esses contribuiriam para processos semelhantes, em escala mais reduzida, pois o campo é delimitado por estrutura. Na Rota-174, outro município do estado de Roraima, Amajari, está fora, já que os atratores estão baseados em massa crítica inserida dentro do eixo.

Essa conjugação dentro do eixo BR-174 constitui uma rede rodoviária integrada e melhor distribuída. Quando a força turística é apresentada no eixo com a menor distância, há um maior fluxo turístico e maior a força de atração; e, quanto maior a distância, menor o fluxo de turistas, sendo assim maior sua repulsão.

O fortalecimento do eixo depende da infraestrutura de integração inter e intrarregional, da concentração de equipamentos públicos e turístico, que, além da oferta de serviços em si, contribuam para a atração e fluxos desses turistas na BR-174, integrando-os também em termos territoriais, econômico, social e político até a fronteira com a Venezuela.

Os pontos discutidos estão relacionados na estrutura espacial. Nesse contexto precisa ser pensada por meio de uma política regional formulada com uma perspectiva nacional, ainda que as diferentes regiões recebam tratamento distinto em função das suas características peculiares. Assim, o desenvolvimento de uma região quando se trata de regionalização do turismo também é discutida sob olhar nacional, porém como toda política de regionalização também se aponta por suas distinções.

Dessa forma, guiada pelos seus objetivos sociais, econômicos e políticos é pensada como espaço ao integrar toda a rota em estudo dentro de uma integração territorial. Assim, quando se trata do sentido físico, a integração econômica é apresentada por seus equipamentos e produção; a integração social e cultural considera a distribuição de renda, a geração de emprego e a incorporação social com os atores envolvidos, utilizando a mão de obra. E, por fim, integração política no sentido da integração entre os acordos bilaterais, entre os países fronteiriços.

Tudo isso caminha para busca de um novo ordenamento no marco territorial em estudo que direciona no sentido do desenvolvimento regional, a ponto que a regionalização reduza as grandes desigualdades de ocupação espacial do país, seguindo para o sentido de um país integrado nesse aspecto pelo turismo.

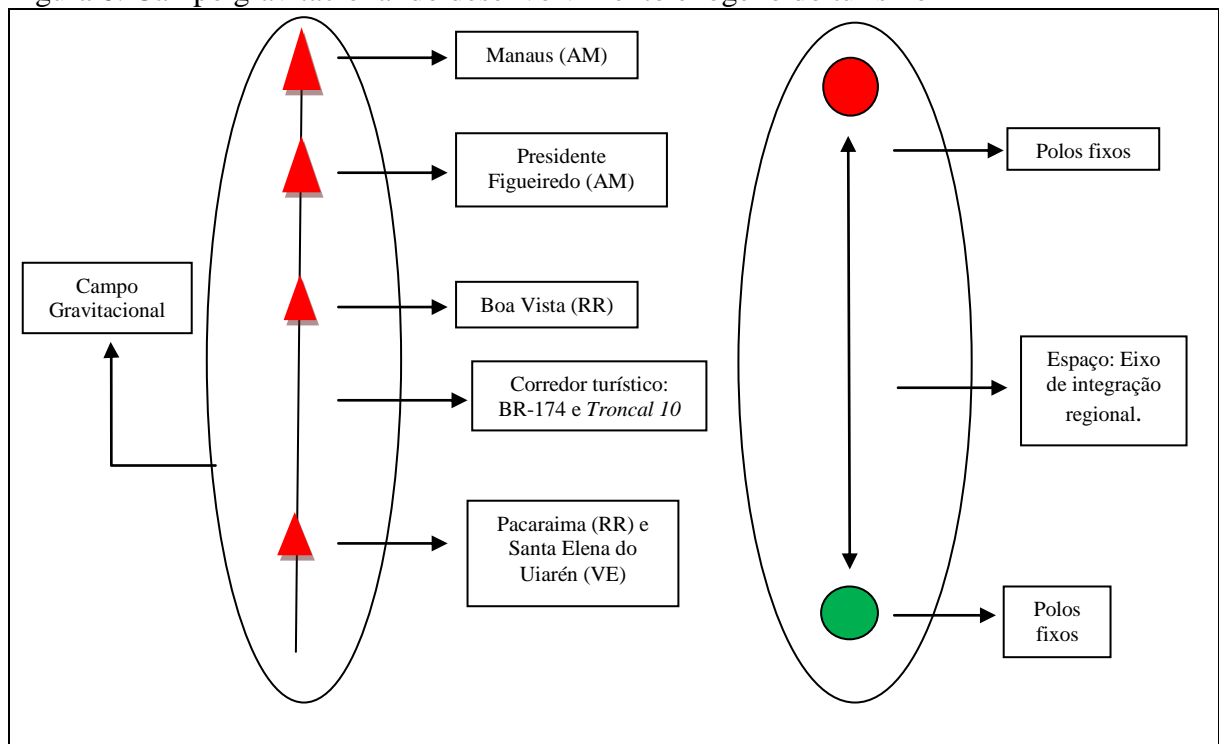
No caso do Brasil, a regionalização do turismo atual vem ajudar os municípios a serem incentivados a um trabalho conjunto de estruturação e promoção, em que cada peculiaridade

local pode ser contemplada valorizada e integrada num mercado mais abrangente, transformando-se em um movimento nacional capaz de mobilizar agentes e produzir resultados, que possibilitam avançar para a abrangência territorial como estratégico para o fomento das atividades do turismo no país.

### 2.3 Dimensionamento do desenvolvimento exógeno do turismo (Modelo Gravitacional)

O turismo no eixo de integração regional e de desenvolvimento entre o Amazonas, Roraima e a fronteira com a Venezuela é apreendido a partir de uma força propulsora cuja dinâmica pode ser comparada por analogia de uma força gravitacional. Há polos com força dinâmica, e a atração fará seu entorno. São representados em Escala: equipamento turístico e Escopo: qualidade do ponto de vista de escala da paisagem (natural ou cultural). Como apresentado do modelo gravitacional abaixo.

Figura 6: Campo gravitacional do desenvolvimento exógeno do turismo



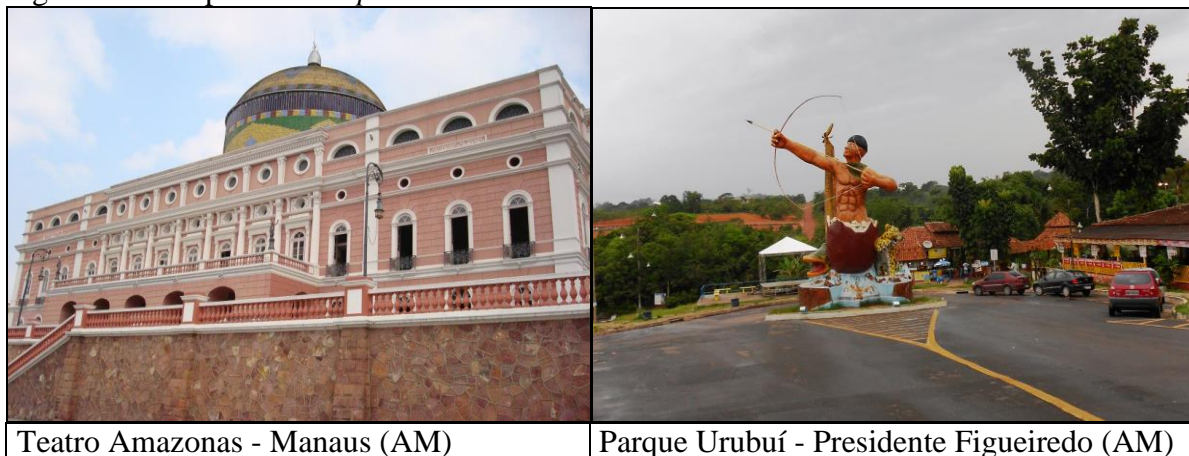
Fonte: Elaboração própria

Quanto maior a massa turística maior a força de atração. O polo maior que tem maior massa, o fixo e o *hotspot* (escala e escopo), ou seja, os pontos fixos Manaus (AM), Presidente Figueiredo (AM) em sua escala e escopo se destacam, pois ao longo da BR-174, transcendem entre a capital e o interior amazonense, pela boa infraestrutura, porque no



deslocamento para o destino conta-se com equipamentos turísticos de apoio ao turista, pois eles estão presentes ao longo da BR-174, onde se localiza o município de Presidente Figueiredo (AM).

Figura 7: Exemplos de *hotspot* no Amazonas.



Teatro Amazonas - Manaus (AM)

Parque Urubú - Presidente Figueiredo (AM)

Fonte: Fonte: Acervo fotográfico de trabalho de campo. CAVALCANTE (2013)

Já quando falamos no ponto fixo, a capital Boa Vista (RR), no campo gravitacional é notório seu baixo poder de escopo e escala, pois apesar equipamentos turísticos básicos, não é presente em termos de escala, a paisagem natural e cultural, fatores importantes para manter ou atrair o turista numa localidade, sendo identificado apenas como ponto de parada ou passagem.

No corredor turístico da BR-174 é apresentada uma bifurcação para a outra fronteira do estado de Roraima, que liga a cidade de Lethen na Guyana, porém apesar de ser fator atrativo de turismo de compra, nesse estudo não se insere, mas serve de desvio como fator atrator que se hospeda em Boa Vista (RR). Dentro da BR-174, outro fator importante não incluído foi o ponto turístico Pedra Pintada, marco arqueológico do estado, localizado dentro da Reserva Indígena São Marcos, por isso tombado pelo IPHAN- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Para este, há restrições de visitação, mas há relatos de que isso aconteça sem autorização da FUNAI- Fundação Nacional do Índio, como ato ilegal, frequentemente praticado por alguns turistas que ali visitam ao passar pela BR-174.

Assim como, a Pedra Pintada, há o município do Amajari (RR), adentrando-se a lateral esquerda da BR-174. No município, encontra-se a Serra do Tepequém, localizada a 210km da capital Boa Vista (RR), e lá se pode praticar o ecoturismo. Esse ponto turístico encontra-se fora das terras indígenas no Estado. Quando se fala no escopo da distância como fator elementar atratora Serra do Tepequém também se exclui como fator de atração ao longo

da BR-174, por sua significativa distância ao longo da BR-174. Seguindo no sentido Pacaraima (RR), há inúmeras cachoeiras e corredeiras, mas todas localizadas dentro de Reservas Indígenas.

Chegando à fronteira com a Venezuela, as cidades gêmeas Pacaraima (RR) e Santa Elena do Uairén (VE) são perceptíveis como fatores atratores o poder de compra, pela desvalorização da moeda e câmbio não oficial, muito presente nas ruas dos comércios na cidade venezuelana, e o turismo de aventura, motivo que faz com que os turistas se desloquem para comprar e se aventurar nas cachoeiras existentes ao redor do município de Santa Elena de Uairén (VE), já que não é necessário passaporte para adentrar e realizar visitação. Basta atravessar a fronteira interligada com a *Troncal 10*, a qual apresenta uma forte escala e escopo, principalmente quando se trata de equipamentos turísticos e naturais.

A questão interpretativa sobre as fronteiras demonstra que elas são dinamizadas, tanto por forças centrípetas de introversão, limitação e separação que se orientam pelos marcos abstratos do território nacional, quanto por forças centrífugas de extroversão, contato e aproximação orientadas pela cooperação e integração na internacionalização.

Segundo Fernandes (2013), o espaço é o maior conjunto de objetos existentes. Se ele associa o que, pela origem, tem idades diversas, tais coisas são todas, a cada momento, movidas e vivificadas por uma lei única, a lei do hoje, a que se submetem todas as relações sociais. Trata-se de uma grande lei dos movimentos de fundo na sociedade.

Dessa forma, o espaço resultante das relações sociais pode ser tratado como um conjunto inseparável de fixos e fluxos. Frente à definição dos fixos vem da qualidade e quantidade das técnicas que eles encerram; e, pelo lado reverso da moeda, os fluxos derivam da qualidade e do peso sociopolítico do movimento de pessoas, objeto, capital etc. (FREIRE, 1957).

Assim, a partir dos seus fixos e fluxos se distingue quando um lugar possui uma força de atração que atrai esses fluxos para os seus fixos, de maneira que aconteça a interação e o movimento desse fluxo numa determinada localidade, já que apresenta uma maior qualidade de equipamentos turísticos para ter poder de atração maior do que aquele que não possui nenhuma infraestrutura básica.

Dessa maneira, na medida em que há um maior poder de atração, a circulação nesses fixos, o volume de bens e serviços, a taxa de abertura econômica e os fluxos financeiros observam-se fenômenos contínuos de movimento de turistas, tais como o retorno dos turistas aos pontos de atração. Tudo isso influencia no aumento dos fluxos, retornando a questão dos pontos fixos representados por sua qualidade que traça um perfil de quem passa pelos *hotspot*

dentro de vários fatores, em que se inserem os fluxos intranacional e internacional elevando esses fluxos entre os estados e a fronteira.

Dessa forma, os fixos podem ser econômicos, sociais, culturais, religiosos, materializados em pontos de serviços, pontos produtivos, hospitais, escolas, estádios, lugares de lazer, etc. A seu turno, os fluxos possuem caráter etéreo, intangível, cuja apreensão de dá, basicamente, por critérios de econometria e estatística (MARX, 1982; SANTOS, 2000, apud Fernandes, 2013).

Os autores relacionam o poder de atração de uma localidade por meio do que é oferecido ao turista que passa pela localidade, fazendo com que esse fluxo seja atraído pela qualidade e diversos fatores como a motivação de estar em determinado lugar e usufruindo de determinado produto ou serviço

Para tanto, Santos, 2001 *apud* Fernandes Neto, 2005, escreve que as redes são estimuladas por fluxos e sustentadas por fixos, portanto, sendo ao mesmo tempo estáticas e dinâmicas. Nessa perspectiva, compreende-se que as cidades atuando como pontos fixos são sustentadas pelo comportamento humano marcado pela diversidade.

Assim, num primeiro momento, as redes são sustentadas por fixos, que no caso são representadas pelas cidades (*hotspot*) e, num segundo momento, como essas cidades são estimuladas pela dinâmica dos fluxos que sustentam e possibilitam as diversas interações no espaço que está inserido no eixo.

Esse espaço analisa a partir do modelo gravitacional, parte para a esfera do objeto de estudo a BR -174 e *Troncal10* no eixo Amazonas, Roraima e fronteira com a Venezuela como espaço primordial para análise do estudo. Neste, as rodovias se apresentam como vetor principal para criação do modelo gravitacional ao qual temos o polo de atração e repulsão junto à consolidação dos pontos fixos e fluxos do eixo.

É assim que se inserem os pontos de atração e repulsão escolhidos Manaus (AM), Presidente Figueiredo (AM), Boa Vista (RR), Pacaraima (RR) e Santa Elena de Uairén (VE). É onde também se confirma a análise do campo gravitacional da regionalização do turismo como sua principal vertente na integração regional estabelecida nas rodovias.

Os pontos analisados dos polos de atração e repulsão são apresentados a partir dos seus fixos e fluxos que possuem na sua dinâmica e no território a distância entre os polos, pois quanto maior a distância menor é atração do *hotspot* apresentado no espaço em estudo.

O modelo gravitacional, dentro do modelo exógeno, destaca-se quando dividimos seu argumento entre os fatores apresentados no território em estudo que, integrado às rodovias, possui um canal de integração em desenvolvimento conjunto, no que tange ao

desenvolvimento exógeno, por meio dos canais de infraestrutura que passam pela região. Como síntese, abaixo é apresentado um quadro sobre o modelo exógeno em análise.

### 2.3.1 Análise das variáveis turísticas

Quadro 2 - Síntese do modelo de desenvolvimento exógeno do turismo

Variáveis	Amazonas	Boa Vista-RR	Venezuela
DISTÂNCIA	-	+	+
MASSA CRÍTICA	+	+	-
Condições da Estrada	+	+	+
Infraestrutura	-	-	+
Poder de Compra (PP)	+	+	-
Equipamentos Turísticos	+	-	+
Segurança	+	+	-

Fonte: Elaboração própria.

### 2.3.2 Análise da variável distância

O modelo exógeno, apresentado no Quadro 2, subdividido, tem como primeiro tópico a distância, que se destaca por se tratar da referência entre os polos, fator de desenvolvimento, compreendido assim, no modelo Gravitacional, quanto menor a distância apresentada no polo de atração Amazonas, que se divide entre Manaus e Presidente Figueiredo, maior o número de turistas. Ou seja, seu fluxo é maior, tendo a demanda maior entre um município e outro. Assim, juntamente como o modelo gravitacional quanto menor a distância entre os pontos, maior a força de atração.

Por outro lado, como fator de maior distância, Boa Vista (RR) e a fronteira com a Venezuela, tornam-se menos atrativas, pois a distância entre um e outro é acentuada quando nos referimos a deslocamento via rodovia para se chegar até o destino turístico, tornando-se, nesse caso, pouco atrativo pela grande distância em termos de território e espaço. Dessa forma, a distância é inversamente proporcional à força de atração e se torna menor pela distância dos destinos e atrativos turísticos.

### 2.3.3 Análise da variável massa crítica

O segundo ponto é a massa crítica essa também apresentada pelo poder de atração dos pontos fixos, pois quanto maior a massa crítica entre um destino e outro, maior o poder de

atração. Assim, Amazonas e Roraima apresentam-se como forte atratores, pois a massa crítica entre os pontos é maior que na Venezuela, já que há um fixo de origem; quando maior a população maior o poder de atração. Isso acontece devido ao número maior de pessoas que frequentam esse fluxo.

### 2.3.4 Análise da variável condições da estrada

Quanto às condições da estrada no modelo exógeno todos os pontos fixos possuem boa infraestrutura terrestre, já que as condições de infraestrutura e logística são boas. Com isso, maior a atração, e quanto menor essa qualidade e infraestrutura menor a atração, pois o acesso à estrada se torna fácil para o fluxo existente nessa localidade.

Quadro - 3: Percentual da malha rodoviária federal em condições funcionais ruins ou péssimas Malha rodoviária federal de Roraima em condições funcionais ruins ou péssimas de 2006/2011.

<b>Ano</b>	<b>Malha rodoviária federal em condições ruins ou péssimas (%)</b>
2006	68,4
2007	68,9
2008	-
2009	73,0
2010	85,6
2011	75,4

Fonte: SEPLAN (2012).

Segundo a SEPLAN (2012), a malha rodoviária federal de Roraima está em condições funcionais ruins ou péssimas: referem-se aos resultados das principais variáveis observadas em campo em relação às rodovias federais pesquisadas no estado - por extensão e classificação das características pavimento, sinalização e geometria da via.

Para tanto, as condições de estrada influenciam diretamente como fator atrator ou repulsor, nesse caso a BR-174, por apresentar sua malha rodoviária em condições ruins entre Manaus (AM) /Boa Vista (RR) e Pacaraima (RR); coloca-se como fator repulsor, uma vez que o fluxo turístico diminui por falta de boa estrada.

### 2.3.5 Análise da variável infraestrutura

Assim, a infraestrutura, fator abrangente e amplo nos pontos fixo Amazonas e Roraima, é apresentada como pouco atrativo, já que além da distância entre ambos, possui pouca ou nenhuma infraestrutura entre um estado e outro, pois além da infraestrutura logística há de se considerar a infraestrutura turística pouco presente no decorrer da BR-174. São poucos os equipamentos turísticos apresentados. Apesar disso, os pontos de atração tornam-se equilibrados nesses fixos, uma vez que todos possuem infraestrutura básica, como saneamento básico, energia entre outros. No trecho presente da BR-174, entre os municípios Manaus (AM) e Presidente Figueiredo (AM), é presente uma boa infraestrutura sendo esse um fator atrator para os turistas que desembarcam no Amazonas e adentram a fronteira com a Venezuela via rodovia.

### 2.3.6 Análise da variável poder de compra

Outra variável importante é o poder de compra que para amazonenses e roraimenses, nesse contexto, classifica-se como fator de atração, pois com a desvalorização da moeda bolivariana, e forte aumento do dólar, o brasileiro adentra mais na Venezuela, pois o câmbio, hoje é negro e a troca de moeda é fácil na fronteira, presente no câmbio informal. Além disso, a Venezuela sofre uma grave instabilidade econômica com a mudança de governo. Se por um lado os brasileiros esbanjam e aproveitam para desfrutar dos pontos turísticos da Venezuela, por outro o poder de compra do venezuelano torna-se baixo, e o Brasil pouco atrativo para os turistas daquele país que desejem adentrar no Brasil via BR-174. Além disso, há o combustível, especificando a gasolina e o diesel que, na Venezuela, tem um valor abaixo do mercado brasileiro e, aqui, torna-se pouco atrativo para os venezuelanos (Visualizar figura 8).

Figura 8: Posto de combustível e fila para abastecer na fronteira Brasil e Venezuela.



Fonte: Acervo fotográfico de trabalho de campo. CAVALCANTE (2013).

Percebe-se, no entanto que o poder de compra expresso em moeda referente a quantidade de bens ou serviços no Brasil pode-se pagar mais pelo câmbio desvalorizado na Venezuela. Para Adam Smith<sup>5</sup>, a posse do dinheiro dá-nos a capacidade de “comandar” o trabalho dos outros, por isso, em certa medida, o poder de compra é poder sobre outras pessoas, na medida em que elas estejam dispostas a trocar o seu trabalho ou bens por dinheiro ou moeda.

Dessa maneira uma série de fatores influencia a demanda turística, devido à variedade de condicionantes a serem consideradas no processo de decisão de compra de determinado produto ou serviço. Um dos principais aspectos é o conceito de valor, pois na concepção do turista, o destino escolhido deverá apresentar maior valor para si, em relação a outros lugares. Nesse caso, é necessário se ter uma boa oferta turística, seja ela original ou agregada presentes nos equipamentos turísticos.

### **2.3.7 Análise da variável equipamentos turísticos**

Os equipamentos turísticos pouco abordados em infraestrutura aqui se distinguem por se apresentar como infraestrutura básica para o turismo. Eles são subdivididos entre meios de hospedagem, meios de alimentação, casas de eventos, agência de viagens, parques temáticos, transportadoras turísticas entre outros fatores. Apresentados na oferta turística oferecida pelo conjunto de bens e serviços por meio dos atrativos turísticos, equipamentos turísticos e serviços e infraestrutura. São diferenciados como oferta original e agregada.

Quando falamos em oferta original, esta é apresentada por todos os recursos naturais em uma determinada localidade ou comunidade, como os recursos hídricos, tudo em que se identifica a fauna e a flora de uma região e outras atividades originárias do homem com o folclore, história, tradições e outros. Assim, classificam-se como matéria-prima do turismo. Já a oferta agregada é todo aquele equipamento e serviços de meios de transportes, meios hospedagem, meios de alimentação, lazer, recreação e agências de viagens, fundamentais para a visibilidade da promoção do turismo na região, uma vez que complementa a oferta natural do local (Ver Figura 9).

---

<sup>5</sup> Foi um importante filósofo e economista escocês do século XVII, tornou-se um dos principais teóricos do liberalismo econômico. Sua principal teoria baseava-se na ideia de que deveria haver total liberdade econômica para que a iniciativa privada pudesse se desenvolver, sem a intervenção do Estado. A livre concorrência entre os empresários regularia o mercado, provocando a queda de preços e as inovações tecnológicas necessárias para melhorar a qualidade dos produtos e aumentar o ritmo de produção.

Figura 9: Equipamento Turístico de Boa Vista.



Fonte: CAVALCANTE; CORDEIRO; SENHORAS (2014).



Se, no Amazonas, o equipamento turístico é presente, possuindo um grande número de meios de hospedagem, meios de alimentação, meios de transportes terrestre e aéreo, boas casas de eventos, em Roraima, especificamente na capital Boa Vista, tem como fator baixa atração, pois o número de meios de hospedagem, meios de alimentação, meios de transportes e agência de turismo entre outros equipamentos torna-se pequeno para atender a demanda que vem do Amazonas e passa por Boa Vista adentrando a Venezuela.

Assim como Manaus (AM) e Presidente Figueiredo (AM), a Venezuela possui uma forte infraestrutura turística, principalmente quando nos referimos à rota Gran Sabana que passa pelo Monte Roraima e o Salto Angel, um dos maiores pontos turísticos do mundo e de maior atração de todos os turistas. Tudo isso se dá pelo fato de a Venezuela, ao longo da *Troncal 10*, apresentar pontos fixos de apoio dentro de uma rota interna existente que passa por toda a Gran Sabana até a capital Caracas e as ilhas do Caribe. Porém, nesse caso, o estudo aborda somente a fronteira Brasil e Venezuela, que dentro do território de Santa Elena de Uairén (VE) ainda assim apresenta boa infraestrutura em relação aos equipamentos turísticos existentes no município.

### **2.3.8 Análise da variável segurança**

Mas não basta ter uma boa estrada, infraestrutura e equipamentos turísticos, se não há segurança, fator primordial quando nos referimos a motivo de deslocamento de um ponto a outro. Se, na BR-174, é verificado que não há insegurança quando se trata de assaltos nas estradas, por outro lado como afirma Santos (2011), em razão do grande aumento do afluxo dos turistas amazonenses, é rotineira a revista do veículo e a necessidade de se conceder *regalos*<sup>6</sup> na fronteira com a Venezuela. Mas o desagradável mesmo são os assaltos que aqui e acolá ocorrem na estrada, no último trecho, e até na própria *Isla* de Margarita.

O autor corrobora com seu pensamento descrevendo todo o percurso da *Troncal 10* até a *Isla* de Margarita, que apesar do trabalho não abordar a rodovia em estudo até esse atrativo turístico vale lembrar que hoje com a política instável na Venezuela após o falecimento do ex-presidente, Hugo Chaves, há um presente conflito político no país que reflete também na fronteira com a Venezuela. Tudo isso faz referência à segurança e a propinas exigidas por guardas nacionais local, que verificam as mercadorias dos consumidores boa-vistenses e

---

<sup>6</sup> Presentes, como dinheiros, chocolates Garoto recebido pelo exército venezuelano nas alcabalas como forma de corrupção para liberar algo ou mercadorias.

turistas solicitando *regalos* para autorizá-los a atravessar a fronteira com produtos venezuelanos.

Dessa forma, a segurança em termos de fluxos estão estacionados, uma vez que o acesso à estrada se torna inseguro quando passa da fronteira, deixando os brasileiros limitados a se deslocar até as praias do Caribe. Nesse contexto, há uma diminuição do acesso ao turismo que liga o Amazonas ao Caribe tornando-se fator repulsor do deslocamento de turista até a Venezuela, muitos ficando apenas na fronteira.

No modelo gravitacional, quando mostradas as análises das variáveis distância, massa crítica, condições da estrada, infraestrutura, poder de compra, equipamentos turísticos e segurança no modelo gravitacional, a análise exerce o fator de atração dos fluxos turísticos que, por meio dos polos turísticos, emitem turista de dentro para fora ou de fora para dentro, fazendo com que os portões de entrada entre um país e outro, nesse caso as rodovias BR-174 no Brasil e *Troncal 10* na fronteira com a Venezuela, tornem-se pontos de atração entre si, utilizando da melhor forma seus recursos turísticos.

Assim, as infraestruturas de bens e serviços de limpeza, comunicação, segurança, sinalização também se tornam atratores, necessárias para atrair o turista até a localidade e bem-estar dos visitantes. Logo, permite-se entender que é preciso existir boas características nessas variáveis, porque a ausência de um desses elementos no planejamento gera divergência entre o que está sendo ofertado e o desejo do consumidor ou turista que deseja adquirir o serviço ou visitar uma localidade.

## **2.4 Considerações parciais**

A regionalização do turismo deve ser vista como um fenômeno ao mesmo tempo que é inserida como fator múltiplo de desenvolvimento para uma região, seja ela intranacional ou internacional já que influencia de maneira contínua no desenvolvimento de região ou país.

Dentro da realidade de delimitar cada ponto fixo como fator atrator e repulsor, a partir das suas características definidas dentro de uma escala e o escopo presente no eixo Amazonas e na fronteira com a Venezuela, é válido destacar o ponto em que se analisa o desenvolvimento regional inserido, o turismo como norteador desses fatores que complementam a discussão do trabalho em estudo.

No segundo capítulo apresentamos uma discussão analógica por meio de um modelo em que se destaca a concepção e interpretação que se relacionam com o tema da dissertação e que tem como importância analisar e compreender por meio de eixo de integração no modal

rodoviário, de fazem parte dois estados e dois países, delimitando-se uma fronteira internacional.

O estado delimitado no espaço por meio de uma rodovia contribuirá para que possamos entender como se apresenta a dinâmica da regionalização intranacional e internacional, visto que a análise feita pela variável nos faz compreender que fenômeno ou fator contribui ou afasta o desenvolvimento na região.

Faz-nos, ainda, entender que o espaço presente dentro de um fixo e dos seus fluxos voltados para o turismo representa a importância desse campo de estudo de modo mais detalhado representado por sua oferta original e agregada destacando considerações importantes para as transformações de uma região ou localidade.

Por fim, entender a regionalização do turismo intranacional e internacional dentro de um espaço representado por um eixo rodoviário a partir dos seus fixos e fluxos, representado por seus municípios denominado *hotspot*, que requer uma leitura mais apropriada dos fenômenos presentes nas cidades e regiões em estudo, já que apresentam pontos atratores e repulsores divergentes.

**CAPÍTULO 3**  
**ESTUDO DO DESENVOLVIMENTO ENDÓGENO TURÍSTICO NO EIXO**  
**AMAZONAS-RORAIMA**

## ESTUDO DO DESENVOLVIMENTO ENDÓGENO TURÍSTICO NO EIXO AMAZONAS-RORAIMA

O capítulo é introduzido numa discussão descentralizada da escala de uma região e dos processos de regionalização do turismo, abordado a partir dos conceitos de desenvolvimento endógeno entre a Amazônia e a fronteira com a Venezuela, discutida a partir do conceito de paisagem (cultural e natural).

Dessa maneira, a pesquisa visa analisar a rodovia BR-174 que interliga o Amazonas à fronteira com a Venezuela dentro de um espaço delimitado pelos pontos fixos e os fluxos presente nessa rota. Para tanto, evidenciou-se na pesquisa de campo a problemática inerente à rota Amazonas-Roraima, em que se fazem presentes os pontos de atração e de repulsão fundamentados a partir de um modelo.

Dentro dessa percepção é pertinente, na análise, identificar alguns aspectos inerentes e definidos na dimensão de um modelo, denominado de prisma, que relaciona os aspectos à dinâmica das redes presentes juntos aos atores, operadas dentro de um fluxo dinamizado no espaço e seus fixos, neste caso os municípios conhecidos como *hotspot*.

Assim, o capítulo foi dividido em três dimensões do modelo prisma, denominado como EHP, (fator econômico, humano e paisagem), o tripé para a discussão do capítulo. O primeiro item, fator econômico, apresenta a dimensão sobre os equipamentos existentes nos fixos em estudo, no qual é apresentado o fator econômico existente nesse espaço.

Na segunda dimensão do modelo, é estabelecida dentro do fator humano a junção dos atores sociais com o capital social que ajuda a desenvolver a comunidade local e possui a maior responsabilidade no contexto do desenvolvimento endógeno. Ajuda a compreender a pesquisa de campo dentro da relação dos fixos e do fluxo presente no espaço em estudo.

O terceiro é o fator paisagem presente nos pontos fixos divididos entre a paisagem cultural e natural, que identifica os fatores que atraem os fluxos a se deslocarem até seu destino, fator esse que faz com que proporcione o aumento do fluxo nos fixos, por meio desses dois elementos dentro da rodovia BR-174.

Em relação à análise das localidades no fim do capítulo são presentes breves considerações sobre o entendimento da importância do fluxo e fixo na rodovia BR-174, por meio da cidade de Manaus (AM), Presidente Figueiredo (AM), Boa Vista (RR), e as cidades-gêmeas Pacaraima (RR) e Santa Elena de Uairén (VE), fazendo um desdobramento desses pontos por meio do modelo prisma dividido em Econômico, Humano e Paisagem.

### 3 INTRODUÇÃO

Partindo do ponto de vista endógeno em turismo, este se configura no espaço território que, no decorrer do tempo, incorpora novos elementos e características aos espaços em que está inserido. Dessa maneira, o turismo em desenvolvimento endógeno surge como elemento espacial que configura homogeneizar o espaço, inovando e produzindo diferentes usos, já que o turismo é multiplicador em sua atividade.

Nesse contexto, após explanação do desenvolvimento exógeno no segundo capítulo, o terceiro aborda o desenvolvimento endógeno no turismo, mais conhecido como turismo com base local. Diante do que foi abordado na sessão anterior, o modelo endógeno se apresenta como precedentes do bem-estar social de uma comunidade.

Esse modo de desenvolvimento é uma alternativa e o turismo traz, a partir das experiências quantitativas apresentadas quando nos referimos a agregar, valor a um destino turístico de uma região. Diferente do quantitativo, o desenvolvimento endógeno se estabelece como aspecto qualitativo relevante principalmente no desenvolvimento local.

O desenvolvimento local se apresenta como variáveis importantes com a valorização da identidade cultural, a preservação ambiental, sustentabilidade e geração de renda da população valorizando a ideia de sustentabilidade realizada pelos atores locais inseridos nesse processo de desenvolvimento.

O processo de desenvolvimento endógeno apresentado no modelo prisma a partir do EHP, (fator econômico, humano e paisagem), inserido no eixo Amazonas até a fronteira com a Venezuela, destaca os *hotspot* escolhidos no estudo em que se aborda a integração regional no processo de regionalização do turismo a partir do mapeamento de discussões sobre as questões locais de uma região.

As divergências conceituais da regionalização do turismo apresentadas pelo governo federal, bem como a difusão das diferentes propostas apresentadas pelo programa que almeja a descentralização da região, a fim de desenvolver cada rota conforme o potencial da região, são avaliadas pelo impulso fragmento e divergente de suas propostas. A princípio é apresentado como desenvolvimento exógeno, porém quando se trata dos atores locais irá apresentar-se como desenvolvimento endógeno.

Para tanto, define-se esse modelo dentro do contexto por meio de um recorte espacial a partir da regionalização do turismo e os estados do Amazonas, Roraima e a fronteira com a Venezuela com as cidades-gêmeas, delimitando esse espaço dentro da regionalização intranacional e internacional do turismo.

Dentro desse desenvolvimento há dois enfoques já apresentados no capítulo anterior nos quais se destacam os debates dentro da regionalização intranacional e da regionalização internacional. Os dois estão explicitamente focados na dimensão do desenvolvimento endógeno e exógeno, anunciando que um trabalha com os atores sociais e o outro com o processo econômico capitalista.

O modelo trata o desenvolvimento endógeno, ajustado como modelo atribuído ao desenvolvimento equitativo de toda a comunidade envolvida a partir da igualdade e do desenvolvimento sustentável da população. Diante da recorrente ênfase dada ao que se explica sobre desenvolvimento endógeno e desenvolvimento exógeno no primeiro capítulo, vale ressaltar que o recorte espacial abordado é compreendido a partir dos principais instrumentos econômicos, humanos e paisagem (natural e cultural) estabelecidos pelas teorias do desenvolvimento endógenos, o que nos leva a usufruir de dados existentes oriundos de estudos dentro do contexto de desenvolvimento e turismo.

O trabalho traz o modelo prisma como analogias para discutir o desenvolvimento regional no espaço como sendo um fator intencional que fundamenta uma determinada ação dentro do desenvolvimento regional e o turismo dentro do objeto de estudo delimitados entre dois estados e uma fronteira internacional na Amazônia, razão pela qual se justificam o direcionamento do espaço escolhido para esse estudo.

Compreende-se que o modelo a ser apresentado baseia-se no modelo prisma da Matemática e demonstra as principais análises do estudo por meio da analogia dessas teorias. O modelo explana e detalha sobre o dimensionamento do desenvolvimento endógeno do turismo (Modelo Prisma) tomado como referência o chamado EHP, dentro do campo epistemológico do turismo focados em cada uma das suas variáveis como é apresentada.

Por fim, o modelo dentro do argumento e do entendimento do campo turístico baseado no modelo prisma, no espaço estratégico delimitado para realizar uma análise do estudo na região Norte do país e sua fronteira são destinados a análise do desenvolvimento econômico, humano, cultural e natural de uma região na Amazônia brasileira.

Nesse ponto, o desenvolvimento endógeno procura demonstrar que o desenvolvimento local é realizado pela participação dos seus atores sociais e o capital social teorizado nas próximas laudas. Esse tripé é representado dentro dos fixos, que no caso são representados pelos municípios e, por último, os municípios movimentam o fluxo que trabalham dentro de um modal rodoviário possibilitando uma melhor análise por meio do modelo prisma.

### 3.1 Uma visão do modelo prisma (EHP)

Vivemos em um país, cuja realidade de desemprego, desigualdades sociais e regionais são fortemente presentes. Em diversos locais há ainda a falta de participação da sociedade nas decisões que afetam a vida, isto é, sempre esperar assistencialismo que impeça a ação de medidas efetivas que mudem essa realidade.

No outro ponto de vista, há mudanças e movimentos em diversos países. Esses movimentos são realizados pela sociedade, empresas, prefeituras que tomam iniciativa e buscam desenvolver a localidade. Isso acontece devida ao esvaziamento do assistencialismo. O desenvolvimento endógeno, na medida em que propõe uma maior participação das comunidades rumo ao desenvolvimento, torna-se realidade em termos de iniciativas, na busca por melhorias.

O debate em questão inerente ao desenvolvimento endógeno é explicado por meio do modelo prisma subdividido com EHP: fator econômico, fator humano e paisagem que inclui o natural e o cultural, inseridos nessa realidade local das comunidades envolvidas e participativas nesses polos, não só há a participação do governo, mas sim da comunidade.

Assim, possibilita compreender de forma participativa a contribuição ativas desses atores sociais que apresentam como gestão participativa e agregados aos valores de compromisso como o desenvolvimento local que visa fomentar ações para o desenvolvimento local da comunidade dentro dos pontos fixos e seus fluxos apresentados a partir do *hotspot* em estudo.

Dessa maneira, o modelo prisma procura apresentar em turismo as funções determinadas pelas demandas que surgem num amplo sistema de oferta turística numa comunidade, assim sendo capaz de descaracterizar as atividades exógenas a partir dos equipamentos turísticos como hotéis, restaurantes e seus impactos causados pelo desenvolvimento não participativos desses atores.

O modelo prisma, nesse sentido, se apresenta relacionado ao desenvolvimento endógeno no sistema de oferta turística, do qual se tem vantagens comparativas naturais e vantagens competitivas dinâmicas artificiais, criadas pelo homem, que se aproveita da dinâmica cultural ou da criação de objetos.

Em se tratando do turismo, o modelo prisma mostra por que determinados fixos (municípios) funcionam como prisma a partir da demanda turística e grande série de oferta turística, assim oriundos de uma dinâmica de rede de articulação de atores locais e da construção do capital social, pois é esse que faz coletivamente algo para si e sua comunidade.



O capital social inserido no conceito de regionalização do turismo, por meio do desenvolvimento endógeno, é representado como uma política de descentralização, coordenada e integrada criada pelo governo federal. O programa tem por princípio a flexibilidade, articulação e mobilização dos autores envolvidos que disponibiliza para um melhor desenvolvimento da comunidade. O capital social não deve ser confundido com capital humano, que é a reserva de conhecimento, capacidades inatas e competências técnicas de uma população (MELO NETO E FRÓES, 2002).

Apresentado a partir da noção de território, espaço e lugar de interação entre o homem e o meio ambiente, de diversas maneiras, traz a ideia de se relacionar com os recursos de que dispõe a cultura, natureza, social e político econômico de uma comunidade, coordenados por esses atores denominados como capital social.

Para se discutir todos esses pontos dentro da regionalização do turismo, faz-se necessário compreender cada conceito a partir de uma visão endógena. Com isso, o estudo abordado dentro dos seus *hotspot*, apresentado a partir de uma escala e escopo terá uma análise mais restrita quando se trata do turismo.

O importante nesse momento é esclarecer o conceito de EHP e fazer uma classificação clara e detalhada a partir da sua escala e escopo, pois a importância de distinguir esses conceitos dentro do endógeno trará um melhor entendimento para o trabalho apresentado dentro do modelo prisma.

A ideia do Econômico é abrangente em vários pontos de vistas, porém no conceito endógeno do turismo é utilizada dentro da escala apresentada pelos números, mas são analisadas a partir dos seus escopos, pois a forma benéfica utilizada no endógeno é visada segundo suas qualidades.

Como afirma Porter (1998), os arranjos produtivos locais, sistema produtivo local ou ainda *cluster*, são termos utilizados para representar aglomerados de atividades produtivas, localizadas em determinado espaço geográfico, que possuem grande afinidade econômica e são desenvolvidas por empresas autônomas de pequeno, médio e até de grande porte, intensamente articuladas, formando um ambiente de negócios onde prevalecem relações de recíproca confiança entre as diferentes partes envolvidas.

Dessa maneira, o arranjo produtivo vem sendo analisado como um mecanismo que pode contribuir para o desenvolvimento endógeno. As empresas que são representadas por esses arranjos produtivos ligados pela mesma cadeia produtiva são fortemente articuladas e interdependentes, as quais formam parcerias e alianças estratégicas.

O autor traz conceito de arranjos produtivos de forma a abranger uma ampla análise no desenvolvimento endógeno, uma vez que o turismo não tem uma autonomia individual por meios bibliográficos para proceder a um estudo único e isolado de suas atividades.

Dessa maneira, temos a região turística apresentada pelo endógeno que se define por um volume frequente de pessoas, serviços e equipamentos turísticos a abranger o consumo, circulação e produção dentro de um determinado espaço, predominantes pelos serviços e bens apresentados por uma localidade.

Para Santos (2002), o conjunto de fixos e fluxos, são elementos fixos e fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fixos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem lugar. Assim, o turismo nesse contexto pratica o social e o econômico de maneira que dependem da forma que se estrutura.

Portanto, o turismo no estudo quando aplicado ao fixo e fluxo de pessoas nos pontos escolhidos do trabalho, tem o turismo, como apresenta Gildise e Sousa (2000), uma implicação na noção de distância que por sua vez está ligado à extensão e remete à ideia de circulação. Assim sendo, o turista é apresentado como instrumento fundamental para a cadeia produtiva.

Levando em consideração essa assertiva, a relação do turismo e do desenvolvimento endógeno pode ser compreendida pelo poder de consumo do turista, junto aos moradores da comunidade. Assim, remete-se ao espaço envolvido descrito aqui como regionalização do turismo, sendo o lugar vivido pela comunidade e o praticado pelo turista.

Quando bem planejado, o turismo vem ao encontro do equilíbrio entre o crescimento econômico e a eficiência, respeitando o social e o ambiental sempre envolvidos em ideias antagônicas entre os interesses do endógeno e do exógeno.

A estrutura econômica do turismo vem como matéria-prima, pois são apresentados pelos recursos culturais e naturais em uma região, que constitui o atrativo turístico. Dessa maneira, os atores sociais se reúnem em torno desses atrativos turísticos presentes em uma determinada região, neste caso no trecho da BR-174 do Amazonas a Roraima e a fronteira com a Venezuela. As operadoras agências e receptivos de turismo distribuem este produto turístico mediante acordo de pagamento junto as comunidade local por meio das comissões. Sendo que a próprias operadoras em alguns casos podem comercializar e repassar o direito de comercialização às agências de viagem por meio de acordos e comissões.

Assim o turista adquire o produto turístico nas agências de viagem, ou poderá optar a fazê-lo por conta própria, diretamente com os agentes locais que, por sua vez, pode sair mais

em conta. Nesse contexto econômico, o poder de compra do turista é importante, já que o consumo do produto turístico ocorrerá com o deslocamento de um ponto fixo a outro até a região a ser visitada.

Essa estrutura produtiva é composta pelos agentes locais, equipamento turístico, de hospedagem, alimentação, entretenimentos e agências de receptivos, agências de viagens, operadoras, transportadoras, bancos, postos de combustíveis, hospitais entre outros.

Nesse arcabouço de troca, negociações e serviços por meio do conceito apresentado pela Nova Economia Institucional (NEI), para compreender essas transações, é necessário compreender esse conceito para firmar esse conjunto complexo de troca de serviços, uma vez que o turismo apresenta modos alternativos de organização de produção na qual assume distintas formas de governanças. A NEI pode ser vista como solução eficiente para determinados problemas econômicos de uma localidade.

Para a Nova Economia Institucional (NEI), as instituições são importantes e suscetíveis de apreciação. Por isso, analisa o papel de elementos institucionais, considerando como as instituições são criadas e os efeitos do ambiente institucional sobre a implicação econômica. Daí, parte o papel das Instituições no desenvolvimento local e redução de custos de transação.

Como afirma North (1994), as instituições podem ser definidas como sendo as regras que as sociedades impõem para estruturar as relações políticas, econômicas e sociais entre os agentes. Estas instituições podem ser formais, por meio de leis, direitos de propriedade, ou informais apresentadas por crenças, tradições códigos de conduta. A partir disso, o ambiente institucional determinará a composição da estrutura de governança. Dessa forma, as transformações no ambiente institucional podem mudar a estrutura de governança no contexto político.

Dentro dessa análise, o político une-se ao poder público e aos atores envolvidos, sendo que o poder público na organização e planejamento das atividades turísticas, em determinado lugar, representa uma das peças fundamentais para o desenvolvimento do setor, que deve ter como princípio a defesa dos interesses públicos e sua gestão de integrar o social com o econômico, além de impedir os efeitos nocivos trazidos pelo turismo ao espaço.

Com as políticas públicas, faz-se necessária a implementação de qualificação profissional, para que a população local possa se desenvolver, assim como as empresas que forem se instalar devem se organizar, já que vão compartilhar do mesmo espaço e a mesma cadeia produtiva como parceiras, para trazer benefícios para todos.

Nesse conjunto de interesse vale lembrar que o fator Humano está sempre presente e relacionado aos *stakeholders*. Quando cada um apresenta um interesse específico dentro de uma comunidade, possui um papel fundamental no espaço, pois são eles que influenciam todo o desenvolvimento de uma atividade dentro de um planejamento.

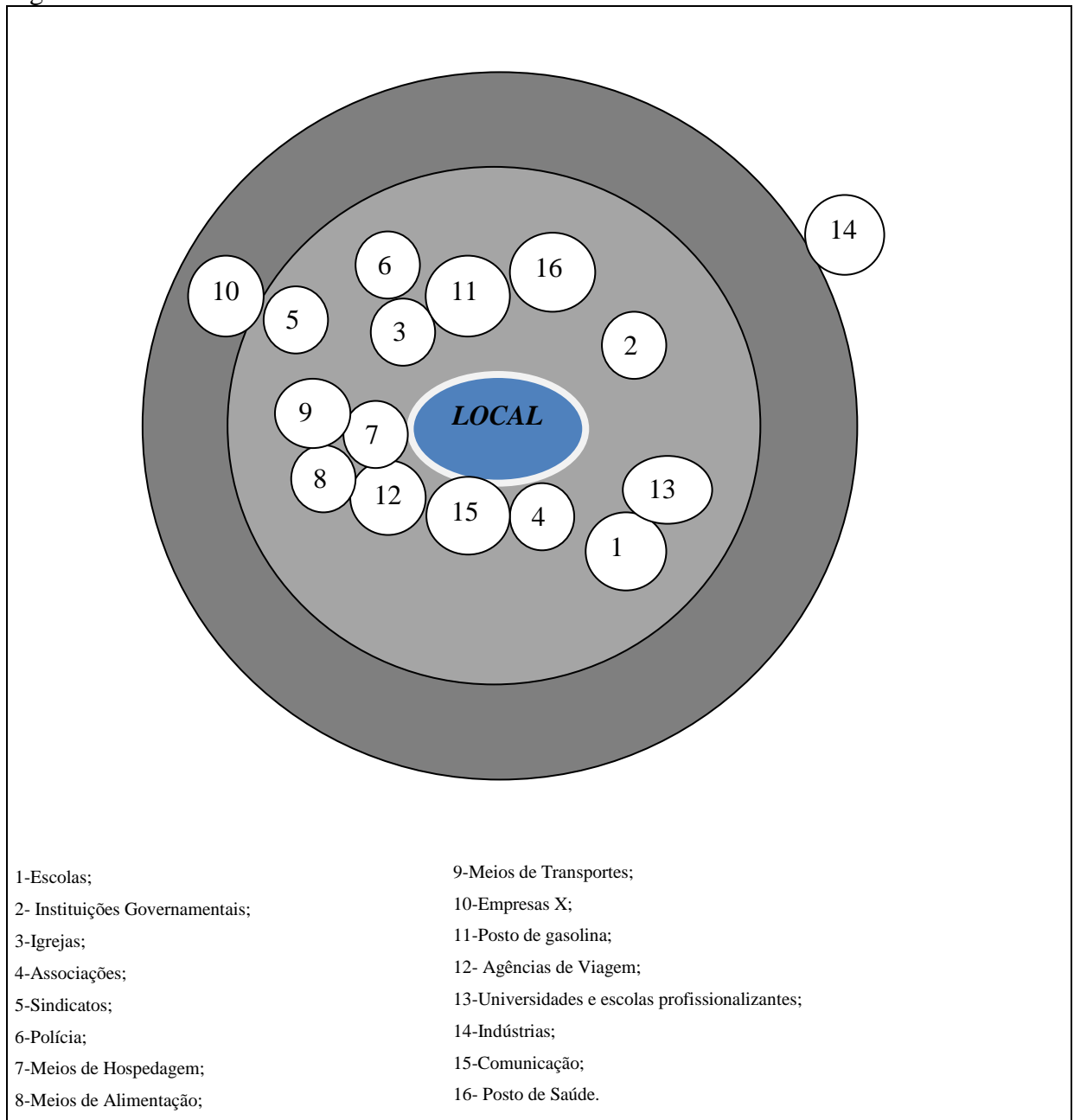
As relações desses *stakeholders* estão diretamente envolvidas nas influências e na atuação desse grupo numa localidade. São eles que articulam os interesses e visualizam o bem-estar de toda a comunidade, distribuindo o papel de cada um e o que representa nesse grupo. Dessa forma, as relações entre os moradores de uma comunidade e as instituições envolvidas nesse círculo por meio de parcerias ou não, sendo elas diretas ou indiretas, acarreta no conjunto de fatores benéficos para o desenvolvimento local integrado e com a participação de todos.

É preciso ressaltar que o círculo representa uma situação em determinado momento, pois, com as mudanças que podem ocorrer ao longo do tempo, podem ser acrescentados círculos e alterar suas disposições e, dessa maneira, a comunidade verificar quais ações podem ser mudadas e articuladas por meio do papel e da reponsabilidade de cada um, para dar sustentabilidade ao desenvolvimento endógeno.

Na prática, são todos envolvidos e interessados no bem comum dentro de uma comunidade. Neste caso, o desenvolvimento consiste nos próprios atores sociais sejam eles a comunidade ou empresas gestoras dos interesses, que influenciam direta e indiretamente nas atividades que desenvolvem.

Os gestores envolvidos nesse processo de desenvolvimento têm por responsabilidade desenvolver um bom planejamento, pois são os principais beneficiários do trabalho que estão realizando dentro da comunidade, já que em caráter duradouro ou temporário, eles saberão mesclar o que é bom ou ruim para a comunidade de maneira sustentável. Poderão, ainda, com seu desempenho, melhorar ou iniciar um processo de nível de satisfação nos serviços prestados junto à comunidade.

Sendo assim, toda interferência ou participação da comunidade é de suma importância, pois ela conhece suas necessidades e aprimora seus conhecimentos empíricos para a prática executável em prol de toda a comunidade, adentrando de maneira positiva na região em desenvolvimento.

Figura 10 – Círculo dos *Stakeholders*

Fonte: Elaboração própria.

Com a participação ativa dos *stakeholders* dentro do campo turístico, eles se apresentam como atores de diferentes interesses, porém a fim de se desenvolver gradativamente para o bem comum de todos.

É com essa visão que podemos descrever dentro de uma escala local o campo turístico de interesse desses atores quando se trata de desenvolvimento endógeno. Dessa maneira, o trabalho passa a ser percebido de maneira clara e eficaz para o desenvolvimento e produtividade dos serviços.

Vejamos um exemplo, com a comunidade política envolvida, quando se tratar de associação de bugueiros<sup>7</sup>. Eles têm interesses em comum para lucro e desenvolvimento dos seus interesses em comum. Dessa maneira, é apresentada a existência de uma comunidade política à qual se articulam todos os interesses.

Dessa forma, podemos apresentar os outros atores que também estão envolvidos nesse desenvolvimento por meio da divulgação e do conhecimento teórico do turismo, esses representados por órgãos públicos. Empresa, indústrias, postos de saúde, postos policiais e entidades que financiam os cursos e aprimoramento dos atores interessados tornam-se assim presentes nas políticas públicas a ser realizadas na comunidade, como foi mostrado no círculo dos *stakeholders*.

Com isso, também podemos chamá-los de comunidade epistêmica, caracterizada como um grupo de profissionais que têm algo relevante para dizer sobre uma área específica. Apesar de frequentemente, o termo comunidades epistêmicas se restringe a cientistas e acadêmicos; alarga-se o conceito, passando este a englobar profissionais em geral. Foi esse sentido de comunidades epistêmicas que adotamos aqui.

### **3.2 Dimensionamento do desenvolvimento endógeno do turismo (Modelo Prisma)**

O modelo Prisma parte de uma analogia do dimensionamento matemático composto por um tripé quando reúne condições específicas em relação a outros objetos, pois um feixe de luz se abre em um espelho de luz com diferentes cores (arco de áreas), relacionando a refração quando não há absorção interna dos fluxos e a reflexão quando há uma abertura das opções de aproveitamento das potencialidades locais para os fluxos de demanda turística.

O modelo de Prisma turístico reúne condições especiais entre o sistema de oferta turística e demanda turística, o EHP são pilares do prisma turístico permitindo a formação de condições especiais para a oferta turística ocorrendo uma absorção dos fluxos turísticos.

Para Beni (1998), a oferta constitui a matéria-prima da atividade turística mediante um conjunto de recursos naturais e culturais, aos quais se agregam serviços turísticos como os transportes, hospedagem, alimentação e outros, formando juntos, o produto turístico.

Para tanto, no contexto de integração do modelo prisma dentro do desenvolvimento endógeno torna-se referência com o chamado EHP fator econômico, fator humano, fator paisagem (natural e cultural), inseridos para a realidade local das comunidades envolvidas e

---

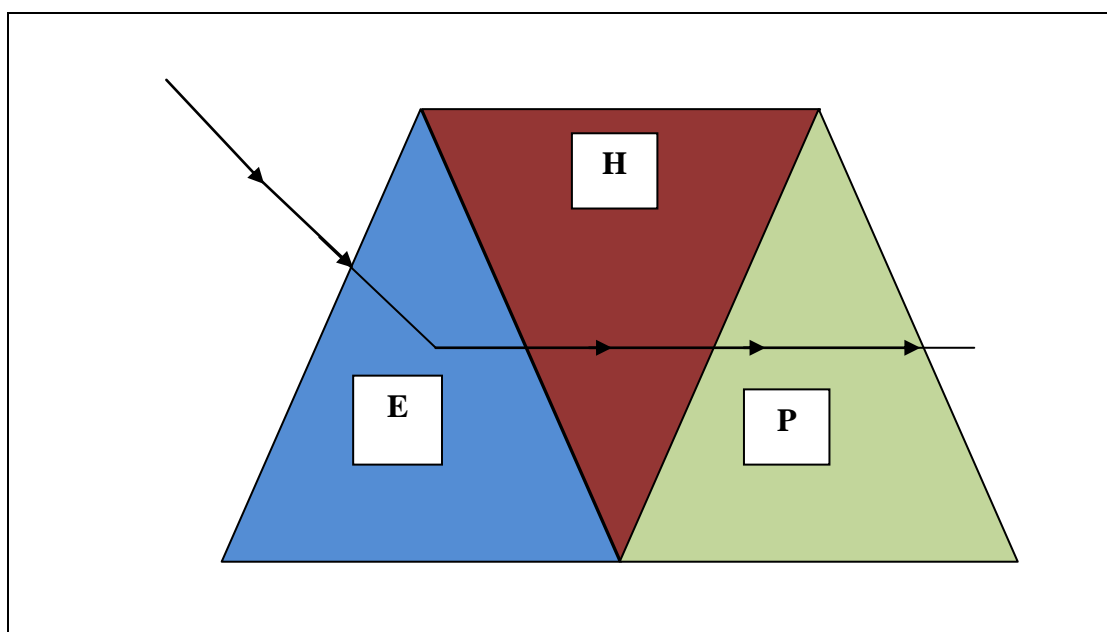
<sup>7</sup> Atividade praticada por motoristas que dirigem um veículo denominado Buggy para transportar turistas em passeios, como em dunas na região nordeste do Brasil.

participativas dentro da análise do campo epistemológico do turismo, focadas em cada variável presente identificada no EHP.

Com a proposta do modelo Prisma por meio do EHP, apresentam-se os determinados fixos, Manaus (RR), Presidente Figueiredo (AM), Boa Vista (RR), Pacaraima (RR) e Santa Elena do Uiarén (RR), os quais funcionam como um Prisma com determinada demanda para o turismo e acabam gerando uma série de ofertas turísticas, vetores esses que são gerados por meios de uma rede de articulação de atores sociais, cujo objetivo é a construção de um capital social.

No modelo do Prisma e por meio da incidência e refração ocorrem as três variáveis do EHP, quando essas estão relacionadas dinamicamente como é apresentado na figura posterior. As figuras abaixo são representações desse modelo, elaboradas para destacar as dimensões para a análise do estudo em desenvolvimento. Nesse sentido, faz-se necessária a divisão dessas variáveis para realizarmos um análise em cada uma das dimensões EHP (Econômico, Humano e Paisagem) (Figura 11).

Figura 11 - Modelo Prisma – EHP



Fonte: Elaboração própria

### 3.2.1 Dimensão Econômica

Desmembrando o tripé na classificação do EHP, o fator econômico dos municípios apresentado a partir do terceiro setor, no qual entra o turismo por meio dos seus serviços (meios de hospedagem, meios de alimentação e meios de transporte), dando-lhe o devido

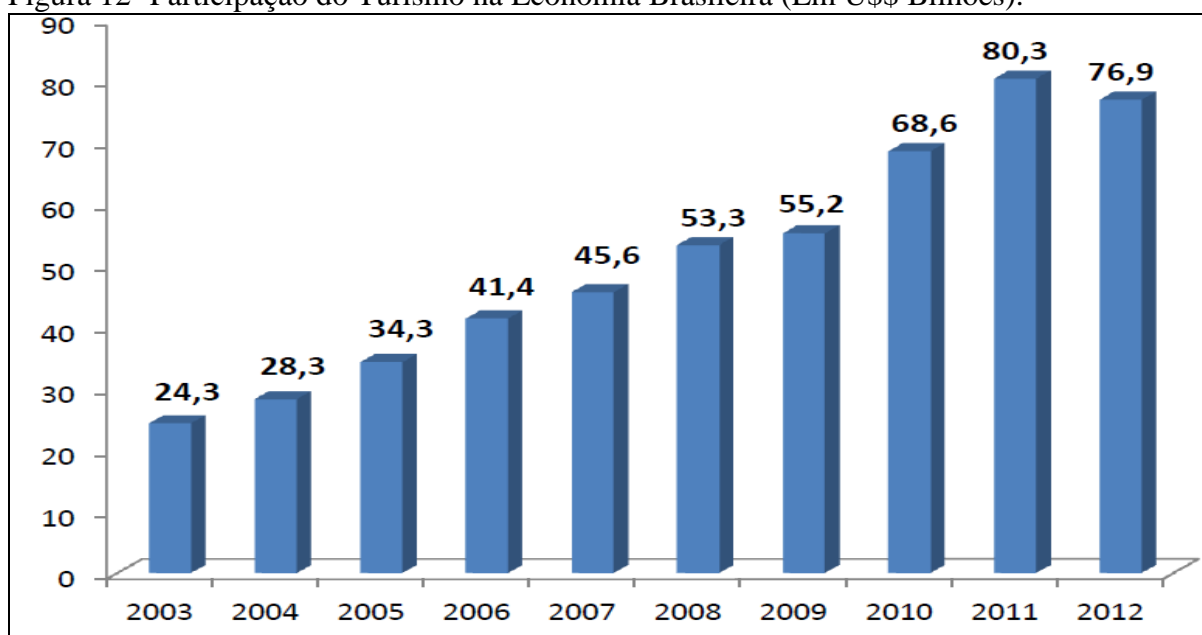
valor, a economia de um país é medida pelo consumo e produção no meio. O turismo vem sendo tratado como uma das principais alternativas, seja no âmbito social ou econômico para promover o desenvolvimento de diversas localidades.

Na dinâmica mais intensa, o fluxo de turistas tem aquecido vários setores da economia. Nesse caso, a atividade hoteleira, alimentação e transporte e suas interconexões econômicas contribuem, principalmente, para aquecer o mercado, faturamento e expectativas do segmento de turismo, além de gerar empregos diretos e indiretos.

Em meio a esses fatores econômicos, o turismo é visto como uma forma de captação de divisas passando a ter uma grande importância global. Esses números são apresentados na geração de emprego e renda numa determinada localidade possivelmente determinada diretamente a partir da oferta e empregabilidade, demandando muita mão-de-obra no setor terciário. Como citado anteriormente uma série de empregos diretos e indiretos.

Para compreender esse fator, faz-se necessário perceber a importância dos números em gráficos.

Figura 12- Participação do Turismo na Economia Brasileira (Em U\$\$ Bilhões).



Fonte: WTTC (2013).

Nota-se no gráfico acima, que na economia brasileira a participação do turismo já representa 3,7% do PIB. Entre os anos de 2003 a 2009 o setor cresce em 32,4% enquanto a economia brasileira apresentou uma expansão de 24,6%. No ano de 2011 cerca de 2,74 milhões de empregos direto forma gerados pelo turismo e com a estimativa de crescimento de 7,7% para o ano de 2012, totalizando cerca de 2,95 milhões empregos.

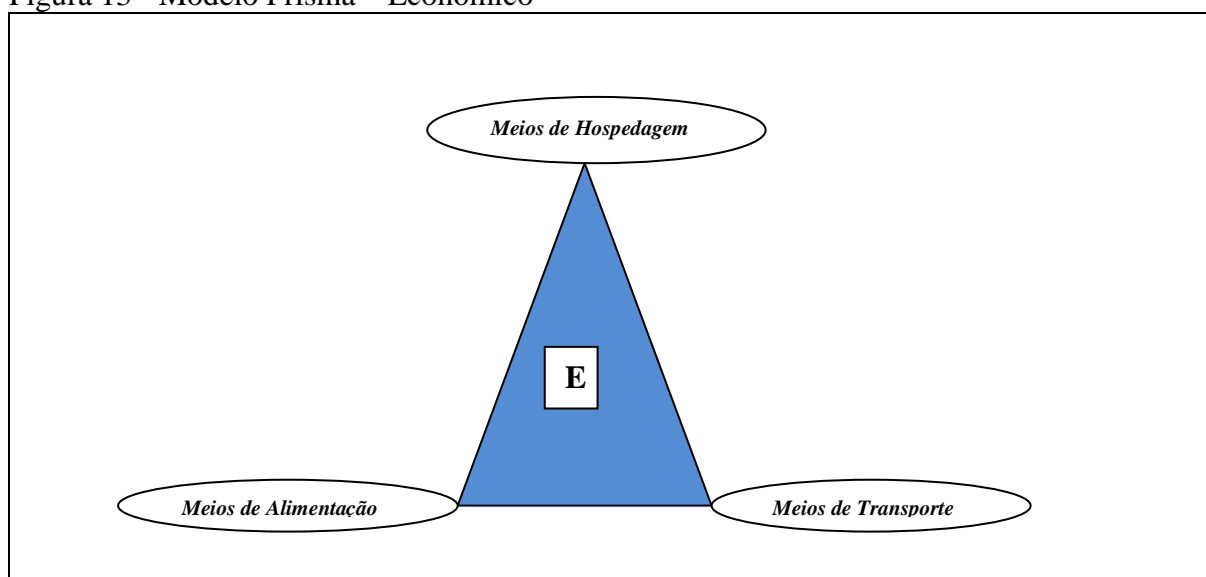


Para a World Travel & Tourism Council – WTTC (2013), tudo isso inclui as atividades relacionadas à hotelaria, agências de viagens, companhias aéreas, outros tipos de transporte de passageiros, meios de alimentação e entretenimento os quais geram empregos diretos.

Ao analisar a geração de empregos diretos e indiretos, a WTTC (2012) descreve que, em 2011 foram gerados 7,65 milhões de empregos; e em 2012, 8,04 milhões que representaram, respectivamente, 7,8% e 8,3% do total de empregos gerados no país. Para o ano de 2013, estima-se um crescimento de 3,8%. Projetam-se 10,59 milhões de empregos diretos e indiretos no ano de 2023, o que representa aproximadamente 9,5% do total de empregos.

Dentro dessa análise, são refletidos os efeitos de encadeamentos em relação ao número de trabalhadores frente ao terceiro setor e repercutem fortemente na economia do Brasil, uma vez que há um elevado aumento desses número no decorrer dos anos, por meio dos seus indicadores. Esse tripé se relaciona diretamente na utilização desses serviços (meios de hospedagem, alimentação e transporte turístico) que gera milhões de empregos usufruídos por esses *fluxos* turísticos que adentram na localidade. Verificar prisma (figura 13).

Figura 13 - Modelo Prisma – Econômico



Fonte: Elaboração própria

Para compreendermos o prisma, é necessário conceituar meios de hospedagem, que segundo a lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, no art. 23, sobre meio de hospedagem dispõe sobre a Política Nacional de Turismo:

“Consideram-se meios de hospedagem os empreendimentos ou estabelecimentos, independentemente de sua forma de constituição, destinados a prestar serviços de

alojamento temporário, ofertados em unidades de frequência individual e de uso exclusivo do hóspede, bem como outros serviços necessários aos usuários, denominados de serviços de hospedagem, mediante adoção de instrumento contratual, tácito ou expresso, e cobrança de diária.”

Box 1- Categorias dos tipos de meios de hospedagem.

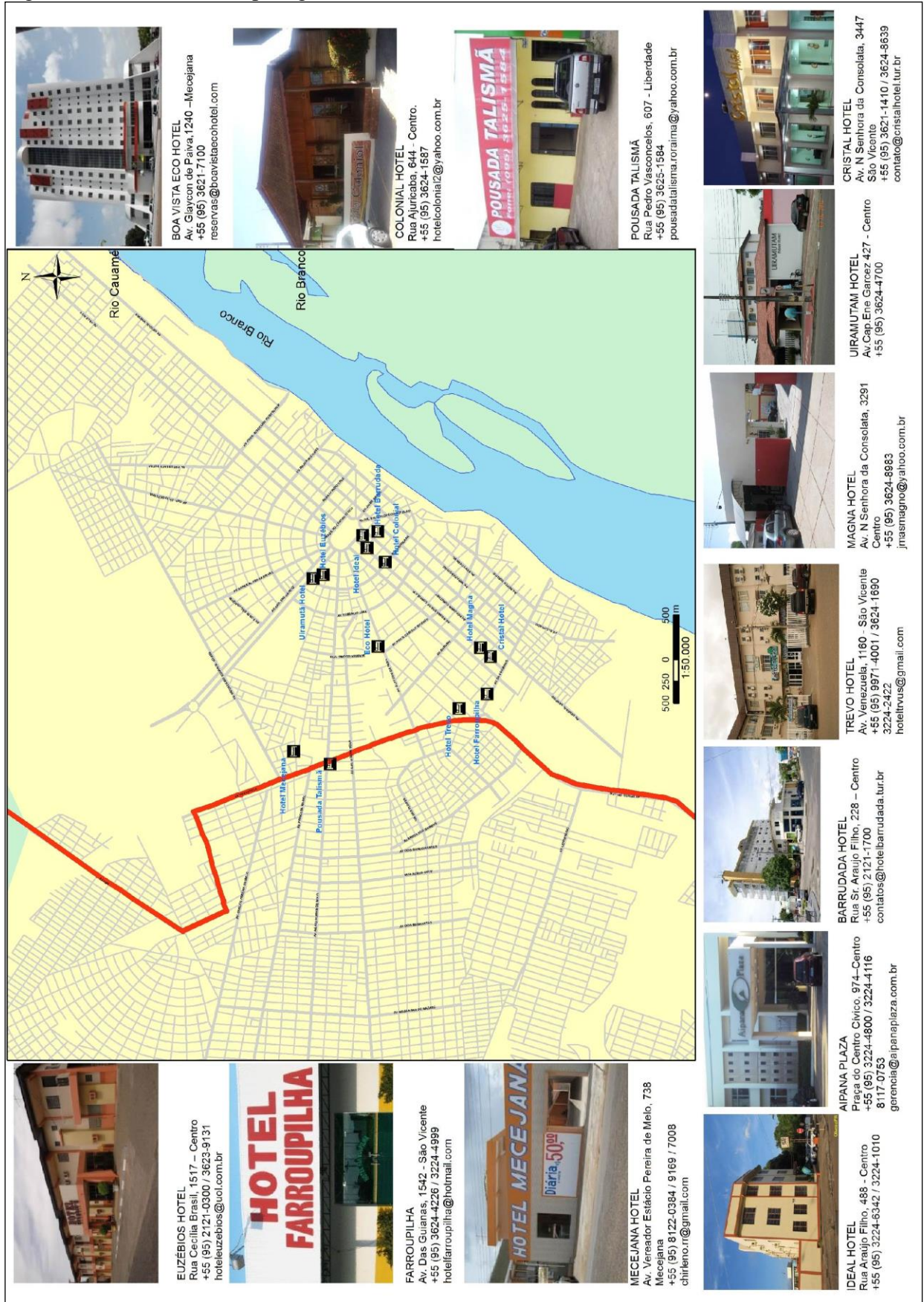
<b>Hotel</b>	Estabelecimento com serviço de recepção, alojamento temporário, com ou sem alimentação, ofertados em unidades individuais e de uso exclusivo dos hóspedes, mediante cobrança de diária.
<b>Resort</b>	Hotel com infraestrutura de lazer e entretenimento que disponha de serviços de estética, atividades físicas, recreação e convívio com a natureza no próprio empreendimento.
<b>Hotel Fazenda</b>	Localizado em ambiente rural, dotado de exploração agropecuária, que ofereça entretenimento e vivência do campo.
<b>Cama &amp; Café</b>	Hospedagem em residência com no máximo três unidades habitacionais para uso turístico, com serviços de café da manhã e limpeza, na qual o possuidor do estabelecimento resida.
<b>Hotel Histórico</b>	Instalado em edificação preservada em sua forma original ou restaurada, ou ainda que tenha sido palco de fatos histórico-culturais de importância reconhecida. Entende-se como fatos histórico-culturais aqueles tidos como relevantes pela memória popular, independentemente de quando ocorreram, podendo o reconhecimento ser formal por parte do Estado brasileiro, ou informal, com base no conhecimento popular ou em estudos acadêmicos.
<b>Pousada</b>	Empreendimento de característica horizontal, composto de no máximo 30 unidades habitacionais e 90 leitos, com serviços de recepção, alimentação e alojamento temporário, podendo ser em um prédio único com até três pavimentos, ou contar com chalés ou bangalôs.
<b>Flat/Apart-Hotel</b>	Constituído por unidades habitacionais que disponham de dormitório, banheiro, sala e cozinha equipada, em edifício com administração e comercialização integradas, que possua serviço de recepção, limpeza e arrumação.

Fonte: Sistema de Classificação de Meios de Hospedagem, Ministério do Turismo (2010).

Os meios de hospedagem dentro dos fixos apresentam-se classificados na categoria, hotel, resort, hotel fazenda, pousada e flat. Na cidade de Manaus (AM), é formente presente os meios de hospedagem, hotel, resort, hotel fazenda e pousada; já em Presidente Figueiredo (AM), são mais presentes Hotel, Hotel Fazenda e Pousada.

Relativo a isso, no estado de Roraima, no fixo Boa Vista só são presentes hotéis e pousadas; também é presente um Hotel Fazenda muito frequentado, porém o mesmo se localiza fora do eixo em estudo (Ver figura 14).

Figura 14 – Meios de Hospedagem em Boa Vista-RR.



Fonte: CAVALCANTE; CORDEIRO; SENHORAS (2014)

Dentro desse, como eixo de bifurcação no município de Amajari na Serra do Tepequém também há Hotéis e Pousadas, além de áreas para *campings*; estes últimos, apesar de não fazerem parte da classificação de meios de hospedagem, são muito utilizados pelo turista de aventura, ou ecoturista.

No trecho fronteira cidades-gêmeas Pacaraima (RR) e Santa Elena de Uairén (VE), Pacaraima, há um número pouco significativo de hotéis e pousadas. Porém, especialmente em Santa Elena, há hotéis, pousadas, hotel-fazenda e até resort, estes muito utilizados pelos turistas que adentram a fronteira.

Nos meios de Transporte conforme a lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, regida pela ANTT- Agência Nacional de Transportes terrestres, no art 22, afirma que constituem a esfera de atuação da ANTT, nos inciso III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; V – a exploração da infraestrutura rodoviária federal responsáveis pelo transporte rodoviário, sendo o principal elemento no eixo BR-174.

Porém, em turismo, *transportadora turística*, conforme a lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, no art. 28, sobre transportadora turística que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, são transportadoras turísticas as empresas que tenham por objeto social a prestação de serviços de transporte turístico de superfície, caracterizado pelo deslocamento de pessoas em veículos e embarcações por vias terrestres e aquáticas, tendo essas as seguintes modalidades:

#### Box 2 - Modalidade transportadora turística

<b>Modalidades</b>
I-pacote de viagem: itinerário realizado em âmbito municipal, intermunicipal, interestadual ou internacional que incluam, além do transporte, outros serviços turísticos como hospedagem, visita a locais turísticos, alimentação e outros;
II - passeio local: itinerário realizado para visitação a locais de interesse turístico do município ou vizinhança, sem incluir pernoite;
III - traslado: percurso realizado entre as estações terminais de embarque e desembarque de passageiros, meios de hospedagem e locais onde se realizem congressos, convenções, feiras, exposições de negócios e respectivas programações sociais; e
IV - especial: ajustado diretamente por entidades civis associativas, sindicais, de classe, desportivas, educacionais, culturais, religiosas, recreativas e grupo de pessoas físicas e de pessoas jurídicas, sem objetivo de lucro, com transportadoras turísticas, em âmbito municipal, intermunicipal, interestadual e internacional.

Fonte: Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, no art. 28, incisos I,II,III e IV. (2008).

Nos fixos do Estado do Amazonas, as transportadoras turísticas estão presentes em maior número em Manaus; o fixo Presidente Figueiredo, em relação a capital possui um número inferior de transportadora turísticas, porém é presente o meio de transporte entre os dois fixos, como ônibus e táxi intermunicipal.

No fixo Boa Vista, o número de transportadoras turísticas é baixo. Quanto aos meios de transporte rodoviário só uma empresa que faz a linha Boa Vista/Presidente Figueiredo/Manaus e Boa Vista/Pacaraima com a concessão rodoviária da ANTT; as outras realizam essa linha e se enquadram como transportadoras turísticas.

Para se deslocar até a fronteira com a Venezuela o turista também tem a opção de táxi intermunicipal. Para atravessar a fronteira há táxi venezuelano que se desloca até o município de Santa Elena de Uairén. Assim, se apresentam as opções de deslocamento por meios terrestre dentro do eixo rodoviário BR-174.

Entender os meios de alimentação dentro prisma como parte da oferta turística é possível para compreender sua importância como serviço prestado. Mas também, no caso da culinária como atrativos turísticos, como forma da expressão cultural de um comunidade por meio dos pratos típicos que despertam a curiosidade dos turistas.

Os meios de alimentação constituem, portanto, a expressão de uma cultura que utiliza e valoriza o produto ou matéria-prima que se desenvolve bem no ambiente. Assim, os meios de alimentação se tornam importantes no turismo como fator atrator, pois, por meio da culinária local, apresenta o caráter étnico de uma comunidade e ressalta as características peculiares de uma cultura, por meio da identidade expressa na alimentação.

Cada fixo apresenta suas especialidades culinárias, porém em termos de número de meios de alimentação, a cidade de Manaus apresenta um quantitativo superior no que diz respeito à alimentação; já Presidente Figueiredo apresenta médio, a capital Boa Vista e o município de Pacaraima e Santa Elena do Uairén, baixo em termos de quantidade de meios de alimentação na localidade.

### **3.2.2 Dimensão Humano**

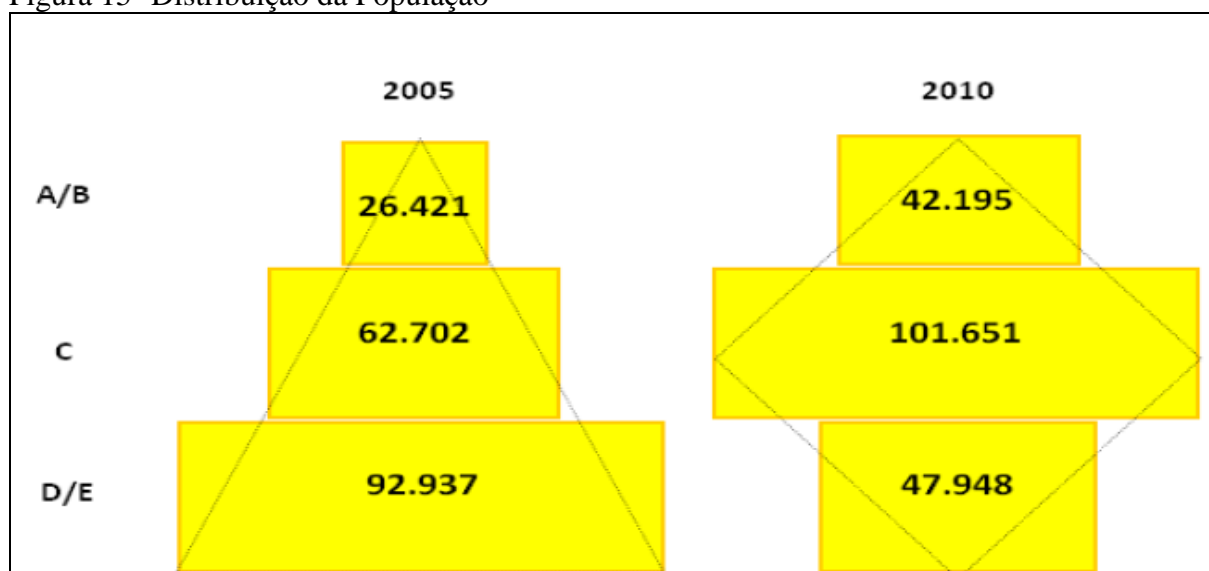
No segundo desmembramento, há o fator humano que promove a melhoria da qualidade de vida de quem vive nessas regiões. O turismo entra como forma de melhoria social para essas populações, e cerca de 60 milhões de brasileiros ascenderam de classe social entre os anos de 2005 e 2010, sendo que 45 milhões deixaram as classes D e E, 15 milhões migraram da classe C para as classes superiores.

Com tudo isso, ocorreu um aumento de acúmulo de 62% na classe média (classe C), e a classe AB (grupos com renda familiar mais elevada, superior a R\$ 4.804,00) aumentou 60%, totalizando 42,2 milhões em 2010. A classe passa a ser dominante pelo percentual populacional, passando a constituir 53% da população.

Sendo assim, o turismo manifesta-se como uma forte participação nessa nova fase de crescimento econômico do país e se consolida numa importante atividade econômica para o desenvolvimento regional social, porque gera emprego, investimento em infraestrutura e, por meio desse ambiente competitivo, cresce a cada ano conforme Figura 13.

No fator o humano, a comunidade deve exercer seu poder de protagonismo, para que possam solucionar seus próprios problemas, uma vez que elas conhecem melhor do que ninguém o que precisam para se desenvolver, aproveitando as oportunidades, empreendendo, participando das redes de desenvolvimento existente nas suas comunidades, exercendo dessa forma a ação coletiva mútua que possa promover melhoria e qualidade de vida.

Figura 15- Distribuição da População



Fonte: Observado Brasil 2011/CETEM (ANO)

Com a contextualização do fator humano por meio do social, o perfil socioeconômico da população, em relação ao turismo, impacta diretamente na demanda do turista que adentra o país. A oferta turística influencia diretamente nessa relação, já que não há fluxo turístico se a localidade tiver um bom equipamento turístico.

Por meio das ofertas original e agregada, no desenvolvimento endógeno, a prática do turismo se desenvolve por meio da demanda exigente no processo de contato e envolvimento com as comunidades, já que estão contextualizadas no fator social dentro do modelo prisma.

Para Beni (2006), a prática turística bem planejada exige o envolvimento da comunidade local em todo o processo de desenvolvimento da atividade. Nesse sentido, as práticas do desenvolvimento endógeno apresentam-se como fortes instrumentos que devem

ser utilizados no planejamento turístico. Essa prática local é um dos elementos fundamentais para o desenvolvimento da atividade turística.

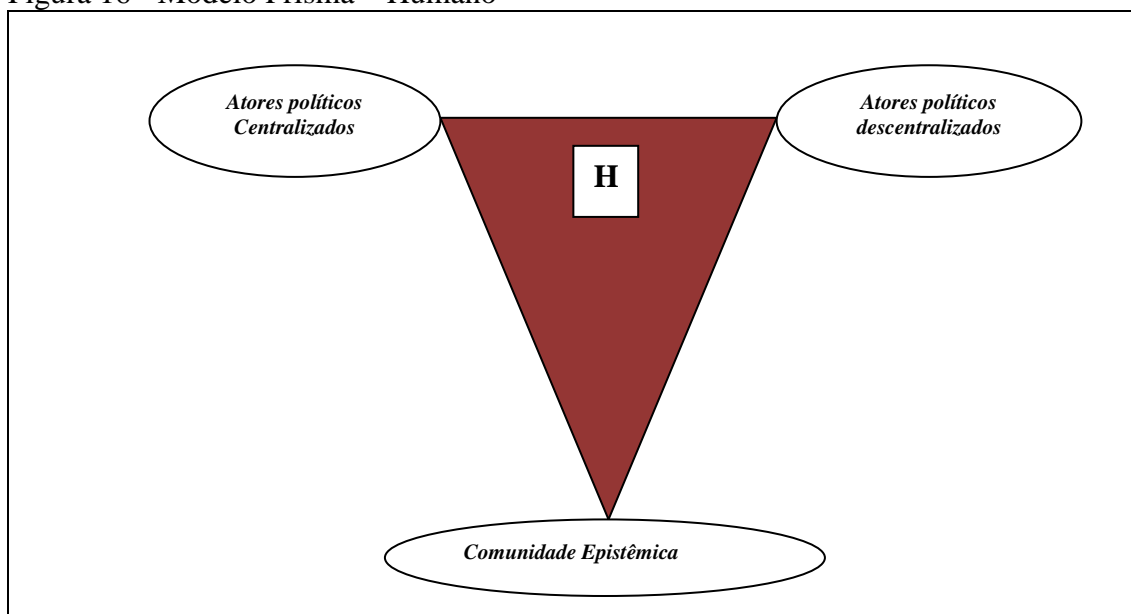
Como alternativa econômica para a comunidade, a atividade desenvolvida numa sociedade deve ser evidenciada. O social e a cultura destacando a própria comunidade como agentes transformadores de seu territórios, promovendo o desenvolvimento local e a melhoria da qualidade de vida dessas localidades por meio do turismo.

A importância dos atores sociais no território ou espaço surge como alternativa econômica que se preocupa com o fator social e cultural em que estão inseridos, pois tudo isso é resultado de um processo de trabalho de cooperação presentes como elemento fundamental na construção de modelos benéficos para uma comunidade pensando no patrimônio como um todo.

O capital social organiza-se de maneira que tais redes de indivíduos ou agregados familiares, bem como normas e valores associados geram externalidade para a comunidade como um todo. Conforme Abaunza (2003), capital social enfatiza como o fortalecimento dos vínculos comunitários e sociais, voluntários e com um grau de permanência, podem favorecer o desenvolvimento.

Dessa maneira, capital social exerce sua influência sobre o desenvolvimento, como resultado das interações entre a comunidade e os atores políticos, centralizados e descentralizados. Isso facilita o compartilhamento de informações e ação coletiva, de tomada de decisões através de papéis estabelecidos, redes sociais e outra estrutura social complementados pelas regras, procedimentos e precedentes para o desenvolvimento endógeno da comunidade (Figura 16).

Figura 16 - Modelo Prisma – Humano



Fonte: Elaboração própria

Para compreender esse tripé, precisamos entender atores políticos centralizado e descentralizado. Para tanto, a importância desse capital social faz-se necessário ter uma rede de instituição importante para o desenvolvimento do turismo, que envolve todos: comunidades epistêmicas, os atores políticos centralizados (governos federal, estadual e municipal) e os atores políticos descentralizados como associações de classes e sindicatos, que, juntos, contribuem para uma articulação, gerando políticas públicas para o desenvolvimento da comunidade local. Também se apresenta a comunidade epistêmica, aquela que contribui para o desenvolvimento de toda a comunidade.

Em Manaus e Presidente Figueiredo os atores centralizados são presentes, pois se apresentam por meio da esfera pública federal, estadual e municipal. A primeira pelo Ministério do Turismo, a segunda por meio do Amazonastur e a terceira por meio da Superintendência de Turismo de Manaus e Presidente Figueiredo, que representam os órgãos políticos responsáveis para o desenvolvimento dos programas e projetos. Em Boa Vista e Pacaraima, há os órgãos, o DETUR, departamento de Turismo de Roraima e a Superintendência de Turismo de Boa Vista. Porém, ainda não há uma Secretária de Turismo do Estado. Os referidos órgãos são representantes do turismo.

Os atores políticos descentralizados são pouco presentes em todos os municípios fixos, fazendo-se presentes em pouco ou pequenas atividades comunitárias. Apesar de algumas comunidades possuírem sindicatos ou associações, não é forte a presença e a participação desses atores nos programas ligados ao desenvolvimento do turismo no município.



### 3.2.3 Dimensão Paisagem

No último desmembramento, a dimensão paisagem, é fruto desta relação entre o natural e o cultural, sendo que suas características são capazes de gerar fluxo turístico e, por consequência, benefícios de ordem ambiental, econômica, social e humana. A paisagem torna-se essencial para a atividade turística e seu estudo inserido no processo de planejamento do turismo é fundamental para atrair esses fluxos para os destinos turísticos e sua paisagem.

Em turismo, há o uso de diferente paisagem que varia dentro dos atrativos turísticos, tanto naturais quanto culturais. Esses dois elementos formam um conjunto único de atrativos turísticos que atraem os fluxos fazendo com que esses elementos sejam itens de atração que complementam um ao outro. Os atrativos artificiais são aqueles criados pelo homem, os bens arquitetônicos históricos, religiosos, serviços de infraestrutura que, dentro do prisma, formam o tripé da pirâmide paisagem.

Os elementos naturais dentro de paisagem são aqueles criados pela natureza, como montes, praias, lagoas, rios, montanhas, cachoeiras entre outros; já os elementos culturais ficam caracterizados pela dinâmica da cultura local de uma comunidade, sendo um fator positivo e atrator dos *fixos*, caracterizados pelos traços marcantes da receptividade da população, hospitalidade do local e a relação com o turista, tornando-se principal ponto de atração já que apresentam um grande potencial paisagístico.

Para Petrocchi (1998), esses recursos são acervo turístico do lugar, que enriquecem a oferta, preservam a memória, no sentido cultural e são apreciados por turistas e pela própria população. Nota-se, no entanto, a importância desses recursos para atrair a demanda turística.

A demanda por esses recursos é o que impulsiona a economia das comunidades locais, envolvidas na atividade turística. Muitos turistas buscam essas localidades para manter contato com a natureza. Os turistas que mais procuram pelos recursos são os que, em sua maioria, chegam à localidade querendo vivenciar o habitat da fauna e da flora presente na paisagem natural.

Dentro desses elementos de paisagem, os atrativos turísticos são elementos de utilização turística efetiva tendo seu potencial aproveitado, parcialmente ou no todo; são caracterizados pelos fluxos turísticos significativos e pela infraestrutura presente e desenvolvida.

Para Marenzi (2004), os corredores da paisagem são considerados os traçados do sistema viário. O sistema viário, nesse caso, é a BR-174, de Manaus (AM) à fronteira com a Venezuela, cidade de Santa Elena de Uairén (VE). Ele é denominado corredor Amazonas-

Caribe, também presente nos corredores de paisagem, fator atrator de fluxos turísticos para os fixos em estudo,



Por outro lado, quando falamos de recursos turísticos dentre os elementos paisagísticos, eles se caracterizam como potencial de atração turístico não aproveitado ou em fase incipiente de desenvolvimento, mas pode vir a tornar-se um atrativo turístico efetivo, quando realizadas ações de desenvolvimento. Bolós (1992) inclui na paisagem elementos como as produções culturais do ser humano, a escala e o tempo.

Nesse sentido, aqui se distinguem os elementos paisagísticos natural e cultural presentes num só lugar, que servem de fator atrator para o deslocamento de uma pessoa para outra localidade. Dessa forma, entra o fator artificial quando apresentado e criado pelo homem com pouca ou nenhuma interferência da natureza, como os parques aquáticos entre outros ver figura 17.

Além dos atrativos naturais de determinadas regiões, que geram naturalmente um fluxo turístico, a oferta de bens e serviços turísticos colabora para atrair turistas em determinada região, durante certo período. Perante esse ponto de vista, notam-se os produtos turísticos no que se refere à oferta.

Figura 17– Elementos naturais, culturais e artificiais da paisagem e seus fixos BR-174



Teatro Amazonas - Manaus (AM)	Parque Urubuí - Presidente Figueiredo (AM)
	
Pedra Pintada - Pacaraima (RR)	Igreja Matriz - Boa Vista (RR)

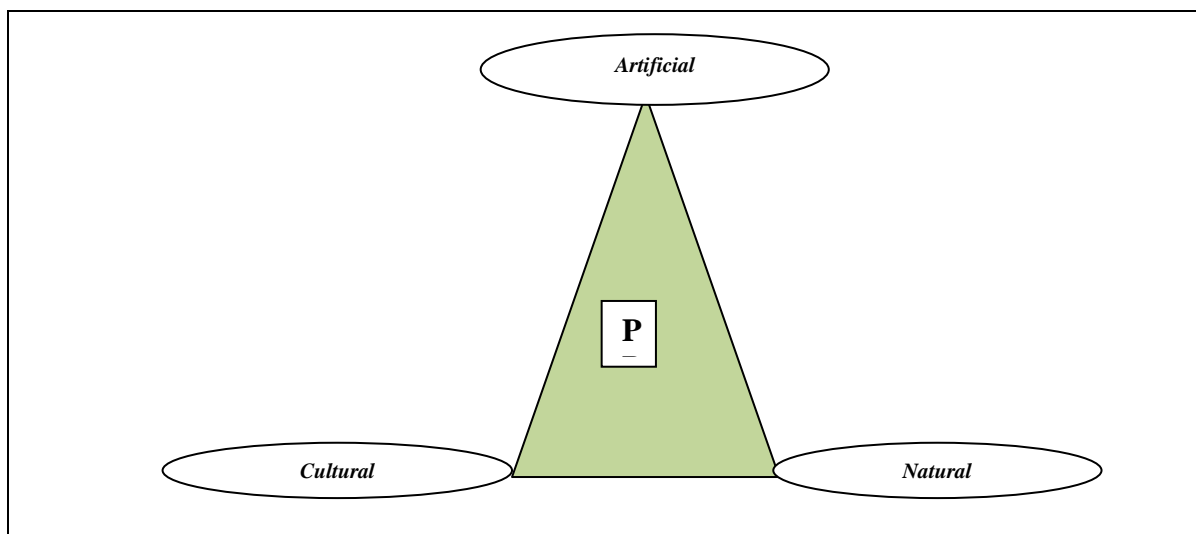
Fonte: Acervo fotográfico de trabalho de campo. CAVALCANTE (2013)

Para tanto, a paisagem pode ser analisada como um conjunto de elementos percebidos pelo homem. Os elementos da paisagem, segundo Bombín (1987), podem ser classificados em naturais (fatores bióticos e abióticos) – os quais estão relacionados à forma da terra, à água, à vegetação e à fauna – e artificiais (estruturas criadas pela ação do homem) – relacionados à edificações, agricultura, pecuária, indústria, turismo etc.

Após esta contenda, pode se finalizar que o conceito de paisagem está próximo às ideias de espaço, de natureza e de cultura do homem como observador. De maneira resumida, a paisagem é, portanto, formada pelo conjunto de componentes naturais, culturais e estéticos integrados (artificiais), os quais estão associados a um dado espaço e escala percebidos pelo homem.

Dessa forma, a paisagem se constitui um elemento essencial para o deslocamento de pessoas de um espaço para o outro, assim o turismo se apropria do espaço em que a paisagem é o principal elemento para que o turismo em uma localidade se desenvolva fazendo com que exista um fluxo de turista numa determinada localidade, sendo a paisagem o principal influenciador no poder de atração no espaço, representado nesse tripé cultural, natural ou artificial.

Figura 18 - Modelo Prisma – Paisagem



Fonte: Elaboração própria

No modelo prisma, a paisagem natural é descrita como aquela que já existe no ambiente natural não criada pelo homem. Com um grande número de paisagem natural, Manaus apresenta esse dado como fator presente em vários pontos turísticos da capital. Já Presidente Figueiredo possui ponto mais atrator em relação a Manaus, pois há um patrimônio natural latente ( Apêndice B). Boa Vista e Pacaraima também possuem ao longo da rota uma paisagem natural, porém não desfrutado como no estado do Amazonas, por suas limitações legislativa e territorial indígena. Do outro lado da fronteira em Santa Elena de Uairén, assim como no Amazonas também há um elevado ponto de atração natural, onde se inicia a Gran Sabana.

Na dimensão cultural, é notório que, em Manaus, a etnicidade e o patrimônio histórico presentes na cidade tornam-se fator atrator na cidade. Em Presidente Figueiredo a cultura é notada por meio de festa e culinária local. Em Boa Vista, a paisagem cultural é incipiente e pouco desfrutada pelos turistas que aqui chegam pelo eixo-174. Apesar de ter um número considerável de indígenas em relação às outras partes do país, ainda não são inseridos na cultura como produto cultural para o turista. Pacaraima por ficar na fronteira, também, é pouco relevante em termos de cultura, e Santa Elena por seu isolamento logístico na Venezuela não apresenta fortemente a cultura como atração turística.

A paisagem artificial, aquela criada pelo homem, é mais presente na capital Manaus. Enquanto em Presidente Figueiredo, Boa Vista e Pacaraima a paisagem não é predominante.

Apesar de Presidente Figueiredo possuir um parque aquático, esse não interfere como motivo de aumento do fluxo no município, que continua sendo a paisagem natural da localidade.

### 3.3 Considerações parciais

O presente capítulo se dedicou a apresentar os resultados da análise dos fixos por meio do modelo prisma no intuito de entender o dimensionamento do desenvolvimento endógeno do turismo, e a sua relação com as dimensões econômica, humana e paisagem (natural e cultural) do turismo. Para tanto, utilizou-se o modelo prisma da Matemática para realizar o estudo dessas três variáveis no turismo.

Para alcançar o objetivo proposto neste capítulo, a análise foi estruturada em três dimensões: em primeiro lugar, apresentamos a variante econômica ao fator produto interno bruto e sua relação com os equipamentos turísticos existentes na localidade que gera emprego direto e indireto, sendo eles analisados pelos meios de hospedagem, meios de transporte e os meios de alimentação, equipamento turísticos básicos no turismo, já que há outros.

Em segundo lugar, apresentamos a dimensão humana movida pelo índice de desenvolvimento, uma vez que essa dimensão é fator primordial quando desenvolvemos esses elementos por meio do capital social, e os atores políticos diretos e indiretos que influenciam no desenvolvimento endógeno de uma comunidade, assim a análise feita dos elementos fixos traz argumentos que justificam o bom desenvolvimento ou não de uma região.

A terceira dimensão, a paisagem (natural e cultural) apresentamos como primordial a influência dos fluxos, ao se deslocarem até os fixos, pois não havendo esses elementos de atração a região turística se torna pouco visitada, diminuindo o fluxo turístico, fazendo com que essa região seja impactada de maneira negativa, já que não há uma forte paisagem.

Uma série de fatores transforma os fixos mais atrativos aos fluxos gerados pelo turismo. Nisso, o modelo prisma e seus dimensionamentos que fazem referência ao potencial e à oferta turística existente em cada localidade, distingue os pontos fortes e fracos de cada região e fixos em estudo.

Nesse sentido, as dimensões analisadas na rota viária do Amazonas a fronteira com a Venezuela, também se moldam às interferências oriundas dos fatores externos e internos de uma localidade, pois além da necessidade da interferência do capital social e os *stakeholders*, é preciso haver um detalhamento dos elementos presentes nessa análise que será levantada no capítulo 4, concluindo assim o estudo.

## **CAPÍTULO 4**

### **ANÁLISE COMPARATIVA DO TURISMO ENDÓGENO E EXÓGENO**

## ANÁLISE COMPARATIVA DO TURISMO ENDÓGENO E EXÓGENO

O último capítulo dedica-se a realizar uma análise comparativa do endógeno e exógeno a partir dos pontos fixos em estudo e seus fluxos, inseridos nos *hotspot*, mas também apresenta os resultados da pesquisa, a fim de compreender alguns elementos que se atrelam no contexto da regionalização do turismo.

Ao compreendermos alguns elementos, que se atrelam à regionalização do turismo, nos deparamos com uma análise detalhada e comparativa do desenvolvimento exógeno e endógeno no turismo, delimitadas e apresentadas pelas variáveis presentes nesses dois desenvolvimentos a ser compreendidas à luz da regionalização do turismo.

Partindo do ponto de vista endógeno em turismo, faz-se necessário compreender a análise do ponto de vista dos atores sociais no seu território, aplicada ao estudo sobre envolvimento da comunidade e das ações dispostas a ajudar a localidade juntamente com os atores centralizados e descentralizados. Dessa forma, a relevância dos atores locais e os seus processos de organização e relação social permitem que a região atinja um crescimento equilibrado a longo prazo, inovando e dando diferentes usos.

Com base nesse argumento, após explanação, o desenvolvimento endógeno e o exógeno acontecem principalmente através da instalação de empresas que não possuem matriz na localidade ou região. Essas empresas instalam-se em função de algum atrativo que a região oferece, seja por razões logísticas, ou pela disponibilidade local de recursos humanos treinados, movimentando a economia do município sem consultar a comunidade local.

Como elemento difusor da problemática entre a escala e escopo no trabalho, a regionalização do turismo no endógeno e no exógeno corrobora para o entendimento final do estudo que faz uma análise comparativa entre os dois desenvolvimentos, ajudando a entender os fixos escolhidos no estudo, considerando a Rota 174 como atrativa para o turista, por uma série de variáveis e dimensões analisadas.

Para tanto, do que foi abordado nos capítulos anteriores, os modelos endógeno e exógeno são diferenciados e, quando unidos, podem contribuir com o enriquecimento cultural dos recursos humanos locais junto à participação desses atores sociais, aproveitando os recursos humanos e seus *clusters*.

## 4 INTRODUÇÃO

Os desenvolvimentos endógeno e exógeno cada vez mais atraem os estudiosos das mais diversas aéreas: econômica, social, cultural ou geográfica, bem como a junção dessas. Diversos estudos têm como objeto as cidades, regiões e espaços, presentes dentro da regionalização do turismo sendo compreendidas pelos programas do governo federal.

Importantes estudos sobre as cidades envolvidas no programa de regionalização do turismo e suas particularidades e programas específicos tornam-se, cada vez mais, objetos de estudos para muitos pesquisadores. Há vários grupos de pesquisa que desenvolvem trabalhos relacionados ao desenvolvimento exógeno e endógeno do turismo.

O estudo das questões inerentes ao desenvolvimento endógeno e exógeno do turismo está diretamente atrelado à regionalização do turismo, em que pese a delimitação do espaço dentro de um modal rodoviário na região amazônica do país. Eles são direcionados aos planos de desenvolvimento regional do país. Dentro disso, diversas dimensões se interligam intrinsecamente às variáveis dos fixos e fluxos, as quais se tornam elementos principais para tal análise.

A pesquisa inerente às cidades em estudo denominadas *hotspot* mostra suas potencialidades presentes para o desenvolvimento local. Conforme capítulo 2, por meio da análise do modelo gravitacional destaca-se uma série de variáveis constantes de uma análise que envolve o desenvolvimento exógeno.

É nesse sentido que podemos entender a relevância de compararmos o estudo do desenvolvimento exógeno com o endógeno, pois vem de encontro aos estudos realizado pelos programas do governo federal, representado pelo Ministério do Turismo junto ao programa de regionalização do turismo, em especial para a região Norte do país e para a fronteira Brasil e Venezuela.

Os municípios em estudo devem ser tratados como pontos principais nas políticas públicas da rota, justamente por apresentarem pontes de referência para o surgimento de redes fixo e fluxos presentes na região. Dessa forma, atrela-se o entendimento do capítulo 2 com o 3, tendo em vista que corroboram para compreender a relação do endógeno com exógeno no turismo.

É importante lembrar que o estudo surge dentro de rota rodoviária representadas pelos municípios de Manaus (AM), Presidente Figueiredo (AM), Boa Vista (RR) e a fronteira com a Venezuela que, do lado brasileiro, é representado pela cidade de Pacaraima (RR) e, do lado venezuelano, por Santa Elena de Uairén (VE). Considera-se de suma importância a escolha



desses fixos para o desenvolvimento e entendimento do estudo que retoma a discussão na comparação do endógeno com o exógeno.

Essa comparação em relação à regionalização do turismo orienta para uma abordagem dentro de um espaço rodoviário que, com a identificação das dimensões, compõe a análise rota 174 e revela que as relações construídas entre esses fixos também são marcadas pelas forças de atração e repulsão teorizadas no capítulo 2. Isso nos leva a pensar sobre a importância da regionalização do turismo para o desenvolvimento.

A regionalização envolve diretamente a divisão de um território em áreas menores com características comuns que ajuda a desenvolver um planejamento, permitindo que essas características em comum ajudem num tratamento adequado no desenvolvimento da região. Esses elementos em comuns são econômicos, culturais, naturais, sociais e geográficos, elementos que, dentro desse enquadramento, promovem o desenvolvimento do país, em processo de planejamento, que inclui espaços demais de localidade. É nesse sentido que o presente capítulo pretende compreender a comparação do desenvolvimento endógeno e exógeno como conectores e difusores do desenvolvimento regional compreendidos na pesquisa observada.

A regionalização do turismo, como estratégia de desenvolvimento regional a fatores como a localização, ponto natural estratégico para a economia, as áreas de alta produtividade econômica e turística, os modelos gravitacional e prisma, torna-se uma alternativa de entendimento desses dois processos de desenvolvimento econômico e social de uma região.

Para alcançar os objetivos propostos neste capítulo, a pesquisa foi desenvolvida tanto nos municípios de Manaus e Presidente Figueredo no Amazonas, quanto em Boa Vista e Paracaraima em Roraima e Santa Elena de Uairén na Venezuela. No primeiro momento foram realizadas coletas de dados junto a prefeitura de Boa Vista e Secretária de Planejamento do Estado de Roraima, através de dados de inventário turístico da capital e de Pacaraima para, inicialmente, entender o funcionamento da economia nos municípios.

Um segundo passo foi a pesquisa realizada na cidade de Manaus e Presidente Figueiredo, no Amazonas. Para a coleta de dados nesses municípios, o acesso foi por meio do Amazonastur, em Manaus, e Superintendencia de Turismo de Presidente Figueiredo. A dificuldade encontrada diz respeito à coleta de dados atualizados e visita à fronteira com a Venezuela, na cidade de Santa Elena de Uairén, para conseguir, principalmente, imagens.

#### 4.1 Análise Comparativa Exógena e Endógena

O presente item apresenta os resultados da pesquisa realizada em Manaus, Presidente Figueiredo, Boa Vista e as cidades-gêmeas Pacaraima e Santa Elena de Uairén, a fim de compreender algumas variáveis e dimensões do exógeno e do endógeno nessas cidades. Da rodovia BR-174, faz-se necessário compreender o funcionamento desse fluxo e como os fixos são apresentados. A pesquisa teve como base norteadora a coleta de dados e um roteiro de observação baseado nos dados coletados anteriormente, além de entrevista oral com guia local e colaboradores dos órgãos de turismo dos municípios e estados.

Segundo o Ministério do Turismo há por obrigatoriedade o cadastro dos equipamentos turísticos (Acampamento Turístico, Agência de Turismo, Guia de Turismo, Meio de Hospedagem, Organizadora de Eventos, Transportadora Turística e Parque Temático). Porém, para tal análise foram delimitados nos estudos do modelo prisma, na variável econômico, os meios de hospedagem, meios de transporte e, como opcional, os meios de alimentação. Já no caso da oferta turística, destacamos o natural, o cultural e o artificial, elementos fundamentais para compreender os atratores dos fixos escolhidos.

Neste caso, nos interessa saber, principalmente, e levantar a quantidade de equipamentos e oferta que existem nos municípios, em razão da análise e da influência da comunidade em se envolver nesse processo de desenvolvimento exógeno e endógeno do turismo. Para tanto utilizamos os bancos de dados e identificamos os principais equipamentos, oferta original e artificial dos municípios. Por meio desse levantamento foi possível identificar os municípios que possuem um equipamento turístico viável para a receptividade dos seus fluxos. Esse levantamento teve o intuito de visualizar os fatores e elementos atratores e repulsores presentes na rodovia BR-174. O levantamento desses dados corrobora com a ideia de que, nessa rota há a necessidade de, para ser um fluxo turístico, ter o mínimo de infraestrutura nas referidas localidades.

Para alcançar os resultados da pesquisa, vale lembrar que a análise priorizou as principais variáveis vistas nos capítulos 2 e 3, sendo retratada aqui no exógeno e endógeno do turismo dentro de um espaço territorial delimitado, no modal rodoviário, na região Norte do país, destacando-se os equipamentos turísticos e sua oferta em estudo.

Na rodovia BR-174, os dois Estados do roteiro - Amazonas e Roraima -, ambientam o contexto da pesquisa. No primeiro, como fixo e *hotspot* Manaus e Presidente Figueiredo; e o segundo como o fixo, a capital Boa Vista e Pacaraima com a cidade gêmea Santa Elena de Uairén. Eles mostram um território novo, com muita biodiversidade e contrastes, num clima

tropical e equatorial contrastando, dentro de seu próprio território, com o clima serrano típico de regiões montanhosas encontrado na Fronteira Brasil/Venezuela, fazendo com que, em poucos quilômetros, haja uma notória diferença de paisagem naturais interesses territórios. A exuberância da floresta, em conjunto com a savana, completando a paisagem com grandes serras e buritizais imponentes refletidos nos igarapés, as cachoeiras, corredeiras estão presentes ao longo da rodovia 174.

A construção, do estudo do eixo BR-174 deve-se ao estudo do potencial turístico dos atrativos dos Estados do Amazonas, Roraima e a fronteira com a Venezuela em conjunto com a produção regional associada ao turismo, que fornecem subsídios para a análise do estudo.

Os dois Estados até a fronteira com a Venezuela apresentam um roteiro e estão ligados pela BR-174, rodovia que liga Roraima às demais regiões do Brasil. Para quebrar o isolamento, foi construída em 1977, como é mostrado no capítulo 2, com percurso até Manaus de 758 km; de Boa Vista à fronteira com a Venezuela, na cidade de Pacaraima, no Brasil, e Santa Elena do Uairén, na Venezuela, 231 km, sendo 15km de distância entre Pacaraima e Santa Elena de Uairén conforme apêndice A

No modal rodoviário, a regionalização do turismo se estabelece por meio da Rota-174, pois já há um estudo sobre essa rota, como exposto no capítulo 2, porém diferente da regionalização do turismo, o estudo aqui presente faz referência ao desenvolvimento endógeno e exógeno com dois modelos para compreender em escala e o escopo o desenvolvimento no turismo. A referida Rota é utilizada por brasileiros e estrangeiros que trafegam pela BR com finalidades diversas, incluindo o turismo, como um dos principais motivos desse fluxo. Durante os períodos de férias e feriados, o fluxo na rota é intenso, principalmente de amazonenses e roraimenses que se dirigem à fronteira com a Venezuela para desfrutar do potencial turístico deste país.

No sentido contrário, nota-se o fluxo de roraimenses que se dirige a Manaus, principalmente nos finais de semana prolongados para desfrutar das belezas naturais e culturais de Manaus e Presidente Figueiredo, uma vez que ali há um forte atrator turístico, que se torna um *hotspot*. Durante todo o percurso da BR-174, encontram-se inúmeros atrativos com identidades singulares, capazes de atrair turistas nacionais e/ou estrangeiros. Porém, até o presente momento, encontram-se dispersos, pois a dimensão distância entre um município e outro dificulta o deslocamento até os atrativos turísticos.

Desta forma, o estudo da BR-174, por uma série de análises e variáveis em estudo, faz com que a regionalização do turismo junto aos roteiros integrado da BR-174 até a fronteira com a Venezuela, por meio de equipamentos e produtos turísticos mostrem os atrativos

presentes dos municípios e a maneira como se diferem em características quando atratora e repulsora numa região turística conforme quadro 4 abaixo.

Quadro 4: Região Turística BR-174.

UF	MUNICÍPIOS ENVOLVIDOS	REGIÃO TURÍSTICA
AM	Manaus	Polo Manaus/Encontro das Águas
AM	Presidente Figueiredo	Polo Uatumã
RR	Boa Vista	Roraima, a Savana Amazônica
RR	Pacaraima	O Extremo Norte do Brasil
VE	Santa Elena de Uairén	Fronteira Brasil e Venezuela

Fonte: Quadro baseado na Rota -174 Amazonas e Roraima.

O estudo foi realizado nos municípios de Manaus (AM), Presidente Figueiredo (AM), Boa Vista (RR) e fronteira com o Brasil e Venezuela nos municípios de Pacaraima (RR) e Santa Elena de Uairén (VE), centrado na região Norte do país, no modal rodoviário da BR-174, dentro da Floresta Amazônica e savanas, com elementos econômicos, humanos e de paisagem no espaço em análise.

Para melhor compreendermos, antes da análise foi descrito o contexto histórico de cada município e para ser analisado cada dimensionamento em estudo fez-se necessário compreender que dimensão econômica é analisada por meio do PIB, a dimensão humana no IDHM e a dimensão paisagem dentro do contexto de equipamentos turísticos presentes na região: oferta original e artificial. Mas, para realizar a análise dessas variáveis, é preciso que se entenda o passo a passo.

Na dimensão econômica, o PIB per capita, medido pela Paridade do Poder de Compra (PPC), é substituído pela variável renda familiar média per capita do município. No caso brasileiro, o cálculo da renda familiar média per capita, feito a partir das respostas ao questionário expandido do Censo. Os dados colhidos pelo IBGE através dessa amostra do censo são expandidos para o total da população municipal e, então, usados para o cálculo da dimensão renda do IDH-M.

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) foi desenvolvido e calculado pelo Programa das Nações Unidas e Desenvolvimento (PNUD). O IDH-M originou-se do IDH, criado pela Organização das Nações Unidas e concebido para comparar o nível de desenvolvimento humano dos países. A metodologia de cálculo do IDH-M envolve a transformação de três dimensões (Educação, Longevidade e Renda) em índices que variam entre 0 (zero) pior e 1 (um) melhor e a combinação destes índices em um indicador síntese.

Para o entendimento da análise dos municípios quando o IDH-M for até 0,499 têm desenvolvimento humano considerado baixo; já os municípios com índices entre 0,500 e 0,799 são considerados de médio desenvolvimento humano; municípios com IDH-M maior que 0,800 têm desenvolvimento humano considerado alto. Esses dados são de fundamental importância para o entendimento da análise das dimensões exógena e endógena do trabalho.

#### **4.1.1 Manaus (AM)**

A palavra “Manaus” originou-se do nome de uma tribo indígena que primitivamente dominava o vale do Rio Negro e da qual pertenceu o legendário guerreiro Ajuricaba.

Conforme IBGE (2013), a história do devassamento das terras que atualmente compõem o Município de Manaus constitui, ainda hoje, motivo de dúvidas e controvérsias entre os estudiosos do assunto. A glória desse empreendimento caberia a Pedro Teixeira, sertanista que pervagou o Amazonas na primeira metade do século XVII, iniciando sua jornada no porto de Cametá, em 28 de outubro de 1637; outros, entretanto, apontam como autor desse feito seu lugar-tenente Pedro da Costa Favela (ou Favilla).

O certo é que a primeira notícia fidedigna relativa à história dessa comuna está ligada ao ensaio de colonização e povoamento da região, levado a termo na segunda metade do século XVII.

Em 22 de junho de 1657, o cabo Bento Maciel Parente, no comando de uma "tropa de resgate", partiu de São Luís do Maranhão, logrando atingir, meses depois, as margens da boca do Tarumã, em plena selva amazônica. Rezam as crônicas que, à partida dessa bandeira, pregou o Padre Antônio Vieira, o grande orador sacro. Em 1658, a tropa expedicionária de Bento Maciel abandonou a novel povoação e tomou o rumo do Pará, sendo depois dizimada nas lutas com os aborígenes.

Em 15 de agosto, daquele mesmo ano, segunda "tropa de resgate" partiu do Maranhão, fixando-se às margens do Tarumã, no mesmo local em que Bento Maciel se detivera. A expulsão dos jesuítas, animadores e pioneiros desses empreendimentos, em 1661, traria como reflexo o fracasso do plano de colonização, anos mais tarde retomado. Quando os holandeses e os espanhóis começaram a espriar-se pelo extremo norte do País, a Coroa portuguesa se alarmou e passou a ditar providências.

Em 1669, a instância de Pedro da Costa Favela, o governador Coelho de Carvalho ordenou a ereção de uma fortaleza que resguardasse a região limítrofe do rio Negro. Foi assim

que surgiu a legendária "Fortaleza de São José do Rio Negro", construída numa elevação, a três léguas da foz do rio.

A princípio, os índios não davam descanso aos conquistadores; todavia, graças ao auxílio dos religiosos carmelitas, grande arraial se foi pouco a pouco formando em volta do reduto fortificado. Famílias inteiras das tribos dos Baré, Passe e Baniua, vindas do Japurá e Içana, ali se instalaram, dando início a grande miscigenação que, em breve, iria determinar, na povoação da Barra, o aparecimento de nova geração constituída de mamelucos e caribocas. Já em 1774, o arraial contava 220 pessoas, incluídos nesse total "o vigário, o diretor e dez mulheres maiores de noventa anos".

Em 1783, por ordem do general João Pereira Caldas, e em razão de seu estado precário, foi a velha fortaleza desarmada, perdendo a povoação as últimas aparências bélicas que lhe restavam. Lobo D'Almada, terceiro Governador da Capitania de São José do Rio Negro, instalada a 10 de maio de 1758, ao transferir, no ano de 1791, a sede da Capitania para o lugar da Barra, iria habitar as dependências da antiga "Casa Forte do Rio Negro".

Com a queda política de Lobo D'Almada, a povoação da Barra entrou em franco declínio, que culminou com o retorno da Capital para Barcelos, em maio de 1799, por força de Carta Régia datada de 22 de agosto do ano anterior. Só em 29 de março de 1808, graças ao então governador da Capitania, Capitão-de-mar-e-guerra José Joaquim Vitória da Costa, o lugar da Barra voltaria a ter as honras de Capital.

No entanto, um fato curioso se passava no âmbito político da localidade. Só muito tardiamente exerceu ela sua autonomia, dependendo primeiro da vila de Moura, depois da de Barcelos e, já na qualidade de Capital, da de Serpa. Essa anomalia motivou as várias tentativas revolucionárias levadas a efeito pelos habitantes do antigo lugar da Barra, que visavam à emancipação da localidade, o que só conseguiram em 1833, época em que a povoação foi elevada à categoria de cabeça de comarca, com a predicação de vila, recebendo então o nome de Manaus.

Em 24 de outubro de 1848, por força da Lei nº 147, votada pela Assembleia Provincial do Pará, a localidade teve o seu topônimo alterado para "Barra do Rio Negro", antecedido pelo título de cidade, que o mesmo Decreto lhe outorgou.

Em 1850, como resultado das grandes agitações internas que se haviam verificado no território amazonense, foi aprovado pela Câmara o projeto de criação da Província do Amazonas, sancionado por D. Pedro II em 5 de setembro do mesmo ano, recebendo a Lei o número 592.

O primeiro Governador da Província seria justamente aquele que mais pugnara pela sua emancipação, João Batista de Figueiredo Tenreiro Aranha, que, nomeado em 7 de julho de 1851, chegou à cidade da Barra do Rio Negro a 27 de dezembro, instalando oficialmente a nova unidade provincial a 1º de janeiro do ano seguinte.

A 4 de setembro de 1856, a localidade de "Barra do Rio Negro" trocou definitivamente essa designação pela de "Cidade de Manaus", em virtude da Lei nº 68, promulgada pela Assembleia Provincial.

#### 4.1.2 Análise Econômica

O município possui área total de 11.401,092 km<sup>2</sup>, com uma população de 1.802.014 habitantes, sendo a capital do Estado do Amazonas, na região norte do país. Limita-se com os municípios de Presidente Figueiredo, Careiro, Iranduba, Rio Preto da Eva, Itacoatiara e Novo Airão ( IBGE, 2013).

De acordo com os censos de 2000 a 2010, em dez anos a população de Manaus quase duplicou, passando de 1.405.835 de habitantes para 1.802.014 de habitantes, representando um crescimento populacional de 128,18% (Tabela 1).

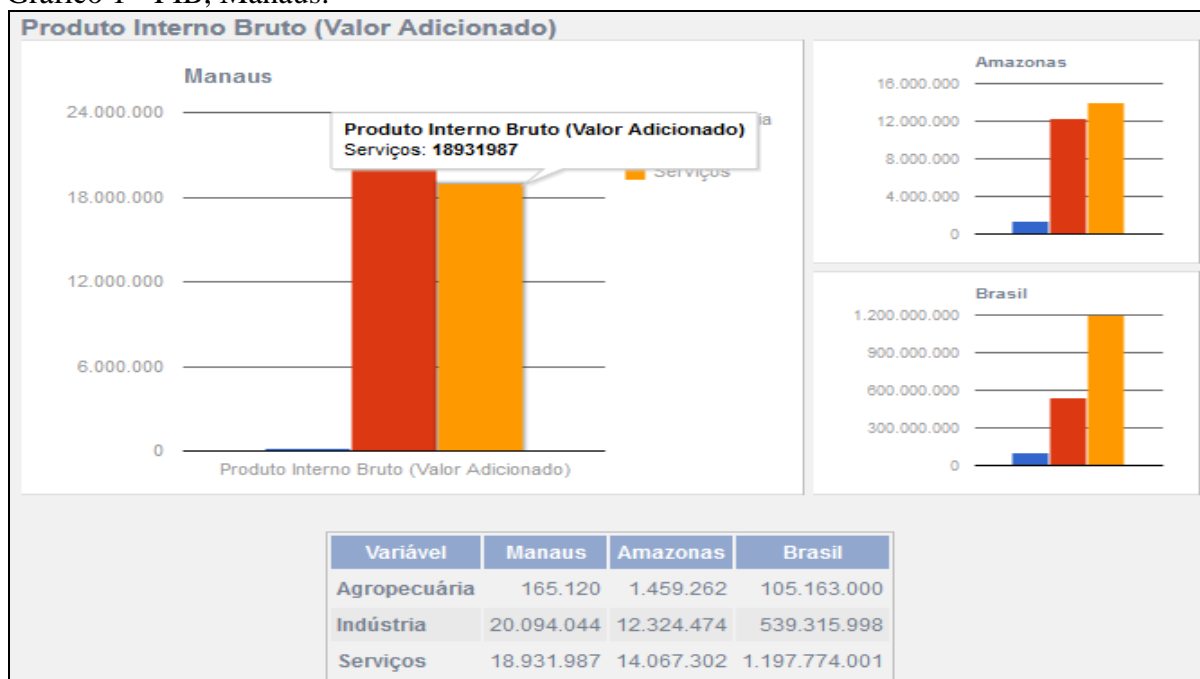
Tabela 1 - População de Manaus e porcentagem da população em dez anos.

<b>Censo</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b>
<b>Manaus</b>	1.405.835	1.802.014
<b>%</b>		128,18%

Fonte: IBGE. Censos (2000 e 2010). Elaborada pela autora.

Em 2013, segundo o IBGE, Manaus já conta com uma população estimada de cerca de 1.982.177 habitantes.

Gráfico 1 - PIB, Manaus.



Fonte: IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

Para entender melhor, o PIB per capita medido pela Paridade do Poder de Compra (PPC) é substituído pela variável renda familiar média per capita do município.

Os dados do gráfico 1 demonstram PIB da cidade de Manaus em relação ao Amazonas e Brasil, dando ênfase a Agropecuária, Indústria e Serviços. Dessa forma segundo o IBGE (2013), Manaus possui um valor elevado nessas três variáveis.

#### 4.1.3 Análise Humana

Tabela 2 - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM.

Manaus	
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - IDHM	
<b>IDHM 2010</b>	0,737
<b>IDHM 2000</b>	0,601

Fonte: Atlas Brasil 2013 Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento.

Os dados do censo 2000 demonstram que a expectativa de vida do município de Manaus é de 0,601 e em 2010 de 0,737, aumentando seu Índice de Desenvolvimento Humano-IDH, considerado de médio desenvolvimento humano. Com base nestes dados, constatam-se os progressos obtidos entre 2000 e 2010. Porém, mesmo com esse crescimento,



ainda é lenta a evolução do desenvolvimento humano da capital. A princípio, esses índices revelam que ainda é preciso investir mais na melhoria da qualidade de vida da população.

#### **4.1.4 Análise Paisagística**

A cidade de Manaus possui uma grande oferta turística para os que chegam à cidade e, para atender essa demanda, tornou-se necessário ter equipamentos turísticos suficientes. Consideram-se equipamentos turísticos, os estabelecimentos de serviços destinados aos turistas, como meios de hospedagem, de alimentação, de entretenimento e outros serviços (BOULLÓN, 2002).

Ainda em oferta turística, há os atrativos turísticos que, por meio desses dados, fazem-se necessários para atender a demanda turística que chega a Manaus para usufruir a paisagem cultural e natural do município. Naquela cidade, pode-se desfrutar de diversas paisagens, como Ecomuseu, Praia de Ponta Negra, Encontro das Águas, Teatro Amazonas, Ponte Rio Negro e o Alto do Rio Solimões atrativos esses mais frequentados pelos turistas. (Ver anexo A).

Segundo o Ministério do Turismo (2013), Manaus possui cerca de 351 Agências de Turismo, 165 locadoras de veículos, 168 Meios de Alimentação, 263 Meios de hospedagem, 202 transportadoras turísticas e 162 guias de turismo. Esses dados estruturam-se juntamente como os atratores artificiais da localidade. Segundo o IBGE (2011), Manaus possui, 4920 unidades habitacionais.

## **4.2 Presidente Figueiredo (AM)**

Informações coletadas na Secretária Municipal de Turismo de Presidente Figueiredo (2013), o município possui uma infinidade de monumentos cênicos no norte do Estado Amazonas. Distante 107 km de Manaus é cortado pela Rodovia Federal BR-174, (Manaus/Boa Vista), a qual integra a região ao Caribe e à América do Norte, sendo o acesso mais viável com duração média de 01h40min.

O município de Presidente Figueiredo (AM) tem seu nome em homenagem ao primeiro Presidente da Província do Estado do Amazonas, “João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha”. O curioso é que ele foi atribuído na criação do município, em 1981, no final do governo do, então, Presidente Figueiredo. Em 10 de dezembro de 1981, através da

Emenda Constitucional nº 12, o governo do estado constitui 15 novos municípios, incluindo Presidente Figueiredo.

Segundo o Decreto nº 6.158, em 25 de fevereiro de 1982 foi estabelecido os limites territoriais para os municípios existentes e os 15 novos municípios, bem como poderes para organização das eleições municipais, que ocorreram no dia 15 de novembro de 1982, sendo eleito para o Poder Executivo o Senhor Mário Jorge Gomes da Costa como Prefeito e Floriano Maia Viga como Vice-Prefeito e para o Poder Legislativo os vereadores: Marlene de Souza, Aluizio Silva do Nascimento, Manoel Batista Sobral, Montenegro da Silva, José Sampaio de Souza, João Justino dos Santos Filho e Antonio de Paula Nunes Neto, os quais tomaram posse no dia 01 de fevereiro de 1983.

Em 24 de outubro de 1984 o Supremo Tribunal Federal julgou procedente a representação nº 1.211 e declarou a inconstitucionalidade do Artigo 2º da Emenda Constitucional nº 12 do Decreto nº 6.158 e do Artigo 1º da Emenda Constitucional nº 17/83, conforme teor do Artigo 14 da Constituição Federal inserido no Caput III dos Estados e Municípios do Título I da Organização Social.

A Lei complementar Federal nº 49 de 27 de junho de 1985 e o Decreto nº 8.748 de 2 de julho de 1985, retornam a condição legal dos municípios extintos considerando instalados para todos os fins os municípios criados até 31.12.1981.

Com a Lei nº 1.707 de 23 de outubro de 1985 foram definidos os limites dos municípios do Estado do Amazonas, a qual se refere também aos municípios desmembrados para constituir “Presidente Figueiredo”, a saber: Itapiranga, Novo Ayrão, Silves e Uruará. Assim a área territorial do Município de Presidente Figueiredo ficou definida em 24.781 Km<sup>2</sup>, limitando-se com os Municípios de Uruará, São Sebastião do Uatumã, Itapiranga, Rio Preto da Eva, Manaus, Novo Ayrão e o Estado de Roraima

As origens do município prendem-se principalmente à Nova Airão e Itapiranga, dos quais foi desmembrada a maior parte do território que hoje constitui Presidente Figueiredo, bem como a Manaus cuja vizinhança foi fator influente no desenvolvimento da região. Os primeiros assentamentos populacionais nesses polos datam de 1657, para o local onde hoje é a cidade de Manaus, e 1668, o local hoje é a sede de Novo Airão.

Foi a partir desses núcleos que se deu a consolidação e ampliação do povoamento do Baixo Rio Negro. Integrado no município de Manaus, Novo Airão passa a constituir distrito de capital em 1938, então com a denominação simplesmente de Airão. É em 1955 que se dá o desmembramento de Manaus, constituindo-se o município Autônomo de Novo Airão.

Paralelamente, em 1952 foi criado o município de Itapiranga, contando em sua área com o atual vila de Balbina.

Em 10.12.1981, pela Emenda Constitucional nº 12, é criado o município de Presidente Figueiredo, com territórios desmembrados de Novo Airão (sua parte no extremo leste, limítrofe a Manaus) e de Itapiranga (Vila e arredores de Balbina), bem como áreas adjacentes de Silves e Urucará. A instalação do município efetivou-se com as eleições gerais de 1982 e consequentemente com a posse do prefeito e vereadores em janeiro de 1983.

Elevado à categoria de município e distrito com a denominação de Presidente Figueiredo, pela emenda constitucional nº 12, de 10-02-1981 (Art. 2º - disposições gerais transitórias), delimitado pelo decreto estadual nº 6158, de 25-02-1982, desmembrado dos municípios de Itapiranga, Novo Airão, Silves e Urucará. Sede no atual distrito Presidente Figueiredo. Constituído de 2 distritos: Presidente Figueiredo e Balbina, criado pelas leis do município acima citada. Instalado em 01-02-1983. Em divisão territorial datada de 1988, o município é constituído de 2 distritos: Assim permanecendo em divisão territorial datada de 2009.

#### 4.2.1 Análise Econômica

O município possui área total de 25.422,333 km<sup>2</sup>, com uma população de 27.175 habitantes, sendo assim o 23º município mais populoso do estado. Limita-se com seis municípios, além do estado de Roraima. São eles: Urucará, São Sebastião do Uatumã, Itapiranga, Rio Preto da Eva, Manaus e Novo Airão ao leste; Beruri ao sul; Anamá e Caapiranga ao oeste; e Novo Airão ao norte e noroeste.

De acordo com os censos de 2000 a 2010, em dez anos a população de Presidente Figueiredo quase duplicou, passando de 17.394 de habitantes para 27.175 de habitantes, representando um crescimento populacional de 153,23% (Tabela 3).

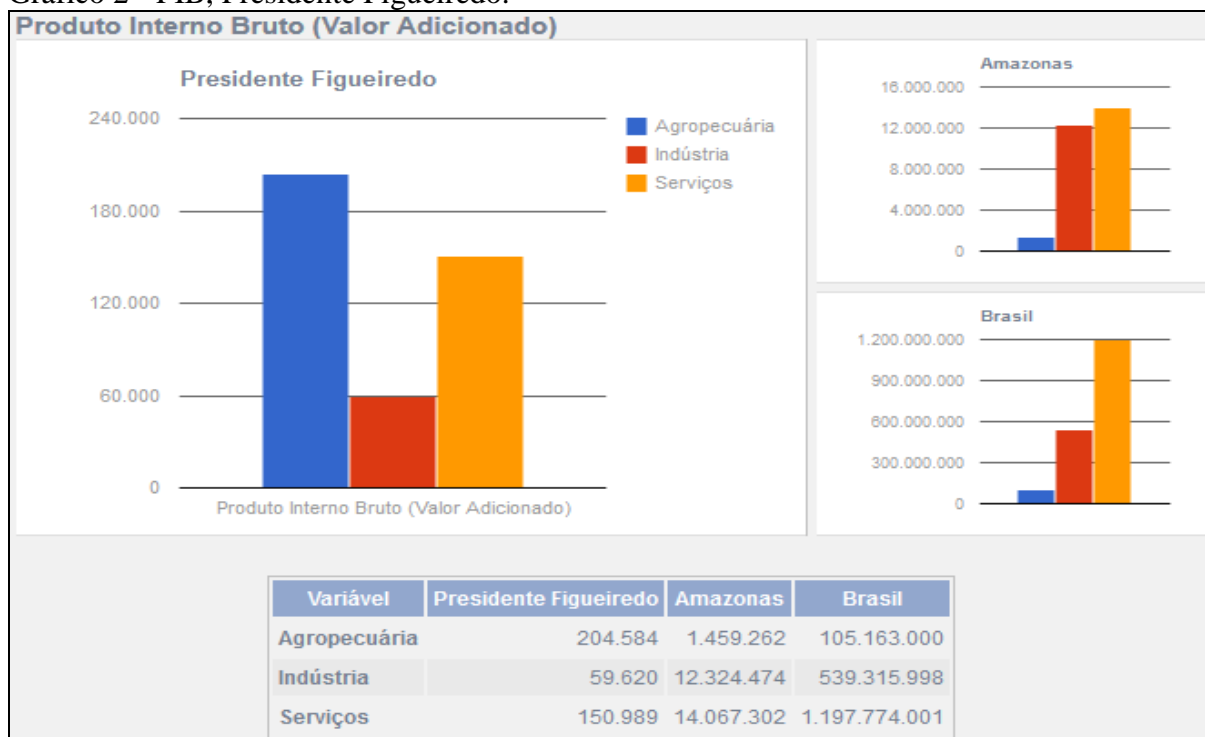
Tabela 3 - População de Presidente Figueiredo e porcentagem da população em dez anos.

<b>Censo</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b>
<b>Presidente Figueiredo</b>	17.394	27.175
<b>%</b>		153,23%

Fonte: IBGE. Censos (2000 e 2010). Elaborada pela autora.

Em 2013, segundo o IBGE (2013), Presidente Figueiredo já conta com uma população estimada de cerca de 30.978 habitantes.

Gráfico 2 - PIB, Presidente Figueiredo.



Fonte: IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

Para o IBGE (2013), o setor agropecuário continua sendo o principal fator de arrecadação no município, segundo os números da pesquisa, já o setor de serviços (atividade de comércio, manutenção, reparação, administração pública, atividade imobiliária, aluguel e intermediação financeira), foi responsável pela segunda fatia, sendo a indústria a menos contributiva no município. Sendo esses valores inversos em relação ao Amazonas e Brasil.

Conforme dados do SEBRAE (2012) pelo aspecto setorial, a geração do valor adicionado nos serviços é a mais empregada, pois este setor respondeu por 41,29% desse valor, em 2009. O coeficiente de concentração da produção agropecuária vem em seguida, com participação no valor acrescentado setorial de 38,57%, confirmando, dessa maneira, aumento do setor com atividades de cultivo de frutas cítricas e diferentes produtos de lavoura constante no Estado, estando atrás apenas de Itacoatiara e Lábrea.

A percentagem de ocupação nas seções agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura em Presidente Figueiredo é de 36,82%, do total de 11.397 pessoas ocupadas (SEBRAE, 2012).

Além disso, Presidente Figueiredo produz móveis de maneira ecologicamente correta, sem o mínimo impacto ao santuário das cachoeiras, corredeiras, cavernas, grutas, sítios arqueológicos, etc. Um polo embrionário já opera no município. São 13 pequenas movelarias,

muitas de caráter familiar, que produzem móveis e artefatos em madeira há anos (SEBRAE, 2012).

Com uma grande riqueza mineral, o município possui reservas de mineração já em exploração, como é o caso do Pitinga (Mineração Taboca), gerando cerca de 962 empregos formais em 2011 (CAGED, 2011), e poderá tornar-se o maior fornecedor de pedras e areia para emprego nas edificações em Manaus. Suas pedreiras afloram na terra e consentem empreendimentos mais facilmente lucrativos.

#### 4.2.2 Análise Humana

Tabela 4 - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM.

<b>Presidente Figueiredo</b>	
<b>Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - IDHM</b>	
<b>IDHM 2010</b>	0,647
<b>IDHM 2000</b>	0,537

Fonte: Atlas Brasil 2013 Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento.

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) para Presidente Figueiredo é de 0,647, sendo um dos maiores IDHM do Estado do Amazonas (IBGE, 2010), considerados de médio desenvolvimento humano.

#### 4.2.3 Análise Paisagística

O Município de Presidente Figueiredo possui uma incontestável vocação para o turismo, tendo em vista a concentração de atrativos naturais como grutas, cavernas, corredeiras, cachoeiras, sítios arqueológicos, rios e lagos propícios à pesca esportiva, florestas, animais silvestres, entre outros, configurando-se como potenciais e reais recursos para o desenvolvimento da atividade turística. O município possui um nível de atratividade natural e cultural que se destaca devido aos componentes de sua paisagem.

Presidente Figueiredo desponta como um município de grande potencial para o turismo ecológico pela exuberância de seus recursos naturais e pela inserção de seus limites ao Lago da Hidrelétrica de Balbina, ofertando fácil pescaria de tucunaré aos turistas que praticam a pesca esportiva.

O ecoturismo constitui uma atividade econômica com extraordinária capacidade de desenvolvimento devido à existência de inúmeras áreas de real atração aos visitantes como

cachoeiras, corredeiras, cavernas, grutas, florestas e diversos sítios arqueológicos constituídos como áreas de proteção ambiental, Reserva Indígena Waimiri-Atroari, Reserva Biológica do Uatumã e parques ambientais municipais.

A oferta turística no município está representada principalmente pelos atrativos naturais: turismo ecológico, pesca esportiva (especialmente na Festa do Tucunaré, realizada em novembro, em Balbina), turismo de aventura e rural. A modalidade do Ecoturismo destaca-se a cada ano, com diversos hotéis de selva que oferecem ao turista uma oportunidade ímpar de conviver mais intensamente com a natureza.

O turismo ecológico constitui uma atividade econômica com extraordinária capacidade de desenvolvimento graças às inúmeras áreas de real atração aos visitantes, como cachoeiras e corredeiras, cavernas, grutas, floresta e diversos sítios arqueológicos constituídos como área de proteção ambiental. Nesse sentido, destaca-se, também, o lago Uatumã, rodeado dos mais diversos tipos de árvores, entre elas, angelim-pedra, angelim-rajado, angelim-ferro, cedro, cedrinho, muiracatiara, massaranduba e vários outros tipos, inclusive a chamada flora medicinal, destinada à indústria farmacêutica, como, por exemplo, a copaíba. (CARVALHO e MÜLLER, 2005). O artesanato tem seu ponto alto com a Festa do Cupuaçu, realizada em maio na sede municipal, o que vem incrementando o turismo.

A infraestrutura e o apoio ao turismo, conta em Presidente Figueiredo, com cerca de 35 estabelecimentos entre hotéis e pousadas. Conta ainda com aproximadamente 73 estabelecimentos, entre bares, restaurantes e lanchonetes, além de 2 casas noturnas, 1 Centro de Atendimento ao Turista, Secretaria de Turismo, Empresas de Táxi e Mototáxi e serviço de guia de turismo. Relação dos principais meios de hospedagem, meios de alimentação e meios de transporte utilizado.

### **4.3 Boa Vista (RR)**

O município possui área total de 5.687,036 km<sup>2</sup>, com uma população de 284.313 habitantes, sendo a capital do Estado do Roraima na região norte do país. Limitando-se ao norte com o município de Amajari; ao sul com o município de Mucajaí e Cantá; a leste com Normandia e Bonfim e a oeste com Alto Alegre (IBGE, 2013).

O município de Boa Vista, segundo dados do IBGE, localiza-se a centro leste do Estado de Roraima, na mesorregião Norte e microrregião Boa Vista, situado nas coordenadas geográficas 60°40'24" de longitude Oeste e 02°49'11" de latitude Norte, com uma altitude de 85 metros em relação ao nível do mar.

O município de Boa Vista possui uma área territorial de 5.687,036 Km<sup>2</sup> que corresponde a 2,54% do território de Roraima. As distâncias rodoviárias de Boa Vista às sedes municipais Pacaraima 214,8 km (acesso pela BR-174).

A cidade de Boa Vista se originou da sede de uma fazenda estabelecida no local no século XIX. Em torno da sede da fazenda, chamada Boa Vista do Rio Branco, surgiu um pequeno povoado, a Freguesia de Nossa Senhora do Carmo, que durante um bom tempo foi o único povoado em toda a região do alto Rio Branco.

Para perpetuar a posse das terras do alto rio Branco durante esse período, o governo português iniciou a instalação de três fazendas (localizadas próximas às margens do rio Tacutu, fronteira com a Guayana) denominadas de Fazendas Reais: a de São Marcos, a de São Bento e a de São José, com o objetivo de “assegurar a posse lusa nestas áreas periféricas da bacia do rio Amazonas” (BARROS, 1994, p. 47).

Segundo consta na história roraimense, foi no entorno de uma fazenda, denominada Boa Vista, fundada em 1830 pelo Capitão do Forte de São Joaquim (construído para guarnecer a última fronteira da Amazônia ocidental na confluência dos rios Uraricoera e Tacutu), Inácio Lopes de Magalhães, que deu-se origem a um povoado que no dia 09 de novembro de 1858, através da Lei n.º 92 passou a ser a sede da Freguesia de Nossa Senhora do Carmo (SEPLAN, 2012).

Elevado à categoria de vila com a denominação de Vila de Boa Vista do Rio Branco, pelo Decreto Estadual n.º 49, de 09-07-1890, com território desmembrado da vila de Moura. Instalado em 25-07-1890. Assim, em 09 de julho de 1890 através do Decreto Estadual n.º 49, assinado pelo então governador do Estado do Amazonas, Augusto Ximeno de Villeroy foi fundado o município Boa Vista do Rio Branco, elevada à categoria de vila em 25 de julho do mesmo ano, tendo como superintendente o Senhor João Capistrano da Silva Mota, ao passo que dois anos depois esta já fazia parte oficialmente dos municípios do Estado do Amazonas. Freguesia criada com a denominação de Nossa Senhora do Carmo. Boa Vista do Rio Branco figura entre os municípios amazonenses relacionados pela Lei Estadual n.º 33, de 04-11-1892.

Em divisão administrativa referente ano de 1911, a vila é constituída do distrito sede. Elevado à condição de cidade com a denominação de Boa Vista do Rio Branco, pela Lei Estadual n.º 1.262, de 27-08-1926. Em divisão administrativa referente ano de 1933, o município é constituído do distrito sede. Assim permanecendo em divisos territoriais datadas de 31-XII-1936 e 31-XII-1937. Em 1926 passou a ser município, adotando o nome da antiga fazenda, Boa Vista. Com a criação do Território Federal de Roraima, em 1940, a cidade foi

escolhida para ser a capital. Em 1938, o topônimo do município e do distrito foi simplificado para Boa Vista.

Em 1938, por sua vez a localidade passou a denominar-se somente Boa Vista e ainda ganhou dois distritos: Caracará e Murupu e logo depois, entre 1939 e 1943, passou a ter mais quatro distritos, somados aos dois anteriores ficando composto assim: Boa Vista (sede), Guitaná, Serra da Lua, Maú, Caracará e Murupu.

Pelo Decreto-lei Federal n.º 5.812, de 13-09-1943, o Presidente da República Getúlio Vargas, retificado pelo de n.º 5.839, de 21-09-1943, criou-se o Território Federal do Rio Branco (denominado Roraima a partir de 1962) para o qual foi transferido o município de Boa Vista, acrescido de parte do de Moura, do Estado do Amazonas. Em cumprimento ao mesmo Decreto-lei, a cidade de Boa Vista foi elevada à categoria de capital do novo Território.

Em 1943, através do Decreto n.º 5.812, o Território Federal do Rio Branco, tendo Boa Vista por sede de governo e assim emancipando Roraima em relação ao Estado do Amazonas. Um ano depois, em 1944, toma posse o primeiro governador do Território, capitão Ene Garcez dos Reis, nomeado por Vargas. Posteriormente, Boa Vista foi elevada à categoria de cidade e capital do Território e é criado o município de Caracará em 1955.

Pelo Projeto de Lei n.º 1.433, de 13 de setembro de 1962, de autoria do deputado Federal Valério Caldas de Magalhães, muda o nome de Território Federal do Rio Branco para Território Federal de Roraima.

Em divisão territorial datada de 1-VII-1960, o município é constituído de 4 distritos: Boa Vista, Conceição do Maú, Depósito e Uraricoera. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 1-I-1979. Pela Lei Federal n.º 7.009, de 01-07-1982, foram extintos os distritos de Conceição do Maú, Depósito e Uraricoera sendo seus territórios anexados ao distrito sede do município de Boa Vista.

Assim, a divisão política - administrativa do Território Federal de Roraima até 1982 se resumia aos municípios de Boa Vista e Caracará. Todavia, neste mesmo ano foram emancipados mais seis municípios: São João da Baliza, São Luís, Mucajá, com áreas desmembradas de Caracará; Alto Alegre, Bonfim e Normandia, com áreas desmembradas de Boa Vista.

Em junho de 1988, a Assembleia Nacional Constituinte recepcionou a proposta de transformar os territórios de Roraima e Amapá em estados da Federação, aprovada em 05 de outubro de 1988, com a promulgação da Carta Magna. Em 1º de janeiro de 1991, ocorreu a implantação do Estado de Roraima, com a posse do primeiro governador eleito, Brigadeiro



Ottomar de Sousa Pinto, que também se elegeu prefeito do Município para o quadriênio 1997 – 2000.

Além disso, a partir da edição da Lei 11.732 de 30 de julho de 2008, uma área de 426,9 mil hectares, ou seja, todo o seu território, exceto as áreas indígenas, passou a fazer parte de uma Área de Livre Comércio, regime aduaneiro diferenciado que concede benefícios fiscais na comercialização de bens.

#### 4.3.1 Análise Econômica

De acordo com os censos de 2000 a 2010, em dez anos a população de Boa Vista chegou a 100mil habitantes, passando de 200.568 de habitantes para 284.313 de habitantes, representando um crescimento populacional de 141,75% (Tabela 5).

Tabela 5 - População de Boa Vista e porcentagem da população em dez anos.

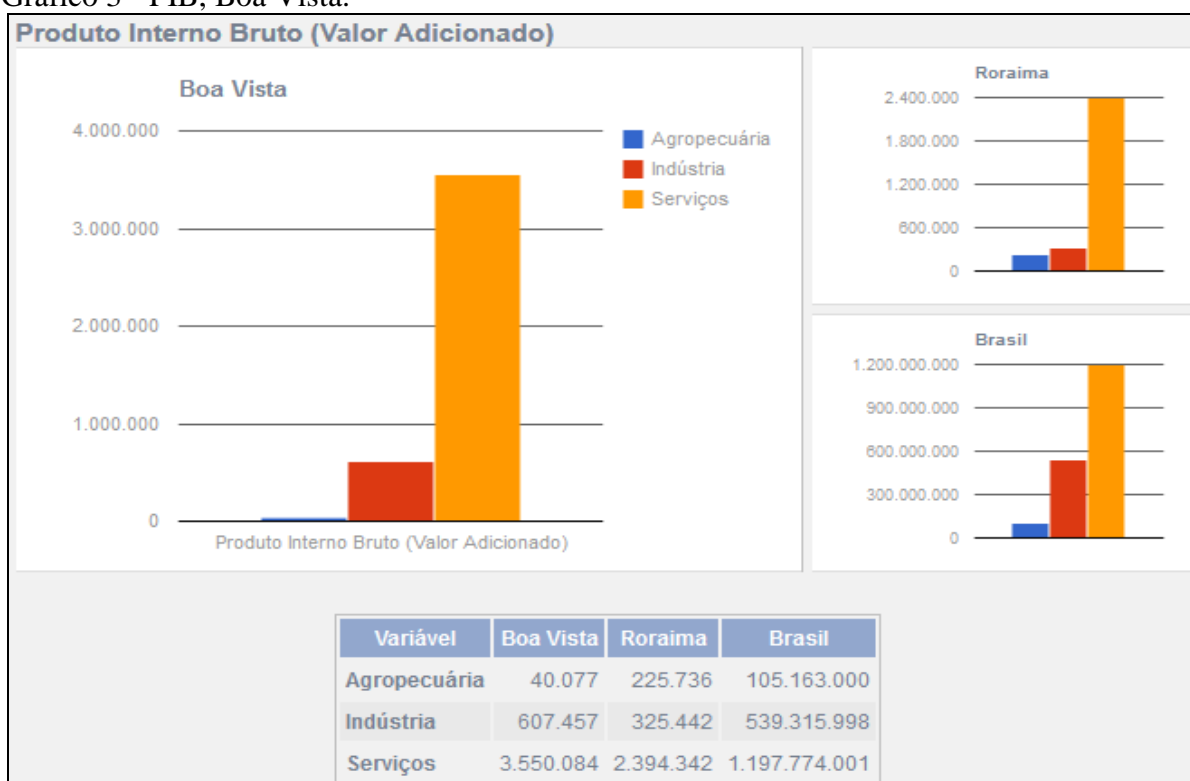
<b>Censo</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b>
<b>Boa Vista</b>	200.568	284.313
<b>%</b>		141,75%

Fonte: IBGE. Censos (2000 e 2010). Elaborada pela autora.

Em 2013, segundo o IBGE, Boa Vista já conta com uma população estimada de cerca de 308.996 habitantes.

O PIB do município de Boa Vista ocupa o 1º lugar no ranking do PIB dos municípios do Estado de Roraima em 2009. Já a participação da Administração Pública no PIB do município no mesmo ano foi de 47,95%, o que corresponde a R\$ 4.090.497 (em R\$ 1.000).

Gráfico 3 - PIB, Boa Vista.



Fonte: IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA.

Para o IBGE (2013), os serviços são principal fator de arrecadação no município, segundo os números da pesquisa, já o setor de indústria, foi responsável pela segunda fatia, sendo a agropecuária menos contributiva no município. Esses valores são inversamente proporcionais em relação a Roraima e Brasil.

Outro fator que contribui para esse fato foi a evolução dos preços das importações e exportações de um país e a evolução dos volumes importados e exportados. Os principais bens exportados do município de Boa Vista são produtos madeireiros e seus derivados, bombas para líquidos, aparelhos para pulverizar, consumo de bordo, combustíveis e lubrificantes para aeronaves, cabos de madeira para ferramentas, água mineral e falsos tecidos. Quanto às importações, destacam-se cimento, farinha de trigo, equipamentos de processamento de dados e impressão, chapas de vidro e jogos de vídeo.

A estrutura produtiva do município está assentada no setor terciário. Por abrigar a sede do governo estadual, a geração de emprego é realizada, sobretudo, pelo setor público, que abriga o maior contingente, vindo a seguir o setor comercial.

A produção primária está assentada na pecuária e na cultura do arroz sequeiro não sendo esta tão expressiva em relação ao montante da produção estadual o que não acontece

com o arroz irrigado. Outras culturas de importância são as de soja e o milho. O extrativismo no município é insignificante.

O setor secundário abriga quase totalidade da produção industrial do Estado, tendo como principais ramos: madeireiros, metalúrgico, alimentos, oleiro-cerâmico e construção civil.

#### 4.3.2 Análise Humana

Tabela 6 - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM.

<b>Boa Vista</b>	
<b>Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - IDHM</b>	
<b>IDHM 2010</b>	0,752
<b>IDHM 2000</b>	0,649

Fonte: Atlas Brasil 2013 Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento.

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) para Boa Vista é de 0,752, sendo um dos maiores IDHM do Estado de Roraima (IBGE, 2010), sendo considerado o de médio desenvolvimento humano.

#### 4.3.3 Análise Paisagística

A cidade de Boa Vista possui vários atrativos naturais e culturais, neles se apresentam a Orla Taumanan, Igreja Matriz Nossa Senhora do Carmo, Intendência, Centro de Turismo, Artesanato e Geração de Renda Velia Sodré Coutinho, Catedral Cristo Redentor Complexo Ayrton Senna, Praça das Artes, Praça das Águas, Monumento aos pioneiros, Monumento ao Garimpeiro e Balneários. Para atender aos turistas, segundo o Ministério do Turismo (2013), Boa Vista possui cerca de 48 Agência de Turismo, 20 locadoras de veículos, 29 Meios de Alimentação, 26 Meios de hospedagem, 15 transportadoras turísticas e 10 guias de turismo, esses dados se estruturam dentro juntamente com os atratores artificiais da localidade. No entanto, segundo o IBGE (2011) Boa Vista possui, 658 unidades habitacionais. Percebe-se que há um baixo número de equipamentos turístico na capital Boa Vista, torna-se portanto apenas um ponto de passagem ou parada para os turistas que aqui chegam. Conforme anexoA.

## **4.4 Cidades-Gêmeas Pacaraima (RR) e Santa Elena de Uairén (VE)**

### **4.4.1 Pacaraima-RR**

Localizada na fronteira com a Venezuela, a vila de BV-8 nasceu com a chegada do exército. Em 17 de outubro de 1995 eleva-se à categoria de município. Elevado à categoria de município com a denominação de Pacaraima, pela Lei Estadual n.º 96, de 17 de outubro 1995, desmembrado do município de Boa Vista. Sede no atual distrito Pacaraima (ex-localidade de Vila Pacaraima aglomerado rural). Constituído do distrito sede. Instalado em 1 de janeiro de 1997.

Em divisão territorial datada 2001, o município é constituído do distrito sede. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 2009. O município encontra-se às margens da rodovia BR-174, na fronteira com a Venezuela, sendo o primeiro ponto de visita para quem entra pela rodovia no Brasil pela região norte. Foi criado em 17 de outubro de 1995 (Lei n.º 096).

Composta pela vegetação de savana estépica (parque e arbórea densa). A bacia hidrográfica é formada pelos rios Surumu, Cotingo e Parimé. O relevo apresenta superfície plana, ondulado e elevações isoladas.

Limita-se ao norte com a Venezuela; ao sul com Boa Vista e Amajari; a leste com Normandia e Uiramutã e a oeste com o município de Amajari. Distante de Boa Vista a 214,8 km pela rodovia BR-174. Sua área territorial é de 8.028,43km<sup>2</sup>. Predomina o clima tropical chuvoso com pequeno período seco e a temperatura média anual é de 22°C e a precipitação pluviométrica é de 1.750 mm. O gentílico é pacaraimense.

As etnias de maior predominância na região são os Macuxi, Wapixana e Taurepang, onde a Prefeitura Municipal mantém exposição permanente com material artesanal da cultura desses índios. Pacaraima está inserido na Reserva Indígena de São Marcos e Raposa Serra do Sol, na primeira encontra a Pedra Pintada, no Vale do Parimé, uma pedra com 60m de diâmetro, por 30 a 40m de altura. Seu mural com inscrições de arte rupestre, ainda hoje não decifradas, retoma os primórdios do homem caribenho. Na região, também, se encontram os cavalos selvagens de Roraima, no Lavrado do Maruai, tidos como os últimos grandes selvagens da terra.

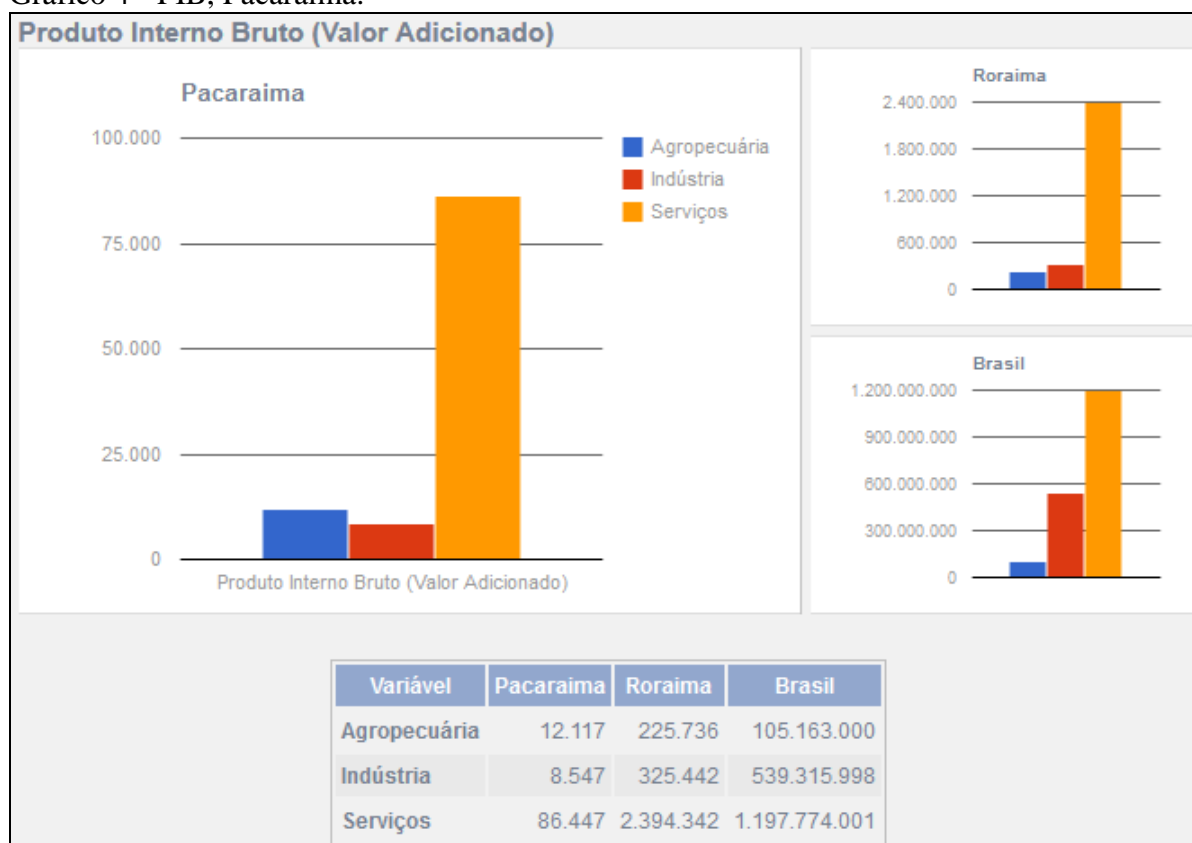
O município de Pacaraima está localizado no Norte do Estado de Roraima, na mesorregião Norte, microrregião Boa Vista, situado nas coordenadas geográficas 61°09'15" de longitude Oeste e 04° 29' 33" de latitude Norte.

Limita-se ao Norte: República Bolivariana da Venezuela; ao Sul: Municípios de Boa Vista e Amajari; a Leste: Municípios de Normandia e Uiramutã e a Oeste: Município de Amajari (Ministério da Defesa, 2004).

O município de Pacaraima possui uma área territorial de 8.028,43 Km<sup>2</sup> que corresponde a 3,58 % do território de Roraima. As distâncias rodoviárias de Pacaraima às sedes municipais mais próximas são: Amajari 160 km, Uiramutã 260 km e Boa Vista 214,8 km (Ministério da Defesa, 2004) este último com acesso pela BR-174.

#### 4.4.2 Análise Econômica

Gráfico 4 - PIB, Pacaraima.



Fonte: IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

O PIB é um importante indicador da atividade econômica de uma região, representando o crescimento econômico, PIB do município de Pacaraima ocupa o 8º lugar no ranking do PIB dos municípios do Estado de Roraima. Já a participação da Administração

Pública no PIB do município foi de 53,48% no ano de 2009 o que corresponde a aproximadamente R\$ 50 milhões.

#### 4.4.3 Análise Humana

Tabela 7 - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM.

<b>Pacaraima</b>	
<b>Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - IDHM</b>	
<b>IDHM 2010</b>	0,65
<b>IDHM 2000</b>	0,544

Fonte: Atlas Brasil 2013 Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

A densidade demográfica média da população do município de Pacaraima é de 1,30 hab./km<sup>2</sup> no ano de 2010, que indica um dos municípios com menor densidade do Estado de Roraima. Comparativamente, a densidade média do município de Pacaraima é inferior à capital Boa Vista (49,98 hab./km<sup>2</sup>).

Neste mesmo sentido a densidade do município é menor que a densidade média do Estado de Roraima, da Região Norte e Brasil, que são respectivamente, 2,01; 4,12 e 22,43 hab./km<sup>2</sup>.

#### 4.4.4 Análise Paisagística

Os atrativos naturais do município estão a Trilha da Nova Esperança e Pedra Pintada, onde pode ver e curtir diversos tipos de pássaros, macacos, onças, cuatás e pinturas rupestres, diversos tipos de orquídeas e algumas corredeiras. Possuindo outros Sítios Arqueológicos, localizados dentro das fazendas Taramé e Pedra Pintada, a saber: Pedra do Tabaco III, Pedra da Serrinha e Pedra do Urubu, ambos possuem inscrições rupestres. O acesso aos Sítios Arqueológico é feito pela BR-174, sentido Boa Vista/Pacaraima e pela rodovia estadual RR-330. Apesar de possui um forte potencial natural e cultural, Pacaraima está localizada dentro da Reserva Indígena São Marcos, mas para usufruir dessas paisagem é necessário a autorização da Funai.

#### 4.4.5 Santa Elena de Uairén – Venezuela

A cidade de Santa Elena Uairén na Venezuela está localizado no sudeste do estado Bolívar cerca de 15 km da fronteira com o Brasil e é a capital do município Gran Sabana.

Localizado a 4 ° 32 'de latitude norte e 61 ° 06 ' de longitude oeste. A cidade é separada na fronteira do município de Pacaraima (RR) comumente referido como Linha ou BV -8 localizado perto da fronteira venezuelana –brasileira.

Ele está localizado cerca de 900 metros acima do nível do mar, cercado por um planalto de savana, conhecida como *Tepuyes*, e tem uma temperatura média de 21,8 ° C. Tem uma população de aproximadamente 29.795 habitantes (2006). Os limites são: ao norte, separadas pelo Orinoco, com estados, Delta Amacuro, Monagas, Anzoátegui e Guárico; ao sul pela República do Brasil e do Estado do Amazonas; a leste com o estado *Delta Amacuro e Zona Reclamation* que nos separa com a República da Guiana ea oeste pelos estados de Apure e Amazonas

Foi fundada em 13 de novembro de 1923 por Lucas Fernández Peña, atraídos pelo *boom* de diamantes da região e sua fundação dirigiu o interessado britânico na colonização da área. O nome origina-se da cidade de sua primeira filha "Elena" e "Uairén" que é o nome do rio que atravessa a cidade.

Em 1923, durante a ditadura governista e, durante a ameaça real de anexação pelos britânicos na Guiana Inglesa (Guyana). Assim, Peña Salvaguardada a maior parte do território venezuelano, 8 anos mais tarde vieram os primeiros missionários capuchinhos e, em 1945, a aldeia ainda foi elevada à condição de município.

. Do outro lado da fronteira, em estabelecimento de desenvolvimento comercial, os venezuelanos podem fazer seus pagamentos no referido cidade usando bolívares. Nesta população o sinal de duas operadoras de telefonia celular e fixa recebida.

As cidades Guayana, Puerto Ordaz e San Félix, é o estado mais populoso, com mais de 620 mil habitantes; Ciudad Bolívar, a capital do estado com 290.000; Upata, 42.000; Caycara Orinoco 19.000 Tumeremo, Guasipati, El Callao e Santa Elena de Uairén.

#### **4.4.6 Análise Econômica**

O Estado de Bolívar possui uma grande riqueza mineral e potencial hidrelétrico: abundância de minério de ferro e bauxita, instalou uma das principais indústrias pesadas da América Latina. Na verdade Orinoco *Iron and Steel*, é a principal fábrica de tubos API na América Latina e também ser considerado na indústria do alumínio e outros derivados do processamento de aço e alumínio. Outros minerais importantes da região incluem níquel, manganês e mercúrio. Há também quantidades significativas de metais preciosos (ouro e platina) e diamantes.

Porém, a abundância deste último e ouro trouxeram muitos aventureiros e garimpeiros, usando métodos poucos ortodoxos para a remoção, independentemente do dano ambiental que causam ao meio ambiente e rios da Guyana.

A Agricultura e pecuária, com algumas exceções em Tumeremo Upata e não vale na sua maioria a pena mencionar. O mesmo se aplica à cobrança de borracha, balata e tonka feijão, uma vez que, talvez, a grande fonte de riqueza da região e descrito por nosso grande Rómulo Gallegos em seu romance Canaima, hoje não é nem sombra do que era no passado. A economia é baseada no comércio e na mineração.

#### **4.4.7 Análise Humana**

A cidade de Santa Elena de Uairén possui uma população de aproximadamente 16.000 habitantes. Como se trata de uma rica carga multicultural de venezuelanos, brasileiros, alemães, Guyana, colombianos, etc. Além do toque de antigo e místico capita cultura indiana (*Pemon* Etnia) na área antes da fundação da cidade.

A cidade apresentou um crescimento populacional acelerado ao longo da última década e estima-se que em 2016 a população da cidade é de cerca de 55.000.

#### **4.4.8 Análise Paisagística**

O setor de turismo tem sido um desenvolvimento importante por causa de sua proximidade com os principais pontos turísticos da Gran Sabana.

A infraestrutura turística da cidade possui várias pousadas com ofertas de alojamento a partir do zero com certos requintes e luxos locais. Vários hotéis são dedicados ao turismo, com recursos limitados estão espalhados do centro da cidade. O Hotel Gran Sabana e Anaconda são as únicas opções de luxo. Situado em um campo enorme, no caminho para a fronteira com o Brasil, oferece quartos com ar condicionado, restaurante, piscina, banheiro privativo com água quente, televisão por satélite e acesso à Internet.

No centro da cidade podemos encontrar muitas lojas onde podemos fazer compras suprimentos para acampar no parque nacional, a partir de alimentos enlatados ou frescos para e outras mercadorias.

Na cidade de Santa Elena do Uiarén também há a Catedral de Santa Elena, uma das principais atrações da cidade, foi construída em meados do século XX, com as pedras que



abundam na população circundante. A missão de Santa Elena é o centro da atividade missionária dos padres capuchinhos da ordem franciscana na localidade.

Santa Elena de Uairén possui dois postos de gasolina. Na entrada da vila, ao lado da Gran Sabana é a estação de serviço de PDV SA que oferece gasolina, algumas peças de reposição, óleos e fluidos automotivos e venda de alimentos básicos. Devido o baixo preço da combustível na Venezuela, e para evitar a possibilidade de contrabandeados para o Brasil, há outro posto de gasolina. Veículos com placas (licenças) do Brasil e de outros países, não pode reabastecer no posto se não oferecer preços internacionais.

Ao chegar a Santa Elena de Uairén do outro lado da estrada principal de *El Dorado*, que abrange cerca de 350 quilômetros. A distância total de Caracas é de cerca de 1380 quilômetros. Depois de Pacaraima (RR), a próxima cidade de importância no Brasil, na estrada que conduz ao rio Amazonas e Manaus (AM), Boa Vista (RR) é de aproximadamente 250 quilômetros da fronteira.

Próximo a cidade de Santa Elena de Uairén, há um terminal de ônibus bastante abrangente em seus serviços e instalações. Até 2002, algumas das linhas de ônibus mais importantes mantiveram seu próprio terminal privado perto do centro da cidade. Há um posto militar, e desde 1999 é um porto livre, que foi organizado e fundado por seu filho, o Professor Magna Cum Laude Hector Espinoza Fernández.

Nos arredores de Santa Elena de Uairén, mas no lado da fronteira, há um pequeno aeroporto, onde os voos comerciais AVIOR, companhias aéreas Aeropostal e outras aeronaves particulares da Venezuela. Até 2002 não era um aeroporto internacional.

#### **4.5 Análise comparativa**

E assim, é possível evidenciar o Quadro 5 por meio da análise quanto ao modelo de prisma referenciado no início do capítulo 3, destaca a inserção de cada dimensão em relação a cada fixo e suas expectativas na dinâmica do turismo, sendo a análise percebida no que caracteriza os elementos que possui bons subsídios ou não no desenvolvimento do turismo dentro da rota em estudo, que é observada em todos os municípios de maneira a ser detalhada no capítulo, dessa forma, a pesquisa é particularizada em termos de fixos e fluxos será mais delineada nas suas três dimensões.

Para realizar a análise faz necessária a utilização de um método comparativo para avaliar e dimensionar o desenvolvimento do turismo endógeno numa visão qualitativa e quantitativa conforme dimensões relacionadas no quadro baixo:

Quadro 5: Modelo Prisma dos fixos.

Dimensão		Manaus (AM)	Presidente Figueiredo (AM)	Boa Vista (RR)	Cidades-Gêmeas: Pacaraima (RR) e Santa Elena (VE)
Econômico	Meios de Hospedagem	Alto	Alto	Baixo	Alto
	Meios de Alimentação	Alto	Alto	Intermediário	Intermediário
	Meios de Transporte	Alto	Intermediário	Baixo	Intermediário
Humano	Atores políticos descentralizados	Alto	Alto	Intermediário	Baixo
	Atores políticos centralizados	Alto	Intermediário	Alto	Intermediário
	Comunidade Epistêmica	Alto	Baixo	Alto	Baixo
Paisagem	Natural	Alto	Alto	Intermediário	Alto
	Cultural	Alto	Alto	Baixo	Intermediário
	Artificial	Alto	Intermediário	Intermediário	Alto

Fonte: Elaboração Própria

- Dimensão com baixo desenvolvimento
- Dimensão com desenvolvimento intermediário
- Dimensão com alto desenvolvimento

O estudo dos fixos, objeto de análise do estudo, evidenciou as cidades de Manaus (AM), Presidente Figueiredo (AM), Boa Vista (RR), Pacaraima (RR) e Santa Elena de Uairén (VE), no espaço delimitado pelo modal rodoviário, BR-174 evidenciados no esboço. De fato a cidade de Manaus (AM) e Presidente Figueiredo (AM), se destacam no fator econômico, pois apresentam um elevado equipamento turístico e um PIB médio em relação aos outros fixos.

Boa Vista (RR), em relação ao estado vizinho, quando se fala em termos de fluxos, se torna apenas um ponto de parada, pois os turistas que por aqui passam, se hospedam um dia e logo adentram a fronteira com a Venezuela, o mesmo ocorre com o município de Pacaraima (RR), porém é mais grave, pois com o valor da moeda bolivariana inferior ao real no Brasil o turista se hospeda do outro lado fronteira ficando Pacaraima, segundo ponto de parada para o turista, caso precise se regularizar na fronteira ou fazer seus últimos movimentos bancários em território nacional.

A cidade de Santa Elena de Uairén (VE) apresenta poucos equipamentos turísticos na sua rota, e especificamente a cidade de Santa Elena de Uairén possui um poder de compra abaixo do esperado, tornando prejudicial para o município e por uma série de problemas econômicos e políticos no país. Porém, para o turista brasileiro que adentra a fronteira torna-se um fator atrator.

Quanto ao fator humano, quando nos deparamos à influência do governo e da comunidade por meio de programas de desenvolvimento, como é o caso do programa de regionalização do turismo, é visível que Manaus (AM), Presidente Figueiredo (AM) e Boa Vista (RR) são amparadas por esses programas. Já em relação às cidades-gêmeas Pacaraima (RR) e Santa Elena do Uairén (VE), a primeira se inclui dentro dos programas do governo brasileiro, quando falamos sobre a execução do programa não é visível até a fronteira, deixando a mercê da sua implementação de fato.

A cidade de Santa Elena de Uairén (VE) possui um forte potencial turístico que é desenvolvido junto a sua comunidade, porém há uma série de critérios e política de fronteira para se usufruir, como por exemplo a autorização e liberação do passaporte ou *permisso* para adentrar no país.

No caso do fator paisagem (natural e cultural), os fixos Manaus (AM), Presidente Figueiredo (AM) são exemplos de atrator turístico, pois possuem uma grande oferta turística na região. Primeiro a capital Manaus (AM), que possui inúmeros equipamentos turísticos que atende a demanda e dentro do espaço há uma beleza cênica e a forte cultura presente na culinária, dança, e pontos turístico tornando-se um elemento atrator quando nos referimos à oferta turística, cultural e natural do município.

Distante pouco mais de 100km, fica Presidente Figueiredo (AM), conhecida como a “cidade das cachoeiras”, possui elementos de paisagem intensamente presente na região. Além disso, sua cultura é presente na culinária local, eventos locais, como a “Festa do Cupuaçu”, fatores esses que atraem o turista que ali chega. Já a capital Boa Vista (RR), possui elemento paisagístico natural dentro da própria capital, porém, para o turista que entra no Estado via BR-174 que já passou por Manaus (AM) e Presidente Figueiredo (AM), não se sente motivado em conhecer às belezas naturais do município de Boa Vista (RR).

Além disso, a miscigenação de várias pessoas de outros estados está fortemente inserida na capital. A cidade não possui um elemento cultural que se distingue dos outros municípios iniciais ou fixos, pois o que se vê aqui se relaciona a cultura étnica, já foi vista anteriormente no estado do Amazonas.

Apesar disso, a cidade como ponto de parada do turista, apresenta outras opções ao turista como bifurcar por outra direção e seguir até a cidade de Lethen na Guyana. As cidades-gêmeas ficam como ponto de passagem fronteiriço, que apesar de Pacaraima (AM) possuir uma paisagem natural e cultural atrativa no percurso para chegar ao município fronteiriço, como é o caso do Parque Arqueológico Pedra Pintada, essa localizada dentro de uma reserva indígena, existem limitações legais para usufruir dessa riqueza cultural, além disso, há outras cachoeiras que ao longo da rota poderia servir de visitação, mas estão localizadas em reservas indígenas e não possuem infraestrutura básica para receber os turistas.

O município de Santa Elena de Uairén possui forte elemento de paisagem natural, porém muitos somente ao longo da *troncal 10*, rodovia Venezuelana, que dependendo dos seus limites é necessária autorização na fronteira para desfrutar da paisagem, o chamado *permisso*. Santa Elena de Uairén é localizada na Gran Sabana uma das principais regiões mais cobiçadas por turistas do mundo inteiro possui uma beleza única que não há necessidade de abordar nessa análise, pois o estudo é até a fronteira, e a cidade de Santa Elena de Uairén acaba se tornando também um ponto de parada para esses turistas que adentro a Venezuela em busca da Gran Sabana e das praias caribenhas existentes na Venezuela.

#### 4.6 Considerações parciais

O último capítulo buscou apresentar os resultados da pesquisa no intuito de compreender por meio da análise endógena e exógena a diferença entre um fixo e outro suas forças atratoras e repulsoras de cada município. Para tanto, utilizou-se o método qualitativo e quantitativo como método da pesquisa, para compreender em escala e escopo a importância desses fluxos no eixo rodoviário BR-174.

Para chegar ao objetivo proposto no capítulo, a pesquisa foi dividida entre as dimensões, econômica, humana e paisagem: a primeira faz necessário para o entendimento do desenvolvimento econômico dessa localidade, dentro dessa análise para dimensionar o fator econômico dos municípios.

Em segundo lugar, apresentamos a dimensão humana que mostra dentro do exógeno o índice de desenvolvimento de cada município, a fim de compreender seu desenvolvimento em relação aos outros municípios, analisando dentro do todo o argumento da contribuição do social em cada cidade.

No terceiro foi o paisagístico, ao descrever em linhas gerais as paisagens naturais e culturais de cada localidade, tendo uma série de fatores e elementos que transformam os municípios mais atrativos ao fluxo gerado pelas redes de turistas que pretendem adquirir esses produtos ou serviços.

Quando evidenciamos esse tripé, é possível entender que pelas características de cada município, nota-se a distinção entre os pontos fixos Manaus, Presidente Figueiredo, Boa Vista, Pacaraima e Santa Elena de Uairén, e destacamos Manaus e Presidente Figueiredo como *hotspot* por apresentarem elementos mais atratores que os outros municípios.

Já Boa Vista, não é um ponto atrator, pois se insere como ponto de passagem para os turistas, uma vez que seus atrativos são presente no início da rota 174. O município de Pacaraima por se localizar numa reserva indígena fica limitada a desenvolver seus potenciais, sendo Santa Elena do Uiarén um fator atrativo na fronteira Brasil e Venezuela.

Nas conclusões finais do capítulo, entendemos que essas transformações espaciais, logísticas, econômicas, humanas e paisagísticas influenciam diretamente no desenvolvimento regional de uma localidade, seja ela no exógeno ou endógeno. E, apesar das suas teorias heterogêneas, é necessária a junção das duas para desenvolver uma localidade e distinguir qual serve apenas de passagem ou se insere no contexto atrator do turismo e possui um elemento mais forte para desenvolver o turismo.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na presente dissertação, buscamos analisar o eixo rodoviário na BR-174, que liga o Estado do Amazonas, Roraima e fronteira com a Venezuela diante do desenvolvimento exógeno e endógeno do turismo. Teve-se como ponto de análise a regionalização do turismo, programa já executado pelo governo federal. A pesquisa foi realizada a partir das análises oficiais em bancos de dados e pesquisas realizadas nos municípios fixos em estudo, além da percepção pessoal sobre os objetivos levantados para desenvolver o trabalho.

A questão norteadora em entender o desenvolvimento regional dentro do turismo foi a proposta de compreender o eixo logístico dentro do desenvolvimento regional subdivididos em desenvolvimento exógeno no turismo; desenvolvimento endógeno no turismo e uma visão sistêmica do desenvolvimento regional na geografia do turismo, elementos esses de abordagem primordial para o desenvolvimento econômico de uma região. Nesse conjunto apresentam-se contribuições teóricas e conceituais para formação do trabalho.

Para compreender a questão frente ao desenvolvimento exógeno no turismo, partimos de uma leitura multidisciplinar sobre o exógeno no turismo, identificando dentro dos pontos fixos que analisam os fatores atratores e repulsores desses municípios. De fato, o estudo do eixo Amazonas, Roraima e fronteira com a Venezuela requer uma interpretação multidisciplinar por se tratar de um fenômeno de desenvolvimento e, também, por envolver uma série de fatores econômicos no determinado espaço.

A primeira sessão apresentou os conceitos teóricos a fim de fundamentar o trabalho. Por meio desse estudo, o desenvolvimento exógeno faz com esses conceitos sirvam de aparato instrumental para seu entendimento. Nesse aspecto o desenvolvimento regional atua como teoria principal para compreender o estudo.

Por outro lado, o desenvolvimento regional se apresenta não só como exógeno, mas também como endógeno, pois muitos são os processos de desenvolvimento dentro do eixo em análise, justamente por não conseguir compreender o desenvolvimento à luz somente do exógeno. Esse dado foi o que motivou a divisão dos capítulos 2 e 3 apresentados pelos fixos.

Para tanto, na segunda leitura, foi apresentado o desenvolvimento exógeno no turismo no eixo integrador Amazonas à fronteira com a Venezuela. Mesmo diante das teorias de integração, há os aspectos que divergem entre um fixo e outro quando se depara com as formas de desenvolvimento aplicadas na região.

Na realidade, o eixo em estudo quando se depara com o desenvolvimento exógeno, está intimamente relacionado com a leitura econômica e capitalista, já que as formas

utilizadas nessa teoria são inversamente proporcionais à teoria aplicada ao endógeno do turismo. Além disso, consolida o estudo exógeno sendo exequível para tal trabalho, e nos faz entendermos a forma como esse é aplicado.

Entre um município e outro, a integração espacial, historicamente, já evidenciada se perpetua até o presente momento, quando observamos, a exemplo disso, o trânsito de turistas nesse corredor turístico. Nesse aspecto, aborda o corredor sob o prisma econômico e social, que traz a discussão do fluxo dentro de um espaço já que se sujeita a movimentar a economia de uma localidade ou espaço.

Na pesquisa ficou evidente a diferença e peculiaridade de cada município, mas, sobretudo, em todo o eixo em estudo. Mesmo não sendo o objetivo da pesquisa levantar de forma detalhada os outros pontos atratores e municípios de bifurcação, conforme breve relato, é notória a necessidade de se ter outra opção e escolha para alternar o trecho entre uma dupla fronteira presente no território roraimense.

Quando pensamos na relação entre um espaço e outro, é necessário compreender, diante das teorias apresentadas que a distância logística nesse espaço, os fixos ficam mais afetados no processo de desenvolvimento. O eixo em análise é estimulado por apresentar atrativos naturais e culturais nos fixos em estudo que se atrelam as opções de escolha dos fluxos que usufrui desse atrativo. Nesse sentido é que o estudo para ter relevância quando abordado o desenvolvimento endógeno do turismo, já que considera tais fatores são importantes para o desenvolvimento de uma região.

Em Manaus, o desenvolvimento exógeno e endógeno é fortemente presente pela forte circulação de pessoas, gerada pela oferta e demanda turística. O estudo nesse contexto turístico sob um viés econômico proporcionou entender que a cidade Manaus, em nível local, torna-se um *hotspot*, diante das teorias e transformações locais e regionais, principalmente por apresentar um fluxo elevado em relação aos outros fixos. A lógica desse potencial atrai um maior número de fluxo turístico.

Constatou-se, além disso, que nessa lógica de potencial, sendo ele fator importante para o aumento do fluxo de turistas, o eixo rodoviário mais especificamente Manaus, seu atrativos naturais atraem mais fluxo. Por outro lado, torna-se também atrativa por diversificar seus atrativos, já que além dos atrativos naturais e culturais há os atrativos artificiais criados pelo homem.

Quando analisamos os outros fixos, dentro do eixo rodoviário, por questão logística o fixo escolhido no estudo, o município de Presidente Figueiredo em termos de potencial turístico, e a questão da distância diante da proximidade da cidade Manaus, verificamos que



algumas variáveis funcionam como atrator para o fluxo que se encontra na capital amazonas. A atuação dos fluxos estimulados pelos potenciais naturais existentes nesse segundo fixos se transforma, assim como Manaus, em um *hotspot*, elementos atratores no desenvolvimento endógeno do turismo.

No mesmo sentido, as variáveis presentes no município de Presidente Figueiredo corrobora com o estudo, diante dos elementos exógenos, pois possuindo todo um potencial turístico, os empresários ou governo optam em investir na localidade de maneira que possam melhorar a infraestrutura do receptivo da localidade, fazer com que seja mais atrativa para o fixo.

Um aspecto importante evidenciado na pesquisa foi compreender, além de destacar os fixos Manaus e Presidente Figueiredo como *hotspot*, também identificar, dentro do eixo rodoviário BR-174, que o município de Boa Vista, apesar de seu um fixo de parada, não se torna um *hotspot*, já que seus elementos atratores não se inserem como forte atração para os que aqui passam. Isso se torna, portanto, um fator repulsor já que o turista apenas faz uma parada para usufruir dos meios de hospedagem ou alimentação para seguir viagem até a fronteira com Venezuela.

Todavia, percebeu-se que Boa Vista faz parte do corredor turístico sendo afetada diretamente no turismo pelo pouco fluxo. Isso pode ser considerado fator atrator do desenvolvimento turístico do município, mesmo utilizado apenas como passagem no eixo Manaus, Presidente Figueiredo.

Apesar de considerarmos Manaus e Presidente Figueiredo dentro dos fixos escolhidos dois *hotspot*, Boa Vista por ser apenas um ponto de parada no corredor turístico, os resultados da pesquisa indicam que a própria capital de Roraima também serve de ponto estratégico de bifurcação para a outra fronteira com Guyana, apesar de não fazer parte diretamente do estudo. O turista ao chegar a Boa Vista, desloca-se até aquela fronteira, uma vez que lá também atrai um pequeno fluxo de turistas, de negócios ou compras, destacando-se como um capital divisor ou como ponto de parada para adentrar as duas fronteira, tanto a guianense quanto a venezuelana.

No mesmo sentido, apesar de não ser parte da presente pesquisa a análise também oferta outros pontos, como atrator, o lago Caracaranã, localizado na direção da fronteira com a Guyana. Por ali, é possível o acesso até o lago, localizado dentro de uma reserva indígena. Além disso, voltando ao eixo BR-174, o outro lado da fronteira, podemos nos deparar com vários atratores ao longo da rodovia, caracterizando-se, inclusive, como possível elemento atrator para o turista que realiza a viagem e pode desfrutar de outros potenciais turísticos no

eixo. Nesse eixo, há o município de Amajari (RR) que tem como um dos seus principais atrativos a Serra do Tepequém, com um número significativo de cachoeiras e uma infraestrutura de qualidade para receber o turista. Constitui-se em mais um motivo de atração para o turista que por ali se desloca.

Seguindo o mesmo roteiro, dentro da Reserva indígena São Marcos, também há a Pedra Pintada, sítio arqueológico tombado pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). Este, apesar de apresentar forte potencial, também carrega problemas burocráticos de visitação por estar localizado na reserva indígena, tornando-se elemento de atrator para o turista, mas este precisa de autorização para desfrutar daquele patrimônio.

Dentro do mesmo contexto, chegando a fronteira com a Venezuela no município de Pacaraima dentro dos fixos escolhidos, podemos perceber na pesquisa que, embora haja um forte potencial turístico, existem limitações quando se trata de território, pois, assim como outros pontos turísticos localizados em terras indígenas, a maior parte das terras e belezas naturais do município estão limitadas a autorização de acesso.

Da mesma forma que Boa Vista fica como ponto de parada no eixo logístico do Estado de Roraima, Pacaraima também se torna um ponto de parada na fronteira do corredor turístico, uma vez que faz fronteira com a Venezuela. Do outro lado o turista brasileiro tem um poder aquisitivo melhor de compra devido a moeda bolivariana ser desvalorizada em relação ao real.

Por outro lado, ou melhor, do outro lado da fronteira, há o município fronteiriço que se torna um fixo. Porém, mesmo apresentando um forte potencial turístico em grande parte da região, a pesquisa por ser realizada até o km15 que divide a fronteira, a cidade-gêmea também se torna apenas um ponto fixo, já que muitos turistas também utilizam a cidade para pernoitar ou apenas de passagem, quando da verificação de documentos para adentrar além das fronteiras.

Dessa maneira, vale salientar a importância de cada modelo estudado, o modelo gravitacional inserido no exógeno e modelo Prisma dentro no endógeno. Ambos apresentaram procedimentos analíticos diferentes ao longo do texto, sendo que um valorizou o desenvolvimento regional exógeno e sua importância presentes na teoria no eixo BR-174, e dentro dos fixos e fluxos apresentados.

Em relação ao modelo prisma, mostrou-se o estudo detalhado dentro do endógeno, por meio dos pilares econômico, humano e paisagem dando a relação ao eixo de integração Amazonas, Roraima e fronteira com a Venezuela, a partir da união de esforço desse estudo de potencialidades turística.

Para tanto um mote a ser explorado, como futura pesquisa de doutorado e o grupo de pesquisa a que teve vinculado o estudo, diz respeito à continuidade desse estudo quando poderemos trabalhar com a regionalização internacional adentrando a fronteira da Venezuela, uma vez que possui ponto turístico a ser estudado ao longo da rodovia venezuelana *Troncal 10*. Com o levantamento de pontos turísticos fortemente presentes, como o Monte Roraima e toda a região Gran Sabana, visualizam-se fatores paisagísticos natural e cultural muito fortes, pois, muitos turistas que passam pelo corredor turístico não ficam apenas na fronteira, procuram outros atrativos turísticos na Venezuela, como a Ilha de Margarita, muito apreciada pelos turistas amazonenses e roraimenses.

Outro ponto a ser destacado diz respeito ao turismo de negócios existente na capital venezuelana Caracas, devido a sua localização e proximidade com os Estados Unidos e América do Norte. Torna-se, portanto, ponto de atração a muitos que transitam a negócios nessa via rodoviária até a Caracas, ou até mesmo aéreo, porque há voos partindo do município de Santa Elena de Uairén.

Com base nessas sugestões e nos resultados da pesquisa, a presente dissertação conclui com a importância desse estudo para o avanço interdisciplinar com o turismo dentro do eixo abordado e corrobora para o desenvolvimento e entendimento do estudo, a fim de dar continuidade, estendendo-se ao outro lado da fronteira que se integra nesse eixo turístico após a fronteira venezuelana.

## **REFERÊNCIAS**

## REFERÊNCIAS

6º BEC. **História do 6º Batalhão de Engenharia de Construção “Batalhão Simón Bolívar”**. Disponível em: ([http://www.6becnst.eb.mil.br/index\\_arquivos/Page458.htm](http://www.6becnst.eb.mil.br/index_arquivos/Page458.htm)). Acesso em: 29 de agosto de 2013.

**ALADI**- Associação Latino-Americana de Integração –. **Informe preliminar sobre los avances alcanzados en materia de integración transfronteriza en los países miembros**. ALADI/SEC/di1543.11 de julio de 2001.

AMARO, Rogério Roque. Desenvolvimento: um conceito ultrapassado ou em renovação. Da teoria à prática e da prática à teoria. **Cadernos de Estudos Africanos**, Lisboa, 2003.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Espaço, polarização e desenvolvimento: uma introdução a economia regional**. São Paulo: Atlas, 1987.

AULICINO, Madalena Pedroso. **Turismo e Desenvolvimento Regional: um Ensaio de Operacionalização no Estado de São Paulo**. São Paulo: USP- Universidade de São Paulo, 2004.

BAREA, Neiva M. M. dos S.; MIORIN, Vera Maria Favila. **Desenvolvimento: das dimensões teóricas do conhecimento à geografia rural** In: 4º ENCONTRO NACIONAL DE GRUPOS DE PESQUISA (ENGRUP). 2008, São Paulo. Disponível em: <[http://www.geografia.fflch.usp.br/inferior/laboratorios/agraria/Anais%204%C2%BAENGRUP/trabalhos/barea\\_e\\_miorim.pdf](http://www.geografia.fflch.usp.br/inferior/laboratorios/agraria/Anais%204%C2%BAENGRUP/trabalhos/barea_e_miorim.pdf) >Acesso em: 14 mar. 2013.

BARQUEIRO, Antonio Vazquez. **Desenvolvimento endógeno em tempos de globalização**. Porto Alegre. Ed. Da UFRS, 2001.

BARROS, Nilson Cortez Grocia. **Roraima: paisagens e tempo na Amazônia setentrional**. Recife: Editora Universitária, 1995.

BENEVIDES, Ireleno Porto. **Para uma agenda de discussão do turismo como fator de desenvolvimento local**. In: RODRIGUES, Balastri Adyr. (Org). **Turismo e desenvolvimento local**. 3.ed. São Paulo: Hucitec, 2002.

BENI, M. C. **Política e planejamento de turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.

BENI, Mário Carlos. **Análise Estrutural do Turismo**. 2ed, São Paulo: Senac, 1998.

BOLÓS y CAPDEVILA, M. **Manual de Ciencia del Paisaje: Teoría, Métodos e Aplicaciones**. Barcelona: Masson S.A., 1992.

BOMBÍN, M. M. E. **El Paisaje. Madri: Ministério de Obras Públicas y Urbanismo**, Centro de Publicaciones, 1987.

BOUDEVILLE, J. **Los espacios econômicos**. Buenos Aires: Eudeba, 1969.

BOULLÓN, R. C. **Planejamento do Espaço Turístico**. Bauru, SP: EDUSC, 2002.

Brasil, Ministério do Turismo. **Programa de Regionalização do Turismo: Roteiros do Brasil**. 2004. Disponível em: < <http://www.turismo.gov.br/regionalizacao>>. Acesso em: 14 abril 2013.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. 24. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2006.

BRASIL. **Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001**. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Disponível em:< [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10233.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm) em: 30 de Ago.2013.

BRASIL. **LEI Nº 11.771, DE 17 DE SETEMBRO DE 2008**. Define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico; revoga a Lei nº 6.505, de 13 de dezembro de 1977, o Decreto-Lei nº 2.294, de 21 de novembro de 1986, e dispositivos da Lei nº 8.181, de 28 de março de 1991; e dá outras providências. Disponível em:< [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2008/lei/111771.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/111771.htm)>. Acesso em: 30 de Ago.2013.

BRASIL. Ministério do Turismo **Manual do Pesquisador - Inventário da Oferta Turística: instrumento de pesquisa/ Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico**. Brasília: Ministério do Turismo, dezembro de 2006. I. Título. II. Brasil. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Chamada Pública MTUR n. 001/2008 – Apoio às iniciativas de turismo de base comunitária**. Brasília, 2008.

BRASIL. Ministério do Turismo. Coordenação Geral de Regionalização. **Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil: Introdução à Regionalização do Turismo / Ministério do Turismo**. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico. Coordenação Geral de Regionalização. – Brasília, 2007.

BUARQUE, Sergio C. **Construindo o desenvolvimento local sustentável**. Rio de Janeiro, 2008.4 ed.

BUARQUE, Sérgio C. **Metodologia de planejamento do desenvolvimento local e municipal sustentável**. Material para orientação técnica e treinamento de multiplicadores e técnicos em planejamento local e municipal. Brasília, DF: IICA, 1996.

CARVALHO, Albertino; MÜLLER, Andrew. **Zoneamento e Avaliação geoambiental de Presidente Figueiredo, no Amazonas -Embasamento para Elaboração do Plano Gestor Geo-Urbano Ambiental**. 2005.Relatório final, Universidade Federal do Amazonas, Manaus.

CAVALCANTE, J. S. **Arquivo fotográfico de trabalho de campo sobre turismo no eixo da BR174** [mídia digital]. Boa Vista: UFRR, 2013.

CAVALCANTE, J. S.; CORDEIRO, W.; SENHORAS, E. M. **Arquivo de mapas georeferenciados sobre turismo no eixo da BR-174** [mídia digital]. Boa Vista: UFRR, 2014.

CAVALCANTE, J. S.; CORDEIRO, W.; SENHORAS, E. M. **Arquivo de mapas georeferenciados equipamentos turísticos em Boa Vista** [mídia digital]. Boa Vista: UFRR, 2014.

CAVALCANTE, J. S.; CORDEIRO, W.; SENHORAS, E. M. **Arquivo de mapas georeferenciados Meios de Hospedagem em Boa Vista** [mídia digital]. Boa Vista: UFRR, 2014.

CLEMENTE, Ademir, HIGACHI, Hermes Y. **Economia e desenvolvimento regional**. São Paulo: Atlas, 2000.

DIAS, Reinaldo. **Turismo Sustentável e Meio ambiente**. São Paulo: Atlas, 2007.

FERNANDES, Rodrigo Baldin. **Geografia do Turismo no Tepequém: Uma Análise Sistêmica**. (Dissertação de Mestrado em Geografia, UFRR). Boa Vista-RR, 2013.

FREYRE, Gilberto in “**Homens, Terras e Águas na Formação Agrária do Brasil: Sugestão para um Estudo de Interrelações**”. Boletim do Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais (IJNPS), Recife, v. 3, p. 3-12, 1957.

FURTADO, C. Intra-country discontinuities: Towards a theory of spatial structures. **Social Science Information**, v. 6, p. 7-14, 1967.

FRANÇA, P. **Arquivo fotográfico pessoal**. [Mídia digital]. Manaus -AM, 2014.

IBGE. **Indicadores de Desenvolvimento Humano dos Municípios**. 2010. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/recursosnaturais/ids/default\\_2010.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/recursosnaturais/ids/default_2010.shtm)> Acesso em: 13 abril de 2013.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL. **Exército quer reabrir o tráfego na BR-174, estrada que atravessa as terras dos Waimiri Atroari em Roraima**. Disponível em: <<http://site-antigo.socioambiental.org/nsa/detalhe?id=100>>. Acesso em: 29 de agosto de 2013.

ISA – Instituto Socioambiental. “História do 6º Batalhão de Engenharia de Construção ‘Batalhão Simon Bolívar’”. **Sítio eletrônico do Instituto Socioambiental**. Disponível em <<http://site-antigo.socioambiental.org/nsa/detalhe?id=100>>. Acesso em: 29 de agosto de 2013.

LEMOS, Leandro de. **Turismo, que negócio é esse?** Campinas:SP: Papirus, 1998.

LIMA, I et al. Contornos geopolíticos brasileiros. **Revista de Geopolítica**, v. 4, nº 2, p. 93 - 103, jul./dez. 2013.

MARENZI, R. C. **Estudo da Valoração da Paisagem e Preferências Paisagísticas no Município da Penha – SC**. Curitiba: UFPR, 1996. (Dissertação de Mestrado).

MELO, José Luiz Bica de. **Reflexões Conceituais sobre Fronteira** IN CASTELLO, Iara Regina et al (Orgs.). **Fronteiras na América Latina: espaços em transformação**, Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/Fundação de Economia e Estatística, 1997, p. 68.

MELO; FRÓES, C. **Empreendedorismo social: a transição para a sociedade sustentável**. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2002.

MINISTERIO DO TURISMO. **Mapa 2009**. Disponível em: <[http://www.turismo.gov.br/turismo/o\\_ministerio/publicacoes/cadernos\\_publicacoes/00mapa\\_2009.html](http://www.turismo.gov.br/turismo/o_ministerio/publicacoes/cadernos_publicacoes/00mapa_2009.html)>. Acesso em: 03 abril 2013.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Mapa do turismo Brasileiro 2013**. Disponível em: [http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o\\_ministerio/publicacoes/downloads\\_publicacoes/mapa\\_da\\_regionalizacao\\_novo\\_2013.pdf](http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/mapa_da_regionalizacao_novo_2013.pdf). Acesso em: 02 novembro 2013.

MINISTÉRIO DO TURISMO. Todos os direitos reservados. **Coordenação e Execução Ministério de Turismo e Fundação Universa. Impresso no Brasil - 2010**, Printed in Brazil. 2ª edição.

NORTH, D.C. (1994). **Custos de Transação, Instituições e Desempenho Econômico**. Rio de Janeiro: Instituto Liberal. p. 1-25.

OLIVEIRA, Antonio Marcos Prestes de. **A Dinâmica do Desenvolvimento Regional do Meio Oeste Catarinense**. São Caetano do Sul: USCS-Universidade Municipal de São Caetano do Sul, 2010.

OLIVEIRA, Francisco de. **Aproximações ao enigma: o que quer dizer desenvolvimento local**. Programa Gestão Pública e Cidadania / EAESP / FGV. Polis. 2009. São Paulo. Disponível em: <[http://www.gestaosocial.org.br/conteudo/quemsomos/extensao/gestao-a-responsabilidade-social-empresarial-e-desenvolvimento/bibliografiabasica/07%20texto\\_Bete%20Santos.pdf](http://www.gestaosocial.org.br/conteudo/quemsomos/extensao/gestao-a-responsabilidade-social-empresarial-e-desenvolvimento/bibliografiabasica/07%20texto_Bete%20Santos.pdf)> Acesso em: 14 março 2013.

PERROUX, F. **A economia do século XX**. Trad. José L. Freitas. Lisboa: Moraes, 1967.

PETROCCHI, Mario. **Turismo: planejamento e gestão**. São Paulo: Editora Futura, 1998.

PLANO NACIONAL DE TURISMO 2013 – 2016. **Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil. Estudo de Competitividade dos 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional – Relatório Brasil 2009**. Brasília: Ministério do Turismo, 2009.

PORTER, M. E. **Clusters and the new economics of competition**. Harvard Business Review, Boston, v.76, n.6, p.77-90, Nov. /Dec. 1998.

RODRIGUES, A. B. **Turismo e espaço: rumo a um conhecimento transdisciplinar**. São Paulo: Hucitec, 2001.



RUFINO, Alessandra Santos. **A mídia impressa roraimense e as representações sociais sobre a fronteira e os imigrantes**. Roraima, 2005 p.7.

RUSSO, Célia Regina. **Comunidades tradicionais e preservação cultural por meio do ecoturismo**. In: NEIMAM, Zysman e MENDOÇA, Rita (org). **Ecoturismo no Brasil**. Barueri, SP: Manole, 2005.

SANTOS, Haroldo Eurico Amoras dos. **Brasil e Venezuela - cooperação e integração econômica: corredor de integração regional Amazonas - Roraima - Bolivar - Orenoco**. 2011. 397 f., il. Tese (Doutorado Interinstitucional em Relações Internacionais e Desenvolvimento Regional) —Universidade de Brasília/UFRR/FLACSO, Brasília, 2011.

SANTOS, M. **Por uma outra Globalização**. Rio de Janeiro:Record, 2000.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. Edusp: São Paulo, 2002.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton. **Técnica espaço tempo:globalização e meio técnico científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SEBRAE-Serviço de apoio às Micro e Pequenas Empresas –SEBRAE Amazonas. **Relatório final (Censo Empresarial de Presidente Figueiredo -Convênio nº 01/2011)**, Manaus: CEL Consultoria e Gestão Empresarial, 2012.

Secretaria de Estado do Planejamento e Desenvolvimento de Roraima. **Roraima: Indicadores Gerais - 2012**.Boa Vista: CGEES/SEPLAN – RR, 2012.72p.

SILVA, Sylvio Carlos Bandeira de Melo; SILVA, Bárbara-Christine N. **Estudos sobre a globalização, território e Bahia**. Salvador: UFBA, 2003.

STHOR, W. **El desarrollo regional in América Latina: experiências**. Buenos Aires: SIAP, 1972.

TAMAZZONI, Edegar Luis. **Turismo e Desenvolvimento Regional: dimensões, elementos e indicadores**. Caxias do Sul-RS, 2009.

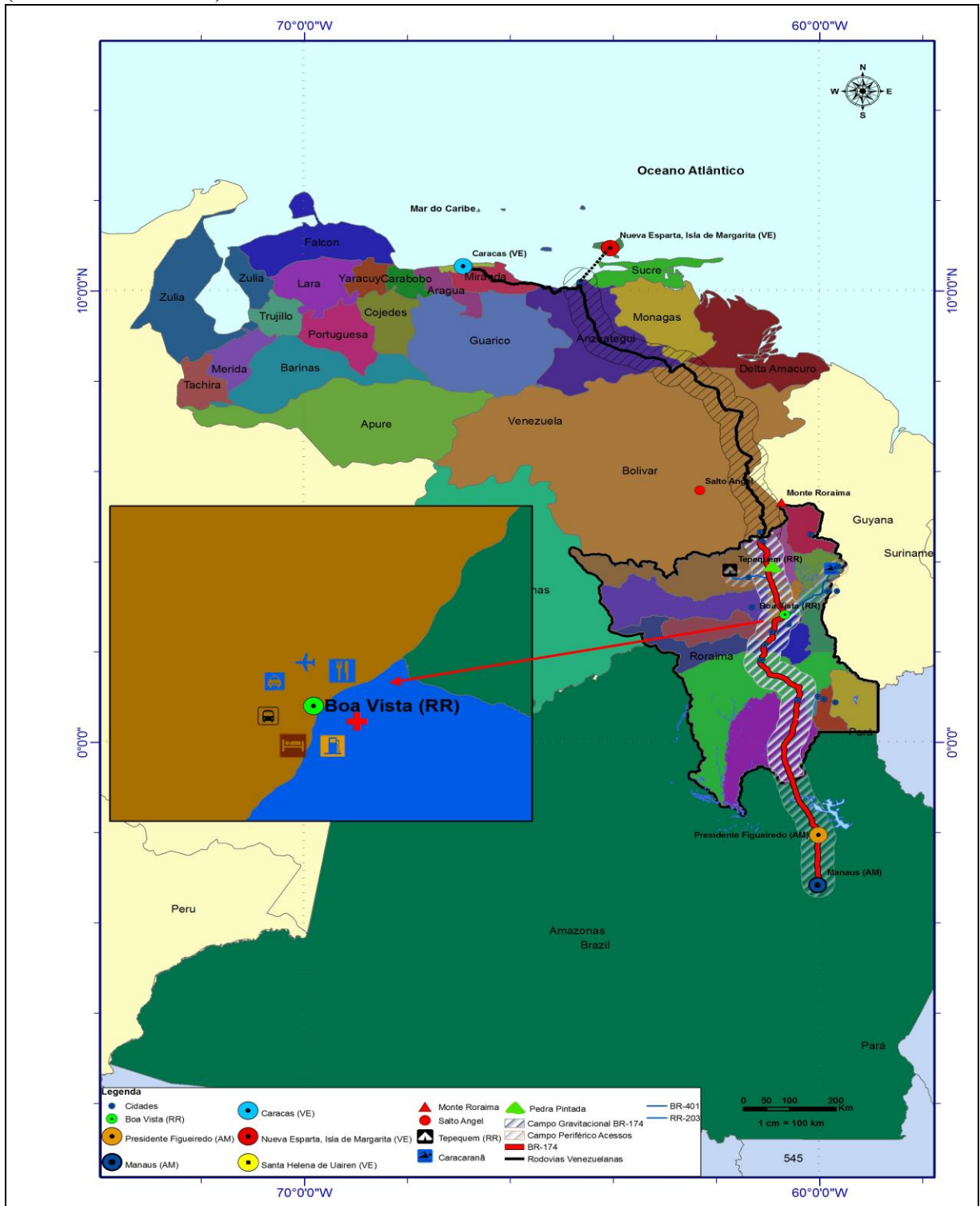
TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Turismo básico**. 7. ed. São Paulo: Senac, 2004.

WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL. **Travel & Tourism Economic Impact 2012 Brazil**. Disponível em [http://wttc.org/site\\_media/uploads/downloads/brazil2012.pdf](http://wttc.org/site_media/uploads/downloads/brazil2012.pdf)> Acesso em: 14 março 2013.

## **APÊNDICE**

## APÊNDICE

Apêndice A - Eixo transnacional de integração e desenvolvimento turístico regional (Amazônia-Roraima)



Fonte: CAVALCANTE; CORDEIRO; SENHORAS (2014).

Apêndice B – BR-174 - Principais Cachoeiras de Presidente Figueiredo.



Fonte: CAVALCANTE; CORDEIRO; SENHORAS (2014).

## **ANEXOS**

## ANEXO A

Anexo A: Praia de Ponta Negra.



Fonte: FRANÇA (2014)  
Anexo A: Ponte Rio Negro



Fonte: FRANÇA (2014)  
Anexo A: Teatro Amazonas



Fonte: FRANÇA (2014)

**ANEXO B**

UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
NÚCLEO DE ESTUDOS COMPARADOS DA AMAZÔNIA E DO CARIBE  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL DA  
AMAZÔNIA

**TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM FOTOGRÁFICA**

Eu, \_\_\_\_\_, portador do documento de identidade nº \_\_\_\_\_, AUTORIZO, através do presente termo, a pesquisadora **Jordana de Souza Cavalcante** do projeto de pesquisa intitulado "**Turismo e Desenvolvimento Regional: Um Estudo Exógeno e Endógeno do Eixo Amazonas-Roraima.**", a utilizar as fotos/imagem que se façam necessárias para expor na dissertação de mestrado para fins científicos e de estudos, sem quaisquer ônus financeiros a nenhuma das partes. Este documento é emitido em duas vias, sendo assinadas pelo pesquisador e pelo autor da imagem, ficando uma via com cada um.

Boa Vista (RR), \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2013.

\_\_\_\_\_  
Assinatura do pesquisador

\_\_\_\_\_  
Assinatura do fotógrafo