

Considerações sobre turismo de compras nas fronteiras brasileiras
O caso de Pacaraima (RR) e Santa Elena de Uairén (Venezuela)¹

Thiago Allis

Professor do Centro Federal de Educação Tecnológica de São Paulo (CEFET-SP)
Doutorando em Planejamento Urbano e Regional (FAU-USP)

Resumo

O limite, enquanto simbolismo ou formalismo, tem uma importância incontestável para o estudo da atividade turística, especialmente quando se analisa o fenômeno num contexto globalizado. Assim, além das implicações legais e territoriais, as fronteiras podem vir a ser determinantes de enclaves turísticos importantes, especialmente quando se consideram porções pouco ou nada desenvolvidas no território brasileiro - no tocante ao turismo ou quaisquer outros assuntos de produção espacial. Por isso, este artigo propõe apresentar o caso específico de Pacaraima, cidade no extremo norte de Roraima, em que insinua-se a estruturação de um pólo turístico vinculado ao segmento de turismo de compras, por conta das facilidades comerciais oferecidas na cidade-gêmea (Fernandes Neto, 2001) de Santa Elena de Uairén, na Venezuela.

Palavras-chave

Fronteiras, turismo de compras, Pacaraima (RR)

¹ Trabalho apresentado ao GT “Turismo urbano e fronteiras na América Latina” do V Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL – Caxias do Sul, 27 e 28 de junho de 2008.

V Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL (SeminTUR)
Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina
Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008

Introdução

A urbanidade presente nas cidades fronteiriças suscita discussões interessantes do ponto de vista legal, econômico, ambiental e também turístico. Por sua condição de limite, as cidades de fronteira oferecem curiosidades – cruzar a linha divisória por “diversão”, conhecer o país vizinho, usar uma moeda diferente, tentar falar uma língua diferente, etc – e também conveniências, especialmente no tocante a compras.

No tocante aos aspectos sociais e econômicos da zona de fronteira, as relações de lugar desconsideram a formalidade da fronteira física – já que muitas vezes não existem obstáculos físicos separando duas ou mais cidades em países diferentes – e, mais ainda, do limite político – pois, a despeito das autoridades aduaneiras, o cotidiano se impõe. Interessante é notar que, apesar da trivialidade do cruzamento da fronteira, observam-se elementos paisagísticos peculiares nas manchas urbanas unidas em seu cotidiano.

As fronteiras representam ainda, no contexto brasileiro e latino-americano, formalidades e significados estratégicos para os Estados nacionais – ainda que o contexto globalizado sugira que as culturas, economias e realidades nacionais sejam cada vez mais permeáveis entre si e, portanto, indiquem uma flexibilização dos limites físicos e políticos. Assim, além da presença das instituições nacionais convencionais a movimentação de fluxos turísticos pode ser um fator de efetiva ocupação e desenvolvimento. Naturalmente, isso acarreta preocupações, especialmente por conta de tráfico de drogas e contrabando de mercadorias, dadas as zonas produtoras de drogas na América do Sul e as discrepâncias de taxas de importação.

Com ou sem estímulo formal, esses enclaves de compras devem seguir se consolidando, de forma que parece interessante que sejam foco de políticas coordenadas de estruturação do turismo. É de se pensar que, inclusive quando passam a ser centros turísticos na essência, as demais providências formais podem vir a ser apressadas, já que, não sendo mais possível negar a importância urbana desses locais, o Estado apresse-se em se fazer representar.

Neste contexto, cabe-nos perguntar a importância que o turismo desempenha para a estruturação urbana da fronteira norte brasileira. Naturalmente, trata-se de um trabalho muito complexo, dadas a extensão da linha internacional (e, portanto, o enorme número de pontos de fronteira) e a diversidade de temas transversais – como usos e proteção da biodiversidade e integração com questões indígenas. Mesmo assim, é possível realizar um recorte temático, de forma que, no âmbito do turismo, possamos encaminhar

algumas considerações pertinentes. Por isso, o tema do turismo de compras, tão bem discutido quando se trata dos Estados do Sul do Brasil, pareceu-se interessante como porta de entrada para discussões relativas ao turismo em situações urbanas de fronteira.

Pelo fato de o olhar analítico ainda ser bastante incipiente no que se refere a turismo de compras na fronteira, elegemos a cidade de Pacaraima, em Roraima, como objeto de discussão deste artigo. Seu recente desenvolvimento urbano, de alguma forma, vincula-se com o turismo na esfera regional, em função pontos de conexão com cidades estrangeiras, as quais, por políticas nacionais específicas, oferecem opções de compras atraentes à realidade brasileira – neste caso, a cidade venezuelana de Santa Elena de Uairén, no Estado de Bolívar. Trata-se ainda de rota de passagem para fluxos turísticos internacionais relativamente recentes, a ponto de serem inseridas na pesquisa de caracterização e dimensionamento do turismo internacional no Brasil, realizado pelo Ministério do Turismo em aeroportos internacionais e pontos de fronteira terrestre.

Pacaraima, ainda que tenha fluxo insignificante quando comparadas com Foz do Iguaçu, no Paraná, ou Santana do Livramento, no Rio Grande do Sul, ilustra como novos fluxos regionais de turismo internacional se insinuam no contexto da América do Sul, sugerindo formas de integração entre os países através da atividade turística.

1. O turismo na contemporaneidade: análise de contexto

Para qualquer análise crítica que se proponha sobre o fenômeno do turismo na atualidade, são indispensáveis reflexões teóricas sobre urbanização e globalização. Sendo assim, este item se propõe a estruturar um arcabouço para a discussão de questões mais específicas, de natureza empírica – no nosso caso, a espacialização do turismo de compras em pontos de fronteira no Norte do Brasil. Vale ainda lembrar que a própria discussão sobre globalização implica em rever conceitos de fronteira ou, pelo menos, interpretar sua permeabilidade em função de trocas comerciais e culturais num momento que a relação global *versus* local está no centro das atenções.

Esta moldura conceitual serve para, de forma não muito pretensiosa, contextualizar o desenvolvimento do turismo na atualidade, e, mais ainda, identificar potencialidades de expansão da atividade turística em função de determinadas demandas, como por exemplo, o desejo ou a necessidade de compra como motivadores de fluxos turísticos.

É importante que se tenha em vista que, ao indicarmos esta preocupação,

sugerimos que o turismo deve ser compreendido em função das circunstâncias exógenas, no âmbito das trocas globais, e endógenas, com a análise localizada dos processos globalizadores – tal como a consistente expansão do turismo e o peso que se dá a esta atividade como força produtiva.

Os significados da globalização no limiar do século XXI foram precocemente identificados há cerca de duas décadas como um fenômeno impositivo de “reparo espacial”. O novo regime, chamado de *acumulação flexível*, é marcado pelo crescimento acentuado do setor de serviços, resultado de transformações na organização da produção, influenciando diretamente na organização do espaço em que o escopo analítico passa a ser o globo – ainda que a localização deste processo não possa ser negligenciada.

A espinha dorsal do significado da globalização é apresentada por Bauman (1999) como uma tirania do global, em que o poder de decisão transcende o lugar, o local, e, paulatinamente, transfere-se aos processos globais:

(...) não há mais uma localidade com arrogância bastante para falar em nome da humanidade como um todo ou para ser ouvida e obedecida pela humanidade ao se pronunciar. Nem há uma questão única que possa captar e teleguiar a totalidade dos assuntos mundiais e impor a concordância global.

Como marca deste processo, o consumo ganha contornos alegóricos ao ofertar produtos e serviços espetacularizados² para parcelas cada vez mais fragmentadas de mercados globalmente instalados.

Harvey (2005) aponta a cidade de Baltimore como exemplo pioneiro de adaptação urbana pós-moderna, onde, a partir de um megaevento de lazer, levou-se a termo a re-qualificação urbana de uma região a beira mar. Ademais das intervenções físicas, o que fica patente nesse exemplo são os novos valores urbanos que permeiam a proposta, típica do *empresariamento urbano* – como veremos mais adiante. Este modelo tem na sua origem marcas padronizadas de intervenção, adornadas com elementos arquitetônicos e urbanísticos reconhecíveis entre si.

Canclini (2003), com base nos estudos originais de Saskia Sassen, Manuel Castells, Jordi Borja e Peter Hall, considera que as “grandes cidades” são espaços para imaginar a globalização e articulá-la com o nacional e o local. O autor, baseado nas fontes citadas, aponta quatro requisitos de uma cidade global: i) forte presença de

² Sobre o assunto, ver DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo: comentários sobre a sociedade do espetáculo*. (1999). Rio de Janeiro: Contraponto

empresas transnacionais, ii) mistura multicultural de habitantes nacionais e estrangeiros, iii) prestígio decorrente da concentração de elites artísticas e científicas e iv) alta porcentagem de turismo internacional.

A forma pela qual este fenômeno se operacionaliza é a construção de uma *sociedade eminentemente de consumo*. Em comparação com a sociedade moderna, formada essencialmente por produtores, a sociedade pós-moderna coloca ênfase nos consumidores.

Ao tratar do consumidor como cidadão global ideal, Baumann (1999) se aproxima de uma temática bastante pertinente à discussão de turismo, pois, em sendo os turistas consumidores pós-modernos, abre-se a possibilidade de entender como as motivações e representações de viagem vão equacionar o espaço turístico. Por exemplo, a questão da *volatilidade de gostos* é especialmente importante para a organização e gerenciamento de destinos turísticos, uma vez que a vida útil dos produtos a eles vinculados será função da demanda consumidora. Isso traz implicações profundas ao planejamento de investimentos públicos – por vezes, até, de ordem nacional – e à inserção da vida comunitária no ciclo de desenvolvimento turístico.

Do pioneirismo de Baltimore aos projetos contemporâneos de requalificação urbana, transcorreu um período de depuração de um modelo de gestão urbana baseado em *competitividade* (ARANTES, 2002), *empreendedorismo urbano* (HARVEY, 2005) e *planejamento estratégico* (VAINER, 2002), todos referenciados e interligados a elementos globalizados.

O nexos entre o global e o local só pode ser entendido a partir do pressuposto de que o capitalismo hoje produz especialização, fragmentação, interdependência e internacionalização em níveis sem precedentes (FERNANDES, 2001). A mudança nos padrões de desenvolvimento vem impondo às cidades uma reorganização de sua articulação espacial, de ordem física e social.

Em detrimento de macro-políticas de desenvolvimento, que se concretizam pela abordagem do espaço nacional, são cada vez mais recorrentes programas setoriais e regionais, nos quais a cidade ou a região são unidades básicas para estratégias de investimento e desenvolvimento.

Castells (2003), por sua vez, relativiza o poder da homogeneização da globalização sobre os territórios nacionais, valorizando as diferentes intensidades e escalas através das quais as relações globais se materializam no território. Desta forma,

em cada país a “arquitetura a arquitetura de formação de redes reproduz-se em centros locais e regionais, de forma que o sistema todo fique interconectado em âmbito global” (CASTELLS, 2003)

Dos dualismos entre local e global, sem que isso logre formatos únicos de construção urbana e social, emerge uma visão em que governos locais convertem-se em empreendedores urbanos. Esta estratégia denota tanto a preocupação da ação local com vistas ao internacional, como também a emergência de possibilidades de ganhos econômicos com o setor terciário, nomeadamente as atividades de lazer, entretenimento e turismo, e agrega dividendos políticos às figuras de gestão da cidade.

De fato, o crescimento do turismo em escala global desperta possibilidades importantes nos contextos urbanos. Neste contexto, cabe-nos tentar entender como o desenvolvimento do turismo se instala em cidades fronteiriças.

Partimos do princípio que existem algumas peculiaridades nestas situações de fronteira capazes de estruturar uma urbanidade muito peculiar, que apontam para potencialidades turísticas tanto pelo seu *simbolismo de limite*, quanto por suas *conveniências de localização*.

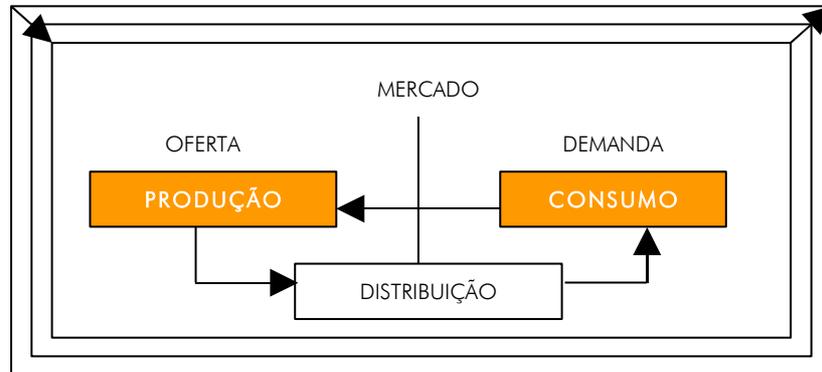
2. Turismo de compras e fronteira

2.1. Organização estrutural

Com a expansão do setor terciário, é inquestionável a importância do turismo, já que a composição do produto turístico se dá, essencialmente, pela agregação de serviços que possibilitem a fruição de experiências de determinadas paisagens. Já está vencida a fase, tanto no Brasil, quanto no mundo, em que se questiona a importância do turismo como força econômica, como elemento ordenador de espaços urbanos, rurais e naturais.

Com isso, a sofisticação do estudo do turismo encaminha-se para a segmentação da atividade, em que, entendida por suas parcelas, o mercado turístico potencial possa ser atingido por suas necessidades específicas. Este é, aliás, um tema bastante caro aos estudos de marketing turístico, mas tem suas implicações espaciais na estruturação de destinos turísticos.

Beni (2001), ao propor seu Sistema de Turismo, nos informa que o produto turístico – de natureza “compósita” – é estruturado a partir da *oferta original* acrescida de *oferta agregada*, conjunto que estará disponível ao consumidor (turista) no mercado



turístico. (Fig. 1).

Fig. 1 – Conjunto de Ações Operacionais (AO) – SISTUR

Fonte: adaptado de Beni, 2001

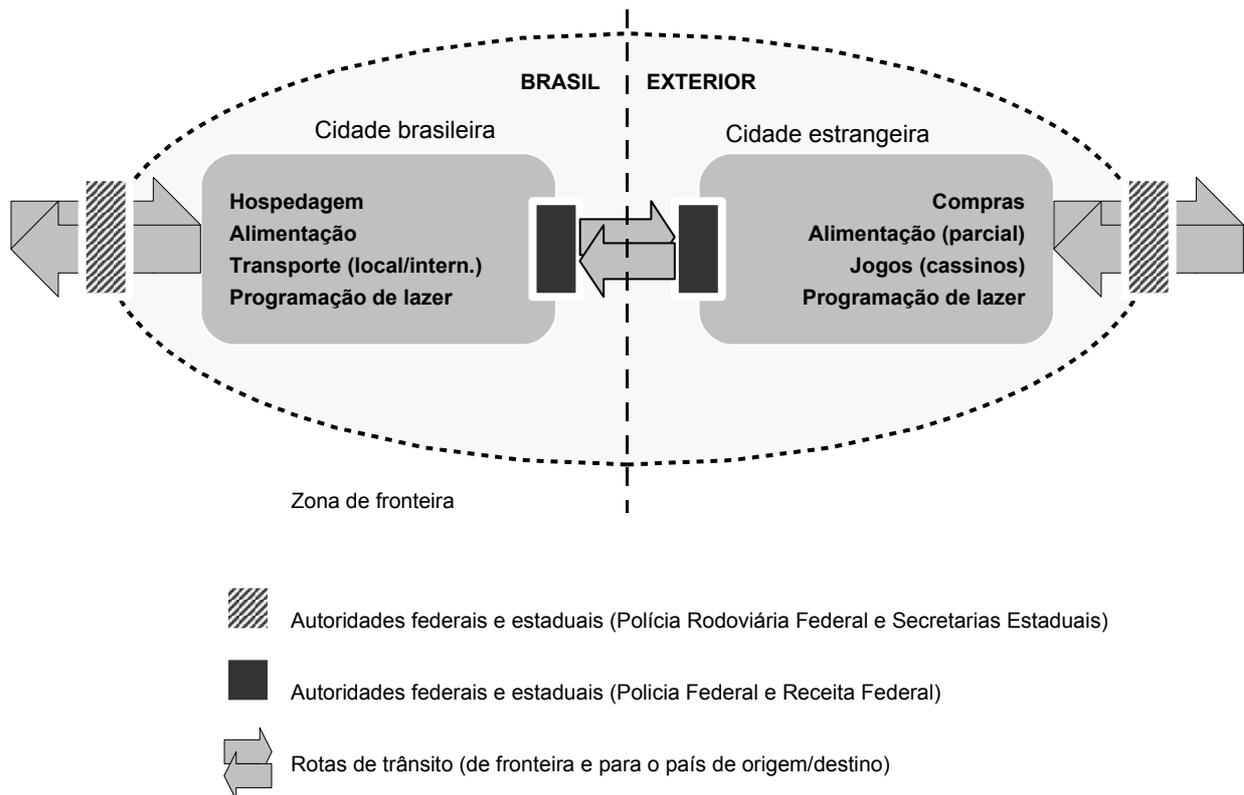
A segmentação de mercados turísticos implica não somente na interpretação de necessidades dos consumidores (demanda), senão também da análise detalhada das peculiaridades dos destinos turísticos, onde os recursos turísticos estão disponíveis e onde, de fato, a experiência turística será concretizada. Isso porque, no turismo, a formulação do produto se dá de forma inseparável, ou seja, produção e consumo acontecem ao mesmo tempo e no mesmo lugar (Cooper *et al*, 2001). Por isso mesmo que, enquanto atividade social e econômica, o turismo implica em benefícios e desafios de desenvolvimento de comunidades muito distintos daqueles observados em outras atividade produtivas – como por exemplo a indústria.

No caso do turismo de compras, o processo de produção envolve peculiaridades que merecem ser destacadas, posto que a composição entre oferta original (basicamente recursos naturais e culturais) e a oferta técnica (serviços de apoio e facilidade em geral) se estrutura de maneira diferente do que em destinos de lazer. É dizer, o turismo de compras, a princípio, prescinde de atributos paisagísticos exclusivos ou de destaque, e foca-se nas conveniências da condição do local visitado. Assim, a rigor, turismo de compras é um segmento possível a qualquer destino turístico, de forma que o fluxo de turistas pode ser esperado a partir de políticas de incentivos legais e fiscais. Ou seja, o turismo de compras é apenas mais um resultado de políticas de desenvolvimento de fronteiras, que pode ser interpretado no âmbito das estratégias de ocupação de fronteiras

por conta de segurança nacional, desconcentração econômicas e populacional e efetivação de potencialidades regionais.

Cabe ainda interpretar, de maneira empírica, a urbanidade nestes enclaves fronteiriços, onde o turismo – ainda que não sendo uma atividade única na escala regional – determina a produção e a reprodução do espaço urbano.

Fig. 2 – Esquema de organização do turismo em cidades fronteiriças brasileiras



Ao estudar o *turismo fronteiriço* entre México e Estados Unidos, Rábago (2004) destaca que, ademais das questões econômicas, há que se entender a interação entre visitante e visitado através da “dimensão sociocultural e geográfica”. Neste caso, a despeito das animosidades e rigores por parte das autoridades norte-americanas, a maior parte dos deslocamentos se dá no âmbito do *entorno habitual*, ou seja, na área fronteiriça que, apesar de estar cindida por limites políticos e instituições de controle, apresenta cotidianos compartilhados (escola, comércio, amizades, família, etc).

Estima-se que 350 milhões de pessoas cruzam a fronteira entre os dois países anualmente – cerca de um milhão diariamente (FIORAVANTI; ESTENS, 2006) –, e não necessariamente estamos diante de um ou de outro segmento de turismo. Teríamos

até que discutir se este é um fenômeno essencialmente turístico, já que boa parte dos fluxos caracteriza-se por fluxos corriqueiros do cotidiano. Não por isso, a mancha urbana binacional é homogênea: Tijuana (Baja California) e San Diego (Califórnia) têm juntas 10 milhões de habitantes e renda anual per capital brutalmente contrastante (US\$ 30 mil nos EUA e cerca de US\$ 6 mil no lado mexicano).

No citado estudo, a autora informa que, em 2003, registrou-se a entrada de 77 milhões de residentes nos Estados Unidos no México pela Fronteira Norte, dos quais 74% residiam nas áreas contíguas ao ponto de controle, 22% viviam no Estado que faz fronteira ao ponto de cruzamento e apenas 4% procediam de outros estados. Deste total de visitantes, apenas 11% eram turistas de fato – ou seja, realizaram pernoites no México e provinham de regiões externas do entorno habitual. No mesmo ano, dos 116,4 milhões de mexicanos que visitaram a fronteira sul dos Estados Unidos, 91% eram habitantes das cidades adjacentes à fronteira, 6% residiam no mesmo Estado de fronteira e 3% provinham de outros Estados mexicanos (RÁBAGO, 2003).

De todo modo, o tema das compras, mesmo neste fenômeno de fronteira, gera muita receita para o México: anualmente, os norte-americanos gastam cerca de 800 milhões de dólares em compras e serviços – o que inclui cirurgias plásticas (que custam em Tijuana menos da metade do que em San Diego) (FIORAVANTI; ESTENS, 2006).

2.2. A realidade brasileira

No caso do turismo de compras em cidades de fronteira no Brasil, estamos falando, essencialmente, de facilidade de compras de produtos os mais variados por conta de redução ou eliminação de impostos, nas chamadas *duty free shops*.

Por conta de legislação brasileira, esses enclaves fronteiriços oferecem tais lojas no lado estrangeiro, de forma que, ao chegar à fronteira, o turista brasileiro pode acessá-las facilmente – a semelhança do que acontece nas *duty free shops* dos aeroportos internacionais. Em certa medida, os estrangeiros também buscam comprar determinados produtos no lado brasileiro, especialmente produtos caracteristicamente brasileiros, especialmente gêneros alimentícios – já que alguns dos países de fronteira, como Bolívia e Paraguai, têm uma indústria alimentícia restrita.

Neste contexto, a diversidade de produtos, preços atraentes e a simples possibilidade de consumir produtos importados são fatores que estão no cerne da atividade do que poderíamos chamar de turismo de compras de fronteira.

Interessante é notar que, nestes pontos, a consolidação dos destinos no lado estrangeiro se dá essencialmente pela demanda brasileira, já que as facilidades e os incentivos à importação e venda no varejo não estão disponíveis no Brasil. Neste sentido, as cidades brasileiras acabam oferecendo estruturas de apoio para as compras na cidade estrangeira, já que em geral, os equipamentos de hospedagem e alimentação apresentam melhor qualidade no lado brasileiro (vide Fig. 2).

Por outro lado, a maior parte dos gastos deste tipo de viagem – as compras – acontecem fora dos limites brasileiros, suscitando discussões mais sérias no que se refere à balança de pagamentos ou na conta do turismo nacional.

Foz do Iguaçu, no Paraná, é o caso mais emblemático de turismo de compras de fronteira, dado a complexidade urbana que se estabeleceu em ambos os lados da fronteira (Brasil e Paraguai) e também pela diversidade comercial que se instalou em Ciudad del Este por conta do fluxo brasileiro. Roseira (2006) destaca uma “dicotomia” em Foz do Iguaçu – “uma das fronteiras mais povoadas do Brasil” – por conta da condição latino-americana deste enclave trinacional:

Se por um lado, tanto o município quanto o governo estadual buscam construir uma idéia de modernização e eficiência para o turismo em Foz do Iguaçu, por outro, é inegável e continuidade marcante das formas arcaicas de comércio e trabalho, pautados nessa completa ilegalidade.

O Rio Grande do Sul, com vários pontos de fronteira com a Argentina e o Uruguai, também apresenta situações propícias para turismo de compras de fronteira. São várias cidades relativamente bem estruturadas e dependentes desta atividade – ainda que algumas delas tenham na agricultura boa parcela de suas economias, como São Borja.

O grupo de pesquisa *Dinâmica Configuracional e Sociedade*, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, tem desenvolvido trabalhos relacionados à urbanização na fronteira do Estado com o Uruguai. No caso da cidade de Santana do Livramento, conurbada com a uruguaia Rivera – formando uma mancha urbana de cerca de 170 mil habitantes, nota-se que, a despeito do histórico de ocupação econômica relacionada às atividades agropecuárias, uma intensa atividade comercial, onde o turismo de compras e atividades de entretenimento são importantes para a dinâmica urbana atual (RIGATTI, BRAGA, RECKZIEGEL, 2008). Para os autores:

Os serviços ligados ao turismo foram impulsionados pelo freeshop de Rivera /UY que, nos últimos cinco anos atrai um público regional expressivo. (...). Em Rivera

/UY, também ligado à agroindústria, a zona de comércio livre (free shop), contribui para a consolidação de novas categorias de uso comercial e para a sofisticação do comércio resultado do afluxo de turistas e da demanda por serviços entretenimento noturno e alimentação.

Paixão (2005) estuda o caso da cidade de Corumbá (MS), situando a organização urbana e o relacionamento desta porção do território brasileiro com o contexto maior da globalização. O ponto de discussão central é a identidade que se discute num momento em que o turismo de pesca no Pantanal Sul ou pela procura de compras no lado boliviano (Puerto Quijaro) redefinem a posição econômica da região no cenário estadual e nacional.

Há, atualmente, algumas tentativas de estabelecimentos de áreas de livre comércio próximas às fronteiras menos povoadas e distantes de centros econômicos mais dinâmicos do Centro-Sul, na expectativa de estabelecerem-se condições mais arrojadas de desenvolvimento econômico. Essas situações ainda não estão consolidadas enquanto pólos turísticos e mesmo como centros urbanos – como a Área de Livre Comércio que se estabeleceu em Epiaciolândia (Acre), mas ainda não surtiu efeitos desejados no rebatimento de desenvolvimento urbano.

Um outro exemplo, objeto deste artigo, é o que se observa em Pacaraima (Roraima), fronteira com a Venezuela, que, apesar do intenso fluxo de turistas brasileiros em direção à costa venezuelana (Isla Margarita) ou ao comércio da cidade de fronteira (Santa Elena de Uairén), ainda não se estruturou como destino turístico.

3. Estudo de caso: Pacaraima (RR)

Fernandes Neto (2001), em estudo sobre a faixa de fronteira do Norte do Brasil, constata que a taxa de crescimento populacional desta porção do território foi mais expressiva do que as capitais dos Estados. O autor, cujo estudo dá destaque a Pacaraima e Bonfim, ambas no Estado de Roraima, aponta a significância dos Estados de Roraima e Acre:

O estado de Roraima é um objeto de estudo interessante, pois compartilha com o estado do Acre a situação de estar localizado, em sua totalidade, na faixa oficial de fronteira internacional do Brasil. (...) No caso de Roraima, a localização no extremo norte da região amazônica, as particularidades da bacia hidrográfica do Rio Branco e a posição favorável do estado em relação às conexões com a região do Caribe são particularidades que condicionam o sistema de povoamento de uma forma diferente

daquela predominante em outras sub-regiões amazônicas. (...) Por outro lado, (...) as articulações com os países vizinhos são cada vez mais importantes. São essas articulações que conferem importância estratégica ao estado na atualidade.

Pacaraima está localizada no norte do Estado de Roraima, a cerca de 200 quilômetros de Boa Vista. O histórico de ocupação relaciona-se com a presença das Forças Armadas brasileiras, no intuito de controle de fronteira com a Venezuela. O município, desmembrado de Boa Vista em 1995, originou-se de um desses marcos de fronteira, o BV-8³.

Fig. 3 – Marco de fronteira – BV8



Foto: Thiago Allis (jan. 2008)

Fig. 4 – Pacaraima: rua central de comércio



Foto: Thiago Allis (jan. 2008)

A cidade desenvolveu-se a partir do asfaltamento da BR-174, que, junto da Ruta Nacional 10, estabeleceu um corredor de ligação entre Manaus e o Caribe. Isso estimulou o fluxo de turistas de sol e praia a partir de uma região brasileira que pouco contribuía com este segmento na realidade nacional dada a distância das áreas costeiras brasileiras. Além disso, por conta de incentivos locais, a cidade-gêmea de Santa Elena de Uairén, no Estado Bolívar, converteu-se nos últimos anos em centro de compras para os turistas de Roraima e, principalmente, Amazonas, que buscam equipamentos eletrônicos e de informática a preços mais atraentes – posto que as vantagens da Zona Franca de Manaus já não são tão convenientes quanto foram até a década de 1980.

Atualmente, com cerca de seis mil habitantes – dos quais pouco mais de dois mil na área urbana – a cidade vem passando por problemas graves relacionados à

³ O BV-0 está localizado na tríplice fronteira entre Brasil, Venezuela e a República Cooperativista da Guiana, no alto do Monte Roraima.

demarcação das Reservas Indígenas São Marcos e Raposa/Serra do Sol, já que toda a extensão do município oficialmente está inserida em área indígena.

Como agravante, em janeiro de 2008, a cidade, que já possuía legalmente o título de Área de Livre Comércio, corria o risco de perder esta condição para a capital, Boa Vista. Vale destacar que Bonfim, na fronteira nordeste, dispõe desta condição e, em termos de fluxos turísticos é infinitamente menos importante do que Pacaraima, posto que não está situada numa rota turística em consolidação – caso da BR-174, que faz conexão de Boa Vista e Manaus com as praias caribenhas na costa da Venezuela.

Recentemente, instalou-se uma secretaria de turismo na cidade, de forma que se estruturarem políticas de desenvolvimento turístico local, a despeito do grande interesse que ainda deve se concentrar no lado venezuelano.

Ainda assim, observa-se um interesse secundário de turistas estrangeiros, que visitam as atrações turísticas do Parque Nacional Canaima, na Venezuela, em vir até o primeiro ponto do território brasileiro. Nestes casos, o comércio local se beneficia ao comercializar produtos tipicamente brasileiros, como chinelos, chapéus, refrigerantes locais, etc – muitas vezes até marcas turísticas de outras partes do país, como cangas com imagens de praias cariocas.

Considerações finais

Como se vê, o atual momento da urbanização nos impõe uma análise centrada no global, ou seja, os impactos do desenvolvimento urbano localizado, de alguma forma, se espacializa a partir de situações complexas e distantes. Neste contexto, o estudo de fronteiras, por um lado, vem sendo rediscutido, até pela própria (re)configuração política e econômica entre países (a exemplo do bloco europeu), mas, por outro, ainda se mantém vigorosa em situações sócio-políticas diferentes – por exemplo, a América Latina e relações desta com os demais blocos.

Assim, o simbolismo das fronteiras internacionais – seja pelo aspecto ostensivo de fiscalização, ou pela curiosidade que suscita nos visitantes que vivem muito longe delas – e as conveniências tarifárias pelo lado estrangeiro (isenções de impostos) apresentam um conjunto de situações articuladas que ensejem enclaves turísticos nas bordas do Brasil – um país, inserido numa região, onde as fronteiras políticas ainda .

No caso que analisamos, a urbanidade que se apresenta é bastante rústica em termos físicos, quando tratamos a cidade de Pacaraima, mas atraente o suficiente para

motivação de fluxos turísticos regionais – notadamente provenientes de Boa Vista (RR) e Manaus (AM).

Com isso, achamos conveniente poder inserir, principalmente, mas não exclusivamente no meio acadêmico, discussões sobre desenvolvimento turístico que transcendam obviedades temáticas (a exemplo do turismo de sol e praia na costa brasileira) e chamem a atenção para porções do território pouco recorrentes – com o extremo no Norte do Brasil.

Referências bibliográficas

- ARANTES, Otilia B. F. Arantes (2002). Uma estratégia fatal: cultura nas novas gestões urbana. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia (orgs.) (2002). *Cidade do pensamento único: desmanchando conceitos*. Petrópolis: Vozes.
- BAUMAN, Zigmunt. (1999) *Globalização: as conseqüências humanas*. Trad. Marcus Penchel. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.
- BENI, Mario C. (2001). *Análise estrutural do turismo*. 4ª ed. São Paulo: Ed. SENAC S. Paulo.
- BOWDEN, Charles. “Our wall”. *National Geographic*, Mai 2007, p. 116-139.
- CANCLINI, Néstor G. (2003). *A globalização imaginada*. São Paulo: Iluminuras.
- CASTELLS, Manuel. (2003). *Sociedade em rede*. 7ª ed. São Paulo: Paz e Terra.
- COOPER, C.; FLETCHE, J.; WANHILL, S.; SHEPPERD, R. (2001). *Turismo: princípios e prática*. 2ª ed. Porto Alegre: Bookman.
- FERNANDES, Ana Cristina. (2001). “Da reestruturação corporativa à competição entre cidades: lições urbanas sobre os ajustes de interesses globais e locais no capitalismo contemporâneo”. *Revista Espaço & Debates*. São Paulo, 1996, vol. 16, n. 39, p. 26-45.
- FERNANDES NETO, Pedro. *Caracterização geográfica da faixa de fronteira continental do Norte do Brasil*. 40f. Dissertação (Monografia) – Univ. Fed. Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.
- FIORAVANTI, Carlos; ESTENS, Mariana M. “Através do muro”. *Revista FAPESP*. Disponível em: <www.revistapesquisa.fapesp.br>. Set. 2006, ed. 127. Acesso em: 12 abr. 2008.
- HARVEY, David. (2005). *Condição pós-moderna*. 14ª ed. São Paulo: Loyola.
- PAIXÃO, Roberto O. *Globalização, turismo de fronteira, identidade e planejamento da região internacional de Corumbá/MS*. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.
- RÀBAGO, NORA L. B. *Un acercamiento al turismo fronterizo y los obstáculos para su consolidación*. VI Congreso Nacional de Investigación Turística, México. 22-24 set. 2004.
- RIGATTI, Décio; BRAGA, Andréa C.; RICKZIEGL, Daniela. *Categorias de comércio na fronteira sul do Brasil: Santana do Livramento/BR e Rivera/UY*. II Colóquio Internacional sobre comércio e cidades: uma relação de origem. São Paulo, 17 a 19 de março de 2008.
- ROSEIRA, Antonio Marcos. *Foz do Iguaçu: cidade rede sul-americana*. 171 f. Dissertação (Mestrado).

Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

VAINER, Carlos B. (2002). Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos, MARICATO, Ermínia (2002). *Cidade do pensamento único: desmanchando conceitos*. Petrópolis: Vozes.