



Universidade de Brasília
Centro de Excelência em Turismo

Pós-graduação *Lato Sensu*

Curso de Especialização em Gestão de Negócios em Turismo

TURISMO SUSTENTÁVEL EM PORTO VELHO

Paulo Régis Batista Júnior

Brasília – 2009



Universidade de Brasília
Centro de Excelência em Turismo

Pós-graduação *Lato Sensu*

Curso de Especialização em Gestão de Negócios em Turismo

TURISMO SUSTENTÁVEL EM PORTO VELHO

Paulo Régis Batista Júnior

Professor Orientador: Iara Lúcia Gomes Brasileiro, Dra.

Monografia apresentada ao Centro de Excelência em Turismo da Universidade de Brasília – CET/UnB, como requisito parcial à obtenção do grau de Especialista em Gestão de Negócios em Turismo.

Brasília – 2009

Universidade de Brasília
Centro de Excelência em Turismo

Pós-graduação *Lato Sensu*

Curso de Especialização em Gestão de Negócios em Turismo

PORTO VELHO, TURISMO E SUSTENTABILIDADE

Paulo Régis Batista Júnior

Aprovado por:

Professor orientador: Iara Lúcia Gomes Brasileiro, Dra.

Professor Avaliador: Gilson Zehetmeyer Borda, Dr.

Professor Avaliador: Ana Rosa D. Santos, MSc.

Brasília, 10 de agosto de 2009

Batista Júnior, Paulo Régis

Turismo sustentável em Porto Velho / Paulo Régis Batista Júnior. – Brasília, 2009.

67 p.: il.

Monografia (especialização) – Universidade de Brasília, Centro de Excelência em Turismo, 2009.

Orientadora: Dra. Iara Lúcia Gomes Brasileiro

1. Turismo Sustentável – Rondônia. 2. Políticas Públicas

CDU

338.482.2(043)

Com o intuito de colaborar para a construção de uma sociedade mais justa e feliz, dedico esta pesquisa a cada cidadão e cidadã do estado de Rondônia, tão calorosos quanto o seu clima.

Agradeço aos meus pais pelo suporte à minha vida pessoal e acadêmica, à querida Prof.^a Iara Brasileiro pela paciência e dedicação em suas orientações, à amiga Zara Favilla pelo resgate nos momentos mais turbulentos no decorrer da realização desta pesquisa e aos parlamentares de Rondônia que gentilmente aceitaram participar deste trabalho.

Quando nosso céu se faz moldura para engalanar a natureza, nós, os bandeirantes de Rondônia, nos orgulhamos de tanta beleza. Como sentinelas avançadas, somos destemidos pioneiros, que nestas paragens do poente, gritam com força 'somos brasileiros!'.

Trecho do Hino do Estado de Rondônia, de Joaquim de Araújo Lima.

RESUMO

Este trabalho fala sobre a cidade de Porto Velho e seu potencial para a atividade turística. Foram identificadas as oportunidades causadas pelas políticas públicas atuais na cidade, capital do estado de Rondônia, no intuito de sugerir a sua inclusão, de forma sustentável, nas rotas do Turismo nacional. O estudo foi desenvolvido mediante pesquisas bibliográficas, observações *in loco* e entrevistas com alguns representantes da classe política de Rondônia, a fim de constatar a atual situação do patrimônio natural, histórico e cultural da cidade, e verificar as medidas em andamento para a sua implantação à prática do Turismo. Por meio da análise do desenvolvimento das presentes ações governamentais e do levantamento dos seus atrativos, prova-se a capacidade do município de se tornar um promissor destino turístico nacional. Ainda, aplica-se ao estudo referências às presentes obras do poder público e, por consequência, a ligação que estas obras teriam com os espaços reservados ao Turismo na cidade. Comenta-se sobre o surgimento de Rondônia, da transição de território federal para estado, e de sua capital, que teve sua origem por conta da construção de uma ferrovia que ligaria o Brasil à Bolívia, capaz de enfrentar os trechos encachoeirados do rio Madeira, a Madeira-Mamoré. Faz-se o levantamento do potencial turístico presente no município. A partir das considerações apresentadas a respeito de Turismo, Sustentabilidade e Turismo Sustentável, faz-se a transferência dos conceitos para a aplicabilidade em Porto Velho, comparando-os às obras governamentais que ocorrem atualmente no estado. Notou-se que as construções de rodovias e usinas hidrelétricas não são sustentáveis, por conta do número de famílias comprometidas e do impacto ambiental causado. Indica-se que sejam trabalhadas políticas sustentáveis de inclusão da população na prática e estudos mais aprofundados sobre os atrativos.

Palavras-chave:

1. Rondônia
2. Turismo Sustentável
3. Políticas Públicas
4. Porto Velho

ABSTRACT

This essay is about the city of Porto Velho and its potencial for tourism. The following identifies the opportunities caused by the city's current public policy, in a attempt of suggesting its inclusion, on a sustainable form, in the National tourism mainstream. The study was developed through bibliographical research, *in loco* observations and interviews with some Rondônia political class representatives, in order to acknowledge the current situation of the natural, historical and cultural city's estate, and verify the ongoing measures for the tourism practice deployment. Through development analysis of the present governmental actions and the attractions survey, it is proved the city capacity of becoming a promising national touristic destiny. It is still applied to the study references to the present government work and, in consequence, the connection this work would have with the reserved spaces for the city tourism. The study also comments about Rondônia origins, of its transition from a federal territory to a state, and of its capital, that emerged from the construction of a railroad that would connect Brazil and Bolivia, and that was able to endure the waterfall-filled passage of Madeira river, the Madeira-Mamoré railroad. It is presented the survey of the city's touristic potential. From the presented conclusions regarding Tourism, Sustainability and Sustainable Tourism, it is done the transfer from concepts to applications in Porto Velho, comparing them to the governmental work that is occurring in the state. It was noted that the railroads and powerplants are not sustainable, on account the number of compromised families and the environmental damage caused. It points out the need of application of sustainable policy for the population inclusion and thorough research on the attractions.

Keywords:

1. Rondônia
2. Sustainable Tourism
3. Public Policies
4. Porto Velho

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1 – Porto Velho via satélite: rio Madeira, principais bairros e avenidas.	21
Ilustração 2 – Pôr-do-sol no Rio Madeira.	23
Ilustração 3 – Cachoeira do Teotônio.....	23
Ilustração 4 – Cachoeira de Santo Antônio.	24
Ilustração 5 – Casarão.	24
Ilustração 6 – Vista aérea do Complexo da E.F.M.M.	26
Ilustração 7 – Locomotiva exposta no museu da E.F.M.M.....	26
Ilustração 8 – FUNCETUR: prédio do relógio.....	27
Ilustração 9 – Lápide do cemitério da Candelária.	27
Ilustração 10 – Praça das Caixas d'Água.....	28
Ilustração 11 – A frondosa castanheira do bairro Arigolândia	28
Ilustração 12 – Vista da E.F.M.M. e rio Madeira a partir do Mirante II.....	29
Ilustração 13 – Catedral Sagrado Coração de Jesus.....	29
Ilustração 14 – Mercado Municipal: Mercado Cultural.....	30
Ilustração 15 – Campus central de UNIR	30
Ilustração 16 – Imagem de satélite da UNIR, Palácio Pres. Vargas e Mercado Municipal.....	31
Ilustração 17 – Área externa do Palácio Pres. Vargas	31
Ilustração 18 – Memorial Jorge Teixeira	32
Ilustração 19 – Praça Alúzio Ferreira	32
Ilustração 20 – Rio Jamary.....	33
Ilustração 21 – Habitante do Lago do Cuniã	33
Ilustração 22 – Parque Circuito Dr. José Adelino	34
Ilustração 23 – Arena da Expovel.....	34
Ilustração 24 – Avenida Carlos Gomes na Banda do Vai Quem Quer	36

Ilustração 25 – Salteña.....	36
------------------------------	----

LISTA DE SIGLAS

A.A.M.M. – Associação dos Amigos da Madeira-Mamoré

CMI – Central de Mídia Independente

E.F.M.M. – Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

FUNCETUR – Fundação Cultural e Turística do Estado de Rondônia

GLBTT – Gays, lésbicas, bissexuais, travestis e transgêneros.

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

IDH-M – Índice de desenvolvimento humano municipal

M.M.R.S. – Madeira-Mamoré Railway Society

OMT – Organização Mundial do Turismo

PAC – Programa de aceleração do crescimento

PMPV – Prefeitura Municipal de Porto Velho

PNT – Plano Nacional de Turismo

PMDB/RO – Partido do Movimento Democrático Brasileiro do Estado de Rondônia

PT/RO – Partido dos Trabalhadores do Estado de Rondônia

PTB/RO – Partido Trabalhista do Brasil do Estado de Rondônia

SETUR – Superintendência Estadual de Turismo

UNIR – Universidade Federal de Rondônia

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
2	CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO	16
2.1	Rondônia e Porto Velho	16
2.1.1	Breve histórico	16
2.1.2	Características	19
2.1.3	Potencialidades no Turismo: atrativos	22
3	REFERENCIAL TEÓRICO	38
3.1	Turismo Sustentável	38
3.1.1	Histórico	38
3.1.2	Conceitos e Características	40
3.1.3	Aplicabilidade em Porto Velho	44
3.2	Políticas Públicas para o desenvolvimento do Turismo Sustentável em Porto Velho e Rondônia	46
4	MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA	50
5	APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS	51
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	55
7	REFERÊNCIAS	59
	APÊNDICE	66

1. INTRODUÇÃO

O mundo ainda não descobriu o que se esconde por trás da floresta. E isto não se refere apenas ao bioma Amazônia, mas sim à sua história, a história do povo que lutou e luta pela conservação de seu solo, de suas águas, de seu ar, de sua fauna, de sua flora, de sua cultura, de suas tradições. Não se deve pairar sob a luz da ignorância, que é perdoável, a certo ponto, para um país que só agora vem descobrindo o valor que possui; mas é inaceitável a indiferença com que alguns tratam o futuro que nos ronda, dia-a-dia mais próximo de nossas vidas. É preciso, antes de mais nada, lidar com a inteligência ao se fazer da região amazônica um pólo extrativista – e aqui se inclui o Turismo – onde o consumo é o centro de todas as questões. Atrás do verde que se espalha por toda a região Norte, existem as vidas de simples caboclos, o boi-bumbá e as sementes de uma colonização onde índios, negros escravos e brancos europeus se misturaram. Não se deve e não há como fazer a dissociação da floresta com o que existe na Amazônia, mas como produto turístico há muito mais o que se explorar. A floresta e o que ela abriga motivaram interesses diversos, ela foi palco de violentas batalhas territoriais; sangrentas lutas pela extração de minérios; construções homéricas em meio à selva, como a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em Porto Velho; a Fortaleza de São José, em Macapá; o Teatro Amazonas, em Manaus; e deu luz elétrica à primeira cidade brasileira, Belém.

Como não fazer a ligação entre as situações histórico-culturais com o Turismo na Amazônia? Porque esse patrimônio não é utilizado como atrativo turístico? Há tanto a se mostrar e tanto a se conhecer sobre esta terra, que vai além de suas árvores. A capital do Estado de Rondônia, Porto Velho, está inclusa nessa situação. A cidade encontra-se em pleno desenvolvimento e já pode ser considerada a terceira capital do Norte do País, decrescendo de Manaus e Belém. Porto Velho está, neste exato momento, gerando um ciclo de significativas oportunidades: de um lado, os investimentos do Governo Federal em obras que facilitarão o acesso a cidade e ao estado (obras em rodovias) e gerarão renda e divisas (construção de hidrelétricas) e melhorarão a qualidade de vida da população; por outro lado, a sorte de uma terra fértil e atrativa que está à espera de equipamentos, capacitação e

profissionalismo para que suas portas sejam definitivamente abertas a quem tiver prazer em conhecê-la.

O município de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia, é uma cidade portuária que conta com uma população de 334.585 habitantes, segundo o senso IBGE (2000), e possui uma área de 34.209,5 km². Seu principal rio é o Madeira, que delimita o perímetro urbano da cidade. Foi a partir desse ponto, no final do século XIX, começo do século XX, que deu-se início a colonização, por conta da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, surgindo, assim, a capital que hoje se conhece.

Praticamente todos os atrativos históricos da cidade existem em função da estrada de ferro, pontos de ligação entre um e os outros, que tentam são explorados por um modelo sem planejamento de Turismo. A escolha do tema desta monografia foi feita no sentido de contribuir com a reversão do quadro atual, onde a deteriorização causada pelo tempo e o descaso na preservação da história de Rondônia estão fazendo com que os patrimônios histórico-cultural e natural se descaracterizem aos poucos. O Turismo Sustentável possui um papel fundamental quanto a isso: inserir a comunidade na conservação de suas tradições, resgatando a história e a cultura para que essas sejam retransmitidas às futuras gerações.

Mas de que maneiras poderiam ser bem explorados os recursos naturais, culturais e históricos da cidade de Porto Velho, de forma que os mesmos pudessem ser aproveitados para o Turismo, levando em consideração a participação da comunidade na atividade? Os investimentos no setor e o compromisso da classe política municipal e estadual atrairiam turistas; projetariam a imagem e dariam visibilidade nacional à cidade e gerariam melhorias na qualidade de vida e auto-estima da população, promovendo, em consequência, a valorização do cidadão, da cultura e história portovelhenses.

Este é um trabalho de caráter descritivo e exploratório, realizado pela coleta de dados qualitativos por observações *in loco* de costumes dos habitantes da cidade de Porto Velho; entrevistas com deputados federais e senadores da república; e, análises documentais dos materiais dispostos em bibliotecas, sítios na internet e museus. Tem como objetivo geral identificar os fatores oportunos gerados por políticas públicas a fim de sugerir a inserção de Porto Velho (e Rondônia) nas rotas do Turismo nacional, de forma sustentável. Os seus objetivos específicos são:

analisar o desenvolvimento das políticas públicas de Turismo e Sustentabilidade federais, estaduais e municipais; e expor os argumentos que provam a capacidade da cidade de Porto Velho em se tornar um promissor destino turístico nacional, apresentando as suas características físico-geográficas, seus diferenciais e atrativos, além de suas falhas, propondo as mudanças necessárias para a viabilidade do objetivo geral aqui destacado.

Nesta pesquisa, defende-se o desenvolvimento do Turismo Sustentável em Porto Velho por meio de políticas de incentivos mútuos entre os governos federal, estadual e municipal, a iniciativa privada e o terceiro setor, visando sempre à melhoria de vida da população e a inserção da comunidade local na prática do Turismo.

Trata-se de um esforço que deverá contar com o apoio de uma parcela da classe política do estado de Rondônia, dada a importância de reunir obras a respeito do local, as quais ainda são escassas e de difícil acesso. Através de mudanças que beneficiem desde o crescimento pessoal dos habitantes aos índices econômicos da cidade e do estado, novas expectativas surgiriam a uma parte do Brasil que ainda se sente à margem de tudo.

Pretende-se ainda, neste trabalho, coletar informações com a bancada federal de Rondônia no Congresso Nacional, com o intuito de conhecer as perspectivas para com o Turismo no Estado e na sua capital; os investimentos já realizados direta e indiretamente e os possíveis investimentos no setor; os papéis realizados por eles quanto às práticas sustentáveis; e, seus pontos de vista quanto à prática e o modelo empregado no Estado, tais como o modo que enxergam o atual estado de conservação dos atrativos turísticos.

No primeiro capítulo deste trabalho é traçado um histórico do Estado e da sua capital para que possa ser entendida a formação do seu povo e como se deu a sua maneira de pensar e agir. Neste capítulo consta, também, o “mártir” do potencial turístico de Rondônia, a Estrada de Ferro Madeira Mamoré, e a descrição dos outros produtos encontrados ali, esses naturais, artificiais e histórico-culturais.

O capítulo seguinte trata de Turismo e Sustentabilidade. Aborda a dificuldade de conceituar Turismo, como se deu o surgimento da prática e como, por consequência do desenvolvimento do capitalismo, resultou no surgimento do

polêmico Turismo de Massa. Como contraponto a este, se deu a criação do Turismo Sustentável, uma alternativa à degradação do patrimônio utilizado pelas massas.

A partir dessa discussão, busca-se a justaposição das definições citadas para a situação de Porto Velho, onde propõe-se maneiras de aplicação das práticas sustentáveis do Turismo, não atreladas apenas à preservação da fauna e flora, que é de extrema importância, mas focadas na inserção da comunidade nas decisões, no fazer e no aplicar o Turismo; fomentando a economia municipal, gerando renda para a população e elevando a auto-estima dos portovelhenses. Propõe-se a criação de bases sustentáveis para o Turismo de Porto Velho, julgando-se a sua parcial falta de incentivo à prática, o que resultaria no direcionamento de políticas públicas de fácil aplicação, devido à “quase-inexistência” de Turismo na cidade.

O terceiro capítulo apresenta as mudanças presentes e futuras que ocorrem em Rondônia e em Porto Velho, facilitando a consolidação da prática turística, por conta de obras realizadas através de medidas políticas do Governo Federal, incentivos da Prefeitura Municipal em saneamento básico e infra-estrutura, e investimentos privados cada vez mais comuns. É apresentado, também, como estratégia de ganhos em questões turísticas, a chamada Saída Para o Pacífico, ou rodovia Transoceânica, onde uma rodovia ligaria as fronteiras Brasil-Bolívia-Peru, no município de Assis Brasil, no Acre, até os portos peruanos, onde escoaria a produção nacional para que essa seja exportada aos países asiáticos com maior economia de tempo e, conseqüentemente, de dinheiro. Essa rodovia passaria por Rondônia, ligando o Estado ao Centro-Oeste do Brasil, criando divisas por todos os pontos que ela passa.

2. CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO

2.1. Rondônia e Porto Velho

2.1.1. Breve Histórico

Os primeiros habitantes de Rondônia foram os índios, que extraíam da terra o necessário para a sua sobrevivência, sendo assim até o século XVIII, quando a ocupação de fato ocorreu, com o estabelecimento de missões religiosas, principalmente as dos jesuítas, e ação do padre João Sampaio, que em 1728 instaurou um núcleo entre as cachoeiras de Santo Antônio e a foz do Rio Jamari. Em 1734, os irmãos Arthur e Fernando Paes Barros descobriram ouro no vale do Guaporé, fato que atraiu muitas pessoas, e em função disso, a Coroa mandou D. Antônio Rolim de Moura para comandar a região. Dessa missão nasceu o distrito de Pouso Alegre, em 1743, que três anos depois passaria à categoria de município, com o nome de Vila Bela da Santíssima Trindade. Essa localidade veio a ser a capital da então capitania do Mato Grosso criada em 1748 e instada por Rolim de Moura em 1752. A presença castelhana na região amazônica ameaçava a soberania portuguesa, e por essa razão em 1733 um alvará real proibia a navegação no rio Madeira. Somente em 1759, o conde Rolim de Moura ordenou ao juiz de fora¹ Teotônio Gusmão a fundação do povoado de Nossa Senhora da Boa Viagem do Salto Grande (conhecida hoje como Cachoeira do Teotônio). As relações entre Portugal e Espanha, por conta das fronteiras e das riquezas que se acreditava presentes na região (o sonho do *El Dorado*), sempre foi animosa, pois ambas as nações adentraram o território da outra. Essa é uma das explicações das várias fortificações que se podem ver ao longo da fronteira oeste brasileira. Destaca-se o Real Forte Príncipe da Beira, (no município de Costa Marques) edificado entre 1776 e 1783, mas, a bem da verdade, nunca concluído. Essa obra, como mais tarde a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, custou inúmeras vidas tomadas pela fome, febres, epidemias e por ataques de índios, de acordo com Carneiro (2008).

¹ Nomeado pelo rei de Portugal para atuar em localidades onde se deveria haver isenção e imparcialidade.

Segundo o mesmo autor, no século XX, a ocupação do território passou a ocorrer de forma ocasional, de acordo com o ciclo econômico que o mesmo se encontrava, como os ciclos do ouro – resultando nos garimpos – e da borracha. Isso aconteceu até os anos 1970 quando, como medida do Governo Federal, deu-se início a política de colonização da Amazônia, quando, por conta do êxodo rural que acontecia no sul-sudeste do País, foi incentivada, através de várias facilidades, a imigração das famílias oriundas das regiões citadas anteriormente. Para dar acesso a região foi inaugurada, inclusive, a rodovia BR-364, que permite o tráfego entre Cuiabá (MT) e Porto Velho. Para tal fato histórico foi criado até um slogan: “Integrar para não entregar”.

Mas a formação do povo de Rondônia não conta apenas com indígenas, portugueses e espanhóis, ou migrantes das regiões sul e sudeste do Brasil; lá houve, também, a migração de nordestinos, chineses, italianos, norte-americanos, ingleses, gregos, hindus, escoceses, dinamarqueses e, em número maior, os negros caribenhos, que chegaram à Porto Velho nos primeiros anos do século XX para trabalhar na construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (E.F.M.M.), que simboliza um importante ponto nas relações diplomáticas entre Brasil e Bolívia. A construção da E.F.M.M., dirigida pelo Marechal Cândido da Silva Rondon – ao qual, como homenagem, inspirou o nome do Estado, tinha como objetivo atender o transporte de mercadorias e cargas pelo trecho encachoeirado dos rios Madeira e Mamoré e deveria facilitar o escoamento da produção de borracha e das exportações bolivianas, de acordo com Fonseca & Teixeira (1999). Dentre os produtos transportados destacavam-se a seringa, a castanha-do-pará e a poalha – planta medicinal brasileira que possui, em destaque, as características amebicida, emética e expectorante, de acordo com Oliveira & Martins (1998).

Sousa (1986) descreve a história da capital do Estado, Porto Velho, que se inicia em 17 de Novembro de 1903, quando foi assinado o Tratado de Petrópolis pelos governos do Brasil e da Bolívia, onde estava prevista a construção de uma estrada de ferro no norte do Brasil que contornasse o obstáculo apresentado pelas cachoeiras e corredeiras dos rios Madeira e Mamoré. A construção já constava em tratados anteriores entre os dois países, como os de 1867 e de 1882, mas a execução fora interrompida diversas vezes por conta das dificuldades encontradas na região, como doenças – a Amazônia era considerada a região mais endêmica do

mundo à época – e conflitos entre trabalhadores e índios que comumente terminavam em mortes, resultando na retirada dos acampamentos e paralisação das obras.

Conforme o mesmo autor, o povoamento de Porto Velho deu-se no início do século XX, mais precisamente em 1907. O povoamento que deu origem à cidade de Porto Velho iniciou-se no acampamento de serviços da construtora norte-americana May, Jekyll & Randolph, contratada pelo engenheiro Joaquim Contramby, que por sua vez foi contratado pela empresa inglesa Madeira-Mamoré Railway, do empresário Percival Farquhar, responsável pela construção da E.F.M.M.. A construção da ferrovia, que ligava Porto Velho a Guajará-Mirim em uma extensão de 366 km, foi concluída em 1.º de Agosto de 1912.

Há controvérsias quanto à origem do nome da cidade. Para Sousa (1986), o nome Porto Velho estaria ligado a duas designações: a primeira diz que a 8 km da estrada de ferro havia um local denominado Boca do Igarapé do Samaúma, que servia de limite ou sinal de um porto. Morava neste local um agricultor conhecido como “Velho Pimentel”, então, quando as águas do rio Madeira baixavam e as atracções das embarcações no antigo Porto de Santo Antônio ficavam complicadas, os navegadores ingleses, trabalhadores da construção da ferrovia, preferiam aportar no “Porto do Velho”, mais tarde a preposição “do” teria sido retirada. A segunda versão diz que existia um ponto onde caçadores iniciavam suas caçadas. Com a diminuição dos animais, os caçadores foram obrigados a adentrar as matas, o antigo local ficou conhecido como “Ponto Velho” e mais tarde, Porto Velho. Já Guerra (2004), diz que “o marco da sua povoação situa-se nas imediações do lugar onde existia o Porto Velho dos Militares, abandonado por combatentes, na Guerra do Paraguai”. Para os portovelhenses, em particular, a teoria da criação do nome da cidade que se julga válida, é a do Porto do Velho Pimentel.

Em 2 de novembro de 1914, o Governo do Amazonas elevou esse povoado à condição de município, pelo Decreto-Lei 757 e, em 13 de setembro de 1943, pelo Decreto-Lei 5812, torna-se capital do Território do Guaporé. A Lei Federal n.º 2731, de 1956, muda o nome de Território do Guaporé para Território Federal de Rondônia, em homenagem ao Marechal Cândido da Silva Rondon, que dirigiu a construção da estrada de ferro, conforme Sousa (1986). Em 22 de dezembro de

1981 é assinada a lei que cria o Estado de Rondônia, tendo Porto Velho como a sua capital e desmembrando-se totalmente do Amazonas e do Mato Grosso.

2.1.2. Características

Rondônia está localizada na região Norte do Brasil, possui uma área de 243.044 km², o que corresponde a 2,83% do País, fazendo limites com os estados do Acre, Amazonas e Mato Grosso, além de também ser fronteira com a Bolívia. Suas principais bacias são as dos rios Madeira, Jaci-Paraná, Mamoré e Guaporé, a partir das quais vários outros rios e igarapés são compostos.

Porto Velho é o maior município, tanto em extensão quanto em população do estado de Rondônia. São 34.082 km² e aproximadamente 370.000 habitantes, segundo dados do IBGE (2007), cujos valores culturais foram herdados dos indígenas e das populações tradicionais. O clima do Estado é considerado equatorial úmido com transição para tropical úmido.

Rondônia conta com uma extensa fauna, onde pode-se citar onças-pintadas, antas, veados mateiros, capivaras, pacas, cutias, queixadas, caititus, jacarés, jabutis, tracajás, tamanduás, raposas, bichos-preguiça, quatis, uricis-caxeiros, barbados mono, coelhos do mato, lagartos, camaleões, várias espécies de sapos, cobras (jibóias, sucuris etc.), macacos (pregos, sagüis, etc.), pássaros (araras, papagaios, gaviões, maritacas, etc.), peixes (dourados, tucunarés, tambaquis, jatuaranas, pintados, lambaris, traíras, pias, bagres, poraquês, piranhas, mandis, peixes-boi, pirarucus, botos, pacus, arraias, etc.) e insetos (SOUSA, 1986).

Porto Velho estende-se ao longo da margem direita do rio Madeira e por isso é considerada como um importante centro de comercialização da principal atividade econômica da região, a extração de cassiterita². Segundo Pinto (2002) o estado de Rondônia é responsável por 37% da extração nacional e 10% da extração mundial deste produto. Por décadas, a maior parte da economia do Estado deveu-se às práticas agrícolas, pecuárias e de mineração. Hoje o setor de serviços vem conquistando espaços significativos e contribuindo cada vez mais para a evolução e

² Um mineral de estanho geralmente opaco, sendo translúcido quando em pequenos cristais.

desenvolvimento do Estado. O Turismo tem grande parcela de importância, em segmentos como o Turismo de Pesca, Turismo Rural e Ecoturismo em Rondônia.

O IDH-M (índice de desenvolvimento humano municipal) elaborado pelo IBGE no ano de 2000 mostra que a população da cidade de Porto Velho, em resultados gerais, está aquém das outras capitais brasileiras, da região Norte mas alcança níveis considerados satisfatórios pelo próprio IBGE em relação aos outros municípios do estado de Rondônia. A pesquisa apresenta o município de Porto Velho na 1.508.^a posição no ranking nacional, onde a cidade de São Caetano do Sul (SP) recebe o título de melhor do Brasil para se viver e Florianópolis (SC), a capital brasileira com o maior IDH-M. Belém (PA) destaca-se com a melhor posição entre as capitais da região Norte (444.^a posição no ranking nacional) enquanto Porto Velho ocupa a penúltima posição, à frente apenas da capital do estado do Acre, Rio Branco (1.779.^a posição no ranking nacional). Em termos estaduais, Porto Velho atinge a segunda colocação, perdendo apenas para o município de Vilhena.

No estudo, Porto Velho se apresenta como o município que possui a maior renda per capita e a maior taxa de alfabetização dos adultos no estado de Rondônia, entretanto, alguns municípios têm uma média de esperança de vida maior que a da capital. Este quadro – tanto para a capital quanto para os municípios do interior – provavelmente já está em mudança, por conta dos investimentos em maior quantidade aplicados na capital e redondezas, além das visíveis diferenças percebidas com o passar dos quase dez anos desde a divulgação dos dados acima mencionados.

O acesso à capital se dá por meios aéreo, fluvial e rodoviário. De acordo a Infraero (2009), os vôos diretos e diários com destino a Porto Velho são realizados por quatro companhias: Gol, TAM, Ocean Air e Trip com partidas de Manaus, Cuiabá, Rio Branco e Brasília. O Aeroporto Internacional Governador Jorge Teixeira localiza-se a 7 km do centro da cidade e entre janeiro e março de 2009 teve um fluxo diário médio de 124.388 passageiros, entre embarques e desembarques, alocados entre pousos e decolagens de 3.063 aeronaves.

No que tange ao acesso por vias fluviais, segundo o Ministério dos Transportes, as embarcações vindas de Manaus, no Estado do Amazonas, vão até a embocadura do rio Madeira para então seguirem até o porto de Porto Velho, localizado à margem direita do rio, a 2 km da cidade. Lá ocorre além do transporte

de passageiros, o escoamento de cargas. De acordo com apresentação da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), do ano de 2003, o número de passageiros do transporte fluvial interestadual na região amazônica foi de 550 mil, dos quais a linha Manaus (AM) – Porto Velho deteve 9%.

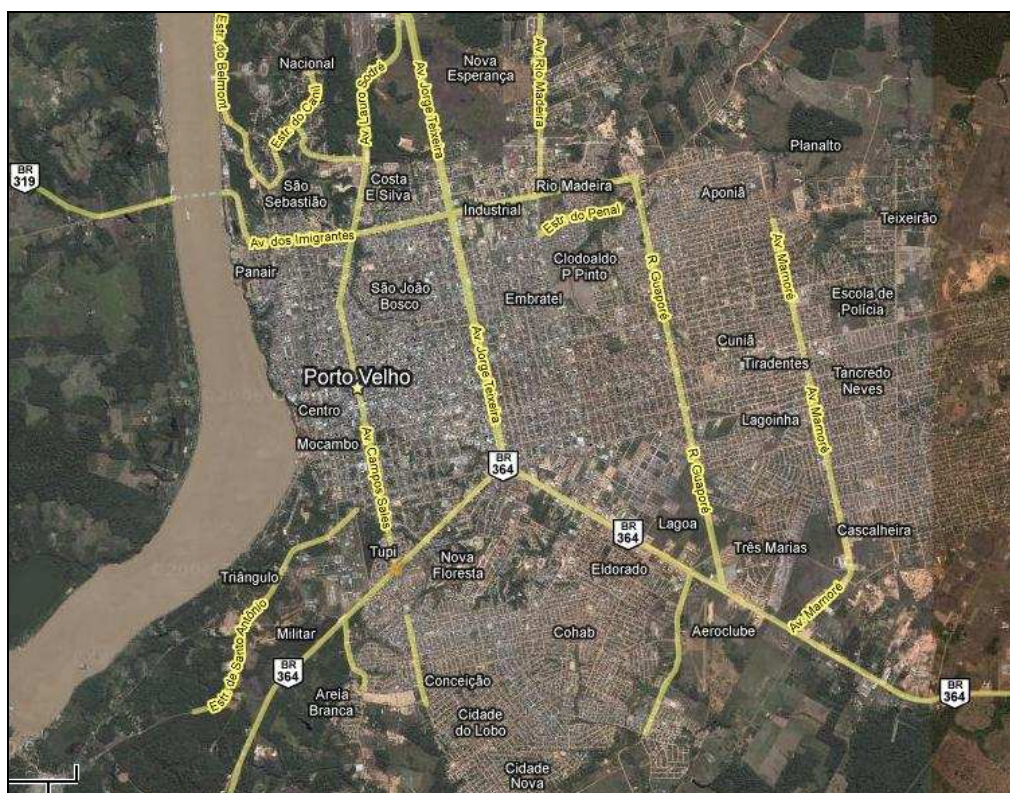


Ilustração 1.

2.1.3. Potencialidades no Turismo: atrativos turísticos

O município de Porto Velho não é uma exceção às outras cidades da Amazônia quando se trata de Turismo: existe um rico potencial natural, composto por matas fechadas, rios e cachoeiras, que são aproveitados pelo Turismo de Aventura, Ecoturismo, Turismo de Pesca e, mais recentemente, por conta da prática intensa da pecuária, Turismo Rural. Mas Porto Velho também tem, fato que não deve ser diminuído pelos seus recursos naturais, ao contrário, deveria ser explorado tanto quanto, um rico patrimônio histórico-cultural subaproveitado. Os atrativos históricos e culturais da capital, de alguma forma, estão ligados à Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (E.F.M.M.), seja como ponto de apoio para quem nela trabalhava ou edificações destinadas à administração da obra, dado o fato de que a cidade surgiu a partir dessa construção. Por conta disso, a sua maioria localiza-se nas cercanias da ferrovia.

Segundo a Prefeitura Municipal de Porto Velho (PMPV), os pontos turísticos da cidade de Porto Velho (e arredores) resumem-se a seis: as Três Caixas d'Água, a Estrada de Ferro Madeira Mamoré (E.F.M.M.), o Museu da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, o Parque Nacional dos Pacaás Novos (no município de Campo Novo, no interior de Rondônia), o Real Forte Príncipe da Beira (em Costa Marques, município do interior do Estado) e o Rio Guaporé (que nasce no Mato Grosso e serve como linha de demarcação entre Brasil e Bolívia, torna-se afluente do rio Mamoré para então desaguar no rio Madeira).

Neste trabalho foram descartados os atrativos que, mesmo citados pela PMPV, não se encontram no município, mas foram acrescentados à pesquisa alguns dos atrativos mais famosos para os próprios portovelhenses, como os rios Madeira, Candeias, Jamari e Preto; o Lago do Cuniã; as cachoeiras do Teotônio e de Santo Antônio; o prédio da antiga Administração da E.F.M.M.; os Mirantes I, II e III; o Memorial Jorge Teixeira; a Catedral Sagrado Coração de Jesus; a Capela de Santo Antônio do Rio Madeira; o Casarão; a Casa de Cultura Ivan Marrocos e a Casa do Artesão; os Mercados Central, Municipal e do Um; o *campus* central da Universidade Federal de Rondônia (UNIR); o Palácio Presidente Getúlio Vargas; o bairro Arigolândia; a praça Aluizio Ferreira; a Vila da Candelária; o Parque Circuito Dr.

José Adelino; e o Parque dos Tanques (Expovel). Além dos principais eventos, gastronomia e vida noturna.

Rio Madeira: Está entre os vinte maiores rios do mundo e é o terceiro do Brasil, possuindo 3.370km, dos quais 1.500km são navegáveis. É um rio da bacia do Amazonas que apresenta águas barrentas, que nasce na Bolívia com o nome de Beni e, já em Porto Velho, delimita o fim da zona urbana da cidade, na Praça da Madeira Mamoré. Dali saem grandes barcos de passeio que vão até a Cachoeira do Teotônio. Foi e ainda é bastante utilizado para viagens interestaduais, principalmente para Belém e Manaus e para escoamento da produção. O Madeira é também o habitat de botos, arraias e peixes, sendo um rio propício à pesca, o que desperta o interesse de muitos nessa prática, conforme informa o *website* Brasil Channel. A ilustração 2 mostra o sol se pondo por trás da margem esquerda do rio. Hoje há uma forte polêmica que divide a sociedade portovelhense entre preservação da identidade cultural e meio-ambiente por um lado, e progresso por outro, em relação a duas hidrelétricas que já estão em fase de construção no Rio Madeira, que extinguiriam a cachoeira do Teotônio e alagariam a região do Beiradão, a outra margem do rio, onde vivem os ribeirinhos (caboclos), causando vários impactos ambientais, segundo Brianezi (2005).



Ilustração 2.



Ilustração 3.

Cachoeira do Teotônio: Segundo Capistrano (para o *website* Amazônia à Vista, 2006), na cachoeira do Teotônio se vê um espetáculo de impressionante beleza entre os meses de novembro e fevereiro, na época da piracema (período quando os peixes nadam contra a correnteza para desovar), quando é proibida a

pesca. No lugar acontece, no segundo fim de semana de setembro, o tradicional campeonato de pesca, realizado há mais de 30 anos pelo Lions Clube de Porto Velho. A cachoeira possui formações bastante perigosas (ilustração 3) e é responsável por muitas mortes, principalmente de pescadores, cuja maioria de corpos nunca foi encontrada. De acordo com informações do Corpo de Bombeiros de Porto Velho, no ano de 2006, 22 pessoas foram vítimas da fúria das águas do Teotônio. Apesar das placas sinalizando o perigo do trânsito entre as pedras, recomenda-se a companhia de algum conhecedor da cachoeira a fim de evitar acidentes. A cachoeira do Teotônio está a cerca de 40 km do centro de Porto Velho e em breve estará submersa, por conta da construção da Hidrelétrica de Santo Antônio, parte integrante do pacote de medidas já autorizadas pelo Governo Federal no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento).

Cachoeira de Santo Antônio: Por se localizar mais próxima ao centro da cidade e por suas corredeiras não apresentarem grandes riscos aos seus visitantes, pois as suas pedras são de difícil acesso (ilustração 4), é bastante freqüentada por banhistas e turistas. Está a aproximadamente 6 km de distância do centro de Porto Velho e é o ponto final do passeio turístico da locomotiva da Madeira Mamoré, quando retorna à praça da estrada de ferro, de acordo com Capistrano (2006).

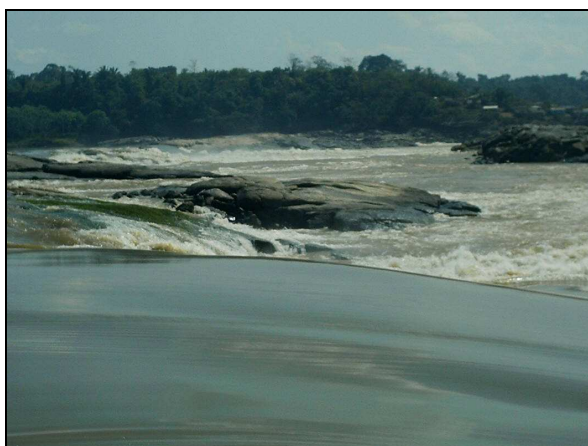


Ilustração 4.



Ilustração 5.

Casarão: Segundo o *blog* Porto Velho City!, em postagem de 2008, com uma bela vista da cachoeira do Teotônio (principalmente em noites de lua cheia), essa construção colonial já foi residência de barões da borracha, prisão e hoje é

uma propriedade particular, que vez ou outra é locada para eventos (ilustração 5). Inclusive, no mês de julho, em pleno inverno amazônico, acontece a famosa festa do Casarão, evento de *pop-rock* que já faz parte da agenda anual de acontecimentos da cidade.

Estrada de Ferro Madeira Mamoré (E.F.M.M.): Conforme a Associação dos Amigos da Madeira Mamoré (A.A.M.M.) e Madeira-Mamoré Railway Society (M.M.R.S.) (2005), organização anglo-brasileira que trabalha pela preservação do histórico monumento, a Ferrovia do Diabo, como ficou conhecida por conta das inúmeras mortes e dificuldades atribuídas a sua construção, é uma parte importante da história do Brasil e um marco para a Amazônia. A E.F.M.M. partia de Porto Velho, das margens do Rio Madeira, até a cidade de Guajará-Mirim, em um trecho de 366 km. Sua construção, realizada por empresas norte-americanas, iniciou-se em 1907 e em 1912 ela foi inaugurada. Em 1966 o então Presidente da República, Humberto de Alencar Castelo Branco, determinou a erradicação da ferrovia. Após anos de acúmulo de prejuízos, a E.F.M.M. foi desativada em 1972, passando, a partir de 1981, a fazer um pequeno trecho turístico até a Cachoeira do Teotônio.

Foram contratados para a construção da ferrovia, mais de 20.000 trabalhadores, oriundos de vários lugares do planeta, dentre os quais 6.000 perderam suas vidas por conta dos perigos que a selva apresentava àquela época. No ano de 2005, a Rede Globo de Televisão levou ao ar a minissérie *Mad Maria*, ou Maria Louca, como era conhecida a principal locomotiva, que contou tal passagem da História do Brasil. A minissérie foi dirigida por Ricardo Waddington e escrita por Benedito Ruy Barbosa, baseada no romance de mesmo nome, de Márcio Sousa, escritor manauara consagrado por suas obras que descrevem a colonização, a formação e a cultura do povo amazônica (GLOBO, 2005). A minissérie deu aos portovelhenses a oportunidade de serem vistos pelo Brasil inteiro e pelo mundo, e ainda despertou o sentimento de orgulho de ser filho daquela nação ao se verem na televisão nas atuações de atores brasileiros famosos e consagrados; mas mais que isso, trouxe a eles, a esperança de que um novo caminho seria traçado para o seu bem mais precioso e que os tempos áureos da Maria Louca voltariam, em forma de passeio turístico, em um futuro próximo. O que ocorreu, de fato, foi o frenesi causado pelos meses de gravação, mas que não perdurou após a retirada da equipe da Rede Globo, fazendo com que a cidade voltasse a ser o que era antes.

A E.F.M.M. está sob a jurisdição do Governo do Estado de Rondônia e da Prefeitura Municipal de Porto Velho e está localizada às margens do rio Madeira, no encontro das avenidas 7 de setembro e Farquhar, essa última em homenagem a Percival Farquhar, engenheiro e empresário nova-iorquino, dono da Madeira Mamoré Railway, empresa localizada nos Estados Unidos que contratou, por sua vez, May, Jekyll & Randolph para a execução das obras da E.F.M.M.. Além dessas, foram dadas a ele as concessões para execução de várias outras obras no Brasil – como o Porto de Belém – e no mundo, como mostra Souto (2003). A autora atribui a Farquhar uma grande importância no desenvolvimento do País e na criação do município de Porto Velho, por conta do seu investimento, que nunca foi devolvido pelo governo brasileiro, pois esta questão que não constava em nenhum contrato. Como curiosidade, o moderno Hospital da Candelária, construído em plena floresta na época da construção da E.F.M.M., foi o primeiro hospital do mundo construído com fins de dar assistência aos trabalhadores, para que as obras não fracassassem, como as frustradas tentativas anteriores.



Ilustração 6.



Ilustração 7.

Complexo da Estrada de Ferro Madeira Mamoré: Construído para ser o ponto de partida e chegada em Porto Velho da ferrovia, o complexo (ilustração 6) agrega serviços de bares e lanchonetes, sorveteria, loja de *souvenirs*, anfiteatro a céu aberto, passeio de barco pelo rio Madeira e museu (ilustração 7). Segundo o *website* Amazonia.com.br, o museu reúne quantidade razoável de objetos utilizados nos escritórios da ferrovia (como móveis, máquinas de datilografar, calculadoras, relógios de ponto dos funcionários, carimbos, etc.), fotografias (dos fundadores,

empresários americanos, maquinistas e trabalhadores e da cidade naquela época), documentos e até vagões recuperados. O complexo em si encontra-se em estado precário, sem condições de manter o acervo do museu de modo a preservá-lo e de oferecer bons serviços a seus visitantes, no entanto, as obras de revitalização da sua estrutura já foram iniciadas, tendo parte dela, inclusive, já concluída.

FUNCETUR (Fundação Cultural e Turística do Estado de Rondônia):

Ainda de acordo com o Amazonia.com.br, o prédio que abriga a FUNCETUR possui a forma arquitetônica de uma “locomotiva moderna”, como mostra a ilustração 8, e servia de base administrativa para a estrada de ferro. Por conta disso, localiza-se logo em frente à E.F.M.M. O “prédio do relógio”, como é conhecido, pelo relógio que existe na parte superior de sua torre, hoje também abriga o Centro de Documentação Histórico e Cultural, o Museu do Estado de Rondônia e o Museu Geológico do Estado de Rondônia, onde estão expostos antigas fotografias, pinturas, minerais regionais, fósseis (inclusive humanos, encontrados no rio Madeira) e animais taxidermizados.



Ilustração 8.



Ilustração 9.

Vila da Candelária: Conforme o *blog* Porto Velho City!, no ano de 2008, a Vila da Candelária se encontra no meio do trajeto que se inicia na E.F.M.M. e termina na Cachoeira do Santo Antônio, no caminho traçado pelos trilhos dos trens. A Vila é um dos pontos mais interessantes de se conhecer, pois lá existe uma comunidade que descende dos primeiros moradores da região, além do “cemitério das locomotivas” – *trolers*, vagões, guindastes, escavadeiras a vapor, cegonhas, trilhos e centenas de peças ferroviárias. Este acervo está deteriorando-se, como se fizessem parte de um museu a céu aberto. Na Vila se encontra a Capela de Santo

Antônio do Rio Madeira que, segundo Guerra (2004), tem sua construção datada no ano de 1913. A capela é tombada como Patrimônio Histórico Municipal, por ser considerada um marco histórico. Dela se tem uma vista panorâmica da Cachoeira de Santo Antônio. No Cemitério da Candelária (ilustração 9), estão sepultados os cadáveres de mais de 5.000 operários da E.F.M.M. que não resistiram às doenças e perigos que a selva apresentava. Existe um projeto da PMPV de revitalização da Vila como complexo turístico, que envolve a reforma das fachadas das casas e dos restaurantes de comidas típicas do lugar, assim como a instalação de um pórtico e o asfaltamento do acesso à Candelária.

Três Caixas d'Água: De acordo com Pereira (2006), os tanques tombados como patrimônio cultural são os símbolos oficiais da cidade. As Três Caixas d'Água, popularmente conhecidas por Três Marias, em alusão às estrelas da constelação Óion, caracterizam-se por três estruturas metálicas trazidas da Inglaterra para o abastecimento de água para os trabalhadores e responsáveis pela construção da estrada de ferro Madeira Mamoré, na primeira década do século passado, sendo utilizada por algumas décadas após o início dos trabalhos na estrada de ferro. Hoje, a cidade conta com um sistema de abastecimento de água mais moderno e as caixas d'água não passam de item decorativo, mas de importante valor histórico. No mesmo espaço onde foram alçadas, encontra-se a praça que leva o singelo nome de Praça das Caixas d'Água (ilustração 10), local que acolhe eventos culturais, feiras gastronômicas, diversões infantis e, “nas festas de fim ano, as Três Marias são iluminadas e viram as árvores de Natal mais originais da Amazônia e do Brasil” (GUERRA, 2004).



Ilustração 10.



Ilustração 11.

Bairro Arigolândia: Guerra (2004) expõe, ainda, que o bairro Arigolândia nasceu durante a II Grande Guerra, com a reativação dos seringais. Os "soldados da borracha" eram abrigados em barracões e em volta deles surgiu o bairro, que se localiza ao longo do Rio Madeira, numa região elevada e é um dos mais agradáveis bairros da Cidade. Abriga os Mirantes I, II e III; o estádio de futebol Aluizio Ferreira, e uma frondosa e centenária castanheira de 45 metros de altura, como mostra a ilustração 11. É também local de ensaio da Escola de Samba Unidos da Castanheira, várias vezes campeã do Carnaval da Cidade.

Mirantes I, II e III: Trata-se dos pontos mais altos às margens do rio Madeira, de onde se tem uma visão facilitada da cidade em seus aspectos de maior interesse, sobretudo as paisagens do rio Madeira e todo o conjunto de seu notável Museu Ferroviário (ilustração 12), com galpões de aço, trilhos da ferrovia e as velhas locomotivas que rodaram na famosa estrada de ferro, segundo Guerra (2004). São ótimos lugares para se apreciar o sol se pondo no rio Madeira, encontrar os amigos, conversar e degustar pratos típicos regionais.



Ilustração 12.



Ilustração 13.

Catedral Sagrado Coração de Jesus: Conforme Guerra (2004), a construção da Catedral foi iniciada em 1927 pelos padres salesianos, que a ornamentaram com belos vitrais estampados por passagens bíblicas, pinturas e esculturas, além do mármore italiano na nave e altar principal da obra arquitetônica em estilo clássico colonial, como apresentado na ilustração 13. O autor ainda

descreve como interessante, o fato de a padroeira da cidade de Porto Velho ser Nossa Senhora Auxiliadora enquanto a Catedral leva o nome de Sagrado Coração de Jesus, e completa, “coisa de mãe para filho, todo mundo entende...”. A Igreja está localizada no centro da cidade, em frente à Prefeitura Municipal e, nos fins de ano, recebe centenas de moradores para a inauguração de sua iluminação de Natal, evento que conta com a apresentação de corais do município.

Mercados Central, Municipal e do Um: O Mercado Central localiza-se em frente a E.F.M.M. e é conhecido pela variedade de pessoas que o freqüentam e pelos produtos comercializados, que vão desde ervas até pratos servidos em um típico café-da-manhã amazônica. O Mercado Municipal, revitalizado recentemente e localizado em frente ao prédio central da Universidade Federal de Rondônia (UNIR), se transformou em uma espécie de espaço cultural, com um bar e apresentação de shows de artistas locais e regionais e lojas de artesanatos (ilustração 14). Recebeu um novo nome: Mercado Cultural. Já o Mercado do Um, que recebe esse nome por conta da sua localização, no Km 1, é o lugar ideal para um farto café-da-manhã e para a compra de carnes e peixes, de acordo com o *blog* Porto Velho City!, em postagem de 2008.



Ilustração 14.



Ilustração 15.

Campus Central da Universidade Federal de Rondônia (UNIR): Como mostra o texto de Feitosa (2007), popularmente conhecido como Unir Centro, o prédio onde hoje funciona a universidade foi construído nos anos 1950 para abrigar o Porto Velho Hotel, primeiro hotel da cidade e ponto de encontro obrigatório das personalidades da cidade na época. Com o surgimento de novos meios de

hospedagem, o hotel foi desativado nos anos 1970, passando a servir ao município, que instalou ali suas secretarias. Logo após, foi criada a Esplanada das Secretarias, onde estão a maioria das secretarias municipais. Somente em 1982, foi criada pelo Governo Federal, a Universidade Federal de Rondônia, a UNIR, que hoje ocupa o edifício (ver ilustração 15) e também conta com mais um *campus* na área rural da cidade, onde estão instalados a maioria de seus cursos.

Palácio Presidente Vargas: Feitosa (2007) explana sobre o projeto do prédio neoclássico tombado pelo Patrimônio Histórico e Cultural (ilustração 17), desenvolvido em 1948 pelo engenheiro civil José Otino de Freitas, com o objetivo de servir como sede do Governo do Território do Guaporé. O prédio passou inacabado pelas administrações de Joaquim de Araújo Lima (de 1948 a 1951), Petrônio Barcelos (1951 a 1952) e Jesus Bulamarque Hosanah (1952 a 1953). Sua conclusão e inauguração se deram em 1954, na gestão de Ênio dos Santos Pinheiro, quando também foi inaugurado o busto do então Presidente Getúlio Vargas, ato de homenagem àquele que criou o Território Federal do Guaporé. Nos primeiros anos da década de 1980, outro busto foi inaugurado no Palácio, o do então Presidente João Batista de Figueiredo, responsável pela criação do Estado de Rondônia. Ambos os bustos, estão em exposição na entrada principal do prédio, que por sua vez, localiza-se no centro da cidade, e está cercado pela praça que leva o mesmo nome do Palácio, pela UNIR Centro e pelo Mercado Municipal, indicados na ilustração 16. É, ainda hoje, sede do Governo do Estado.



Ilustração 16.



Ilustração 17.

Memorial Jorge Teixeira de Oliveira: Segundo Pereira (2006), o memorial, que está instalado na antiga residência oficial dos governadores do ex-Território e hoje Estado de Rondônia (ilustração 18), possui um acervo histórico de 350 peças, que contam a história do gaúcho Jorge Teixeira de Oliveira, Coronel do Exército e primeiro Governador de Rondônia, nomeado em 1981 pelo então Presidente João Baptista de Figueiredo. Pelo material disposto no Memorial é possível conhecer o funcionamento das políticas da época e comparar a evolução do estado nesses mais de 20 anos. Localiza-se próximo a Praça das Caixas d'Água. O Memorial também figura entre os museus dispostos no Sistema Brasileiro de Museus, do Ministério da Cultura.



Ilustração 18.



Ilustração 19.

Praça Aluizio Ferreira: Bem próxima a Praça das Caixas d'Água, esse local foi recentemente reformado pela atual prefeitura e recebe incentivos para que em seu espaço sejam realizados eventos culturais e de entretenimento, como feiras e apresentações (figura 19). Todo o fim de semana, na Aluizio Ferreira acontece a Feira da Porto, onde há diversão para as crianças, pratos típicos e shows de atrações locais. A praça, tal como o Estádio da cidade, homenageiam o primeiro Governador do Território do Guaporé, que assumiu o cargo entre os anos 1943 e 1946 (TEIXEIRA, 2003).

Casa de Cultura Ivan Marrocos e Casa do Artesão: Espaço dedicado às artes em geral, ao incentivo à cultura portovelhense e exibição de obras de artistas locais, a Casa de Cultura está localizada em frente à Praça das Caixas d'Água e

expõe uma mistura dos elementos que formam a identidade cultural da cidade. Leva em seu nome a homenagem a um jovem jornalista assassinado. A Casa do Artesão está em meio a movimentação do complexo da E.F.M.M., no espaço onde nos tempos áureos dos passeios turísticos no local, funcionava a bilheteria. Na Casa do Artesão, também se comercializam os produtos expostos, como forma de valorização ao artesanato nativo. Ambos espaços foram criados para estimular a criatividade contemporânea dos artistas da terra (Porto Velho), como cita Mendes (2004).

Rio Candeias, Jamari e Preto: De acordo com o *website* do Portal Oficial do Turismo de Rondônia, mantido pela Superintendência Estadual de Turismo (SETUR), em atualização de 2008, os rios estão localizados no município de Candeias do Jamari, a aproximadamente 20 km da capital Porto Velho. Os rios Candeias e Jamari (vide ilustração 20) são lugares ideais para a prática do Turismo de Pesca Esportiva, com suas inúmeras espécies de peixes de couro. O Rio Preto é conhecido por ser o balneário mais movimentado da cidade, onde, nos fins de semana, faz as vezes de “praia”. Além dos rios, a cidade de Candeias do Jamari ainda conta com dois ótimos hotéis fazenda, o Salsalito Jungle e o Três Capelas, que oferecem marina, passeios a cavalo, chalés, refeições típicas e contato com a fauna e flora regional.



Ilustração 20.

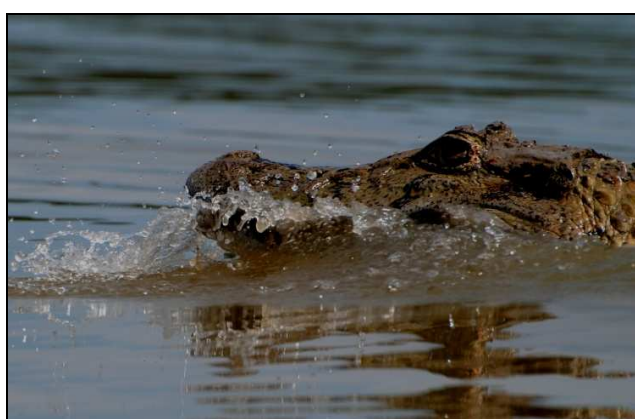


Ilustração 21.

Lago do Cuniã: De acordo com o Decreto N.º 3.238, de 10 de Novembro de 1999, assinado pelo então Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, disponível no *website* do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos

Naturais Renováveis (IBAMA), foi criada a Reserva Extrativista do Lago do Cuniã, com área aproximada de 55.850 ha, localizada a 130 km do centro de Porto Velho – mas sob a jurisdição do município, à margem esquerda do rio Madeira, com o objetivo de garantir a exploração auto-sustentável e a conservação dos recursos naturais renováveis tradicionalmente utilizados pela população extrativista da área. A Reserva do Cuniã tem uma população de menos de 500 habitantes e é um espaço perfeito para os apreciadores da fauna, flora e hidrografia da Amazônia (ilustração 21). É a maior reserva de reprodução da vida aquática do estado. Ali se tem peixes como o pirarucu e o arumá, e pássaros como as garças brancas e cor-de-rosa, conforme o *website* Amazonia.com.br. O Cuniã vem crescendo dentre os destinos ecológicos da região, embora a reserva ainda não possua um plano de manejo aplicado.

Parque Circuito Dr. José Adelino: De acordo com o *website* Braziliantourism.com.br, antigamente, no lugar onde hoje é o Parque Circuito, era uma plantação de seringueiras (árvores de onde se extrai a seringa, matéria-prima para a fabricação do látex), as quais ainda continuam no parque, ladeando as suas pistas de caminhada, apresentadas na ilustração 22. É o parque mais antigo da cidade e homenageia um falecido pediatra da cidade. Localiza-se ao lado do Parque dos Tanques, na Av. Lauro Sodré, antigamente única via de acesso ao aeroporto. Trata-se de um espaço para caminhadas, trilhas, ginástica, piqueniques e brinquedos infantis.

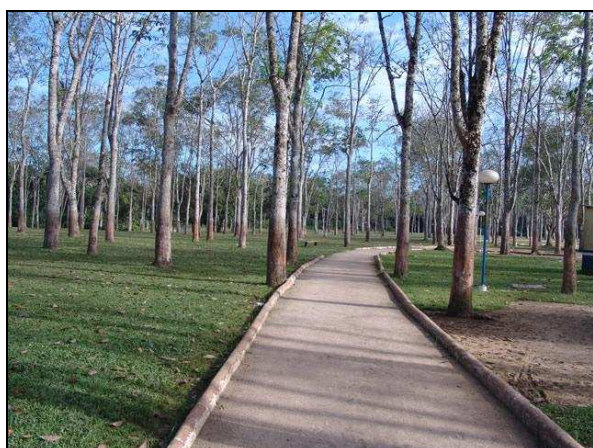


Ilustração 22.



Ilustração 23.

Parque dos Tanques: Espaço para eventos agropecuários do estado e shows (ilustração 23). Uma vez por ano, no início de junho, durante uma semana, acontece ali a Expovel, Exposição Agropecuária de Porto Velho, que abre oficialmente os eventos agropecuários do Estado com a tradicional Cavalgada, quando cavalos, *cowboys* e *cowgirls* invadem as principais ruas da cidade em caravanas vindas de todo o Estado, conforme Pereira (2006). Lá, pode-se saborear a culinária regional e, principalmente, o churrasco gaúcho, proveniente dos migrantes sulistas; assistir a shows de música sertaneja e rodeios; ver animais da fazenda; visitar estandes e lojas de todos os tipos; e fazer negócios agropecuários.

Eventos: Para Mendes (2004), o **Arraial Flor do Maracujá** “é uma autêntica manifestação da inventiva popular, na dança, nas artes plumárias e no drama, com os bois-bumbás e quadrilhas”. Esse é o evento que celebra o São João na cidade. A festividade de 2009 está prevista para iniciar no dia 26 de junho e está em sua XXVIII edição. As competições entre quadrilhas e bois-bumbá são o centro da festa, que tem uma arena montada para a apresentação dos mesmos, com suas respectivas bandas. Também conta com parque de diversões e barracas de comidas típicas. O espaço onde acontece o festival é um terreno descampado, de propriedade da Força Aérea, que apenas é ocupado na semana em que dura a festa. Por alguns anos a festa foi transferida para o Parque dos Tanques, mas a aceitação por parte do público não foi boa e a festa retornou ao lugar já consagrado.

Conforme Guerra (2004), o **Homem de Nazaré**, na cidade cenográfica Jerusalém da Amazônia, representa do nascimento a ressurreição de Jesus Cristo em um teatro a céu aberto, encenado por artistas locais, em plena floresta amazônica, às margens do rio das Garças. O espetáculo, que acontece sempre na Semana Santa, conta com 40 cenas divididas em sete atos e dura três horas. O local da peça fica no km 13 da BR-364, sentido Porto Velho-Cuiabá e ônibus são disponibilizados até o local, com saídas de pontos estratégicos da cidade.

O **Carnaval** começa com uma semana de antecedência em Porto Velho. O Galo da Meia-Noite (bloco de rua que sai na quinta-feira que precede o Carnaval), o baile à fantasia da Prefeitura e os ensaios das escolas de samba, já agitam a cidade mesmo antes da folia começar oficialmente. Mas a abertura do Carnaval mesmo acontece com a tradicionalíssima Banda do Vai Quem Quer, que percorre as avenidas do centro da cidade no sábado a tarde, adentrando a noite, e que

comemorou em 2009 seu 29.º aniversário. Idealizada por Manelão, figura ilustre do Carnaval portovelhense, e inspirada na Banda de Ipanema do Carnaval carioca, é na “Banda” que desfilam o Rei Momo e suas princesas, que arrastam uma multidão de mais de 100 mil pessoas e reúne todos os tipos de gente, de diferentes classes sociais e de bairros distintos (ilustração 24), de acordo com Marcos Paulo (2007, em postagem do *blog* Overmundo). O Bloco do Alho é outra opção da cidade. Os desfiles das escolas de samba de Porto Velho são uma atração a parte. As escolas mais tradicionais são a Pobres do Caiari (Caiari é um bairro da capital, próximo ao rio Madeira) e a Diplomatas do Samba, mas nos últimos anos a Unidos do Armário Grande e São João Batista têm se destacado na competição. Nas férias de julho, Porto Velho se rende ao axé por quatro dias e o Bloco Maria Fumaça faz a maior micareta do Norte do País.



Ilustração 24.



Ilustração 25.

Gastronomia: Percebe-se que o povo de Rondônia não se difere do restante dos nortistas em relação à alimentação típica. Come-se farinha de mandioca (a da fina e branquinha); peixe frito, assado na brasa (envolto pela folha da bananeira) ou cozido; pirarucu preparado de várias maneiras; tapioca de manteiga ou de coco; pato no tucupi e vatapá, que não usa amendoim como o baiano: a sua massa é feita de pão e se origina do Pará. Toma-se açaí e tacacá. Por outro lado, a caldeirada de dourado e a *salteña*, são iguarias que não são facilmente achadas nos outros estados. A caldeirada de dourado nada mais é que o peixe cozido em postas mergulhado em um caldo e servido com arroz branco, farinha de mandioca e pirão; já a *salteña* (ilustração 25) é um quitute que pode ser frito ou

assado, recheado com frango e legumes, de procedência boliviana que os rondonienses integraram ao seu dia-a-dia. O dourado é um peixe de couro da família dos pimelodídeos, e não é igual ao do Mato Grosso nem ao do Sul do País, já que percorrem bacias diferentes (Amazônica e do Prata e do São Francisco, respectivamente) e possuem coloração distintas. O dourado é o peixe mais consumido nos restaurantes típicos da cidade e isso se dá pela facilidade em comê-lo, já que não possui pequenas espinhas e, tanto assado quanto frito ou em postas (servido com molho tártaro ou *rosé*), é um delicioso prato.

Vida noturna: A vida noturna de Porto Velho é bastante agitada. Boates como Corsário, Seven, Dimple's Dance e Versátil (para o público GLBTT) abrem todos os fins de semana e são garantia de boa música e diversão. Além das boates, os bares, *pubs* e restaurantes também não deixam a desejar. Empório, Buda's Bar, Debate estão entre os considerados melhores bares da cidade. Os *pubs* Antiquarius, Big's Whiskeria, Estação do Porto, Zé Beer, Informal e Jacaré são pontos de encontro para quem quer ver os amigos, conversar e ainda apreciar o *pop rock* nacional e internacional. Para quem quer comer bem, sugestões como Caravela do Madeira, Remanso do Tucunaré, Barcaça Gourmet, Myoshi, entre outros, são ótimas opções de cozinhas regionais e internacionais, como observa-se na cidade.

É facilmente percebido que entre as pessoas que visitam Porto Velho estão aquelas que moram na região Norte, onde há um fluxo constante no intercâmbio de moradores das cidades (principalmente das capitais) da região. Ou seja, assim como nos terminais de Porto Velho há uma grande saída de ônibus, aviões e navios para Manaus, Belém e Rio Branco, entre outros municípios, há também uma quantidade considerável de pessoas oriundas destas mesmas cidades a fim de conhecer Porto Velho, participar de alguma festividade ou rever amigos e/ou parentes. O Turismo de Pesca nas águas de Rondônia tem tido destaque mundial, por conta de sua variedade em peixes de couro. Porto Velho é a porta de entrada para este mundo, onde, entre tantos, se encontram o rio Madeira e o rio Candeias, que circundam a capital e recebem turistas ávidos por uma boa pescaria e momentos de lazer. (SETUR 2008).

3. REFERENCIAL TEÓRICO

3.1. Turismo Sustentável

3.1.1. Histórico

Sabe-se que a História traça um panorama sobre o início dos deslocamentos humanos que nos remete ao mais longínquo passado, quando o desejo – ou obrigação – de conquista de novos territórios surgiu. Para Miranda (2005), os precursores da prática foram os primeiros seres nômades que ocuparam a superfície terrestre há quase de 2 milhões de anos, quando se viram diante da fome causada por uma superpopulação sedentária, resultado de um refresco na atmosfera, tal episódio os obrigou a partir em busca de comida. Mais tarde, nos séculos XV e XVI, os colonizadores de novas terras (espanhóis, portugueses, ingleses, holandeses e franceses), levaram para Ásia, África e Américas os seus governos, instituições (dentre elas a igreja) e empresas mercantis com o propósito de estender suas posses. No século XVIII o Gran Tour tornou-se uma prática comum entre jovens pensadores e estudiosos, que, financiados pelos pais, percorriam as principais províncias européias em busca de maiores conhecimentos em artes, filosofia, arquitetura, matemática, etc., em viagens que duravam cerca de dois anos, como se fosse o intercâmbio que hoje conhecemos. Desde o final da Idade Média, as viagens com intuito de pesquisas científicas começaram a ser realizadas, resultando em publicações, como a de 1809, *História do Brasil*, por Henry Grant, conforme cronologia apresentada por Trigo (2002). No mundo moderno, Barreto (2000) e Ansarah (2004), citam Thomas Cook como o precursor do pacote turístico e da agência de viagens, quando, na Inglaterra de 1841, o vendedor de bíblias comprou passagens de trem e depois as revendeu a 570 colegas, para que pudessem participar de uma atividade contra o alcoolismo, em outra localidade. A partir de então, Cook passou a exercer a função de guia (sendo o primeiro do mundo, seguido por sua esposa), fazer reservas em hotéis e o fretamento de trens e navios. Sua iniciativa começou em excursões pela Inglaterra e depois em viagens pelo continente europeu. Em 1886, em sociedade com o seu filho, inaugurou o escritório

Thomas Cook & Son, em Londres, sendo responsável por um grande avanço na parte comercial e social do Turismo. Surge, então, o Turismo de Massa³, impulsionado pela Revolução Industrial e suas máquinas, e pela criação de direitos trabalhistas, como férias remuneradas. O Turismo de Massa, muitas vezes criticado, impulsiona a economia do Turismo, por meio de tarifas aéreas, hospedagens, entradas em atrativos e alimentação.

Com o crescimento do Turismo como forte setor da economia – principalmente o Turismo de Massa, estabeleceu-se a necessidade de estudar suas causas e conseqüências, e a criação de políticas públicas e incentivos para a sua melhoria como um todo foram e estão gradativamente surgindo. A partir desses estudos, surgiu a necessidade de se propor uma prática da atividade de forma mais consciente e responsável, pensando nas possibilidades da união entre economia, lazer, responsabilidade social e preservação dos patrimônios naturais, culturais e históricos. De acordo com Cooper (2007), nasce então – a partir da criação de sociedades de proteção e Parques Nacionais, como o americano *Yellowstone* e os britânicos *Royal Society for The Protection of Birds* e *National Trust*, todos inaugurados nas últimas décadas do século XIX, os primeiros movimentos rumo ao atual modelo de sustentabilidade, dados os primeiros sinais formais de preocupação com o patrimônio ambiental. A partir da década de 1970, deram-se início a comissões, encontros, conferências, reuniões e relatórios que tratam desse tema. Talvez o evento de maior impacto até os dias atuais tenha sido a ECO92⁴, conferência realizada na cidade do Rio de Janeiro no ano de 1992, marcada pela criação de grandes ações estratégicas preventivas e de reversão de danos causados ao meio-ambiente, conhecidas como Agenda 21. Em 2002, a cidade de Johannesburgo, na África do Sul, foi palco de um novo encontro, a Rio+10, onde autoridades do mundo inteiro reviram as pautas marcadas na ECO92, as quais ainda sofrem dificuldades significativas para a sua aplicação.

³ Incentivado pela Revolução Industrial do século XIV e pelos direitos conquistados por trabalhadores, que a partir de então gozavam de férias remuneradas e tempo para viajar. O termo 'massa' remete a 'massivo', 'superpopuloso', envolvendo o lado positivo (econômico) e negativo do termo (ambiental), o que nos dias de hoje ocorre nos principais destinos turísticos mundiais, através das facilidades oferecidas nas vendas de pacotes (BOYLE, 2003).

⁴ Mais conhecida como Rio92.

3.1.2. Conceitos e Características

O conceito de Turismo ainda é envolto por controvérsias, a dificuldade de consenso nas definições confirmam isso. É um conceito que se atualiza com o tempo, por conta de novos tipos de Turismo e de turistas que surgem, a partir das necessidades do desenvolvimento social global e do capitalismo. Para Nakayma (sd), os conceitos “mostram como o turismo é complexo, já que lida com motivações, viagens, diferentes culturas e ainda vários segmentos de turistas. Com isso, o turismo deve ser estudado como um todo e não apenas em partes, para que se chegue a um possível conceito aceito por todos.” Para a Organização Mundial de Turismo (OMT), o Turismo foi definido como “o deslocamento para fora do local de residência por período superior a 24 horas e inferior a 60 dias, motivado por razões não-econômicas.” Essa definição passou por reformulações em 1994 e, em 1996, a OMT passou a dizer que “o Turismo engloba as atividades das pessoas que viajam e permanecem em lugares fora de seu ambiente usual durante não mais que um ano consecutivo, por prazer, negócios e outros fins.”

Iganarra (2003), em relação ao conceito defendido atualmente pela OMT, diz que:

Para esta definição, o Turismo é um fenômeno que envolve quatro componentes com perspectivas diversas: o turista, que busca diversas experiências e satisfações espirituais e físicas; os prestadores de serviço, que encaram o Turismo como uma forma de obter lucros financeiros; o governo, que considera o Turismo como um fator de riqueza para a região sob a sua jurisdição e; a comunidade do destino turístico, que vê a atividade como geradora de empregos e promotora de intercâmbio cultural (IGNARRA, 2003 p. 11).

A partir dos conceitos elaborados para a definição do Turismo, outros foram surgindo e para dar suporte, criando um corpo teórico que foi se modificando com o tempo, a partir de pesquisas sobre os cenários, ambientes e recursos turísticos, que puderam elevar a prática ao nível de ciência. É o caso das definições criadas para produto, oferta, atrativo, destino e turista, entre outros.

De acordo com Ignarra (2003), por oferta turística entende-se o agrupamento de elementos que não são propriamente de exclusividade do Turismo quando isolados, mas que em conjunto colaboram com a formação do produto turístico. Entre esses elementos estão os serviços, os atrativos e a gestão pública. Em resumo, os produtos turísticos são o resultado da soma da oferta turística em um destino.

Em relação aos atrativos, hoje, “consideram-se atrativos turísticos todos os elementos relacionados com as condições naturais e os aspectos sócio-culturais das localidades em estudo”. Portanto, “o conhecimento prévio e a avaliação das atrações são fundamentais para a determinação das medidas a serem implantadas para o desenvolvimento turístico, adequando equipamentos, atividades e dimensões da demanda às características do local em que se situam ou ocorrem” (RUSCHMANN, 1997). Já Magalhães (2002) vê o atrativo turístico como “todo lugar, objeto ou acontecimento de interesse que motive o deslocamento de pessoas para conhecê-lo.”

Para Barretto (2000), a dificuldade em se conceituar formal e academicamente o termo turista provém de impasses entre as definições de turista e excursionista. Segundo a Iuoto (União Internacional das Organizações Oficiais de Viagens) (1968, *apud* Barreto, 2000) excursionista e turistas são tipos de viajantes: o excursionista é o viajante que passa menos de 24 horas no local de destino e não pernoita, o que inclui viajantes de um dia e em cruzeiros, enquanto o turista é aquele que realiza pelo menos um pernoite e passa mais de 24 horas no país ou região de destino. Por visitante entende-se “toda pessoa que visita um país diferente daquele em que reside habitualmente, por qualquer razão que não seja realizar um trabalho remunerado” (Iuoto, 1968 *apud* BARRETO, 2000).

A OMT (De La Torre, 1992 *apud* Barreto, 2000) adotou a seguinte definição para turista: “visitante temporário, proveniente de um país estrangeiro, que permanece no país por mais de 24 horas e menos de 3 meses, por qualquer razão, exceção feita de trabalho”.

Percebe-se no decorrer dos anos que, por conta da expansão dos tipos de Turismo e, por consequência, de turistas, excluir aqueles que visitam outras cidades, que não sejam as suas de residência, por motivos de trabalho, do conceito de Turismo, não se aplica mais aos dias de hoje, vide os turistas de negócios, que

assim como todos os outros, também usufruem da oferta turística, em maior ou menor quantidade.

Os turistas podem ser classificados em grupos que os define pela motivação ou tipo de Turismo que praticam. O modelo c3gnito-normativo proposto por Plog (1972 *apud* Murphy, 1985) divide os turistas entre: alocc3ntricos, que buscam o in3dito, a aventura e o inesperado; medioc3ntricos, que v3o a lugares 3bvios e geralmente sozinhos; e psicoc3ntricos, que viajam com a fam3lia e s3o usu3rios de pacotes tur3sticos.

Entre os turistas considerados psicoc3ntricos est3o os que freq3entam os *popular destinations* (destinos populares) (Murphy, 1985) e s3o consumidores de um mercado direcionado 3s massas (especialmente a chamada classe m3dia) que, de acordo com a hist3ria, teve o seu crescimento acelerado por conta da Revolu33o Industrial e a cria33o de normas trabalhistas, entre elas, as f3rias pagas que proporcionou um aumento de mais de 60% nas viagens de lazer (Badar3, 2008).

Com a Revolu33o Industrial e a forma33o da classe m3dia, que ent3o dispunha de melhores sal3rios, cresceu o interesse por atividades de lazer. Logicamente, devido 3 alta procura surgiu uma massifica33o no Turismo, gerando pre3os acess3veis a quem quisesse viajar (BADAR3, 2008 p. 26).

Mas a Revolu33o Industrial foi respons3vel tamb3m pelo...

...verdadeiro *boom* de inova33es e inven33es mec3nicas, em prol do progresso t3cnico no mundo ocidental. Foi a 3poca da cria33o da l3mpada, do trem, das m3quinas da ind3stria. Era o in3cio do sistema capitalista. O problema 3 que, ao contr3rio da produ33o dos s3culos anteriores, os m3todos da Revolu33o Industrial exigiam uma explora33o maior dos recursos naturais. A natureza deveria estar 3 merc3 do homem, subordinada ao seu novo ritmo produtivo (CARNEIRO; ABAURRE; SERR3O, 2005 p.93).

A partir do s3culo XX, viu-se surgir e tomar forma a preocupa33o pela preserva33o dos recursos naturais do planeta, resultando em mudan3as em v3rios setores da economia. Com rela33o ao Turismo, e principalmente ao Turismo de

Massa, foi gerada uma grande polêmica entre o progresso e divisas que a prática pode conduzir aos destinos; e a depreciação e descaracterização da cultura do local.

O Turismo de Massa é responsável pelo grande fluxo de deslocamento das classes médias do mundo, que são os movimentadores da economia, como citado anteriormente. Se por um lado, o Turismo de Massa é responsável pelo desenvolvimento da economia, por outro ele é capaz de destruir paisagens naturais e descaracterizar culturas, por conta de uma quantidade excessiva de pessoas e de informações levadas à localidade receptora, o que é criticado por vários autores. Como contraponto ao Turismo de Massa, surge o Turismo Sustentável, que prega formas inteligentes, racionais e conscientes de se praticar o Turismo, de modo a preservar o local de visitação para que todos possam usufruir dele o máximo de tempo possível.

Segundo Magalhães (2002), o Turismo Sustentável está diretamente relacionado ao Desenvolvimento Sustentável, que tem como base a conserva o dos recursos naturais e do patrimônio cultural de forma contínua, para que esses sejam aproveitados e estejam disponíveis para as gera es futuras. O papel do Turismo, nesse caso,  , então, colaborar para com esse estado de conserva o.

Atualmente, nos países desenvolvidos, tendo em vista a experiência negativa vivida no passado, já se adota uma postura mais crítica a esse respeito e buscam-se alternativas para a preserva o dos atrativos. Os responsáveis pelo setor chegaram   conclusão que o grande número de pessoas no mesmo lugar nas mesmas épocas do ano e o superdimensionamento dos equipamentos para atendê-los não trazem a rentabilidade esperada, principalmente em virtude da sazonalidade desses fluxos. Ao contrário, a avalanche de turistas nas localidades tem contribuído para a depreda o dos recursos naturais e para a agressão às culturas mais frágeis, que são o principal elemento motivador da viagem. Diante dessas constata es, os países mais experientes começam a propor novas formas de fazer turismo, novas concep es visando o equilíbrio entre a explora o e a conserva o, o que vem sendo chamado de *Turismo Alternativo* e *Turismo Sustentável* (MAGALHÃES, 2002 p.27).

Ainda conforme a autora, como orienta o para incorporar uma visão mais abrangente do Turismo nas políticas e práticas locais,   necessário apontar alguns princípios que devem ser utilizados pelo organizador do Turismo local. Como os esclarecidos na *Globe '90 Conference, Tourism Stream, Action Strategy for*

Sustainable Tourism Development, evento patrocinado pelo governo canadense, realizado na cidade de Vancouver, BC, no Canadá, em março de 1990, aonde as autoridades presentes chegaram à conclusão que:

Antes de dar início a qualquer projeto turístico, devem ser efetuadas análises econômicas, sociais e ambientais, dando uma especial atenção aos diversos tipos de desenvolvimento do Turismo e às formas de vida e questões ambientais; as organizações, as empresas, grupos e indivíduos devem seguir princípios éticos e outros que respeitem a cultura e o ambiente da área anfitriã, o modo de vida e o comportamento tradicional da comunidade, os padrões de liderança e política; o Turismo deve ser planejado e gerido de uma forma sustentável, tendo em conta a proteção e utilização econômica adequada do ambiente natural e humano das áreas anfitriãs; durante todas as fases do desenvolvimento e operação do Turismo, deve ser preparado um programa de avaliação, supervisão e medição cuidadoso que possa permitir à população local tirar partido das oportunidades ou adaptar-se às alterações (OMT, 1993).

3.1.3. Aplicabilidade em Porto Velho

Ao se fazer a aplicação dos conceitos utilizados pelos autores citados para a cidade de Porto Velho percebe-se que, apesar de reservar uma extensa lista de atrativos turísticos – os quais são muito pouco explorados e, quando os são, os são de forma incorreta e insustentável – constata-se a falta de políticas de incentivo à prática da sustentabilidade e aos empresários que dela se agraciam ou até mesmo aos que poderiam ser agraciados por ela indiretamente, para que o Turismo seja realizado de forma inteligente e responsável, inserindo a população no fazer e praticar o Turismo, o que resultaria em algo economicamente positivo e uma sociedade com boas perspectivas ao futuro da sua identidade.

Quando o turista chega a Porto Velho, oriundo de outras regiões mais desenvolvidas do Brasil ou de outros países, sua primeira reação é a de “sentir-se no inferno”, por conta do calor⁵. Mas as críticas já começam pelo aeroporto, onde não há profissionais especializados em recepção de turistas estrangeiros e faltam

⁵ De acordo com o *website* da PMPV, a temperatura média da cidade é elevada, acima de 28°C, com máxima de 40°C.

materiais de divulgação do Turismo local, como: onde dormir, onde comer, o que conhecer, como ir, onde se divertir e informações sobre preços e tarifas de atrativos, ônibus e táxis. A partir desse ponto, quem visita a cidade se depara com monumentos abandonados ao descaso. É facilmente perceptível o desinteresse da própria população – sem citar a classe política – em manter a sua história preservada, já que falta à população mais consciência na preservação do espaço, em mantê-lo limpo e não degradá-lo; e principalmente, a ausência do patriotismo, que em Porto Velho, tem menos valor que o desejo de se consumir produtos paulistas, americanos, europeus, etc.

O maior exemplo desse descaso é a Estrada de Ferro Madeira Mamoré, cartão-postal de maior importância da capital e que aguarda pelo fim das reformas em todo o seu espaço, inclusive na revitalização dos trilhos do trem, para que funcione como um verdadeiro passeio turístico. Vale ressaltar que no local funciona, entre outros equipamentos, um museu que abriga parte do que restou da época áurea da estrada de ferro e que se encontra em estado deplorável; o seu acervo e a sua estrutura física estão a mercê da deteriorização provocada pelo tempo.

Apesar das ações reivindicatórias do ator Juca Chaves, que participou da minissérie *Mad Maria*, para que o passado da terra rondoniense fosse restaurado, nada mais se ouviu falar a respeito após o término das gravações, a retirada da equipe da TV Globo de Rondônia e o fim da minissérie. Há um grande projeto para a revitalização deste atrativo e da orla do rio Madeira, de autoria do arquiteto e defensor da preservação do atrativo, Luís Leite, em tramitação (e provavelmente engavetado) desde 2002, autorizado pelo então governador, José de Abreu Bianco, em seu último ano de mandato. Consta, inclusive, no projeto, dois elevadores panorâmicos que interligariam os Mirantes I e II (pontos de observação ao alto do atrativo) ao pátio da estrada de ferro.

A situação não é diferente para os museus da cidade, que não recebem incentivos à visitação – mesmo dos moradores da cidade – e se encontram em condições precárias, inclusive de armazenamento de materiais. É visível o despreparo dos servidores dos museus para com o atendimento ao público e manutenção das peças.

O Ministério da Cultura (MinC) lançou em maio de 2003 o caderno *Política Nacional de Museus – Memória e Cidadania*, que tem por objetivo:

Promover a valorização, a preservação e a fruição do patrimônio cultural brasileiro, considerado como um dos dispositivos de inclusão social e cidadania, por meio do desenvolvimento e da revitalização das instituições museológicas existentes e pelo fomento à criação de novos processos de produção e institucionalização de memórias constitutivas da diversidade social, étnica e cultural do país (MINC, 2003).

Em 2004, o Governo Federal em ação conjunta com o MinC criaram o Sistema Brasileiro de Museus (SBM), órgão responsável pela gestão da Política Nacional de Museus, que funciona como facilitador do diálogo entre os museus e as instituições a fins, propicia o fortalecimento dos sistemas regionais de museus e também aperfeiçoa as políticas para melhorias dos museus brasileiros.

Os principais museus de Porto Velho estão catalogados no SMB, mas ainda não receberam as melhorias previstas no Plano Nacional de Museus, como formação e capacitação de recursos humanos, a informatização do museu e a modernização da infra-estrutura.

3.2 Políticas Públicas para o desenvolvimento do Turismo Sustentável em Porto Velho e Rondônia

Em termos genéricos, por políticas públicas se entende as ações do Estado orientadas pelo interesse geral da sociedade. (...) No Turismo, o papel das políticas públicas deveria ser o de propiciar o desenvolvimento harmônico dessa atividade. Cabe ao Estado construir a infra-estrutura de acesso e a infra-estrutura básica urbana – que também atende à população local – e prover de uma superestrutura jurídico-administrativa (secretarias e similares) cujo papel é planejar e controlar que os investimentos que o Estado realiza – que permitem o desenvolvimento da iniciativa privada, encarregada de construir os equipamentos e prestar os serviços – retornem na forma de benefícios para toda a sociedade. (BARRETTO, BURGOS & FRENKEL, 2003, p.33)

Em se tratando da esfera federal, podem ser citadas as ações do Plano Nacional de Turismo (PNT) 2007-2010 no âmbito do MTUR (Ministério do Turismo) e as obras do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC).

Apelidado de PAC do Turismo, o PNT, em suma, prega, por meio de políticas de inclusão e de um investimento de R\$ 6,6 bilhões na atividade econômica, a criação de 1,7 milhões de novos empregos e a entrada de R\$ 7,7 bilhões em divisas para o País, segundo dados divulgados na cartilha do PNT (2007).

As obras do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) destinam para a região Norte R\$ 170 bilhões, dentre os quais R\$ 32,3 bilhões estão previstos para ser aplicados em Rondônia. Desses, R\$ 17,4 bilhões até 2010 e R\$ 14,9 bilhões após essa data. Entre os objetivos do PAC, segundo o seu Comitê Gestor (2009), estão, “modernizar a infra-estrutura, melhorar o ambiente de negócios, estimular o crédito e o financiamento, aperfeiçoar a gestão pública e elevar a qualidade de vida da população (...). Além disso, suas ações e obras geram empregos, que garantem renda e consumo para milhares de trabalhadores e suas famílias”.

Em Rondônia, as obras se dão nas áreas de logística, energética e social e urbana, todas importantes para o Turismo.

Entre as obras do PAC que poderiam vir a contribuir para o Turismo em Rondônia – e, conseqüentemente, Porto Velho – estão a recuperação de rodovias que dão acesso ao Peru e à Bolívia, como parte integrante do projeto Saída Para o Pacífico, que:

Reduzirá, em cerca de quatro mil milhas, a distância percorrida por produtos brasileiros até alguns portos asiáticos, notadamente no Japão. Hoje, as exportações brasileiras saem, por exemplo, do porto de Santos, em São Paulo, seguem até o canal do Panamá daí para São Francisco, nos Estados Unidos, e, só então, cruzam o Pacífico. A economia em fretes, a partir de um ponto na América do Sul que evite esse contorno, poderá ser considerável (SOUZA, 1992 p.5).

Com base nos dados divulgados pelo *Diário do Comércio e Indústria*, em 2007 mais de 50% das obras da rodovia Interocêânica, que liga a fronteira brasileira, no Acre, a três portos peruanos, já estavam prontas, e a estimativa é de que estejam finalizadas até o fim do mandato do Presidente Lula, em 2010. Trata-se, então, de um momento crítico e totalmente oportuno para que as cidades com potencial turístico, como Porto Velho, possam ter, a partir de situações como a Saída Para o

Pacífico, a inserção em novas perspectivas econômicas, como é o caso do Turismo. Porto Velho se encontra no centro de todo esse processo: serve de ligação entre a cidade de Manaus (para escoamento da produção da Zona Franca) e o Estado do Mato Grosso; e pelo estado do Acre segue rumo à Transocêanica, rodovia de 2,6 mil quilômetros, que se inicia na floresta amazônica e percorre os Andes peruanos, até o oceano Pacífico.

A Saída Para o Pacífico se dará como a porta de entrada da Amazônia Continental para os consumidores dos países asiáticos, um promissor mercado. Por Amazônia Continental entende-se 50% da superfície da América do Sul (7 milhões de km²), englobando 9 países: Bolívia, Colômbia, Equador, Guiana, Guiana Francesa, Peru, Suriname, Venezuela e Brasil; totalizando 5% da superfície de terra firme do planeta (MEIRELLES, 2004). Entre todos esses países, o Brasil ocupa um lugar de destaque, pois a maior parte deste bioma encontra-se em seu território, o que o torna o maior responsável por ele (o bioma).

A Ásia hoje representa um mercado milionário, tanto como vendedora quanto compradora de produtos. Segundo João Francisco Salomão, Presidente da Federação das Indústrias do Estado do Acre (Fieac):

A Rodovia Transoceânica, incrível estrada de 2,6 mil quilômetros ao longo da Floresta Amazônica e dos Andes, que ligará o Brasil ao Oceano Pacífico, significará alternativa importante para as nossas exportações aos crescentes mercados da Ásia, responsáveis por mais de 15% de nossas vendas externas. Serão seis mil quilômetros a menos que os produtos nacionais terão de percorrer até chegar aos consumidores chineses, japoneses, indianos, coreanos e de outras nações da região. Convertida em dólares, essa expressiva distância menor significará sensível redução de custo dos fretes, agregando mais um diferencial competitivo aos manufaturados e commodities brasileiros no comércio exterior (SALOMÃO, 2008).

Ainda segundo o Presidente da Fieac, a rodovia representará evidente desenvolvimento para o estado do Acre, os estados vizinhos e uma grande parte do território peruano, beneficiando milhões de moradores e permitindo um fluxo maior de turistas. O estabelecimento da rodovia criará um novo pólo de fomento comercial e intercâmbio na América do Sul, causando impactos positivos na indústria,

comércio, hotelaria e turismo em geral, o que justifica a sua construção. É uma das obras de engenharia mais ousadas de todos os tempos, pois viabiliza a superação dos obstáculos naturais apresentados pela maior floresta tropical do mundo e pelos Andes. Custará 1,8 bilhões de dólares, envolve os governos brasileiro e peruano e conta com a participação da iniciativa privada dos dois países.

A Transocêânica parte de Rio Branco, no Acre, e segue por 344 quilômetros em território brasileiro. Cruza a fronteira com o Peru, percorrendo mais 2.256 quilômetros, cortando a Floresta Amazônia e a Cordilheira dos Andes, até chegar a três portos do país vizinho: Ilo, Matarani e San Juan de Marcona. Há trechos da estrada a 3.500 metros acima do nível do mar e um segmento de 4.870 metros de altitude. A conclusão está prevista para o final de 2010 ou início de 2011.

Vale salientar que o Estado do Acre, apenas no ano de 2005, exportou R\$ 18 milhões, valor que após o ano de 2010, com a revitalização de novas rodovias, poderá duplicar, com o incremento do Turismo por meio das políticas de trânsito livre, ou ao menos o trânsito facilitado entre os países da Ásia e da América do Sul.

São obras do PAC também as duas usinas hidrelétricas que serão construídas ao longo do rio Madeira, Jirau e Santo Antônio, a 130 e 6 km de distância do centro da cidade de Porto Velho respectivamente. As usinas hidrelétricas fazem parte do Complexo Rio Madeira, que segundo o Centro de Mídia Independente (CMI, 2007), trata-se de um plano que “prevê a construção das hidrelétricas de Santo Antônio, Jirau, Guajará e Cachoera Esperança; a construção de eclusas, hidrovias e de uma grande linha de transmissão de energia que vai de Porto Velho até São Paulo”. Com investimentos de mais de R\$ 25 bilhões, as obras das usinas hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau já começaram e têm previsão de término para a partir de 2012.

Segundo Brianezi (2005), “o princípio fundamental da construção das duas hidrelétricas é viabilizar a hidrovia que permitirá escoar a soja do Mato Grosso para a Bolívia e o Peru”. A mesma autora diz ainda que “as duas hidrelétricas terão potencial para produzir 6,3 mil megawatts de energia elétrica, o suficiente para tirar Rondônia e Acre da dependência da energia térmica, cuja matriz prioritária nos dois estados é o diesel”.

4. MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA

Esta pesquisa possui caráter descritivo e exploratório. Foi realizada uma pesquisa bibliográfica e documental por meio da coleta de dados qualitativos, com pretensão de descrever os acontecimentos históricos do estado de Rondônia e da cidade de Porto Velho, e suas características geográficas e populacionais, e verificar a aplicação dos conceitos utilizados como base para esse estudo.

Foi realizada também, através de observação, a verificação da forma como a atividade turística vem sendo realizada e das condições atrativos nos referidos produtos (Rondônia e Porto Velho). Foram realizadas ainda observações sobre a cultura, as tradições, os hábitos e costumes da população de Porto Velho. As entrevistas foram baseadas em questões abertas (apêndice).

Como forma de complementar a pesquisa bibliográfica e as observações feitas, foram realizadas também entrevistas com Deputados Federais e Senadora da República eleitos por Rondônia. Foram realizadas perguntas no intuito de averiguar o interesse e conhecimentos dos políticos sobre Turismo.

Perguntou-se se em seus mandatos houve alguma emenda direcionada ao Turismo e suas respectivas áreas, no Estado ou na capital, Porto Velho. Questionou-se como eles enxergavam o Turismo no estado: qual era a importância da prática da atividade e como as políticas públicas interferiram no Turismo e se elas incentivaram foram feitas de forma sustentável.

Indagou-se quais eram as ações atuais e futuras ligadas ao Turismo realizadas por esses políticos, de que maneira a comunidade poderia ser inserida no Turismo, de modo a resgatar sua identidade cultural, o senso pertencimento e a auto-estima. Perguntou-se sobre a situação atual da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, o principal ponto turístico da capital, que não está em condições de ser utilizada pelos visitantes: como esses gestores enxergavam essa situação e o que eles sugeriam para contorná-la. Foram feitos questionamentos sobre a Saída para o Pacífico e sobre as hidrelétricas que estão sendo planejadas e construídas em Rondônia. As respostas dessas perguntas serão analisadas na próxima parte deste trabalho.

5. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Como forma de complementar as informações obtidas nas pesquisas bibliográficas, foram realizadas entrevistas com alguns representantes políticos do Estado de Rondônia: os deputados federais Anselmo de Jesus, do Partido dos Trabalhadores de Rondônia (PT/RO); Ernandes Amorim, do Partido Trabalhista do Brasil de Rondônia (PTB/RO) e Natan Donaton, do Partido do Movimento Democrático Brasileiro de Rondônia (PMDB/RO). Foi entrevistada ainda a Senadora da República Fátima Cleide, do PT/RO.

Seguindo a linha de raciocínio apresentada por Magalhães (2002), para que uma localidade possa se tornar atrativa aos turistas mantendo os princípios da sustentabilidade deve apresentar potencialidades, perceber a importância da atividade para a economia da região e possuir mão-de-obra disponível e possível de ser treinada. A comunidade também deve ser inserida no processo de planejamento e na execução do desenvolvimento do Turismo, além de entender e aceitar a prática. Os investimentos necessários para a melhoria de infra-estrutura turística devem se justificar em detrimento de outros, utilizados também pela própria população, gerando oportunidades financeiras e melhoria de vida para os moradores da localidade em questão. A cidade deve se tornar competitiva àquelas que possuem as mesmas características e já possuem fluxo turístico significativo, e possuir condições de promover medidas de proteção dos seus potenciais natural, histórico e cultural.

Os parlamentares entrevistados se mostram bastante otimistas e entusiasmados em relação ao Turismo no estado e principalmente no município de Porto Velho, por conta de sua vasta potencialidade – já apresentada anteriormente – e da importância econômica que traria ao município e à sua população. Porém, em se tratando do andamento das políticas públicas para a prática, todos lamentam a falta de planejamento, a carência nos investimentos e o descaso com os atrativos.

A cidade de Porto Velho, de acordo com os dados apresentados pelos parlamentares, possui todas as características exigidas por Magalhães (2002) para que venha a se tornar um promissor destino turístico sustentável. O Deputado Natan Donadon (PMDB/RO), por exemplo, é membro titular da Comissão da Amazônia,

Integração Nacional e de Desenvolvimento Regional, e diz buscar desenvolver uma política de exploração turística consciente e sustentável em Rondônia, que gere renda para a população, beneficie economicamente a comunidade e desenvolva o Agroturismo, agregando serviços à produção agrícola. O Deputado Ernandes Amorim (PTB/RO), defende a prática do Ecoturismo como forma de proteger os Parques Nacionais e gerar renda, já que haveria a empregabilidade tanto para profissionais quanto para a comunidade.

Os investimentos em saneamento básico (água e esgoto) e infra-estrutura (recuperação de rodovias) do Governo Federal em obras do PAC para o município de Porto Velho e para o estado de Rondônia estão sendo cada vez mais freqüentes, como os já realizados, os que estão em andamento e os que estão em fase de planejamento. A PMPV também contribui para a melhoria deste quadro para a população local, no que tange a segurança pública, construção de viadutos, reformas em escolas e em hospitais e a aplicação de verbas em programas sociais, como o Luz Para Todos, Minha Casa Minha Vida, políticas para as mulheres, políticas de trânsito e incentivo às políticas ambientais, como o apoio aos catadores de lixo reciclável e instalação de lixeiros de coleta seletiva pelas principais e mais movimentadas vias da cidade, inclusive em pontos de atração turística.

Os parlamentares Natan Donadon (PMDB/RO) e Ernandes Amorim (PTB/RO) citam entre as suas emendas pertinentes ao Turismo, as verbas direcionadas a recuperação de pavimentações asfálticas e infra-estruturas viárias que dão acesso à atrativos turísticos, principalmente os naturais, tais como balneários, trilhas ecológicas e cachoeiras, com o intuito de estimular o Ecoturismo. Tais atitudes podem incrementar também o Turismo de Pesca.

Para o Deputado Anselmo de Jesus (PT/RO), existe um entrave entre os que tentam fazer do Turismo uma prática rentável para o estado e seus habitantes e os que priorizam a urgência da situação da população em outros aspectos sociais. Ele mesmo cita que já colocou vários recursos para a área, mas que perdeu alguns por conta da falta de interesse e de providências necessárias no Estado.

Segundo a Senadora Fátima Cleide (PT/RO), o seu mandato tem contribuído com a mobilização social pela recuperação e revitalização do patrimônio histórico, principalmente da capital: “já iniciamos por meio de recursos oriundos de emendas parlamentares junto ao Orçamento Geral da União, a recuperação de diversos

prédios, como a própria E.F.M.M. e o Mercado Modelo, hoje designado Mercado Cultural”.

As buscas por apoio e recursos para que a locomotiva da E.F.M.M. volte a funcionar fazem parte dos trabalhos do Deputado Natan Donadon (PMDB/RO), que menciona ainda a possibilidade deste fato ocorrer muito antes do previsto. O Deputado Anselmo de Jesus (PT/RO) lamenta a falta de gestão pública ocorrida mesmo após a exibição da minissérie *Mad Maria*, ocasião que, segundo o deputado, poderia ter sido oportuna para alavancar o Turismo na cidade.

A situação atual da E.F.M.M. reflete o momento pelo qual Porto Velho está passando. A degradação e depredação do local são claramente percebidas, no entanto um projeto para a revitalização do complexo (pátio e galpões) foi elaborado pela PMPV, por meio de recursos oriundos da contrapartida social da construção da usina hidrelétrica de Santo Antônio, e está em fase de implantação. Um dos galpões que fazem parte do complexo abrigando o museu, inclusive, já foi concluído, por meio de recursos do Ministério do Turismo obtidos por intermédio da Senadora Fátima Cleide (PT/RO) e seu colega de partido, Deputado Federal Eduardo Valverde.

As usinas hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau, construídas ao longo do rio Madeira entre Porto Velho e o distrito de Abunã e previstas para serem inauguradas a partir do ano de 2012, receberam o apoio de todos os parlamentares entrevistados. Embora alguns estudiosos afirmem que as obras trarão impactos ambientais e sociais irreversíveis, os deputados e a senadora acreditam que os ganhos em progresso serão bem maiores.

Segundo Marinho (2009), o estudo de impacto ambiental (EIA) da construção das usinas, apresentado ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) pela Odebrecht e Furnas, responsáveis pela construção, foi recusado duas vezes. Mesmo aceito na terceira tentativa, o IBAMA alertou para pontos ainda insatisfatórios no relatório, como o alagamento de parte da E.F.M.M., a falta de estudo sobre a fauna que habita o rio Madeira e o levantamento parcial do número de populações que seriam atingidas diretamente pela construção barragens.

Este episódio tem dividido a sociedade rondoniense, mas os sinais da mudança na capital já são claros. O investimento de grupos comerciais estrangeiros na construção de shoppings centers, resultando no aparecimento de marcas conceituadas (roupas, automóveis, produtos alimentícios, etc.) no mercado portovelhense; e o surgimento repentino de inúmeros prédios e condomínios residenciais, refletem o crescimento econômico e populacional pelo qual Rondônia está passando, por conta das ações políticas aqui descritas.

A “Saída para o Pacífico”, ou rodovia Transocêânica, corresponde a uma importante estratégia política para o Brasil e o continente sul-americano, que se aproximará do continente asiático por meio de uma rodovia que ligará a cidade de Rio Branco, no Acre, aos portos de Illo, Maratani e San Juan, no Peru. O Deputado Anselmo de Jesus (PT/RO) vê em obras como a Saída para o Pacífico e as usinas hidrelétricas do rio Madeira a oportunidade de Rondônia se colocar em situação privilegiada em relação aos demais estados, por conta da facilidade prevista de se alcançar novos mercados internacionais.

A Senadora Fátima Cleide (PT/RO), acompanhando o raciocínio do Deputado Anselmo de Jesus (PT/RO), confia às obras o salto que Porto Velho e Rondônia darão para o futuro, iniciado pelo atual ciclo de desenvolvimento que, segundo a senadora, trará também desenvolvimento social, pois está sendo feito o trabalho de incorporar as demandas sociais reprimidas por administrações públicas passadas, como as atendidas em contrapartida de empreendimentos como os correntes no estado.

O Deputado Natan Donadon (PMDB/RO) acredita na diversidade das oportunidades que se abrirão para a economia do País. Para o âmbito nacional, o deputado crê que esse canal de escoamento criará uma nova perspectiva a produção agrícola e comercial destinada aos mercados asiáticos; em esfera regional, a rodovia proporcionará a possibilidade de intensificação do fluxo comercial e turístico entre a região norte do Brasil, o Peru e a Ásia.

O que foi descrito anteriormente mostra que as obras das usinas hidrelétricas do rio Madeira e da rodovia Transocêânica não são sustentáveis, por conta do número previsto de cidadãos que serão afetados e dos recursos naturais e culturais que, indubitavelmente, serão alterados. Desta forma, deve-se ter cuidado com a aceitação pura e simples do aparente desenvolvimento trazido pela adoção

de políticas voltadas para setores considerados estratégicos, pois isso poderá significar a concordância com a idéia de “progresso a qualquer preço”.

Contudo, são necessários estudos mais aprofundados a respeito de cada atrativo e equipamento turístico e a melhor forma de conduzi-los, para que sejam inseridos sustentavelmente na prática, levando sempre em consideração a satisfação do trabalhador nativo e a do visitante. É necessário, previamente, que o produto turístico possua qualidade, seja bem elaborado, bem explorado, planejado e bem dimensionado, pois o estágio que media entre o potencial e o produto exige uma série de esforços conjuntos para se alcançar os resultados desejados.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por meio de sua história, de suas características singulares e de seus atrativos percebeu-se em Rondônia um enorme potencial turístico a ser explorado. Notou-se que o estado possui nichos de mercado que vão do Turismo Histórico e Cultural ao Ecoturismo, passando pelo Turismo de Aventura e Rural. A importância da atividade turística para Rondônia é muito grande, por conta da contribuição para a preservação da biodiversidade contida nas florestas e da promoção da geração de emprego e renda, quando devidamente planejado.

Pode-se afirmar que a prática do Turismo no estado de Rondônia, e principalmente em Porto Velho, é quase inexistente – comparada a outras capitais nortistas – mesmo contando com vasta lista de atrativos, equipamentos e recursos.

Vários podem ser os motivos que ocasionam essa falta de investimentos ou de interesse por parte dos turistas. Pode-se citar o descaso do poder público em não manter, conservar ou preservar os patrimônios culturais, naturais e sociais do espaço que lhe cabe comandar. Existe ainda a carência de divulgação fora dos limites do estado, a ausência de profissionais qualificados e, até mesmo, a omissão dos moradores da cidade no resgate de sua história e origens, resultando na falta de senso de pertencimento.

Entretanto, percebe-se que Porto Velho está em estado de mudança. O município tem apresentado um crescimento econômico e populacional admirável e veloz, frutos de políticas que, como toda ação progressiva, têm suas vantagens e desvantagens. Não foi a proposta desta pesquisa ignorar os pontos negativos das ações públicas em andamento, porém, acredita-se que seria mais conveniente para o Turismo que se aproveitasse dos pontos positivos para que pudesse vingar.

O que se propõe para Porto Velho, portanto, é o “começar a fazer Turismo” da maneira correta, seguindo as diretrizes propostas por Magalhães (2002) e pelo Plano Nacional de Turismo (PNT) 2007-2010, desenvolvido pelo Ministério do Turismo, que criou uma série de medidas para incentivar o crescimento do Turismo interno, envolvendo os responsáveis pelo *trade*, os empresários que direta ou indiretamente trabalham com e para o Turismo, os trabalhadores autônomos e a sociedade em si, diminuindo as desigualdades, gerando renda e induzindo ao fortalecimento da economia nacional e principalmente, a dos municípios.

Para atingir este resultado sabe-se que o caminho não é fácil e que há ainda muito que se fazer. Para que Porto Velho seja considerada uma capital turística, promovendo o desenvolvimento da cidade, é necessária a execução de estratégias que não dependem apenas da iniciativa privada e do terceiro setor, mas principalmente do poder público, no que diz respeito às políticas públicas responsáveis; ao comprometimento da classe; ao apoio aos grandes, médios e pequenos empresários que investem no Turismo de forma direta ou indireta; e à capacitação de pessoal para lidar com o visitante e população local.

Para que haja a prática sustentável do Turismo na cidade de Porto Velho, este estudo sugere parcerias entre os setores público e privado na restauração, preservação e manutenção dos atrativos da cidade, em contrapartida às obras desempenhadas, como as realizadas entre Furnas, Odebretch e a PMPV na revitalização da E.F.M.M.; entre Furnas e a PMPV na melhoria da Praça das Caixas d'Água; e entre a Eletronorte e a PMPV na reforma da Praça Aluizio Ferreira.

Sugere-se ainda, a capacitação dos funcionários dos atrativos, por meio de programas de qualificação porventura existentes ou que venham a ser formatados. Propõe-se a criação de um pólo industrial e turístico, conforme indicação do Deputado Federal Ernandes Amorim (PTB/RO), com o intuito de absorver a mão-de-obra remanescente da construção das usinas hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau, para evitar a ociosidade desses trabalhadores.

Do mesmo modo, para que se alcance o objetivo geral desta pesquisa, faz-se necessária a inserção em maior escala da sinalização turística dentro do município, indicando pontos de informação ao turista e a direção dos atrativos, assim como precisam ser revistas as condições dos meios de transporte e o treinamento de cobradores e motoristas de ônibus e táxis. Além disso, são indispensáveis maiores investimentos na divulgação para a região Norte e para o Brasil dos atrativos e dos tipos de Turismo que podem ser encontrados na cidade.

Contudo, são necessários estudos mais aprofundados a respeito de cada atrativo e equipamento turístico e a melhor forma de conduzi-los, para que sejam inseridos sustentavelmente na prática, levando sempre em consideração a satisfação do morador local e a do visitante. É necessário, previamente, que o produto turístico possua qualidade, seja bem elaborado, bem explorado, planejado e bem dimensionado, pois o estágio que media entre o potencial e o produto exige

uma série de esforços conjuntos para se alcançar os resultados desejados, ou seja, é preciso conhecer e trabalhar as dificuldades da prática da Sustentabilidade.

Em resumo, as políticas públicas podem incentivar diretamente a prática através do levantamento de potencialidades, da capacitação e formação de mão-de-obra, da recuperação do patrimônio e do apoio aos pequenos e médios negócios na área. Indiretamente, as ações governamentais, em obras de melhorias em infraestrutura, saneamento básico, segurança pública, saúde, educação, entre outras, suportam a cidade na preparação do seu espaço para o recebimento de turistas.

7. REFERÊNCIAS

A.A.M.M.; M.M.R.S.. **Associação dos Amigos da Madeira Mamoré e Madeira Mamoré Railway Society**. Porto Velho, 2005. Disponível em: <http://www.efmm.net/pagina%201.htm>. Acesso em: 18/05/2009.

AMAZONIA.COM.BR, **Rondônia: atrações turísticas**. Disponível em: http://www.amazonia.com.br/canais/turismo_novo/rondonia/atracoes.asp. Acesso em: 18/05/2009.

ANSARAH, Marília Gomes dos Reis (organizadora). **Turismo, como aprender, como ensinar**. 3.^a Ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004.

ANTAQ, Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **O transporte rodoviário regular e turístico de passageiros**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Palestras/LuizEduardoAntaq.pdf>. Acesso em: 19/08/2009.

ANTT, Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Anuário Estatístico 2007**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/passageiro/anuarios/anuario2007/4122.htm>. Acesso em: 19/08/2009.

BADARÓ, Rui Aurélio de Lacerda. **Direito internacional do turismo: o papel das organizações internacionais no turismo**. Editora Senac: São Paulo, 2008.

BARRETTO, Margarita, **Manual de Iniciação ao Estudo do Turismo**. 9.^a Edição. São Paulo: Papirus Editora, 2000. 161p.

BARRETTO, M.; BURGOS, R.; FRENKEL, D. **Turismo, políticas públicas e relações internacionais**. Florianópolis: Editora Papirus, 2003.

BOYLE, Marc. **História do Turismo de Massa**. Trad. Viviane Ribeiro. Bauru, SP: EDUSC, 2003. 170 p.

BRAZIL CHANNEL, **Porto Velho**. Disponível em: <http://www.brasilchannel.com.br/capitais/index.asp?nome=Porto+Velho>. Acesso em: 18/05/2009.

BRAZILIAN TOURISM, **Rondônia – pontos turísticos**. Disponível em: <http://braziliantourism.com.br/ro-pt-po.html>. Acesso em: 19/05/2009.

BRIANEZI, Thais. **Construção de hidrelétricas em Rondônia causará impacto ambiental "jamais visto", diz ambientalista**. Agência Brasil. Publicado em: 30/05/2005. Disponível em: <http://noticias.ambientebrasil.com.br/noticia/?id=19347>.

CAPISTRANO, Minéia. **Corredeiras e pedras formam cenário de patrimônios naturais**. Publicado em: 17/11/2006. Disponível em: <http://www.amazoniaavista.com.br/Noticia.asp?ID=164>. Acesso em: 22/05/2009.

CARNEIRO, Rosane *et al.* **Transversalidade e inclusão: desafios para o educador**. Rio de Janeiro: Ed. Senac Nacional, 2005. 208 p.

CARNEIRO, Neri de Paula. **Rondonia: raízes da colonização**. Publicado em: 13/03/2008. Disponível em: <http://www.webartigos.com/articles/4760/1/rondonia-raizes-da-colonizacao/pagina1.html>. Acesso em: 13/05/2009.

CARNEIRO, Neri de Paula. **A Invenção de Rondônia**. Publicado em: 15/02/2008. Disponível em: <http://www.webartigos.com/articles/4250/1/a-invencao-de-rondonia/pagina1.html>. Acesso em: 15/02/2008.

CMI, Central de Mídia Independente. **Entenda o que é o complexo Rio Madeira**. Publicado em: 11/12/2007. Disponível em: <http://www.midiaindependente.org/pt/red/2007/12/405461.shtml>. Acesso em: 16/06/2009.

COOPER, Chris. **Turismo: Princípios e Práticas**. Alexandre Salvaterra (tradutor). 3.^a Ed. Porto Alegre: Bookman, 2007. 784 p.

DIÁRIO DO COMÉRCIO E INDÚSTRIA. **Saída para o Pacífico receberá mais verbas e atrai empresas**. Publicado em: 04/02/2007. Disponível em: http://www.intelog.net/site/default.asp?TroncoID=907492&SecaoID=508074&SubsecID=619181&Template=../artigosnoticias/user_exibir.asp&ID=904808. Acesso em: 28/04/2009.

FEITOSA, Ivo. **Você sabia... que? Prédio da Unir/Centro**. Porto Velho, 2007. Disponível em: http://www.gentedeopinioao.com.br/ler_noticias.php?codigo=22976. Acesso em: 19/05/2009.

FEITOSA, Ivo. **Você sabia... que? Palácio Presidente Vargas**. Porto Velho, 2007. Disponível em: http://www.gentedeopinioao.com.br/ler_noticias.php?codigo=24036. Acesso em: 19/05/2009.

FONSECA, D. R.; TEIXEIRA, M. A. D. **Barbadianos: os trabalhadores negros caribenhos da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré**. Porto Velho: Fundação Universidade de Rondônia/Departamento de História, 1999. Disponível em: <http://www.pakaas.net/estr1.htm>. Acesso em: 13/05/2009.

GUERRA, Jacinto. **O gato de Curitiba: crônicas de viagens e outras histórias**. 2.^a Ed. Brasília: Thesaurus, 2004. 151 p.

HAMÚ, D. **Licenciamento prévio das usinas no rio madeira**. WWF Brasil, 2007. Disponível em: http://www.wwf.org.br/wwf_brasil/wwf_brasil/index.cfm?uNewsID=8500. Acesso em 16/06/2009.

IBAMA. **Reserva extrativista do Lago do Cuniã: decreto de criação**. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/resex/cunia/opdecret.htm>. Acesso em: 19/05/2009.

IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**. 2007. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>. Acesso em: 15/05/2009.

INFRAERO, **Aeroportos brasileiros**. 2009. Disponível em: <http://www.infraero.gov.br/index.php>. Acesso em: 15/05/2009.

IGNARRA, Luiz Renato, **Fundamentos do Turismo**. 2.^a Edição. São Paulo: Cengage Learning Editores, 2003. 205p.

MAGALHÃES, Cláudia Freitas. **Diretrizes para o Turismo Sustentável em municípios**. São Paulo: Rocca, 2002.

MARINHO, Pedro. **Complexo Hidrelétrico do Rio Madeira**. Publicado em: 12/03/2009. Disponível em: <http://www.webartigos.com/articles/15492/1/complexo-hidroeletrico-do-rio-madeira/pagina1.html>. Acesso em: 16/06/2009.

MEIRELLES Filho, João Carlos. **O livro de ouro da Amazônia**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2004. 399p.

MENDES, Armando Dias. **Amazônia – terra e civilização: uma trajetória de 60 anos**. Banco da Amazônia, 2004. 714p.

MINISTÉRIO DA CULTURA. **Sistema brasileiro de Museus**. Brasília, 2003. Disponível em: http://www.museus.gov.br/sbm_apresentacao.htm.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Plano nacional de Turismo: uma viagem de inclusão**. Brasília, 2007.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Secretaria executiva Ministério dos Transportes**. Brasília. Disponível em: <http://www.infraero.gov.br/index.php>. Acesso em: 15/05/2009.

MIRANDA, Celso. **Êxodo: a longa odisséia humana**. Revista Aventura na História. São Paulo, n.º 17, janeiro 2005.

MURPHY, Peter E. **Tourism: A Community Approach**. London: Routledge, 1985.

NAKAYMA, Juliana Kiyosen, **O Direito Internacional como Vetor do Turismo Sustentado**. Pesquisa científica par o web site do Instituto Brasileiro de Ciências e Direito do Turismo (IBCDTur). Ano indisponível. Disponível em: <http://www.ibcdtur.org.br/downloads/Direito%20Internacional%20do%20turismo.pdf>. 14 p. Acesso em 22 de Abril de 2009.

OLIVEIRA, L.O., MARTINS, E.R., **O desafio das plantas medicinais brasileiras: I – o caso da poaia (*Cephaelis ipecacuanha*)**. Campos dos Goytacazes: UENF-FENORTE, 1998. 73p.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE TURISMO. **Desenvolvimento de Turismo Sustentável: manual para organizadores locais**. Embratur. Brasília, 1996.

PAULO, Marcos. **Chegou, chegou, chegou a Banda...** Porto Velho. Publicado em: 02/03/2007. Disponível em: <http://www.overmundo.com.br/overblog/chevou-chevou-chevou-a-banda>. Acesso em: 21/05/2009.

PEREIRA, José Valdir. **Rondônia: de pedaço em pedaço, uma história!**. Fortaleza: RDS Editora, 2006. 390p.

PINTO, Luís Flodoardo Silva. **Amazônia: retrato de uma região questionada**. AGE Ltda., 2002. 195p.

PMPV, Prefeitura Municipal de Porto Velho. **Turismo**. Disponível em: <http://www.portovelho.ro.gov.br/>. Acesso em: 15/06/2009.

PORTO VELHO CITY!.. **Porto Velho city!**. 2008. Disponível em: <http://portovelho.artcult.zip.net/index.html>. Acesso em: 19/05/2009.

REDE GLOBO. **Mad Maria**. Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: <http://redeglobo.globo.com/Series/Madmaria/0,,4085,00.html>. Acesso em: 18/05/2009.

RUSCHMANN, Doris van de Meene. **Turismo e planejamento sustentável: a proteção do meio-ambiente**. São Paulo: Papirus Editora, 1999. 199p.

SALOMÃO, João Francisco. **Os desafios políticos da rodovia Transoceânica**. 2008. Disponível em http://www.dm.com.br/index.php/materias/show/t/os_desafios_politicos_da_rodovia_transoceânica. Acesso em 28/04/2009.

SETUR. **Portal Oficial do Turismo de Rondônia**. Disponível em: <http://www.setur.ro.gov.br/index.php>. Acesso em: 19/05/2009.

SETUR. **Quer Pescar, Vem Pra Rondônia**. Porto Velho: material de divulgação. 2008.

SOUSA, Cesalpino Teodoro de. **História de Rondônia**. Contagem: AMÉM, 1986. 93p.

SOUTO, Daphnis Ferreira. **Saúde no trabalho: uma revolução em andamento**. Senac, 2003. 355p.

SOUZA, Miguel de. **Caravana de integração Brasil-Peru-Bolívia: a saída para o Pacífico**. Porto Velho: CNI/FIERO, 1992. 224p.

TEIXEIRA, M. A. D.; FONSECA, D. R. **História regional: Rondônia**. 4.^a Ed. Porto Velho: Editora Rondoniana, 2003. 250p.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Viagem na memória: guia histórico das viagens e do Turismo no Brasil**. 2.^a Ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2002. 266p.

APÊNDICES

Questionário para a entrevista com os parlamentares do Estado de Rondônia:

1. Em seu mandato houve alguma emenda direcionada ao Turismo no Estado ou na Capital, Porto Velho? Se não para o Turismo, para qual área?
2. Como o(a) senhor(a) vê o turismo no Estado de Rondônia? Qual a importância da prática? Como as políticas públicas interferem no turismo, e como elas poderiam fomentar o turismo de forma sustentável?
3. Quais as suas ações atuais e futuras ligadas ao turismo? Como a comunidade poderia ser inserida no turismo de modo a resgatar sua identidade cultural, o senso de pertencimento e a auto-estima, além de servir de fonte de renda?
4. Sabe-se que a situação atual da estrada de ferro madeira Mamoré, que é o principal ponto turístico da capital rondoniense, não se encontra em condições de exploração, como o(a) senhor(a) enxerga essa situação e o que pode ser feito para contorná-la? E o que o(a) senhor(a) tem a dizer sobre a Saída para o Pacífico? E sobre as usinas hidrelétricas que estão em fase de construção no rio Madeira?

