



**ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E
A CULTURA – UNESCO**

**DIAGNÓSTICO E PLANOS DE AÇÃO PARA O FORTALECIMENTO DO
TURISMO NAS FRONTEIRAS DOS ESTADOS DO AMAZONAS E RORAIMA
COM A GUIANA, VENEZUELA, COLÔMBIA E PERU**

PRODUTO 4
DOCUMENTO TÉCNICO CONTENDO O DIAGNÓSTICO DA
INFRAESTRUTURA, MOBILIDADE E CONECTIVIDADE TURÍSTICA
CI 2358/2025
REVISADO 2

SÃO PAULO
ABRIL/2026

RESUMO

Este relatório corresponde ao Produto 4 do projeto denominado Diagnóstico e Planos de Ação para o Fortalecimento do Turismo nas Fronteiras dos Estados do Amazonas e Roraima com a Guiana, Venezuela, Colômbia e Peru.

Este produto refere-se ao documento técnico contendo o levantamento e a análise da mobilidade e da conectividade turística atual e futura nas regiões fronteiriças da Região Norte, com ênfase nas principais rotas de acesso, aeroportos e portos. Também considera tanto as infraestruturas existentes quanto as previstas em programas governamentais nacionais de infraestrutura e integração, como o Novo PAC, as Rotas de Integração Sul-Americanas e o Programa de Concessões, bem como os impactos desses programas no turismo fronteiriço.

Também faz parte deste produto o relatório sobre a visita técnica de integrantes da equipe a pelo menos seis destinos turísticos identificados no Produto 3 (atividade 3.3). Além disso, integra este produto o relatório com a análise das condições das infraestruturas públicas existentes para o turismo, como sinalização turística (Guia Brasileiro de Sinalização Turística), Centros de Atendimento ao Turista, Terminal Rodoviário Turístico, urbanização, pavimentação ou recuperação de vias/estradas de interesse turístico, infraestruturas náuticas, aeroportos regionais, terminal ferroviário (se existir) ou outras.

Por fim, faz parte deste relatório a elaboração de uma apresentação para workshop, detalhando toda a pesquisa do Produto 4, o diagnóstico e os resultados obtidos e a realização de 1 seminário virtual apresentando o resultado para servidores, com possibilidade de gravação e disponibilização na internet.

EQUIPE TÉCNICA

Fernando Nogata Kanni

Fernando Yassuo Murata

Jurandir Chaves de Oliveira

Katia Rodrigues dos Anjos

Luiz Renato Ignarra

Marli Gonzalez Carneiro

Maurício de Carvalho Nogueira

Moisés Diniz Vassallo

Rosana Gama

Wilson Abrahão Rabahy (Coordenador)

APRESENTAÇÃO

Este relatório integra o projeto Diagnóstico e Planos de Ação para o Fortalecimento do Turismo nas Fronteiras dos Estados do Amazonas e Roraima com a Guiana, Venezuela, Colômbia e Peru. Seu objetivo central é o fortalecimento do turismo sustentável por meio da criação e consolidação de roteiros turísticos integrados entre os ecossistemas da Região Norte do Brasil e os países vizinhos.

O projeto busca promover o desenvolvimento do turismo a partir de uma abordagem integrada. Para isso, propõe estratégias voltadas à formulação e ao aprimoramento de políticas públicas de turismo que articulem a preservação ambiental, a valorização das culturas locais e a cooperação institucional entre os estados do Amazonas e Roraima e os países fronteiriços.

Nesse contexto, o estudo propõe a implementação de diretrizes estratégicas para o desenvolvimento de rotas turísticas sustentáveis, com ênfase em atividades de baixo impacto ambiental, como o ecoturismo, o turismo de aventura e o turismo de natureza, bem como na valorização dos patrimônios culturais materiais e imateriais da região. Essas diretrizes têm como objetivo mitigar impactos ambientais e promover o uso responsável dos territórios.

Este relatório corresponde ao quarto e último produto do projeto, que compreende um total de quatro relatórios técnicos. O primeiro relatório consistiu no Plano de Trabalho, contemplando o detalhamento do escopo do projeto, a metodologia adotada, o cronograma de execução, a composição da equipe técnica, as fontes e entidades a serem pesquisadas e os instrumentos de coleta e análise de dados.

O segundo relatório apresentou o diagnóstico da situação atual do turismo nas regiões de fronteira analisadas, considerando aspectos socioeconômicos, institucionais e territoriais. O terceiro relatório teve como objetivo identificar e analisar as atrações turísticas existentes na região fronteira, bem como propor um plano de ação com recomendações voltadas à melhoria da estrutura receptiva, ao fortalecimento da gestão do turismo fronteiro e à promoção integrada dos destinos.

O quarto e presente relatório tem como objetivo apresentar o diagnóstico da infraestrutura, da mobilidade e da conectividade turística, analisando as condições atuais e prospectivas de acesso, deslocamento e comunicação nos territórios estudados, de forma a subsidiar as diretrizes estratégicas para o fortalecimento do turismo sustentável nas áreas de fronteira.

SUMÁRIO

1.	LEVANTAMENTO E ANÁLISE DA MOBILIDADE E CONECTIVIDADE TURÍSTICA	1
1.1	OBJETIVOS DO PRODUTO 4	1
1.1.1	Objetivo geral	1
1.1.2	Objetivos específicos	2
1.2	METODOLOGIA	2
2.	DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE E CONECTIVIDADE TURÍSTICA	4
2.1	INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA	4
2.1.1	Obras rodoviárias executadas no Amazonas – Rota Amazônica	6
2.1.2	Obras rodoviárias em execução no Amazonas – Rota Amazônica	20
2.1.3	Obras rodoviárias previstas no Amazonas – Rota Amazônica	20
2.1.4	Obras rodoviárias executadas em Roraima – Rota Ilha das Guianas	21
2.1.5	Obras rodoviárias em execução em Roraima – Rota Ilha das Guianas	28
2.1.6	Obras rodoviárias previstas em Roraima – Rota Ilha das Guianas	28
2.2	INFRAESTRUTURA HIDROVIÁRIA	30
2.2.1	Obras hidroviárias executadas no Amazonas – Rota Amazônica	31
2.2.2	Obras hidroviárias em execução no Amazonas – Rota Amazônica	34
2.2.3	Obras hidroviárias previstas no Amazonas – Rota Amazônica	36
2.2.4	Obras hidroviárias executadas, em execução ou previstas em Roraima – Rota Ilha das Guianas	37
2.3	INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA	38
2.3.1	Obras aeroportuárias executadas no Amazonas – Rota Amazônica	38
2.3.2	Obras aeroportuárias em execução no Amazonas – Rota Amazônica	40
2.3.3	Obras aeroportuárias previstas no Amazonas – Rota Amazônica	40
2.3.4	Obras aeroportuárias executadas em Roraima – Rota Ilha das Guianas	41
2.3.5	Obras aeroportuárias em execução em Roraima – Rota Ilha das Guianas	41
2.3.6	Obras aeroportuárias previstas em Roraima – Rota Ilha das Guianas	41
2.3.7	Conectividade Digital e Informação Turística	41

2.3.8	Obras de conectividade executadas no Amazonas – Rota Amazônica	42
2.3.9	Obras de conectividade em execução no Amazonas – Rota Amazônica	42
2.3.10	Obras de conectividade previstas no Amazonas – Rota Amazônica	43
2.3.11	Obras de conectividade executadas em Roraima – Rota Ilha das Guianas	43
2.3.12	Obras de conectividade em execução em Roraima – Rota Ilha das Guianas	44
2.3.13	Obras de conectividade previstas em Roraima – Rota Ilha das Guianas	44
2.4	PROGRAMA DE PARCERIA DE INVESTIMENTOS (PPI)	44
2.5	CONSIDERAÇÕES GERAIS DO DIAGNÓSTICO	49
3.	ANÁLISE CRÍTICA DOS GARGALOS E OPORTUNIDADES	50
3.1	PRINCIPAIS GARGALOS IDENTIFICADOS	50
3.2	PRINCIPAIS OPORTUNIDADES IDENTIFICADAS	52
3.3	SÍNTESE ANALÍTICA	53
4.	DIRETRIZES E RECOMENDAÇÕES ESTRATÉGICAS	54
4.1	EIXO MOBILIDADE TURÍSTICA	54
4.2	EIXO CONECTIVIDADE E INFORMAÇÃO TURÍSTICA	55
4.3	EIXO GOVERNANÇA E INTEGRAÇÃO REGIONAL	56
4.4	CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO	59
5.	RELATÓRIO DA VISITA DE CAMPO	60
5.1	APRESENTAÇÃO	60
5.2	OBJETIVOS DA VISITA TÉCNICA	61
5.2.1	Objetivo geral	61
5.2.2	Objetivos específicos	62
5.3	METODOLOGIA	62
5.3.1	Pesquisa de campo in loco	63
5.3.2	Entrevistas semiestruturadas	63
5.3.3	Registro Audiovisual Estruturado	63
5.3.4	Observação Direta Sistematizada	64
5.3.5	Análise Territorial e Logística	64

5.3.6	Sistematização e Atualização da Rede Institucional	64
5.4	CONTEXTO TERRITORIAL E LOGÍSTICO	65
5.4.1	Caracterização Geral	65
5.4.2	Região do Alto Solimões – Amazonas	67
5.5	SÍNTESE TÉCNICA	68
5.5.1	Região Norte de Roraima	68
5.6	SÍNTESE TÉCNICA	70
5.7	AValiação INDIVIDUALIZADA DOS DESTINOS TURÍSTICOS	70
5.7.1	Tabatinga (AM)	70
5.7.2	Letícia (Colômbia)	77
5.7.3	Benjamin Constant (AM)	85
5.7.4	Atalaia do Norte (AM)	94
5.7.5	Boa Vista (RR)	105
5.7.6	Bonfim (RR)	116
5.7.7	Pacaraima (RR)	123
5.7.8	Normandia (RR)	131
5.7.9	Uiramutã (RR)	138
5.8	CONSOLIDAÇÃO DA ANÁLISE COMPARATIVA DE MATURIDADE TURÍSTICA REGIONAL	144
5.8.1	Ranking Comparativo de Maturidade Turística Regional	146
5.8.2	Análise Comparativa	147
5.8.3	Mapa Estratégico de Posicionamento Regional	148
5.8.4	Síntese Estratégica Regional	148
5.8.5	Conclusão Técnica	149
5.9	AValiação DA INFRAESTRUTURA TURÍSTICA	149
5.9.1	Sinalização Turística	149
5.9.2	Centros de Atendimento ao Turista (CATs)	150
5.9.3	Transporte e Acessos	151
5.9.4	Infraestruturas Náuticas	153

5.9.5	Entrevistas Realizadas – Relação de Entrevistados	154
5.9.6	Relação dos entrevistados presencialmente durante a visita de campo:	155
5.9.7	Síntese das Entrevistas e Percepções Locais	156
5.9.8	Potenciais Turísticos Identificados	157
5.10	RISCOS E PONTOS DE ATENÇÃO	162
5.10.1	Logística Complexa e Custos Elevados	162
5.10.2	Dependência de Autorizações e Trâmites Fronteiriços	163
5.10.3	Sensibilidade Territorial e Cultural	163
5.10.4	Necessidade de Protocolos de Segurança	163
5.10.5	Fragilidade Institucional Municipal e Estadual	164
5.10.6	Consideração Estratégica	164
5.11	RECOMENDAÇÕES ESTRATÉGICAS	164
5.11.1	Estruturação da Infraestrutura Básica e Turística	164
5.11.2	Qualificação e Formalização da Oferta Turística	165
5.11.3	Governança e Planejamento Integrado	166
5.11.4	Integração Transfronteiriça	166
5.11.5	Segurança e Sustentabilidade	167
5.11.6	Priorização Diferenciada por Nível de Maturidade	167
5.11.7	Consideração Estratégica	167
5.12	CONSIDERAÇÕES FINAIS	168
6.	MUNICÍPIOS COMPLEMENTARES RORAINÓPOLIS-RR, PRESIDENTE FIGUEIREDO-AM, ITACOATIARA-AM, TEFÉ-AM E SANTO ANTÔNIO DO IÇÁ-AM	170
6.1	RORAINÓPOLIS-RR: INFRAESTRUTURA, CONECTIVIDADE E MOBILIDADE	170
6.1.1	Infraestrutura aérea, fluvial e rodoviária	170
6.1.2	Conectividade atual e futura	175
6.1.3	Mobilidade atual e futura	176

6.2	PRESIDENTE FIGUEIREDO-AM: INFRAESTRUTURA, CONECTIVIDADE E MOBILIDADE	176
6.2.1	Infraestrutura aérea, fluvial e rodoviária	176
6.2.2	Conectividade atual e futura	178
6.2.3	Mobilidade atual e futura	179
6.3	ITACOATIARA-AM: INFRAESTRUTURA, CONECTIVIDADE E MOBILIDADE	180
6.3.1	Infraestrutura aérea, fluvial e rodoviária	180
6.3.2	Conectividade atual e futura	183
6.3.3	Mobilidade atual e futura	184
6.4	TEFÉ-AM: INFRAESTRUTURA, CONECTIVIDADE E MOBILIDADE	185
6.4.1	Infraestrutura aérea, fluvial e rodoviária	185
6.4.2	Conectividade atual e futura	187
6.4.3	Mobilidade atual e futura	188
6.5	SANTO ANTÔNIO DO IÇÁ-AM: INFRAESTRUTURA, CONECTIVIDADE E MOBILIDADE	189
6.5.1	Infraestrutura aérea, fluvial e rodoviária	189
6.5.2	Conectividade atual e futura	190
6.5.3	Mobilidade atual e futura	192
6.6	UMA ANÁLISE SOBRE OS IMPACTOS DA MOBILIDADE, CONECTIVIDADE E INFRAESTRUTURA NOS MUNICÍPIOS COMPLEMENTARES	192
7.	CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE O PRODUTO 4	196
8.	REFERÊNCIAS	199

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Projeto de integração BV-8 Rodovia Brasília-Caracas	5
Figura 2: Rodovias federais na Amazônia Legal	7
Figura 3: Rodovias estaduais radiais no Amazonas – 2024	9
Figura 4: Rodovias estaduais longitudinais no Amazonas – 2024	9
Figura 5: Rodovias estaduais transversais no Amazonas – 2024	10
Figura 6: Rodovias estaduais diagonais no Amazonas – 2024	10
Figura 7: Rodovias estaduais de ligação no Amazonas – 2024	11
Figura 8: Mapa Multimodal Roraima	22
Figura 9: Logística de transportes no Arco Norte	37
Figura 10: Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI)	45
Figura 11: Stakeholders do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI)	46
Figura 12: Localização do Aeroporto Regional de Rorainópolis	170
Figura 13: Consulta de instalações portuárias	172
Figura 14: Localização do IP4 Caracaraí-RR em relação à Rorainópolis-RR	173
Figura 15: BR-174 trecho de Rorainópolis	174
Figura 16: BR-174 trecho de Presidente Figueiredo-AM	177
Figura 17: Aeroporto Mariano Arico Barros em Itacoatiara-AM (SBIC)	180
Figura 18: AM-010 em Itacoatiara-AM	182
Figura 19: Aeroporto Prefeito Orlando Matinho em Tefé-AM (SBTF)	186
Figura 20: Aeródromo Ipiranga em Santo Antônio do Içá-AM (SWII)	190

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Extensão das rodovias federais no Amazonas	8
Quadro 2: Relação descritiva das rodovias estaduais do Amazonas – 2024	11
Quadro 3: Relação descritiva das rodovias estaduais do Amazonas – 2024	12
Quadro 4: Síntese dos resultados da Pesquisa CNT de Rodovias 2025 no Amazonas	15
Quadro 5: Novo PAC – Obras realizadas pelo Dnit na malha rodoviária do Amazonas – 2024	19
Quadro 6: Novo PAC – Obras realizadas pelo Dnit na malha rodoviária do Amazonas – 2025	19
Quadro 7: Novo PAC – Orçamento para obras do Dnit na malha rodoviária do Amazonas – 2026	20
Quadro 8: Síntese dos resultados da Pesquisa CNT de Rodovias 2025 em Roraima	23
Quadro 9: Novo PAC – Obras realizadas pelo Dnit na malha rodoviária em Roraima – 2024	26
Quadro 10: Novo PAC – Obras realizadas pelo Dnit na malha rodoviária em Roraima – 2025	27
Quadro 11: Novo PAC – Orçamento para obras do Dnit na malha rodoviária de Roraima – 2026	28
Quadro 12: Obras de conectividade do Programa de Avanço da Infraestrutura (PAI)	29
Quadro 13: Novo PAC – Obras realizadas na malha hidroviária do Amazonas – 2024	33
Quadro 14: Novo PAC – Obras realizadas na malha hidroviária do Amazonas – 2025	34
Quadro 15: Novo PAC – Orçamento para obras na malha hidroviária do Amazonas – 2026	35
Quadro 16: Novo PAC – Obras realizadas na infraestrutura aeroviária do Amazonas – 2024	39
Quadro 17: Novo PAC – Obras realizadas na infraestrutura aeroviária do Amazonas – 2025	39
Quadro 18: Novo PAC – Orçamento para obras de infraestrutura aeroviária do Amazonas - 2026	40
Quadro 19: Brasil – Eixo Inclusão Digital e Conectividade – Novo PAC (2023-2030) – Em execução	42
Quadro 20: Brasil – Eixo Inclusão Digital e Conectividade – Novo PAC (2023-2030) – Em ação preparatória	43
Quadro 21: Principais atrativos de Tabatinga-AM	71
Quadro 22: Atrativos culturais de Tabatinga-AM	72
Quadro 23: Atrativos estratégicos de Tabatinga-AM	72
Quadro 24: Síntese da qualidade dos atrativos de Tabatinga-AM	72
Quadro 25: Principais Serviços Turísticos de Tabatinga-AM	73
Quadro 26: Síntese avaliativa geral dos serviços turísticos de Tabatinga (AM)	76
Quadro 27: Principais atrativos naturais e culturais de Letícia/COL	77
Quadro 28: Atrativos estratégicos de Letícia/COL	78
Quadro 29: Síntese da Qualidade – Letícia/COL	79
Quadro 30: Principais Serviços Turísticos de Letícia/COL	79
Quadro 31: Síntese Avaliativa Geral – Letícia/COL	84
Quadro 32: Atrativos naturais de Benjamin Constant-AM	86
Quadro 33: Atrativos culturais de Benjamin Constant-AM	87
Quadro 34: Atrativos estratégicos de Benjamin Constant-AM	87

Quadro 35: Síntese da Qualidade – Benjamin Constant-AM	88
Quadro 36: Principais Serviços Turísticos de Benjamin Constant-AM	88
Quadro 37: Síntese Avaliativa Geral – Benjamin Constant-AM	93
Quadro 38: Principais atrativos naturais de Atalaia do Norte-AM	95
Quadro 39: Atrativos culturais de Atalaia do Norte-AM	95
Quadro 40: Atrativos estratégicos de Atalaia do Norte-AM	96
Quadro 41: Síntese da Qualidade – Atalaia do Norte-AM	96
Quadro 42: Principais Serviços Turísticos em Atalaia do Norte-AM	97
Quadro 43: Síntese Avaliativa Geral – Atalaia do Norte-AM	104
Quadro 44: Principais atrativos naturais de Boa Vista-RR	106
Quadro 45: Atrativos culturais de Boa Vista-RR	106
Quadro 46: Atrativos estratégicos de Boa Vista-RR	107
Quadro 47: Síntese da Qualidade – Boa Vista-RR	107
Quadro 48: Principais Serviços Turísticos de Boa Vista-RR	108
Quadro 49: Síntese Avaliativa Geral – Boa Vista (RR)	115
Quadro 50: Atrativos naturais de Bonfim-RR	117
Quadro 51: Atrativos culturais de Bonfim-RR	117
Quadro 52: Atrativos estratégicos de Bonfim-RR	118
Quadro 53: Síntese da Qualidade – Bonfim-RR	118
Quadro 54: Principais Serviços Turísticos de Bonfim-RR	119
Quadro 55: Síntese Avaliativa Geral – Bonfim-RR	122
Quadro 56: Atrativos naturais de Pacaraima-RR	124
Quadro 57: Atrativos culturais de Pacaraima-RR	124
Quadro 58: Atrativos estratégicos de Pacaraima-RR	125
Quadro 59: Síntese da Qualidade – Pacaraima	125
Quadro 60: Principais Serviços Turísticos de Pacaraima	126
Quadro 61: Síntese Avaliativa Geral – Pacaraima-RR	130
Quadro 62: Atrativos naturais de Normandia-RR	132
Quadro 63: Atrativos culturais de Normandia-RR	133
Quadro 64: Atrativos estratégicos de Normandia-RR	133
Quadro 65: Síntese da Qualidade – Normandia	134
Quadro 66: Principais Serviços Turísticos de Normandia-RR	134
Quadro 67: Síntese Avaliativa Geral – Normandia-RR	136
Quadro 68: Atrativos naturais de Uiramutã-RR	138
Quadro 69: Atrativos culturais de Uiramutã-RR	139
Quadro 70: Atrativos estratégicos de Uiramutã-RR	139
Quadro 71: Síntese da Qualidade – Uiramutã	140

Quadro 72: Principais Serviços Turísticos de Uiramutã-RR	140
Quadro 73: Síntese Avaliativa Geral – Uiramutã (RR)	142
Quadro 74: Ranking Comparativo de Maturidade Turística	146
Quadro 75: Panorama da infraestrutura, da mobilidade e da conectividade dos municípios não visitados em campo*	195

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Trecho da Rodovia BR-319 sem pavimentação no Amazonas	16
Imagem 2: Rodovia após obras no Amazonas	18
Imagem 3: Trecho na BR-174 no sentido de Rorainópolis/Nova Colina depois da vicinal 4	24
Imagem 4: BR-174 em obras em Roraima	26
Imagem 5: Hidrovia HN-132 Rio Solimões	31
Imagem 6: Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Barcelos/AM – 2025	32
Imagem 7: Reunião com equipe do Parque Científico e Tecnológico Alto Solimões – PaCTAS	60
Imagem 8: Marco da divisa de fronteira com a Venezuela	62
Imagem 9: Conurbação Letícia/COL e Tabatinga/AM	66
Imagem 10: Mercado Municipal de Tabatinga/AM	76
Imagem 11: Floresta Amazônica Letícia/COL	85
Imagem 12: Museu Magüta – referência nacional sobre cultura Ticuna, em Benjamin Constant/AM	94
Imagem 13: Portal Atalaia do Norte (AM)	105
Imagem 14: Mirante e parte da orla fluvial de Boa Vista (RR)	116
Imagem 15: Fazenda em Bonfim-RR, local do principal hotel e restaurante local	123
Imagem 16: Tepuí do Monte Roraima, acessível por Santa Elena de Uairén, cidade gêmea da Venezuela	131
Imagem 17: Lago de Caracaranã, em Normandia-RR	137
Imagem 18: Cachoeira Sete Quedas, na comunidade indígena Urucá, em Uiramutã (RR)	143
Imagem 19: Sinalização rodoviária (BR-174-RR) e urbana (Boa Vista-RR)	150
Imagem 20: CATs de Tabatinga/AM e de Pacaraima/RR	151
Imagem 21: Rodoviária de Boa Vista/RR e BR-174, no trajeto para Pacaraima/RR	152
Imagem 22: Pier em Tabatinga/AM e atracadouro em Benjamin Constant/AM	153
Imagem 23: Oitivas com atores locais diversificados - comunidades indígenas e gestores públicos	154
Imagem 24: Maior embarcação da PF em Tabatinga/AM	157
Imagem 25: Fronteira Bonfim-RR/Lethem-Guiana	158
Imagem 26: Comunidade Jabuti Bonfim-RR	159
Imagem 27: Sítios arqueológicos, áreas de pesquisa acadêmica Bonfim-RR	160
Imagem 28: Centro de Compras – Bonfim-RR/Lethem-Guiana	161
Imagem 29: Terminal Rodoviário de Rorainópolis-RR	175
Imagem 30: Terminal Rodoviário de Presidente Figueiredo-AM	178
Imagem 31: IP4 Itacoatiara-AM (antigo revitalizado)	181
Imagem 32: Terminal Rodoviário de Itacoatiara-AM	183
Imagem 33: IP4 Tefé-AM (Lago)	186

LISTA DE SIGLAS

Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Cadastur – Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos

CATs – Centros de Atendimento ao Turista

CNT – Confederação Nacional de Transportes

Dnit – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

ETC – Estação de Transbordo de Cargas

Fnit – Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICM – Índice de Condição de Manutenção

IFRR – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Roraima

IP4 – Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte

IPCA – Índice de preços ao consumidor

Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PAI – Programa de Avanço da Infraestrutura

RPPN – Reserva Particular do Patrimônio Natural

Seinfra-AM – Secretaria de Infraestrutura do Estado do Amazonas

Ufam – Universidade Federal do Amazonas

UFRR – Universidade Federal de Roraima

1. LEVANTAMENTO E ANÁLISE DA MOBILIDADE E CONECTIVIDADE TURÍSTICA

1.1 OBJETIVOS DO PRODUTO 4

1.1.1 Objetivo geral

Analisar as condições de mobilidade e conectividade turística nos municípios fronteiriços selecionados, considerando os fluxos internos, regionais e transfronteiriços, bem como as infraestruturas existentes e planejadas, com vistas a subsidiar políticas públicas e estratégias de fortalecimento do turismo fronteiro sustentável.

Antes de dar início às análises apresentadas neste relatório, faz-se necessário explicitar as definições dos principais conceitos adotados, de modo a assegurar clareza metodológica e uniformidade de interpretação ao longo do documento. A delimitação conceitual é relevante em estudos territoriais, nos quais termos como infraestrutura, conectividade e mobilidade podem assumir diferentes significados conforme o campo de análise, exigindo, portanto, a explicitação do recorte adotado.

Neste relatório, o conceito de infraestrutura é compreendido como o conjunto de estruturas físicas existentes ou previstas no território que dão suporte aos deslocamentos, ao acesso e à permanência de pessoas e bens. Incluem-se nesse conceito equipamentos como aeroportos, aeródromos, terminais hidroviários, portos, rodovias, e demais estruturas logísticas que subsidiam a dinâmica territorial e a atividade turística, independentemente de seu porte ou nível de consolidação.

A conectividade é entendida, neste contexto, como a existência de caminhos e ligações territoriais que permitem o acesso aos destinos. Trata-se, portanto, da análise de como se chega a determinado lugar, considerando os diferentes meios disponíveis (rodoviário, fluvial e aéreo) e suas condições de funcionamento, regularidade e integração. Embora a conectividade digital seja um elemento relevante para a operação do turismo, o foco desta análise recai prioritariamente sobre a conectividade territorial física.

Por sua vez, a mobilidade refere-se à forma como os deslocamentos ocorrem no interior dos territórios analisados, uma vez que o visitante ou residente já se encontra no destino. Esse conceito abrange os modos de transporte utilizados para circulação local e regional, como veículos terrestres, embarcações fluviais, aeronaves de pequeno porte, bicicletas ou deslocamentos a pé, bem como as condições que influenciam a fluidez, o tempo e a viabilidade desses movimentos no cotidiano do território.

1.1.2 Objetivos específicos

- Levantar e analisar as condições de acesso terrestre, fluvial e aéreo aos destinos turísticos fronteiriços;
- Avaliar a mobilidade urbana e transfronteiriça, incluindo fluxos entre cidades-gêmeas e áreas conurbadas;
- Diagnosticar a conectividade digital e a disponibilidade de informação turística para visitantes;
- Analisar as condições das infraestruturas públicas de apoio ao turismo, tais como sinalização turística, Centros de Atendimento ao Turista (CATs), terminais rodoviários, infraestruturas náuticas e aeroportos regionais;
- Identificar gargalos estruturais e institucionais que limitam o desenvolvimento do turismo nas áreas de fronteira; e
- Apontar oportunidades e diretrizes estratégicas para a melhoria da mobilidade, conectividade e integração regional.

1.2 METODOLOGIA

A metodologia adotada baseou-se em pesquisa documental e análise de dados secundários, complementada por observação técnica *in loco*, realizada no âmbito das visitas técnicas previstas na atividade 3.3 do Produto 3.

Foram utilizados dados provenientes de órgãos federais, estaduais e municipais, bem como informações oriundas de programas governamentais de infraestrutura e integração regional. Adicionalmente, foram analisados registros fotográficos, diagnósticos técnicos anteriores e informações coletadas junto a gestores públicos e atores locais do turismo.

O Produto 4 inclui ainda a sistematização das informações obtidas durante visitas técnicas a, no mínimo, seis destinos turísticos previamente identificados, com foco na avaliação das condições reais de acesso, deslocamento, sinalização, conectividade e infraestrutura pública voltada ao turismo.

2. DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE E CONECTIVIDADE TURÍSTICA

A análise da mobilidade e da conectividade turística é apresentada a partir de uma abordagem integrada, considerando os diferentes modais de transporte, a infraestrutura disponível e a articulação entre os territórios fronteiriços, em especial nos municípios de Bonfim (RR), Pacaraima (RR) e Tabatinga (AM).

As subseções a seguir detalham os principais aspectos relacionados à mobilidade terrestre, fluvial e aérea, bem como à conectividade digital e à oferta de informação turística, destacando desafios, limitações e oportunidades para o fortalecimento do turismo fronteiriço.

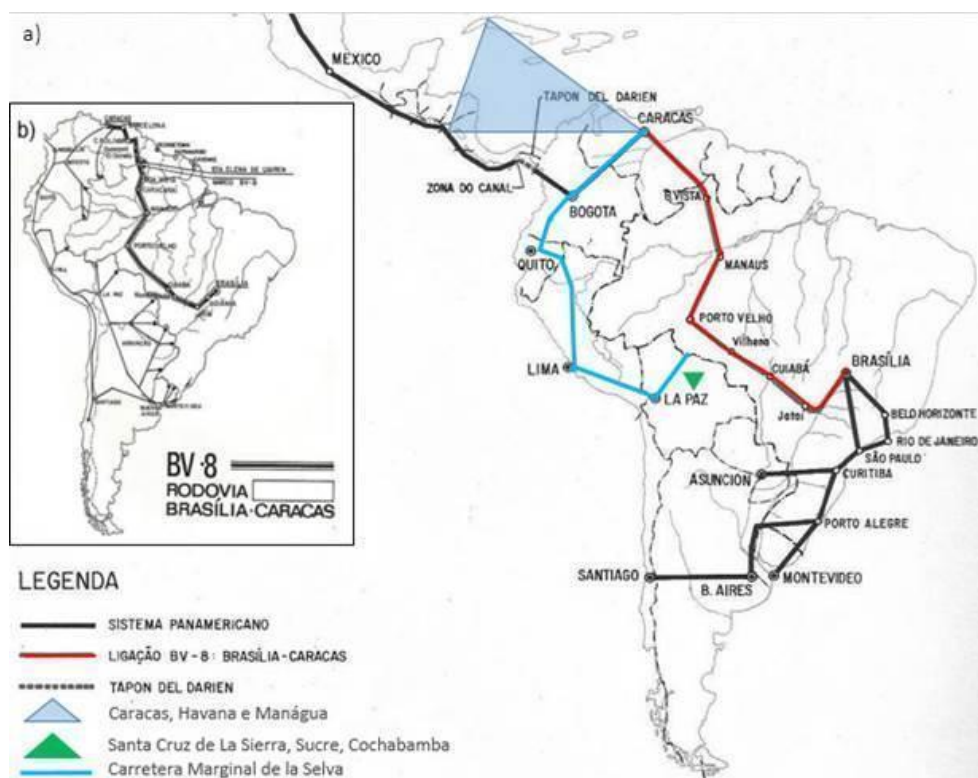
2.1 INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

A conectividade terrestre é o principal meio de acesso aos municípios fronteiriços de Bonfim e Pacaraima e desempenha papel estratégico também na integração regional e internacional.

Em Bonfim (RR), o acesso ocorre prioritariamente pela BR-401, que conecta o município à capital Boa Vista e à fronteira com a Guiana, por meio da cidade de Lethem. A rodovia possui importância logística e turística, sendo corredor fundamental para fluxos transfronteiriços. Apesar de apresentar trechos pavimentados, observa-se a ausência de sinalização turística adequada, de áreas de apoio ao visitante e de equipamentos de informação ao longo do trajeto, o que limita o aproveitamento turístico do fluxo existente.

Em Pacaraima (RR), o acesso é realizado pela BR-174, eixo estruturante que liga Boa Vista à fronteira com a Venezuela, conectando-se à cidade de Santa Elena de Uairén. Essa rodovia, assim como a BR-319, a BR-364 e a BR-080, faziam parte de um projeto de integração denominado rodovia BV-8, com o objetivo de interligar Brasília a Caracas, propiciando acesso ao caribe venezuelano (Oliveira Neto, 2019).

Figura 1: Projeto de integração BV-8 Rodovia Brasília-Caracas



Fonte: Ricardo Nogueira e Thiago Oliveira Neto, 2016.

Trata-se de uma rota estratégica tanto para o transporte de pessoas quanto para o turismo de compras, natureza e integração cultural. No entanto, foram identificadas deficiências na infraestrutura de apoio ao turismo, como falta de sinalização interpretativa, escassez de pontos de parada qualificados e limitações na oferta de transporte regular com foco turístico.

Em Tabatinga (AM), embora exista acesso terrestre por meio da BR-307, a mobilidade rodoviária apresenta restrições, em função das condições da via, da sazonalidade climática e da limitada integração com outros modais. O transporte terrestre tem papel secundário em relação ao transporte fluvial e aéreo, mas é relevante para deslocamentos locais e intermunicipais.

De modo geral, constata-se que a mobilidade terrestre nas áreas analisadas cumpre função básica de acesso, porém carece de integração com políticas de turismo, investimentos em sinalização turística conforme o Guia Brasileiro de Sinalização Turística e adequação da infraestrutura para melhorar a experiência do visitante.

2.1.1 Obras rodoviárias executadas no Amazonas – Rota Amazônica

A Amazônia Legal como um todo abrange 5,1 milhões de km², o que equivale a 59% do território brasileiro, uma vastidão territorial historicamente desafiadora quanto à mobilidade e conectividade. Segundo o Portal Amazônia Legal em Dados (2017), de seus 37.338 km de rodovias pavimentadas, apenas 6% estavam no Amazonas, o maior componente da Amazônia Legal, que ocupa cerca de 62% da sua área territorial. Naquele ano, os 2.269,6 km de rodovias pavimentadas no Amazonas representavam apenas 15,4% do total no estado (pouco acima da média da Amazônia Legal, que era de 13,6%).

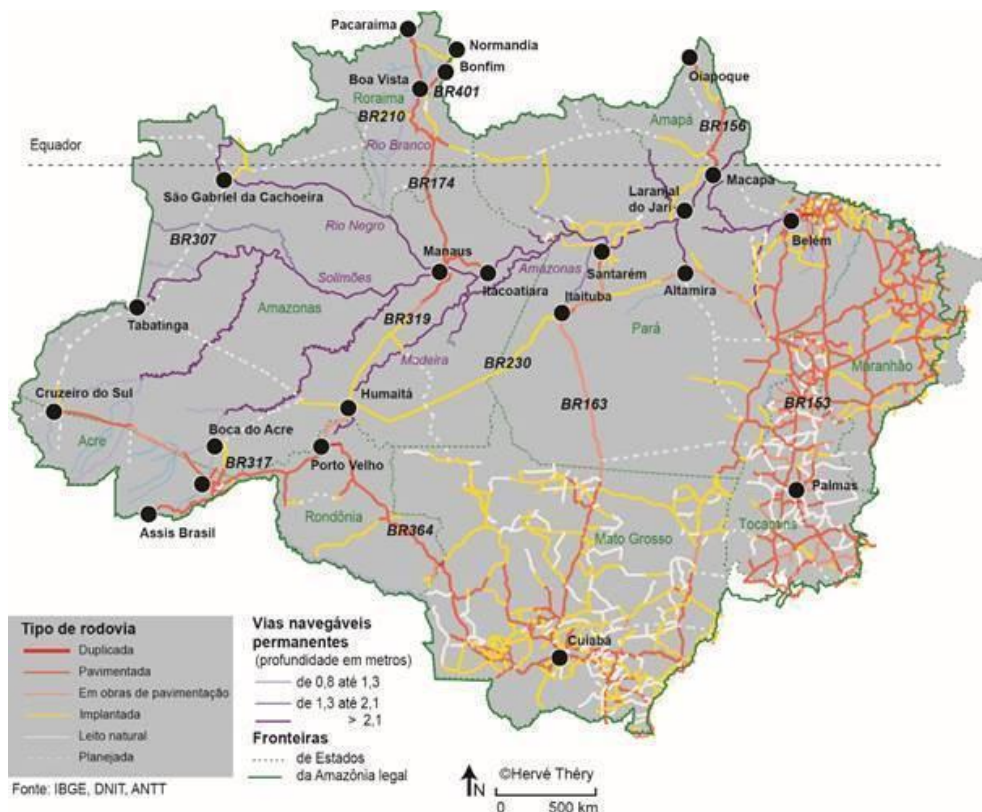
O problema logístico amazonense não é só quantitativo. Nesse estado, o crescimento das atividades econômicas no interior, inclusive nos setores produtivos e logísticos, aumentou a necessidade de integração terrestre para atender à pressão de um maior fluxo de pessoas e mercadorias. Ocorre que a rede rodoviária – tanto a estrutura federal quanto a estadual – apresenta limitações qualitativas também, como atesta a Pesquisa CNT de Rodovias 2025 abordada adiante. Felizmente, outro estudo da CNT (Radar CNT do Transporte – Pontos Críticos 2025) aponta que no Brasil:

Após um período de 10 anos (i.e., de 2012 a 2022) de queda expressiva nos investimentos públicos direcionados à malha rodoviária, ocorreu, em 2023, a retomada dos investimentos federais no setor. Nesse sentido, a Lei Orçamentária Anual (LOA) do presente ano autorizou a aplicação de R\$ 11,41 bilhões em investimentos federais no segmento rodoviário. Do montante autorizado, 81,8% foram efetivamente executados até outubro do ano corrente (CNT, 2025).

Com efeito, as rodovias federais no Amazonas surgiram em um contexto geopolítico e militar de defesa do território nacional contra supostas ameaças externas sobre a soberania brasileira na Amazônia, nos anos 60 e 70. Tal estratégia, assim como a consequente criação de caminhos para interiorizar o desenvolvimento econômico e social na região, esbarrou nos obstáculos geográficos e climáticos, e também na má gestão dos órgãos responsáveis pela implantação e conservação das vias terrestres. Posteriormente, somaram-se as barreiras do licenciamento ambiental e a pressão social contra grilagem de terras, o desmatamento ilegal, os ataques aos povos indígenas e outros crimes. O mapa

a seguir permite ver que existem rodovias federais que mal saíram do papel e que, se implantadas e pavimentadas em sua integralidade, favoreceriam o turismo fronteiriço.

Figura 2: Rodovias federais na Amazônia Legal



Fonte: Thiago Oliveira Neto, 2019.

É o caso da Grande Perimetral Norte (BR-210/307) que buscava interligar as cidades de Macapá, Boa Vista, São Gabriel da Cachoeira, Tabatinga, Cruzeiro do Sul e Marechal Thaumaturgo, atendendo à necessidade de cercar as fronteiras com infraestruturas de circulação para fins de povoamento e deslocamento de tropas pelo território de forma ágil. Da extensão prevista de 4.200 km, apenas pequenos trechos encontram-se implantados e, juntos, somam 395 km.

Esse projeto também teve como propósito fazer frente a possível centralidade de rotas de circulação nas fronteiras, onde os países como: Venezuela, Colômbia, Equador, Peru e Bolívia que possuíam a Carretera Marginal de la Selva e a rodovia Pan-americana, foram vistos, pelos militares geopolíticos como possibilidade de capturar parte da Amazônia para a órbita desses países, principalmente os fluxos interiores (Oliveira Neto, 2019, p.9).

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) destaca que a BR-307/AM possui papel estratégico para a mobilidade da população local, interligando dois municípios da região do Alto Solimões, Benjamin Constant e Atalaia do Norte, em uma área de difícil acesso e grande dependência logística da malha fluvial. A rodovia é necessária para o escoamento da produção local, acesso a serviços públicos e transporte de insumos, inclusive em regiões de fronteira e áreas indígenas (DNIT, 2025). Tabatinga seria favorecida também com a BR-230 (Transamazônica) que foi implantada somente até Lábrea, porém sem pavimentação e trafegabilidade na maior parte do seu trecho amazonense.

O estado do Amazonas contava em 2000 com 6.400km de malha rodoviária federal, dos quais somente 27,5% pavimentados. Vinte e cinco anos depois, o quadro quantitativo permaneceu inalterado, segundo a Seinfra-AM (Secretaria de Estado de Infraestrutura) são 6.435,59 km de rodovias federais.

Quadro 1: Extensão das rodovias federais no Amazonas

Rodovias federais		
Rodovia	Sentido	Extensão (km)
BR-174	Longitudinal	1.140,2
BR-210	Transversal	878,8
BR-230	Transversal	1.518,4
BR-307	Diagonal	1.546,2
BR-317	Diagonal	526,0
BR-319	Diagonal	740,99
BR-411	Ligação	85,0

Fonte: Secretaria de Estado de Infraestrutura (Seinfra) do Amazonas, Mapa Rodoviário Amazonas 2024/2025.

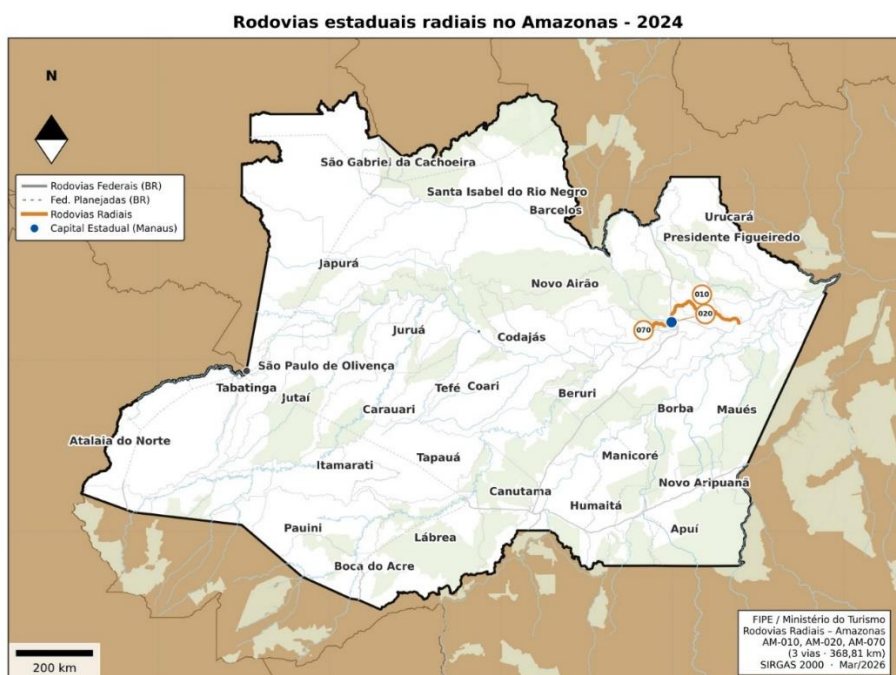
A malha rodoviária estadual do Amazonas, com 29,1% de pavimentação, está assim configurada:

Total da malha rodoviária: 3.379,71 km:

- Extensão de Rodovias Pavimentadas Estaduais: 984,54 km;
- Extensão de Rodovias Não Pavimentadas Estaduais: 199,29 km;
- Extensão de Rodovias Planejadas Estaduais: 2.160,53 km;
- Extensão de Trechos de travessia: 35,35 km; e
- Extensão de Rodovias Estadualizadas: 75,73 km.

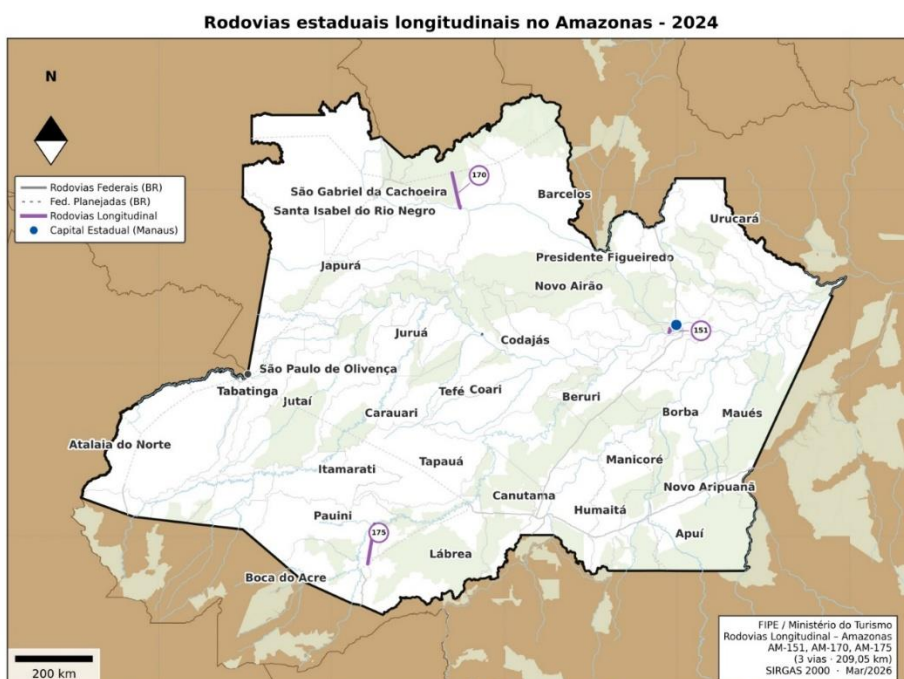
Os mapas a seguir mostram que a malha estadual está longe de oferecer mobilidade ao interior e às áreas de fronteira.

Figura 3: Rodovias estaduais radiais no Amazonas – 2024



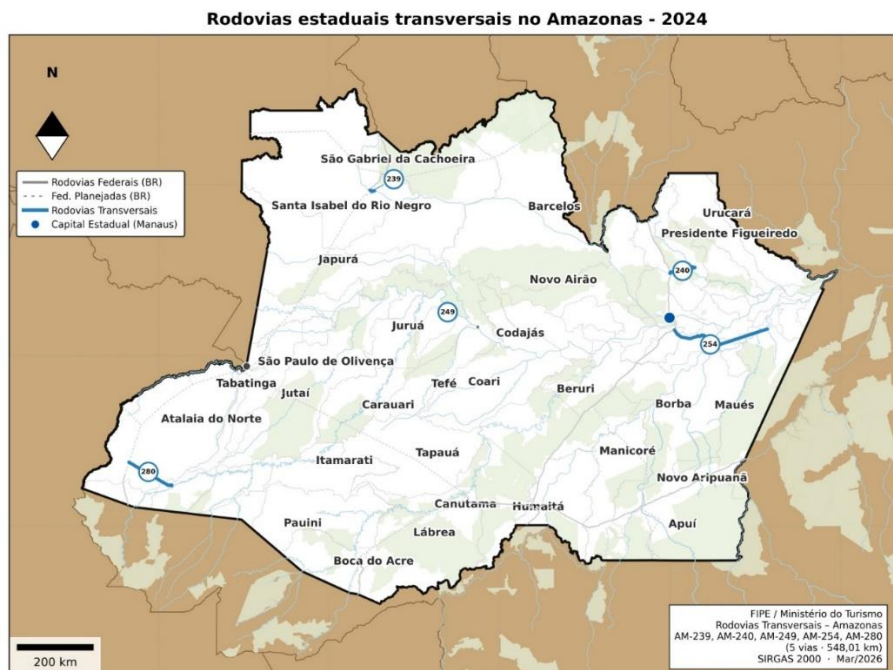
Fonte: Secretaria de Estado de Infraestrutura (Seinfra) do Amazonas.

Figura 4: Rodovias estaduais longitudinais no Amazonas – 2024



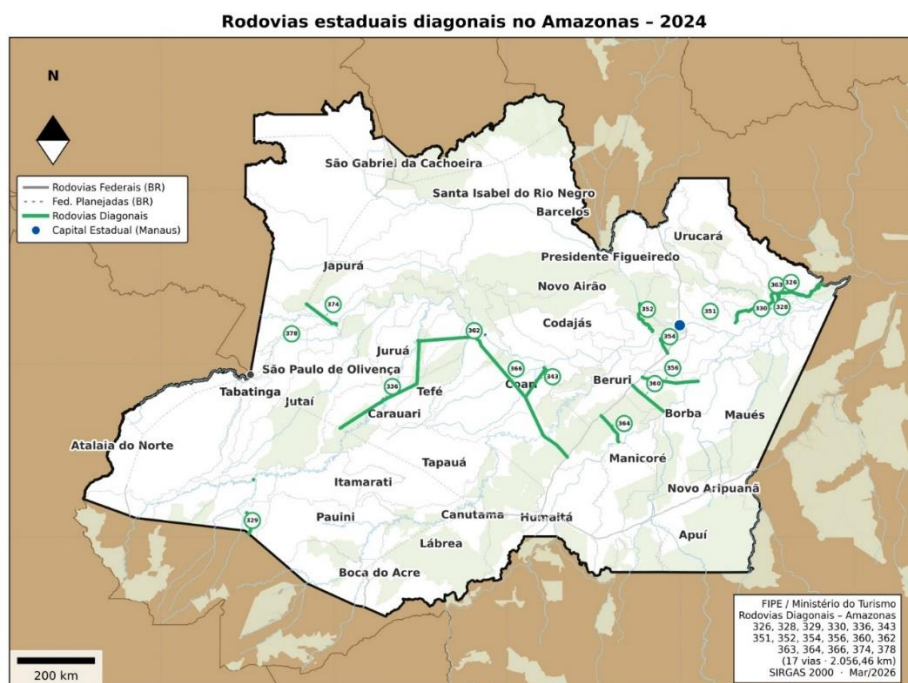
Fonte: Secretaria de Estado de Infraestrutura (Seinfra) do Amazonas.

Figura 5: Rodovias estaduais transversais no Amazonas – 2024



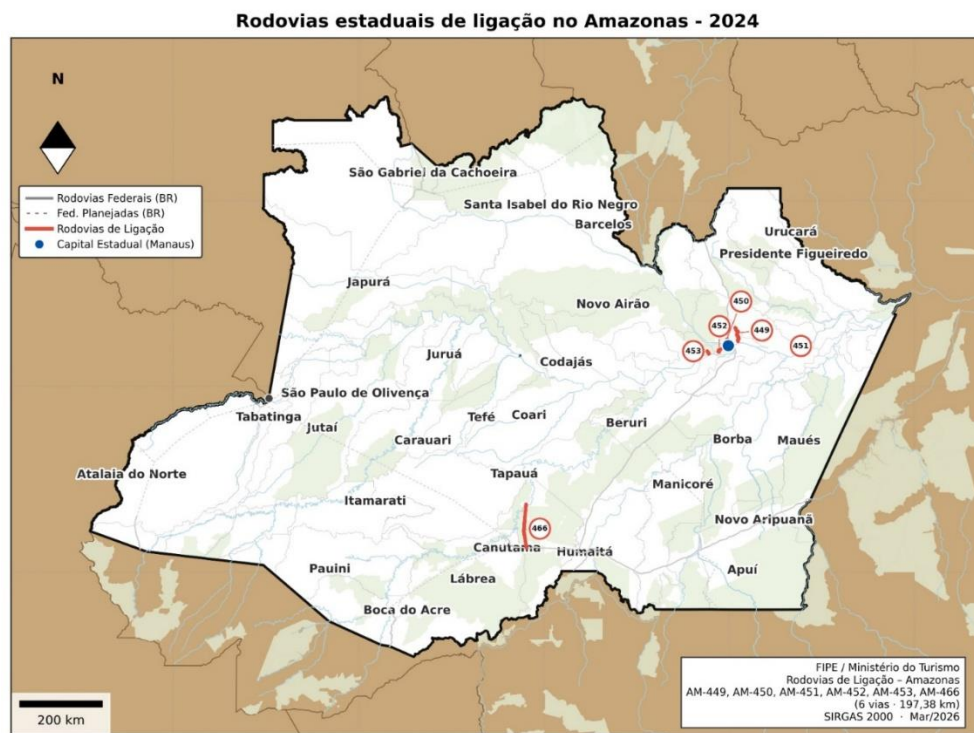
Fonte: Secretaria de Estado de Infraestrutura (Seinfra) do Amazonas.

Figura 6: Rodovias estaduais diagonais no Amazonas – 2024



Fonte: Secretaria de Estado de Infraestrutura (Seinfra) do Amazonas.

Figura 7: Rodovias estaduais de ligação no Amazonas – 2024



Fonte: Secretaria de Estado de Infraestrutura (Seinfra) do Amazonas.

Quadro 2: Relação descritiva das rodovias estaduais do Amazonas – 2024

Rodovias estaduais e seu descritivo	Sentido	Situação física	Extensão em km
AM-010 , Localização: Região Metropolitana de Manaus Início: PRAÇA NOSSA SENHORA DE NAZARÉ - MANAUS Final: SEDE DO MUNICÍPIO DE ITACOATIARA	Radial	Pavimentada	268,25
AM-020 , Localização: Região Metropolitana de Manaus Início: ALEIXO - SEFAZ Final: BAIRRO PURAQUEQUARA - MANAUS	Radial	Pavimentada	17,09
AM-070 , Localização: Região Metropolitana de Manaus Início: PORTO DO CACAU PIRÊRA Final: SEDE DO MUNICÍPIO DE MANACAPURU	Radial	Duplicada	83,47
AM-151 , Localização: Região Metropolitana de Manaus Início: KM 10 DA AM-070 ESTRADA CARLOS BRAGA Final: SEDE DO MUNICÍPIO DE IRANDUBA	Longitudinal	Pavimentada	12,56
AM-170 , Localização: INTERIOR Início: FLOR NASCENTE DO AMAZONAS - BR 210 - KM 237,95 Final: MUNICÍPIO DE SANTA ISABEL DO RIO NEGRO	Longitudinal	Planejada	93,18
AM-175 , Localização: INTERIOR Início: BR-317 - KM 340,0 Final: PAUINI	Longitudinal	Planejada	103,31
AM-239 , Localização: INTERIOR Início: KM 1334 DA BR-307 - "ESTRADA CAMANAUS"	Transversal	Pavimentada	14,5

Rodovias estaduais e seu descritivo	Sentido	Situação física	Extensão em km
Final: PORTO HIDROVIÁRIO DE SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA			
AM-240 , Localização: Região Metropolitana de Manaus Início: BR-174 - KM 103,0 Final: VILA DE BALBINA	Transversal	Pavimentada	79,48
AM-249 , Localização: INTERIOR Início: SEDE DO MUNICÍPIO DE UARINI Final: VILA DE COPACÁ	Transversal	Pavimentada	14,81
AM-254 , Localização: Região Metropolitana de Manaus Início: BR-319 - KM 26,0 Final: AUTAZES/MAUÉS/NOVA OLINDA DO NORTE	Transversal	Pavimentada/ Planejada	307,52
AM-280 , Localização: INTERIOR Início: BR-307 - KM 114,5 Final: IPIXUNA	Transversal	Planejada	131,7
AM-326 , Localização: INTERIOR Início: AM-363 - KM 181 Final: SEDE DO MUNICÍPIO DE URUCARÁ	Diagonal	Planejada	27,84
AM-328 , Localização: Região Metropolitana de Manaus Início: AM-363 - KM 110 Final: SEDE DO MUNICÍPIO DE ITAPIRANGA	Diagonal	Pavimentada	2,34
AM-329 , Localização: INTERIOR Início: ENVIRA Final: FEIJÓ (AC)	Diagonal	Planejada	58,96
AM-330 , Localização: Região Metropolitana de Manaus Início: AM-363 - KM 91 Final: SILVES	Diagonal	Pavimentada	15,33
AM-336 , Localização: INTERIOR Início: RESERVA UACARI (BR-230) - KM 1269,5 Final: CARAUARÍ/TEFÉ/JURUÁ	Diagonal	Planejada	339,14
AM-343 , Localização: INTERIOR Início: AM-366 - KM 354 Final: SEDE DO MUNICÍPIO DE COARI	Diagonal	Planejada	97,37

Fonte: Secretaria de Estado de Infraestrutura (Seinfra) do Amazonas.

Quadro 3: Relação descritiva das rodovias estaduais do Amazonas – 2024

Rodovias estaduais e seu descritivo	Sentido	Situação física	Extensão em km
AM-351 , Localização: Região Metropolitana de Manaus Início: AM-010 - KM 128,0 Final: RIO URUBU	Diagonal	Pavimentada	19,86
AM-352 , Localização: Região Metropolitana de Manaus Início: AM-070 - KM 79,5 Final: SEDE DO MUNICÍPIO DE NOVO AIRÃO	Diagonal	Pavimentada	98,46
AM-354 , Localização: Região Metropolitana de Manaus Início: BR-319 - KM 90,4 Final: SEDE DO MUNICÍPIO DE MANAQUIRI	Diagonal	Pavimentada	42,8
AM-356 , Localização: INTERIOR Início: BR-319 - KM 181 Final: BORBA	Diagonal	Pavimentada	145,13
AM-360 , Localização: INTERIOR Início: BR-319 - KM 214,0 Final: SEDE DO MUNICÍPIO DE NOVO ARIPUANÁ	Diagonal	Pavimentada	102,9

Rodovias estaduais e seu descritivo	Sentido	Situação física	Extensão em km
AM-362 , Localização: INTERIOR Início: LAGO DE TEFÉ "ESTRADA DO NOGUEIRA" Final: SEDE DO MUNICÍPIO DE ALVARÃES	Diagonal	Pavimentada	14,0
AM-363 , Localização: Região Metropolitana de Manaus Início: AM-010 - KM 227,0 Final: NHAMUNDÁ	Diagonal	Pavimentada/ Planejada	333,48
AM-364 , Localização: INTERIOR Início: BR-319 - KM 327 Final: VILA DA DEMOCRACIA/MANICORÉ	Diagonal	Implantada	84,74
AM-366 , Localização: INTERIOR Início: BR-319 - KM 466,0 Final: JURUÁ/TEFÉ/TAPAUÁ	Diagonal	Planejada/ Leito natural	545,57
AM-374 , Localização: INTERIOR Início: BR-307 - KM 797 Final: SANTO ANTÔNIO DO IÇÁ	Diagonal	Planejada	98,27
AM-378 , Localização: INTERIOR Início: BR-307 - KM 704 Final: SÃO PAULO DE OLIVENÇA	Diagonal	Planejada	30,27
AM-449 , Localização: INTERIOR Início: AM-010 - KM 55,0 Final: PURAQUEQUARA	Ligação	Implantada	44,7
AM-450 , Localização: Região Metropolitana de Manaus Início: AM-010 - KM 14,0 Final: CONSTANTINO NERY	Ligação	Pavimentada	25,49
AM-451 , Localização: Região Metropolitana de Manaus Início: AM-010 - KM 265,8 Final: AEROPORTO ITACOATIARA	Ligação	Pavimentada	4,7
AM-452 , Localização: Região Metropolitana de Manaus Início: AM-070 - KM 12,0 Final: COLONIA DO CALDEIRÃO	Ligação	Implantada	10,03
AM-453 , Localização: Região Metropolitana de Manaus Início: AM-070 - KM 58,0 Final: COLONIA DO BELA VISTA	Ligação	Implantada	8,0
AM-466 , Localização: INTERIOR Início: BR-230 - KM 760,98 Final: CANUTAMA	Ligação	Planejada	104,46

Fonte: Secretaria de Estado de Infraestrutura (Seinfra) do Amazonas.

É um quadro desafiador para a gestão pública, que precisa abandonar o velho discurso de que “nossas estradas são os nossos rios”, tendo em vista os problemas hídricos dos últimos anos que prejudicam até o Alto Solimões, região da tríplice fronteira. As novas demandas econômicas do Centro-Oeste agroexportador exigem soluções logísticas multimodais na Amazônia Legal.

A Amazônia desde a década de 90 passou a ter a inserção de novos corredores de exportação, com fins de redução de custos logísticos no Brasil, principalmente com o advento do deslocamento da produção de soja e milho em direção ao Norte, tendo

primeiramente o corredor rodovia BR-364 e a hidrovia do rio Madeira e atualmente a consolidação do corredor rodovia BR-163 juntamente com os novos portos em Itaituba, Barcarena e Santana. Essa transformação sinaliza o deslocamento e consolidação da frente pioneira, maior atuação privada com a construção de portos e o controle das rotas fluviais de transporte de grãos, mas por outro lado, desloca-se ou potencializa-se problemas sociais como: prostituição, conflitos sociais e territoriais e especulação fundiária e imobiliária. [...] As rodovias construídas dentro de uma perspectiva geopolítica clássica passou a assumir outras relevâncias, centrando-se numa perspectiva militar e atualmente econômica tendo a possibilidade de atender a um conjunto de interesses multiescalares, que viram nas rodovias Amazônicas, a possibilidade de investimento e retorno, incluindo ainda, o domínio de rotas de transportes que não se projetam unicamente nos caminhos terrestres, mas articula diversos modais, infraestruturas distintas e diferentes territórios de uma mesma região (Oliveira Neto, 2019, p.11-12).

Neste sentido, ecoam as palavras do deputado estadual Comandante Dan (Podemos) sobre a urgência de uma nova logística de transportes do Amazonas, em especial do modal rodoviário. Ele repercutiu os resultados da Pesquisa Confederação Nacional de Transportes (CNT) de Rodovias 2025, que coloca o Amazonas na segunda posição nacional no ranking de pontos críticos nas rodovias, com 14,3 pontos críticos a cada 100 quilômetros percorridos. A Pesquisa CNT de Rodovias avalia toda a malha pavimentada das rodovias federais e os principais trechos estaduais. Em 2025, foram analisados 989 km no Amazonas, que representam 0,9% do total pesquisado no Brasil. Para o parlamentar, a situação relatada pelo estudo é crítica e exige planos emergenciais:

“Venho lutando por uma nova ordem logística para o Amazonas desde o início do meu mandato. As secas históricas de 2023 e 2024 isolaram o estado. Ficamos ameaçados de desabastecimento, porque os rios secaram tanto que comunidades inteiras ficaram inacessíveis. O Amazonas, o maior rio em volume d’água do mundo, teve restrições de calado para a navegação. O estado ficou numa situação crítica e a nossa única via de ligação com o restante do país, a BR-319, é intrafegável, boa parte do tempo. O estudo da CNT mostra, além das péssimas condições de traçado, pavimentação e sinalização das

rodovias federais e estaduais, o custo financeiro e ambiental dessa desordem rodoviária no Amazonas. Existe um custo humano enorme para a nossa gente e ninguém está mensurando”, afirmou Dan (ALEAM, 2026).

O quadro a seguir sintetiza os resultados da pesquisa na malha rodoviária federal e estadual.

Quadro 4: Síntese dos resultados da Pesquisa CNT de Rodovias 2025 no Amazonas

Síntese dos resultados da pesquisa CNT de rodovias 2025 no Amazonas
A Pesquisa CNT de Rodovias avalia toda a malha pavimentada das rodovias federais e os principais trechos estaduais. Em 2025, foram analisados 989 km no Amazonas, que representam 0,9% do total pesquisado no Brasil. 1. Estado Geral: 0,0% da extensão avaliada foram classificadas como Ótimo, 8,1% Bom, 46,3% Regular, 26,7% Ruim e 18,9% Péssimo. 2. Pavimento: 7,1% da extensão avaliada foram classificadas como Ótimo, 3,1% Bom, 34,6% Regular, 30,3% Ruim e 24,9% Péssimo. 2,0% está com o pavimento totalmente destruído. 3. Sinalização: 1,0% da extensão avaliada foram classificadas como Ótimo, 32,0% Bom, 32,7% Regular, 14,9% Ruim e 19,4% Péssimo. 24,0% da extensão está sem faixa central e 35,1% não tem faixas laterais. 4. Geometria da Via (traçado): 2,0% da extensão avaliada foram classificadas como Ótimo, 12,3% Bom, 14,6% Regular, 45,1% Ruim e 26,0% Péssimo. As pistas simples predominam em 96,5%. Falta acostamento em 76,1% dos trechos avaliados. 84,6% dos trechos com curvas perigosas não têm sinalização. 5. Pontos críticos: a Pesquisa identifica 145 no estado. 6. Custo operacional: as condições do pavimento no estado geram um aumento de custo operacional do transporte de 57,5%. Isso se reflete na competitividade do Brasil e no preço dos produtos. 7. Investimentos necessários: para recuperar as rodovias no Amazonas, com ações emergenciais (reconstrução e restauração) e manutenção, é necessário R\$ 1,03 bilhão. 8. Custo dos acidentes*: o prejuízo gerado pelos acidentes foi de R\$ 47,62 milhões em 2024. No mesmo ano (2024), o governo gastou R\$ 14,32 milhões com obras de infraestrutura rodoviária de transporte 9. Meio ambiente: em 2025, estima-se que houve um consumo excessivo de 17,3 milhões de litros de diesel devido à má qualidade do pavimento da malha rodoviária no estado. Esse desperdício gerou um prejuízo de R\$ 102,16 milhões aos transportadores e uma emissão de 44,92 mil toneladas de gases de efeito estufa na atmosfera. (*) 10. Investimentos: do total de recursos autorizados pelo governo federal para infraestrutura rodoviária especificamente no Amazonas em 2025 (R\$ 21,82 milhões), foram investidos R\$ 6,07 milhões até novembro (27,8%). (**)

Fonte: Confederação Nacional dos Transportes-CNT; Pesquisa CNT de rodovias 2025.

Nota: (*) Dados atualizados em dez/2025. (**) Valores corrigidos pelo IPCA de outubro de 2025.

O referido parlamentar amazonense tem defendido uma “nova ordem logística” para superar a fragilidade do transporte no estado, inclusive durante a seca, unindo segurança hídrica, logística hídrica e viária, com pleitos aos Ministérios de Portos e Aeroportos, dos Transportes e da Integração e do Desenvolvimento Regional. Dentre seus pedidos, vale citar:

- BR-319: Defesa contínua da pavimentação e trafegabilidade com segurança da rodovia, necessária para a logística do Amazonas, acompanhando caravanas e reuniões sobre o andamento das obras;
- Novas Estradas: Defesa da AM-329 (Eirunepé-Envira-Feijó) e construção de ponte sobre o rio Solimões (Bela Vista/Manacapuru a Barro Alto/Manaquiri);
- Portos: Monitoramento de mais de 30 portos em situação de emergência, incluindo o Porto do São Raimundo (Manaus); e
- Aeroportos do Interior: O parlamentar destacou a necessidade de melhorias na infraestrutura aeroportuária do interior do estado como parte da nova ordem logística (ALEAM, 2026).

Imagem 1: Trecho da Rodovia BR-319 sem pavimentação no Amazonas



Fonte: Assessoria de Comunicação da Aleam – Assembleia Legislativa do Amazonas.

O Governo Estadual relata uma série de obras viárias, incluindo o Programa Asfalta Amazonas, que reúne ações de pavimentação e revitalização em ruas, ramais e rodovias tanto na capital quanto no interior. A iniciativa, realizada com execução direta do Estado ou por meio de convênios com prefeituras, já alcança 38 municípios, levando recapeamento, construção de calçadas, meio-fio, sarjetas e nova sinalização viária. Contudo, a matéria deixa de apontar obras em Tabatinga ou demais municípios da Rota Amazônica em estudo:

Inaugurada em 15/11/2025, a primeira etapa da modernização da AM-010 entrega 142 quilômetros completamente reconstruídos entre o KM 110 e o KM 252, no trecho que liga Rio Preto da Eva a Itacoatiara. Com investimento de R\$ 515,7 milhões, a rodovia possui 250,40 quilômetros no total e é um dos principais eixos estruturantes do Amazonas, essencial para o transporte de insumos e mercadorias, o escoamento da produção agrícola, o acesso a serviços públicos e a circulação de trabalhadores, estudantes e turistas.

Desde 2019, seis rodovias estaduais já tiveram sua pavimentação concluída, totalizando 108,39 quilômetros e somando mais de R\$ 791 milhões em investimentos. Outras quatro seguem em andamento, com 436,08 quilômetros e mais de R\$ 1,34 bilhão, aplicados para garantir integração e tráfegabilidade entre diferentes regiões.

No interior, ramais e estradas também passaram por transformações significativas. Ao todo, 43 trechos já foram finalizados desde 2019, resultando em 248,85 quilômetros pavimentados e R\$ 319,7 milhões em investimentos. Mais 21 obras seguem em execução, ampliando a malha com outros 265,96 quilômetros e recursos superiores a R\$ 553 milhões, destinados a garantir tráfegabilidade a agricultores, estudantes e famílias que dependem dessas vias para acessar serviços básicos.

Nas áreas urbanas, 61 sistemas viários foram concluídos, somando 641,11 quilômetros de vias recuperadas com investimento superior a R\$ 560 milhões. Outras 19 obras seguem em andamento, com 165,35 quilômetros e mais R\$ 239,5 milhões aplicados em pavimentação, drenagem e urbanização (AGÊNCIA AMAZONAS, 2025).

Imagem 2: Rodovia após obras no Amazonas



Fonte: Secretaria de Comunicação-Secom do Governo do Amazonas.

O Dnit possui uma metodologia diferente para avaliar o modal rodoviário na Região Norte. Segundo este órgão, os investimentos públicos do Novo PAC nas rodovias federais (de aproximadamente R\$ 2,6 bilhões) elevaram o Índice de Condição de Manutenção (ICM), medido mensalmente. Juntos, os sete estados da Região Norte possuem 82,8% das rodovias em condições adequadas de trafegabilidade.

No Amazonas, 77% das rodovias federais estão em condições boas e regulares. Os investimentos em manutenção rodoviária contaram com aporte de aproximadamente R\$ 593,2 milhões do Novo PAC. [...] o ano de 2025 marcou a consolidação de uma atuação estratégica do Dnit no estado do Amazonas, com foco no fortalecimento da infraestrutura rodoviária federal. Em um território reconhecido por seus desafios geográficos e climáticos, a autarquia reafirmou seu compromisso com uma gestão técnica e eficiente, garantindo mobilidade, integração regional e segurança viária. No estado, a autarquia ampliou entregas na malha rodoviária com investimentos que ultrapassam R\$ 613 milhões (DNIT, 2026).

De acordo com o Dnit, o trecho da BR-307 que conecta os municípios de Atalaia do Norte e Benjamin Constant recebeu diversos serviços de manutenção ao longo de 16 km. Essas intervenções integram um contrato de manutenção que prevê melhorias entre o km 625,3

e o km 657,3 da rodovia, totalizando investimento de aproximadamente R\$ 67,1 milhões do Governo Federal ao longo de dois anos (DNIT, 2025).

Quadro 5: Novo PAC – Obras realizadas pelo Dnit na malha rodoviária do Amazonas – 2024

Ano	Plano Orçamentário	Dotação Atual	Empenhado	Liquidado	Pago Exercício
2024	00AM - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional Dnit/Amazonas	5.000.000	5.000.000	5.000.000	1.555.402
2024	00AM - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional Dnit/Amazonas	579.658.282	579.658.237	579.658.237	485.508.054
2024	00AM - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional Dnit/Amazonas	55.488.563	55.488.563	55.488.563	54.802.138
2024	00AM - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional Dnit/Amazonas	50.000.000	49.999.998	49.999.998	46.729.567

Fonte: Ministério dos Transportes.

Quadro 6: Novo PAC – Obras realizadas pelo Dnit na malha rodoviária do Amazonas – 2025

Ano	Plano Orçamentário	Dotação Atual	Empenhado	Liquidado	Pago Exercício
2025	00AM - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional Dnit/Amazonas	6.250.000	6.250.000	6.250.000	3.553.349
2025	00AM - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional Dnit/Amazonas	485.879.024	485.878.995	485.878.995	470.288.043
2025	00AM - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional Dnit/Amazonas	19.295.281	19.295.281	19.295.281	18.722.594
2025	00AM - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional Dnit/Amazonas	2.000.000	2.000.000	2.000.000	0
2025	00AM - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional Dnit/Amazonas	17.000.000	17.000.000	17.000.000	0
2025	00AM - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional Dnit/Amazonas	51.097.880	51.097.639	51.097.639	40.704.181
2025	OP10 - Despesas com Sinalização e Segurança Viária - Região Norte	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
2025	OP10 - Despesas com Sinalização e Segurança Viária - Região Norte	41.849.586	41.849.586	41.849.586	28.742.846
2025	0000 - Construção de Trecho Rodoviário - Manaus - Divisa AM/RO - na BR-319/AM - Despesas Diversas - Amazonas	1.566.073	1.566.072	1.566.072	1.566.072

Ano	Plano Orçamentário	Dotação Atual	Empenhado	Liquidado	Pago Exercício
2025	0000 - Construção de Trecho Rodoviário - Manaus - Divisa AM/RO - na BR-319/AM - Despesas Diversas - Amazonas	3.584.559	3.584.559	3.584.559	3.271.006
2025	0001 - Despesas com Gestão Ambiental - Amazonas	7.000.000	7.000.000	7.000.000	1.945.588
2025	0003 - Construção de Trecho Rodoviário - Manaus - Divisa AM/RO - na BR -319/AM - (Resolução GPAC nº 9 e nº 7)	12.699.088	12.699.088	12.699.088	0
2025	0003 - Construção de Trecho Rodoviário - Manaus - Divisa AM/RO - na BR -319/AM - (Resolução GPAC nº 9 e nº 7)	55.406.573	56.972.646	56.972.646	8.905.716

Fonte: Ministério dos Transportes.

As intervenções federais em execução e previstas no Amazonas são expostas nos itens subsequentes.

2.1.2 Obras rodoviárias em execução no Amazonas – Rota Amazônica

O quadro mostra uma dotação orçamentária em 2026 de R\$ 511,4 milhões para o Dnit do Amazonas. Especificamente a BR-319, que apresenta gravíssimos pontos críticos no trecho do meio e tem um processo de licenciamento complexo, foi contemplada com uma dotação de R\$ 53,9 milhões.

Quadro 7: Novo PAC – Orçamento para obras do Dnit na malha rodoviária do Amazonas – 2026

Ano	Plano Orçamentário	Dotação Atual	Empenhado	Liquidado	Pago Exercício
2026	00AM - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional Dnit/Amazonas	511.385.096	0	0	0
2026	0000 - Construção de Trecho Rodoviário - Manaus - Divisa AM/RO - na BR-319/AM Amazonas	53.938.482	0	0	0

Fonte: Ministério dos Transportes.

2.1.3 Obras rodoviárias previstas no Amazonas – Rota Amazônica

Rodovia necessária para a conexão da Rota Amazônica com a Rota Ilha das Guianas, a BR-174 teve no Amazonas a contratação da obra de duplicação da ponte sobre o Igarapé dos Veados, na travessia urbana de Presidente Figueiredo (AM), no trecho do km 986,60

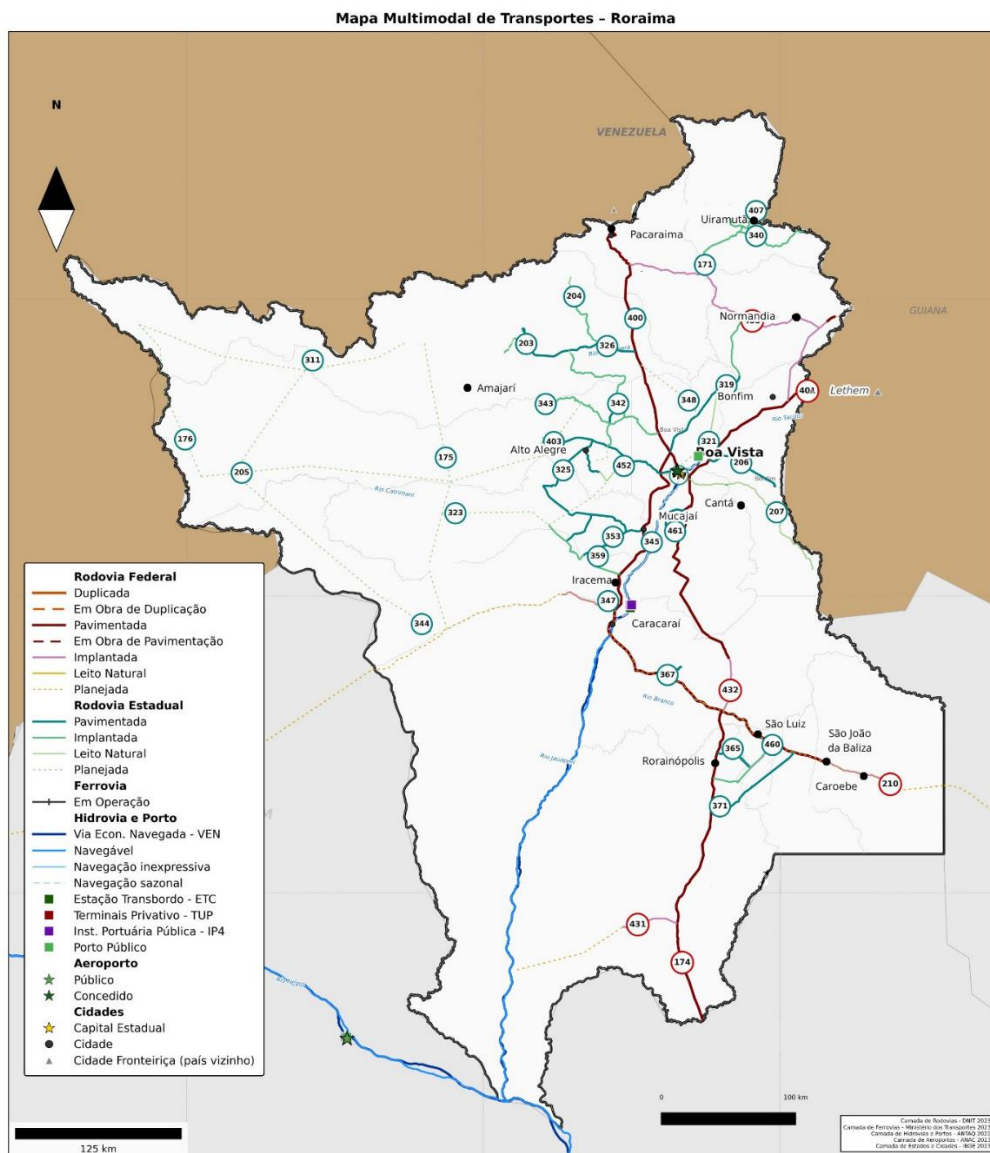
ao km 997. Com investimento de R\$ 23 milhões, a obra já está formalmente contratada e tem início previsto para 2026, representando um avanço para a segurança viária e a fluidez do tráfego na região (DNIT, 2026).

2.1.4 Obras rodoviárias executadas em Roraima – Rota Ilha das Guianas

Em 2017, dos 37.338 km de rodovias pavimentadas na Amazônia Legal, apenas 4% estavam em Roraima. Naquele ano, os 1.507,7 km de rodovias pavimentadas em Roraima representavam apenas 18,1% do total no estado (pouco acima da média da Amazônia Legal, que era de 13,6%), segundo o portal Amazônia Legal em Dados (2017).

Os mapas a seguir mostram as graves lacunas de multimodalidade no estado – notadamente a malha rodoviária federal e estadual –, que geram grandes obstáculos à mobilidade e conectividade turística, inclusive nas áreas fronteiriças.

Figura 8: Mapa Multimodal Roraima



A Pesquisa CNT de Rodovias 2025 concluiu que mais da metade das rodovias de Roraima está em condição regular, enquanto quase um quarto apresenta situação ruim ou péssima. A única rodovia avaliada como boa foi a BR-401, que liga Boa Vista a Bonfim. As BRs 174 (Pacaraima-Manaus), 210 (Sul do Estado) e 432 (Cantá-Caracarái) foram consideradas regulares. Para recuperar e manter as rodovias do Estado, a CNT estima que sejam necessários R\$ 935,75 milhões em investimentos. Em 2025, do total de R\$ 14,34 milhões autorizados para infraestrutura rodoviária em Roraima, R\$ 10,36 milhões foram efetivamente investidos até novembro, o equivalente a 72,2%.

Quadro 8: Síntese dos resultados da Pesquisa CNT de Rodovias 2025 em Roraima

Síntese dos resultados da pesquisa CNT de rodovias 2025 em Roraima
A Pesquisa CNT de Rodovias avalia toda a malha pavimentada das rodovias federais e os principais trechos estaduais. Em 2025, foram analisados 1.159 km em Roraima, que representam 1,0% do total pesquisado no Brasil. 1. Estado Geral: 0,3% da extensão avaliada foram classificadas como Ótimo, 26,1% Bom, 51,4% Regular, 10,8% Ruim e 11,4% Péssimo. 2. Pavimento: 27,0% da extensão avaliada foram classificadas como Ótimo, 13,1% Bom, 34,0% Regular, 9,3% Ruim e 16,6% Péssimo. 1,6% está com o pavimento totalmente destruído. 3. Sinalização: 0,3% da extensão avaliada foram classificadas como Ótimo, 16,0% Bom, 42,8% Regular, 19,3% Ruim e 21,6% Péssimo. 11,0% da extensão está sem faixa central e 26,3% não tem faixas laterais. 4. Geometria da Via (traçado): 18,7% da extensão avaliada foram classificadas como Ótimo, 33,5% Bom, 28,2% Regular, 11,8% Ruim e 7,8% Péssimo. As pistas simples predominam em 99,1%. Falta acostamento em 22,3% dos trechos avaliados. 21,3% dos trechos com curvas perigosas não têm sinalização. 5. Pontos críticos: a Pesquisa identifica 231 no estado. 6. Custo operacional: as condições do pavimento no estado geram um aumento de custo operacional do transporte de 37,7%. Isso se reflete na competitividade do Brasil e no preço dos produtos. 7. Investimentos necessários: para recuperar as rodovias em Roraima, com ações emergenciais (reconstrução e restauração) e manutenção, é necessário R\$ 935,75 milhões. 8. Custo dos acidentes*: o prejuízo gerado pelos acidentes foi de R\$ 48,71 milhões em 2024. No mesmo ano (2024), o governo gastou R\$ 13,68 milhões com obras de infraestrutura rodoviária de transporte 9. Meio ambiente: em 2025, estima-se que houve um consumo excessivo de 12,9 milhões de litros de diesel devido à má qualidade do pavimento da malha rodoviária no estado. Esse desperdício gerou um prejuízo de R\$ 76,62 milhões aos transportadores e uma emissão de 33,69 mil toneladas de gases de efeito estufa na atmosfera. (*) 10. Investimentos: do total de recursos autorizados pelo governo federal para infraestrutura rodoviária especificamente em Roraima em 2025 (R\$ 14,34 milhões), foram investidos R\$ 10,36 milhões até novembro (72,2%). (**)

Fonte: Confederação Nacional dos Transportes-CNT; Pesquisa CNT de rodovias 2025.

Nota: (*) Dados atualizados em dez/2025. (**) Valores corrigidos pelo IPCA de outubro de 2025.

Vale acrescentar um trecho da justificativa do Deputado federal Duda Ramos (MDB/RR) em seu Projeto de Lei de 2025 para assegurar a conclusão, modernização e plena funcionalidade da rodovia federal BR-210 no Estado de Roraima:

A BR-210, também conhecida como Perimetral Norte, representa uma das maiores lacunas da infraestrutura nacional. Projetada originalmente para integrar os estados da Amazônia Legal, atravessando Roraima, Amazonas, Pará e Amapá, a rodovia permanece, em pleno século XXI, incompleta, descontinuada e sem planejamento operacional eficaz. No caso específico de Roraima, o cenário é ainda mais grave: dos mais de 600 km previstos no traçado original da BR-210 no estado, menos de 100 km estão pavimentados e em condições operacionais regulares. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 36% dos municípios de Roraima não possuem acesso permanente à

malha federal pavimentada, o que compromete o transporte de insumos, medicamentos, alimentos e o acesso a serviços essenciais, como saúde, educação e segurança pública. (...) O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) já advertiu que o isolamento físico dos territórios amazônicos agrava os índices de pobreza multidimensional, limita o escoamento de cadeias produtivas sustentáveis (como a castanha, o açaí, o pescado e o artesanato indígena) e dificulta a execução de políticas públicas estruturantes (CAMARA DOS DEPUTADOS, 2025).

Imagem 3: Trecho na BR-174 no sentido de Rorainópolis/Nova Colina depois da vicinal 4



Fonte: Jornal Folha Boa Vista.

Em Roraima, o Dnit atuou em diversas frentes de trabalho com intervenções de conservação e desenvolvimento da malha rodoviária federal, promovendo melhorias que beneficiam diretamente o escoamento da produção e o tráfego regional, investindo aproximadamente R\$ 95 milhões:

BR-174/RR – realizou importantes serviços de manutenção, em trechos alternados, ao longo dos 714 km: serviços de tapa-buracos, correção de defeitos, fresagem, remendos profundos, reciclagem, aplicação de microrrevestimento e sinalização horizontal, além das atividades contínuas de conserva rotineira. Com um investimento superior a R\$ 14 milhões, as ações garantiram mais segurança, conforto e trafegabilidade para quem utiliza a principal via de ligação entre Roraima e o restante do país.

BR-432/RR – todas as pontes de madeira foram restauradas, garantindo mais segurança e durabilidade. Além disso, a rodovia passou por uma ampla recuperação com serviços de remendos entre o km 38 e o km 80, e do km 117 ao km 213, um investimento robusto de aproximadamente R\$ 10 milhões.

BR-401/RR – no trecho que dá acesso ao município de Normandia, recebeu a recomposição de revestimento ao longo de seus 78 quilômetros, proporcionando mais segurança e conforto aos usuários da via. A obra representa um investimento de aproximadamente R\$ 6,1 milhões.

BR-210/RR – foram executados ao longo de 94,5 quilômetros serviços de reciclagem do pavimento com aplicação de massa asfáltica, reparos na ponte do igarapé Areal e Anauá, serviço de pista como reciclagem, remendo profundo e correção de defeitos, totalizando um investimento de R\$ 19,2 milhões.

BR-433/RR – foram executados serviços de roçada mecanizada, reconformação da plataforma, recomposição do revestimento com material de jazida e recomposição mecanizada de aterro, assegurando uma via mais adequada e confortável para motoristas e usuários. As equipes realizaram também manutenções em 19 pontes, garantindo mais segurança e durabilidade às estruturas que compõem a rodovia, totalizando investimentos de R\$ 15,7 milhões.

BR-210 – construção de cinco pontes em Roraima, intervenções que integram o Novo PAC e representam um investimento aproximado de R\$ 55 milhões por meio do Governo Federal. O projeto prevê a substituição de estruturas de madeira por pontes e galerias de concreto, solução que proporciona maior durabilidade, segurança e fluidez ao tráfego, além de reduzir custos de manutenção. O conjunto de obras abrange 270 metros de

extensão em OAEs (Obras de Arte Especiais) e inclui a ponte sobre o Igarapé Rococó (km 84,2), a ponte sobre o Rio Caroebe (km 89,5), a ponte sobre o Igarapé Taboca (km 98), a ponte sobre o Igarapé Areal (km 141) e a ponte sobre o Igarapé São Francisco (km 167,4). Os trabalhos beneficiarão diretamente os municípios de Caroebe, São João da Baliza e São Luiz do Anauá. Com exceção da ponte sobre o Rio Caroebe, que permanece na fase inicial para implantação dos desvios, as demais frentes de serviço já registram avanços significativos. Até o momento, foram executadas a construção dos aterros, a implantação de desvios, a armação passiva e a instalação de cordoalhas de protensão em todas as OAEs em andamento (DNIT, 2026).

Imagem 4: BR-174 em obras em Roraima



Fonte: Dnit, 2026.

Quadro 9: Novo PAC – Obras realizadas pelo Dnit na malha rodoviária em Roraima – 2024

Ano	Plano Orçamentário	Dotação Atual	Empenhado	Liquidado	Pago Exercício
2024	0000 - Construção de Pontes - Trecho Rococó - São Francisco - na BR-210/RR - Despesas Diversas - Roraima	500.000	500.000	500.000	0
2024	00RR - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional do Dnit/Roraima	37.539.053	37.539.053	37.539.053	23.248.938

Ano	Plano Orçamentário	Dotação Atual	Empenhado	Liquidado	Pago Exercício
2024	00RR - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional do Dnit/Roraima	73.000.000	73.000.000	73.000.000	62.184.151
2024	0000 - Construção de Trecho Rodoviário - Cantá - Novo Paraíso - na BR-432/RR - Despesas Diversas – Roraima	1.500.000	1.500.000	1.500.000	0

Fonte: Ministério dos Transportes.

Quadro 10: Novo PAC – Obras realizadas pelo Dnit na malha rodoviária em Roraima – 2025

Ano	Plano Orçamentário	Dotação Atual	Empenhado	Liquidado	Pago Exercício
2025	0000 - Construção de Pontes - Trecho Rococó - São Francisco - na BR-210/RR – Roraima	5.420.813	5.420.813	5.420.813	3.630.534
2025	0000 - Construção de Pontes - Trecho Rococó - São Francisco - na BR-210/RR – Roraima	8.133.762	8.133.762	8.133.762	2.261.034
2025	00RR - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional do Dnit/Roraima	44.797.229	44.797.229	44.797.229	43.259.136
2025	00RR - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional do Dnit/Roraima	25.286.322	25.286.056	25.286.056	21.967.301
2025	00RR - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional do Dnit/Roraima	1.539.539	1.539.539	1.539.539	189.660
2025	00RR - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional do Dnit/Roraima	11.000.000	11.000.000	11.000.000	1.007.982
2025	OP10 - Despesas com Sinalização e Segurança Viária - Região Norte	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
2025	OP10 - Despesas com Sinalização e Segurança Viária - Região Norte	41.849.586	41.849.586	41.849.586	28.742.846
2025	0002 - Despesas com Desapropriação - Roraima	790.279	790.279	790.279	713.350

Fonte: Ministério dos Transportes.

2.1.5 Obras rodoviárias em execução em Roraima – Rota Ilha das Guianas

Na BR-401/RR, a pavimentação da rodovia, entre Bonfim e Normandia, está em fase final de análise para aprovação dos projetos de engenharia.

Quadro 11: Novo PAC – Orçamento para obras do Dnit na malha rodoviária de Roraima – 2026

Ano	Plano Orçamentário	Dotação Atual	Empenhado	Liquidado	Pago Exercício
2026	0000 - Construção de Trecho Rodoviário - Bonfim - Normandia - na BR-401/RR - Roraima	4.494.874	0	0	0
2026	0000 - Construção de Pontes - Trecho Rococó - São Francisco - na BR-210/RR - Roraima	17.979.495	0	0	0
2026	00RR - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional do Dnit/Roraima	1.335.470	0	0	0
2026	00RR - Manutenção Rodoviária sob Supervisão da Superintendência Regional do Dnit/Roraima	106.985.137	0	0	0
2026	0000 - Construção de Trecho Rodoviário - Cantá - Novo Paraíso - na BR-432/RR - Roraima	4.494.874	0	0	0

Fonte: Ministério dos Transportes.

Segundo o Mapa de Obras do Novo PAC, a construção da BR-401/RR (Bonfim–Normandia) encontra-se em fase preparatória e envolverá investimentos de R\$ 410.227.584,00 (CASA CIVIL, 2025).

2.1.6 Obras rodoviárias previstas em Roraima – Rota Ilha das Guianas

O Governo Estadual de Roraima anunciou em dezembro de 2025 um pacote de obras que soma mais de R\$ 1 bilhão em investimentos, recursos que incluem repasses do Governo Federal e emendas parlamentares. A previsão é que todas as obras sejam entregues no prazo de até 2027. Chamado de Programa de Avanço da Infraestrutura (PAI), o pacote de obras abrange as áreas de saúde, educação, cultura, logística, infraestrutura rodoviária e aeroportuária.

Quadro 12: Obras de conectividade do Programa de Avanço da Infraestrutura (PAI)

Localidade	Descritivo da obra
Alto Alegre	Rodovia RR-452: pavimentação de 22,55 km no trecho entre a região da MacLaren e o município de Alto Alegre
Alto Alegre	Rodovia RR-343: execução de nova fase das obras, contemplando 36,16 km de pavimentação na região do Sucuba
Bonfim	Iluminação de 5,23 km da BR-401, incluindo o bairro São Francisco
Cantá	Rodovia RR-207: execução de nova fase das obras, contemplando 40 km de pavimentação na região da Malacacheta
Rorainópolis	Implementação do Aeroporto de Santa Maria do Boiaçu, na região do baixo Rio Branco
São Luiz do Anauá	Rodovia RR-371: pavimentação de 30,13 km da atual vicinal 26

Fonte: Governo de Roraima.

O Projeto de Lei 3.545/2023, que transfere a rodovia RR-171 para a administração federal, de autoria do senador Mecias de Jesus (Republicanos-RR) tem o objetivo de garantir escoamento da produção, estimular o desenvolvimento regional e promover o crescimento de comunidades do interior de Roraima. A RR-171 liga o município de Uiramutã, no extremo norte do estado, às rodovias federais que conectam Roraima ao resto do país. O município fica dentro da reserva indígena Raposa Serra do Sol e inclui o Parque Nacional do Monte Roraima, onde está o ponto setentrional máximo do território brasileiro (AGÊNCIA SENADO, 2024).

O senador Mecias de Jesus ressaltou que “a federalização é estratégica para alavancar o turismo sustentável, considerando que a rodovia é a principal via de acesso ao Monte Roraima, um dos destinos turísticos mais emblemáticos do Brasil.” (SENADOR MECIAS DE JESUS, 2024).

Ao apresentar seu parecer, o senador Zequinha Marinho enfatizou que a transferência da rodovia para a malha federal permitirá a destinação de recursos da União, imprescindíveis para estruturar a logística e ampliar a conectividade regional.

“Essa iniciativa tem o potencial de impulsionar a economia local, fomentando negócios, gerando empregos e fortalecendo a integração entre Roraima e o restante do país. O estado enfrenta limitações financeiras, especialmente pela vasta quantidade de áreas protegidas, o que torna a federalização ainda mais relevante, ” afirmou Marinho (SENADOR MECIAS DE JESUS, 2024).

Já o Projeto de Lei de 2025 do Deputado Federal Duda Ramos (MDB/RR) institui o Plano Nacional de Execução Prioritária da BR-210 – Perimetral Norte, com o objetivo de assegurar a conclusão, modernização e plena funcionalidade da rodovia federal BR-210 no Estado de Roraima, como instrumento de integração regional, desenvolvimento socioeconômico e garantia de direitos à população local. Destacam-se suas diretrizes:

I – elaboração, em até 90 (noventa) dias da publicação desta Lei, de diagnóstico técnico atualizado da situação da BR-210 no estado de Roraima, pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit;

II – definição de metas específicas e cronograma de execução física e financeira para os trechos a serem implantados, duplicados, restaurados ou sinalizados;

III – destinação prioritária de recursos federais, inclusive por meio do Fundo Nacional de Infraestrutura de Transportes (Fnit) e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC);

IV – instituição de grupo interinstitucional permanente de acompanhamento com participação do Congresso Nacional, Ministério dos Transportes, Dnit, TCU, CGU, representantes dos povos indígenas, lideranças comunitárias e instituições de pesquisa regionais (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2025).

2.2 INFRAESTRUTURA HIDROVIÁRIA

A conectividade fluvial é elemento central da dinâmica territorial e turística em Tabatinga (AM) e exerce papel complementar nas conexões regionais da fronteira amazônica.

Em Tabatinga, o transporte fluvial é o principal meio de deslocamento regional e transfronteiriço, conectando o município a Letícia (Colômbia), Santa Rosa (Peru) e a diversas comunidades ribeirinhas. A presença de portos, trapiches e pontos informais de embarque garante elevada capilaridade territorial, porém evidencia fragilidades na infraestrutura turística, como ausência de terminais fluviais adequados ao atendimento de visitantes, deficiência de sinalização, acessibilidade limitada e carência de serviços de apoio.

A integração fluvial entre os três países ocorre de forma cotidiana e intensa, com potencial relevante para o desenvolvimento de roteiros turísticos integrados, inclusive nos segmentos de turismo de natureza, cultural e comunitário. Entretanto, a informalidade das operações e a ausência de padronização mínima de serviços reduzem a atratividade e a segurança da experiência turística.

Nos municípios de Bonfim e Pacaraima, a conectividade fluvial possui papel menos expressivo no contexto turístico, mas pode ser considerada em estratégias futuras de integração regional e valorização de rios como ativos paisagísticos e culturais.

2.2.1 Obras hidroviárias executadas no Amazonas – Rota Amazônica

A hidrovia HN-132 Rio Solimões é uma das principais vias de transporte e escoamento de cargas na região Norte, sendo o seu rio o principal formador da HN-100 Rio Amazonas. Apresenta extensão de 1.630 km e percorre as bacias dos rios Iça, Japurá, Juruá, Jutai, Negro e Purus, sendo uma continuidade da HN-100 Rio Amazonas.

Imagem 5: Hidrovia HN-132 Rio Solimões



Fonte: Dnit.

O Novo PAC – eixo Transporte Eficiente e Sustentável – mostra que a Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Barcelos/AM, uma obra de construção, recebeu investimento federal de R\$ 16.472.607,97. A IP4 é uma infraestrutura do Governo Federal destinada a proporcionar segurança e conforto durante o transporte público aquaviário de passageiros e cargas nos municípios ribeirinhos da Amazônia.

Imagem 6: Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Barcelos/AM – 2025



Fonte: Dnit.

A IP4 de Barcelos é pioneira no estado do Amazonas ao operar com energia solar, um avanço significativo em sustentabilidade e inovação na região. O novo porto também faz parte do projeto “Porto Conectado”, iniciativa que visa modernizar e integrar os sistemas de transporte fluvial na Amazônia, ampliando a eficiência e a conectividade entre os municípios ribeirinhos.

Estrutura – A cidade, que depende fortemente das vias fluviais para locomoção e abastecimento, ganha uma estrutura moderna e segura, capaz de atender a uma demanda crescente de cerca de 3 mil passageiros por mês. Com a nova instalação, espera-se uma melhora significativa na logística de recepção de turistas e pescadores, fortalecendo o setor que movimenta cerca de R\$ 200 milhões por temporada no estado.

O terminal de passageiros, com área total de 466 m², foi projetado para oferecer conforto e agilidade, com acesso ao cais flutuante por duas pontes metálicas de 45 metros e passarelas exclusivas para pedestres, garantindo segurança e acessibilidade. A estrutura inclui ainda um cais flutuante de 52 metros de comprimento por 16 de largura, com convés superior para ampliar a capacidade, rampa em concreto armado (pavimento rígido) para acesso de veículos leves e pesados, além de guarita de segurança, estacionamento para veículos e motos, bicicletário e sistemas de tratamento de esgoto e água potável.

Com estrutura moderna e foco na sustentabilidade, a IP4 de Barcelos se projeta como referência em transporte fluvial e turismo ecológico, ampliando suas oportunidades de crescimento e integração regional (DNIT, 2025).

Os quadros a seguir apresentam outras obras e dragagens realizadas no modal hidroviário nos anos de 2024 e 2025, com o objetivo de viabilizar a navegação até Tabatinga e região.

Quadro 13: Novo PAC – Obras realizadas na malha hidroviária do Amazonas – 2024

Ano	Localizador	Plano Orçamentário	Dotação Atual	Empenhado	Liquidado	Pago Exercício
2024	0181 - No Município de Barcelos - AM	0000 - Construção de Terminais Fluviais - Despesas Diversas	1.219.897	1.219.897	1.219.897	300.206
2024	0224 - No Município de Santo Antônio do Içá - AM	000C - Terminal Fluvial - Santo Antônio do Içá/AM	1.000.000	1.000.000	1.000.000	0
2024	0225 - No Município de São Gabriel da Cachoeira - AM	000D - Terminal Fluvial - São Gabriel da Cachoeira/AM	1.000.000	1.000.000	1.000.000	0
2024	6032 - Na Região Hidrográfica Amazônica	0000 - Conservação e Recuperação de Ativos de Infraestrutura da União - Despesas Diversas	92.541.280	92.541.280	92.541.280	1.999.046
2024	6032 - Na Região Hidrográfica Amazônica	0000 - Conservação e Recuperação de Ativos de Infraestrutura da União - Despesas Diversas	36.070.488	36.070.488	36.070.488	3.610.127

Fonte: Ministério dos Portos e Aeroportos.

Quadro 14: Novo PAC – Obras realizadas na malha hidroviária do Amazonas – 2025

Ano	Localizador	Plano Orçamentário	Dotação Atual	Empenhado	Liquidado	Pago Exercício
2025	0181 - No Município de Barcelos - AM	0000 - Construção de Terminais Fluviais	1.039.826	1.039.826	1.039.826	1.039.455
2025	0224 - No Município de Santo Antônio do Içá - AM	0000 - Construção de Terminais Fluviais	957.321	957.321	957.321	957.321
2025	6032 - Na Região Hidrográfica Amazônica	000B - IP4 de Fonte Boa/AM - Recuperação	8.327.340	8.327.339	8.327.339	4.663.790
2025	6032 - Na Região Hidrográfica Amazônica	000H - Dragagem PADMA Rio Solimões I - Codajás-Coari	2.805.219	2.805.218	2.805.218	610.279
2025	6032 - Na Região Hidrográfica Amazônica	000H - Dragagem PADMA Rio Solimões I - Codajás-Coari	11.340.529	11.340.529	11.340.529	831.567
2025	6032 - Na Região Hidrográfica Amazônica	000I - Dragagem PADMA Rio Solimões II - Tabatinga-Benjamin Constant	3.999.941	3.999.940	3.999.940	0
2025	6032 - Na Região Hidrográfica Amazônica	000J - Dragagem PADMA Rio Solimões III - Benjamin Constant - São Paulo de Olivença	19.249.647	19.249.647	19.249.647	12.742.431
2025	6032 - Na Região Hidrográfica Amazônica	000J - Dragagem PADMA Rio Solimões III - Benjamin Constant - São Paulo de Olivença	10.330.527	10.330.526	10.330.526	0

Fonte: Ministério dos Portos e Aeroportos.

2.2.2 Obras hidroviárias em execução no Amazonas – Rota Amazônica

O quadro a seguir mostra dotações orçamentárias para 2026, que incluem dragagens no Rio Solimões. Cabe destacar as verbas iniciais para o grande projeto do novo Porto da Manaus Moderna, sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de

Transportes (Dnit), que representa um avanço na modernização da logística e da mobilidade urbana da capital amazonense.

Com investimento federal de R\$ 916 milhões, o projeto é considerado estratégico para fortalecer o transporte aquaviário, necessário para o abastecimento da cidade, o turismo e a integração regional. O cronograma preliminar prevê a contratação do projeto básico e executivo, com prazo de seis meses para conclusão, e a execução das obras estimada em cerca de 24 meses (DNIT, 2025).

Quadro 15: Novo PAC – Orçamento para obras na malha hidroviária do Amazonas – 2026

Ano	Localizador	Plano Orçamentário	Dotação Atual	Empenhado	Liquidado	Pago Exercício
2026	0211 - No Município de Manaus - AM	0000 - Construção do Porto de Manaus Moderna - no Estado do Amazonas	31.464.115	0	0	0
2026	0211 - No Município de Manaus - AM	0000 - Ampliação do Terminal Fluvial de São Raimundo em Manaus/AM	2.477.368	0	0	0
2026	6032 - Na Região Hidrográfica Amazônica	000A - IP4 de Eirunepé/AM - Recuperação	9.885	0	0	0
2026	6032 - Na Região Hidrográfica Amazônica	000B - IP4 de Fonte Boa/AM - Recuperação	9.885	0	0	0
2026	6032 - Na Região Hidrográfica Amazônica	000C - IP4 de Santa Isabel do Rio Negro/AM - Recuperação	9.885	0	0	0
2026	6032 - Na Região Hidrográfica Amazônica	000D - IP4 de Tefé/AM - Recuperação	9.885	0	0	0
2026	6032 - Na Região Hidrográfica Amazônica	000H - Dragagem PADMA Rio Solimões I - Codajás-Coari	19.770.177	0	0	0
2026	6032 - Na Região Hidrográfica Amazônica	000I - Dragagem PADMA Rio Solimões II - Tabatinga-Benjamin Constant	9.885	0	0	0

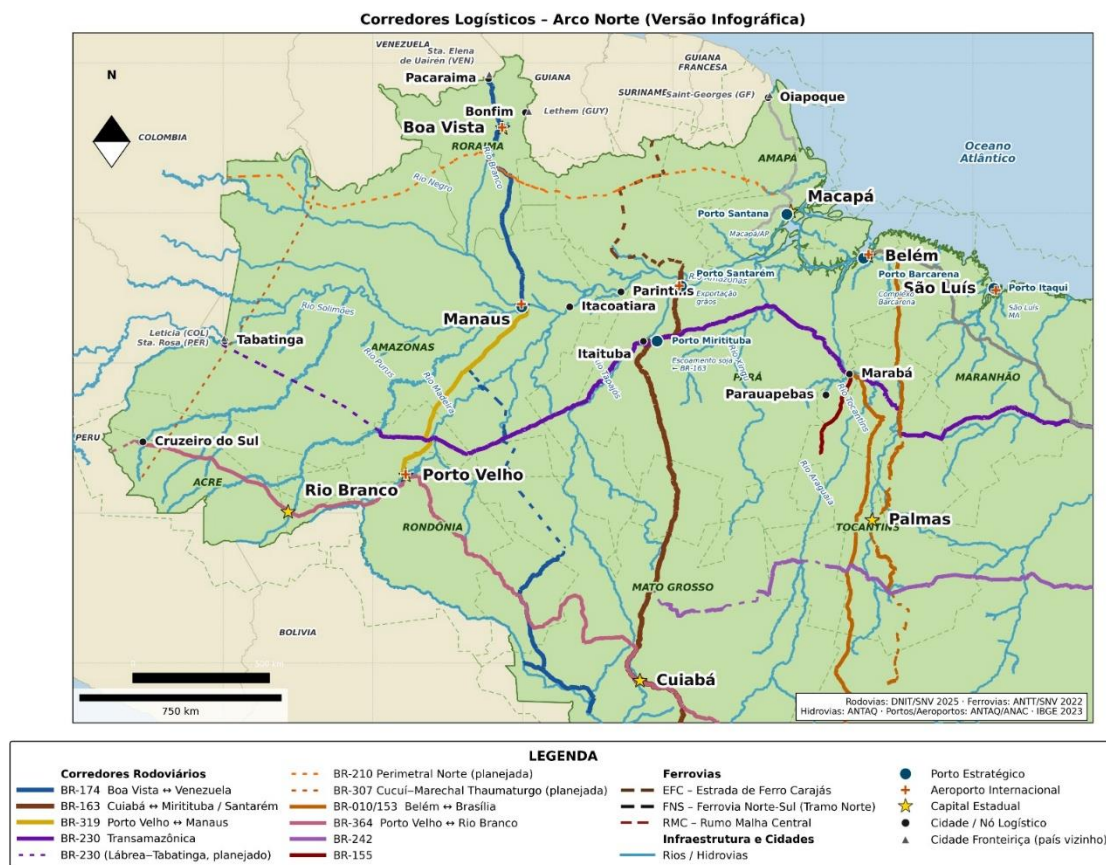
Ano	Localizador	Plano Orçamentário	Dotação Atual	Empenhado	Liquidado	Pago Exercício
2026	6032 - Na Região Hidrográfica Amazônica	000J - Dragagem PADMA Rio Solimões III - Benjamin Constant - São Paulo de Olivença	19.770.177	0	0	0
2026	0181 - No Município de Barcelos - AM	0000 - Construção de Terminais Fluviais - Despesas Diversas	9.701	0	0	0
2026	0225 - No Município de São Gabriel da Cachoeira - AM	0000 - Construção de Terminais Fluviais - Despesas Diversas	9.701	0	0	0

Fonte: Ministério dos Portos e Aeroportos.

2.2.3 Obras hidroviárias previstas no Amazonas – Rota Amazônica

Inexiste previsão de novas obras hidroviárias na Rota Amazônica, além das que foram elencadas anteriormente. No entanto, o mapa a seguir e as considerações de lideranças políticas do estado do Amazonas permitem afirmar que é estratégico pensar em soluções multimodais para a Amazônia Legal. As crises hídricas são cada vez mais desafiadoras para a mobilidade e conectividade, pressionando os gestores públicos pela busca de uma logística integrada e diversificada.

Figura 9: Logística de transportes no Arco Norte



Fonte: Jornal Valor Econômico. 15/12/2025.

2.2.4 Obras hidroviárias executadas, em execução ou previstas em Roraima – Rota Ilha das Guianas

Os municípios de Bonfim e Pacaraima seguem sem atendimento por hidroviárias. Apenas Caracaraí integra o corredor hidroviário privado da Amaggi, licenciado desde outubro de 2025. A carga de soja parte da Estação de Transbordo de Cargas (ETC) com destino ao terminal portuário da empresa em Itacoatiara, no Amazonas. A operação é um marco logístico sustentável, pois reduz sensivelmente o escoamento de grãos via rodoviária:

O novo corredor logístico pode representar redução de 74% do transporte de grãos no trecho rodoviário, além de permitir o uso de balsas com capacidade para transportar o equivalente a 40 caminhões, ou cerca de 2 mil toneladas de grãos. O transporte hidroviário, além de mais eficiente em larga escala, é reconhecido por seu menor impacto ambiental (AMAGGI, 2025).

A autorização especial para operação imediata foi concedida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a construção da ETC tem investimentos estimados em R\$ 100 milhões.

2.3 INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

A conectividade aérea é fator crítico para a acessibilidade turística na região analisada, sobretudo em função das longas distâncias e da limitada malha rodoviária.

Tabatinga (AM) conta com aeroporto regional em operação regular, sendo o principal ponto de entrada aérea da região do Alto Solimões. Apesar de sua importância estratégica, observa-se baixa frequência de voos, custos elevados das passagens e limitada integração com os demais modais, o que restringe o fluxo turístico e a competitividade do destino.

Os municípios de Bonfim (RR) e Pacaraima (RR) carecem de aeroportos próprios e dependem integralmente do Aeroporto Internacional de Boa Vista para acesso aéreo. Essa dependência implica deslocamentos terrestres adicionais e reforça a necessidade de integração eficiente entre transporte aéreo e rodoviário, com foco no atendimento ao turista.

Programas nacionais de infraestrutura, como o Novo PAC, apresentam potencial para fortalecer a conectividade aérea regional, seja por meio da modernização de aeroportos existentes, seja pela ampliação da oferta de voos regionais, com impactos positivos esperados para o turismo fronteiriço.

2.3.1 Obras aeroportuárias executadas no Amazonas – Rota Amazônica

No âmbito do Novo PAC – eixo Transporte Eficiente e Sustentável – o Mapa de Obras por Estado mostra as seguintes obras concluídas:

- O Aeroporto de Manaus recebeu investimentos privados da concessão existente, no montante de R\$ 181.116.362,00;
- O Aeroporto de Tabatinga recebeu investimentos privados da concessão existente, no montante de R\$ 19.738.796,00;

- O Aeroporto de Tefé recebeu investimentos privados da concessão existente, no montante de R\$ 29.637,41; e
- O Aeroporto de Fonte Boa recebeu investimentos federais, no montante de R\$ 14.880.000,00.

O Novo PAC mostra obras realizadas em 2024 e 2025 no Aeroporto de Coari, cidade situada no Médio Solimões.

Quadro 16: Novo PAC – Obras realizadas na infraestrutura aeroviária do Amazonas – 2024

Ano	Localizador	Plano Orçamentário	Dotação Atual	Empenhado	Liquidado	Pago Exercício
2024	0193 - No Município de Coari - AM	0001 - Terminal de Passageiros - TPS	109.517	108.957	108.957	108.957
2024	0193 - No Município de Coari - AM	0002 - Infraestrutura	2.585.987	2.585.986	2.585.986	648.820
2024	0193 - No Município de Coari - AM	0002 - Infraestrutura	4.700.955	4.452.081	4.452.081	3.664.683

Fonte: Ministério dos Portos e Aeroportos.

Quadro 17: Novo PAC – Obras realizadas na infraestrutura aeroviária do Amazonas – 2025

Ano	Localizador	Plano Orçamentário	Dotação Atual	Empenhado	Liquidado	Pago Exercício
2025	0193 - No Município de Coari - AM	0001 - Terminal de Passageiros - TPS	50.250	16.473	16.473	16.473
2025	0193 - No Município de Coari - AM	0002 - Infraestrutura	6.017.543	6.017.542	6.017.542	2.720.072
2025	0193 - No Município de Coari - AM	0002 - Infraestrutura	17.789.195	17.777.131	17.777.131	12.698.743

Fonte: Ministério dos Portos e Aeroportos.

2.3.2 Obras aeroportuárias em execução no Amazonas – Rota Amazônica

O Novo PAC mostra dotações orçamentárias em 2026 para obras nos Aeroportos de Fonte Boa e São Gabriel da Cachoeira, e despesas diversas no Aeroporto de Coari.

Quadro 18: Novo PAC – Orçamento para obras de infraestrutura aeroviária do Amazonas - 2026

Ano	Localizador	Plano Orçamentário	Dotação Atual	Empenhado	Liquidado	Pago Exercício
2026	0197 - No Município de Fonte Boa - AM	0000 - Reforma e Reaparelhamento de Aeroportos e Aeródromos de Interesse Regional, constantes no PAN, de Propriedade da União	8.067.213	0	0	0
2026	0225 - No Município de São Gabriel da Cachoeira - AM	0000 - Reforma e Reaparelhamento de Aeroportos e Aeródromos de Interesse Regional, constantes no PAN, de Propriedade da União	3.000.000	0	0	0
2026	0193 - No Município de Coari - AM	0000 - Reforma e Reaparelhamento do Aeroporto de Coari/AM, de Propriedade da União - Despesas Diversas	6.000.000	0	0	0
2026	0193 - No Município de Coari - AM	0000 - Reforma e Reaparelhamento do Aeroporto de Coari/AM, de Propriedade da União - Despesas Diversas	21.000.000	0	0	0

Fonte: Ministério dos Portos e Aeroportos.

2.3.3 Obras aeroportuárias previstas no Amazonas – Rota Amazônica

A Concessionária dos Aeroportos da Amazônia S/A (Vinci Airports) ganhou a concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes do Bloco Norte:

- Aeroporto Internacional de Manaus / AM – Eduardo Gomes;
- Aeroporto de Porto Velho / RO – Governador Jorge Teixeira de Oliveira;
- Aeroporto de Rio Branco / AC - Plácido de Castro;
- Aeroporto de Cruzeiro do Sul / AC;
- Aeroporto de Tabatinga / AM;

- Aeroporto de Tefé / AM; e
- Aeroporto de Boa Vista / RR – Atlas Brasil Cantanhede.

A concessionária fez obras nos aeroportos de Manaus e Boa Vista (veja a seguir) e os planos de futuras intervenções devem seguir o que foi acordado no Anexo 2 do Contrato nº 001/ANAC/2021-Norte.

2.3.4 Obras aeroportuárias executadas em Roraima – Rota Ilha das Guianas

No âmbito do Novo PAC – eixo Transporte Eficiente e Sustentável – o Aeroporto de Boa Vista recebeu investimentos privados da concessão existente, no montante de R\$ 76.396.594,00.

2.3.5 Obras aeroportuárias em execução em Roraima – Rota Ilha das Guianas

Os municípios de Bonfim (RR) e Pacaraima (RR) carecem de aeroportos próprios.

2.3.6 Obras aeroportuárias previstas em Roraima – Rota Ilha das Guianas

Segue a mesma observação feita para a Rota Amazônica.

2.3.7 Conectividade Digital e Informação Turística

A conectividade digital constitui fator transversal para a experiência turística contemporânea, influenciando desde o planejamento da viagem até a permanência e o consumo de produtos e serviços no destino.

Nos municípios analisados, observa-se conectividade digital desigual, com maior estabilidade nas áreas urbanas centrais e fragilidades em áreas periféricas, rurais e ribeirinhas. Em Tabatinga, a conectividade é relativamente mais ampla, porém ainda sujeita a oscilações, enquanto em Bonfim e Pacaraima há dependência de operadoras específicas e limitações na cobertura e velocidade da internet móvel.

A ausência ou fragilidade de Centros de Atendimento ao Turista (CATs), bem como a carência de sinalização turística integrada e de informações multilíngues, dificultam a orientação do visitante e reduz o aproveitamento do potencial turístico identificado nos produtos anteriores.

Programas federais voltados à ampliação da conectividade na Amazônia, como o Programa Amazônia Conectada, representam oportunidades relevantes para o fortalecimento da infraestrutura digital, desde que articulados a estratégias de turismo, inovação e promoção dos destinos fronteiriços.

2.3.8 Obras de conectividade executadas no Amazonas – Rota Amazônica

A Infovia 02 (Tefé a Tabatinga) faz parte do Novo PAC – Eixo Inclusão Digital e Conectividade – e foi concluída com um investimento federal de R\$ 164.530.000,00. A conexão passa pelos municípios de Alvarães, Amaturá, Atalaia do Norte, Benjamin Constant, Fonte Boa, Jutai, Santo Antônio do Içá, São Paulo de Olivença, Tabatinga, Tefé, Tonantins e Uarini.

2.3.9 Obras de conectividade em execução no Amazonas – Rota Amazônica

O Novo PAC – Eixo Inclusão Digital e Conectividade possui diversas obras em execução pelo Brasil que tendem a melhorar os serviços para turistas e população residente. Amazonas e Roraima estão na relação de estados contemplados. O ritmo das obras é que precisa ser acelerado.

**Quadro 19: Brasil – Eixo Inclusão Digital e Conectividade –
Novo PAC (2023-2030) – Em execução**

Empreendimento	Modalidade	Classificação	Estágio	Estimativa do valor total (R\$)	% de execução	Tipo de Executor
Ampliação da Rede Ipê - RNP	Infovias Nacionais para Educação e Pesquisa	Obra	Em execução	85.000.000,00	43,0	Federal
Conectividade nas Escolas do Ensino Básico	Conexão de Escolas	Obra	Em execução	6.466.157.246,00	65,4	Federal
Conectividade nas Unidades de Saúde	Conexão de Unidades de Saúde	Obra	Em execução	102.379.563,00	10,5	Federal

Empreendimento	Modalidade	Classificação	Estágio	Estimativa do valor total (R\$)	% de execução	Tipo de Executor
Expansão do 4G – Localidades	Expansão do 4G	Obra	Em execução	6.973.544.777,00	21,2	Privado
Implantação do 5G – Sedes Municipais	Implantação do 5G	Obra	Em execução	6.399.164.430,00	20,2	Privado
Brasil Digital	Infraestrutura de estação de transmissão de TV Digital	Obra	Em execução	154.000.000,00	3,2	Federal
Fibra Ótica - Sedes Municipais	Rede de fibra óptica - Backhaul	Obra	Em execução	797.712.184,00	73,6	Privado
Conectividade nas Escolas do Ensino Básico - RR - 845 Escolas	Conexão de Escolas	Obra	Em execução	0,00	42,8	Federal

Fonte: Casa Civil.

2.3.10 Obras de conectividade previstas no Amazonas – Rota Amazônica

O Novo PAC – Eixo Inclusão Digital e Conectividade aponta para uma seleção de novas infovias nas regiões Norte e Nordeste, o que beneficiará as Rotas Amazônica e Ilha das Guianas.

Quadro 20: Brasil – Eixo Inclusão Digital e Conectividade – Novo PAC (2023-2030) – Em ação preparatória

Empreendimento	Modalidade	Classificação	Estágio	Estimativa do valor total (R\$)	% de execução	Tipo de Executor
Seleção Novas Infovias – Norte e Nordeste	Processo Seletivo de Novas Infovias - Norte e Nordeste	Seleção	Em ação preparatória	156.023.400,00	-	Federal

Fonte: Casa Civil.

2.3.11 Obras de conectividade executadas em Roraima – Rota Ilha das Guianas

O Novo PAC – Eixo Inclusão Digital e Conectividade – mostra que a Infovia 04 (Moura a Boa Vista) foi concluída, com investimento federal de R\$ 115.180.000,00. Esta infovia conecta Roraima ao Amazonas, passando pelos municípios de Boa Vista, Caracará, Rorainópolis e Barcelos.

2.3.12 Obras de conectividade em execução em Roraima – Rota Ilha das Guianas

A Infovia de Roraima é uma obra do Novo PAC – Eixo Inclusão Digital e Conectividade e está 53% concluída, segundo o Mapa de Obras (CASA CIVIL, 2025). Envolve um investimento federal de R\$ 4.552.000,00. A conexão passa pelos municípios de Amajari, Bonfim, Caroebe, Caracaraí, Iracema, Mucajaí, Pacaraima, Rorainópolis, São João da Baliza e São Luiz.

Também estão em execução as obras de inclusão digital e conectividade listadas no quadro da Rota Amazônica.

2.3.13 Obras de conectividade previstas em Roraima – Rota Ilha das Guianas

A obra prevista já foi citada na Rota Amazônica.

2.4 PROGRAMA DE PARCERIA DE INVESTIMENTOS (PPI)

Uma das estratégias mais relevantes do Governo Federal para investimentos em transporte e infraestruturas é o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), criado no âmbito da Presidência da República pela Lei nº 13.334, de 2016. O PPI tem a finalidade de ampliar e fortalecer a interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria e de outras medidas de desestatização. Ao lado do Novo PAC, o PPI abre possibilidades de investimentos nos diferentes modais de transporte e saneamento básico que beneficiarão o turismo fronteiriço, desde que esta atividade econômica e a faixa de fronteira entrem nas prioridades políticas e espaciais do programa.

Com efeito, a lei que instituiu o PPI criou duas estruturas na Administração Federal: o Conselho do PPI e a Secretaria do PPI. O Conselho é o órgão colegiado que avalia e recomenda ao Presidente da República os projetos que integrarão o PPI, decidindo, ainda, sobre temas relacionados à execução dos contratos de parcerias e desestatizações. Já a Secretaria atua em apoio aos Ministérios e às Agências Reguladoras para a execução das atividades do Programa. O Ministério do Turismo não integra o Conselho do PPI, como mostra a figura a seguir.

Figura 10: Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI)



Fonte: Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil da Presidência da República (SEPPI-CC-PR)

Entretanto, participar do CPPI seria muito relevante para o Ministério do Turismo, tendo em vista as principais atribuições descritas pela SEPPI-CC-PR (2026):

- Opinar, previamente à deliberação do Presidente da República, quanto às propostas dos Ministérios para a inclusão de empreendimentos no PPI e quanto às políticas federais de longo prazo para investimento por meio de parcerias;
- Coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do PPI e apoiar as ações setoriais necessárias à sua execução.
- Exercer as funções atribuídas ao:
 - Órgão gestor de parcerias público-privadas federais (Lei nº 11.079/04);
 - Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (Lei nº 10.233/01);
 - Conselho Nacional de Desestatização (Lei nº 9.491/97).

De acordo com a Seppi, o PPI funciona como um hub de programas e projetos, agregando valor e eficiência ao processo de planejamento:

- Governança, coordenação, monitoramento e supervisão;
- Transparência, diálogo, credibilidade e previsibilidade;
- Projetos bem estruturados;
- Aprimoramento técnico, jurídico e regulatório.

Assim sendo, o PPI é um instrumento de articulação com os diferentes *stakeholders*: envolvidos na geração e captação de investimentos públicos e privados.

Figura 11: Stakeholders do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI)



Fonte: Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil da Presidência da República (SEPPI-CC-PR)

Constam no Portal do PPI (<https://ppi.gov.br/projetos/>) um mapeamento de 590 projetos em todo o Brasil, dos quais 40 no Amazonas e 7 em Roraima, sendo que nesses estados não há projetos de saneamento básico e infraestruturas urbana e hídrica (apenas uma escola infantil em Roraima na categoria infraestrutura social). No setor de Turismo, há

somente um projeto em estudo no Amazonas, de concessão do Zoológico de Manaus situado na área do Centro de Instrução de Guerra na Selva (CIGS) do Exército Brasileiro.

O foco da intervenção do PPI nos estados em tela ocorre no setor de transporte. O processo de concessão de aeroportos da 6ª Rodada Bloco Norte I foi concluído em 2021, com os contratos assinados pela Vinci Airports: aeroportos de Manaus, Tabatinga e Tefé, todos no Amazonas, e o aeroporto de Boa Vista em Roraima. A concessionária já investiu em obras, conforme informações do Novo PAC – Eixo Transporte Eficiente e Sustentável:

- Manaus: R\$ 181.116.362,00;
- Tabatinga: R\$ 19.738.796,00;
- Tefé: R\$ 29.637,41;
- Boa Vista: R\$ 76.396.594,00.

Quanto aos projetos em andamento, encontram-se no Amazonas projetos aeroportuários em fase de estudos para concessão por PPP (Parceria Público-Privada), para atender ao disposto na Resolução CPPI n. 145, de 02 de dezembro de 2020:

Art. 9º Opinar favoravelmente e submeter à deliberação do Presidente da República, para qualificação no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI e inclusão no Programa Nacional de Desestatização – PND, os seguintes empreendimentos públicos federais do setor aeroportuário localizados no estado do Amazonas:

- I – Aeroporto de Parintins, localizado no Município de Parintins;
- II – Aeroporto de Carauari, localizado no Município de Carauari;
- III – Aeroporto de Coari, localizado no Município de Coari;
- IV – Aeroporto de Eirunepé, localizado no Município de Eirunepé;
- V – Aeroporto de São Gabriel da Cachoeira, localizado no Município de São Gabriel da Cachoeira;
- VI – Aeroporto de Barcelos, localizado no Município de Barcelos;
- VII – Aeroporto de Lábrea, localizado no Município de Lábrea; e
- VIII – Aeroporto de Maués, localizado no Município de Maués.

Parágrafo único. Os estudos necessários poderão considerar a integração e interação com outros modos de transporte com vistas a identificar efeitos potenciais das externalidades para concessão dos empreendimentos, conjunta ou separadamente.

O § 3º do Art. 10 da Resolução CPPI 145/2020 diz que os aeroportos do Amazonas poderão ser concedidos individualmente ou em blocos, conforme decisão que será subsidiada pelos estudos de modelagem da desestatização.

Neste sentido, a Resolução CPPI n. 365, de 26 de fevereiro de 2026, qualificou no PPI e sugeriu a inclusão no Programa Nacional de Desestatização (PND) os aeroportos de **Barcelos, Itacoatiara e Parintins** por meio do Programa AmpliAR do Ministério dos Portos e Aeroportos. O Art. 2º desta Resolução estatui a estratégia para agilizar este processo de parceria:

Art. 2º Os empreendimentos públicos federais de que trata o art. 1º serão alocados individualmente nos contratos de concessão, mediante processo competitivo simplificado no âmbito do Programa AmpliAR ou, na ausência de propostas válidas, por meio dos regimes de oferta permanente ou de alocação direta, observada a regulamentação do Ministério de Portos e Aeroportos.

Parágrafo único. O procedimento de incorporação dos aeroportos regionais será promovido pela Agência Nacional de Aviação Civil, no âmbito de suas competências. (SEPPI, 2026).

No transporte hidroviário, o único projeto em andamento diz respeito aos estudos para concessão da Hidrovia do Rio Madeira, que conecta os estados do Amazonas e Rondônia.

A fim de elevar a participação do turismo no leque de projetos do PPI e aproveitar as vantagens desse programa federal para captação de investimentos, propõe-se o estudo de PPP para as Áreas Especiais de Interesse Turístico Fronteiriço (AEITFs) e as Áreas Especiais de Interesse Etnoturístico (AEIEs).

Estas áreas, propostas no Relatório P2, podem ter como referência o que o Estado de São está desenvolvendo: uma política de criação de Distritos Turísticos, centrada na gestão dos espaços territoriais e fornecimento de incentivos ao setor privado. A empresa que assumisse a gestão de uma AEITF ou uma AEIE teria o direito de explorar diversos

serviços turísticos, comprometendo-se a fazer os investimentos em infraestrutura, mobilidade e conectividade.

2.5 CONSIDERAÇÕES GERAIS DO DIAGNÓSTICO

De forma integrada, o diagnóstico evidencia que, embora exista uma base mínima de mobilidade e conectividade nos municípios analisados, persistem gargalos estruturais, institucionais e operacionais que limitam o pleno desenvolvimento do turismo fronteiriço.

A superação desses desafios requer ações coordenadas entre políticas de infraestrutura, turismo e integração regional, conforme será detalhado nas diretrizes e recomendações apresentadas nos capítulos subsequentes.

Particularmente as infovias nas regiões Norte e Nordeste do país, destaque do Novo PAC, são de importância capital para a mobilidade e conectividade turísticas. A ausência de internet universalizada, com qualidade e constância de sinal, inviabiliza o desenvolvimento de aplicativos e E-CATs para atender às necessidades contemporâneas da demanda de visitantes. As condições climáticas e de acesso aos atrativos impactam a implantação e a manutenção de estruturas físicas.

Também a indisponibilidade de pessoal capacitado em atendimento e informação multilíngues exige a busca de soluções virtuais apoiadas em redes de internet, no curto prazo, para o turismo fronteiriço nas Rotas Amazônica e Ilha das Guianas.

3. ANÁLISE CRÍTICA DOS GARGALOS E OPORTUNIDADES

A análise integrada da mobilidade e da conectividade turística nos municípios fronteiriços de Bonfim (RR), Pacaraima (RR) e Tabatinga (AM) evidencia um conjunto de gargalos estruturais, operacionais e institucionais que limitam o pleno aproveitamento do potencial turístico identificado nos Produtos 2 e 3. Ao mesmo tempo, observa-se a existência de oportunidades estratégicas relevantes, associadas tanto à dinâmica transfronteiriça já consolidada quanto aos programas nacionais e regionais de infraestrutura em curso.

Esta seção apresenta uma leitura crítica desses elementos, com o objetivo de identificar as fragilidades existentes e os vetores capazes de induzir processos de transformação e fortalecimento do turismo fronteiriço.

3.1 PRINCIPAIS GARGALOS IDENTIFICADOS

a) Fragilidade da infraestrutura de apoio ao turismo nos corredores de acesso

Embora as principais rotas terrestres e fluviais garantam o acesso físico aos destinos, observa-se a ausência de infraestrutura turística qualificada ao longo dos corredores de mobilidade, tais como sinalização turística padronizada, pontos de apoio ao visitante, áreas de parada estruturadas e informações interpretativas sobre atrativos e territórios.

Essa lacuna compromete a experiência do turista, reduz o tempo de permanência nos destinos e limita a conversão do fluxo de passageiros, inclusive nos municípios de Bonfim e Pacaraima, em consumo turístico efetivo.

b) Baixa integração entre os modais de transporte

A análise evidencia baixa articulação entre os modais rodoviário, hidroviário e aeroportuário, inclusive no que se refere à organização de fluxos turísticos. Em Tabatinga, apesar da relevância estratégica do aeroporto regional, inexiste integração eficiente com o transporte fluvial, principal meio de deslocamento regional. Em Bonfim e Pacaraima, a dependência do transporte rodoviário convive com a falta de soluções de mobilidade turística estruturadas.

Essa fragmentação dificulta o planejamento de roteiros integrados, encarece os deslocamentos e reduz a competitividade dos destinos fronteiriços.

c) Limitações na conectividade digital e na informação turística

A conectividade digital ainda se apresenta de forma desigual e instável, inclusive fora das áreas centrais urbanas, o que afeta diretamente a promoção, a comercialização e a experiência do visitante. Soma-se a isso a ausência ou fragilidade de Centros de Atendimento ao Turista (CATs), bem como a carência de informações multilíngues e de sistemas integrados de orientação turística.

Essas limitações são particularmente críticas em regiões de fronteira internacional, onde a diversidade de perfis de visitantes demanda soluções de comunicação mais acessíveis e integradas.

d) Informalidade e baixa padronização dos serviços de mobilidade fluvial

No caso de Tabatinga, embora a mobilidade fluvial apresente elevada capilaridade e dinamismo, observa-se informalidade na operação dos serviços, ausência de padrões mínimos de conforto, segurança e informação turística, além de deficiências na infraestrutura de embarque e desembarque.

Essa situação limita a consolidação do transporte fluvial como produto turístico estruturado, apesar de seu elevado potencial paisagístico, cultural e de integração regional.

e) Fragilidade da governança integrada da mobilidade turística

A análise aponta a ausência de mecanismos consolidados de governança intermunicipal e transfronteiriça voltados especificamente à mobilidade turística. As políticas de transporte, infraestrutura e turismo tendem a operar de forma setorial, com pouca coordenação estratégica, o que reduz a eficácia dos investimentos existentes e planejados.

3.2 PRINCIPAIS OPORTUNIDADES IDENTIFICADAS

a) Dinâmica transfronteiriça consolidada como ativo turístico

A intensa circulação cotidiana entre cidades-gêmeas, como Tabatinga, Letícia, Santa Rosa, Pacaraima, Santa Elena e Bonfim-Lethem, constitui um ativo estratégico singular, com potencial para o desenvolvimento de produtos turísticos integrados de caráter cultural, comercial e de experiência fronteiriça.

Essa dinâmica já existente reduz barreiras de implantação e favorece ações de curto e médio prazo voltadas à qualificação da mobilidade turística.

b) Programas nacionais de infraestrutura como vetores indutores

Iniciativas como o Novo PAC, as Rotas de Integração Sul-Americanas, o Programa de Concessões e os programas de ampliação da conectividade digital na Amazônia representam oportunidades estruturantes para requalificar acessos, modernizar equipamentos logísticos e fortalecer a integração regional.

Quando articulados às políticas de turismo, esses investimentos podem gerar efeitos multiplicadores relevantes para o desenvolvimento econômico local.

c) Potencial de integração entre mobilidade e produtos turísticos

Os roteiros e produtos identificados no Produto 3 encontram respaldo territorial na infraestrutura de mobilidade existente, ainda que carente de qualificação. A melhoria da sinalização turística, a organização de terminais fluviais e rodoviários com foco no visitante e a integração modal podem transformar a mobilidade em parte da experiência turística, além de constituírem meio de deslocamento.

d) Avanço da conectividade digital como suporte à inovação turística

A expansão gradual da conectividade digital na região cria condições favoráveis para a adoção de soluções inovadoras, como mapas digitais, aplicativos de orientação turística, QR Codes interpretativos, sistemas de informação multilíngues e estratégias de promoção digital integrada dos destinos fronteiriços.

e) Turismo como indutor da qualificação da infraestrutura pública

O fortalecimento do turismo fronteiriço apresenta potencial para atuar como indutor da qualificação da infraestrutura pública, justificando investimentos em urbanização, sinalização, acessibilidade e conectividade que beneficiam simultaneamente moradores e visitantes.

3.3 SÍNTESE ANALÍTICA

De forma geral, a análise crítica evidencia que os gargalos identificados decorrem menos da ausência absoluta de infraestrutura e mais da falta de qualificação, integração e orientação turística dos sistemas de mobilidade e conectividade existentes. As oportunidades mapeadas indicam que, com ações estratégicas coordenadas, é possível transformar limitações atuais em vetores de desenvolvimento, fortalecendo o turismo como instrumento de integração regional, inclusão econômica e valorização dos territórios de fronteira.

4. DIRETRIZES E RECOMENDAÇÕES ESTRATÉGICAS

As diretrizes e recomendações apresentadas neste capítulo têm como base os diagnósticos e análises desenvolvidos nos Produtos 2, 3 e 4 e visam orientar ações estratégicas capazes de qualificar a mobilidade e a conectividade turística nas regiões de fronteira dos estados do Amazonas e Roraima.

As propostas estão organizadas por eixos estratégicos e horizontes temporais, considerando a necessidade de ações imediatas, iniciativas estruturantes de médio prazo e investimentos de longo prazo. Essa organização está em consonância com os programas nacionais de infraestrutura, inclusive o Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), bem como com as políticas federais de turismo e integração regional.

4.1 EIXO MOBILIDADE TURÍSTICA

Curto Prazo

- Implantar e padronizar a sinalização turística nos principais corredores de acesso terrestre e fluvial, conforme o Guia Brasileiro de Sinalização Turística, priorizando áreas de maior fluxo de visitantes;
- Estruturar pontos básicos de apoio ao turista ao longo das rodovias BR-174 e BR-401, incluindo áreas de parada, informações interpretativas e serviços essenciais;
- Promover a organização operacional dos serviços de transporte fluvial em Tabatinga, com definição de pontos oficiais de embarque e desembarque para uso turístico; e
- Incentivar a criação de rotas turísticas integradas de curta distância, aproveitando a infraestrutura existente e os fluxos transfronteiriços consolidados.

Médio Prazo

- Requalificar terminais rodoviários e fluviais de interesse turístico, incorporando critérios de acessibilidade, conforto, segurança e informação turística;
- Integrar o planejamento da mobilidade turística aos investimentos previstos no Novo PAC, inclusive nos eixos rodoviários e aeroportuários estratégicos;

- Desenvolver sistemas de transporte turístico local e regional, conectando atrativos, centros urbanos e pontos de fronteira; e
- Estimular parcerias público-privadas para a qualificação da infraestrutura de apoio ao visitante.

Longo Prazo

- Consolidar corredores turísticos estruturantes, articulando mobilidade terrestre, fluvial e aérea, com foco na integração regional e sul-americana;
- Ampliar a conectividade aérea regional, por meio da modernização de aeroportos e ampliação da malha aérea, alinhada às diretrizes do Novo PAC; e
- Incorporar critérios de sustentabilidade e resiliência climática no planejamento da mobilidade turística.

4.2 EIXO CONECTIVIDADE E INFORMAÇÃO TURÍSTICA

Curto Prazo

- Implantar sinalização interpretativa com QR Codes vinculados a sites e aplicativos, em pontos estratégicos dos municípios (portos, aeroportos, praças e paradas de ônibus, entre outros), para formar um ecossistema de atendimento digital (E-CAT). O turista apontaria o celular e acessaria um “CAT virtual” multilíngue, com áudios sobre a história do local, mapas offline, contatos de emergência, entre outras informações;
- Desenvolver materiais digitais de informação turística, como mapas interativos, guias digitais e QR Codes em atrativos e equipamentos públicos.

Médio Prazo

- Integrar os destinos fronteiriços a plataformas digitais de promoção turística, alinhadas às estratégias do Ministério do Turismo;
- Articular ações com programas federais de conectividade, como o Programa Amazônia Conectada, visando ampliar a cobertura e a estabilidade da internet em áreas turísticas;

- Desenvolver aplicativos para compor sistemas integrados de informação turística, conectando mobilidade, atrativos e serviços; e
- Implantar Centros de Atendimento ao Turista (CATs) nos municípios em que Prefeituras e instituições de ensino de turismo firmem parcerias, com atendimento multilíngue e integração transfronteiriça.

Longo Prazo

- Consolidar a conectividade digital como infraestrutura estratégica do turismo, garantindo cobertura ampla e estável em áreas urbanas, rurais e ribeirinhas;
- Incentivar soluções tecnológicas inovadoras para a gestão e promoção do turismo fronteiriço, como plataformas integradas e inteligência de dados turísticos, fortalecendo os Observatórios de Turismo na Rota Amazônica e na Rota Ilha das Guianas.

4.3 EIXO GOVERNANÇA E INTEGRAÇÃO REGIONAL

Curto Prazo

- Fomentar a assinatura de Protocolo de Intenções com o objetivo de constituir Consórcio Intermunicipal de Fronteira (consórcio público, com personalidade jurídica de direito público e sob a forma de Associação Pública), objetivando a integração do sistema de mobilidade e conectividade intermunicipal de passageiros. Esta associação pública poderá firmar contratos e parcerias com a iniciativa privada e estabelecer relações de integração com organismos públicos estaduais, nacionais e, no plano internacional, com os municípios dos países fronteiriços e organismos binacionais e trinacionais. O Consórcio Intermunicipal de Fronteira – Rota Amazônica envolverá os municípios de Tabatinga-AM, Benjamin Constant-AM e Atalaia do Norte-AM. O Consórcio Intermunicipal de Fronteira – Rota Ilha das Guianas envolverá os municípios de Bonfim-RR, Pacaraima-RR, Normandia-RR e Uiramutã-RR;
- Promover workshops para fortalecer a coordenação entre secretarias de turismo, infraestrutura e planejamento, promovendo ações integradas;

- Estimular o diálogo com autoridades dos países vizinhos para alinhamento de ações turísticas transfronteiriças, por meio de Fóruns de Desenvolvimento do Turismo Fronteiriço;
- Criar um Guia (em formato digital) de Orientação para Projetos e Ações de Melhoria da Mobilidade e Conectividade Turística, destinado aos órgãos e entidades da Administração Pública Federal, Estadual e Municipal. Este Guia tratará da adoção de ações integradas e dados indispensáveis à elaboração de projetos e ações, ou das medidas necessárias para viabilizar a criação de mecanismos de investimentos públicos e privados na mobilidade e conectividade turística;
- Colocar o turismo fronteiriço na agenda do Comitê de Infraestrutura Sustentável em Transportes Terrestres, Portos e Aeroportos – Cosust, com a finalidade de promover, no âmbito do Ministério dos Transportes e do Ministério de Portos e Aeroportos, a implementação articulada de ações de sustentabilidade em infraestrutura de transportes terrestres e no setor de trânsito e em infraestrutura aquaviária, portuária e aeroportuária. Os modais de transporte na Amazônia apresentam realidades complexas e que demandam articulação pública e privada;
- e
- Criar um Conselho Interministerial de Mobilidade e Conectividade Turística (CIMCTur), órgão colegiado de caráter deliberativo, com a atribuição de fixar e executar as medidas destinadas à implementação de um Programa de Mobilidade e Conectividade Turística na Faixa de Fronteira. O CIMCTur será coordenado politicamente por quatro Ministérios (Turismo, Portos e Aeroportos, Transportes e Planejamento e Orçamento) e envolverá quatro autarquias federais (Anac, ANTT, Antaq, Dnit) e uma empresa pública federal (Infra S.A.).

Médio Prazo

- Estruturar modelos de governança territorial do turismo fronteiriço, com participação do poder público, setor privado e comunidades locais. Sugere-se o modelo de Agência de Desenvolvimento do Turismo Fronteiriço, no modelo jurídico de Serviço Social Autônomo vinculado ao Ministério do Turismo (tal

como a Embratur), para atuar em toda a Faixa de Fronteira. Esta Agência articulará, com a União, os Estados e os Municípios, a criação de incentivos fiscais com os tributos de competência desses entes da Federação, projetos e ações que envolvam empresas, universidades, sociedade civil organizada, entre outras competências;

- Integrar os projetos turísticos aos instrumentos de planejamento regional e aos programas federais de infraestrutura e turismo;
- Promover capacitação técnica de gestores e operadores locais em temas relacionados à mobilidade, conectividade e turismo; e
- Estruturar um Banco de Projetos de mobilidade, conectividade e infraestrutura para deslocamentos e conexões dos turistas, a fim de fomentar Parcerias Público-Privadas (PPP).

Se por um lado o diagnóstico mostrou a baixa participação de projetos de turismo no PPI do Governo Federal, por outro lado existem diversas oportunidades de investimentos nos municípios fronteiriços que poderiam avançar mediante apoio institucional das esferas estadual e federal. Dentre os tipos de projetos que poderiam compor um portfólio de projetos de turismo fronteiriço, sugerem-se os seguintes:

- a) Projetos de Desenvolvimento Sustentável das Fronteiras, pautados em princípios de inovação e sustentabilidade, com adoção de metodologias participativas e mapeamento das iniciativas locais. Uma plataforma colaborativa e a contínua realização de estudos, pesquisas e oficinas de capacitação dos atores locais e regionais serão fundamentais;
- b) Projetos de Requalificação de Espaços Públicos, apoiados em estudos conceituais que valorizem as identidades local e regional, projetos arquitetônicos e de viabilidade técnica e econômico-financeira. O Banco de Projetos será um facilitador do acesso a informações para a viabilidade jurídico-legal das proposições;
- c) Projetos de levantamento do potencial turístico, ações de envolvimento da comunidade e articulação institucional no entorno das Unidades de Conservação, valorizando o uso de plataformas colaborativas;

- d) Projetos de implantação de micros e pequenas empresas turísticas, envolvendo assessoria técnica do Sebrae e disponibilização de linhas de crédito para capital de giro e financiamento de projetos de investimentos.

Longo Prazo

- Consolidar arranjos institucionais permanentes de cooperação transfronteiriça, voltados ao desenvolvimento do turismo sustentável;
- Estabelecer mecanismos de monitoramento e avaliação contínua das políticas de mobilidade e conectividade turística; e
- Posicionar o turismo como vetor estratégico de integração regional, desenvolvimento econômico e inclusão social nas áreas de fronteira.

4.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO

As diretrizes apresentadas indicam que o fortalecimento do turismo fronteiriço exige uma abordagem integrada, que articule investimentos em infraestrutura, inovação, governança e promoção turística. A convergência entre as políticas de turismo e os programas nacionais de infraestrutura, inclusive o Novo PAC, representa uma oportunidade estratégica para transformar a mobilidade e a conectividade em instrumentos de desenvolvimento territorial sustentável.

5. RELATÓRIO DA VISITA DE CAMPO

5.1 APRESENTAÇÃO

O presente Relatório Técnico consolida os resultados da visita de campo realizada no âmbito do Projeto Turismo de Fronteiras – Amazonas e Roraima, integrando constatações in loco (Produto 04) às análises previamente sistematizadas no Produto 02 (Diagnóstico do Turismo Fronteiriço) e aos encaminhamentos estratégicos constantes no Produto 03.

A missão teve caráter técnico-diagnóstico e estratégico, com foco na verificação empírica da oferta turística, da infraestrutura de apoio, das condições logísticas e da governança local nos municípios da faixa de fronteira do Arco Norte brasileiro. Note-se que, mediante o prazo inicial de execução do projeto, tal incursão se deu em fins de outubro e início de novembro de 2025.

Foram visitados municípios no Estado do Amazonas (Região do Alto Solimões - foco em Tabatinga, complementado por decisão in loco de adicionar os municípios vizinhos de Benjamin Constant e de Atalaia do Norte) e no Estado de Roraima (Região Norte - foco em Bonfim e Pacaraima), considerando suas interfaces internacionais com Colômbia, Peru, Guiana e Venezuela.

Imagem 7: Reunião com equipe do Parque Científico e Tecnológico Alto Solimões – PaCTAS



Elaboração: Equipe Fipe.

Na tríplice fronteira Brasil/Peru/Colômbia, foram ainda visitadas a interface de Tabatinga com a Ilha de Santa Rosa (na verdade, povoado conhecido como Santa Rosa del Yavarí, pertencente ao Distrito do Yavarí, na Província de Mariscal Ramón Castilla, Departamento de Loreto, na porção extremo oeste do Peru); e na Colômbia, sua conurbação com Letícia, na porção extremo sudeste do país.

Na tríplice fronteira Brasil/Venezuela/Guiana, foram ainda visitadas as cidades gêmeas de Santa Elena de Uairén, no extremo sudeste da Venezuela, e de Lethem, no extremo sudoeste da Guiana. Santa Elena de Uairén é localidade fundamental para a ascensão ao Monte Roraima, por reunir o acesso mais viável ao platô, enquanto Lethem constitui o principal povoado de ligação com a rodovia de acesso ao Caribe, atualmente em intensas obras de pavimentação.

O trabalho incluiu entrevistas qualificadas, visitas a atrativos, observação da oferta de hospedagem e alimentação, análise de infraestrutura básica, avaliação de serviços bancários e câmbio e exame das condições de promoção e comercialização turística. Foi impossível percorrer os municípios roraimenses de Normandia, Uiramutã e Amajari, devido à limitação de tempo e condições de acessibilidade.

Por fim, destaca-se que a visita técnica contou com a participação de servidor da equipe do projeto no MTur, designado para a supervisão dos trabalhos de campo. Essa participação possibilitou a aferição das realidades locais e demonstrou a relevância do estudo aos atores locais, assim como os interesses do Governo Federal em seus desdobramentos no âmbito regional.

5.2 OBJETIVOS DA VISITA TÉCNICA

5.2.1 Objetivo geral

Realizar levantamento técnico detalhado da realidade turística nos municípios visitados, validando e complementando o diagnóstico previamente elaborado.

5.2.2 Objetivos específicos

- Verificar in loco os principais atrativos turísticos;
- Avaliar a oferta formal de hospedagem, alimentação e agenciamento;
- Analisar infraestrutura básica (saúde, segurança, comunicações, saneamento);
- Examinar serviços bancários e condições de câmbio;
- Identificar padrões de preços e nível de estruturação;
- Avaliar estratégias de promoção e marketing; e
- Subsidiar diretrizes para políticas públicas e projetos estruturantes.

Imagem 8: Marco da divisa de fronteira com a Venezuela



Elaboração: Equipe Fipe.

5.3 METODOLOGIA

A visita técnica foi estruturada com base em uma abordagem qualitativa, exploratória e aplicada, orientada à validação empírica das informações previamente sistematizadas no Produto 02 e à complementação diagnóstica necessária para fundamentar recomendações estratégicas no âmbito do turismo de fronteira.

A metodologia adotada combinou múltiplos instrumentos de coleta, registro, sistematização e validação de dados, conforme descrito a seguir:

5.3.1 Pesquisa de campo *in loco*

Realização de visitas técnicas presenciais aos municípios selecionados, com reconhecimento territorial detalhado, verificação física de atrativos turísticos, equipamentos públicos, meios de hospedagem, estabelecimentos de alimentação, infraestrutura urbana e condições de mobilidade.

5.3.2 Entrevistas semiestruturadas

Foram conduzidas 30 entrevistas (sendo 20 delas *in loco*, com a equipe de campo, e 10 pela equipe de gabinete, remotamente) com gestores públicos municipais e estaduais, lideranças comunitárias e indígenas, representantes acadêmicos, empreendedores, operadores turísticos e agentes institucionais.

As entrevistas seguiram roteiro orientador previamente estruturado, garantindo padronização temática e comparabilidade entre localidades, sem prejuízo da escuta qualificada das especificidades territoriais.

5.3.3 Registro Audiovisual Estruturado

Após cada entrevista, foram realizados depoimentos audiovisuais individuais, com duração média de aproximadamente cinco minutos por entrevistado, seguindo um roteiro-síntese previamente definido.

Os registros foram realizados com captação simultânea de áudio e vídeo, utilizando microfone de lapela para assegurar qualidade sonora adequada e padrão técnico compatível com a documentação institucional.

Esse procedimento teve como finalidades:

- Registrar posicionamentos institucionais formais;
- Preservar manifestações qualitativas dos atores locais;
- Constituir banco documental comprobatório da escuta territorial;
- Subsidiar futuras ações de comunicação institucional e seminários técnicos; e
- Assegurar transparência metodológica e rastreabilidade das informações.

O material audiovisual integra o banco de evidências técnicas do projeto.

5.3.4 Observação Direta Sistematizada

Aplicação de observação técnica estruturada sobre:

- Sinalização turística e de trânsito;
- Condições de acesso;
- Funcionamento de equipamentos públicos;
- Oferta turística formal;
- Serviços financeiros e bancários;
- Infraestrutura básica (saúde, segurança, conectividade).

Foram considerados critérios objetivos relacionados à operacionalidade, segurança, padronização e capacidade de atendimento ao visitante. Apesar da rápida permanência nas localidades visitadas, tais constatações *in loco* foram fundamentais para a aferição de dados e informações levantados no Produto 2.

5.3.5 Análise Territorial e Logística

Avaliação das condições reais de deslocamento entre municípios, considerando:

- Modais utilizados (rodoviário, hidroviário e aéreo);
- Tempo médio de deslocamento;
- Custos estimados;
- Gargalos operacionais;
- Sensibilidade a fatores climáticos e geopolíticos.

Essa análise permitiu uma compreensão sistêmica das limitações estruturais e oportunidades logísticas.

5.3.6 Sistematização e Atualização da Rede Institucional

Todas as informações coletadas foram organizadas em:

- Fichas de campo padronizadas;

- Planilhas técnicas comparativas;
- Matriz de Maturidade Turística Municipal;
- Lista atualizada de contatos institucionais e comunitários.

A atualização da lista de contatos contemplou identificação nominal, cargo, instituição, telefone e e-mail dos atores entrevistados ou referenciados durante a missão, constituindo instrumento estratégico para a continuidade das articulações institucionais e para organização do Seminário Técnico Regional.

5.4 CONTEXTO TERRITORIAL E LOGÍSTICO

5.4.1 Caracterização Geral

A área de abrangência do projeto apresenta enorme escala territorial, com o Estado do Amazonas confrontante com divisas internacionais com o Peru e a Colômbia, e o Estado de Roraima com as da Venezuela e da Guiana. Após a Bolívia, o Peru, a Venezuela, a Colômbia e a Guiana são os países com as maiores fronteiras com o Brasil nessa sequência.

Trata-se de grandes distâncias geográficas dentre as cidades nos próprios Estados, baixa densidade populacional – as maiores concentrações estão nas capitais – e limitações logísticas. O acesso aéreo tem como hubs principais Manaus/AM e Brasília/DF, com voos regionais restritos e de alto custo. O transporte fluvial predomina no Amazonas e o rodoviário em Roraima; o ferroviário é inexistente em ambos.

O Amazonas possui a mobilidade mais desafiadora (sendo o maior Estado do país, com mais de 1,5 milhão de km²), e depende do transporte hidroviário para conectar comunidades lindeiras em seus rios. Por via terrestre, o território se mostra quase intransponível, em razão da densa, extensa e perigosa floresta, seja pelas dificuldades do terreno, vegetação e animais, seja pelo uso ilícito da marginalidade, em especial nas áreas lindeiras.

Além da relevância do bioma amazônico, que excepcionalmente em Roraima é entremeado por vegetação de Cerrado, em transição com o Planalto das Guianas, regionalmente denominado “savana”, a área é cortada pelo Rio Amazonas, o mais

comprido e volumoso do mundo, que nasce nos Andes e deságua no Oceano Atlântico, no Pará. No caso do Estado do Amazonas, esse contexto constitui um diferencial global, em razão do porte/dimensões dos cursos d'água, bem como da diversidade de colorações de seus rios.

Trata-se da maior bacia hidrográfica do mundo, abrangendo oito países sul-americanos e, só no Brasil, 64% do território nacional, além de concentrar a maior biodiversidade do planeta, tanto terrestre, com plantas e animais, quanto aquática, incluindo peixes ornamentais e outros tão grandes e pesados quanto pescados marinhos. Nesse contexto, os mercados de turismo de observação de aves e de pesca esportiva mostram-se especializados e já internacionalizados, com reputação/competitividade global.

Somados, ambos os Estados quase alcançam 5 milhões de habitantes. Contudo, afora as duas capitais, há inúmeras comunidades no interior, muitas delas tradicionais ribeirinhas e coletoras de recursos da biodiversidade, além do maior contingente de comunidades indígenas do Brasil, com quase 600 mil habitantes distribuídos em extensos territórios, inclusive nas divisas fronteiriças. Ressalta-se essa particularidade, pois as nações indígenas nesses países envolvidos possuem elos em comum, sendo, em muitos casos, formadas pelos mesmos grupos étnicos.

Imagem 9: Conurbação Leticia/COL e Tabatinga/AM



Elaboração: Equipe Fipe.

5.4.2 Região do Alto Solimões – Amazonas

A Região do Alto Solimões insere-se em uma das áreas geoestratégicas mais sensíveis e complexas da Amazônia brasileira, configurando-se como território de tríplice fronteira entre Brasil, Colômbia e Peru. A dinâmica territorial é estruturada pelo Rio Solimões (que, a montante, no Peru, é denominado Amazonas, mas, no Brasil, só adota tal nome após unir-se com o Rio Negro, na altura de Manaus), que atua simultaneamente como eixo logístico, econômico, sociocultural e ambiental.

A mobilidade regional depende majoritariamente do transporte hidroviário, complementado por conexões aéreas de custo elevado e oferta limitada. A inexistência de ligação rodoviária estruturada com os grandes centros urbanos do país intensifica a dependência fluvial e impacta diretamente os custos e os tempos operacionais da logística comercial e da circulação de pessoas e mercadorias.

A conurbação internacional Tabatinga (Brasil) – Letícia (Colômbia) – Santa Rosa (Peru) constitui um arranjo urbano transfronteiriço singular, caracterizado por intensa circulação cotidiana de trabalhadores, estudantes, comerciantes e visitantes. Observa-se integração funcional entre as cidades, embora com assimetrias relevantes na oferta de serviços turísticos, infraestrutura urbana e estrutura comercial.

Letícia concentra maior diversidade de meios de hospedagem, operadores receptivos, restaurantes estruturados e promoção internacional consolidada, exercendo papel de polo indutor regional e beneficiando-se do “turismo fronteiriço” em articulação com a brasileira Tabatinga. No caso do povoado peruano e suas comunidades lindeiras a montante, são os principais provedores de bens agrícolas regionalmente, pois produtos similares, colombianos e brasileiros, são onerosos devido à logística aérea.

Em contrapartida, os municípios brasileiros apresentam menor grau de formalização da oferta turística, elevada presença de comunidades indígenas e ribeirinhas e dependência de políticas públicas estruturantes para consolidação de produtos turísticos próprios. Trata-se de território com elevado potencial para o turismo de natureza, etnoturismo e integração internacional, porém condicionado por desafios logísticos, institucionais e de qualificação da oferta de produtos e serviços turísticos.

5.5 SÍNTESE TÉCNICA

Comparativamente, Tabatinga depende mais de Letícia do que o inverso. O turismo fronteiriço tem sido mais vantajoso para a Colômbia – mais ágil e efetiva, pois o ente estadual também tem sua capital em Letícia e possui um aeroporto muito bem estruturado e intensivamente operado. O Governo do Peru também intenciona implantar um *freeshop* embarcado – uma vez que o povoado carece de estrutura suficiente, se aproveitando dessa demanda de visitação.

Por outro lado, Tabatinga poderia integrar oferta turística complementar com os municípios vizinhos de Benjamin Constant e de Atalaia do Norte, cujos recursos naturais e culturais são relevantes e poderiam potencializar a infraestrutura turística e básica de Tabatinga, voltada às viagens de negócios e às demandas institucionais e governamentais nessa faixa de fronteira. Ainda assim, os negócios do turismo receptivo nessa região demandam qualificação profissional e aprimoramento da oferta de instalações e serviços.

5.5.1 Região Norte de Roraima

A Região Norte de Roraima apresenta configuração territorial estruturada predominantemente por eixos rodoviários federais, diferentemente da lógica hidroviária observada no Alto Solimões. A BR-174 (Manaus–Boa Vista–Pacaraima) constitui o principal corredor logístico estadual, conectando a capital à fronteira com a Venezuela, enquanto a BR-401 (Boa Vista–Bonfim) estabelece integração estratégica com a Guiana, via Lethem. Essa infraestrutura rodoviária organiza fluxos comerciais, migratórios e turísticos, conferindo maior previsibilidade operacional ao transporte terrestre, ainda que sujeita a condicionantes geopolíticas e cambiais próprias de áreas fronteiriças.

Os municípios efetivamente visitados, Boa Vista, Bonfim e Pacaraima, permitiram avaliação direta da oferta turística, infraestrutura urbana e dinâmica econômica transfronteiriça. Boa Vista exerce função de polo estruturador regional, concentrando aeroporto internacional, rede hoteleira de médio porte, serviços hospitalares de maior complexidade, agências bancárias, casas lotéricas, restaurantes diversificados e operadores turísticos formalizados. Atua como *hub* distribuidor para deslocamentos ao interior do Estado e para a fronteira com a Venezuela.

Pacaraima apresenta dinâmica vinculada à cidade venezuelana de Santa Elena de Uairén, com histórico de turismo de compras e circulação intensa de pessoas (também, diga-se, devido aos garimpos na região). Sua economia demonstra sensibilidade às oscilações cambiais e ao contexto político venezuelano. A oferta turística formal é limitada, mas há presença de hospedagens simples, comércio ativo e operadores associados a expedições ao Monte Roraima.

Bonfim, por sua vez, mantém integração com Lethem (Guiana), com circulação comercial binacional relevante – com a degradação econômica crescente venezuelana, todo o comércio de produtos importados migrou para essa localidade guianense. A oferta turística é incipiente, com hospedagens de pequeno porte e oferta de serviços de alimentação quase inexistente, havendo apenas um equipamento hoteleiro mais estruturado, com restaurante, que concentra a operação receptiva local. Ainda assim, o território apresenta potencial para o turismo rural, de natureza e para as experiências comunitárias, em especial as indígenas.

Embora Normandia, Uiramutã e Amajari não tenham sido objeto de visita técnica presencial nesta missão, sua inclusão na análise é relevante e deve ser integrada no “arco Bonfim-Normandia-Uiramutã-Pacaraima-Amajari” para compreensão sistêmica da Região Norte de Roraima. Esses municípios, embora inicialmente fora do recorte, possuem elevada relevância territorial, ambiental e sociocultural.

Normandia concentra comunidades indígenas, inclusive da etnia Macuxi, além de paisagens de cerrado e potencial para turismo de base comunitária indígena. Uiramutã abriga áreas de acesso ao Monte Roraima e extensas terras indígenas, configurando território de alto valor paisagístico e sensibilidade socioambiental. Amajari possui a Serra de Tepequém, congregando a RPPN (reserva particular do patrimônio natural) do SESC-RR, com colônia de férias de turismo social.

A ausência de visita *in loco* deixa de comprometer sua inserção nesta avaliação, uma vez que informações complementares foram consolidadas a partir dos Produtos 02 e 03 com dados secundários e entrevistas regionais realizadas durante a missão. A oitiva junto ao Diretor de Turismo do Governo de Roraima e planos antecedentes no Estado, amparam as inclusões sugeridas, até para reforçar o uso sustentável do “arco”, apoiando

comunidades rurais e indígenas, em contraposição com ilícitos comumente ocorrentes em áreas de fronteira.

5.6 SÍNTESE TÉCNICA

Do ponto de vista da maturidade turística, observa-se assimetria clara: Boa Vista apresenta estrutura consolidada; Pacaraima e Bonfim configuram destinos de fronteira com dinâmica comercial ativa, porém com necessidade de qualificação da oferta; Normandia, Uiramutã e Amajari permanecem em estágio embrionário de organização turística formal, demandando planejamento estruturado, investimentos básicos em infraestrutura e capacitação comunitária.

A abordagem integrada da Região Norte de Roraima, portanto, exige considerar simultaneamente os municípios visitados e aqueles estratégicos que ficaram sem visitas, de modo a estruturar políticas públicas coerentes com a realidade territorial ampliada e com a lógica de turismo de fronteira como sistema intermunicipal articulado.

5.7 AVALIAÇÃO INDIVIDUALIZADA DOS DESTINOS TURÍSTICOS

A presente seção sistematiza a avaliação técnica individualizada dos municípios contemplados na missão de campo, considerando critérios de localização estratégica, conectividade, oferta turística, infraestrutura de apoio, infraestrutura básica e grau de maturidade do destino.

5.7.1 Tabatinga (AM)

a) Localização

O município de Tabatinga está localizado no Estado do Amazonas, na Região Norte do Brasil, na tríplice fronteira entre Brasil, Colômbia e Peru. Situa-se às margens do Rio Amazonas (Alto Solimões), formando conurbação urbana com a cidade de Letícia (Colômbia) e proximidade imediata com Santa Rosa (Peru).

Encontra-se a aproximadamente 1.100 km em linha fluvial de Manaus, sendo um dos principais centros urbanos da região do Alto Solimões.

Coordenadas geográficas aproximadas: 04°15'12" S de latitude e 69°56'19" W de longitude.

b) Conectividade

- **Acesso Aéreo:** Aeroporto Internacional de Tabatinga, atualmente somente com voos regulares para Manaus. Seu status de aeródromo internacional se justifica pela localização na tríplice fronteira, operando sob acordos que permitem suporte à aviação internacional, além de voos/operações militares em grande volume (sua pista asfaltada tem 2.150m de extensão);
- **Acesso Fluvial:** Transporte pelo Rio Amazonas/Solimões, principal eixo logístico regional;
- **Integração Internacional:** Conurbação com Letícia (Colômbia), com livre circulação urbana;
- **Fronteira Trinacional:** Proximidade com Santa Rosa (Peru);
- **Conectividade Digital:** Serviços disponíveis com limitações típicas da região amazônica

c) Principais Atrativos

Quadro 21: Principais atrativos de Tabatinga-AM

Atrativo	Qualidade	Avaliação
Rio Amazonas/ Solimões	• Relevância internacional, um dos principais ícones naturais do planeta; • Potencial relevante para turismo de contemplação, passeios fluviais, pesca esportiva controlada e turismo científico; • Paisagem de grande impacto cênico, inclusive em áreas de encontro de águas e pôr do sol.	Produto com alto potencial de nicho, ainda pouco estruturado e promovido.
Floresta Amazônica (Alta Biodiversidade)	• Ecossistema estratégico global; • Alta diversidade de fauna e flora, com possibilidade de turismo de base científica, educação ambiental e ecoturismo; • Necessidade de manejo responsável e controle ambiental rigoroso.	Atrativo de valor ambiental excepcional, porém dependente de estruturação técnica, segurança e guias qualificados.
Áreas de Várzea e Igarapés	• Ambientes paisagísticos singulares e autênticos; • Experiência imersiva diferenciada; • Relevante potencial para turismo de experiência e turismo comunitário.	Alto valor experiencial, mas exige logística adequada e protocolos ambientais.

Elaboração: Equipe Fipe.

d) Atrativos Culturais

Quadro 22: Atrativos culturais de Tabatinga-AM

Atrativo	Qualidade	Avaliação
Comunidades Indígenas (Tikuna, Kokama e outras)	- Riqueza cultural autêntica e viva; - Conhecimento tradicional profundo da floresta e dos rios; - Potencial para turismo de base comunitária, etnoturismo e intercâmbio cultural.	Atrativo de altíssimo valor cultural, que exige planejamento ético, consulta prévia e respeito às normas da Convenção 169 da OIT.
Cultura Amazônica e Fronteiriça	- Relevante intercâmbio cultural com Colômbia e Peru; - Gastronomia, música e manifestações híbridas amazônicas-andinas; - Identidade multicultural singular no Brasil.	Diferencial estratégico competitivo no cenário nacional.
Artesanato e Manifestações Tradicionais	- Produção artesanal com identidade regional relevante. - Potencial para fortalecimento da economia criativa local. - Necessidade de qualificação em design, comercialização e agregação de valor.	Produto complementar relevante, com potencial de geração de renda

Elaboração: Equipe Fipe.

e) Atrativos Estratégicos

Quadro 23: Atrativos estratégicos de Tabatinga-AM

Atrativo	Qualidade	Avaliação
Tríplice Fronteira (Brasil–Colômbia–Peru)	- Posição geopolítica única na Amazônia. - Potencial para turismo de integração internacional e roteiros binacionais/trinacionais. - Dinâmica urbana integrada com Letícia (Colômbia).	Principal ativo estratégico do município, com potencial de consolidação como destino internacional amazônico.
Base para Expedições e Turismo Científico	- Proximidade com áreas de pesquisa ambiental e biodiversidade. - Atratividade para universidades e pesquisadores nacionais e internacionais. - Possibilidade de estruturação de centro logístico de apoio científico.	Segmento de alto valor agregado e baixo impacto, estratégico para posicionamento qualificado do destino.

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 24: Síntese da qualidade dos atrativos de Tabatinga-AM

Categoria	Valor Intrínseco	Grau de Estruturação	Potencial Estratégico
Naturais	Muito Alto	Médio/baixo	Muito Alto
Culturais	Muito Alto	Médio	Muito Alto
Estratégicos	Muito Alto	Médio	Altíssimo

Elaboração: Equipe Fipe.

f) Conclusão técnica acerca dos atrativos turísticos

Tabatinga apresenta:

- Conjunto de atrativos naturais de relevância global;
- Identidade relevante cultural indígena e fronteiriça;
- Posição geopolítica única na Amazônia brasileira;
- Potencial real para consolidação como *hub* amazônico internacional.

Entretanto:

- Há necessidade de qualificação do receptivo e de profissionalização;
- Fortalecimento da governança turística trinacional;
- Estruturação de produtos turísticos organizados e comercializáveis.

g) Classificação da qualidade dos atrativos:

Alto a Muito Alto Valor Estratégico, com necessidade de estruturação e integração regional.

h) Principais Serviços Turísticos de Tabatinga:

Quadro 25: Principais Serviços Turísticos de Tabatinga-AM

Item	Descrição	Avaliação
Hospedagem	Segundo o Plano de Ordenamento Turístico do Sebrae/AM (2018) - último estudo de base local realizado, há 15 hotéis e 02 pousadas, de pequeno e médio porte.	Oferta suficiente para demanda regional (voltado ao turismo regional, institucional e comercial), porém com limitação qualitativa para posicionamento internacional competitivo. Por conta disso, parte da demanda turística receptiva internacional utiliza hospedagem em Letícia/Colômbia, que possui parque hoteleiro melhor estruturado.
Alimentação	Segundo o Plano de Ordenamento Turístico do Sebrae/AM (2018) - último estudo de base local realizado, há 19 restaurantes, 12 lanchonetes e 11 bares. Tratam-se de equipamentos de estrutura simples, muito voltados à culinária regional amazônica, visando atender ao público local e demandas de viajantes.	Tendo em vista a tríplice fronteira, é oportuno diversificar os cardápios, abrangendo as regionalidades culinárias brasileiras, tanto de comidas quanto de bebidas. Outra questão que se destaca é a rede informal de abastecimento advindo da produção agrícola limdeira peruana, além da própria influência de sua comida em toda a conurbação. Se por um lado, os preços são competitivos em relação aos brasileiros e colombianos (que chegam por via aérea), por outro lado, tais transações ocorrem à margem do controle sanitário nacional e de tarifação

Item	Descrição	Avaliação
		de importação. Por fim, carecem de qualificação profissional em hospitalidade.
Receptivos	Segundo o Plano de Ordenamento Turístico do Sebrae/AM (2018) - último estudo de base local realizado, há 7 agências de viagens locais e 49 guias de turismo.	Sob o contexto recente da COP 30, a bioeconomia é nova oportunidade de mercados-alvo, da cadeia produtiva e para novos segmentos de viajantes de negócios, eventos profissionais e acadêmicos, além do turismo sustentável em experiências junto à natureza e sociodiversidade étnica das comunidades tradicionais e indígenas. Por outro lado, os portfólios das AVT de Leticia aparentam melhor preparo - há necessidade de formalização profissional e de capacitação técnica.
Eventos	Festividades culturais locais, eventos cívico-institucionais e comunitários - os que remetem à cultura indígena têm crescido e são promissores inclusive para a integração trinacional.	O ethos cultural indígena tem o poder de congrega os municípios do entorno e ainda o caráter trinacional pois há correlação entre os povos indígenas dos três países.
Recursos humanos	A presença de instituições públicas e militares que fortalecem a dinâmica local (apesar de não estarem voltados ao setor de hospitalidade, contribuem na capacitação em gestão organizacional e operações - Ifam/Instituto Federal do Amazonas, UEA/Universidade do Estado do Amazonas, além da presença institucional do Exército, Polícia Federal e Receita Federal), contribuindo para a formação superior.	Apesar da base educacional existente, o turismo urbano atual demanda necessidades de qualificação profissional, em idiomas estrangeiros e hospitalidade internacional, e, para o turismo de natureza, formação especializada das práticas do turismo de aventura.
Marketing e comercialização	Promoção associada à tríple fronteira e à Amazônia, em parceria com a Amazonastur por conta dos eventos locais. Comercialização muitas vezes integrada com operadoras colombianas mas ainda carecendo do fortalecimento da identidade turística própria. A presença digital se limita aos canais institucionais da prefeitura municipal e pelo ente estadual de turismo.	Inexiste identidade turística própria e está muito associada ao turismo de fronteira difundido por Leticia e seu país. Poderia potencializar ações promocionais conjuntamente com a Amazonastur e por canais de distribuição digitais.
Infraestrutura turística e apoio	Aeroporto internacional mais relevante no Estado, fora o da capital. Com operação concessionada, comparativamente ao de Leticia, possui menos voos e rotas.	De forma geral, enquanto principal cidade da Região do Alto Solimões e, considerando iminentes demandas crescentes de tráfego de pessoas e de cargas, um planejamento urbano se faz necessário, em especial, valorizando as áreas lindeiras (por exemplo: a Rua Marechal Rondon e a Estrada da Comara, que conjuntamente praticamente percorrem toda

Item	Descrição	Avaliação
	• Porto fluvial estruturado (trata-se da melhor instalação de atracamento na Tríplice Fronteira - na verdade há várias plataformas de embarque/desembarque de cargas e mercadorias ao longo de extensa área lindeira urbana; na vazante, se vê a saída de drenagem pluvial/esgotamento sanitário; na cheia, ele fica submerso). • Há edificação de CAT - contudo, o Centro de Atendimento ao Turista está desativado. Necessidade de ampliação da sinalização de trânsito e turística. • Rede bancária disponível, porém, com caixas automáticos inativos - conectividade pública de internet compromete meios de pagamento digitais. • Limpeza urbana satisfatória, em detrimento dos de esgotamento sanitário. Energia elétrica e de abastecimento de água satisfatórios no perímetro urbano. • Presença de instituições federais de fronteira (Exército, Polícia Federal, Receita Federal).	a orla beira rio; as ruas de acesso ao rio, a partir da Avenida da Amizade, que corta longitudinalmente a cidade, tais como a rua Pedro Teixeira, que leva até o mercado municipal e a rua Duarte Coelho que leva até o terminal hidroviário) e na requalificação urbanística e dos espaços públicos de convivência comunitária e com o público visitante (por exemplo: nas ruas de acesso aos hotéis, tais como as ruas Osvaldo Cruz, Marechal Mallet, Pedro Teixeira, da Pátria, Santos Dumont, Coronel Berg, Rui Barbosa, Av. General Sampaio, dentre outras; a própria Avenida da Amizade, como principal artéria da cidade, que concentra o comércio e serviços da cidade).
Síntese técnica	• Tabatinga (AM) configura-se como polo estratégico da tríplice fronteira amazônica brasileira, com vocação para turismo de natureza, integração internacional e turismo cultural; • Apresenta infraestrutura funcional e posição geopolítica relevante, porém depende de maior estruturação institucional e qualificação profissional para consolidação como destino internacional competitivo. Seu diferencial competitivo reside na conurbação com Letícia e na dinâmica trinacional única na Amazônia.	
Avaliação	Funcional, mas com vulnerabilidades estruturais e dependência logística.	

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 26: Síntese avaliativa geral dos serviços turísticos de Tabatinga (AM)

Dimensão	Quantidade	Qualidade	Grau de estruturação
Hospedagem	Moderada	Média	Parcial
Alimentação	Boa diversidade	Média	Parcial
Receptivo	Baixo a moderado	Média	Em desenvolvimento
Eventos	Baixo	Básica	Baixa
Recursos Humanos	Moderado	Médio	Subestruturado
Marketing	Baixo estruturado	Dependente da Colômbia	Frágil
Infraestrutura	Estratégica	Funcional	Adequada à região

Elaboração: Equipe Fipe.

i) Conclusão técnica acerca dos serviços turísticos

Tabatinga apresenta:

- Relevante posicionamento geopolítico estratégico;
- Infraestrutura logística relevante para padrão amazônico;
- Alto potencial para o turismo internacional e científico.

Entretanto:

- Depende de maior qualificação profissional;
- Carece de identidade turística própria estruturada;
- Possui dependência comercial de Letícia no mercado internacional.

j) Classificação geral de estruturação turística

Nível intermediário com alto potencial de consolidação internacional.

Imagem 10: Mercado Municipal de Tabatinga/AM



Elaboração: Equipe Fipe.

5.7.2 Letícia (Colômbia)

a) Localização

O município de Letícia está localizado no extremo sudeste da República da Colômbia, no Departamento do Amazonas, na região da tríplice fronteira entre Colômbia, Brasil e Peru. Situa-se às margens do Rio Amazonas, constituindo centro urbano e logístico da Amazônia colombiana.

Integra área estratégica de conexão internacional com Tabatinga (Brasil) e Santa Rosa (Peru).

Coordenadas geográficas aproximadas: 04°12'39" S de latitude e 69°56'29" W de longitude.

b) Conectividade

- **Acesso Aéreo:** Aeroporto Internacional Alfredo Vásquez Cobo, com voos regulares para Bogotá e outras cidades colombianas.
- **Acesso Fluvial:** Transporte pelo Rio Amazonas, conectando-se ao Peru e ao Brasil.
- **Integração Internacional:** Conurbação urbana com Tabatinga (Brasil), sem barreiras físicas entre as cidades.
- **Mobilidade Regional:** Transporte fluvial como principal meio de circulação regional.
- **Conectividade Digital:** Serviços de internet e telefonia disponíveis, com limitações típicas da região amazônica.

c) Principais Atrativos de Letícia/COL

Quadro 27: Principais atrativos naturais e culturais de Letícia/COL

Atrativo	Qualidade	Avaliação
Rio Amazonas	• Relevante integração com passeios fluviais organizados. • Operação turística estruturada e comercializada internacionalmente. • Infraestrutura de apoio (embarcações, guias bilíngues, roteiros integrados). Qualidade: Muito Alta	Produto consolidado e bem posicionado no mercado internacional.

Atrativo	Qualidade	Avaliação
Floresta Amazônica e Alta Biodiversidade	• Ecossistema preservado com relevância global. • Inserção em áreas de conservação com visitação controlada. • Experiências estruturadas de imersão na selva. Qualidade: Muito Alta	Atrativo de padrão internacional, com diferencial competitivo claro.
Reservas Naturais e Áreas de Conservação	• Presença de reservas privadas e comunitárias organizadas. • Modelos de turismo sustentável e de base comunitária. • Controle de acesso e manejo ambiental. Qualidade: Muito Alta	Boa estruturação e governança turística em comparação regional.
Turismo de Selva e Observação de Fauna (golfinhos, aves, primatas)	• Roteiros especializados e guias capacitados. • Comercialização ativa no mercado internacional. • Experiências autênticas e bem avaliadas por visitantes. Qualidade: Muito Alta	Segmento consolidado e um dos principais produtos turísticos da cidade.
Festivais Tradicionais Regionais	• Eventos culturais com identidade regional relevante. • Potencial de atração turística sazonal. • Necessidade de maior promoção internacional específica. Qualidade: Média/ Alta	Produto cultural relevante, com nível satisfatório de organização
Artesanato Indígena	• Produção com identidade amazônica consolidada. • Comercialização organizada em feiras e lojas locais. • Integração com roteiros turísticos. Qualidade: Alta	-

Elaboração: Equipe Fipe.

d) Atrativos Estratégicos de Letícia/COL

Quadro 28: Atrativos estratégicos de Letícia/COL

Atrativo	Qualidade	Avaliação
Tríplice Fronteira Brasil–Colômbia–Peru	• Principal diferencial competitivo; • Livre circulação com Tabatinga; • Integração trinacional como produto turístico. Qualidade: Muito Alta	-
Base para Expedições e Turismo Científico	• Ponto estratégico para pesquisas ambientais e biológicas; • Logística estruturada para acesso a áreas remotas. Qualidade: Alta	-

Atrativo	Qualidade	Avaliação
Turismo Internacional de Natureza	- Inserção no mercado internacional via ProColombia; - Presença digital consolidada; - Reconhecimento como porta de entrada da Amazônia colombiana. Qualidade: Muito Alta	-

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 29: Síntese da Qualidade – Letícia/COL

Categoria	Qualidade Geral
Naturais	Muito Alta
Culturais	Alta
Estratégicos	Muito Alta
Estrutura de Operação	Alta
Posicionamento Internacional	Muito Alto

Elaboração: Equipe Fipe.

e) Conclusão técnica acerca dos atrativos turísticos

Letícia apresenta alto nível de qualidade turística, com:

- Produtos naturais consolidados internacionalmente;
- Estrutura de operação profissionalizada;
- Relevante posicionamento estratégico na tríplice fronteira;
- Boa integração entre turismo de natureza e cultura indígena;
- Classificação da qualidade dos atrativos.

Classifica-se como destino amazônico estruturado e competitivo no mercado internacional, destacando-se em relação aos municípios brasileiros da região fronteiriça.

f) Principais Serviços Turísticos de Letícia/COL

Quadro 30: Principais Serviços Turísticos de Letícia/COL

Item	Descrição	Avaliação
Hospedagem	- O estudo Plan Binacional de Turismo (BID, 2025) registra 226 MH, com 2.128 UH e 4.654 leitos. Na área urbana, são hotéis de negócios e de turismo de pequeno e médio portes. Já no ambiente florestal, são pequenas pousadas urbanas e ecolodges mais próximos dos atrativos na selva. - Com parque hoteleiro mais estruturado do que o de Tabatinga, é complementado por varejo mais robusto, concentrando a circulação e gasto médio dos visitantes. Os hotéis de selva e de lazer são	Beneficiado por ser a capital do Estado do Amazonas colombiano, possui estrutura urbana nessa porção do país e boa dinâmica sócio econômica. Aproveita-se em muito de sua localização conurbada e na tríplice fronteira, recebendo grande afluxo do turismo doméstico e receptivo internacional.

Item	Descrição	Avaliação
	diferenciais no espaço rural e propiciam melhor experiência amazônica na floresta.	
Alimentação	- De acordo com dados oficiais do Registro Nacional de Turismo da Colômbia/RNT, Letícia possui 108 estabelecimentos de hospedagem formalmente registrados (COLÔMBIA, 2025), evidenciando um grau de formalização superior ao observado nos municípios brasileiros da área de estudo. - Possui restaurantes com culinária amazônica e internacional, com oferta gastronômica voltada ao público estrangeiro em busca de experiências culinárias regionais com produtos locais. Boa diversidade gastronômica (colombiana, peruana, amazônica e internacional, além de melhor qualificação profissional.	Oferta diversificada e com melhor adequação ao perfil internacional, drenando a demanda do município brasileiro conurbado..
Receptivos	- Agências especializadas em turismo de selva, com guias bilíngues (espanhol/inglês e outros idiomas) e roteiros organizados para reservas naturais e comunidades indígenas. - De acordo com o Registro Nacional de Turismo da Colômbia (RNT), consulta realizada em novembro de 2025, o município de Letícia possui 32 agências e operadores turísticos formalmente registrados e ativos no sistema nacional. - Operam majoritariamente nos segmentos de ecoturismo/turismo de natureza, operações fluviais no Rio Amazonas, experiências em comunidades indígenas, observação de fauna, turismo científico e roteiros integrados na tríplice fronteira (Brasil–Colômbia–Peru). - Observa-se estrutura organizacional formal, presença digital ativa e comercialização por meio de plataformas internacionais, caracterizando perfil mais profissionalizado do que o nacional, inclusive articulado como receptivo do mercado internacional da Europa e América do Norte.	Receptivo consolidado e competitivo em padrão amazônico internacional.
Eventos	O município de Letícia apresenta calendário anual de eventos com relevância cultural e potencial de atração turística regional e internacional, destacando-se como polo organizador de festividades amazônicas de integração trinacional. O principal evento é o Festival de la Confraternidad Amazônica, realizado	Apesar da estrutura moderada do setor mas capacidade funcional, tem mais potencial de ampliação estratégica para seu fortalecimento como polo de eventos amazônicos internacionais.

Item	Descrição	Avaliação
	anualmente no mês de julho, com programação que integra manifestações culturais, apresentações musicais, atividades esportivas, exposições artesanais e participação de delegações de países amazônicos. O evento consolida-se como mecanismo de integração regional e instrumento de promoção turística internacional da cidade (FONTUR, 2025; COLOMBIA TRAVEL, 2025). Em abril, ocorre o Aniversário de Letícia (Letícia Festival), comemorado em 25 de abril, com desfiles cívicos, apresentações culturais e atividades públicas de celebração urbana (FONTUR, 2025). No mês de novembro, realiza-se o Festival Internacional de Música Amazonense – Pirarucú de Oro, voltado à valorização da música regional amazônica, reunindo artistas locais e convidados nacionais e internacionais (COLOMBIA TRAVEL, 2025). Em janeiro, ocorre o Festival de San Sebastián, celebração de caráter religioso e cultural que mobiliza comunidades locais e visitantes, integrando manifestações tradicionais e comércio popular (FONTUR, 2025). • Além desses eventos estruturados, identificam-se celebrações comunitárias e manifestações culturais indígenas distribuídas ao longo do ano, com impacto direto na oferta de turismo de experiência e etnoturismo, ainda que com menor institucionalização formal (VIAJANDOX, 2025). • Letícia apresenta pelo menos cinco eventos anuais de relevância turística consolidada, distribuídos ao longo do calendário anual, o que contribui para: • Redução de sazonalidade turística; • Fortalecimento da identidade cultural amazônica; • Integração transfronteiriça com Brasil e Peru; • Ampliação do fluxo de visitantes nacionais e internacionais. • A estrutura organizacional dos eventos é considerada adequada para o porte do município, com capacidade de mobilização institucional e comunitária, embora se identifique oportunidade de aprimoramento em estratégias de promoção internacional integrada com Tabatinga (BR) e Santa Rosa (PER).	

Item	Descrição	Avaliação
Recursos humanos	Letícia apresenta estrutura consolidada de recursos humanos no setor turístico, compatível com sua posição como principal polo indutor da atividade na tríplice fronteira amazônica. O município dispõe de profissionais formalmente registrados no Registro Nacional de Turismo – RNT, incluindo guias, operadores e prestadores de serviços vinculados a atividades de ecoturismo, turismo científico e turismo internacional (COLÔMBIA, 2025). Observou-se presença de guias bilíngues (espanhol–inglês) e atuação recorrente de profissionais com domínio funcional do português, em razão da integração cotidiana com o mercado brasileiro. Parte dos guias possui formação técnica ou capacitação específica em biodiversidade amazônica, interpretação ambiental, condução em áreas naturais protegidas e protocolos de segurança na selva. A qualificação profissional é fortalecida pela atuação de instituições de ensino superior e técnico instaladas na região, notadamente a Universidad Nacional de Colombia – Sede Amazonía, que contribui para formação em áreas como turismo sustentável, gestão ambiental e ciências naturais. Essa base acadêmica favorece a incorporação de práticas alinhadas à economia verde, conservação ambiental e manejo responsável da visitação. Do ponto de vista da suficiência operacional, a mão de obra disponível é considerada adequada para a demanda turística atual, inclusive no segmento internacional de natureza e expedições amazônicas. Contudo, identificam-se desafios relacionados à sazonalidade da demanda e à necessidade contínua de atualização técnica em idiomas, comercialização digital e protocolos internacionais de segurança. Em termos comparativos regionais, Letícia apresenta nível de maturidade profissional superior aos municípios brasileiros adjacentes, o que reforça seu papel estruturador e indutor na cadeia produtiva turística da tríplice fronteira. Como instituições relevantes, se pode citar a Universidad Nacional de Colombia e instituições técnicas e centros de pesquisa ambiental.	Recursos humanos com maior qualificação técnica e linguística em comparação com o regional nacional. Formação acadêmica contribui diretamente para a qualificação do setor. Presença de cultura empresarial turística mais estruturada.
Marketing e comercialização	Inserção no mercado internacional de turismo de natureza, com promoção associada à marca “Amazonas Colombiano” e comercialização por operadoras nacionais e internacionais.	Estratégia de marketing estruturada, com identidade amazônica consolidada no mercado internacional, e articulação com o Ministério do

Item	Descrição	Avaliação
	Promoção ativa pelo governo colombiano, tanto em nível nacional quanto “departamental” (semelhante ao governo estadual), com inserções em campanhas internacionais e presença digital de operadores locais.	Comércio, Indústria e Turismo da Colômbia, o Governo do Departamento do Amazonas/Colômbia e operadores privados e plataformas internacionais.
Infraestrutura turística e apoio	Letícia dispõe de infraestrutura turística e urbana compatível com sua função estratégica como principal porta de entrada internacional da trílice fronteira amazônica. O município é atendido pelo Aeroporto Internacional Alfredo Vásquez Cobo, equipamento de gestão pública nacional, com operação regular de voos domésticos conectando a cidade a Bogotá e outros centros colombianos, assegurando previsibilidade logística ao turismo internacional (COLÔMBIA, 2025). A infraestrutura aeroportuária constitui elemento estruturante da competitividade do destino na Amazônia. O sistema portuário fluvial encontra-se organizado para transporte regional de passageiros e cargas, sustentando a mobilidade cotidiana com Tabatinga (Brasil) e Santa Rosa (Peru). A navegação regional mantém papel complementar ao modal aéreo na dinâmica turística e comercial transfronteiriça. A rede hoteleira apresenta padrão operacional superior ao observado nos municípios brasileiros contíguos, com maior diversidade de categorias e melhor estrutura de atendimento ao mercado internacional, conforme registros do Registro Nacional de Turismo – RNT (COLÔMBIA, 2025). Observa-se maior padronização de serviços, presença de sistemas de reserva digital e inserção em plataformas internacionais de comercialização. No que se refere aos serviços bancários e comerciais, Letícia dispõe de rede bancária ativa, casas de câmbio operacionais e comércio estruturado, favorecendo transações em moeda nacional e estrangeira, fator essencial à dinâmica turística internacional. A cidade também conta com presença institucional voltada à gestão ambiental e à pesquisa científica, incluindo órgãos governamentais e instituições acadêmicas instaladas na região amazônica (UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, 2025), o que contribui para a consolidação do turismo de natureza sob bases técnicas e regulatórias. A infraestrutura urbana e turística de Letícia apresenta padrão superior à média amazônica,	De modo geral, a infraestrutura é considerada adequada ao turismo internacional de natureza, com capacidade instalada compatível com a demanda atual, mantendo papel estruturante na cadeia produtiva regional da trílice fronteira.

Item	Descrição	Avaliação
	com organização de serviços, equipamentos públicos e espaços urbanos adequados à recepção de visitantes internacionais (energia elétrica com plena cobertura urbana, abastecimento de água satisfatória no perímetro urbano, serviços públicos de saneamento melhor estruturados que o de Tabatinga - desafios logísticos típicos da região amazônica, porém melhor organização operacional).	
Síntese técnica	A integração urbana direta com Tabatinga amplia sua funcionalidade regional, embora a assimetria estrutural entre os dois lados da fronteira seja evidente.	
Avaliação	De modo geral, a infraestrutura é considerada adequada ao turismo internacional de natureza, com capacidade instalada compatível com a demanda atual, mantendo papel estruturante na cadeia produtiva regional da tríplice fronteira.	

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 31: Síntese Avaliativa Geral – Letícia/COL

Dimensão	Quantidade	Qualidade	Grau de Estruturação
Hospedagem	Alta	Média a Alta	Consolidada
Alimentação	Alta	Média a Alta	Estruturada
Receptivo	Alta	Alta	Consolidada
Eventos	Moderada	Média	Em expansão
Recursos Humanos	Moderado	Alta	Estruturada
Marketing	Alta	Estratégica	Consolidada
Infraestrutura	Alta	Boa	Adequada

Elaboração: Equipe Fipe.

g) Conclusão técnica acerca dos serviços turísticos

Letícia configura-se como o principal polo estruturador do turismo na tríplice fronteira amazônica, apresentando:

- Maior número de empreendimentos turísticos;
- Melhor qualificação profissional e domínio de idiomas;
- Estratégia consolidada de promoção internacional;
- Relevante integração com mercados externos.

h) Classificação geral de estruturação turística

Nível Consolidado – Destino Internacional de Natureza.

i) Síntese técnica

Letícia (Colômbia) configura-se como polo estratégico de turismo internacional na Amazônia, destacando-se pelo turismo de selva, biodiversidade e integração trinacional. Apresenta infraestrutura turística estruturada e experiência consolidada na recepção de visitantes estrangeiros, sendo referência regional em turismo sustentável. Seu diferencial competitivo está na inserção internacional e na valorização da floresta amazônica como produto turístico de alto valor agregado. Trata-se do principal núcleo urbano à comunidade lindeira de Puerto Nariño, que dá acesso ao Parque Nacional Natural Amacayacu, a montante, em afluente tributário do Rio Solimões.

Imagem 11: Floresta Amazônica Letícia/COL



Fonte: Tripadvisor, 2025.

5.7.3 Benjamin Constant (AM)

a) Localização

O município de Benjamin Constant está localizado no Estado do Amazonas, na Região Norte do Brasil, na porção oeste do estado, próximo à tríplice fronteira entre Brasil, Colômbia e Peru. Situa-se às margens do Rio Javari, afluente do Rio Solimões (Amazonas), integrando a região do Alto Solimões.

Encontra-se a aproximadamente 1.120 km de Manaus por via fluvial e a cerca de 30 km de Tabatinga.

Coordenadas geográficas aproximadas: 04°22'26" S de latitude e 70°01'52" W de longitude.

b) Conectividade

- **Acesso Fluvial:** Principal meio de acesso, via Rio Javari e Rio Solimões.
- **Acesso Aéreo:** Aeródromo regional com voos eventuais e apoio operacional; principal conexão aérea pela cidade de Tabatinga.
- **Integração Regional:** Proximidade com Tabatinga (AM) e Letícia (Colômbia).
- **Conectividade Internacional:** Relação fluvial e comercial com o Peru.
- **Conectividade Digital:** Serviços disponíveis com limitações típicas da região amazônica.

c) Atrativos Naturais

Quadro 32: Atrativos naturais de Benjamin Constant-AM

Atrativo	Qualidade	Avaliação
Rio Javari e Bacia Hidrográfica	• Ecossistema preservado e de grande relevância ambiental; • Potencial elevado para pesca esportiva, navegação e turismo de natureza; • Baixo nível de estrutura turística formal instalada. Qualidade: Alta (Valor Intrínseco Muito Alto / Estruturação Baixa a Média).	Recurso natural de altíssimo valor ambiental, porém com estruturação turística ainda incipiente.
Paisagens de Várzea e Floresta Amazônica	• Áreas pouco antropizadas e com apelo paisagístico; • Potencial para ecoturismo e turismo científico; • Necessidade de organização de roteiros e qualificação de serviços. Qualidade: Muito Alta (Ambiental) / Baixa (Estruturação).	Grande potencial estratégico, dependente de planejamento e investimentos.
Biodiversidad e Contígua ao Peru	• Região de fronteira ecológica contínua; • Possibilidade de integração com roteiros internacionais; • Potencial para observação de fauna e experiências imersivas. Qualidade: Muito Alta.	Diferencial competitivo pouco explorado.

Atrativo	Qualidade	Avaliação
Potencial para Turismo de Base Comunitária	- Comunidades com identidade cultural relevante; - Possibilidade de complementaridade com Tabatinga e Letícia; - Necessita regulamentação, capacitação e organização institucional.	-

Elaboração: Equipe Fipe.

d) Atrativos Culturais

Quadro 33: Atrativos culturais de Benjamin Constant-AM

Atrativo	Qualidade	Avaliação
Povo Tikuna e Outras Etnias	- Presença e identidade cultural consolidada; - Patrimônio imaterial; - Visitação depende de regulamentação e diálogo comunitário. Qualidade: Muito Alta (Valor Cultural)	Atrativo cultural estratégico, com necessidade de governança participativa.
Cultura Ribeirinha Amazônica	- Estilo de vida tradicional preservado; - Potencial para experiências autênticas; - Baixa formalização como produto turístico. Qualidade: Alta.	-
Artesanato Indígena e Ribeirinho	- Produção autêntica e identitária; - Comercialização predominantemente local e informal; - Potencial para fortalecimento via organização associativa. Qualidade: Média/Alta.	-
Festividades Religiosas e Manifestações Culturais	- Participação comunitária relevante; - Baixa promoção externa; - Potencial de estruturação como calendário turístico regional. Qualidade: Média.	-

Elaboração: Equipe Fipe.

e) Atrativos Estratégicos

Quadro 34: Atrativos estratégicos de Benjamin Constant-AM

Atrativo	Qualidade	Avaliação
Proximidade com a Terra Indígena Vale do Javari	- Uma das maiores terras indígenas do Brasil. - Área de altíssima relevância ambiental e antropológica. - Acesso restrito e sujeito à legislação específica. Qualidade: Muito Alta (Ambiental e Cultural).	Potencial estratégico relevante, porém com limitações legais claras.
Potencial para Turismo Etnocultural	- Possibilidade de desenvolvimento mediante regulamentação e consentimento das comunidades. - Necessidade de protocolos de visitação e mediação institucional. Qualidade: Alta (Potencial).	-

Atrativo	Qualidade	Avaliação
Integração com a Tríplice Fronteira	- Possibilidade de complementaridade com Tabatinga e Letícia. - Pode funcionar como extensão natural de roteiros internacionais. Qualidade: Alta	-

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 35: Síntese da Qualidade – Benjamin Constant-AM

Categoria	Valor Intrínseco	Grau de Estruturação	Potencial Estratégico
Naturais	Muito Alto	Baixo/Médio	Muito Alto
Culturais	Muito Alto	Baixo/Médio	Muito Alto
Estratégicos	Muito Alto	Médio	Alto
Estrutura de Operação	Baixa	—	Médio

Elaboração: Equipe Fipe.

f) Conclusão técnica acerca dos atrativos turísticos

Benjamin Constant apresenta altíssimo valor ambiental e cultural, porém:

- Estrutura turística ainda em estágio inicial;
- Baixa formalização do receptivo;
- Necessidade de qualificação profissional e organização institucional.

g) Classificação da qualidade dos atrativos

Classifica-se como destino de alto potencial estratégico, ainda em fase inicial de estruturação turística, com possibilidade de integração complementar ao polo Tabatinga–Letícia.

h) Principais Serviços Turísticos de Benjamin Constant-AM

Quadro 36: Principais Serviços Turísticos de Benjamin Constant-AM

Item	Descrição	Avaliação
Hospedagem	- Pousadas e hospedarias de pequeno porte e limitada à cidade. Estrutura simples e voltada ao público regional, institucional e técnico (servidores, pesquisadores, comerciantes), além de viajantes de negócios. Capacidade limitada, apesar do grande fluxo em alguns eventos; - Durante as ações de ordenamento turístico realizadas em Benjamin Constant (AM) em outubro de	Oferta limitada e com padrão básico, suficiente para demanda local, mas restrita para turismo internacional mais estruturado.

Item	Descrição	Avaliação
	2025, foram registrados 10 prestadores de serviços turísticos no Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos – Cadastur, correspondente aos meios de hospedagem e demais segmentos vinculados ao turismo local (BRASIL; AMAZONASTUR, 2025).	
Alimentação	De acordo com levantamento realizado em novembro de 2025 nas plataformas Google Maps e registros disponíveis no Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos – Cadastur, identificam-se aproximadamente 28 estabelecimentos de alimentação ativos no perímetro urbano de Benjamin Constant, considerando registros formais e estabelecimentos em operação com presença digital (BRASIL, 2025; GOOGLE MAPS, 2025). O município apresenta oferta composta predominantemente por restaurantes regionais de pequeno porte, com foco na culinária amazônica tradicional, incluindo preparações à base de peixes regionais, farinha, frutas amazônicas e pratos típicos da cultura ribeirinha e indígena. A estrutura dos estabelecimentos é, em sua maioria, simples, com atendimento voltado prioritariamente ao público residente e à circulação regional. Observa-se que a maior parte dos estabelecimentos não apresenta cardápio bilíngue, identidade gastronômica estruturada como produto turístico ou estratégia formal de promoção voltada ao visitante externo. A ambientação e o padrão de atendimento são funcionais, porém não orientados à experiência gastronômica diferenciada.	A oferta atual atende satisfatoriamente à demanda interna e à circulação regional, mas carece de qualificação específica para inserção estratégica no mercado turístico. Identifica-se potencial para desenvolvimento de produto gastronômico associado à cultura Ticuna e à sociobiodiversidade amazônica, mediante ações de capacitação, padronização sanitária, identidade visual e promoção integrada.
Receptivos	A atividade de receptivo turístico em Benjamin Constant caracteriza-se como incipiente e predominantemente informal, operando majoritariamente por meio de articulações diretas entre visitantes e moradores locais ou por encaminhamento indireto a partir de Tabatinga. Não se observa presença consolidada de agências receptivas formalmente estruturadas com sede no município. Durante a visita técnica, constatou-se a atuação pontual de guias locais com conhecimento empírico aprofundado sobre navegação fluvial, comunidades indígenas,	Benjamin Constant apresenta potencial consistente para estruturação de turismo de base comunitária e etnoturismo, considerando seus ativos culturais e ambientais. Entretanto, o nível limitado de formalização do receptivo, a inexistência de agências estruturadas e a dependência logística regional configuram entraves à consolidação do setor. Recomenda-se programa específico de formalização via Cadastur, capacitação técnica

Item	Descrição	Avaliação
	trilhas e práticas culturais tradicionais, característica recorrente em destinos amazônicos com baixa formalização do setor (BRASIL, 2023). Contudo, verifica-se reduzida inserção desses profissionais em canais estruturados de comercialização, plataformas digitais e redes nacionais de distribuição turística. Observa-se ainda dependência operacional da estrutura instalada em Tabatinga, que concentra maior número de operadores e conexões com o mercado internacional via Letícia (COLÔMBIA, 2025). Essa dinâmica limita a retenção de valor econômico em Benjamin Constant e reduz sua autonomia na organização de produtos turísticos próprios. Conforme verificação realizada no Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos – Cadastur, inexistente registro de agências de turismo formalmente cadastradas no município até a data da consulta (BRASIL, 2025). A ausência ou baixa incidência de registros formais indica fragilidade institucional no segmento de intermediação turística local.	continuada e organização de roteiros estruturados com governança local.
Eventos	O município realiza eventos de caráter predominantemente local, vinculados ao calendário religioso, cultural e comunitário. Destacam-se festividades tradicionais associadas às comunidades indígenas e celebrações religiosas do calendário católico. De acordo com informações obtidas junto à gestão municipal e registros de campo (nov. 2025), identificam-se: • Realização anual de festividades religiosas tradicionais, com periodicidade fixa; • Eventos culturais vinculados às comunidades indígenas, com ocorrência sazonal; • Atividades escolares e comunitárias distribuídas ao longo do ano; • Ausência de eventos turísticos estruturados de porte regional ou estadual. Os eventos ocorrem, em geral, em praças públicas, espaços comunitários ou estruturas temporárias. Inexiste centro de convenções, equipamentos culturais de grande porte ou infraestrutura permanente para recepção de público ampliado.	Pode-se elaborar calendário turístico oficial, com definição de evento âncora anual e estruturação mínima de logística, comunicação e captação regional, focado em festival cultural indígena com identidade territorial.

Item	Descrição	Avaliação
	A capacidade de atendimento está limitada à população local e à circulação regional espontânea. Inexistem evidências de captação sistemática de visitantes externos por meio de promoção organizada. Não foi identificado calendário oficial consolidado com programação anual estruturada voltada à promoção turística externa.	
Recursos humanos	A estrutura de recursos humanos vinculada ao turismo em Benjamin Constant é composta predominantemente por mão de obra local, com identidade cultural e conhecimento empírico do território. Observa-se participação ativa de membros das comunidades indígenas (inclusive Ticuna), ribeirinhos, comerciantes locais e servidores públicos municipais nas atividades relacionadas ao turismo. Há ausência de corpo técnico especializado exclusivo em turismo na administração municipal. Atuação pontual de professores, técnicos ambientais e lideranças comunitárias em iniciativas culturais e educativas vinculadas ao turismo; Inexistência de guias certificados com registro formal ativo. Não foi identificada oferta regular de cursos técnicos profissionalizantes específicos em turismo no município, sendo a qualificação.	A disponibilidade de mão de obra local é suficiente para atender à demanda atual, que ainda é reduzida. Contudo, para expansão estruturada do turismo, inclusive no segmento de base comunitária e etnoturismo, será necessária: - Capacitação técnica continuada; - Formalização profissional; - Formação em hospitalidade e atendimento intercultural; - Treinamento em gestão, precificação e comercialização digital. O capital humano culturalmente qualificado constitui ativo estratégico do destino, porém demanda estruturação técnica para inserção competitiva no mercado turístico regional e internacional. Instituições relevantes: - UEA (Universidade do Estado do Amazonas – polo local); - Ifam (Instituto Federal do Amazonas – unidade regional). Relação com a Qualidade do Turismo: - Base educacional existente, com potencial para formação técnica; - Ainda há baixa especialização em turismo, hospitalidade e idiomas; - Conhecimento tradicional das comunidades indígenas (Tikuna, Kokama, entre outras).
Marketing e comercialização	- Baixa inserção no mercado turístico formal; - Divulgação limitada à folheteria em português; - Potencial de integração promocional com o polo Tabatinga-Letícia. Como é feita a promoção: - Promoção pontual por meio institucional municipal.	Marketing turístico incipiente e pouco estruturado.

Item	Descrição	Avaliação
	- Baixa presença digital estruturada. - Dependência indireta da visibilidade de Tabatinga/Letícia. Por quem: - Prefeitura municipal. - Iniciativas isoladas de empreendedores locais.	
Infraestrutura turística e apoio	A infraestrutura turística e de apoio de Benjamin Constant está estruturada a partir de sua função regional como centro urbano intermediário no Alto Solimões, exercendo papel de suporte administrativo e comercial para comunidades ribeirinhas e indígenas do entorno (IBGE, 2022).	O porto fluvial constitui o principal eixo logístico do município, sendo utilizado para transporte de passageiros e mercadorias. Trata-se de estrutura funcional e ativa, porém simples, operando como ponto de embarque e desembarque regional, sem configuração específica de terminal turístico estruturado (AMAZONAS, 2024). Sua operação depende das condições hidrológicas do Rio Solimões, fator que impacta diretamente a previsibilidade logística do turismo. O município não dispõe de aeroporto com voos comerciais regulares, dependendo operacionalmente do Aeroporto Internacional de Tabatinga para conexões regionais e nacionais (ANAC, 2025). Essa dependência amplia custos logísticos e reduz a autonomia do destino para organização de fluxos turísticos independentes.
Infraestrutura Básica	- Energia elétrica satisfatória na sede urbana, em detrimento do saneamento. - Sistema de abastecimento de água no perímetro urbano. - Serviços públicos básicos de coleta de lixo e varrição. - Dependência logística fluvial relevante. - Desafios logísticos decorrentes do isolamento geográfico.	Infraestrutura básica funcional, porém sujeita às limitações estruturais típicas do interior amazônico.
Síntese técnica	Benjamin Constant apresenta vocação para o turismo de natureza e turismo cultural de base comunitária, com presença indígena e inserção estratégica na região do Alto Solimões. O município possui estrutura turística incipiente e depende da integração com Tabatinga para maior inserção no mercado turístico regional. Seu diferencial competitivo está na autenticidade cultural e na proximidade com áreas de alta relevância ambiental, demandando planejamento sustentável e qualificação profissional para desenvolvimento estruturado do setor.	

Item	Descrição	Avaliação
Avaliação	A infraestrutura urbana é compatível com município de porte médio amazônico (IBGE, 2022), sendo funcional para a dinâmica regional. Entretanto, sob a perspectiva do turismo estruturado, apresenta limitações quanto à qualificação de espaços públicos, padronização visual e equipamentos de apoio ao visitante. A consolidação do turismo local demandará investimentos em qualificação do porto fluvial para recepção turística, implantação de Centro de Atendimento ao Turista e adequação da sinalização conforme diretrizes federais (BRASIL, 2010; BRASIL, 2025). Os serviços públicos concentram-se no núcleo urbano, incluindo agências bancárias e correspondentes bancários, comércio varejista ativo e equipamentos de saúde de média complexidade (IBGE, 2022). Não foi identificado Centro de Atendimento ao Turista estruturado, conforme verificação de campo e consulta ao Cadastur (BRASIL, 2025). A sinalização turística é insuficiente e não apresenta aplicação sistemática do Guia Brasileiro de Sinalização Turística, inclusive no que se refere à identificação de atrativos culturais e orientação ao visitante (BRASIL, 2010). Qualidade: • Infraestrutura compatível com município de porte médio amazônico. • Necessidade de melhorias urbanísticas e sinalização turística. • Funcional para dinâmica regional, mas limitada para expansão turística estruturada.	

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 37: Síntese Avaliativa Geral – Benjamin Constant-AM

Dimensão	Quantidade	Qualidade	Grau de Estruturação
Hospedagem	Baixa	Básica	Limitada
Alimentação	Moderada	Básica	Parcial
Receptivo	Baixo	Potencial Alto	Incipiente
Eventos	Baixo	Básica	Baixa
Recursos Humanos	Moderado	Médio	Subestruturado
Marketing	Baixo	Incipiente	Frágil
Infraestrutura	Moderada	Funcional	Adequada à escala local

Elaboração: Equipe Fipe.

i) Conclusão Técnica

Benjamin Constant apresenta:

- Potencial para turismo de base comunitária e etnoturismo indígena;
- Localização estratégica no Alto Solimões;
- Base educacional que pode apoiar qualificação futura.

Entretanto:

- Estrutura turística ainda incipiente;
- Baixa formalização do receptivo.

- Marketing praticamente inexistente em escala regional e nacional.
- j) **Classificação geral de estruturação turística:** Nível Inicial, com Potencial de Desenvolvimento Sustentável.

Imagem 12: Museu Magüta – referência nacional sobre cultura Ticuna, em Benjamin Constant/AM



Elaboração: Equipe Fipe.

5.7.4 Atalaia do Norte (AM)

a) Localização

O município de Atalaia do Norte está localizado no Estado do Amazonas, na Região Norte do Brasil, na porção oeste do estado, próximo à fronteira com o Peru. Situa-se às margens do Rio Javari e é considerado porta de entrada para a região do Vale do Javari.

Encontra-se a aproximadamente 1.150 km da capital Manaus por via fluvial e cerca de 1h20 de viagem de Tabatinga (percurso fluvial até Benjamin Constant, e deste, em rodovia asfaltada).

Coordenadas geográficas aproximadas: 05°12'36" S de latitude e 70°13'45" W de longitude.

b) Conectividade

- Acesso Fluvial: Principal meio de transporte, via Rio Javari, conectando à tríplice fronteira (Brasil–Peru–Colômbia).

- **Acesso Aéreo:** Pequeno aeródromo local, com voos esporádicos; acesso principal via Tabatinga;
- **Integração Regional:** Dependência logística de Tabatinga para transporte, serviços e comércio;
- **Conectividade Internacional:** Proximidade com fronteira peruana;
- **Conectividade Digital:** Limitada, inclusive em comunidades rurais e indígenas.

c) Principais Atrativos

Quadro 38: Principais atrativos naturais de Atalaia do Norte-AM

Item	Descrição	Avaliação
Rio Javari e Afluentes Piscosos	• Região com elevada biodiversidade aquática; • Potencial para pesca esportiva controlada e expedições fluviais; • Baixa presença de operação turística formal. Qualidade: Muito Alta (Valor Ambiental) / Baixa (Estruturação Turística).	Recurso natural estratégico, porém, com exploração turística ainda incipiente.
Floresta Amazônica Preservada	• Uma das áreas mais preservadas da Amazônia brasileira; • Alto valor ambiental e científico; • Baixo nível de infraestrutura turística instalada. Qualidade: Muito Alta	Patrimônio natural de relevância internacional, dependente de planejamento estruturado.
Observação de Fauna e Flora	• Presença de espécies emblemáticas; • Atratividade para turismo científico e de natureza especializada; • Necessidade de capacitação técnica de guias e protocolos ambientais. Qualidade: Muito Alta (Potencial).	-
Potencial para Ecoturismo e Turismo de Aventura	• Ambiente propício para expedições, trilhas e navegação remota; • Apelo para mercado segmentado; • Ausência de cadeia produtiva estruturada. Qualidade: Alta (Potencial) / Baixa (Operacionalização Atual).	-

Elaboração: Equipe Fipe.

d) Atrativos Culturais

Quadro 39: Atrativos culturais de Atalaia do Norte-AM

Item	Descrição	Avaliação
Comunidades Indígenas (Ticuna, Korubo e Ribeirinhas)	• Região de alta relevância etnográfica. • Cultura tradicional preservada. • Necessidade de regulamentação rigorosa para visitação.	Patrimônio cultural estratégico, com limites legais e éticos claros.

Item	Descrição	Avaliação
	Qualidade: Muito Alta (Valor Cultural e Antropológico).	
Cultura Tradicional Amazônica com Influência Peruana	- Integração cultural transfronteiriça. - Expressões culturais autênticas. - Baixa formalização como produto turístico. Qualidade: Alta	-
Turismo Etnocultural (Potencial Educativo)	- Possibilidade de desenvolvimento sustentável mediante governança comunitária. - Requer protocolos específicos e articulação com FUNAI e demais órgãos competentes. Qualidade: Alta (Potencial).	-

Elaboração: Equipe Fipe.

e) Atrativos Estratégicos

Quadro 40: Atrativos estratégicos de Atalaia do Norte-AM

Item	Descrição	Avaliação
Inserção na Terra Indígena Vale do Javari	- Uma das maiores Terras Indígenas do Brasil; - Área de altíssima relevância ambiental e antropológica; - Acesso restrito e regulamentado. Qualidade: Muito Alta (Ambiental e Geopolítica)	Grande importância estratégica, porém com limitações legais para uso turístico convencional.
Base para Turismo de Expedição e Pesquisa Científica	- Logística favorável para expedições científicas e ambientais; - Atratividade para pesquisadores e mercado de nicho; Qualidade: Muito Alta (Segmento Especializado).	-
Potencial de Turismo Internacional (Fronteira Peruana)	- Proximidade com o Peru favorece integração futura; - Necessita estrutura logística e institucional para consolidação. Qualidade: Alta (Potencial).	-

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 41: Síntese da Qualidade – Atalaia do Norte-AM

Categoria	Valor Intrínseco	Grau de Estruturação	Potencial Estratégico
Naturais	Muito Alto	Baixo	Muito Alto
Culturais	Muito Alto	Baixo	Muito Alto
Estratégicos	Muito Alto	Baixo/Médio	Muito Alto
Estrutura Operacional	Baixa	—	Médio

Elaboração: Equipe Fipe.

f) Conclusão técnica acerca dos serviços turísticos

Atalaia do Norte apresenta:

- Um dos maiores valores ambientais e antropológicos da região amazônica.
- Relevante vocação para turismo científico, expedições e ecoturismo especializado.
- Baixíssimo nível de estruturação turística formal.
- Necessidade de rígida observância legal devido à Terra Indígena Vale do Javari.

g) Classificação da qualidade dos atrativos

Classifica-se como destino de valor estratégico e ambiental, ainda em estágio inicial de maturidade turística, adequado a segmentos especializados e mediante planejamento institucional rigoroso.

h) Principais Serviços Turísticos em Atalaia do Norte-AM

Quadro 42: Principais Serviços Turísticos em Atalaia do Norte-AM

Item	Descrição	Avaliação
Hospedagem	A oferta de hospedagem em Atalaia do Norte caracteriza-se por estrutura de pequeno porte, composta predominantemente por pousadas familiares e hospedarias locais. A operação é voltada majoritariamente ao atendimento de servidores públicos, profissionais da saúde, equipes institucionais, pesquisadores e missionários que atuam na região do Vale do Javari. Conforme consulta ao Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos – Cadastur (BRASIL, 2025), o número de meios de hospedagem formalmente registrados no município é reduzido. A verificação de campo realizada em novembro de 2025 identificou a existência de estabelecimentos ativos além dos formalizados, totalizando 7 meios de hospedagem em operação regular no perímetro urbano, entre pousadas e hospedarias familiares. A capacidade instalada é compatível com a escala urbana do município (IBGE, 2022), sendo estimada, com base em observação direta e informações locais, em aproximadamente 110 leitos	A oferta atual é suficiente para atender à demanda institucional e administrativa do município, mas é limitada para suportar expansão estruturada do turismo de natureza ou de base comunitária. Para consolidação do destino, recomenda-se: • Qualificação da infraestrutura com padrões mínimos de hospitalidade; • Capacitação em sustentabilidade e gestão de pequenos empreendimentos; • Inserção formal no Cadastur; • Integração com operadores regionais.

Item	Descrição	Avaliação
	operacionais distribuídos entre os estabelecimentos ativos. A infraestrutura dos meios de hospedagem é simples e funcional, com padrão básico de conforto. Não foram identificados empreendimentos com padrão turístico estruturado voltado ao mercado nacional ou internacional. Observa-se: • Ausência de certificações ambientais ou de sustentabilidade formalizadas; • Inexistência de integração com plataformas estruturadas de comercialização internacional; • Baixa presença de identidade turística consolidada nos empreendimentos; • Estrutura adequada à demanda institucional recorrente. A localização estratégica próxima ao Vale do Javari confere potencial para hospedagem vinculada a turismo científico e de natureza, porém essa vocação ainda não se encontra estruturada como produto turístico formal.	
Alimentação	A oferta de alimentação no município de Atalaia do Norte é composta predominantemente por estabelecimentos de pequeno porte, voltados ao atendimento da população local, servidores públicos e grupos institucionais que atuam na região do Vale do Javari.	Conforme levantamento realizado em campo (novembro de 2025) e consulta ao Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos – Cadastur (BRASIL, 2025), identificam-se 12 estabelecimentos de alimentação em operação regular no perímetro urbano, entre restaurantes familiares, lanchonetes e pontos de refeição informal com funcionamento contínuo. A estrutura urbana e o porte populacional do município (IBGE, 2022) indicam que a oferta está dimensionada à dinâmica cotidiana local, não apresentando perfil voltado à diversificação gastronômica turística. Observa-se predominância de culinária regional amazônica, com oferta baseada em: • Peixes regionais; • Preparações simples com insumos locais; • Refeições executivas voltadas ao consumo diário. A estrutura física dos estabelecimentos é simples e funcional, sem ambientação

Item	Descrição	Avaliação
		temática ou identidade gastronômica estruturada como produto turístico. Não foram identificados restaurantes com cardápio bilíngue, posicionamento digital estruturado ou proposta gastronômica voltada à experiência turística diferenciada. A oferta atende adequadamente à demanda cotidiana e institucional, porém apresenta baixa especialização para o visitante externo. A infraestrutura de alimentação é suficiente para o fluxo atual do município, caracterizado por baixa intensidade turística e predominância institucional. Para inserção estratégica no turismo de natureza e científico, recomenda-se: • Capacitação em hospitalidade e manipulação de alimentos; • Valorização da gastronomia regional como produto turístico; • Padronização sanitária e melhoria de ambientação; Inserção em plataformas digitais de promoção.
Receptivos	A atividade de receptivo turístico em Atalaia do Norte caracteriza-se por atuação predominantemente informal, exercida por guias locais e membros de comunidades tradicionais com conhecimento territorial aprofundado, inclusive em áreas relacionadas ao Vale do Javari. Conforme consulta ao Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos – Cadastur (BRASIL, 2025), não foram identificadas agências de turismo formalmente registradas com sede no município até a data da verificação (nov. 2025). A atuação ocorre de forma pontual, mediante articulação direta entre visitantes e guias comunitários, ou por intermediação externa realizada a partir de Tabatinga ou Boa Vista. De acordo com a Lei nº 8.623/1993, que regulamenta a profissão de Guia de Turismo no Brasil, o exercício profissional requer cadastro e habilitação formal (BRASIL, 1993). Observa-se que a maioria dos condutores locais atua sem formalização regular, o que limita inserção em mercados estruturados e	O município apresenta potencial estratégico elevado no segmento de turismo de natureza e base comunitária, inclusive pela proximidade com o Vale do Javari. Contudo, o grau de estruturação institucional do receptivo é muito baixo. Recomenda-se: • Programa de formalização de guias via Cadastur; • Capacitação técnica continuada; • Estruturação de associação ou cooperativa local; • Desenvolvimento de protocolos de operação sustentável. A consolidação do turismo dependerá da articulação entre capacitação profissional, formalização jurídica e apoio institucional.

Item	Descrição	Avaliação
	reduz a segurança jurídica da operação turística. Foi identificada a atuação de guias comunitários com conhecimento empírico sobre: • Navegação fluvial; • Trilhas em áreas de floresta; • Cultura indígena; • Dinâmicas socioambientais do Vale do Javari. Entretanto, não se verificou programa contínuo de capacitação técnica, certificação profissional ou estrutura institucional organizada para comercialização de roteiros. O território apresenta elevado potencial para desenvolvimento de turismo de natureza, etnoturismo e turismo científico, segmentos reconhecidos nas diretrizes nacionais para o turismo em áreas naturais e comunitárias (BRASIL, 2018).	
Eventos	A dinâmica de eventos no município de Atalaia do Norte está vinculada predominantemente a festividades tradicionais das comunidades indígenas, celebrações religiosas e atividades comunitárias de caráter local. Tais eventos integram o calendário sociocultural do município, porém não se configuram, atualmente, como produtos turísticos estruturados.	Conforme observado em campo (nov. 2025) e considerando as diretrizes nacionais para estruturação do turismo de eventos (BRASIL, 2022), não foi identificado calendário turístico oficial com programação anual organizada para fins de promoção regional ou estadual. Foram identificados: • Realização anual de festividades religiosas tradicionais; • Eventos culturais promovidos por comunidades indígenas; • Atividades comunitárias e escolares distribuídas ao longo do ano A origem de público é predominantemente local ou microrregional, sem evidência de captação estruturada de visitantes externos. Os eventos ocorrem em praças públicas, escolas ou espaços comunitários, sem infraestrutura permanente dedicada a eventos de médio ou grande porte. O município não dispõe de centro de convenções, auditório estruturado ou equipamento cultural de maior capacidade. De acordo com as diretrizes do Plano Nacional de Turismo, destinos que

Item	Descrição	Avaliação
		pretendem consolidar-se no segmento de eventos devem possuir estrutura mínima de recepção, logística e promoção integrada (BRASIL, 2022). Tais elementos ainda não se encontram consolidados em Atalaia do Norte. O município apresenta baixa consolidação como destino de eventos turísticos. A programação existente cumpre relevante função sociocultural local, mas não está estruturada como estratégia de atração de fluxo turístico. Identifica-se potencial para: • Estruturação de festival cultural indígena com identidade territorial; • Inserção das festividades tradicionais em calendário regional; • Desenvolvimento de plano de eventos articulado ao turismo de base comunitária. A consolidação do segmento dependerá da organização institucional, definição de evento âncora e estruturação mínima de logística, comunicação e promoção.
Recursos humanos	A estrutura de recursos humanos do município de Atalaia do Norte caracteriza-se pelo protagonismo das comunidades indígenas, inclusive vinculadas ao território do Vale do Javari, uma das maiores terras indígenas do Brasil. O conhecimento tradicional sobre o território, biodiversidade, rotas fluviais e práticas culturais constitui ativo estratégico para o desenvolvimento do turismo de natureza e do etnoturismo.	Contudo, conforme diretrizes nacionais para qualificação do turismo sustentável, o desenvolvimento do setor exige capacitação específica em hospitalidade, condução de visitantes, segurança em turismo de aventura e gestão de empreendimentos comunitários (BRASIL, 2018; BRASIL, 2022). A mão de obra local é predominantemente composta por: • População residente e comunitária; • Servidores públicos federais vinculados a órgãos como Funai e Sesai; • Agentes das forças de segurança e equipes administrativas. O município conta com presença institucional relevante voltada à política indigenista e à proteção territorial, o que fortalece a governança territorial, mas não configura, por si só, qualificação técnica voltada ao mercado turístico. Não foram identificadas instituições de ensino técnico ou superior com oferta estruturada de formação específica em

Item	Descrição	Avaliação
		turismo no município, o que limita a profissionalização do setor e a formalização da atividade receptiva. Instituições relevantes: • Atuação de órgãos federais ligados à política indigenista e proteção territorial. • Presença de escolas públicas e unidades administrativas. Relação com a Qualidade do Turismo: Segundo as diretrizes para Turismo de Base Comunitária (BRASIL, 2018), a qualificação técnica deve articular saber tradicional e capacitação formal, garantindo segurança jurídica, organização produtiva e inserção em mercados estruturados. Em Atalaia do Norte, observa-se: • Elevado conhecimento empírico do território e da cultura indígena; • Baixa formalização de guias e condutores; • Ausência de certificação profissional específica para turismo de aventura; • Necessidade de capacitação em hospitalidade e gestão turística. A ausência de qualificação técnica estruturada impacta diretamente a capacidade do município de consolidar produtos turísticos organizados e comercializáveis em escala regional ou nacional (BRASIL, 2022). O capital humano local apresenta elevado valor estratégico sob a perspectiva territorial e cultural, inclusive para o turismo de natureza, científico e etnoturismo. Entretanto, o grau de qualificação técnica formal é reduzido, limitando a estruturação profissional do setor. A consolidação do turismo no município dependerá de: • Programas de capacitação continuada; • Certificação de condutores locais; • Estruturação de modelo de turismo de base comunitária; • Integração entre saber tradicional e formação técnica.

Item	Descrição	Avaliação
Marketing e comercialização	- Promoção mínima ou inexistente fora do círculo regional; - Dependência de operadoras externas e instituições governamentais. - Potencial para integrar roteiros do Vale do Javari e Alto Solimões; - Divulgação pontual associada ao Vale do Javari e à biodiversidade; - Visibilidade indireta por temas ambientais e territoriais. Por quem: - Órgãos públicos e imprensa nacional (não especificamente turística); - Iniciativas isoladas.	Marketing turístico inexistente de forma estruturada. A imagem do município é mais associada a questões territoriais e ambientais do que ao turismo organizado.
Infraestrutura turística e apoio	A infraestrutura de apoio ao turismo em Atalaia do Norte está diretamente condicionada à sua localização remota na região do Alto Solimões e à predominância do modal hidroviário como principal eixo logístico. O acesso ao município ocorre predominantemente por via fluvial, por meio do Rio Solimões e seus afluentes, configurando dependência estrutural do transporte hidroviário regional. O deslocamento aéreo depende da infraestrutura aeroportuária de Tabatinga, que funciona como principal porta de entrada aérea da sub-região (BRASIL, 2023; IBGE, 2022). O município dispõe de aeródromo regional de pequeno porte, com operação restrita e sem voos comerciais regulares de grande escala, o que limita a conectividade direta com centros emissores de turistas. A infraestrutura de apoio ao turismo em Atalaia do Norte está diretamente condicionada à sua localização remota na região do Alto Solimões e à predominância do modal hidroviário como principal eixo logístico. O acesso ao município ocorre predominantemente por via fluvial, por meio do Rio Solimões e seus afluentes, configurando dependência estrutural do transporte hidroviário regional. O deslocamento aéreo depende da infraestrutura aeroportuária de Tabatinga, que funciona como principal	No caso de Atalaia do Norte, observa-se: - Infraestrutura funcional mínima para atendimento institucional e regional; - Alta dependência logística de Tabatinga e Benjamin Constant para insumos, transporte aéreo e serviços especializados; - Baixa adequação urbana voltada à experiência do visitante; - Ausência de equipamentos estruturantes de apoio turístico. A infraestrutura existente é suficiente para a dinâmica administrativa e institucional do município, porém insuficiente para sustentar expansão estruturada do turismo. O desenvolvimento turístico local exigirá: - Investimentos em sinalização e informação ao visitante; - Melhoria da estrutura portuária com foco turístico; - Integração logística com Tabatinga; - Planejamento urbano orientado à recepção de visitantes. A condição atual configura limitação estrutural à consolidação de fluxo turístico regular, ainda que o território apresente elevado potencial ambiental e cultural.

Item	Descrição	Avaliação
	porta de entrada aérea da sub-região (BRASIL, 2023; IBGE, 2022). O município dispõe de aeródromo regional de pequeno porte, com operação restrita e sem voos comerciais regulares de grande escala, o que limita a conectividade direta com centros emissores de turistas. De acordo com diretrizes do Plano Nacional de Turismo 2022–2027, a infraestrutura de acesso e apoio é elemento estruturante para a consolidação de destinos de natureza e fronteira (BRASIL, 2022).	
Infraestrutura básica	- Desafios logísticos decorrentes do isolamento e do percurso fluvial; - Energia elétrica na sede urbana; - Abastecimento de água básico; - Serviços públicos de coleta de lixo e varrição essenciais; - Desafios logísticos e estruturais.	Infraestrutura básica limitada e vulnerável, típica de município de difícil acesso na Amazônia.
Síntese técnica	Atalaia do Norte apresenta alta vocação para o turismo de natureza, aventura e etnoturismo, com presença indígena e inserção estratégica na Terra Indígena Vale do Javari.	
Avaliação	A estrutura turística é incipiente e dependente da integração com Tabatinga e Benjamin Constant. Seu diferencial competitivo está na preservação ambiental, autenticidade cultural e potencial para turismo científico e de expedição, demandando planejamento sustentável, qualificação profissional e governança comunitária.	

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 43: Síntese Avaliativa Geral – Atalaia do Norte-AM

Dimensão	Quantidade	Qualidade	Grau de Estruturação
Hospedagem	Muito Baixa	Básica	Incipiente
Alimentação	Baixa	Básica	Incipiente
Receptivo	Muito Baixo	Potencial Alto	Muito Incipiente
Eventos	Muito Baixo	Básica	Baixa
Recursos Humanos	Baixo	Conhecimento Tradicional Relevante	Não Estruturado
Marketing	Muito Baixo	Inexistente	Frágil
Infraestrutura	Baixa	Limitada	Restrita

Elaboração: Equipe Fipe.

i) Conclusão técnica acerca dos serviços turísticos

Atalaia do Norte caracteriza-se como:

- Território de altíssimo valor ambiental e sociocultural (Vale do Javari).
- Potencial estratégico para turismo científico e de base comunitária.

- Área sensível com presença institucional federal.
- Estrutura turística praticamente inexistente.
- Limitações logísticas severas.
- Necessidade de planejamento rigoroso e abordagem sustentável.

j) Classificação geral de estruturação turística

Nível Muito Inicial – Potencial Estratégico Ambiental e Sociocultural, com Alta Sensibilidade Territorial.

Imagem 13: Portal Atalaia do Norte (AM)



Elaboração: Equipe Fipe.

5.7.5 Boa Vista (RR)

a) Localização

Boa Vista é a capital do Estado de Roraima, localizada na Região Norte do Brasil. Situa-se na porção centro-leste do estado, às margens do Rio Branco, próxima à fronteira com a Venezuela e a Guiana.

Coordenadas geográficas aproximadas: 02°49'11" N de latitude e 60°40'24" W de longitude.

b) Conectividade

- **Acesso Terrestre:** BR-174 (ligação com Manaus/AM e com a fronteira com a Venezuela) e BR-401 (ligação com Bonfim/Guiana).

- **Acesso Aéreo:** Aeroporto Internacional de Boa Vista – Atlas Brasil Cantanhede, com voos regulares para as capitais brasileiras.
- **Integração Internacional:** Proximidade com fronteira, favorecendo fluxo de turistas e comércio.
- **Transporte Urbano:** Sistema de transporte público municipal estruturado.
- **Conectividade Digital:** Cobertura de internet e telefonia móvel com presença de redes 4G/5G em expansão.

c) Principais Atrativos

Quadro 44: Principais atrativos naturais de Boa Vista-RR

Item	Descrição	Avaliação
Orla Taumanan (Rio Branco)	• Espaço bem estruturado para lazer e convivência; • Boa manutenção paisagística e iluminação; • Uso pela população local e visitantes. Qualidade: Alta (Estrutura Urbana Consolidada)	Atrativo urbano qualificado, com boa infraestrutura e potencial para eventos.
Parque Anauá	• Principal parque urbano do estado; • Estrutura para atividades recreativas, esportivas e eventos; • Equipamentos públicos consolidados. Qualidade: Alta	Espaço multifuncional com boa capacidade de suporte turístico urbano.
Praia Grande (período de estiagem)	• Relevante atratividade no período seco; • Uso recreativo intenso; • Estrutura temporária variável conforme a sazonalidade. Qualidade: Média/Alta (Sazonal)	Produto sazonal relevante para turismo regional.
Paisagens do Cerrado Roraimense	• Diferencial ambiental dentro da Amazônia; • Potencial para turismo de natureza e contemplação; • Baixa estruturação como produto formal na área urbana. Qualidade: Alta (Valor Paisagístico)	-

Elaboração: Equipe Fipe.

d) Atrativos Culturais

Quadro 45: Atrativos culturais de Boa Vista-RR

Item	Descrição	Avaliação
Monumento aos Pioneiros	• Marco simbólico da formação do estado; • Valor histórico e identitário; • Uso predominantemente contemplativo. Qualidade: Média/Alta	-
Praça das Águas e Portal do Milênio	• Espaços urbanos qualificados; • Apelo visual e turístico; • Integração com a Orla Taumanan. Qualidade: Alta	-

Item	Descrição	Avaliação
Centro Histórico	• Presença de edificações históricas relevantes; • Necessidade de maior valorização interpretativa e turística; • Potencial para roteiros culturais estruturados. Qualidade: Média	-
Eventos Culturais	• Festivais regionais e eventos públicos consolidados; • Capacidade de mobilização estadual; • Potencial de fortalecimento como calendário turístico estruturado. Qualidade: Alta	-

Elaboração: Equipe Fipe.

e) Atrativos Estratégicos

Quadro 46: Atrativos estratégicos de Boa Vista-RR

Item	Descrição	Avaliação
Porta de Entrada para o Monte Roraima	• Principal hub logístico do estado; • Base para turismo de natureza e aventura; • Concentração de agências, serviços e hospedagem. Qualidade: Muito Alta (Estratégica)	Principal diferencial competitivo da cidade no contexto estadual.
Polo Regional de Serviços e Comércio	• Melhor infraestrutura urbana do estado; • Rede hoteleira estruturada; • Aeroporto internacional; • Serviços bancários e comerciais consolidados. Qualidade: Muito Alta (Funcional)	-

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 47: Síntese da Qualidade – Boa Vista-RR

Categoria	Valor Intrínseco	Grau de Estruturação	Potencial Estratégico
Naturais	Alto	Alto	Alto
Culturais	Médio/Alto	Médio	Alto
Estratégicos	Muito Alto	Alto	Muito Alto
Infraestrutura	Alto	Alto	Muito Alto

Elaboração: Equipe Fipe.

f) Conclusão técnica acerca dos serviços turísticos

Boa Vista apresenta:

- Melhor infraestrutura turística e urbana do estado de Roraima;
- Papel como polo logístico e porta de entrada para o turismo de natureza estadual;

- Atrativos urbanos bem estruturados, porém, com perfil predominantemente regional;
- Potencial de fortalecimento do turismo cultural e histórico.

g) Classificação da qualidade dos atrativos

Classifica-se como destino consolidado de apoio e hub estratégico estadual, com maturidade turística superior aos demais municípios de Roraima, inclusive em infraestrutura e capacidade operacional.

h) Principais Serviços Turísticos

Quadro 48: Principais Serviços Turísticos de Boa Vista-RR

Item	Descrição	Avaliação
Hospedagem	Boa Vista concentra a mais estruturada e diversificada rede de hospedagem do Estado de Roraima, desempenhando função de polo regional para turismo de negócios, institucional, eventos e como base logística para expedições ao Monte Roraima e demais destinos do interior. Destaca-se que Boa Vista concentra praticamente toda a oferta apta a receber: • Eventos corporativos e institucionais; • Delegações esportivas; • Técnicos e operadores de turismo internacional; • Fluxos vinculados à política migratória venezuelana. De acordo com o Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos (Cadastur), o município possui 87 meios de hospedagem formalmente registrados (BRASIL, 2025). Complementarmente, levantamento realizado na plataforma Booking.com (consulta em novembro de 2025) identificou aproximadamente 94 empreendimentos comercialmente ativos, indicando presença de estabelecimentos operando fora do cadastro federal (BOOKING, 2025). A tipologia da oferta inclui: • Hotéis executivos de padrão médio e superior; • Apart-hotéis; • Pousadas estruturadas; • Empreendimentos independentes e unidades familiares. Capacidade Instalada Embora inexista divulgação pública consolidada de leitos por município no Cadastur, a média de capacidade observada nos principais empreendimentos locais indica estimativa técnica	Boa Vista encontra-se consolidada como principal polo estadual de hospedagem, exercendo função estruturante para: • Turismo institucional e governamental; • Turismo de negócios; • Turismo de apoio às expedições de natureza; • Turismo internacional via conexão terrestre com Venezuela e Guiana. A capacidade instalada é suficiente para a demanda atual e apresenta margem moderada de crescimento, embora a qualificação contínua e a padronização de serviços sejam necessárias para consolidação como hub amazônico de turismo internacional.

Item	Descrição	Avaliação
	entre 2.400 e 3.000 leitos, considerando porte médio predominante e presença de hotéis com mais de 80 unidades habitacionais (BRASIL, 2025; BOOKING, 2025). Qualidade: Qualidade e Posicionamento A rede apresenta: • Padrão de conforto superior ao observado nos municípios do interior do estado; • Presença de hotéis voltados ao segmento executivo; • Estrutura compatível com eventos de médio porte; • Serviços integrados de restaurante, auditório e salas de reunião em parte dos empreendimentos. Segundo dados do IBGE sobre estrutura empresarial local, Boa Vista concentra a maior densidade de serviços formais de alojamento e alimentação do estado (IBGE, 2022).	
Alimentação	Boa Vista apresenta a mais diversificada estrutura de alimentação do Estado de Roraima, concentrando estabelecimentos formais voltados tanto ao consumo cotidiano quanto ao atendimento de visitantes, eventos institucionais e turismo corporativo. De acordo com o Cadastro Central de Empresas (CEMPRE) do IBGE, o município possui 412 estabelecimentos formais classificados nas atividades de alimentação (CNAE 56 – restaurantes, bares e similares) (IBGE, 2022). Este quantitativo posiciona Boa Vista como principal polo gastronômico do estado. A oferta inclui: • Restaurantes de culinária regional amazônica; • Restaurantes de culinária brasileira; • Estabelecimentos com gastronomia internacional; • Bares e choperias; • Cafeterias e confeitarias; • Serviços de buffet e catering para eventos corporativos. A estrutura observada é compatível com capital estadual, apresentando: • Boa diversidade gastronômica; • Presença de estabelecimentos com padrão elevado e ambientação qualificada; • Capacidade de atendimento simultâneo a público local, institucional e turístico; • OFERTA APTA A ATENDER EVENTOS CORPORATIVOS, REUNIÕES GOVERNAMENTAIS E DELEGAÇÕES.	A oferta de alimentação em Boa Vista é ampla, formalizada e qualificada, sendo suficiente para: • Sustentar o turismo institucional; • Apoiar eventos de médio porte; • Atender visitantes internacionais em trânsito para destinos de natureza; • Operar como base logística gastronômica do turismo estadual. Comparativamente aos demais municípios analisados, Boa Vista apresenta grau de maturidade superior no segmento de alimentação, consolidando-se como núcleo estruturante da cadeia de serviços turísticos de Roraima.

Item	Descrição	Avaliação
	Parte dos empreendimentos está integrada à rede hoteleira executiva, ampliando a capacidade de suporte ao turismo de negócios. - Boa diversidade gastronômica (regional, brasileira e internacional). - Presença de estabelecimentos com padrão elevado. Capacidade de atendimento a eventos e público corporativo.	
Receptivo	A oferta de serviços de receptivo em Boa Vista apresenta estrutura mais organizada e formalizada quando comparada aos demais municípios da área de estudo, atuando como polo regional de articulação de turismo de natureza, aventura e integração fronteiriça. O município abriga agências de turismo e operadoras especializadas que estruturam roteiros para destinos como Monte Roraima, Tepequém, parques naturais e áreas transfronteiriças com Guiana e Venezuela. Conforme o Plano Diretor de Turismo Sustentável (PDITS) do município, dados de pesquisa de campo identificam três operadoras de turismo receptivo com atuação consolidada em Boa Vista, nomeadamente Makunaima Expedições, Roraima Adventures e Verde Roraima Turismo, que operam roteiros estruturados de natureza e aventura a partir da capital (MUNICÍPIO DE BOA VISTA, 2025). Entre as agências destacadas no contexto local também estão empresas como Rio Branco Turismo, MRTUR Monte Roraima Turismo e Monte Roraima Travel, que oferecem serviços de pacotes, experiências e intermediação de roteiros (GUIA RORAIMA ONLINE, 2025; TURISMO2RODAS, 2025; TURISMODOBRASIL, 2025). A oferta de guias credenciados em Boa Vista é resultado de registros no Cadastur e de atuação setorial: dados mais antigos do município indicam cerca de 15 guias credenciados vinculados ao segmento turístico em Roraima, ainda que a organização profissional da categoria seja considerada incipiente (MUNICÍPIO DE BOA VISTA, 2025). Esses profissionais atuam na condução de grupos em roteiros de ecoturismo, expedições de aventura e travessias internacionais ao Monte Roraima e áreas naturais protegidas (TURISMO.RR, 2025). Qualidade: O receptivo da cidade se destaca pela capacidade de organizar e operacionalizar roteiros integrados, incluindo: - Turismo de natureza e aventura; - Expedições transfronteiriças (Monte Roraima e fronteiras com Guiana e Venezuela);	A oferta de receptivo em Boa Vista é considerada estruturada e com capacidade de articulação regional e internacional, caracterizando o município como hub operacional para turismo de natureza, aventura e expedições fronteiriças. A presença de agências formalizadas, operadores especializados e guias credenciados contribui para o posicionamento de Boa Vista como principal centro de coordenação de rotas turísticas do estado e entorno transfronteiriço

Item	Descrição	Avaliação
	Turismo cultural vinculado à Amazônia e às comunidades tradicionais. Essa estrutura demonstra melhor qualificação técnica e organizacional em relação aos municípios analisados anteriormente, com capacidade de articulação regional e internacional.	
Eventos	- Centro de convenções e espaços para feiras, congressos e eventos institucionais. - Realização de eventos culturais e esportivos. - Eventos culturais (São João, festivais regionais). - Eventos institucionais, feiras e congressos. - Programações esportivas e culturais de médio porte. - Presença de centros de eventos e espaços multiuso. - Estrutura adequada para eventos regionais e interestaduais.	Boa capacidade de sediar eventos, com potencial de fortalecimento no segmento Mice regional.
Recursos Humanos	Boa Vista concentra a maior base institucional de formação técnica e superior do Estado de Roraima, configurando-se como principal polo de qualificação de mão de obra para o setor de turismo. O município conta com profissionais atuando em hotelaria, guiação/condução de grupos, agenciamento e organização de eventos, além de servidores públicos vinculados às áreas de planejamento, cultura e meio ambiente. A presença da Universidade Federal de Roraima (UFRR), do Instituto Federal de Roraima (IFRR), de faculdades privadas e de instituições do Sistema S, como o SENAC, constitui base estruturante para a formação técnica e superior em áreas relacionadas à gestão, hospitalidade, meio ambiente e serviços (UFRR, 2025; IFRR, 2025; SENAC, 2025). Essas instituições oferecem cursos presenciais e programas de qualificação profissional que impactam diretamente o setor turístico, inclusive nas áreas de administração, hotelaria, eventos, gastronomia e línguas estrangeiras. Conforme dados do Cadastro Nacional de Prestadores de Serviços Turísticos (Cadastur), Roraima possui registros ativos de guias de turismo e agências de viagens concentrados majoritariamente na capital, indicando maior formalização da mão de obra no município (BRASIL, 2025). Essa concentração reforça o papel de Boa Vista como centro organizador do trade turístico estadual. De acordo com consulta ao Cadastro Nacional de Prestadores de Serviços Turísticos (Cadastur) realizada em novembro de 2025, o Estado de Roraima possui registros ativos concentrados majoritariamente no município de Boa Vista, incluindo:	Boa Vista apresenta capital humano qualificado e com maior potencial de especialização no setor turístico em âmbito estadual. A presença de instituições de ensino superior e técnico, aliada à concentração de profissionais formalizados no Cadastur, posiciona o município como núcleo estratégico para a consolidação e expansão do turismo em Roraima.

Item	Descrição	Avaliação
	- Guias de Turismo. De acordo com consulta ao Cadastro Nacional de Prestadores de Serviços Turísticos (Cadastur), realizada em novembro de 2025, o Estado de Roraima possui 52 Guias de Turismo com registro ativo, dos quais 43 estão domiciliados em Boa Vista, representando 82,6% do total estadual (BRASIL, 2025). - Agências de Turismo Conforme dados do Cadastur (consulta realizada em novembro de 2025), encontram-se registrados no Estado de Roraima 24 Agências de Turismo ativas, sendo 21 sediadas em Boa Vista (BRASIL, 2025). No campo da formação técnica e superior, Boa Vista conta com: 1 Universidade Federal (UFRR) com cursos nas áreas de Administração, Gestão Pública, Ciências Ambientais e áreas correlatas (UFRR, 2025); 1 Instituto Federal (IFRR) com cursos técnicos e tecnológicos (IFRR, 2025); - Unidades do SENAC, ofertando cursos técnicos e de qualificação em hotelaria, gastronomia e serviços (SENAC, 2025); - Faculdades privadas com cursos de gestão e áreas afins. Embora inexista estatística pública específica apenas para “mão de obra turística ativa”, a concentração de registros formais no Cadastur e a presença institucional indicam que Boa Vista concentra a maior base qualificada do estado. - Maior concentração de profissionais qualificados do estado; - Presença de formação técnica e superior vinculada às áreas de gestão, hospitalidade e meio ambiente; - Guias credenciados atuando em turismo de natureza, aventura e roteiros internacionais; - Participação de instituições de capacitação profissional contínua. Instituições relevantes: - UFRR (Universidade Federal de Roraima). - IFRR (Instituto Federal de Roraima). - Faculdades privadas. - SENAC e instituições de capacitação profissional. A oferta de cursos técnicos e superiores contribui para a qualificação da cadeia produtiva do turismo, elevando o padrão de atendimento e a capacidade organizacional do setor. Observa-se melhor domínio de idiomas (inclusive inglês e espanhol) em	

Item	Descrição	Avaliação
	comparação aos municípios do interior, fator relevante para a operação de roteiros internacionais e atendimento a turistas estrangeiros. A base institucional instalada favorece a profissionalização do trade turístico, ampliando a capacidade de planejamento, gestão e inovação em produtos turísticos, inclusive nos segmentos de turismo de natureza, aventura e integração fronteiriça.	
Marketing e Comercialização	• Presença digital institucional. • Inserção em campanhas estaduais de promoção turística. • Potencial para fortalecimento da marca “Boa Vista – Portal da Amazônia Setentrional”. • Promoção institucional pela Prefeitura e Governo do Estado. • Inserção em campanhas regionais de turismo da Amazônia. • Atuação do trade em feiras e eventos nacionais. • Secretaria Municipal de Turismo. • Secretaria Estadual de Turismo. • Sebrae e associações empresariais. • Operadores privados.	Marketing estruturado em nível regional, porém com necessidade de maior projeção nacional e internacional.
Infraestrutura Turística e de Apoio	Boa Vista, capital do Estado de Roraima, apresenta infraestrutura urbana consolidada, com características compatíveis com uma capital estadual de porte médio, destacando-se como polo logístico e de serviços para o turismo regional e transfronteiriço. A cidade foi planejada com traçado urbano radial e amplo sistema viário, favorecendo organização e mobilidade urbana (EMSAMPA, 2025; DISCOVER BRASIL, 2025; IBGE, 2022). O município é atendido pelo Aeroporto Internacional Atlas Brasil Cantanhede, situado a aproximadamente 3,5 km do centro urbano e operado por companhias aéreas com voos domésticos regulares, conectando Boa Vista a polos como Manaus, Brasília e outras capitais brasileiras (EMSAMPA, 2025; EDESTINOS, 2025). O aeroporto dispõe de serviços de wi-fi, gastronomia, terminais bancários e locadoras de automóveis, caracterizando-se como equipamento urbano com condição mínima para apoio ao turismo regional (EDESTINOS, 2025). A malha rodoviária que integra Boa Vista inclui as BR-174 e BR-401, eixos federais que conectam a capital a Manaus, à Venezuela e à Guiana, configurando suporte à mobilidade terrestre de turistas e transporte de cargas (WIKIPEDIA, 2022; WIKIPEDIA, 2023). Essas rodovias são fundamentais para integração logística no contexto do turismo de fronteira e de natureza.	No plano urbano, Boa Vista dispõe de equipamentos culturais, de lazer e espaços públicos estruturados, como a Praça das Águas, o Parque do Rio Branco e o Museu Integrado de Roraima, que contribuem para a diversificação da oferta turística urbana (MALASEVIAGEM, 2025; WIKIPEDIA, 2025). Serviços bancários, hospitalares e comerciais estão amplamente consolidados, refletindo a condição da capital como centro econômico e administrativo estadual (IBGE, 2022). Em relação à sinalização, embora a cidade apresente organização urbana com vias largas e bem sinalizadas, a sinalização turística específica — interpretativa e temática — ainda demanda ampliação para apoiar a experiência do visitante e a integração de roteiros culturais e ambientais

Item	Descrição	Avaliação
		(EMSAMPA, 2025; DISCOVER BRASIL, 2025).
Quantitativo e Estrutura	- A infraestrutura de apoio ao turismo em Boa Vista comporta um conjunto de equipamentos urbanos, logísticos e de serviços essenciais que consolidam a capital como polo logístico, de conexões e de recepção regional. Abaixo estão os principais elementos de estrutura mapeados e validados: - Aeroporto Internacional – Atlas Brasil Cantanhede: Boa Vista é atendida pelo Aeroporto Internacional de Boa Vista – Atlas Brasil Cantanhede, equipamento aeroportuário com certificação operacional concedida pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) em 2025 (BRASIL, 2025). O aeroporto conta com terminal de passageiros, pista de pouso e decolagem com capacidade para aeronaves de grande porte e serviços de apoio ao viajante, incluindo alimentação, caixas eletrônicos, locadoras e opções de transporte ao centro urbano (ENCONTRABOAVISTARR, 2025; Anac, 2025). Eixos Rodoviários Federais: - A capital é o principal nó da malha rodoviária de Roraima, sendo interligada pela BR-174, que conecta Boa Vista a Manaus e à fronteira com a Venezuela, e pela BR-401, que liga o município a Normandia e Bonfim até a fronteira com a Guiana (BRASIL, 2025). Essas rodovias federais oferecem suporte logístico terrestre fundamental para o turismo de fronteira e circulação regional. Rede Bancária Ampla: - A cidade dispõe de um conjunto consolidado de instituições bancárias, com pelo menos seis grandes bancos atuantes e dezenas de agências distribuídas em diferentes bairros, incluindo Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, Bradesco, Itaú, Santander e Banco da Amazônia (GUIADACOTACAO, 2025; BANCOSBRASIL, 2025). Essa rede favorece o acesso a serviços financeiros, câmbio e operações de apoio ao turista. Centros Comerciais Estruturados e serviços urbanos: - Boa Vista possui setores comerciais amplos e estruturados, concentrando serviços de alimentação, comércio varejista, shopping centers e espaços de suporte ao cotidiano urbano. A existência de infraestrutura comercial diversificada contribui para a atratividade turística e o atendimento a	Sob a perspectiva turística, a infraestrutura de Boa Vista é considerada consolidada como polo logístico e urbano de Roraima, atendendo tanto às necessidades da população local quanto aos requisitos básicos de recepção de visitantes. A combinação de aeroporto ativo, rede de serviços urbanos, equipamentos culturais e conexões rodoviárias federais favorece a função da cidade como gateway para o turismo estadual e transfronteiriço. A combinação de aeroporto internacional, rodovias federais estruturadas, rede bancária consolidada, centros comerciais desenvolvidos e equipamentos urbanos planejados confere a Boa Vista a condição de polo logístico e urbano de Roraima, com infraestrutura capaz de apoiar o turismo estadual, institucional e de natureza, além de integrar fluxos fronteiriços com a Guiana e a Venezuela.

Item	Descrição	Avaliação
	visitantes e residentes (IBGE, 2022; DISCOVER BRASIL, 2025). Equipamentos Culturais e Urbanos Planejados: - A cidade possui equipamentos urbanísticos e culturais, como parques, praças e espaços públicos planejados que contribuem para a experiência urbana do visitante e que funcionam como pontos de interesse na integração com roteiros turísticos (EMSAMPA, 2025). Qualidade: - Melhor infraestrutura urbana da região analisada. - Cidade planejada com traçado radial.	
Infraestrutura Básica	- Rede de saúde pública e privada estruturada. - Sistema viário urbano planejado (cidade em formato radial). - Estrutura administrativa e serviços públicos completos como capital estadual. - Serviços hospitalares e administrativos de referência estadual. - Melhor capacidade logística e operacional.	Infraestrutura básica adequada e superior aos demais municípios analisados na região de fronteira.
Síntese Técnica	Boa Vista configura-se como o principal polo turístico, logístico e institucional de Roraima, concentrando infraestrutura, conectividade aérea e terrestre e oferta diversificada de serviços turísticos.	
Avaliação	Apresenta vocação consolidada para turismo de negócios, eventos institucionais e base operacional para turismo de natureza e aventura. Seu desafio estratégico consiste no fortalecimento da promoção nacional e internacional, diversificação de produtos turísticos urbanos e maior integração regional com os demais municípios do estado.	

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 49: Síntese Avaliativa Geral – Boa Vista (RR)

Dimensão	Quantidade	Qualidade	Grau de Estruturação
Hospedagem	Alta	Média a Alta	Consolidada
Alimentação	Alta	Alta	Estruturada
Receptivo	Moderada	Alta	Estruturada
Eventos	Moderada	Boa	Estruturada
Recursos Humanos	Alta	Alta	Consolidada
Marketing	Moderada	Estruturada	Em expansão
Infraestrutura	Alta	Alta	Consolidada

Elaboração: Equipe Fipe.

i) Conclusão técnica acerca dos serviços turísticos

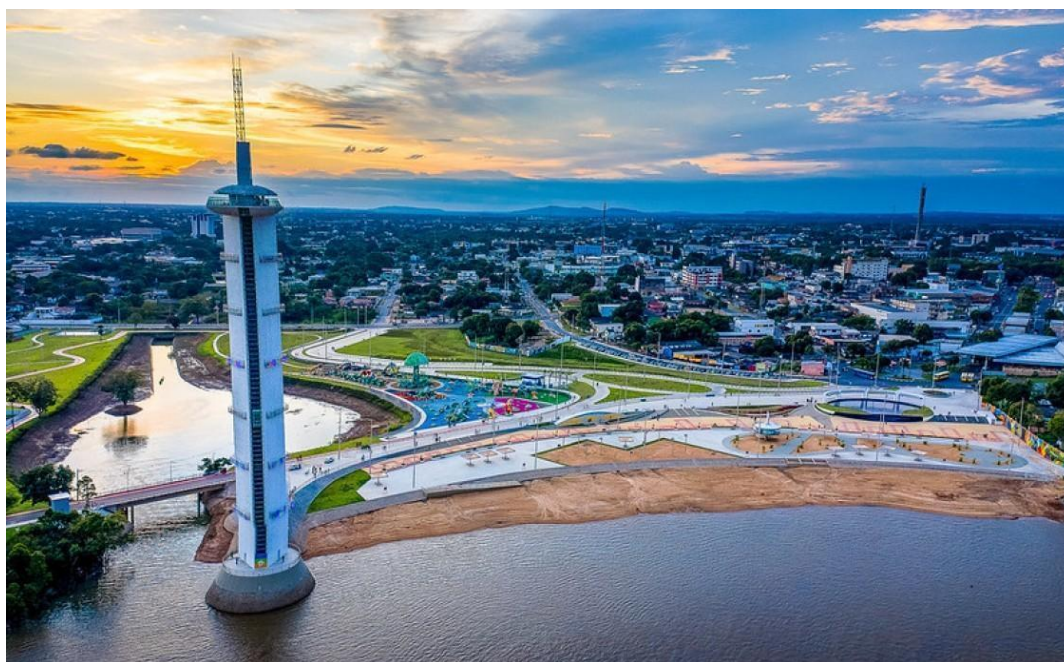
Boa Vista configura-se como:

- Principal polo estruturador do turismo em Roraima;
- Base logística estratégica para integração com Venezuela e Guiana;
- Centro formador de recursos humanos qualificados;
- Destino com potencial para turismo de negócios, eventos e natureza

j) Classificação geral de estruturação turística

Nível Consolidado – Polo Regional Estruturador.

Imagem 14: Mirante e parte da orla fluvial de Boa Vista (RR)



Fonte: Prefeitura de Boa Vista, 2025.

5.7.6 Bonfim (RR)

a) Localização

O município de Bonfim está localizado no Estado de Roraima, na Região Norte do Brasil, às margens do Rio Branco. Trata-se de uma municipalidade junto à BR-401 e integra a faixa estratégica de conexão internacional com a Guiana.

Coordenadas geográficas aproximadas: 03°21'36" N de latitude e 59°49'58 W de longitude.

b) Conectividade

- **Acesso Terrestre:** BR-401, principal eixo rodoviário ligando Boa Vista à Guiana.
- **Fronteira Internacional:** Conexão direta com a cidade de Lethem (Guiana).
- **Fluxo Internacional:** Presença de posto aduaneiro e controle migratório.
- **Acesso Aéreo:** Utilização do Aeroporto Internacional de Boa Vista como principal porta de entrada aérea.
- **Integração Internacional:** Inserção no corredor logístico Brasil–Guiana–Caribe.
- **Transporte Urbano:** Não foi identificado sistema público coletivo, apenas o serviço de táxi por meio de cooperativas.

c) Principais Atrativos

Quadro 50: Atrativos naturais de Bonfim-RR

Item	Descrição	Avaliação
Lago da Fazenda Buritizal Grosso	• Ambiente natural com atratividade local; • Potencial para lazer, pesca esportiva e turismo rural; • Baixa estruturação turística formal. Qualidade: Média/Alta (Potencial Paisagístico).	Recurso natural com potencial de desenvolvimento, ainda pouco explorado comercialmente.
Cachoeiras e Rio Branco	• Apelo paisagístico e recreativo; • Uso regional e comunitário predominante; • Necessidade de sinalização, acessos qualificados e serviços de apoio. Qualidade: Alta (Valor Natural) / Baixa/Média (Estruturação).	Atrativos com boa qualidade ambiental, porém com baixa consolidação turística.

Elaboração: Equipe Fipe.

d) Atrativos Culturais

Quadro 51: Atrativos culturais de Bonfim-RR

Item	Descrição	Avaliação
Ruínas do Forte São Joaquim	• Marco histórico relevante da ocupação portuguesa na Amazônia; • Potencial elevado para turismo histórico e educativo; • Necessidade de maior estrutura interpretativa e valorização patrimonial. Qualidade: Alta (Valor Histórico) / Média (Interpretação Turística).	Principal ativo cultural estratégico do município.

Item	Descrição	Avaliação
Festa de São Francisco de Assis	• Identidade religiosa e comunitária. • Potencial para fortalecimento como evento turístico regional. • Promoção ainda predominantemente local. Qualidade: Média/Alta.	-

Elaboração: Equipe Fipe.

e) Atrativos Estratégicos

Quadro 52: Atrativos estratégicos de Bonfim-RR

Item	Descrição	Avaliação
Porta de Entrada para a Guiana	• Integração direta com Lethem (Guiana); • Fluxo transfronteiriço constante para comércio e serviços; • Potencial para turismo de compras e integração internacional. Qualidade: Muito Alta (Estratégica).	Principal diferencial competitivo do município.
Base Logística para Normandia e Uiramutã	• Ponto de passagem para acesso ao Monte Roraima e áreas indígenas; • Possibilidade de integração em roteiros de ecoturismo e etnoturismo; • Necessidade de maior estruturação do receptivo local. Qualidade: Alta (Potencial Regional).	-
Polo Regional de Serviços com Lethem	• Dinâmica econômica transfronteiriça ativa; • Comércio relevante e complementar; • Potencial de consolidação como destino de compras e serviços. Qualidade: Alta (Funcional).	-

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 53: Síntese da Qualidade – Bonfim-RR

Categoria	Valor Intrínseco	Grau de Estruturação	Potencial Estratégico
Naturais	Alto	Baixo/Médio	Alto
Culturais	Alto	Médio	Alto
Estratégicos	Muito Alto	Médio	Muito Alto
Infraestrutura de Apoio	Médio	Médio	Alto

Elaboração: Equipe Fipe.

f) Conclusão técnica acerca dos atrativos turísticos

Bonfim apresenta:

- Relevância estratégica por sua posição fronteiriça com a Guiana;
- Patrimônio histórico (Forte São Joaquim);
- Recursos naturais com bom potencial, porém pouco estruturados;

- Papel logístico para integração regional (Normandia e Uiramutã).

g) Classificação da qualidade dos atrativos

Classifica-se como destino de potencial estratégico elevado, com estrutura turística ainda em desenvolvimento, inclusive voltada à integração transfronteiriça e ao turismo histórico-cultural.

h) Principais Serviços Turísticos

Quadro 54: Principais Serviços Turísticos de Bonfim-RR

Item	Descrição	Avaliação
Hospedagem	A oferta de hospedagem no município de Bonfim apresenta perfil predominantemente vinculado à dinâmica transfronteiriça com Lethem (Guiana), inclusive relacionada ao turismo de compras, circulação comercial binacional e deslocamentos de curta permanência. Conforme consulta ao Cadastro Nacional de Prestadores de Serviços Turísticos – Cadastur, realizada em novembro de 2025, o município possui 5 meios de hospedagem com cadastro ativo (BRASIL, 2025). A oferta é composta por pousadas e hospedarias familiares de pequeno porte, com capacidade estimada entre 80 e 100 leitos, segundo informações levantadas junto à gestão municipal e verificação em plataformas digitais de comercialização. A estrutura é simples, com padrão básico de conforto, voltada mais ao atendimento de visitantes em trânsito e comerciantes. Inexiste registro de empreendimentos de padrão superior ou com estrutura voltada ao turismo de eventos, lazer estruturado ou turismo rural organizado. Observa-se que parte da demanda opta por hospedagem em Boa Vista (aproximadamente 125 km de distância), em razão da maior diversidade e qualidade da rede hoteleira da capital (IBGE, 2024).	A oferta atual é limitada, funcional e adequada para permanências curtas, porém insuficiente para sustentar estratégias de diversificação turística ou captação de fluxos estruturados. O município apresenta potencial estratégico para turismo binacional e rural, demandando qualificação da oferta, melhoria de padrões operacionais e integração com políticas estaduais de turismo.

Item	Descrição	Avaliação
	A inserção do município na dinâmica do agronegócio roraimense – inclusive nas cadeias produtivas do lavrado – indica potencial para desenvolvimento futuro de hospedagem rural e turismo de experiência associado à produção agropecuária. Entretanto, o segmento ainda se encontra em estágio embrionário e sem consolidação no mercado de eventos ou turismo organizado. Qualidade: • Estrutura simples, voltada mais ao turismo de compras e circulação fronteiriça. • Ausência de hotéis de padrão superior. • Parte da demanda utiliza hospedagem em Boa Vista (aprox. 125 km).	
Alimentação	Há apenas um restaurante que atende ao turismo (Hotel Buritizal Grosso), para almoços ou jantares, grupos pequenos ou grandes, desde que mediante agendamento. Há lanchonetes e bares no centro da cidade, mas simples e com predominância de culinária regional, voltado ao público local.	Hoje, atende à demanda cotidiana, de compras e de lazer turístico - inclusive vindos da Guiana.
Receptivo	Inexistem agências de viagens e turismo, operadoras ou guias de turismo.	Apesar dessa falta de empresas e profissionais especializados, o conhecimento tradicional das comunidades rurais e indígenas podem ser oportunidades de conciliação nos serviços receptivos locais - seja para o turismo de base comunitária indígena, para turismo científico e paleontológico (registros de pegadas de dinossauros), ou turismo de natureza/aventura.
Eventos	• Há apenas um espaço que atende ao turismo (Hotel Buritizal Grosso) para eventos privados. Constatam ainda festividades religiosas locais e datas cívicas comemorativas, além de eventos comunitários e escolares.	Assim como os municípios vizinhos, o município possui grande número de comunidades indígenas e que podem servir de alternativa na composição de calendário de eventos de cunho turístico.
Recursos Humanos	Os profissionais qualificados se restringem ao Hotel Buritizal Grosso, que foram migrados de outras regiões turísticas do AM para atuar localmente.	Instituições relevantes: Registre-se que há escolas profissionalizantes e campus de EaD em Lethem/Guiana, mas sem parcerias formalizadas com Bonfim. Afora tal opção

Item	Descrição	Avaliação
		mais próxima, há centros formadores de Boa Vista (UFRR, IFRR, Senac). Capital humano se traduz nos conhecimentos tradicionais das comunidades indígenas, porém, sem qualificação profissional para o setor turístico de uma forma geral.
Marketing e comercialização	Inexistem ações promocionais turísticas.	Divulgação informal associada ao centro de compras fronteiriço (Lethem – Guiana). Promoção pontual por redes sociais locais, feita por comerciantes locais ou pela prefeitura municipal em ações institucionais isoladas. Marketing turístico incipiente e pouco estruturado. A imagem do município está mais associada ao comércio transfronteiriço do que ao turismo organizado.
Infraestrutura turística e de apoio	• Restrito ao Portal na entrada da cidade. • Serviços de táxi, em especial, voltado ao transporte intermunicipal. • Rodovia BR-401 (ligação com Boa Vista e Lethem/Guiana). • Ponte internacional sobre o Rio Tacutu. • Estrutura aduaneira e posto de fronteira. • Comércio ativo voltado ao intercâmbio Brasil-Guiana. Qualidade: • Infraestrutura logística estratégica. • Boa condição rodoviária comparada a outros municípios amazônicos. • Necessidade de melhoria na sinalização turística e qualificação urbana.	Infraestrutura estratégica para integração internacional, mas com baixa estrutura turística propriamente dita.
Infraestrutura básica	• Sistema de abastecimento de água e energia elétrica estabelecido. • Rede de saúde pública estruturada. • Boas vias urbanas asfaltadas, mas sem calçadas. • Estrutura administrativa enxuta. • Serviços públicos essenciais. • Dependência econômica do comércio fronteiriço.	Infraestrutura básica funcional, compatível com município de pequeno porte.

Item	Descrição	Avaliação
Síntese técnica	Em detrimento de situação similar à Pacaraima e Venezuela, a economia da Guiana está em plena ascensão. A pavimentação da capital Georgetown em direção à Lethem e a fronteira brasileira, sinaliza oportunidade de benefício mútuo entre ambos os países para importação e exportação. Somada à previsão de investimentos na rodovia de acesso à capital Boa Vista, Bonfim tende a potencializar toda uma nova cadeia de exportação para o país vizinho. Recentes descobertas de sítios paleontológicos com pegadas de dinossauros sob inúmeras rochas afloradas no solo na região, são ativos futuros para aproveitamento turístico, tão logo as pesquisas científicas avancem.	

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 55: Síntese Avaliativa Geral – Bonfim-RR

Dimensão	Quantidade	Qualidade	Grau de Estruturação
Hospedagem	Baixa	Básica	Limitada
Alimentação	Baixa a Moderada	Básica	Parcial
Receptivo	Muito Baixo	Potencial Relevante	Incipiente
Eventos	Baixo	Básica	Baixa
Recursos Humanos	Baixo	Médio Potencial	Subestruturado
Marketing	Muito Baixo	Informal	Frágil
Infraestrutura	Estratégica (logística)	Funcional	Adequada à integração

Elaboração: Equipe Fipe.

i) Conclusão técnica acerca dos serviços turísticos

Bonfim caracteriza-se como:

- Município estratégico de integração Brasil–Guiana;
- Polo de comércio transfronteiriço;
- Potencial para turismo de base comunitária, científico e cultural;
- Estrutura turística ainda incipiente;
- Baixa formalização do setor;
- Dependência econômica do fluxo comercial fronteiriço.

j) Classificação geral de estruturação turística

Nível Inicial com Potencial Estratégico de Integração Internacional.

Imagem 15: Fazenda em Bonfim-RR, local do principal hotel e restaurante local



Elaboração: Equipe Fipe.

5.7.7 Pacaraima (RR)

a) Localização

O município de Pacaraima está localizado no Estado de Roraima, na Região Norte do Brasil, na faixa de fronteira com a República Bolivariana da Venezuela. Situa-se na porção norte do estado, integrando a área estratégica de conexão internacional.

Encontra-se a aproximadamente 215 km da capital Boa Vista, pela BR-174.

Coordenadas geográficas aproximadas: 04°28'28" N de latitude e 61°08'44" W de longitude.

b) Conectividade

- **Acesso Terrestre:** BR-174, principal eixo rodoviário ligando Boa Vista a Pacaraima e à Venezuela;
- **Fronteira Internacional:** Conexão direta com a cidade de Santa Elena de Uairén (Venezuela);
- **Fluxo Internacional:** Presença de posto aduaneiro e controle migratório;

- **Acesso Aéreo:** Utilização do Aeroporto Internacional de Boa Vista como principal porta de entrada aérea;
- **Integração Regional:** Inserção no corredor logístico Brasil–Venezuela–Caribe.

c) Principais Atrativos

Quadro 56: Atrativos naturais de Pacaraima-RR

Item	Descrição	Avaliação
Proximidade com o Monte Roraima	• Parte da Serra Pacaraima abriga o Parque Nacional do Monte Roraima, com relevância ecológica e cênica elevada. • A montanha é uma das formações geológicas mais antigas do planeta, atraindo turismo de aventura e de natureza. Qualidade: Muito Alta (Valor Ambiental e Estratégico)	Produto natural de alto impacto e grande potencial para turismo de aventura e científico, embora boa parte das expedições ao topo tenha acesso pelo lado venezuelano ou por Uiramutã.
Paisagens de Serras, Formações Rochosas e Cerrado de Transição	• A região apresenta relevo variado, clima serrano e paisagens naturais únicas. • Contribui para experiências de contemplação, fotografia e trekking leve. Qualidade: Alta.	Atrativo natural bem avaliado, com impacto visual e experiência diferenciada no contexto amazônico.
Clima Mais Ameno em Relação à Capital	• Temperatura mais amena favorece atividades ao ar livre. • Atua como diferencial de conforto para visitantes acostumados às altas temperaturas da floresta.	Recurso complementar de atração turística, não um produto isolado.
Áreas Propícias ao Ecoturismo e Turismo de Aventura	• Diversidade de trilhas, rios e zonas naturais preservadas. • Possibilidade de integração de roteiros ecológicos com bases em áreas indígenas e unidades de conservação. Qualidade: Alta (Potencial).	Produto natural com alto potencial, ainda em processo de organização formal.

Elaboração: Equipe Fipe.

d) Atrativos Culturais

Quadro 57: Atrativos culturais de Pacaraima-RR

Item	Descrição	Avaliação
Cultura Fronteiriça Brasil–Venezuela	• Dinâmica cultural e social influenciada pela proximidade internacional. • Presença de práticas, festividades e costumes que refletem a integração de duas nações. Qualidade: Alta.	Atrativo cultural autenticamente fronteiriço, com apelo para turismo sociocultural, inclusive em roteiros transfronteiriços.
Presença de Comunidades Indígenas	• A região abriga comunidades indígenas cuja presença histórica enriquece a cultura local. • Possibilidade de experiências de turismo cultural e de base comunitária, respeitando	Atrativo cultural de alto valor, exigindo manejo ético e sustentável.

Item	Descrição	Avaliação
	protocolos de visitação e consentimento livre e informado. Qualidade: Muito Alta (Valor Etnocultural).	
Intercâmbio Cultural Transfronteiriço	- A fronteira com a Venezuela favorece intercâmbio de línguas, práticas e costumes. - Manifestação cultural dinâmica e contínua. Qualidade: Alta.	Atrativo complementar valioso para produtos turísticos culturais.

Elaboração: Equipe Fipe.

e) Atrativos Estratégicos

Quadro 58: Atrativos estratégicos de Pacaraima-RR

Item	Descrição	Avaliação
Porta de Entrada Terrestre para o Monte Roraima	- Pacaraima é ponto de partida para quem segue pela BR-174 até o Parque Nacional do Monte Roraima, ligando Manaus à fronteira. - Necessário para o turismo de montanhismo, aventura e trekking, mesmo que parte do acesso ao cume seja feito por outras localidades. Qualidade: Muito Alta (Estratégica).	-
Comércio Fronteiriço	Dinâmica comercial intensa, inclusive com Santa Elena de Uairén (Venezuela), favorecendo experiências transfronteiriças de consumo e vivência sociocultural. Qualidade: Alta (Funcional).	Atrativo estratégico de apoio ao turismo de passagem e experiência urbana, com impacto socioeconômico relevante.
Integração Internacional e Circulação de Visitantes	- Fluxo constante de visitantes binacionais e internacionais. - Possibilidade de roteiros integrados com a Venezuela e outros destinos. - Critério para posicionar Pacaraima no contexto do turismo fronteiriço. Qualidade: Alta.	Critério para posicionar Pacaraima no contexto do turismo fronteiriço.

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 59: Síntese da Qualidade – Pacaraima

Categoria	Qualidade dos Atrativos
Naturais	Alta a Muito Alta
Culturais	Alta a Muito Alta
Estratégicos	Muito Alta
Potencial de Mercado	Alto

Elaboração: Equipe Fipe.

f) Conclusão técnica acerca dos atrativos turísticos

Pacaraima apresenta qualidade elevada em seus atrativos naturais e estratégicos, com destaque para:

- A proximidade com o Parque Nacional do Monte Roraima — um dos principais ativos naturais da região;
- Paisagens serranas e clima ameno, que favorecem experiências de aventura;
- Cultura fronteiriça e indígena expressiva, com grande valor sociocultural;
- Papel de porta terrestre para integração internacional e circulação de visitantes.

g) Classificação da qualidade dos atrativos

Apesar de o turismo ainda depender de melhor estruturação formal (como guias qualificados e roteiros organizados), a qualidade intrínseca dos atrativos é Alta a Muito Alta, apontando Pacaraima como um destino de potencial no eixo fronteiriço amazônico.

h) Principais Serviços Turísticos

Quadro 60: Principais Serviços Turísticos de Pacaraima

Item	Descrição	Avaliação
Hospedagem	Oferta muito limitada (busca no Google Maps resultou em apenas 8 MH), com predominância de hospedagens simples e pousadas de pequeno porte para o público viajante em geral. Apenas um desses empreendimentos possui padrão de qualidade para o turismo nacional/internacional, inclusive com amplo salão de alimentação e eventos	Com topografia e vegetação diferenciadas para o âmbito da Amazônia, é a cidade logisticamente mais próxima do percurso de ascensão (“acessível”) ao topo do Monte Roraima, já no lado venezuelano, em Santa Elena de Uairén (em Uiramutã, seu avistamento é maior, mas o acesso depende de alta técnica de alpinismo e custos elevados - isso considerando a anuência do ICMBio para fazê-lo). Destaca-se ainda, que mediante maior oferta de serviços de alimentação, comércio e serviços urbanos, a cidade pode apoiar incursões para visitas de base comunitária indígena na zona rural, práticas de turismo de aventura e apoio logístico às TLC.
Alimentação	Busca no Google Maps resultou em apenas 10 estabelecimentos de restaurantes, lanchonetes e bares locais. São instalações pequenas, serviços e cardápios regionais simples, às vezes, com influência da culinária venezuelana.	Enquanto setor estratégico de apoio à ocupação hoteleira, paripassu ao incremento da oferta de hospedagem, a diversificação e melhoria das opções gastronômicas são fundamentais para o alento de visitantes com ávido consumo alimentar (pois as atividades ao ar livre consomem muita energia). O clima mais ameno, e às vezes até frio comparativamente, poderia potencializar experiências diferenciadas dentro do contexto regional.

Item	Descrição	Avaliação
Receptivo	• Atuação de agências especializadas em expedições ao Monte Roraima. • Guias credenciados para turismo de aventura. • Potencial para ampliação de roteiros integrados. • Atuação pontual de guias e operadores voltados ao Monte Roraima e região serrana. • Integração com operadoras de Boa Vista e da Venezuela. • Potencial elevado para turismo de aventura e natureza (Monte Roraima, Tepequém – via conexão regional). • Operação ainda concentrada em Boa Vista como base principal.	Receptivo com potencial estratégico relevante, mas dependente da articulação com Boa Vista.
Eventos	• Festividades locais e atividades comunitárias. • Potencial para eventos de integração cultural e esportiva. • Estrutura limitada para eventos de grande porte. • Eventos culturais e religiosos locais. • Atividades institucionais relacionadas à dinâmica fronteiriça. Qualidade: • Estrutura básica. • Ausência de calendário turístico consolidado.	Baixa consolidação no segmento de eventos turísticos estruturados.
Recursos Humanos	O município de Pacaraima apresenta configuração singular de capital humano em razão de sua posição estratégica na fronteira terrestre Brasil–Venezuela, caracterizando-se como principal porta de entrada rodoviária internacional do Estado de Roraima. Observa-se a presença de profissionais com experiência prática em turismo de aventura,	No campo educacional, o município conta com escolas estaduais e municipais. A formação técnica e superior, entretanto, encontra-se concentrada na capital Boa Vista, por meio da Universidade Federal de Roraima (UFRR), Instituto Federal de Roraima (IFRR) e instituições de qualificação profissional como o SENAC (UFRR, 2024; IFRR, 2024). Instituições relevantes: • Escolas estaduais e municipais; • Apoio indireto de instituições formadoras em Boa Vista (UFRR, IFRR, Senac).

Item	Descrição	Avaliação
	inclusive vinculados às operações logísticas relacionadas ao Monte Roraima, Serra do Tepequém e roteiros de natureza transfronteiriços. Parte dessa experiência decorre da dinâmica de expedições organizadas em articulação com Boa Vista e Santa Elena de Uairén (Venezuela), consolidando conhecimento empírico sobre trilhas, logística de fronteira e atendimento a grupos internacionais.	A experiência prática acumulada no atendimento a fluxo intenso de pessoas — incluindo turistas, migrantes, operadores logísticos e agentes institucionais — constitui ativo relevante para o desenvolvimento do turismo estruturado. No entanto, verificam-se os seguintes desafios: • Necessidade de qualificação contínua em hospitalidade e atendimento ao visitante; • Capacitação técnica em segurança para atividades de natureza e aventura; • Demanda por formação bilíngue (português/espanhol), considerando a integração cotidiana com a Venezuela; • Baixa formalização profissional específica no setor turístico. O capital humano de Pacaraima é numericamente relevante e apresenta experiência operacional associada ao turismo de aventura e à dinâmica internacional de fronteira. Contudo, a consolidação do município como polo estruturado de turismo de natureza e aventura depende de programas sistemáticos de qualificação profissional, certificação de condutores e fortalecimento institucional do trade local.
Marketing e comercialização	• Promoção atual associada como foco ao Monte Roraima, com dependência de operadoras de Boa Vista para comercialização (ainda assim, perde fluxo para Santa Elena de Uairén/Venezuela, devido a sua melhor localização e infraestrutura turística e de apoio, no percurso de ascensão). • Pequena estrutura institucional, acarretando tímida ações de marketing local. Oportuniza sua imagem como destino, contando com o apoio do Governo do Estado de Roraima. Folheteria de guia trilingue está em preparação, tentando ampliar produtos e serviços locais com o fomento do turismo comunitário indígena (ainda em desenvolvimento).	Marketing turístico pouco estruturado localmente, com dependência do polo estadual.

Item	Descrição	Avaliação
Infraestrutura Turística e de Apoio	• Tem a BR-174 como principal eixo logístico, e estratégico, pois se prolonga até Manaus/AM - trata-se da única ligação terrestre com Caracas/Venezuela. Vicinais levam até Amajari e Uiramutã-Normandia-Bonfim, formando um arco. • O aeródromo mais próximo é o de Santa Elena de Uairén/Venezuela. Os transportes ferroviário e hidroviário são inexistentes. Há a rodoviária, que a interliga à Boa Vista/RR, e dali, para o restante do país. • Possui posto de fronteira estruturado, com presença da PF, estrutura aduaneira e de imigração ativas. Presença institucional das Forças Armadas, com batalhão local. Portão de entrada de refugiados venezuelanos no Brasil. • Rede de energia elétrica e abastecimento de água instalados na área urbana. Serviços públicos básicos de saneamento e varrição pública insuficientes. Saturação crescente desses serviços devido ao fluxo migratório. • Há necessidade de ampliação da sinalização de trânsito e turística, além da requalificação urbana - o município se expandiu dentro do Território Indígena, mas hoje é o principal núcleo urbano no extremo norte. • O varejo atende ao turismo e garimpo regional (em ambos os países), além de demandas das tropas ali alocadas ou em exercício na região. Apesar do comércio ativo e	Infraestrutura estratégica nessa porção setentrional do país, mas, pressionada pela dinâmica migratória e fronteiriça (muitas vezes, permeada de tráfego/trânsito de ilícitos/marginalidade nacional e internacional).

Item	Descrição	Avaliação
	diversificado, relatos da municipalidade, sinalizam informalidade. • Informações turísticas por meio de CAT com limitação de operação pois funciona no prédio da Secretaria de Meio Ambiente e Turismo em horário comercial.	
Síntese	Pacaraima (RR) possui vocação para o turismo de aventura e turismo internacional, destacando-se como principal porta de entrada terrestre para o Monte Roraima e como ponto estratégico de integração Brasil–Venezuela. Apresenta oferta turística funcional, porém ainda limitada em termos de estrutura e qualificação ampliada. Seu desenvolvimento turístico está diretamente vinculado ao fortalecimento do turismo de natureza, organização urbana, qualificação profissional e gestão do fluxo transfronteiriço.	

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 61: Síntese Avaliativa Geral – Pacaraima-RR

Dimensão	Quantidade	Qualidade	Grau de Estruturação
Hospedagem	Moderada	Básica	Parcial
Alimentação	Moderada	Básica	Funcional
Receptivo	Baixo a Moderado	Potencial Alto	Em desenvolvimento
Eventos	Baixo	Básica	Baixa
Recursos Humanos	Moderado	Médio	Subestruturado
Marketing	Baixo	Dependente do polo estadual	Frágil
Infraestrutura	Alta (logística)	Funcional	Estratégica

Elaboração: Equipe Fipe.

i) Conclusão técnica acerca dos serviços turísticos

Pacaraima caracteriza-se como:

- Principal porta terrestre de integração Brasil–Venezuela;
- Município estratégico para turismo de aventura (Monte Roraima);
- Consolidada dinâmica comercial e institucional.

Entretanto:

- Estrutura turística ainda dependente de Boa Vista;
- Baixa identidade turística própria consolidada;
- Pressões urbanas decorrentes da dinâmica migratória.

- j) Classificação geral de estruturação turística: Nível Intermediário com Potencial Estratégico de Turismo de Aventura e Integração Internacional.

Imagem 16: Tepuí do Monte Roraima, acessível por Santa Elena de Uairén, cidade gêmea da Venezuela



Elaboração: Equipe Fipe.

5.7.8 Normandia (RR)

a) Localização

O município de Normandia está localizado no Estado de Roraima, na Região Norte do Brasil, na faixa de fronteira com a República Cooperativista da Guiana. Situa-se na porção nordeste do estado, integrando a área estratégica de conexão internacional.

Encontra-se a aproximadamente 190 km da capital Boa Vista, com acesso predominantemente terrestre.

Coordenadas geográficas aproximadas: 03°53'40" N de latitude e 59°37'15" W de longitude.

b) Conectividade

- Acesso Terrestre: Rodovias estaduais e vicinais com ligação à BR-401 e à capital Boa Vista;

- Fronteira Internacional: Proximidade com a Guiana, favorecendo integração regional;
- Acesso Aéreo: Utilização do Aeroporto Internacional de Boa Vista como principal porta de entrada aérea;
- Integração Regional: Inserção na faixa de fronteira com potencial para turismo binacional;
- Conectividade Digital: Cobertura limitada, com necessidade de ampliação da qualidade de sinal.

c) Principais Atrativos

Quadro 62: Atrativos naturais de Normandia-RR

Item	Descrição	Avaliação
Paisagens do Cerrado Roraimense	• Cenário natural característico da transição cerrado–Amazônia. • Paisagens amplas, savânicas, com identidade regional. • Pouca formatação como produto turístico estruturado. Qualidade: Alta (Valor Paisagístico) / Baixa (Estruturação Turística).	Recurso natural com identidade própria, ainda pouco explorado comercialmente.
Rios e Áreas Naturais para Contemplação	• Ambientes naturais preservados e pouco antropizados. • Potencial para lazer, pesca artesanal e turismo de contemplação. • Carência de sinalização e equipamentos turísticos. Qualidade: Média/Alta (Ambiental) / Baixa (Infraestrutura)	Atrativos com bom valor ambiental, dependentes de organização e planejamento.
Potencial para Turismo Rural e Ecoturismo	• Área com características favoráveis para experiências rurais e de vivência comunitária. • Possibilidade de integração com roteiros de base comunitária. • Necessidade de capacitação e estruturação da oferta. Qualidade: Alta (Potencial).	-

Elaboração: Equipe Fipe.

d) Atrativos Culturais

Quadro 63: Atrativos culturais de Normandia-RR

Item	Descrição	Avaliação
Comunidades Indígenas – Terra Indígena Raposa Serra do Sol	• Uma das terras indígenas mais emblemáticas do Brasil. • Identidade cultural e preservação de tradições. • A visitação depende de regulamentação específica e consentimento comunitário. Qualidade: Muito Alta (Valor Cultural e Antropológico)	Principal ativo cultural estratégico do município.
Manifestações Culturais Tradicionais	• Riqueza cultural preservada nas comunidades. • Expressões tradicionais pouco divulgadas no mercado turístico formal. Qualidade: Alta (Valor Cultural) / Média (Promoção)	-
Festividades Locais e Eventos Comunitários	• Eventos com participação local. • Potencial de fortalecimento como calendário turístico regional. Qualidade: Média.	

Elaboração: Equipe Fipe.

e) Atrativos Estratégicos

Quadro 64: Atrativos estratégicos de Normandia-RR

Item	Descrição	Avaliação
Potencial para Turismo de Base Comunitária	• Ambiente favorável ao desenvolvimento de turismo sustentável. • Possibilidade de geração de renda local com protagonismo indígena. • Exige governança participativa e planejamento estruturado. Qualidade: Muito Alta (Potencial).	-
Turismo Etnocultural Indígena	• Produto diferenciado no contexto nacional. • Necessidade de protocolos claros, capacitação e mediação institucional. Qualidade: Muito Alta (Valor Intrínseco) / Baixa (Operacionalização Atual).	-
Integração Fronteiriça com a Guiana	• Proximidade com Bonfim e Lethem. • Possibilidade de roteiros integrados fronteiriços. • Baixa consolidação como produto internacional formal. Qualidade: Alta (Estratégica)	

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 65: Síntese da Qualidade – Normandia

Categoria	Valor Intrínseco	Grau de Estruturação	Potencial Estratégico
Naturais	Alto	Baixo	Alto
Culturais	Muito Alto	Baixo/Médio	Muito Alto
Estratégicos	Muito Alto	Baixo	Muito Alto
Infraestrutura Turística	Baixa	—	Médio

Elaboração: Equipe Fipe.

f) Conclusão técnica acerca dos atrativos turísticos

Normandia apresenta:

- Altíssimo valor cultural vinculado à Terra Indígena Raposa Serra do Sol;
- Potencial para turismo de base comunitária e etnoturismo;
- Recursos naturais com identidade própria do cerrado roraimense;
- Baixa maturidade turística e estruturação incipiente.

g) Classificação da qualidade dos atrativos

Classifica-se como destino de altíssimo potencial sociocultural e estratégico, porém em estágio inicial de desenvolvimento turístico, dependente de planejamento participativo e organização institucional.

h) Principais Serviços Turísticos de Normandia-RR

Quadro 66: Principais Serviços Turísticos de Normandia-RR

Item	Descrição	Avaliação
Hospedagem	Oferta muito restrita (busca no Google Maps resultou em apenas 1 MH), pousada simples para o público viajante em geral.	Juntamente com Uiramutã, pode fazer parte da rota alternativa entre Bonfim e Pacaraima, utilizando-se de suas vicinais (de estado de conservação precárias), dando suporte às TLC e aos aventureiros <i>off-road</i> no espaço rural e visitação às comunidades indígenas.
Alimentação	• A prefeitura local contabiliza 10 negócios, entre, restaurantes, lanchonetes e padarias. • São negócios locais de pequeno porte e voltados à culinária regional e atendendo mais a população local.	Instalações, serviços e cardápios adequados ao público atual. A participação potencial em produtos turísticos regionais de forma integrada deve demandar aprimoramento de tais empreendimentos ou o surgimento de novos estabelecimentos.

Item	Descrição	Avaliação
Receptivo	• Atuação incipiente e predominantemente informal. • Potencial para desenvolvimento de roteiros de turismo comunitário e cultural, em especial no espaço rural. • Necessidade de estruturação de guias locais capacitados. • Atuação pontual e informal. • Ausência de agências estruturadas.	Receptivo incipiente, com não estruturado.
Eventos	Festividades culturais e tradicionais de cunho indígena, além de eventos comunitários, religiosos e cívicos de pequeno porte. Recentemente, evento de artesanato indígena tem obtido boa repercussão e sinaliza potencial para integrar calendário turístico com destaque.	-
Recursos Humanos	• Protagonismo das comunidades indígenas. • Necessidade de capacitação em turismo comunitário, hospitalidade e gestão. Instituições relevantes: • Escolas públicas locais. • Apoio indireto de instituições formadoras em Boa Vista (UFRR, IFRR, Senac).	Capital humano com grande valor cultural e ambiental, porém sem capacitação técnica para o mercado turístico.
Marketing e Comercialização	• Ausência de estratégia estruturada de promoção turística. • Divulgação limitada e predominantemente informal. • Potencial para posicionamento como destino de turismo cultural e de base comunitária. • Divulgação pontual institucional. • Baixa presença digital estruturada. Por quem: • Prefeitura municipal. • Iniciativas isoladas de empreendedores locais.	Marketing turístico praticamente inexistente de forma estruturada.
Infraestrutura Turística e de Apoio	• Acesso rodoviário pela BR-401 (via Bonfim) em estrada com muito boas condições asfálticas, contudo, postos de gasolina	Infraestrutura básica funcional, com baixa estrutura voltada ao turismo, atendendo à dinâmica econômica atual.

Item	Descrição	Avaliação
	apenas nas proximidades à capital. • Necessidade de melhorias em trechos específicos nas vicinais. Por conta dos limites de fronteira, há tráfico de ilícitos eventualmente. Há um aeródromo, de uso exclusivo das Forças Armadas. • Energia elétrica instalada na área urbana. Abastecimento de água na sede municipal. Serviços públicos essenciais de coleta de lixo e varrição pública satisfatórios. • Sinalização de trânsito e turística incipiente. Ausência de Centro de Atendimento ao Turista (CAT). Serviços urbanos básicos disponíveis no perímetro urbano. • Varejo local de pequeno porte, alinhado às demandas atuais de economia ligada ao setor público e atividades primárias. Necessidade de investimentos em saneamento e requalificação urbana.	
Síntese	Normandia (RR) apresenta vocação estratégica para o turismo cultural, etnoturismo e turismo de base comunitária, com destaque para a presença indígena e identidade cultural consolidada. O município possui estrutura turística incipiente, demandando planejamento, qualificação profissional e organização institucional para consolidação como destino sustentável. Seu diferencial competitivo está na autenticidade cultural e na integração fronteiriça, devendo o desenvolvimento ocorrer com foco em sustentabilidade, governança local e valorização das comunidades tradicionais.	

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 67: Síntese Avaliativa Geral – Normandia-RR

Dimensão	Quantidade	Qualidade	Grau de Estruturação
Hospedagem	Muito Baixa	Básica	Incipiente
Alimentação	Baixa	Básica	Incipiente
Receptivo	Muito Baixo	Potencial Cultural	Não Estruturado
Eventos	Muito Baixo	Básica	Baixa
Recursos Humanos	Baixo	Potencial Tradicional	Subestruturado
Marketing	Muito Baixo	Inexistente	Frágil
Infraestrutura	Baixa	Funcional	Limitada

Elaboração: Equipe Fipe.

i) Conclusão técnica acerca dos serviços turísticos

Normandia caracteriza-se como:

- Município com presença cultural indígena;
- Potencial para turismo de base comunitária e natureza;
- Inserção estratégica na faixa de fronteira Brasil–Guiana.

Entretanto:

- Estrutura turística praticamente inexistente;
- Baixa formalização e qualificação do setor;
- Dependência econômica do setor público e atividades primárias.

j) Classificação geral de estruturação turística

Nível Inicial com Potencial Cultural e Comunitário.

Imagem 17: Lago de Caracaranã, em Normandia-RR



Fonte: Prefeitura Municipal de Normandia, 2025.

5.7.9 Uiramutã (RR)

a) Localização

O município de Uiramutã está localizado no Estado de Roraima, na Região Norte do Brasil, na faixa de fronteira com a República Cooperativista da Guiana e a República Bolivariana da Venezuela. Situa-se na porção nordeste do estado, em área de tríplice fronteira internacional.

Encontra-se a aproximadamente 300 km da capital Boa Vista, com acesso predominantemente terrestre.

Coordenadas geográficas aproximadas: 04°36'15" N de latitude e 60°10'34" W de longitude.

b) Conectividade

- **Acesso Terrestre:** Rodovias estaduais e estradas vicinais com ligação indireta à BR-401 e à capital Boa Vista;
- **Fronteira Internacional:** Inserção em área de tríplice fronteira (Brasil–Guiana–Venezuela);
- **Acesso Aéreo:** Utilização do Aeroporto Internacional de Boa Vista como principal porta de entrada aérea;
- **Integração Regional:** Relevância geopolítica pela posição estratégica;
- **Conectividade Digital:** Cobertura limitada, inclusive em áreas mais remotas.

c) Principais Atrativos

Quadro 68: Atrativos naturais de Uiramutã-RR

Item	Descrição	Avaliação
Monte Roraima (acesso pelo território brasileiro)	• Um dos principais ícones naturais do Brasil. • Reconhecimento internacional no segmento de turismo de aventura. • Acesso pelo lado brasileiro exige organização logística e autorização específica. Qualidade: Muito Alta (Valor Ambiental e Paisagístico).	Principal ativo natural estratégico do município e do estado.
Monte Caburaí (Ponto Extremo Norte do Brasil)	• Marco geográfico nacional de grande relevância simbólica. • Potencial para turismo de expedição e contemplação. • Baixa estrutura turística formal instalada. Qualidade: Muito Alta (Valor Simbólico e Geográfico).	Produto estratégico com apelo institucional e educativo.

Item	Descrição	Avaliação
Paisagens de Serras, Tepuis e Formações Rochosas	- Ambiente singular no contexto brasileiro. - Alto potencial para trekking, montanhismo e fotografia de natureza. - Estruturação turística ainda limitada. Qualidade: Muito Alta (Valor Paisagístico).	-
Rios e Cachoeiras em Áreas Preservadas	- Recursos naturais preservados. - Uso predominantemente local e comunitário. - Necessidade de sinalização e qualificação de acesso. Qualidade: Alta (Ambiental) / Baixa (Infraestrutura).	-
Potencial para Ecoturismo e Turismo de Aventura	- Ambiente propício para atividades especializadas (trekking, expedições, contemplação). - Mercado segmentado de alto valor agregado. - Dependência de planejamento técnico e gestão ambiental rigorosa. Qualidade: Muito Alta (Potencial).	-

Elaboração: Equipe Fipe.

d) Atrativos Culturais

Quadro 69: Atrativos culturais de Uiramutã-RR

Item	Descrição	Avaliação
Comunidades Indígenas (Ingarikó e outras etnias)	- Preservação cultural. - Identidade indígena consolidada. - Visitação depende de regulamentação e consentimento comunitário. Qualidade: Muito Alta (Valor Cultural e Antropológico).	Patrimônio cultural estratégico, com necessidade de governança participativa.
Cultura Tradicional Preservada	- Manutenção de saberes tradicionais. - Alto potencial para experiências etnoculturais sustentáveis. - Baixa formalização como produto turístico estruturado. Qualidade: Muito Alta (Autenticidade)	-
Turismo de Base Comunitária Rural e Indígena	- Possibilidade de protagonismo comunitário. - Alinhamento com turismo sustentável. - Necessita capacitação e planejamento institucional. Qualidade: Muito Alta (Potencial)	-

Elaboração: Equipe Fipe.

e) Atrativos Estratégicos

Quadro 70: Atrativos estratégicos de Uiramutã-RR

Item	Descrição	Avaliação
Ponto mais setentrional do Brasil (Monte Caburaí)	- Relevância nacional. - Potencial para campanhas de posicionamento territorial. - Produto ainda pouco explorado comercialmente. Qualidade: Muito Alta (Estratégica e Simbólica).	-

Item	Descrição	Avaliação
Inserção na Terra Indígena Raposa Serra do Sol	- Área de grande relevância socioambiental. - Exige respeito a normativas legais e diálogo institucional. Qualidade: Muito Alta (Ambiental e Cultural)	-
Potencial para Turismo de Expedição e Contemplação	- Apelo para público de aventura e natureza. - Potencial de inserção em roteiros internacionais. - Baixa maturidade da cadeia produtiva local. Qualidade: Muito Alta (Segmento Especializado)	-

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 71: Síntese da Qualidade – Uiramutã

Categoria	Valor Intrínseco	Grau de Estruturação	Potencial Estratégico
Naturais	Muito Alto	Baixo/Médio	Muito Alto
Culturais	Muito Alto	Baixo	Muito Alto
Estratégicos	Muito Alto	Baixo	Muito Alto
Infraestrutura Turística	Baixa	—	Alto

Elaboração: Equipe Fipe.

f) Conclusão técnica acerca dos atrativos turísticos

Uiramutã apresenta:

- Um dos maiores ativos naturais do Brasil (Monte Roraima e Monte Caburaí);
- Altíssimo valor ambiental e simbólico;
- Identidade indígena preservada;
- Baixa estruturação turística formal e necessidade de gestão especializada.

g) Classificação da qualidade dos atrativos

Classifica-se como destino de altíssimo valor estratégico e ambiental, com maturidade turística inicial, adequado a segmentos de ecoturismo, turismo de aventura e turismo etnocultural, mediante planejamento técnico e governança participativa.

h) Principais Serviços Turísticos de Uiramutã-RR

Quadro 72: Principais Serviços Turísticos de Uiramutã-RR

Item	Descrição	Avaliação
Hospedagem	Oferta muito limitada (busca no Google Maps resultou em apenas 5 MH), com predominância de hospedagens simples para o público viajante em geral e de expedições <i>off-road</i> .	Com topografia, hidrografia e vegetação diferenciadas para o âmbito da Amazônia, poderia ampliar sua oferta tanto na área urbana, ou mesmo rural - dando suporte à TLC e aos aventureiros <i>off-road</i> no espaço rural e visitação às comunidades indígenas.

Item	Descrição	Avaliação
Alimentação	Oferta muito limitada (busca no Google Maps resultou em apenas 3 estabelecimentos, com predominância de serviços simples e predominantemente voltados à comunidade local.	Instalações, serviços e cardápios adequados ao público atual. A participação potencial em produtos turísticos regionais de forma integrada deve demandar aprimoramento de tais empreendimentos ou o surgimento de novos estabelecimentos.
Receptivo	• Atuação de condutores locais comunitários, voltados à expedições off-road e ao Monte Caburaí. • Necessidade de capacitação profissional e estruturação formal. Ausência de AVT locais - geralmente a operação se dá pelas empresas da capital.	Alto potencial estratégico para turismo de natureza, de aventura e etnoturismo, tanto com relação ao PARNA, como com relação às comunidades rurais e indígenas.
Eventos	• Festividades culturais tradicionais. • Eventos comunitários. • Ausência de estrutura para eventos de médio ou grande porte, além de calendário turístico estruturado.	Baixa relevância no segmento de eventos turísticos.
Recursos Humanos	• Protagonismo das comunidades indígenas. • Necessidade de capacitação em gestão do turismo sustentável, hospitalidade e segurança em ambientes naturais. • Potencial para formação em turismo de base comunitária. • Mão de obra local concentrada no setor público e atividades primárias. Instituições relevantes: • Escolas públicas locais. • Apoio indireto de instituições formadoras em Boa Vista. • Conhecimento tradicional do território. • Potencial para turismo de base comunitária indígena. • Baixa formação técnica formal em turismo e hospitalidade.	Capital humano com grande valor cultural e ambiental, porém carente de capacitação técnica para o mercado turístico.
Marketing e Comercialização	• Promoção associada com foco no Monte Roraima. • Baixa presença institucional própria. • Dependência de operadoras externas especializadas em turismo de aventura. • Visibilidade indireta associada ao Monte Roraima.	Marketing praticamente inexistente em nível municipal; dependência total de polos externos.

Item	Descrição	Avaliação
	- Promoção realizada majoritariamente por operadoras sediadas em Boa Vista. Feito por: - Operadores privados externos ao município. - Divulgação pontual institucional.	
Infraestrutura Turística e de Apoio	- Baixa oferta de equipamentos turísticos melhor estruturados e diversificados. - Acesso rodoviário por vias parcialmente não pavimentadas (muitas em críticas condições). - Desafios logísticos decorrentes da localização remota, oscilações de terreno e segurança devido ao trânsito de ilícitos.	- Energia elétrica disponível na sede e parcialmente nas comunidades. - Abastecimento de água satisfatório na área urbana. - Serviços públicos de saneamento deficitários. - Necessidade de sinalização turística e ambiental-interpretativa. - Alta sensibilidade socioambiental e territorial devido ao limite de fronteira.
Síntese e avaliação	Uiramutã (RR) apresenta altíssimo potencial para o turismo de natureza, aventura e base comunitária, destacando-se por abrigar o Monte Roraima e o Monte Caburá - porção mais setentrional do Brasil, além de integrar território de relevante preservação ambiental e cultural. O município possui estrutura turística incipiente e logística desafiadora, exigindo planejamento estratégico com foco em sustentabilidade, governança comunitária e controle de fluxo turístico. Seu diferencial competitivo está na singularidade geográfica, ambiental e cultural, devendo o desenvolvimento ocorrer com protagonismo das comunidades indígenas e respeito às normativas territoriais.	

Elaboração: Equipe Fipe.

Quadro 73: Síntese Avaliativa Geral – Uiramutã (RR)

Dimensão	Quantidade	Qualidade	Grau de Estruturação
Hospedagem	Muito Baixa	Básica	Incipiente
Alimentação	Muito Baixa	Básica	Incipiente
Receptivo	Muito Baixo	Potencial Muito Alto	Não Estruturado
Eventos	Muito Baixo	Básica	Baixa
Recursos Humanos	Baixo	Alto Valor Cultural	Não Estruturado
Marketing	Muito Baixo	Dependente Externo	Frágil
Infraestrutura	Muito Baixa	Limitada	Restrita

Elaboração: Equipe Fipe.

i) Conclusão técnica acerca dos serviços turísticos

Uiramutã caracteriza-se como:

- Município estratégico para turismo de aventura (Monte Roraima – acesso brasileiro);
- Relevante identidade cultural indígena;
- Alto valor ambiental e paisagístico.

Entretanto:

- Estrutura turística praticamente inexistente;
- Limitações logísticas relevantes;
- Necessidade de abordagem sustentável e pactuada com comunidades indígenas.

j) Classificação geral de estruturação turística

Nível Muito Inicial – Potencial Estratégico Ambiental e Cultural de Alta Sensibilidade.

Imagem 18: Cachoeira Sete Quedas, na comunidade indígena Urucá, em Uiramutã (RR)



Fonte: Folha BV, 2025.

5.8 CONSOLIDAÇÃO DA ANÁLISE COMPARATIVA DE MATURIDADE TURÍSTICA REGIONAL

A análise comparativa dos municípios de Letícia (Colômbia), Tabatinga (AM), Benjamin Constant (AM), Atalaia do Norte (AM) e Uiramutã (RR) evidencia um cenário regional caracterizado por elevado valor ambiental e sociocultural, porém com distintos níveis de estruturação turística e inserção mercadológica.

A metodologia adotada considerou cinco eixos analíticos: (i) valor intrínseco dos atrativos naturais e culturais; (ii) infraestrutura turística instalada; (iii) acessibilidade e conectividade; (iv) organização da cadeia produtiva do turismo; e (v) inserção nos mercados regional, nacional e internacional. A partir desses critérios, foi possível classificar os destinos em três níveis de maturidade: consolidada, intermediária e inicial.

No contexto analisado, Letícia (Colômbia) apresenta o maior grau de maturidade turística regional, configurando-se como destino consolidado. O município dispõe de infraestrutura hoteleira estruturada, oferta diversificada de serviços turísticos, operadores formalizados e integração ativa com os mercados internacionais de turismo de natureza na Amazônia. Sua posição estratégica na tríplice fronteira Brasil–Colômbia–Peru fortalece sua inserção como polo dinamizador regional, com fluxo turístico internacional contínuo e produtos organizados para turismo de selva, observação de fauna e experiências culturais amazônicas.

Tabatinga (AM) posiciona-se em nível intermediário de maturidade. Embora possua conectividade aérea relevante e exerça função estratégica como porta de entrada brasileira na tríplice fronteira, sua estrutura turística ainda apresenta dependência parcial da dinâmica econômica e comercial de Letícia. O município dispõe de infraestrutura básica e potencial logístico, porém necessita avançar na consolidação de produtos próprios, organização da cadeia produtiva e fortalecimento de sua identidade turística.

Benjamin Constant (AM) também se enquadra em nível intermediário, ainda em processo de consolidação. O município possui elevado valor intrínseco, inclusive no que se refere à biodiversidade amazônica, à presença cultural indígena e à potencialidade para turismo de base comunitária e etnoambiental. Entretanto, apresenta limitações estruturais e baixa

inserção mercadológica, demandando investimentos em qualificação, estruturação de produtos e governança turística.

Em estágio inicial de maturidade encontram-se Uiramutã (RR) e Atalaia do Norte (AM), ambos com altíssimo valor ambiental e simbólico, porém com baixa estruturação operacional. Uiramutã destaca-se por abrigar o Monte Roraima e o Monte Caburaí, pontos de relevância nacional e internacional, além de presença de comunidades indígenas em território ambientalmente protegido. Apesar do potencial para ecoturismo, turismo de aventura e turismo de base comunitária indígena, a cadeia produtiva ainda é incipiente e dependente de regulamentações específicas.

Atalaia do Norte, por sua vez, apresenta singular relevância ambiental por sua inserção na região do Vale do Javari, área de alta sensibilidade socioambiental e presença de povos indígenas, inclusive em situação de isolamento. O turismo no município é restrito e ainda pouco estruturado, sendo mais adequado ao perfil de expedições científicas e atividades controladas de natureza, mediante regulamentação rigorosa.

A análise regional evidencia uma assimetria estrutural entre o lado colombiano e o lado brasileiro da fronteira, com maior consolidação mercadológica em Letícia e menor nível de organização turística nos municípios brasileiros adjacentes. Ao mesmo tempo, observa-se que os municípios classificados em estágio inicial concentram alguns dos ativos ambientais mais relevantes da Amazônia e do extremo norte do Brasil, configurando potencial estratégico de desenvolvimento sustentável.

Conclui-se que a região apresenta condições objetivas para a implementação de um modelo integrado de desenvolvimento turístico transfronteiriço, baseado em governança multinível, fortalecimento do turismo de base comunitária e qualificação profissional. Esse modelo também envolve a estruturação de produtos de nicho, como ecoturismo, etnoturismo, turismo de expedição e científico, além de promoção internacional articulada.

O eixo Letícia–Tabatinga tende a consolidar-se como núcleo logístico e comercial regional. Ao mesmo tempo, Benjamin Constant, Uiramutã e Atalaia do Norte podem estruturar-se como destinos especializados de natureza e cultura, desde que apoiados por

políticas públicas, planejamento territorial e investimentos compatíveis com a sensibilidade socioambiental da região.

5.8.1 Ranking Comparativo de Maturidade Turística Regional

Região Alto Solimões (AM) + Tríplice Fronteira + Norte de Roraima.

Metodologia Sintética de Classificação

A análise considera cinco eixos:

- Valor Intrínseco dos Atrativos (natural, cultural e simbólico);
- Infraestrutura Turística Instalada;
- Acessibilidade e Conectividade;
- Organização da Cadeia Produtiva;
- Inserção em Mercado Nacional/Internacional.

Quadro 74: Ranking Comparativo de Maturidade Turística

Posição	Município	Valor Intrínseco	Estruturação	Inserção de Mercado	Nível de Maturidade
1º	Leticia (COL)	Muito Alto	Alto	Internacional	 Consolidada
2º	Tabatinga (AM)	Alto	Médio	Regional/ Internacional	 Intermediária
3º	Benjamin Constant (AM)	Muito Alto	Médio-Baixo	Regional	 Intermediária (em consolidação)
4º	Uiramutã (RR)	Muito Alto	Baixo	Nicho Especializado	 Inicial
5º	Atalaia do Norte (AM)	Muito Alto	Baixo	Muito restrita	 Inicial
Classificação adotada:					
 Maturidade Inicial					
 Maturidade Intermediária					
 Maturidade Consolidada					

Elaboração: Equipe Fipe.

5.8.2 Análise Comparativa

1º Letícia (Colômbia) – Maturidade Consolidada

- Melhor infraestrutura hoteleira e gastronômica da região;
- Integração internacional consolidada (Peru–Brasil–Colômbia);
- Operadores turísticos estruturados;
- Comercialização ativa no mercado internacional amazônico.

Posicionamento: Polo regional de turismo da tríplice fronteira.

2º Tabatinga (AM) – Maturidade Intermediária

- Porta de entrada brasileira na tríplice fronteira;
- Conectividade aérea relevante;
- Infraestrutura razoável, porém, dependente da dinâmica de Letícia;
- Potencial para consolidação como hub logístico-turístico brasileiro.

Desafio: Estruturar produtos próprios e reduzir dependência da Colômbia.

3º Benjamin Constant (AM) – Intermediária em Consolidação

- Forte base cultural e ambiental;
- Potencial para turismo comunitário e de natureza;
- Infraestrutura ainda limitada;
- Baixa inserção em mercado estruturado.

Vocação: Turismo de base comunitária e etnoambiental.

4º Uiramutã (RR) – Maturidade Inicial com Altíssimo Valor Estratégico

- Abriga o Monte Roraima e o Monte Caburaí;
- Patrimônio ambiental e indígena de relevância nacional;
- Cadeia turística incipiente;
- Necessidade de governança específica por estar em Terra Indígena.

Potencial: Destino *premium* de expedição e aventura.

5º Atalaia do Norte (AM) – Maturidade Inicial

- Forte valor ambiental (Vale do Javari);
- Sensibilidade territorial e restrições legais;
- Turismo ainda muito restrito e pouco estruturado.

Vocação: Turismo científico e expedições controladas.

5.8.3 Mapa Estratégico de Posicionamento Regional

Podemos dividir a região em três níveis:



Polo Estruturado

- Letícia



Eixo de Consolidação Brasileira

- Tabatinga
- Benjamin Constant

Destinos de Alto Valor com Baixa Estruturação

- Uiramutã
- Atalaia do Norte

5.8.4 Síntese Estratégica Regional

A região apresenta:

- Altíssimo valor ambiental e cultural;
- Presença relevante de territórios indígenas e áreas protegidas;
- Baixa integração turística do lado brasileiro em comparação à Colômbia;

Oportunidade clara de estruturação via:

- Turismo de base comunitária;
- Ecoturismo especializado;
- Turismo de expedição;
- Integração trinacional.

5.8.5 Conclusão Técnica

A análise comparativa demonstra que:

- O eixo Letícia–Tabatinga configura o núcleo dinâmico regional.
- Os demais municípios possuem alto valor intrínseco, porém baixa maturidade operacional.
- Existe espaço estratégico para um Plano Integrado de Desenvolvimento Turístico Transfronteiriço, com foco em:
 - Governança multinível
 - Capacitação da cadeia produtiva
 - Estruturação de produtos de nicho
 - Promoção internacional integrada

5.9 AVALIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA TURÍSTICA

5.9.1 Sinalização Turística

Diagnóstico Geral

A avaliação de campo evidenciou ausência de sistema estruturado e padronizado de sinalização turística nos municípios visitados. Observa-se baixa aderência às diretrizes estabelecidas pelo Guia Brasileiro de Sinalização Turística, inexistência de hierarquização entre atrativos prioritários e secundários e ausência de integração entre sinalização urbana, rodoviária e interpretativa.

Nos perímetros urbanos, a orientação ao visitante depende majoritariamente de informação informal. Em áreas de acesso rural e comunitário, a sinalização é inexistente ou improvisada, comprometendo a segurança, autonomia do turista e organização territorial do destino.

- Dificuldade de orientação autônoma do visitante;
- Redução do tempo de permanência;
- Fragilização da imagem institucional do destino;
- Risco operacional em acessos não pavimentados;

- Perda de potencial educativo em áreas ambientais e culturais.

Imagem 19: Sinalização rodoviária (BR-174-RR) e urbana (Boa Vista-RR)



Elaboração: Equipe Fipe.

Recomendações Técnicas

- Elaboração de Plano Municipal/Regional de Sinalização Turística;
- Aplicação integral do Guia Brasileiro de Sinalização Turística;
- Implantação de sinalização bilíngue/trilíngue em áreas de fronteira;
- Inclusão de painéis interpretativos ambientais e culturais;
- Integração entre sinalização física e recursos digitais.

5.9.2 Centros de Atendimento ao Turista (CATs)

a) Diagnóstico Geral

Foi constatado funcionamento irregular ou inexistência de Centros de Atendimento ao Turista nos municípios visitados. Quando existentes, apresentam limitações estruturais, ausência de padronização visual, escassez de material informativo atualizado e baixa capacitação técnica das equipes.

Permaneceu sem identificação uma rede integrada de atendimento entre municípios, tampouco padronização mínima de layout, identidade visual ou protocolo de acolhimento, conforme recomendações do Ministério do Turismo.

Imagem 20: CATs de Tabatinga/AM e de Pacaraima/RR



Elaboração: Equipe Fipe.

b) Impactos Identificados

- Fragilidade na recepção e orientação inicial do visitante;
- Ausência de dados sistematizados sobre fluxo turístico;
- Baixa capacidade de promoção ativa do destino;
- Redução da articulação entre oferta formal e visitante.

c) Recomendações Técnicas

- Implantação ou reestruturação de CATs em pontos estratégicos (rodoviárias, aeroportos e fronteiras);
- Capacitação continuada de atendentes;
- Produção de material multilíngue;
- Implantação de sistema de registro de fluxo e perfil de visitantes;
- Integração digital (mapas, QR codes, roteiros interativos).

5.9.3 Transporte e Acessos

a) Diagnóstico Geral

A infraestrutura de transporte apresenta características distintas entre as regiões avaliadas.

No Alto Solimões, predomina o modal hidroviário, com dependência das condições de navegabilidade, variação de calado e oferta limitada de embarcações regulares. O transporte aéreo é restrito e de custo elevado, impactando a competitividade do destino. O transporte rodoviário se restringe à conurbação Tabatinga/Letícia, inexistindo rodovias

de acesso (há apenas a Estrada Pedro Teixeira, pista simples, asfaltada, que interliga os municípios de Benjamin Constant e Atalaia do Norte, em 30 minutos de deslocamento). Cabe notar a profusão de motocicletas existentes, mais baratas e fáceis de adquirir, e, no lado colombiano, a oferta de serviços de transporte em “tuk-tuks”, triciclos motorizados e mais práticos, baratos e confortáveis do que táxis/transporte por aplicativo devido às curtas distâncias e ao intenso calor regional.

Na Região Norte de Roraima, os eixos rodoviários federais (BR-174 e BR-401) garantem conectividade estruturada, porém com limitações nos acessos secundários e vicinais, inclusive em áreas rurais e indígenas.

Observou-se ausência de sinalização turística complementar nas rodovias e carência de estrutura de apoio ao viajante (pontos de parada qualificados, sanitários, áreas de descanso).

Imagem 21: Rodoviária de Boa Vista/RR e BR-174, no trajeto para Pacaraima/RR



Elaboração: Equipe Fipe.

b) Impactos Identificados

- Elevado custo logístico;
- Dependência de sazonalidade climática;
- Dificuldade de acesso a atrativos naturais;
- Restrição à operação de grupos turísticos;
- Sensibilidade a fatores geopolíticos nas fronteiras.

c) Recomendações Técnicas

- Articulação interinstitucional para qualificação de acessos prioritários;
- Implantação de pontos de apoio ao viajante;

- Inclusão de sinalização turística nas rodovias federais;
- Planejamento logístico específico para turismo de fronteira;
- Integração multimodal (rodoviário, fluvial e aéreo).

5.9.4 Infraestruturas Náuticas

5.9.4.1 Diagnóstico Geral

Nos municípios do Alto Solimões, observou-se carência de infraestrutura náutica adequada. A atracação ocorre, em grande parte, de forma improvisada nas margens dos rios, sem píeres estruturados, sistemas de segurança ou controle ambiental.

A ausência de estruturas adequadas compromete a segurança de embarque e desembarque, inclusive em períodos de variação do nível dos rios. Permanecem sem identificação os terminais turísticos fluviais com padrão compatível com recepção organizada de visitantes.

Na Região Norte de Roraima, a infraestrutura náutica ocupa papel secundário na mobilidade turística.

Imagem 22: Píer em Tabatinga/AM e atracadouro em Benjamin Constant/AM



Elaboração: Equipe Fipe.

5.9.4.2 Impactos Identificados

- Risco à segurança de passageiros;
- Dificuldade de operação de turismo fluvial organizado;
- Impactos ambientais decorrentes de uso improvisado das margens;
- Limitação à estruturação de roteiros integrados.

5.9.4.3 Recomendações Técnicas

- Implantação de píeres estruturados com padrão técnico adequado;
- Sinalização e controle ambiental em áreas de embarque;
- Planejamento de terminais turísticos fluviais;
- Normatização municipal de uso de margens;
- Integração da infraestrutura náutica a roteiros oficiais.

5.9.5 Entrevistas Realizadas – Relação de Entrevistados

Durante a visita técnica foram realizadas entrevistas qualificadas, envolvendo gestores públicos, lideranças indígenas e comunitárias, pesquisadores, representantes de universidades, empreendedores e operadores de turismo. A seguir, apresenta-se a relação nominal dos entrevistados, com seus respectivos cargos e vínculos institucionais.

Imagem 23: Oitivas com atores locais diversificados - comunidades indígenas e gestores públicos



Elaboração: Equipe Fipe.

5.9.6 Relação dos entrevistados presencialmente durante a visita de campo:

- Elyjhon Oliveira – Secretário de Turismo, Prefeitura Municipal de Tabatinga/AM;
- Taciana Coutinho – Coordenadora do Parque Científico-Tecnológico do Alto Solimões, em Tabatinga/AM - Universidade Federal do Amazonas (Ufam);
- Idete Freitas de Abreu – Secretária de Turismo, Prefeitura Municipal de Benjamin Constant/AM;
- Santo Cruz Mariano Clemente – Curador do Museu Indígena Magüta, Município de Benjamin Constant/AM;
- Jaime Gonçalves Cunha de Souza – Coordenador de Turismo, Prefeitura Municipal de Atalaia do Norte/AM;
- Magno do Santos, Professor do Instituto Federal do Amazonas – Coordenador do Centro MAPATI de Inovação, Pesquisa e Desenvolvimento Socioeconômico do Alto Solimões, em Tabatinga/AM;
- Diana Marcela Blanco Ayala, Secretária de Turismo, Município de Letícia/Colômbia;
- Lisete Spitz – Vice-Prefeita do Município de Bonfim/RR e produtora rural;
- Nomar Caetano da Silva – Secretário de Turismo, Prefeitura Municipal de Bonfim/RR;
- Massamu Ida – Empresário local, Município de Bonfim/RR;
- Bruno Dantas – Diretor do Departamento de Turismo, Governo do Estado de Roraima;
- Alda Regina Amorim Franco – Diretora de Turismo, Prefeitura Municipal de Boa Vista/RR;
- Paulo Roberto Macedo Oliveira – Secretário Municipal de Meio Ambiente e Turismo, Prefeitura Municipal de Pacaraima/RR;
- Andrelino Marcos Tomaze – Primeiro Tuxaua (liderança) da Comunidade Indígena Jabuti, Município de Pacaraima/RR;
- Galeydisson da Silva Barbosa – Coordenador Local de Turismo, Comunidade Boca da Mata, Município de Pacaraima/RR;

- Lucas de Souza Barros – Representante da Universidade Federal de Roraima (UFRR) e da Unipampa; pesquisador em sítios arqueológicos, Comunidade Indígena Jabuti (Município de Pacaraima/RR);
- Alfredo Silva – Representante da Comunidade Indígena Esperança, Município de Pacaraima/RR;
- Esli da Silva Alves – Representante da Comunidade Indígena Bananal, Município de Pacaraima/RR;
- Naila Ocio – Guia de Turismo e proprietária da Waikiki Tours (Santa Elena de Uairén/Venezuela);
- Tensing Melo Rodriguez – Guia de Montanha; especialista em Monte Roraima e Pico da Neblina (Santa Elena de Uairén/Venezuela).

Observação: Outras entrevistas complementares foram realizadas pela equipe de gabinete, totalizando cerca de 30 interlocutores, conforme registros de áudio, vídeo e fichas de campo.

5.9.7 Síntese das Entrevistas e Percepções Locais

a) Turismo como Vetor de Desenvolvimento

Os entrevistados reconhecem o turismo como alternativa estratégica para diversificação econômica, geração de trabalho, emprego e renda, além de contribuir com a proteção ambiental e valorização sociocultural, sobretudo em comunidades indígenas e tradicionais. Há que se tornar mais competitivo, sem se desprender da “alma do lugar”.

b) Principais Demandas Recorrentes

- Infraestrutura básica (acessos, saneamento, energia, internet);
- Capacitação e qualificação profissional;
- Apoio financeiro e institucional;
- Divulgação e promoção dos destinos, empreendimentos e iniciativas;
- Planejamento e ordenamento do turismo comunitário.

c) Integração Transfronteiriça

Há consenso quanto à necessidade de cooperação interinstitucional internacional. O turismo de fronteira depende da articulação entre cidades gêmeas, da atuação integrada entre países e da cooperação de operadores turísticos, governos e comunidades nas diferentes localidades envolvidas.

Imagem 24: Maior embarcação da PF em Tabatinga/AM



Elaboração: Equipe Fipe.

5.9.8 Potenciais Turísticos Identificados

A análise integrada das visitas de campo, entrevistas realizadas e dados consolidados nos produtos anteriores permitiu identificar um conjunto diversificado de segmentos turísticos com potencial de estruturação nos territórios avaliados. Tais segmentos apresentam diferentes níveis de maturidade, exigindo estratégias diferenciadas de desenvolvimento e ordenamento.

5.9.8.1 Turismo de Natureza

Os territórios visitados apresentam elevado potencial para o turismo de natureza, considerando a diversidade de ecossistemas amazônicos e savânicos, a presença de rios de grande porte, serras, áreas montanhosas e formações geológicas singulares.

No Alto Solimões, destacam-se os rios Solimões e Javari, áreas de floresta densa e biodiversidade expressiva, com possibilidades para turismo fluvial, observação de fauna, pesca esportiva controlada e vivências em ambientes naturais preservados.

Na Região Norte de Roraima, sobressaem as paisagens de lavrado, serras e formações associadas ao Planalto das Guianas, incluindo áreas de acesso ao Monte Roraima e demais tepuis, configurando atratividade para trekking, montanhismo e contemplação paisagística.

O potencial identificado demanda ordenamento ambiental, definição de capacidade de carga e integração com políticas de conservação.

Imagem 25: Fronteira Bonfim-RR/Lethem-Guiana



Elaboração: Equipe Fipe.

5.9.8.2 Enoturismo e Turismo de Base Comunitária

A presença relevante de comunidades indígenas e populações tradicionais constitui um dos principais diferenciais competitivos da região. Observou-se interesse de lideranças locais na organização de experiências turísticas que valorizem saberes tradicionais, artesanato, culinária típica, narrativas culturais e modos de vida comunitários.

Entretanto, a estruturação desse segmento exige:

- Planejamento participativo;
- Garantia de protagonismo comunitário;
- Capacitação em gestão e hospitalidade;
- Salvaguardas socioculturais;

- Mediação intercultural adequada.

O turismo de base comunitária pode representar instrumento de geração de renda e valorização identitária, desde que conduzido sob princípios de sustentabilidade e respeito territorial.

Imagem 26: Comunidade Jabuti Bonfim-RR



Elaboração: Equipe Fipe.

5.9.8.3 Turismo Rural e de Experiência

Em municípios como Bonfim e áreas periurbanas de Boa Vista, identificou-se potencial para turismo rural, vivências produtivas, experiências agropecuárias e integração com gastronomia regional.

A oferta ainda é incipiente e pouco formalizada, mas apresenta possibilidade de diversificação econômica local, inclusive quando associada a circuitos curtos de comercialização e valorização de produtos regionais.

5.9.8.4 Turismo Científico e Arqueológico

Foram identificados sítios arqueológicos, áreas de pesquisa acadêmica e territórios de interesse científico, particularmente em Roraima, onde há registros de arte rupestre e formações geológicas de relevância.

Além disso, o bioma amazônico e as áreas de transição ecológica configuram campo fértil para turismo científico, intercâmbio acadêmico e expedições técnicas. Esse segmento pode ser articulado com universidades, institutos federais e centros de pesquisa, ampliando a inserção internacional do território.

Imagem 27: Sítios arqueológicos, áreas de pesquisa acadêmica Bonfim-RR



Elaboração: Equipe Fipe.

5.9.8.5 Festivais Culturais e Eventos Tradicionais

Os municípios visitados realizam festividades tradicionais, celebrações culturais e eventos locais que podem ser estruturados como âncoras de calendário turístico regional. Entretanto, verificou-se necessidade de maior planejamento, profissionalização da organização, promoção estruturada e articulação com redes de comercialização turística. A organização de calendário integrado de eventos de fronteira pode fortalecer identidade territorial e ampliar fluxo sazonal de visitantes.

5.9.8.6 Turismo de Compras e Circulação Transfronteiriça

Nos municípios fronteiriços (Tabatinga, Pacaraima e Bonfim), observou-se dinâmica de circulação associada a compras, diferenças cambiais e intercâmbio comercial com Colômbia, Venezuela e Guiana.

Esse fluxo, ainda que muitas vezes informal, representa um componente econômico relevante. Sua qualificação depende de:

- Estabilidade regulatória;
- Estrutura formal de câmbio;
- Segurança jurídica;
- Melhoria da infraestrutura urbana;
- Integração binacional de políticas públicas.

A organização desse segmento pode transformar a circulação espontânea em fluxo turístico estruturado, ampliando a retenção de valor local.

Imagem 28: Centro de Compras – Bonfim-RR/Lethem-Guiana



Elaboração: Equipe Fipe.

5.9.8.7 Consideração Estratégica

Os potenciais identificados demonstram que o turismo de fronteira no Arco Norte deve ser compreendido como sistema multifacetado, que combina natureza, cultura, ciência, economia transfronteiriça e experiências comunitárias, em vez de ser tratado como segmento único.

A consolidação desses potenciais dependerá de:

- Estruturação da oferta formal;
- Melhoria da infraestrutura básica;
- Planejamento territorial integrado;
- Governança multinível;
- Estratégia coordenada de promoção e posicionamento internacional.

5.10 RISCOS E PONTOS DE ATENÇÃO

A consolidação do turismo de fronteira nos territórios avaliados envolve oportunidades relevantes, porém também demanda atenção a um conjunto de riscos estruturais, operacionais e institucionais capazes de comprometer a sustentabilidade da atividade caso deixem de ser devidamente enfrentados.

5.10.1 Logística Complexa e Custos Elevados

Nos municípios do Alto Solimões, a dependência predominante do transporte hidroviário e aéreo, associada à ausência de ligação rodoviária estruturada com centros econômicos nacionais, resulta em custos operacionais superiores à média nacional. A sazonalidade climática, inclusive variações no nível dos rios, impacta diretamente a navegabilidade e a previsibilidade dos deslocamentos.

Na Região Norte de Roraima, embora haja maior conectividade rodoviária, a distância em relação aos principais centros emissores e a limitação da malha aérea regional afetam a competitividade do destino. O elevado custo logístico repercute no preço final dos serviços turísticos, reduzindo a atratividade para segmentos sensíveis a preço.

5.10.2 Dependência de Autorizações e Trâmites Fronteiriços

A dinâmica do turismo de fronteira envolve a circulação internacional de pessoas, o que exige observância a normas migratórias, aduaneiras, sanitárias e ambientais. Mudanças conjunturais em políticas migratórias ou instabilidades diplomáticas podem impactar fluxos turísticos de forma abrupta.

Nos municípios gêmeos, parte da atratividade está vinculada à integração funcional com cidades estrangeiras. Eventuais restrições de circulação, alterações cambiais ou exigências documentais adicionais podem comprometer a operação de roteiros binacionais e o turismo de compras.

5.10.3 Sensibilidade Territorial e Cultural

A presença expressiva de comunidades indígenas e populações tradicionais requer abordagem diferenciada e respeito a protocolos socioculturais específicos. A ausência de planejamento participativo pode gerar conflitos territoriais, descaracterização cultural e impactos negativos sobre modos de vida tradicionais.

Além disso, parte dos atrativos naturais localiza-se em áreas ambientalmente sensíveis, exigindo definição clara de capacidade de carga, zoneamento e monitoramento contínuo para evitar sobrecarga ambiental.

5.10.4 Necessidade de Protocolos de Segurança

Foram identificadas fragilidades relacionadas à ausência de protocolos específicos para atendimento ao turista em situações de emergência, inclusive em áreas remotas, fluviais ou de montanha.

A inexistência de planos integrados envolvendo defesa civil, segurança pública, saúde e operadores turísticos pode representar risco operacional em atividades como expedições, turismo fluvial ou deslocamentos em áreas isoladas.

Recomenda-se elaboração de protocolos mínimos de segurança, capacitação em primeiros socorros e integração interinstitucional para resposta a emergências.

5.10.5 Fragilidade Institucional Municipal e Estadual

Observou-se limitação de estrutura técnica nas secretarias municipais de turismo, com reduzido número de profissionais dedicados, ausência de planos atualizados e baixa capacidade de captação de recursos.

Em alguns casos, inexistem conselhos municipais ativos ou instâncias permanentes de governança turística. Essa fragilidade compromete continuidade de políticas públicas, planejamento de médio prazo e integração regional.

A consolidação do turismo de fronteira exigirá fortalecimento institucional, capacitação técnica e articulação entre municípios, estado e União.

5.10.6 Consideração Estratégica

Os riscos identificados, longe de impedir o desenvolvimento do turismo de fronteira, evidenciam a necessidade de abordagem estruturada, planejamento integrado e coordenação multinível. A mitigação desses pontos críticos deve compor a agenda prioritária de políticas públicas e investimentos estratégicos para assegurar a sustentabilidade econômica, ambiental e sociocultural do território.

5.11 RECOMENDAÇÕES ESTRATÉGICAS

Com base nas evidências levantadas em campo, nas entrevistas realizadas, na matriz de maturidade turística municipal e na análise dos riscos estruturais identificados, apresentam-se as seguintes recomendações estratégicas para estruturação do turismo de fronteira no Arco Norte.

As recomendações estão organizadas por eixos estruturantes, considerando a heterogeneidade territorial dos municípios avaliados.

5.11.1 Estruturação da Infraestrutura Básica e Turística

- Implantar Plano Regional de Sinalização Turística padronizado, conforme o Guia Brasileiro de Sinalização Turística, com priorização de áreas de maior fluxo e fronteiras internacionais;

- Reestruturar ou implantar Centros de Atendimento ao Turista (CATs) em pontos estratégicos (aeroportos, rodoviárias e áreas de fronteira), com padronização visual, capacitação de atendentes e integração digital;
- Priorizar investimentos em acessos estratégicos (rodoviários e fluviais), incluindo melhoria de estradas vicinais e implantação de infraestrutura náutica segura no Alto Solimões;
- Ampliar conectividade digital (internet móvel e fixa) em áreas turísticas e comunidades de interesse.

Responsabilidade: Municípios

Prioridade: Médio Prazo

Financiamento: Repasses da União, advindos do PPA e de matriz de aquisições de empréstimos internacionais no âmbito das Rotas de Integração Sul-Americanas.

5.11.2 Qualificação e Formalização da Oferta Turística

- Implementar programas de capacitação técnica em hospitalidade, gestão, comercialização e atendimento multilíngue;
- Estimular a formalização de meios de hospedagem, agências receptivas e operadores locais;
- Apoiar estruturação de roteiros integrados, priorizando:
 - Turismo de natureza;
 - Turismo de base comunitária;
 - Turismo científico;
 - Turismo rural e de experiência;
 - Turismo binacional estruturado.
- Promover articulação com universidades e institutos federais para apoio técnico e científico aos destinos.

Responsabilidade: Municípios e Estados

Prioridade: Curto Prazo

Financiamento: Repasses dos Estados e parcerias com Sistemas Senac e Sebrae.

5.11.3 Governança e Planejamento Integrado

- Fortalecer secretarias municipais de turismo com estrutura técnica mínima permanente;
- Instituir ou reativar Conselhos Municipais de Turismo;
- Criar instância regional de governança do turismo de fronteira, envolvendo municípios, Estado e União;
- Estruturar o Plano Estratégico Regional de Turismo de Fronteira, com horizonte mínimo de 10 anos.

Responsabilidade: Municípios, Estados e União

Prioridade: Curto Prazo

Financiamento: Repasses da União e de matriz de aquisições de empréstimos internacionais no âmbito das Rotas de Integração Sul-Americanas.

5.11.4 Integração Transfronteiriça

- Estabelecer mecanismos formais de cooperação binacional com Colômbia, Peru, Venezuela e Guiana, inclusive entre cidades-gêmeas;
- Harmonizar informações turísticas e estratégias de promoção internacional;
- Estruturar roteiros integrados com regras claras de operação, documentação e segurança;
- Avaliar criação de ambiente regulatório experimental (modelo de sandbox regulatório turístico), permitindo testar soluções integradas de mobilidade e operação binacional.

Responsabilidade: Municípios, Estados e União

Prioridade: Longo Prazo

Financiamento: Repasses da União e de matriz de aquisições de empréstimos internacionais no âmbito das Rotas de Integração Sul-Americanas.

5.11.5 Segurança e Sustentabilidade

- Implantar protocolos de segurança específicos para turismo fluvial, expedições e áreas remotas;
- Definir capacidade de carga para atrativos ambientais sensíveis;
- Garantir protagonismo das comunidades indígenas e tradicionais na governança turística;
- Incorporar princípios de economia verde, circular e regenerativa nas políticas públicas locais.

Responsabilidade: Municípios, Estados e União

Prioridade: Médio Prazo

Financiamento: Repasses da União e de matriz de aquisições de empréstimos internacionais no âmbito das Rotas de Integração Sul-Americanas.

5.11.6 Priorização Diferenciada por Nível de Maturidade

Com base na matriz técnica apresentada:

- **Boa Vista:** Estratégia de consolidação e posicionamento como hub regional;
- **Pacaraima e Tabatinga:** Estratégia de qualificação e integração transfronteiriça;
- **Benjamin Constant, Bonfim, Atalaia do Norte:** Estratégia de estruturação básica e formalização;
- **Normandia, Uiramutã e Amajari:** Estratégia de planejamento prévio e estruturação comunitária gradual.

5.11.7 Consideração Estratégica

O turismo de fronteira no Arco Norte deve ser tratado como instrumento de desenvolvimento regional integrado, superando a lógica de política setorial isolada e articulando inclusão social, valorização cultural, conservação ambiental e dinamização econômica.

Sua consolidação exige coordenação multinível (municípios, estados e União), investimentos estruturantes e estratégia de posicionamento nacional e internacional coerente com as singularidades territoriais identificadas.

5.12 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A visita técnica evidenciou que o turismo de fronteira no Arco Norte brasileiro possui elevado potencial estratégico, cultural e ambiental, configurando-se como vetor relevante para o desenvolvimento sustentável, a integração regional sul-americana e a valorização dos territórios indígenas e tradicionais. Entretanto, sua consolidação depende de investimentos estruturantes, fortalecimento institucional e integração internacional efetiva.

O cenário prospectivo de melhorias na acessibilidade e mobilidade, inclusive no contexto das Rotas de Integração Sul-Americana, com destaque para os eixos logísticos que impactam o Arco Norte, poderá ampliar os fluxos de pessoas e mercadorias, criando novas dinâmicas econômicas em níveis nacional, estadual, microrregional e municipal. Contudo, o aumento desses fluxos exigirá planejamento territorial, adequações logísticas e aprimoramento dos marcos regulatórios relacionados à circulação transfronteiriça.

A atividade turística apresenta capacidade de induzir novos mercados vinculados à economia verde, à bioeconomia, à economia criativa e à economia digital. Para tanto, torna-se necessário incorporar inovação, tecnologia e estratégias de comercialização digital na cadeia produtiva do turismo regional, ampliando a competitividade sem descaracterizar a identidade cultural dos territórios.

Observou-se, de forma recorrente, limitações institucionais em diferentes níveis de gestão pública e na estrutura organizacional de empreendimentos privados locais. Essas fragilidades reforçam a necessidade de:

- Capacitação técnica continuada;
- Fortalecimento da governança multinível;
- Qualificação em gestão, hospitalidade e letramento digital;
- Estruturação de arranjos produtivos locais integrados;

- Aprimoramento dos instrumentos de planejamento turístico municipal.

Do ponto de vista urbanístico e operacional, cidades-hub como Boa Vista/RR e Tabatinga/AM demandam melhorias nos padrões de oferta de serviços turísticos, ordenamento portuário e rodoviário, qualificação de equipamentos públicos e modernização da sinalização e dos Centros de Atendimento ao Turista (CATs).

Sob a perspectiva regulatória e de inovação institucional, recomenda-se avaliar a implementação de ambientes experimentais regulatórios, que permitam testar novos modelos de cooperação transfronteiriça, simplificação de fluxos turísticos e integração operacional entre atores públicos e privados, nacionais e internacionais.

Os territórios de fronteira, diante de um cenário geopolítico e econômico dinâmico, demandam novas abordagens de gestão inteligente e integrada, com adoção de sistemas digitais de monitoramento, promoção e controle territorial, além de plataformas compartilhadas de governança e intercâmbio de dados.

Em síntese, o turismo de fronteira no Arco Norte deve ser compreendido como estratégia estruturante de desenvolvimento regional, integração internacional e valorização sociocultural, para além de seu papel como atividade econômica complementar, desde que acompanhado de planejamento consistente, investimentos coordenados e protagonismo comunitário.

6. MUNICÍPIOS COMPLEMENTARES RORAINÓPOLIS-RR, PRESIDENTE FIGUEIREDO-AM, ITACOATIARA-AM, TEFÉ-AM E SANTO ANTÔNIO DO IÇÁ-AM

À luz dos aspectos analisados nos municípios visitados em campo, passa-se, a seguir, à caracterização dos municípios complementares, estes identificados nas rotas de integração sul-americanas, com recorte nos estados de Amazonas e Roraima.

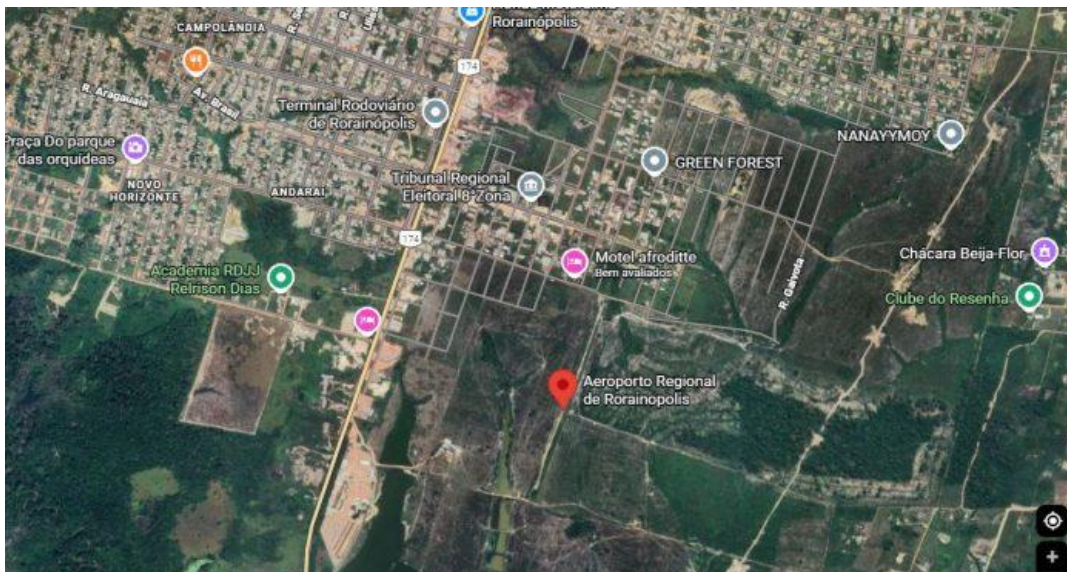
6.1 RORAINÓPOLIS-RR: INFRAESTRUTURA, CONECTIVIDADE E MOBILIDADE

6.1.1 Infraestrutura aérea, fluvial e rodoviária

No município de Rorainópolis inexistiu, até o momento, aeródromo ou aeroporto em plena operação. Contudo, identificam-se duas iniciativas distintas em andamento. A primeira está vinculada ao Plano Aeroviário Nacional 2022-2052, que estabelece prioridades de investimento em aeroportos no país (PAN24, 2023).

Nesse contexto, Rorainópolis foi selecionada, em anúncio realizado no final de 2025, para receber um terminal aéreo, incluído entre os dez aeroportos da Região Norte contemplados com recursos do Ministério de Portos e Aeroportos no ciclo de investimentos de 2026-2027 (Portal Roraimense, 2025; Pontes, 2026).

Figura 12: Localização do Aeroporto Regional de Rorainópolis



Fonte: Google Earth, com base no Portal Roraimense, 2025.

A segunda iniciativa refere-se à construção de um aeródromo em Santa Maria do Boiaçu, distrito de Rorainópolis. Esse projeto tem como objetivo atender às necessidades de mobilidade da população da região do Baixo Rio Branco, além de apoiar o turismo, inclusive voltado à prática internacional da pesca esportiva. A obra compõe o Programa de Avanço da Infraestrutura (PAI) e o financiamento é proveniente do Programa Calha Norte¹ (Pinho; Pires, 2025).

Vale ressaltar que, em consultas sobre aeródromos e aeroportos em Rorainópolis, frequentemente aparece o registro de um aeródromo localizado em Santa Maria do Boiaçu (SI78 – código na Anac). Contudo, trata-se de uma estrutura de uso privativo, já cadastrada, destinada exclusivamente ao uso restrito. Assim, considerando que o presente relatório tem como foco a infraestrutura pública, é necessário diferenciar esse aeródromo privado da obra anunciada pelo governo, que se refere a um novo aeroporto a ser construído na região.

Para além da infraestrutura aérea, faz-se necessário compreender a fluvial. Atualmente, o município de Rorainópolis permanece sem terminal hidroviário público. Essa ausência pode ser explicada pelo fato de que o município está localizado em área interiorana, distante de cursos d'água de grande porte. O rio mais próximo, o Rio Branco, encontra-se a alguns quilômetros do centro urbano.

Com base nos dados disponibilizados pela Antaq, observa-se a existência de cinco instalações portuárias, em sua maioria de caráter privado, voltadas ao escoamento de mercadorias de empresas particulares. Entre essas instalações, destaca-se a classificação IP4, que corresponde às instalações portuárias públicas de pequeno porte.

¹ O Programa Calha Norte (PCN), criado em 1985 e coordenado pelo Ministério da Defesa, tem como essência fortalecer a presença do Estado na Amazônia e áreas de fronteira, garantindo soberania nacional, integridade territorial e desenvolvimento ordenado. Ele atua principalmente por meio do apoio às Forças Armadas, inibindo ações ilícitas e promovendo infraestrutura e serviços públicos na região, com recursos descentralizados para unidades militares e, até 2024, também por convênios com estados e municípios. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/secretaria-geral/programa-calha-norte>. Acesso em: 19 jan.2026.

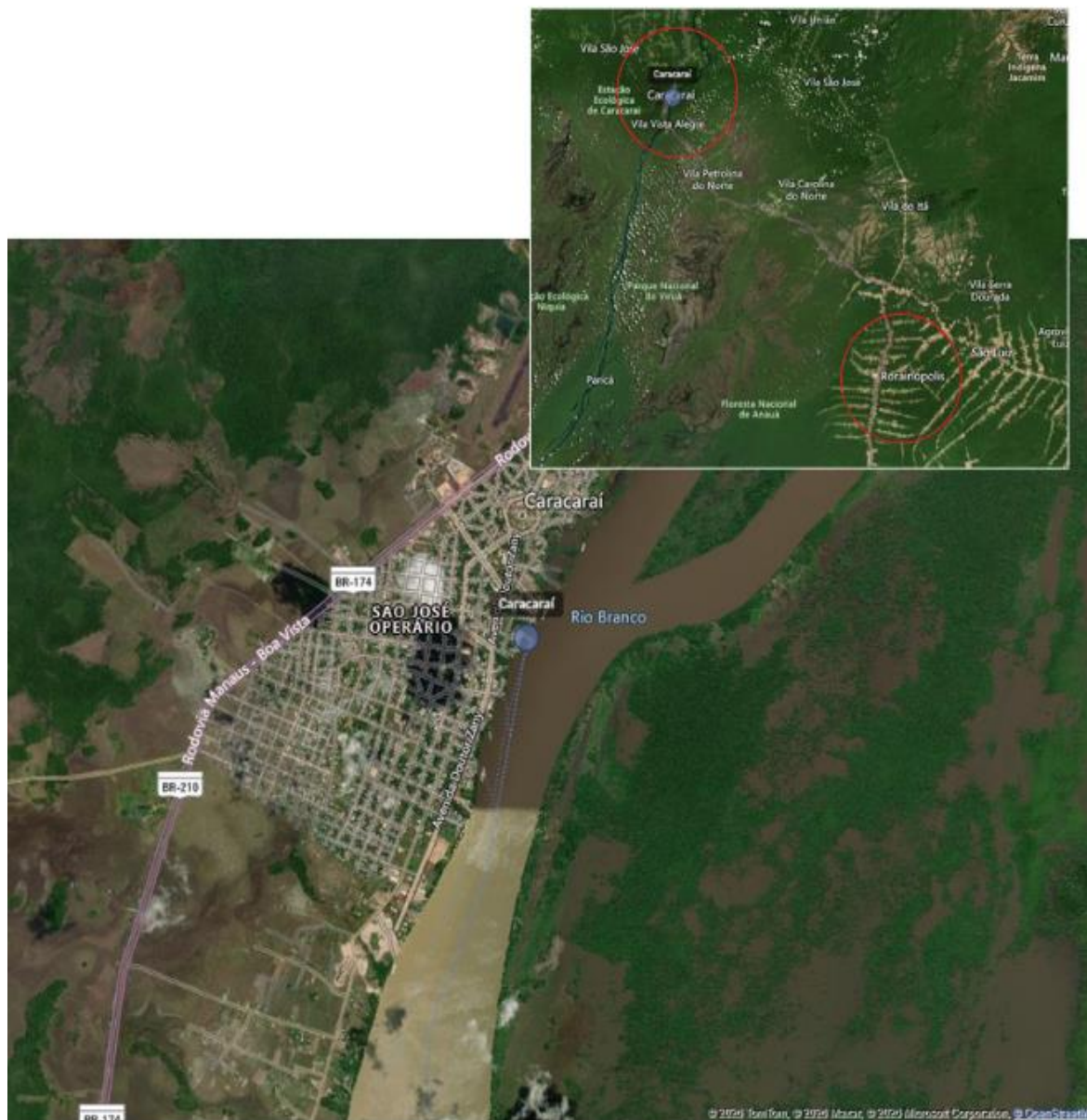
Figura 13: Consulta de instalações portuárias

Código	Nome da Instalação	Empresa	Tipo
BRRR001	Base de Caracaraí - BARAC	VIBRA ENERGIA S.A	Estação de transbordo de cargas
BRRR002	IP4 de Caracaraí	DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES	Registro - Instalação portuária pública de pequeno porte
BRRR003	Porto Trairi - Caracaraí	TRAIRI COMERCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA	Registro - Instalação de apoio
BRRR004	Porto Calnorte	CALNORTE INDUSTRIA E COMERCIO DE CALCARIO LTDA	Registro - Instalação de apoio
BRRR005	Instalação COMINA	COMINA EMPRESA DE MINERACAO LTDA	Diversas

Fonte: Antaq.

De acordo com informações do Dnit (2024), o terminal hidroviário público mais próximo de Rorainópolis é o de Caracaraí, localizado a aproximadamente 158 km de distância por via terrestre. Esse terminal possui um posto público enquadrado como IP4. Dessa forma, as comunidades ribeirinhas da região acabam utilizando esse modal de transporte, concentrando suas atividades fluviais nas proximidades desse terminal.

Figura 14: Localização do IP4 Caracará-RR em relação à Rorainópolis-RR



Fonte: Pannel de Instalações Portuárias IP4 (Power BI), 2025.

No tocante à questão rodoviária, o município de Rorainópolis é atravessado pela BR-174, principal eixo rodoviário de ligação entre Boa Vista e Manaus, encontrando-se pavimentada e em condições regulares de tráfego. No entanto, as vias vicinais que conectam áreas rurais e comunidades do entorno são predominantemente não pavimentadas, apresentando restrições de trafegabilidade em períodos chuvosos. Até o momento, permanece sem identificação obras estruturantes específicas em execução no

trecho urbano, embora a rodovia seja estratégica no contexto das rotas de integração regional.

Figura 15: BR-174 trecho de Rorainópolis



Fonte: Google Earth, registros de agosto de 2024.

Vale mencionar que o município de Rorainópolis conta com o Terminal Rodoviário de Rorainópolis, situado na Avenida Hélio Campos, nas proximidades da BR-174. O terminal desempenha papel na mobilidade regional, recebendo e enviando passageiros provenientes do estado do Amazonas, da capital Boa Vista e de localidades adjacentes, além de atender fluxos oriundos da Venezuela (Lira, s.d.).

Imagem 29: Terminal Rodoviário de Rorainópolis-RR



Fonte: Marcos Lira, Portal No Ar.

6.1.2 Conectividade atual e futura

Partindo de Boa Vista-RR, o acesso ao município de Rorainópolis pode ser realizado por duas rotas principais. A viagem por automóvel tem extensão aproximada de 259 km, com duração média de quatro horas, podendo ser feita pela BR-174 ou pela BR-432.

Há também a opção de deslocamento por ônibus, com trajeto que parte do Terminal Rodoviário de Boa Vista e chega à Estação Rodoviária de Rorainópolis. Esse percurso tem duração semelhante, em torno de quatro horas, e é operado pela empresa Eucatur, responsável pela linha que conecta os dois municípios.

Considerando Manaus como ponto de partida, existem três alternativas de deslocamento até Rorainópolis. A primeira é por transporte rodoviário coletivo, com saída do Terminal Rodoviário de Manaus em direção ao município, utilizando a BR-174 como principal conexão. Essa linha é operada por quatro empresas: Eucatur, Amatur, Asatur Turismo e Caburaí Transportes, todas com guichês de venda de passagens nos terminais de origem e destino. A duração média da viagem é de aproximadamente 7 horas e 30 minutos.

A segunda alternativa consiste no aluguel de veículo em Manaus, percorrendo cerca de 485 km pela BR-174, em viagem com tempo estimado de 6 horas e 53 minutos.

Por fim, há a opção multimodal: o trajeto inicia no Aeroporto de Manaus (MAO), com voo até o Aeroporto de Boa Vista (BVB), em viagem de cerca de 1 hora e 15 minutos. A partir daí, realiza-se o deslocamento até a Estação Rodoviária de Boa Vista e, em seguida, o percurso rodoviário até Rorainópolis, operado pela empresa Eucatur. Esse itinerário tem duração total aproximada de 6 horas e 43 minutos (Rome2rio, 2025; Waze, 2026; Google Earth, 2026).

6.1.3 Mobilidade atual e futura

No interior do município, a mobilidade é predominantemente rodoviária, realizada por veículos particulares, motocicletas e transporte coletivo em escala reduzida. O deslocamento fluvial é utilizado sobretudo pelas comunidades ribeirinhas situadas fora da sede urbana, condicionado à disponibilidade de embarcações e às condições sazonais dos rios.

Essas características evidenciam que a atividade turística em Rorainópolis depende, atualmente, da conectividade rodoviária regional, apresentando potencial de expansão associado à pesca esportiva e condicionado, no médio prazo, à melhoria da infraestrutura aérea e à integração logística com polos regionais.

6.2 PRESIDENTE FIGUEIREDO-AM: INFRAESTRUTURA, CONECTIVIDADE E MOBILIDADE

6.2.1 Infraestrutura aérea, fluvial e rodoviária

No município de Presidente Figueiredo, no Estado do Amazonas, inexistente registro de aeroporto ou aeródromo público de grande porte destinado ao tráfego regular de passageiros ou cargas. Quanto ao modal fluvial, Presidente Figueiredo está inserido em uma região marcada pela presença de inúmeros cursos d'água, embora permaneça sem terminal hidroviário público formalizado sob a regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A hidrografia local, como a proximidade de afluentes do Rio Uatumã e do Rio Negro, assegura deslocamentos por embarcações pequenas para comunidades ribeirinhas e trajetos internos, mas inexistente registro de infraestrutura aquaviária organizada como porto ou terminal a fim de suportar tráfego de maior escala.

No tocante à infraestrutura rodoviária, Presidente Figueiredo é atendido pela BR-174, rodovia federal de grande importância para a ligação intermunicipal e interestadual, conectando o município à capital Manaus, à fronteira com a Venezuela e ao estado de Roraima. Além disso, a rodovia AM-240 (Estrada de Balbina), de caráter estadual, desempenha papel relevante para o acesso aos atrativos naturais dentro do território do município, ligando a sede urbana às localidades dos principais pontos turísticos.

Figura 16: BR-174 trecho de Presidente Figueiredo-AM



Fonte: Google Earth, registros de agosto de 2024.

Imagem 30: Terminal Rodoviário de Presidente Figueiredo-AM



Fonte: 1. João Moraes, 2017 e 2. Rogean Caleffi, 2018.

6.2.2 Conectividade atual e futura

A conectividade de Presidente Figueiredo, no contexto territorial, tendo Boa Vista como ponto de partida, pode ser compreendida de três formas. A primeira é multimodal: o trajeto inicia com voo entre o Aeroporto de Boa Vista (BVB) e o Aeroporto de Manaus (MAO), seguido de viagem rodoviária em ônibus até Presidente Figueiredo, com duração aproximada de 4 horas e 57 minutos.

A segunda opção é o transporte rodoviário direto, com saída do Terminal Rodoviário de Boa Vista e destino à Rodoviária de Presidente Figueiredo. O percurso é operado pela empresa Eucatur e tem duração média de 9 horas e 49 minutos.

A terceira alternativa consiste no deslocamento por automóvel, com veículo alugado em Boa Vista. O trajeto percorre cerca de 620 km pela BR-174, em viagem estimada em 9 horas e 6 minutos.

Todas as rotas terrestres utilizam a BR-174 como eixo principal. Além disso, a mobilidade interna em Presidente Figueiredo é favorecida pela rodovia AM-240, que conecta o centro urbano a atrativos turísticos localizados em seu entorno.

Considerando Manaus como ponto de partida, há duas opções principais. A primeira é o transporte rodoviário coletivo, com saída do Terminal Rodoviário de Manaus e duração aproximada de 1 hora e 54 minutos, também pela BR-174. A segunda é o deslocamento por automóvel alugado na capital, em percurso de cerca de 124 km, com tempo médio de 1 hora e 49 minutos (Rome2rio, 2025; Waze, 2026; Google Earth, 2026).

6.2.3 Mobilidade atual e futura

No interior do município de Presidente Figueiredo, a mobilidade é predominantemente rodoviária, sendo realizada por veículos particulares, motocicletas, transporte coletivo de pequeno porte e serviços de táxi ou transporte alternativo, inclusive em áreas urbanas e ao longo dos principais corredores viários. A mobilidade fluvial é empregada de forma complementar em comunidades mais afastadas ou em trechos onde a malha rodoviária é descontínua, exigindo uso de embarcações de pequeno porte. Essa dinâmica reflete a predominância das vias terrestres para a maioria dos deslocamentos cotidianos e turísticos, particularmente entre os principais pontos de visitação, hospedagens e serviços locais.

A consolidação da mobilidade interna no município está diretamente relacionada à melhoria das condições das rodovias estaduais e vicinais que interligam os atrativos naturais, comunidades e áreas rurais à sede urbana. A eficiência desses deslocamentos influencia diretamente a experiência do visitante e a viabilidade operacional dos roteiros propostos no Produto 3, sobretudo os que demandam circulação entre múltiplos pontos de interesse dentro do território.

As características de conectividade e mobilidade de Presidente Figueiredo evidenciam que a atividade turística local depende intensamente da malha rodoviária regional e estadual, com a BR-174 representando a espinha dorsal da acessibilidade ao município. A inexistência de infraestrutura aérea de grande escala e a limitada infraestrutura fluvial organizada condicionam a mobilidade e restringem a diversidade modal, o que pode encarecer e limitar a acessibilidade de turistas que dependam de transporte alternativo. A melhoria progressiva das rodovias e a integração mais efetiva com polos urbanos

(especialmente Manaus) são fatores que podem ampliar o potencial turístico do município, consolidando sua posição como destino ecológico e de natureza.

6.3 ITACOATIARA-AM: INFRAESTRUTURA, CONECTIVIDADE E MOBILIDADE

6.3.1 Infraestrutura aérea, fluvial e rodoviária

No município de Itacoatiara-AM, a infraestrutura aeroportuária é centrada no Aeroporto Mariano Arico Barros, homologado para uso público e com pista asfaltada que atende também aviões de pequeno porte, sem operação comercial regular de grandes empresas aéreas, mas com potencial logístico e estratégico para a aviação regional (ANAC, 2025).

Esse aeroporto foi incluído no âmbito do Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais (AmpliAR), iniciativa federal que visa modernizar e expandir terminais aéreos prioritários no país, o que indica uma perspectiva de fortalecimento da infraestrutura aérea de Itacoatiara no médio prazo (Gianotto, 2025).

Figura 17: Aeroporto Mariano Arico Barros em Itacoatiara-AM (SBIC)



Fonte: Google Earth.

No que concerne à infraestrutura fluvial, Itacoatiara possui um porto urbano historicamente ligado ao tráfego de mercadorias e pessoas no Baixo Amazonas, sendo um dos principais pontos de escoamento da produção regional e de integração com o modal hidroviário regional.

Além disso, o Dnit realizou a revitalização da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Itacoatiara Antigo, obra que reforçou a capacidade de operação aquaviária para cargas e passageiros, com maior segurança e eficiência nas operações fluviais da região. Essa infraestrutura fluvial representa um componente relevante para o transporte de pessoas e bens, em especial para comunidades rurais ou ribeirinhas, assim como para atividades econômicas e logísticas no município (DNIT, 2025).

Imagem 31: IP4 Itacoatiara-AM (antigo revitalizado)



Fonte: Dnit, 2025.

Quanto à infraestrutura rodoviária, Itacoatiara integra-se à malha viária estadual e regional por meio da Rodovia AM-010 (Rodovia Deputado Vital de Mendonça), que liga o município à capital Manaus e a outros polos logísticos do Amazonas em cerca de 250 km de extensão, pavimentada e com trechos recentemente modernizados pelo governo estadual.

Essa rodovia desempenha papel estrutural para o transporte terrestre de passageiros e cargas, conectando o município com Manaus e facilitando o escoamento de produção agroindustrial e de serviços, além de interligar outros eixos estaduais como a AM-363 e a AM-330, que ampliam a conectividade para áreas interiores.

Figura 18: AM-010 em Itacoatiara-AM



Fonte: Google Earth, registros de setembro de 2025.

Imagem 32: Terminal Rodoviário de Itacoatiara-AM



Fonte: retrato de autoria desconhecida, 2024.

6.3.2 Conectividade atual e futura

Considerando Boa Vista como ponto de partida, há três principais alternativas de deslocamento até o município de Itacoatiara (AM). A primeira é multimodal: inicia-se com voo entre Boa Vista (BVB) e Manaus (MAO), seguido de viagem rodoviária em ônibus da empresa Eucatur, com duração aproximada de 7 horas e 43 minutos. O trecho rodoviário utiliza a AM-010 (Rodovia Deputado Vital de Mendonça).

A segunda opção é o transporte rodoviário direto. O percurso parte do Terminal Rodoviário de Boa Vista, operado por empresas como Caburaí Transportes, Amatur, Asatur e Eucatur, via BR-174 até Manaus. A partir do Terminal Rodoviário de Manaus, realiza-se a transferência para ônibus com destino a Itacoatiara, também pela AM-010. Esse trajeto é o mais longo, com tempo total estimado de 17 horas e 20 minutos.

A terceira alternativa consiste no deslocamento por automóvel alugado em Boa Vista. O percurso tem cerca de 934 km, com duração média de 14 horas e 20 minutos, seguindo pela BR-174 até Manaus e, posteriormente, pela AM-010 em direção a Itacoatiara.

Partindo de Manaus, há outras opções de acesso. De ônibus, o trajeto entre o Terminal Rodoviário de Manaus e Itacoatiara dura aproximadamente 4 horas e 40 minutos, percorrendo a AM-010. De automóvel, o percurso é de cerca de 269 km, com tempo médio de 4 horas e 3 minutos, também pela mesma rodovia.

Além disso, existe a alternativa fluvial, por meio de balsas que partem do Porto Público de Manaus. A viagem dura entre 8 e 10 horas, operada pelas empresas AR Transportes (linha Manaus–Belém) e Enasal – Empresa de Navegação Santana, com frequência semanal. O desembarque ocorre no IP4 de Itacoatiara, recentemente revitalizado.

A conectividade territorial de Itacoatiara baseia-se inclusive no acesso rodoviário, com a AM-010 assegurando a ligação direta com Manaus, que, por sua vez, se conecta ao restante da Região Norte e ao eixo federal da BR-174, articulando o município com rotas interestaduais e regionais. A conectividade fluvial complementa essa malha, considerando a posição estratégica do município às margens do Rio Amazonas, historicamente utilizado como via de integração regional. A possível modernização do aeroporto local, no âmbito do programa AmpliAR, poderá ampliar a conectividade aérea, fortalecendo a integração com polos regionais e reduzindo a dependência exclusiva dos modais rodoviário e fluvial para deslocamentos de maior distância (Rome2rio, 2025; Waze, 2026; Google Earth, 2026).

6.3.3 Mobilidade atual e futura

No território de Itacoatiara, a mobilidade interna é predominantemente realizada por transporte rodoviário local, com uso de veículos particulares, motocicletas, transporte coletivo intermunicipal e serviços de táxi rodoviário (como a Cooperativa Ita Táxi), inclusive nas conexões entre a sede urbana e bairros ou localidades adjacentes.

O modal fluvial também é relevante em áreas rurais ou ribeirinhas, onde embarcações de pequeno porte oferecem acesso a comunidades isoladas sem atendimento direto pela malha viária pavimentada. A mobilidade interna encontra desafios em trechos secundários da malha rodoviária e na integração entre modais, aspectos que podem ser parcialmente mitigados com investimentos contínuos em conservação rodoviária e ordenamento das vias de acesso ao longo do município.

As características de infraestrutura, conectividade e mobilidade evidenciam que Itacoatiara possui um papel significativo como ponto de integração multimodal na região Baixa do Amazonas, com potencial para ampliar sua participação no turismo regional desde que oportunidades de modernização da infraestrutura aérea, rodoviária e aquaviária sejam efetivadas.

A presença do porto urbano, a inclusão no programa AmpliAR e a conectividade rodoviária com Manaus reforçam o potencial de Itacoatiara como hub de apoio logístico e base de acesso para roteiros turísticos que explorem a dinâmica fluvial e as paisagens naturais na porção oriental do estado. Ainda assim, a diversidade modal atual (baseada em rodovias e navegação em barcos) indica que o desenvolvimento de produtos turísticos articulados depende da integração eficaz entre esses modais, bem como da garantia de condições operacionais que reduzam barreiras de acesso e aumentem a atratividade dos roteiros propostos no Produto 3.

6.4 TEFÉ-AM: INFRAESTRUTURA, CONECTIVIDADE E MOBILIDADE

6.4.1 Infraestrutura aérea, fluvial e rodoviária

O município de Tefé, localizado na região do Médio Solimões, dispõe de infraestrutura aeroportuária pública por meio do Aeroporto de Tefé, equipamento homologado pela Anac e integrante da rede de aeroportos regionais do Amazonas (ANAC, 2025).

O aeroporto opera voos regulares e não regulares, sendo um dos principais pontos de acesso aéreo para a região, conectando o município à capital Manaus e a outros centros regionais, inclusive em função das limitações de acesso terrestre na área. Trata-se de uma infraestrutura estratégica para o transporte de passageiros, serviços públicos e apoio logístico, inclusive para operações de saúde, fiscalização e turismo (ANAC, 2025).

Figura 19: Aeroporto Prefeito Orlando Matinho em Tefé-AM (SBTF)



Fonte: Google Earth.

No que se refere à infraestrutura fluvial, Tefé apresenta relevância regional, uma vez que está situado às margens do Rio Solimões, eixo de circulação de pessoas e mercadorias na Amazônia. O município conta com Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4), conforme classificação da Antaq, além de outros pontos de atracação utilizados para transporte de passageiros e cargas (DNIT, 2025).

Imagem 33: IP4 Tefé-AM (Lago)



Fonte: Dnit, 2025.

Essa infraestrutura fluvial é amplamente utilizada tanto pela população local quanto por comunidades ribeirinhas do entorno, sendo fundamental para o abastecimento, deslocamento intermunicipal e acesso a áreas protegidas, como a Reserva de Desenvolvimento Sustentável Mamirauá.

No tocante à infraestrutura rodoviária, Tefé carece de ligação por rodovia pavimentada com outros municípios ou com a capital do estado. A inexistência de conexão rodoviária terrestre contínua é uma característica estrutural do território, o que reforça a dependência dos modais aéreo e fluvial para acesso e circulação regional. As vias existentes no município restringem-se ao sistema viário urbano e a estradas vicinais de alcance local, não configurando integração rodoviária intermunicipal.

6.4.2 Conectividade atual e futura

Partindo de Boa Vista, há duas alternativas principais de deslocamento até o município de Tefé-AM. A primeira é aérea: realiza-se voo direto entre Boa Vista (BVB) e Manaus (MAO), seguido de conexão Manaus–Tefé, operada pela companhia Azul Linhas Aéreas, com frequência às segundas, quartas e sextas-feiras (Rome2rio, 2025; Google Earth, 2026; Vinci Airports, 2026).

A segunda opção é multimodal, combinando transporte rodoviário e fluvial. O trajeto inicia no Terminal Rodoviário de Boa Vista, com ônibus da empresa Eucatur pela BR-174 até Manaus. A partir do Porto Público de Manaus (Terminal Matriz), embarca-se em balsa operada pela Cris Transportes ou pelos Barcos do Purus, com frequência de duas viagens semanais. O percurso fluvial até Tefé tem duração aproximada de 40 horas e 10 minutos.

Partindo de Manaus, também existem duas alternativas de acesso. A primeira é aérea, com voo direto Manaus–Tefé pela Azul Linhas Aéreas, em trajeto de cerca de 1 hora e 23 minutos, igualmente com frequência às segundas, quartas e sextas-feiras. A segunda é fluvial, por meio de balsas que partem do Porto de Manaus, operadas pelas mesmas empresas (Cris Transportes e Barcos do Purus), em viagem de aproximadamente 26 horas e 50 minutos (Rome2rio, 2025; Waze, 2026; Google Earth, 2026).

A conectividade territorial de Tefé é predominantemente assegurada pelos modais aéreo e fluvial. O acesso ao município ocorre, prioritariamente, por via aérea, a partir de Manaus, utilizando voos regulares operados no aeroporto local, e por via fluvial, por meio da navegação no rio, que conecta Tefé a municípios situados a montante e a jusante. Embora mais demorado, o transporte fluvial é amplamente utilizado por populações locais, comerciantes, turistas e visitantes, inclusive em períodos de normalidade hidrológica.

A conectividade futura do município depende da manutenção e eventual ampliação da capacidade operacional do aeroporto, bem como da continuidade dos investimentos federais e estaduais em infraestrutura hidroviária. Inexiste, até o momento, previsão oficial de implantação de rodovia de ligação terrestre regional, o que indica que o acesso a Tefé continuará dependente da integração entre transporte aéreo e fluvial no médio e longo prazo (Rome2rio, 2025; Google Earth, 2026).

6.4.3 Mobilidade atual e futura

No interior do município de Tefé, a mobilidade ocorre predominantemente por transporte rodoviário urbano, com uso de veículos particulares, motocicletas, transporte coletivo local e deslocamentos a pé. A mobilidade fluvial desempenha papel necessário na ligação entre a sede municipal e comunidades ribeirinhas, áreas rurais e unidades de conservação localizadas no entorno, sendo realizada por embarcações de pequeno e médio porte. Essa dinâmica reflete a relação do município com o ambiente fluvial e a dependência do rio como elemento estruturante da circulação territorial.

A mobilidade futura no município está diretamente associada à melhoria contínua da infraestrutura urbana, à manutenção dos equipamentos portuários e aeroportuários e à mitigação dos impactos da sazonalidade hidrológica, inclusive em períodos de seca severa, que podem comprometer a navegabilidade e afetar o deslocamento de pessoas e mercadorias (Acipar; Queiroz, 2025). Esses fatores influenciam diretamente a operação de serviços turísticos e a logística associada às atividades econômicas locais.

As condições de infraestrutura, conectividade e mobilidade de Tefé evidenciam que o município exerce papel estratégico como polo regional de acesso ao Médio Solimões e como porta de entrada para áreas de elevado valor socioambiental, como a Reserva de Desenvolvimento Sustentável Mamirauá.

A dependência dos modais aéreo e fluvial condiciona a operacionalização do turismo à disponibilidade de voos, à regularidade da navegação e às condições hidrológicas dos rios, inclusive em períodos de seca. No contexto dos roteiros propostos no Produto 3, Tefé apresenta elevado potencial para o turismo de natureza e de base comunitária, desde que consideradas as limitações logísticas, os custos operacionais e a necessidade de planejamento integrado entre transporte, infraestrutura e gestão territorial.

6.5 SANTO ANTÔNIO DO IÇÁ-AM: INFRAESTRUTURA, CONECTIVIDADE E MOBILIDADE

6.5.1 Infraestrutura aérea, fluvial e rodoviária

O município de Santo Antônio do Içá, localizado na região do Alto Solimões, dispõe de infraestrutura aeroportuária pública de pequeno porte, composta por aeródromo homologado pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), utilizado para operações de aviação regional, voos não regulares, serviços públicos e transporte eventual de passageiros e cargas leves (ANAC, 2025).

Essa infraestrutura aérea desempenha papel estratégico no atendimento às necessidades básicas do município e na conexão com outros polos regionais, inclusive diante das limitações de acesso terrestre na região.

Figura 20: Aeródromo Ipiranga em Santo Antônio do Içá-AM (SWII)



Fonte: Google Earth.

No que se refere à infraestrutura fluvial, Santo Antônio do Içá apresenta dependência do transporte hidroviário, em razão de sua localização às margens do Rio Solimões, eixo estruturante da mobilidade regional. O município conta com pontos locais de atracação utilizados para o embarque e desembarque de passageiros e mercadorias. No entanto, nenhum registro na Antaq sobre instalações de pequeno porte foi observado.

No tocante à infraestrutura rodoviária, o município não possui ligação rodoviária terrestre contínua com outros municípios ou com a capital do estado. A malha viária existente restringe-se ao sistema urbano local e a vias vicinais de alcance limitado, não configurando integração rodoviária intermunicipal. Essa condição reforça a dependência estrutural dos modais aéreo e fluvial para acesso e circulação regional.

6.5.2 Conectividade atual e futura

Partindo de Boa Vista, há três alternativas principais de deslocamento até o município de Santo Antônio do Içá-AM. A primeira é aérea: realiza-se voo entre Boa Vista (BVB) e Tabatinga, seguido de viagem fluvial em balsa até Santo Antônio do Içá, operada pela empresa Cris Transportes, com duração total aproximada de 28 horas e 54 minutos, sujeita a variações conforme as condições de navegação.

A segunda opção é multimodal, combinando transporte rodoviário e fluvial. O trajeto inicia no Terminal Rodoviário de Boa Vista, com ônibus da empresa Eucatur pela BR-174 até Manaus. A partir do Porto Público de Manaus (Terminal Matriz), embarca-se em balsa operada pela Cris Transportes ou pelos Barcos do Purus, com frequência semanal. Esse percurso é bastante longo, com duração estimada de 59 horas e 50 minutos, podendo se estender por vários dias de viagem.

A terceira alternativa também é multimodal, envolvendo conexões aéreas e fluviais. O itinerário parte do Aeroporto de Boa Vista (BVB) até Manaus (MAO), seguido de voo para Tefé. De Tefé, realiza-se o deslocamento fluvial em balsa operada pela Cris Transportes até Santo Antônio do Içá.

Partindo de Manaus, há diferentes possibilidades. Uma delas é aérea, com voo até Tabatinga e, em seguida, viagem fluvial até Santo Antônio do Içá, em percurso de aproximadamente 17 horas e 39 minutos. Outra opção é a viagem fluvial direta, com balsas que partem do Porto de Manaus, operadas pela Cris Transportes, em trajeto de cerca de 46 horas e 30 minutos, percorrendo aproximadamente 1.205 km. Também é possível realizar o deslocamento aéreo Manaus–Tefé e, a partir de Tefé, seguir em balsa até Santo Antônio do Içá, em viagem de cerca de 22 horas e 13 minutos, exigindo compatibilização entre horários de voo e saída das embarcações.

A conectividade territorial de Santo Antônio do Içá é assegurada predominantemente pelos modais fluvial e aéreo. O acesso ao município ocorre mais por via fluvial, utilizando embarcações que navegam pelo Rio Solimões, conectando-o a localidades como Tefé, Tabatinga e municípios intermediários. O transporte aéreo complementa essa conectividade, sendo utilizado em situações de urgência, serviços públicos, deslocamentos institucionais e em períodos de restrição da navegabilidade fluvial.

A conectividade futura do município depende da manutenção e eventual qualificação da infraestrutura aeroportuária existente, bem como da continuidade dos investimentos em infraestrutura hidroviária ao longo do Rio Solimões. Inexiste, até o momento, previsão oficial de implantação de ligação rodoviária regional, o que indica a permanência da dependência dos modais aéreo e fluvial no médio e longo prazo.

6.5.3 Mobilidade atual e futura

No interior do município, a mobilidade ocorre predominantemente por deslocamentos terrestres urbanos, realizados por veículos particulares, motocicletas, transporte coletivo local de pequena escala e deslocamentos a pé. A mobilidade fluvial desempenha papel central na ligação entre a sede municipal e comunidades ribeirinhas, áreas rurais e localidades situadas ao longo do rio, sendo realizada por embarcações de pequeno e médio porte. Essa dinâmica reflete a organização territorial típica da região do Alto Solimões, na qual o rio constitui o principal eixo de circulação.

A mobilidade futura está diretamente associada à melhoria das condições operacionais do aeródromo, à manutenção das estruturas portuárias e à gestão dos impactos da sazonalidade hidrológica, inclusive em períodos de estiagem severa, que podem comprometer a navegabilidade e ampliar o tempo de deslocamento entre municípios. Esses fatores influenciam diretamente a logística de serviços públicos, o abastecimento e a operação das atividades turísticas.

As condições de infraestrutura, conectividade e mobilidade de Santo Antônio do Içá evidenciam que a atividade turística no município está condicionada à logística fluvial e aérea, com elevada sensibilidade à sazonalidade dos rios e à disponibilidade de transporte regional. No contexto dos roteiros propostos no Produto 3, o município apresenta potencial para o desenvolvimento de atividades de turismo de base comunitária, turismo cultural e experiências associadas à dinâmica ribeirinha e fronteiriça. Esse potencial depende, contudo, da consideração das limitações de acesso, dos custos operacionais e da necessidade de planejamento integrado entre transporte, infraestrutura e gestão territorial.

6.6 UMA ANÁLISE SOBRE OS IMPACTOS DA MOBILIDADE, CONECTIVIDADE E INFRAESTRUTURA NOS MUNICÍPIOS COMPLEMENTARES

A análise dos municípios não visitados presencialmente (Rorainópolis-RR, Presidente Figueiredo-AM, Itacoatiara-AM, Tefé-AM e Santo Antônio do Içá-AM) evidencia a heterogeneidade territorial que caracteriza as regiões de fronteira e de integração sul-americana nos estados do Amazonas e de Roraima. Ainda que esses municípios estejam inseridos em rotas estratégicas de integração regional, suas condições de infraestrutura,

conectividade e mobilidade variam, influenciando de maneira direta a viabilidade operacional, o custo e o perfil dos produtos e roteiros turísticos propostos no Produto 3.

Observa-se que municípios como Presidente Figueiredo e Itacoatiara apresentam maior integração à malha rodoviária regional, com conexão direta à capital Manaus, o que favorece a acessibilidade terrestre, a circulação de visitantes e a operacionalização de roteiros de curta e média duração. Nessas localidades, a predominância do modal rodoviário reduz a dependência de fatores sazonais, amplia a previsibilidade logística e permite maior flexibilidade na estruturação de produtos turísticos, inclusive aqueles associados ao turismo de natureza, lazer e atividades de fim de semana, com origem em centros urbanos consolidados.

Em contraste, municípios como Tefé e Santo Antônio do Içá possuem conectividade condicionada aos modais aéreo e fluvial, refletindo a ausência de integração rodoviária intermunicipal. Nessas áreas, a mobilidade regional e o acesso aos destinos turísticos estão diretamente associados à disponibilidade de voos, à navegabilidade dos rios e às variações hidrológicas sazonais, inclusive em períodos de seca severa. Essa configuração impõe desafios adicionais à operação do turismo, exigindo maior planejamento logístico, custos operacionais mais elevados e articulação com atores locais e operadores especializados, sobretudo nos roteiros vinculados ao turismo de natureza, de base comunitária e à visitação de áreas protegidas.

No caso de Rorainópolis, verifica-se uma condição intermediária, marcada pela dependência da conectividade rodoviária regional, inclusive por meio da BR-174, combinada à ausência de infraestrutura fluvial estruturada e à expectativa de ampliação da conectividade aérea no médio prazo. Essa configuração sugere potencial de expansão do turismo associado à pesca esportiva e a produtos de natureza, desde que acompanhada por investimentos em infraestrutura e integração logística, capazes de reduzir custos e ampliar a acessibilidade ao território.

De forma geral, a análise demonstra que a viabilidade dos produtos e roteiros propostos no Produto 3 está diretamente relacionada às condições atuais e futuras de mobilidade e conectividade dos municípios analisados. Municípios com maior diversidade modal e melhor integração territorial tendem a apresentar maior capacidade de absorção de fluxos

turísticos no curto prazo. Já aqueles mais dependentes dos modais fluvial e aéreo requerem estratégias específicas, estudos de viabilidade operacional e financeira e planejamento escalonado, considerando as limitações estruturais e a sazonalidade ambiental.

Nesse sentido, o Produto 4 reforça a necessidade de alinhar o planejamento turístico às políticas de infraestrutura e integração regional, de modo a garantir a sustentabilidade e a efetividade das ações propostas para o turismo fronteiriço.

Quadro 75: Panorama da infraestrutura, da mobilidade e da conectividade dos municípios não visitados em campo*

Rota	Municípios	Infraestrutura				Conectividade	Mobilidade
		Aeródromos/ aeroportos	Terminais hidroviários/porto	Principais rodovias	Terminal rodoviário		
Rota 1 - Ilha das Guianas	Rorainópolis-RR	Aeroporto regional de Rorainópolis (previsto)	IP4 Caracará-RR (mais próximo)	BR-174, BR-342	Terminal Rodoviário Rorainópolis	Rodoviária	Caminhões, vans, ônibus, carros, motos
Rota 2 - Amazônica	Presidente Figueiredo-AM	-	-	BR-174, AM-240	Terminal Rodoviário Presidente Figueiredo	Rodoviária	Caminhões, vans, ônibus, carros, motos
	Itacoatiara-AM	Aeroporto Mariano Arico Barros em Itacoatiara-AM (SBIC)	IP4 Itacoatiara-AM	AM-010	Terminal Rodoviário de Itacoatiara	Rodoviária e fluvial	Caminhões, vans, ônibus, carros, motos, embarcações
	Tefé-AM	Aeroporto de Tefé Prefeito Orlando Matinho (SBTF) - Operante	IP4 Tefé-AM (Lago)	-	-	Fluvial e aérea	Vans, carros, motos, bicicletas e embarcações
	Santo Antônio do Içá-AM	Aeródromo Ipiranga (SWII)	-	-	-	Fluvial	Vans, carros, motos, bicicletas e embarcações

Elaboração: Equipe Fipe, 2026. *Nota: As informações apresentadas referem-se à infraestrutura pública existente ou prevista, com base em dados institucionais disponíveis até janeiro de 2026.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE O PRODUTO 4

O presente Produto 4 teve como objetivo analisar as condições de mobilidade, conectividade e infraestrutura turística nos territórios de fronteira dos estados do Amazonas e de Roraima, buscando qualificar a compreensão sobre os fatores que influenciam o acesso, o deslocamento e a comunicação nos destinos estudados. A leitura desenvolvida ao longo do documento partiu de uma abordagem integrada, combinando análise documental, levantamento de dados secundários e verificação empírica em campo. Essa estratégia permitiu observar tanto as estruturas existentes quanto os elementos prospectivos associados a programas nacionais de infraestrutura. Nesse sentido, o relatório contribui para ampliar a base de informações necessárias ao fortalecimento do turismo fronteiriço.

Em diálogo com os resultados apresentados no Produto 3, observa-se que os territórios analisados já apresentam dinâmicas turísticas e fluxos transfronteiriços relevantes, porém ainda condicionados por limitações estruturais que restringem seu pleno aproveitamento. Enquanto o Produto 3 evidenciou, entre outros pontos, o potencial dos atrativos e da oferta turística, o presente documento aprofunda a compreensão sobre os fatores de acessibilidade e suporte que influenciam a experiência do visitante. Essa leitura combinada permite compreender que o desenvolvimento do turismo fronteiriço depende da existência de atrativos e da qualificação dos sistemas de mobilidade e conectividade. Assim, o Produto 4 atua como etapa contínua do diagnóstico territorial.

A análise da mobilidade terrestre demonstrou que corredores estruturantes, como as rodovias de acesso a Bonfim-RR e Pacaraima-RR, cumprem papel logístico relevante na integração regional e internacional. Contudo, foram observadas lacunas recorrentes ao longo desses eixos, inclusive relacionadas à ausência de sinalização turística padronizada, à limitada oferta de pontos de apoio ao visitante e à baixa presença de equipamentos de informação turística. Tais condições tendem a reduzir o aproveitamento turístico de fluxos já existentes, uma vez que dificultam a orientação do visitante e a qualificação da experiência de deslocamento. Esse cenário reforça a importância de intervenções de médio custo capazes de melhorar a legibilidade turística dos territórios.

No caso da mobilidade fluvial e aérea, a análise evidenciou situações heterogêneas entre os municípios, com presença de estruturas operacionais, porém nem sempre organizadas sob a lógica do uso turístico. Em Tabatinga-AM, por exemplo, o transporte fluvial apresenta relevância para a dinâmica regional, mas carece de maior ordenamento operacional voltado ao visitante. Já em municípios não visitados presencialmente, como Rorainópolis-RR, identificam-se iniciativas prospectivas (como a previsão de implantação de terminal aéreo) que podem alterar, no médio prazo, o padrão de acessibilidade regional. Esses elementos indicam que o planejamento turístico deve considerar simultaneamente as condições atuais e os investimentos previstos.

A dimensão da conectividade digital também se mostrou um fator transversal para o fortalecimento do turismo fronteiriço. Ao longo do diagnóstico, foram observadas limitações relacionadas à estabilidade dos sinais de telefonia e internet, inclusive em áreas mais afastadas dos centros urbanos. Essas restrições impactam a experiência do visitante e a gestão turística local, a promoção dos destinos e a operação de serviços. Nesse contexto, a conectividade aparece como infraestrutura estratégica, devendo ser considerada de forma mais explícita nas agendas de desenvolvimento regional.

A análise crítica dos gargalos e oportunidades evidenciou que parte das limitações identificadas vai além da ausência física de infraestrutura, envolvendo também aspectos de gestão, padronização e articulação institucional. A presença de fluxos transfronteiriços consolidados, associada à existência de programas federais de investimento, configura um contexto favorável para a qualificação dos destinos. Entretanto, o aproveitamento desse contexto depende da coordenação entre diferentes níveis de governo e da incorporação do turismo nas agendas de mobilidade e integração regional. Essa leitura reforça a natureza sistêmica dos desafios observados.

As diretrizes e recomendações estratégicas apresentadas no relatório foram estruturadas justamente para responder a esse conjunto de questões, organizando-se por horizontes temporais e eixos de intervenção. Destacam-se, entre as ações de curto prazo, propostas como a implantação de sinalização turística conforme o Guia Brasileiro de Sinalização Turística e a estruturação de pontos básicos de apoio ao visitante nos principais corredores. Já no médio e longo prazo, ganham relevância iniciativas de maior complexidade, alinhadas

a programas como o Novo PAC e às rotas de integração sul-americanas. Essa organização busca oferecer um referencial progressivo para a qualificação da mobilidade turística.

A visita de campo realizada pelos técnicos da Fipe no âmbito deste produto teve papel na validação qualitativa das análises, permitindo observar *in loco* as condições de infraestrutura, governança e operação turística nos municípios selecionados. As agendas técnicas realizadas em localidades como Tabatinga-AM, Bonfim-RR e Pacaraima-RR, entre outras, contribuíram para identificar tanto avanços quanto limitações que nem sempre são plenamente captados por dados secundários. Além disso, a decisão de incluir municípios vizinhos durante a missão ampliou a compreensão sobre a dinâmica territorial do Alto Solimões e regiões próximas aos municípios-alvos do estudo. Esse conjunto de evidências fortalece a leitura integrada apresentada no relatório.

No caso dos municípios não visitados presencialmente, a análise baseada em fontes secundárias permitiu identificar projetos em curso que podem impactar a mobilidade e conectividade regional. Exemplos como os investimentos previstos para Rorainópolis-RR indicam que o território se encontra em processo de transformação, ainda que em diferentes estágios de maturidade. A incorporação dessas informações busca evitar uma leitura exclusivamente estática da infraestrutura turística. Dessa forma, o relatório procura combinar diagnóstico situacional com visão prospectiva.

De maneira geral, os resultados apresentados ao longo do Produto 4 reforçam que o fortalecimento do turismo nas faixas de fronteira depende de intervenções coordenadas nos sistemas de acesso, deslocamento e comunicação, em articulação com a qualificação da oferta turística já identificada no Produto 3. A continuidade do projeto poderá se beneficiar da priorização de ações de rápida implementação combinadas a investimentos estruturantes de maior prazo. Espera-se que as análises e diretrizes aqui sistematizadas contribuam como subsídio técnico para o planejamento público e para a articulação institucional nos territórios de fronteira.

Wilson Abrahão Rabahy
Coordenador do Projeto

8. REFERÊNCIAS

- ACIPAR, K; QUEIROZ, K. **Vulnerabilidade do território e circulação regional: os impactos das estiagens severas no município de Tefé no Amazonas.** *Research, Society and Development*, [S. l.], v. 14, n. 5, e9214548876, 2025. DOI: 10.33448/rsd-v14i5.48876. Disponível em: <https://rsdjournal.org/rsd/article/view/48876>. Acesso em: 29 jan. 2026.
- AGÊNCIA AMAZONAS. “Antes era só buraco. Hoje ganho quase uma hora de viagem”, usuário da AM-010 relata impacto da obra de modernização da rodovia. 26/12/2025. Disponível em: <https://surl.li/kbmowy>. Acesso em: 26 jan. 2026.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Dados operacionais de aeroportos brasileiros.** Brasília, 2025. Disponível em: <https://www.anac.gov.br>. Acesso em: nov. 2025.
- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Portaria nº 16814/SIA, de 15 de abril de 2025. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 25 abr. 2025.** Disponível em: <https://www.anac.gov.br>. Acesso em: nov. 2025.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Consulta de instalações portuárias.** Brasília, DF, [s.d.]. Disponível em: <https://web3.antaq.gov.br/portalv3/sdpv2servicosonline/ConsultarInstalacaoPortuaria.aspx>. Acesso em: 10 jan. 2026.
- AGÊNCIA SENADO. **Federalização de rodovia em Roraima é aprovada na CCJ.** 04/12/2024. Disponível em: <https://surl.li/nrcdti>. Acesso em: 26 jan. 2026.
- AMAGGI. **Amaggi inicia operações em novo corredor hidroviário em Roraima.** 10/10/2025. Disponível em: <https://surl.li/jugonh>. Acesso em: 28 jan. 2026.
- Amazônia Legal em Dados. **Malha rodoviária no Amazonas e em Roraima.** Disponível em: <https://surl.li/atjbwp>. Acesso em: 27 jan. 2026.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO AMAZONAS-ALEAM.

Comandante Dan considera urgente uma nova logística rodoviária para o Amazonas. Assessoria de Comunicação, 19/01/2026. Disponível em: <https://surl.li/neyjdy>. Acesso em: 27 jan. 2026.

BRASIL. Lei nº 8.623, de 28 de janeiro de 1993. **Dispõe sobre a profissão de Guia de Turismo e dá outras providências.** Diário Oficial da União, Brasília, 1993.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. **Operação Acolhida – Informações institucionais.** Brasília, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br>. Acesso em: nov. 2025.

BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. **Plano Aeroviário Nacional 2022–2052 (PAN24).** Brasília, DF, 2023. Disponível em: https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aereo/plano-aeroviario-nacional/pan24_plano_aeroviario_nacional_2022_2052.pdf. Acesso em: 15 nov. 2025.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Cadastro Nacional de Prestadores de Serviços Turísticos – Cadastur.** Brasília: MTur, 2025. Disponível em: <https://cadastur.turismo.gov.br>. Acesso em: nov. 2025.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Diretrizes para o Desenvolvimento do Turismo de Base Comunitária no Brasil.** Brasília: MTur, 2018.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Diretrizes para o Desenvolvimento do Turismo de Base Comunitária no Brasil.** Brasília: MTur, 2023.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Guia Brasileiro de Sinalização Turística.** Brasília: MTur, 2010.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Sistema rodoviário federal – BR-174 e BR-401.** Brasília, 2025.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Projeto de Lei que institui o Plano Nacional de Execução Prioritária da BR-210 – Perimetral Norte, com foco no trecho localizado no estado de Roraima.** Disponível em: <https://surl.li/jqimnq>. Acesso em: 27 jan. 2026.

CASA CIVIL. **Novo PAC – Mapa de obras por estados.** Agosto/2025. Disponível em: <https://surl.li/auuqsa>. Acesso em: 16 dez. 2025.

COLÔMBIA. Aeronáutica Civil. **Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo.** Bogotá, 2025. Disponível em: <https://www.aerocivil.gov.co>. Acesso em: nov. 2025.

COLÔMBIA. **Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Registro Nacional de Turismo (RNT).** Bogotá: MinCIT, 2025. Disponível em: <https://www.rues.org.co>. Acesso em: nov. 2025.

CONCESSIONÁRIA dos Aeroportos da Amazônia S/A. **Contrato de concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes do Bloco Norte.** Disponível em: <https://surli.cc/lurgbm>. Acesso em: 27 jan. 2026.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Pesquisa CNT de rodovias 2025.** Brasília: CNT : SEST SENAT : ITL, 2025. Disponível em: <https://cnt.org.br/documento/7df4efbc-4c55-44f9-b81e-9b8d4016f90e>. Acesso em: 26 jan. 2026.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Radar CNT do Transporte – Pontos Críticos 2025.** Disponível em: <https://surl.lu/pbmlud>. Acesso em: 26 jan. 2026.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **DNIT reinaugura IP4 de Itacoatiara no Amazonas com estrutura modernizada para cargas e passageiros.** Brasília, DF, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/dnit-reinaugura-ip4-de-itacoatiara-antigo-no-amazonas-com-estrutura-modernizada-para-cargas-e-passageiros>. Acesso em: 26 jan. 2026.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Informações IP4 e atracadouros.** Brasília, DF, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/paineis-informativos/informacoes-ip4-e-atracadouros>. Acesso em: 12 jan. 2026.

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). **No Amazonas, a BR-307 recebe melhorias em 16 quilômetros.** 03/07/2025. Disponível em: <https://surl.li/stxwov>. Acesso em: 26 jan. 2026.

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). **Região Norte recebeu R\$ 3,3 bilhões em obras de infraestrutura em 2025.** Disponível em: <https://surl.li/zcsrmy>. Acesso em: 26 jan. 2026.

EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (INFRAERO). **Aeroporto Internacional Atlas Brasil Cantanhede – Informações operacionais.** Brasília, 2025. Disponível em: <https://www.infraero.gov.br>. Acesso em: nov. 2025.

FIPE – FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS. Relatório de Visita Técnica – Produto 04: Turismo de Fronteiras – Amazonas e Roraima. São Paulo: FIPE, 2025.

FOLHA BOA VISTA. **Maioria das rodovias de Roraima apresentam estado regular, conclui pesquisa.** 01/01/2026. Disponível em: <https://surl.li/fvqzwx>. Acesso em: 27 jan. 2026.

GIANOTTO. **Itacoatiara (AM) recebe mais de R\$ 100 milhões para modernização do Aeroporto Mariano Arico Barros.** *AeroIn*, 2025. Disponível em: <https://aero.in.net/itacoatiara-am-recebe-mais-de-r-100-milhoes-para-modernizacao-do-aeroporto-mariano-arico-barros/>. Acesso em: 21 jan. 2026.

GOOGLE. **Google Earth.** [s.d.]. Disponível em: <https://earth.google.com/web/>. Acesso em: 10 jan. 2026.

GOOGLE. **Google Maps** – Consulta de estabelecimentos em municípios analisados. [S.l.], 2025. Disponível em: <https://maps.google.com>. Acesso em: nov. 2025.

GOVERNO DO AMAZONAS. **Transportes no Amazonas, maio 2000**. Disponível em:

<https://surl.lt/hqfnxu>. Acesso em: 27 jan. 2026.

GOVERNO DE RORAIMA. **Governo de Roraima lança Programa de Avanço da Infraestrutura com pacote bilionário de obras**. Disponível em:

<https://surl.li/ddccuf>. Acesso em: 09 mar. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades e Estados: Boa Vista (RR)**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em:

<https://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: nov. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades e Estados: Bonfim (RR)**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em:

<https://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: nov. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades e Estados: Pacaraima (RR)**. Rio de Janeiro: IBGE, 2024. Disponível em:

<https://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: nov. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades e Estados: Benjamin Constant (AM)**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em:

<https://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: nov. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades e Estados: Atalaia do Norte (AM)**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em:

<https://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: nov. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Estimativas da População 2024**. Rio de Janeiro: IBGE, 2024. Disponível em:

<https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: nov. 2025.

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE RORAIMA (IFRR). **Institucional**. Boa Vista, 2024. Disponível em:

<https://ifrr.edu.br>. Acesso em: nov. 2025.

JORNAL VALOR ECONÔMICO. **Concessões devem ampliar escoamento da produção do Centro-Oeste pelo Arco Norte.** 15/12/2025. Disponível em: <https://surl.li/zyziab>. Acesso em: 27 jan. 2026.

LIRA, M. **Conheça o terminal rodoviário de Rorainópolis.** *NoAR Portal*, [s.d.]. Disponível em: <https://noarportal.com.br/conheca-o-terminal-rodoviario-de-rorainopolis/>. Acesso em: 30 jan. 2026.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **Painel do Orçamento Federal – Novo PAC - Ano: 2024, 2025, 2026.** Disponível em: <https://surl.li/hihpsg>. Acesso em: 20 jan. 2026.

Ministério dos Transportes. **Mapa multimodal – Amazonas.** Disponível em: <https://surl.lu/lxfiol>. Acesso em: 27 jan. 2026.

Ministério dos Transportes. **Mapa multimodal – Roraima.** Disponível em: <https://surl.li/dssubi>. Acesso em: 27 jan. 2026.

NOGUEIRA, Ricardo; NETO, Thiago. **Geopolítica e rodovias na Amazônia brasileira.** *Revista da Anpege*, 2016. Disponível em: <https://surl.lu/apbsys>. Acesso em: 01 fev. 2026.

PONTES, M. **Região Norte vai receber mais de R\$ 672 milhões em investimentos para aeroportos em 2026.** 2026. Disponível em: <https://voenews.com.br/regiao-norte-vai-receber-mais-de-r-672-milhoes-em-investimentos-para-aeroportos-em-2026/>. Acesso em: 21 jan. 2026.

PORTAL RORAIMA. **Governo de Roraima assina ordem de serviço para construção do aeroporto de Santa Maria do Boiaçu.** Boa Vista, 2025. Disponível em: <https://portal.rr.gov.br/governo-de-roraima-assina-ordem-de-servico-para-construcao-do-aeroporto-de-santa-maria-do-boiacu/>. Acesso em: 28 jan. 2026.

ROME2RIO. **Rome2rio: mapa. 2025.** Disponível em: <https://www.rome2rio.com/pt/map>. Acesso em: 27 jan. 2026.

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA DO AMAZONAS (SEINFRA).

Mapa multimodal. Disponível em: <https://surl.lt/ntqbjm>. Acesso em: 27 jan. 2026.

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA DO AMAZONAS (SEINFRA).

Mapa Rodoviário do Amazonas. Disponível em: <https://surl.li/qcaoki>. Acesso em: 27 jan. 2026.

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA DO AMAZONAS-SEINFRA.

Sistema Rodoviário Estadual Amazonas 2024. Disponível em: <https://surl.li/nqzacb>. Acesso em: 26 jan. 2026.

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO DE RORAIMA (SEPLAN-RR). **Perfil Econômico do Estado de Roraima.** Boa Vista: Governo de Roraima, 2024.

SECRETARIA ESPECIAL DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS DA CASA CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA (SEPPI-CC-PR).

Programa de Parcerias de Investimentos. Disponível em: <https://ppi.gov.br/projetos/>. Acesso em: 18 mar. 2026.

SENADOR MECIAS DE JESUS. **Senado aprova federalização da RR-171, proposta do Mecias impulsionará o desenvolvimento no norte de Roraima.** Disponível em: <https://surl.li/vkhzjw>. Acesso em 27 jan. 2026.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA (UFRR). **Institucional.** Boa Vista, 2024. Disponível em: <https://ufr.br>. Acesso em: nov. 2025.

VINCI AIRPORTS. **Todos os destinos.** 2026. Disponível em: <https://airport-manaus.com.br/pt-br/todos-os-destinos>. Acesso em: 26 jan. 2026.

WAZE. **Waze: live map.** [s.d.]. Disponível em: <https://www.waze.com/pt-BR/live-map>. Acesso em: 28 jan. 2026.