

Uma análise das possibilidades e limitações do turismo no espaço urbano de Caxias do Sul-RS, Brasil

An analysis of the tourism possibilities and limitations in the urban area of Caxias do Sul-RS, Brazil

Un análisis de las posibilidades y limitaciones del turismo en el espacio urbano de Caxias do Sul-RS, Brasil

Jaciel Gustavo Kunz¹

Pedro de Alcântara Bittencourt César²

Resumo

Aborda-se a atividade turística a partir de suas possibilidades de indução do desenvolvimento socioeconômico. Em paralelo, o turismo urbano é tido como aspecto cada vez mais relevante das cidades, sobretudo as de maior porte, devido à existência de variada oferta preexistente em termos de infraestrutura, cultura, lazer e entretenimento, configurando uma tendência da dita sociedade pós-industrial. Com o intuito de discorrer acerca de possibilidades e limitações do turismo urbano na cidade brasileira de Caxias do Sul-RS, empreendeu-se pesquisa bibliográfica e documental, de caráter descritivo-exploratório, utilizando enfoque quali-quantitativo. Por meio da síntese resultante das discussões realizadas, reitera-se o papel da inclusão do turismo na pauta do planejamento e da gestão urbana. Além disso, é possível reforçar que o turismo urbano de Caxias do Sul, apesar de algumas limitações, detém diversas e significativas potencialidades.

Palavras-chave: Turismo urbano. Desenvolvimento socioeconômico. Desenvolvimento urbano. Caxias do Sul.

¹ Universidade Federal do Rio Grande (FURG). E-mail: jacielkunz@gmail.com

² Universidade de Caxias do Sul. E-mail: pabcesar@ucs.br

Abstract

It is approached the tourist activity from its possibilities of induction of socioeconomic development. In parallel, the urban tourism is seen as an increasingly important cities' aspect, especially the biggest ones, due to the existence of preexisting varied offer in terms of infrastructure, culture, leisure and entertainment, setting a trend of called post-industrial society. In order to discuss about the possibilities and limitations of urban tourism in the brazilian city of Caxias do Sul-RS, it was undertaken bibliographic and documentary research, descriptive and exploratory, using qualitative and quantitative approach. By summarizing the resulting discussions, it is reiterated the role of inclusion in the agenda of tourism planning and urban management. Moreover, it is possible to strengthen that the Caxias do Sul urban tourism, despite some limitations, holds several significant potentials.

Keywords: Urban tourism. Social and economic development. Urban development. Caxias do Sul.

Resumen

Se ocupa de la actividad turística y de sus posibilidades de inducción del desarrollo socio-económico. En paralelo, el turismo urbano es visto como aspecto cada vez más importante de las ciudades, sobre todo las más grandes, debido a la variada oferta existente en términos de infraestructura, cultura, ocio y entretenimiento, configurando una tendencia de dicha sociedad post-industrial. Para hablar sobre las posibilidades y limitaciones del turismo urbano en la ciudad de Caxias do Sul-RS, se ha emprendido investigación bibliográfica y documental, de carácter descriptivo-exploratorio, utilizando el enfoque cuali-cuantitativo. A través de la síntesis resultante de los debates, se reitera el papel de la inclusión en la agenda del turismo la planificación y la gestión urbana. Además, es posible destacar que el turismo urbano de Caxias do Sul, a pesar de algunas limitaciones, posee varias y significativas potencialidades.

Palabras Clave: Turismo urbano. Desarrollo socioeconómico. Desarrollo urbano. Caxias do Sul.

Introdução

O Turismo e a cidade podem ser considerados alguns dos elementos mais marcantes do atual momento contemporâneo, retratado por Lefèbvre (2004) de urbana (LEFEBVRE, 2004). Apesar de o fluxo do turismo de massas, no século XX, ter se dado de forma predominantemente unidirecional (MIOSSEC, 1977), ou seja, as grandes

cidades se constituindo como centros emissores e os locais menos urbanizados como polos receptores, atualmente, as cidades também passam a constituírem-se em expressivos destinos turísticos (HENRIQUES, 2003). Observa-se que esta mudança de fluxo tem sido observada nas Políticas do Ministério do Turismo (BRASIL, 2007). Este órgão ao classificar os destinos indutores lista as capitais de todas as unidades da federação, indicando mudanças de paradigmas.

Começam, assim, a despontar questionamentos se as cidades do Nordeste do Rio Grande Sul, mais conhecida como “Serra gaúcha”, sobretudo a maior delas, Caxias do Sul, apresentam possibilidades em torno do turismo urbano ou se, por outro lado, há limitações significativas ao desenvolvimento turístico dos espaços urbanos da região.

O Guia Quatro Rodas de 2012 assim caracteriza o destino turístico Caxias do Sul:

O Centro movimentado e as fábricas dão a Caxias a cara de cidade de negócios. Mas basta pegar um dos seis roteiros turísticos para descobrir passeios rurais que fazem o visitante voltar ao século 19, quando a cidade recebeu os primeiros colonizadores italianos. Casas de madeira, vinícolas e capelas ladeiam as estradas. Outra herança dos imigrantes, o galetto é um clássico de Caxias e deve vir escoltado por muitos acompanhamentos, como manda a farta mesa italiana. Na hotelaria, grande parte dos estabelecimentos investiu em reformas e atualizou suas acomodações (ABRIL, 2012, s. p.).

Caracteriza-se o entorno de Caxias do Sul como uma área proeminente turística, a denominada Região da Uva e Vinho, estando localizada próxima de dois destinos indutores do turismo regional, segundo o Ministério do Turismo – Bento Gonçalves e Gramado – embora a localidade tenha característica diferenciada relacionada como sede de grandes empresas do setor metal-mecânico.

Tendo em vista esse cenário, ora hipotético, elabora-se esse artigo, de caráter descritivo hipotético, que tem como objetivo discorrer acerca da possibilidade e limitações do turismo (no espaço) urbano e dos possíveis benefícios dessa atividade para o desenvolvimento urbano, destacando o cenário socioeconômico na cidade de Caxias do Sul-RS, Brasil.

Para tal, lançou-se mão do procedimento de revisão de literatura, característica da pesquisa bibliográfica, que também pode ser chamada de pesquisa de fontes

secundárias. Segundo Marconi e Lakatos (2011, p. 43-44), esse tipo de pesquisa tem por função “[...] colocar o pesquisador em contato direto com [...] aquilo que foi escrito sobre determinado assunto”. Desta forma, espera-se elucidar temáticas relativas ao turismo urbano, recorrendo-se a livros, artigos publicados em anais de eventos e em periódicos, além de dissertações. O nível de pesquisa utilizado é predominantemente exploratório.

Para Köche (2009, p. 126): “a pesquisa exploratória não trabalha com a relação entre variáveis, mas com o levantamento da presença de variáveis e de sua caracterização quantitativa ou qualitativa.”. Por fim, previu-se, complementarmente, a busca por dados estatísticos que pudessem embasar a discussão proposta. Assim, a pesquisa empreendida é de caráter quali-quantitativo.

Planejamento, gestão e desenvolvimento urbanos

Caracteriza-se a Cidade como o lócus da produção. Não querendo reduzir sua complexidade, porém, entre muitas possibilidades, a cidade é o mercado, ou seja, “espaço-mercadoria”. Nela, meio de consumo, engendra, complementa, resulta, e compete como local de moradia, de percurso, de trabalho, lazer e cultura (CARLOS, 2001).

Vista como “espaço singular no nível local” (VITTE, 2003, p. 232), na cidade a vida, a moradia e as relações sociais e econômicas se reproduzem (COSTA, 2010). Cidade pode ser definida, ainda, como um assentamento que conta com diversificadas atividades econômicas, sociais e culturais (SOUZA, 2003). A sua complexidade leva a tê-la como objeto de estudos e de intervenção planejadora. Entretanto, não se pode reduzir o planejamento urbano a preocupação típica das remodelações das formas espaciais, por razões funcionais ou estéticas (SOUZA, 2003; 2004).

Nesse sentido, o planejamento urbano e territorial deve considerar: a identidade do território; as atividades e empregos existentes “sustentar a pluriatividade para a pesquisa de novas atividades [e] [...] examinar quais as condições necessárias à recepção de atividades de serviços não tradicionais”; e a competitividade e acesso aos mercados (GRINOVER, 2007, p. 162). Entretanto, não perdendo o foco que nela deva

ter como objetivo fundamentalmente, agregar valores para a sociedade e seus indivíduos (JACOBS, 2000). A competitividade entre cidades vincular-se-ia, atualmente, “à capacidade de criar e intensificar sinergias entre agentes econômicos, educacionais e científicos, dela resultariam certas exigências a serem contempladas pela estratégia de desenvolvimento local.” (GRINOVER, 2007, p. 122). Os três pilares da competitividade: infraestrutura adequada, sistema de comunicação que permita a conectividade e recursos humanos capacitados, devem coexistir e são fundamentais (GRINOVER, 2007).

Dentre as demandas do planejamento urbano em uma localidade turística, destacam-se a necessidade de se dispor de equipe qualificada para lidar com as questões urbanas e intermediar as representações sociais e, também, de contar com um plano diretor atualizado, incorporando todas as dimensões do turismo (YÁZIGI, 2005, p. 78). Nesta atualização de conceito, Grinover (2007) defende que, em vez de intervenção direta sobre as coisas haverá, no futuro, a preponderância da governança urbana, que pressupõe ação dirigida aos sujeitos que estabelecem relações com as coisas. Nesse contexto, segundo Souza (2004), o termo **planejamento**, amplamente empregado na década de 1970, ganhou um sucedâneo a partir da década seguinte. Assim, a gestão tem sido empregada nos mais diversos contextos, dentre eles, desponta a **gestão urbana**.

Vitte (2003) considera que, enquanto gestão urbana pressupõe intervenção no ambiente construído, a gestão da cidade adquire dimensão política, posicionamento distinto do formulado por Souza (2004) que caracteriza a gestão urbana também a partir de aspectos espaciais, sociais e políticos. A gestão urbana, nesta concepção, apresenta múltiplas finalidades, e vem sendo abordada a partir de perspectivas centralizadoras, participativas e, também, empresarialistas. Este último modelo de gestão urbana adota, entre outras estratégias, o *city marketing*. Entretanto, essa abordagem, segundo Souza (2004) tende a esvaziar o papel político do planejamento e/ou gestão urbana. A **cidade-empresa**, resultado desse processo, é tida como principal produto da indústria cultural (COSTA, 2010). Observam-se nesse embate algumas questões explícitas: a lógica de competição por destinos tem sido emergida a postura da participação da sociedade e do

Estado, estabelece-se em uma arena de interesses ideológicos. Adota-se o reconhecimento desses dois atores na abordagem do planejamento.

Souza (2003) esclarece: “Planejamento e gestão urbanos, vistos por essa ótica de ciência social, nada mais são que estratégias de desenvolvimento urbano, alimentadas por pesquisa social básica, tanto teórica quanto empírica (ou seja, diagnósticos).” (Souza, 2003, p. 73). Dessa maneira, Ashworth e Page (2011) assinalam que, dentre os muitos aspectos da dinâmica das cidades, múltiplas e diversas, a gestão do turismo urbano funde-se à gestão urbana mais ampla.

A reflexão sobre o planejamento, fundamentado no desenvolvimento, tem atualmente agregado novos valores da dimensão social. Assim, os conceitos trazidos por Sachs (2002) parecem ser úteis à discussão do desenvolvimento socioeconômico, esse vinculado ao planejamento e à gestão, seja urbano, regional, etc. O autor caracteriza os padrões de crescimento econômico: a) desordenado; b) socialmente benigno; c) crescimento ambientalmente sustentável e d) desenvolvimento, cujos impactos econômicos, sociais e ecológicos são positivos, ao contrário dos anteriormente citados (SACHS, 2002). Cabe destacar que “[...] o processo de desenvolvimento leva a mudanças estruturais naquilo que as economias produzem.” (VEIGA, 2008, p. 114). Souza (2004) adota o conceito de desenvolvimento que se refere a um processo incessante de mudança social para melhor, incluindo maior justiça social e qualidade de vida. Essa situação, para Sachs (2002), deve ser revista, incluindo-se os recursos ambientais. Dessa maneira, o desenvolvimento atende a

[...] desejos e expectativas dos grupos sociais concretos, com seus valores culturais próprios e suas particularidades histórico-geográficas. Desenvolvimento é mudança, decerto: uma mudança para melhor. Um ‘desenvolvimento’ que traga efeitos colaterais sérios não é legítimo e, portanto, não merece ser chamado como tal (SOUZA, 2004, p. 60-61).

A ideia de desenvolvimento, distanciando-se do modelo liberal, pode ser pensando em algo com o envolvimento dos atores sociais em sua totalidade. O processo de desenvolvimento assume, segundo Veiga (2008), dois modelos principais: a) custeio público (investimento público) e b) crescimento econômico (qualidade e aumento da

renda). O referido autor defende que infraestrutura é insuficiente para o desenvolvimento. Essa deve vir acompanhada de determinados processos, ligados à inclusão social (VEIGA, 2008).

O desenvolvimento urbano, tema do qual nos ocupamos por ora, abarca um contexto mais amplo que o da cidade, na medida em que se amplia aos cenários regional e nacional. Desenvolvimento urbano configura-se como o autêntico desenvolvimento socioespacial na e da cidade, não podendo ser reduzido à teoria econômica do Desenvolvimento Regional (como visto por ISARD, 1956) ou ao seu espaço econômico (LEIPER, 1990). O modelo de desenvolvimento urbano denominado “reforma urbana” caracteriza-se pela preocupação com a geração de renda e sua redistribuição indireta, dimensão espacial, garantia de maior qualidade de vida e justiça social, democratização do planejamento urbano (SOUZA, 2003).

Lefèbvre (2001) defende que o desenvolvimento urbano deva possibilitar meio para assegurar os direitos à cidade, embora crítico da maneira pela qual se adota o instrumento de direcionamento da produção socioespacial inseridos. Neste, o pesquisador pontua que:

O direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à *obra* (à atividade participante) e o direito à *apropriação* (bem distinto do direito à propriedade) está implicados no direito à cidade. (LEFÈBVRE, 2001, p. 135, grifos do autor).

A cidade, a partir do foco de acumulação e dominação que detém, constitui-se em centro difusor do desenvolvimento (CORRÊA, 2003), processo esse entendido em nível macro. Vitte (2003), por sua vez, distingue o desenvolvimento urbano – projeto físico para a cidade, controle do uso do solo, ordenação do território e equipamentos coletivos – do o desenvolvimento econômico local, que visa à reconstrução da base produtiva local. Não se espera esgotar as possibilidades de estudos das abordagens de Planejamento nas cidades, vistas como resultado da relação nodal de uma estrutura mais ampla: a região. Nela, formula-se com o local, privilegiada pela sociedade, produção e consumo. Assim, espera-se apresentar esta pequena síntese, sabendo que tema em discussão não se esgota.

Turismo e desenvolvimento: retomando a discussão

Apresenta-se o turismo como um complexo fenômeno socioeconômico. Assim, para os que o vêem como agente de rápido desenvolvimento econômico, sobretudo para países que dispõem de poucos recursos (NECHAR; CORTÉS, 2006), tornam-se amplos os desafios. Sabe-se, entretanto, que “o turismo significou um importante fator de desenvolvimento das economias de diversas nações desde a segunda metade do século XIX, senão antes.” (NECHAR; CORTÉS, 2006, p. 62 - tradução livre).

O subsistema econômico do sistema turístico oferta aos consumidores alguns produtos que satisfazem determinadas necessidades de consumo da população e melhoram seu nível de vida. Como decorrência, o turismo torna-se capaz de gerar empregos e melhorar rendas e, por vezes, ser um “elemento propulsor” da economia (BENI, 2007, p. 74). O turismo internacional, especificamente, gera a circulação de divisas entre países. Assim, o turismo, em seu aspecto econômico, é objeto de comércio internacional e, por meio disso, contribui para a chamada balança de pagamentos (BENI, 2007).

Segundo o Sistema Integrado de Informações sobre Mercado de Trabalho no Setor de Turismo (SIMT), estruturado pelo Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA) em parceria com o Ministério do Turismo, fixam-se em seis as Atividades Características do Turismo (ACTs) a serem consideradas, quais sejam: alojamento, agências de viagens, transportes, aluguel de transportes, auxiliar de transportes, alimentação e cultura e lazer (IPEA, 2010). Nesse sentido, “o turismo é o maior setor prestador de serviços e, como tal, tem sido parcialmente responsável pelo crescimento do setor [de serviços]” (COOPER *et al.*, 2007, p. 168). Notadamente, essas atividades potencialmente contribuem sobremaneira para o crescimento econômico na medida em que essas atividades se voltam à prestação de serviços, setor da economia intensivo em utilização de mão-de-obra.

Convém ressaltar, assim, que “o Turismo provoca o desenvolvimento intersetorial, em função do efeito multiplicador do investimento e dos fortes crescimentos na demanda interna e receptiva.” (BENI, 2007, p. 67). Nesse sentido, “a

despesa turística tem um efeito cascata em toda a economia receptora” (COOPER *et al.*, 2007, p. 179). Reconhece-se amplamente que: “Os ganhos com o ingresso de divisas estrangeiras e geração de renda e de empregos são os principais motivadores para a inclusão do turismo como parte de uma estratégia de desenvolvimento.” (COOPER *et al.*, 2007, p. 168).

Porém, mais do que discutir a contribuição do turismo no crescimento econômico de regiões, é necessário, também, aludir ao “dinamismo do setor” e a contribuição aos processos de desenvolvimento regional (IPEA, 2010, p. 341). Diante do exposto, destaca-se que a comunidade receptora pode ser beneficiada pelo turismo ao ter suas empresas e negócios integrados à cadeia produtiva do turismo, o que promove um evidente crescimento econômico (BENI, 2006). Veiga (2008) pondera, em relação aos benefícios do crescimento para a redistribuição de renda, que:

Há modelos que sugerem, por exemplo, que o crescimento impulsionado por um determinado setor da economia só pode ser durável se os benefícios do surto inicial forem distribuídos de forma suficientemente homogênea, para que permita a expansão e o aprofundamento dos mercados (VEIGA, 2008, p. 44).

Voltando-se à reflexão acerca das possibilidades de o turismo induzir o desenvolvimento econômico no âmbito das cidades, aponta-se, paralelamente, que a atividade turística é tida como pretexto para a conquista da cidadania. Nesse cenário, o turismo e o turista são abordados a partir de uma nova compreensão: a do turista-cidadão ou cidadão-turista. Esse sujeito é convidado a percorrer o espaço urbano que habita, a fim de permitir novos olhares ou “estranhamentos” (GASTAL; MOESCH, 2007). Isso permite que esse habitante possa se apropriar da cidade na qual reside, qualificando atividades culturais, de lazer e/ou turísticas.

Turismo e hospitalidade na/da cidade: possibilidades e desafios

O turismo, paulatinamente, vem se constituindo em tendência no que se refere ao uso de tempo livre para o lazer. Como atividade, nela se reproduz uma nova lógica do trabalho humano no âmbito das cidades (COSTA, 2009). Nesse contexto, “a cidade

passa a ser também pensada pela nova necessidade em oferecer certo produto turístico e vai ganhando novos *designs*.” (CASTROGIOVANNI, 1999, p. 26).

Muitos apontam o turismo como alternativa à crise desencadeada pela “desindustrialização” das cidades (BELL, 2009; CARRERAS, 1996). Somam-se a isso os novos valores culturais agregados à cidade, exigindo dela a diversificação da oferta disponível (GASTAL, 1999). Assim, o turismo na sua “modalidade” urbana é tido como ferramenta utilizada na manutenção da competitividade de cidades em uma sociedade globalizada (ASHWORTH; PAGE, 2011), sendo adotado como alternativo a esse quadro desafiador (GASTAL, 1999), desempenhando um destacado papel na terceirização da economia urbana (CARRERAS, 1999). Essa atividade tem, paulatinamente, ganho vulto na economia urbana (COSTA, 2010). Beni (2007, p. 246) define “o turismo urbano refere-se justamente à modalidade de turismo que a cidade é a destinação e a motivação fundamental”.

Carreras (1996, p. 226, tradução livre) contextualiza a inserção das cidades no mercado turístico:

As grandes cidades foram, tradicionalmente, a origem da maior parte dos fluxos turísticos, causa da elevada posição das áreas urbanas na hierarquia socioeconômica dos estados de bem-estar, com sua tradição de aumento nas férias pagas. Por essa razão, as cidades normalmente podem converter-se em centros de atração do turismo de massas.

Para Carreras (1996, p. 227), os principais fatores para a atratividade das cidades são: a) atuais infraestruturas urbanas de comunicação e de transportes, como os aeroportos e auto-pistas; b) a concentração de “recursos de acolhida e similares” c) a tradicional “riqueza cultural urbana” e, mais recentemente, d) feiras, exposições e congressos, eventos culturais e desportivos que “alcançam uma grande difusão internacional.”. As cidades sempre tiveram de ser únicas e, ao mesmo tempo, múltiplas em si mesmas (GASTAL, 1999).

As cidades tidas como “turísticas” apresentam como tendência a espetacularização, inserida no contexto da pós-modernidade (GONZÁLEZ VIAÑA, 2006). Isso inclui o patrimônio e a arquitetura entre atributos de vanguarda que também parecem atrair fluxos significativos de turistas.

O crescente interesse em empreendimentos de lazer de grandes cidades, como Nova York, evidencia uma nova forma de turismo urbano, no qual não só o consumo como a própria produção do entretenimento tornou-se uma atração turística. A arquitetura de vanguarda das grandes metrópoles, pós-moderna ou não, certamente está cada vez mais voltada para o turismo internacional (SILVA, 2004, p. 204).

Todavia, Yázigi (2005, p. 74) aconselha, em relação às cidades turísticas: “Seduzir o residente é a melhor forma de dar retorno a seus impostos. A partir disso, eventualmente, um ou mais espaços podem se prestar à organização do turismo com grande facilidade.” Camargo (2005, p. 719) vai ao encontro dessas constatações, ao considerar o seguinte: “Se o visitante não apreciar a cidade, ele não voltará nem para nossa casa nem para nosso hotel. Dessa forma, a hospitalidade doméstica e a hospitalidade comercial são espaços preliminares ao verdadeiro espaço da hospitalidade, que é a cidade”. Assim, a cidade pode, antes de se tornar atrativa e hospitaleira ao turista, que representa, via de regra, uma demanda externa, ser hospitaleira ao próprio morador, ao próprio cidadão.

Neste aspecto:

É particularmente o espaço urbano, suas estruturas e infra-estruturas, a arquitetura da cidade, que se identifica com o objeto de estudos mais interessantes na estruturação e organização do acolhimento, dos meios de deslocamentos, dos lugares de repouso, dos parques e jardins, dos monumentos e de tudo aquilo que pode tornar agradável a permanência, e onde todos esses elementos de análise contribuem para tornar a cidade hospitaleira. Da mesma forma participa disso o caráter de seus habitantes: certas cidades são rejeitadas pelo caráter fechado de seus habitantes, enquanto outras são conhecidas pela generosidade de sua acolhida (GRINOVER, 2007, p. 32).

A sedução ou a repulsa por um local de visitação turística depende das **impressões** que se recebe do ambiente; por exemplo, se o ambiente urbano/natural é qualificado ou não (YÁZIGI, 2005). Essa característica é estendida ao turismo, especificamente o que ocorre no cenário urbano.

Importantes contribuições à reflexão de recentes progressos e de paradoxos vigentes do turismo urbano são oferecidas por Ashworth e Page (2011). Segundo os referidos autores, é mais fácil delimitar a função industrial ou residencial de uma cidade

que a turística. Isso porque as cidades são multifuncionais, do contrário, não poderiam ser assim denominadas. Da mesma forma, a dicotomia cidade turística e não turística perde significância. Considera-se mais fácil quantificar o turismo em áreas rurais do que em áreas urbanas, mas, nem por isso, o turismo em áreas urbanas deixa de existir, ou deixa de ser importante científica ou pragmaticamente (ASHWORTH; PAGE, 2011).

Assinala-se, ainda, que o turismo urbano não se manifesta homoganeamente nas cidades. Outro aspecto evidente é que os gastos do turista em destinos urbanos é maior do que em destinos tradicionais, como os de sol e mar, apesar de sua permanência tender a ser menor. Se, por um lado, o turista usufrui gratuitamente de alguns serviços e equipamentos pelos quais alguém está pagando, por outro, moradores locais podem se beneficiar da presença do turista (ASHWORTH; PAGE, 2011).

Usualmente, em termos de turismo urbano, o investimento é público e o lucro, privado, o que configura um paradoxo. Há que se atentar, ainda, para o fato de que não há como importar modelos de outras localidades: cada cidade possui um processo particular de formação de seu produto turístico. Nele, os investidores são locais, mas o mercado é global (ASHWORTH; PAGE, 2011).

O “lugar” do turismo no espaço urbano de Caxias do Sul

Faz-se necessário, primeiramente, apresentar alguns dados e informações, de ordem socioeconômica, a respeito do município de Caxias do Sul, objeto do estudo de caso proposto por esta pesquisa. O Município destaca-se por muitos aspectos na região sul do Brasil. No aspecto populacional, define-se como a segunda população do estado do Rio Grande do Sul e como polo do setor industrial.

O município possui uma população de 432.564 habitantes. A densidade demográfica é de 264,89 habitantes/km². Caxias do Sul tem 162.342 domicílios recenseados (IBGE, 2010). São registados também: coeficiente de mortalidade infantil de 14,20 por 1.000 nascidos vivos; expectativa de vida ao nascer de 74,11 anos e uma taxa de analfabetismo de 2,36% (FEE, 2010). Há 217 estabelecimentos de saúde, sendo 55 públicos. Embora não haja nenhum leito para internação em estabelecimentos de

saúde pública, há 730 leitos para internação em estabelecimentos de saúde privados mantidos pelo Sistema Único de Saúde – SUS (IBGE, 2009).

O Índice de Desenvolvimento Econômico – Idese, inspirado no Índice de Desenvolvimento Humano – IDH, é composto por indicadores da educação, da renda, saneamento e domicílios, além da saúde. O Idese de Caxias do Sul é de 0,856: o item “saneamento e domicílios” sobressai-se em relação aos demais. O Município ostenta, assim, a primeira colocação do Rio Grande do Sul, estado que possui 496 municípios. Os índices acima de 0,800 são considerados bons, pelo órgão de estatísticas. Assim sendo, há somente 16 municípios do estado que figuram nessa posição, liderados por Caxias do Sul (FEE, 2011).

Em termos econômicos, Caxias do Sul detém um Produto Interno Bruto – PIB na ordem de R\$ 11.716.487.000, o terceiro maior do estado, atrás somente de Porto Alegre, a capital, e do município de Canoas, na região metropolitana. A participação do PIB do município no do estado é de 5,87%. Registrou-se uma variação nominal (em relação ao período 1985-1998) de 19,7% no PIB. (FEE, 2010). O PIB *per capita* de Caxias do Sul é de R\$28.868,00, o 22º no *ranking* decrescente do estado, proporcionalmente 1,57 em relação ao do Rio Grande do Sul. A variação nominal desse índice é de 20,0% (FEE, 2010). Quanto à estrutura do Valor Agregado Bruto – VAB de Caxias do Sul, tem-se a seguinte composição: 1,36% é atribuído à agropecuária, 40,60% à indústria e 58,04% aos serviços. A participação do município no VAB do estado é, respectivamente, 0,74; 8,74 e 5,25 (FEE, 2010). Todos esses indicadores reforçam o papel do município na economia do estado do Rio Grande do Sul.

Procede-se a uma descrição dos principais elementos da oferta turística da cidade, a fim de deflagrar, posteriormente, discussões acerca do estudo de caso pelo qual se optou. Inicia-se pelos elementos de acesso ou acessibilidade. Caxias do Sul conta com o Aeroporto Hugo Cantergiani, aeródromo público situado há três quilômetros do centro da cidade. No ano de 2009, houve 12.643 embarques de passageiros (número igual ao de desembarques), em 604 operações de pouso e de decolagem (CIC, 2012). Atualmente, duas companhias aéreas nacionais operam voos regulares no Aeroporto, com voos diretos para Campinas-SP, Curitiba-PR e São Paulo,

SP. Cabe salientar que o Aeroporto Internacional Salgado Filho localiza-se há 125km e também sustenta a demanda por transporte aéreo local e regional. Dentre as rodovias que dão acesso à cidade estão a BR-116, a RST-453 e RS-122, o que pode ser visualizado por meio da Figura 1. Caxias do Sul também conta, para seu acesso, de uma Estação Rodoviária de médio porte, localizada no centro da cidade.

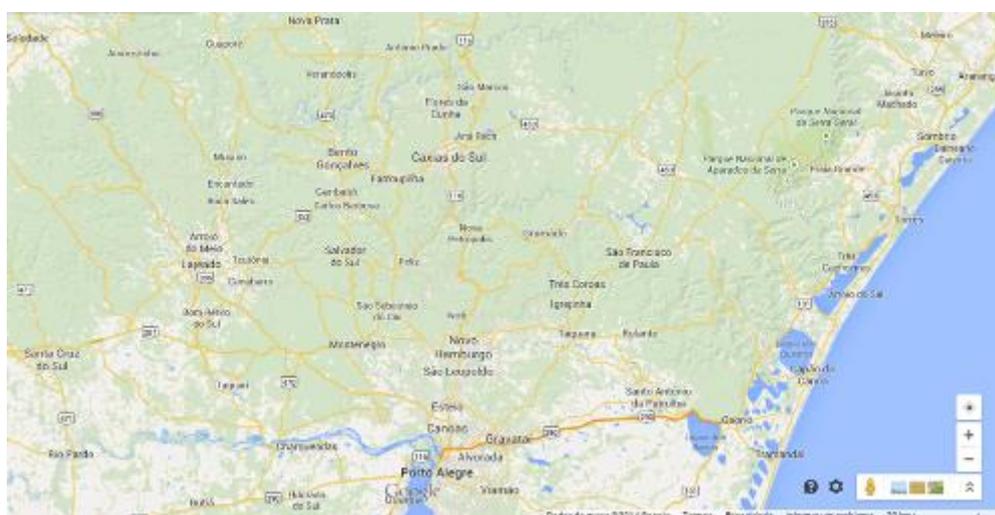


Figura 1 – Localização de Caxias do Sul desde Porto Alegre-RS
Fonte: Google Maps (2014).

O Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares da Região Uva e Vinho – SHBRS, sediado em Caxias do Sul, possui, aproximadamente, 1.000 estabelecimentos de alimentação cadastrados, serviços de alimentação esses que podem ser voltados tanto para a população local quanto para turistas. Quanto à oferta de meios de hospedagem, a cidade possui 54 estabelecimentos de alojamento cadastrados junto ao referido sindicato.

Observa-se que o Município procura estruturar sua oferta turística em roteiros turísticos. Dessa maneira, são comumente utilizados para fins de organização de redes, otimização de recursos públicos e privados, formatação de produtos turísticos mais consistentes, impulso à colaboração e elaboração dos *stakeholders* e, do lado da demanda, para elaboração imagens-conceito unificadas e mais fortes, facilitação em termos de distribuição e comercialização de produtos turísticos e, ainda, potencialização

da visitação turística, diminuindo custos e maximizando benefícios. São seis os roteiros turísticos do Município: *La Città* (roteiro urbano), Caminhos da Colônia³ (roteiro gastronômico), Estrada do Imigrante (roteiro em espaços rurais), Ana Rech (roteiro em espaço urbano), Criúva (roteiro associado às tradições gaúchas e os esportes de aventura) e, por fim, Vale Trentino (roteiro em zona rural). Os roteiros abrangem atrativos como museus, vinícolas, igrejas, sítios, centros de tradições gaúchas (CTGs), monumentos, estádios, bem como serviços de alimentação, hospedagem e entretenimento, além de estabelecimentos que comercializam produtos naturais e/ou locais (CAXIAS DO SUL, 2012).

Tendo em vista o escopo deste artigo, dar-se-à maior destaque à análise do roteiro “*La Città*” (A Cidade), que congrega os seguintes atrativos: Igreja de São Pelegrino, Museu Municipal de Caxias do Sul, Museu de Ambiente Casa de Pedra, Catedral Diocesana, Memorial Zambelli e Jesus Terceiro Milênio, Réplica de Caxias do Sul – 1885⁴, Espetáculo Som & Luz – os últimos três localizam-se no Parque de Eventos da Festa Nacional da Uva), Monumento Nacional do Imigrante, Espaço Documenta (espaço de memória), Instituto Bruno Segalla (exposição de obras de arte), Museu da Força Expedicionária Brasileira, Museu de Ciências Naturais / UCS Aquarium, Museu dos Capuchinhos do RS – MUSCAP. A Igreja de São Pelegrino é um dos principais atrativos da cidade, devido, sobretudo, aos painéis do conhecido artista Aldo Locatelli (ver Figura 2). Compõe, ainda, este último roteiro os estádios Alfredo Jaconi (Esporte Clube Juventude), e Centenário (SER Caxias).

³ Esse roteiro envolve atrativos localizados no município vizinho de Flores da Cunha-RS.

⁴ O espetáculo não possui regularidade na apresentação.



Figura 2 – Painéis na Igreja de São Pelegrino

Fonte: Setur/RS (2014).

Convém sublinhar que a cidade recebe eventos turístico de relevância no cenário nacional. Destaca-se a realização da Festa Nacional da Uva – que ocorre desde 1931 –, de festivais musicais e feiras de negócio, com destaque para as ligadas a segmentos industriais (CVB, 2012). A edição deste ano recebeu um público de 805.000 pessoas. Assim, o palco do maior evento da cidade atualmente, abriga diversos e importantes eventos. Paulatinamente, porém, o foco de interesse se deslocou, dos eventos festivos e de lazer, para as feiras técnicas, de negócio e exposições, alcançando certo destaque internacional, sobretudo a partir da década de 1970. Isso se deu, sobretudo, em virtude da construção dos Pavilhões da Festa Nacional da Uva (SANTOS, 2003), em cujo local se realiza a referida Festa, abrigando, além disso, sedes de entidades do setor e, também, infraestruturas, como amplo estacionamento.

Em pesquisa realizada sobre o turismo de eventos em Caxias do Sul, Santos (2003) arrolou e diagnosticou sete grandes eventos. Desses sete, ainda são realizados a Feira Brasileira de Mécânica e Automação Industrial – Febramec e a Feira de

Subcontratação e Inovação Industrial – Mercopar. O referido autor (2003) considera que:

Ao participar de um evento de negócios, o visitante utiliza-se da infraestrutura hoteleira, de restaurantes, transporte aéreo, e terrestre, entre outros, que compõe a cadeia produtiva do turismo. Além disso, procura atividades paralelas ao evento, [...] aproveitando a estada no núcleo receptivo para se divertir e efetuar compras. Os eventos de negócios são grandes impulsionadores do turismo, tendo em vista as possibilidades de consumo do visitante, o estímulo à criação de eventos de lazer paralelos, o que se traduz em resultados econômicos para a cidade-sede. (SANTOS, 2003, p. 28).

Importante salientar, em paralelo a essa discussão, que a gestão pública do turismo em Caxias do Sul possui uma pasta própria: a Secretaria Municipal do Turismo. Dentre as ações fomentadas pelo órgão está a manutenção de quiosques de informação turística, nos seguintes locais: Praça Dante Alighieri, Aeroporto Hugo Cantergiani – estes últimos atendendo diariamente –, Igreja de São Pelegrino, Estação Rodoviária e Pipa da São Leopoldo (entrada da cidade). Menciona-se também o Conselho Municipal de Turismo, que se encontra em atividade, possuindo vínculos, inclusive com a Universidade. Há que se assinalar o papel do terceiro setor, destacando-se o SHBRS e o Caxias do Sul *Convention & Visitors Bureau* (CAXIAS DO SUL, 2012).

Conforme preconizado pelo Estatuto das Cidades, o Plano Diretor dos municípios constitui-se em instrumento essencial para o planejamento e gestão urbanos. Essa prerrogativa se estende à gestão do turismo. Especificamente em relação ao Plano Diretor de Caxias do Sul (CAXIAS DO SUL, 2007), o mesmo contempla o turismo direta ou indiretamente, a partir dos seguintes elementos e/ou características: a) é tido uma das atividades previstas para ocorrerem no espaço rural do município; b) é tido um dos vetores de estímulo à preservação das características ambientais e culturais dos Campos de Cima da Serra; c) vai ao encontro da política municipal de esportes e lazer, a qual tem como finalidades a saúde e qualidade de vida da população, vislumbrando a cidade como um polo de esportes, lazer e turismo; d) apresenta interface com a política cultural, sendo que poderá haver um inventário de diferencial turístico; e) tem o objetivo de fortalecer a infraestrutura urbana a fim de desenvolvimento o turismo; f) fixa Zonas de Interesse Turístico (ZITs), como estratégia de ocupação do solo.

Condicionada pelo Plano Diretor de Caxias do Sul está a Lei Municipal nº 6.810, de 2007, que dispõe sobre o parcelamento do solo para fins urbanos e sobre a regularização fundiária sustentável (CAXIAS DO SUL, 2007). Na referida lei, preveem-se ZITs, definidas a partir do incentivo para áreas com potencial turístico, de ocupação mista, podendo ser residenciais, comerciais, serviços ou, ainda, pequenas indústrias, voltadas a “peculiaridades locais” (CAXIAS DO SUL, 2007). A delimitação das ZITs em Caxias do Sul permitiram a construção e operação de equipamentos urbanos, voltados ao suporte à atividade turística, como hotéis e pousadas, também no espaço rural, onde se situam alguns dos roteiros turísticos do Município.

Apresenta-se Caxias do Sul a partir de um rol de oportunidades e realizações turísticas. Observa-se que a força industrial torna-se uma opção de atração de turismo de negócios e eventos para a cidade. Somam-se a esses o papel de referência regional dos setores de serviços com destaque a Universidade local e os serviços na área de saúde. Entretanto, observa-se que no amplo material de divulgação turística do município, pouco, ou nenhum destaque é dado a esses atrativos.

Considerações finais

É possível destacar que a cidade de Caxias do Sul encontra-se inserida em um privilegiado contexto no que tange à demanda e oferta turística em escala regional. A região Uva e Vinho e a da Serra gaúcha são nacional e internacionalmente (re)conhecidas pelos atrativos ligados, sobretudo, ao patrimônio cultural legado da colonização italiana. Esse patrimônio vem sendo associado, em termos de imaginário turístico, ao meio rural.

Aliado a isso, considera-se o turismo como um conjunto de atividades econômico-produtivas de destacada relevância na atualidade, não somente em termos de crescimento econômico, como também de inclusão social. Assim, vislumbra-se o turismo como estratégico para a indução do desenvolvimento local e/ou regional, fato a ser observado no que se refere na formulação e implementação de políticas públicas de desenvolvimento integrado(r).

Há que se mencionar a urbanização da sociedade, que se apresenta como uma das principais características da contemporaneidade, característica essa que se estende a Caxias do Sul, que, seguindo a tendência de outras cidades médias brasileiras, passa por intenso processo de crescimento de sua população urbana e, também, de expansão urbana. Tais processos, como apontado anteriormente, requerem adequados instrumentos de planejamento e, além disso, modelos de gestão urbana eficientes e eficazes.

Nesse mesmo contexto sócio-histórico-cultural, conhecer cidades continuará sendo uma aspiração de muitos viajantes (GASTAL, 1999). O turismo urbano, recente como fenômeno, e ainda mais recente como preocupação teórica, constitui-se como atividade que vem crescentemente interferindo na estrutura e na dinâmica das cidades-metrópole. Porém, centros regionais, como Caxias do Sul, também passam a formatar produtos de turismo urbano, como forma de viabilizar e/ou ampliar a infraestrutura urbana, potencializar o uso de equipamentos urbanos e incrementar a oferta cultural e/ou gastronômica, entre outras benesses. De fato, o turismo urbano, visto não somente como mero segmento de mercado, possui peculiaridades em termos de oferta (atividades, serviços, etc.) e da dinâmica de apropriação espacial, as quais refletem as especificidades do espaço em que ocorrem: as cidades.

Destacou-se, por meio deste trabalho, o papel dos serviços, situando, entre eles, o entretenimento, a gastronomia e o turismo, na dinamização da vida social e econômica na/da cidade, no cenário da dita sociedade pós-industrial. Atualmente, como se pode constatar, a economia de Caxias do Sul encontra-se alicerçada, sobretudo, no setor secundário – indústrias, o que não constitui um impeditivo para o avanço do seu turismo urbano, pelo contrário. A existência, na cidade, de empresas de grande porte e de caráter nacional e/ou internacional colabora para a geração de viagens corporativas, de incentivo e de eventos (com destaque para as feiras de negócio). O chamado “turismo industrial”, a exemplo de algumas cidades brasileiras, centros regionais, inclusive, pode ser estimulado em Caxias do Sul, tendo se em conta o tamanho, a diversidade e a representatividade econômica de seu parque industrial. Pode-se contemplar, assim, uma das características fundamentais das cidades: unicidade combinada a uma

multiplicidade intrínseca, conforme apresentado anteriormente. Contudo, não se pode deixar de mencionar a existência de mazelas nas cidades brasileiras, cujo enfrentamento pode passar a compor a pauta de ações, inclusive por parte do setor de turismo.

Nesse sentido, a partir do exposto neste, é possível reiterar a relevância do planejamento e das políticas turísticas no município de Caxias do Sul a fim de que se possa avançar para além da roteirização, incluindo, por exemplo, estímulos ao empreendedorismo e inovação local no turismo e, a partir disso, viabilizar a formatação de novos atrativos e passeios (*city tour, by night, sightseeing*, etc.) e requalificar os produtos já ofertados aos turistas e aos cidadãos-turistas na cidade de Caxias do Sul.

Dessa forma, poderá ser possível complementar a oferta do turismo das regiões Uva e Vinho e/ou Serra Gaúcha, dinamizar a base produtiva e o setor de serviços da cidade e, por via de consequência, contribuir ao desenvolvimento urbano, local e regional.

Referências

- ABRIL. **Guia Quatro Rodas**. São Paulo: Abril, 2012. Disponível em: <<http://viajaequi.abril.com.br/cidades/br-rs-caxiasdo-sul>>. Acesso em: 12 ago. 2012.
- ASHWORTH, G.; PAGE, S. J. Urban tourism research: recent progress and current paradoxes. **Tourism Management**, n. 32, v. 1, p. 1-15, 2011.
- BELL, D. The hospitable city: social relations in commercial spaces. **Progress in Human Geography**, n. 31, v. 1, p. 7-22, 2009.
- BENI, M. C. **Política de planejamento do turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.
- _____. **Análise estrutural do turismo**. 12. ed. São Paulo: Senac São Paulo, 2007.
- BRASIL. **65 destinos indutores**. Brasília: Mintur, 2007. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/turismo/o_ministerio/publicacoes/cadernos_publicacoes/00destinos_indutores.html>. Acesso em: 11 ago. 2014.
- CAMARGO, L. O. Hospitalidade. In: TRIGO, L. G. G. (Org.). **Análises globais e regionais do turismo brasileiro**. São Paulo: Roca, 2005, p. 785-802.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 2001.

CARRERAS, C. Turismo urbano: el efecto de los megaeventos. In: RODRIGUES, A. B (Org.). **Turismo e Geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. São Paulo: Hucitec, 1996.

CASTROGIOVANNI, A. C. Turismo e ordenação do espaço urbano. In: _____. (Org.). **Turismo Urbano**. São Paulo: Contexto, 1999.

CÂMARA DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS DE CAXIAS DO SUL – CIC. **Conheça Caxias do Sul**. Disponível em: <<http://www.cic-caxias.com.br/>>. Acesso em: 1º ago. 2012.

CAXIAS DO SUL. Lei nº 6.810, de 20 de dezembro de 2007. Disciplina o parcelamento do uso do solo para fins urbanos, a regularização fundiária sustentável e dá outras providências. Disponível em: <https://www.caxias.rs.gov.br/_uploads/legislacao/lei_39.pdf>. Acesso em: 11 ago. 2014.

CAXIAS DO SUL. **Roteiros turísticos**. Disponível em: <<http://www.caxias.rs.gov.br/turismo/>>. Acesso em: 06 jul. 2012.

CAXIAS DO SUL *CONVENTION & VISITORS BUREAU* – CVB. **Eventos**. Disponível em: <<http://www.caxiaseventos.org.br/index.php/pt/>>. Acesso em: 1º ago. 2012.

COOPER, C. et al. **Turismo: princípios e práticas**. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2007.

CORRÊA, R. L. **Estudos sobre rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

COSTA, E. B. da. **A concretude do fenômeno turismo e as cidades patrimônio-mercadoria: uma abordagem geográfica**. Rio de Janeiro: Livre Expressão, 2010.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA – FEE. **Estatísticas**. Disponível em: <<http://www.fee.tche.br/>>. Acesso em: 17 nov. 2011.

GASTAL, S. In: CASTROGIOVANNI, A. C. (Org.). **Turismo urbano**. São Paulo: Contexto, 1999.

GASTAL, S.; MOESCH, M. **Turismo, políticas públicas e cidadania**. São Paulo: Aleph, 2007.

GONZALES VIANÃ, Maria Del Carmen. **Turismo y ciudad: nuevas tendencias**. Buenos Aires: Ediciones Turísticas, 2006.

GRINOVER, L. **A cidade, a hospitalidade e o turismo**. São Paulo: Aleph, 2007.

HENRIQUES, C. **Turismo, cidade e cultura**. Lisboa: Silabo, 2003.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. Disponível em:
<<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 17 nov. 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. **Brasil em desenvolvimento: Estado, Planejamento e Políticas Públicas**. 2 v. Brasília: IPEA, 2010. Disponível em:
<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/Livro_BrasilDesenvol02.pdf>. Acesso em: 02 nov. 2011.

ISARD, W. **Location and space economy: a general theory relating to industrial location, market areas, land use, trade, and urban structure**. Boston: John & Son; MIT, 1956.

JACOBS, J. **Morte e vida das grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KÖCHE, J. C. **Metodologia científica: teoria da ciência e iniciação à pesquisa**. 28. ed. Petrópolis: Vozes, 2009.

LEFÈBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: EdUFMG, 2004.

LEIPER, N. Tourist attraction systems. *Annals of tourism research*, v.17, n. 1, 1990, p. 367-384.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2011.

MIOSSEC, J. M. Un Modele de l’Espace Touristique. *L’Espace Geographique*.v. 1, p. 41-48, 1977.

NECHAR, M. C; CORTÉS, M. L. **Apuntes para la investigación turística**. Chetumal: CAT Turismo, 2006.

SACHS, I. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável**. 2. ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2002.

SINDICATO DO HOTÉIS, BARES, RESTAURANTES E SIMILARES DA REGIÃO UVA E VINHO – SHBRS. **Empresas da categoria**. Disponível em:
<http://sindiregiao.com.br/empresas_busca.asp>. Acesso em: 24 ago. 2012.

SILVA, M. da G. L. da. **Cidades turísticas: identidades e cenários de lazer**. São Paulo: Aleph, 2004.

SOUZA, M. L. de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

_____. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

VEIGA, J. E. da. **Desenvolvimento sustentável: o desafio do século XXI**. 3 ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

VITTE, C. de C. S. Inovações e permanências na gestão de cidades e na gestão do desenvolvimento local no Brasil: novas contradições, novos conteúdos? In: CARLOS, A. F. A.; LEMOS, A. I. G. (Org.). **Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2003, p. 232-243.

YÁZIGI, E. A sedução da cidade para nós e o turismo. In: TRIGO, L. G. G (Org.). **Análises globais e regionais do turismo brasileiro**. São Paulo: Roca, 2005, p. 71-79.

Recebido em agosto de 2014.

Aprovado em outubro de 2014.