

LINHA TURISMO PORTO ALEGRE: UM RESGATE HISTÓRICO DE CIDADANIA E TURISMO

João Gabriel Conceição da Silva ¹

Susana de Araujo Gastal ²

RESUMO

A história do turismo, no Brasil, tem sido pouco estudada e, menos ainda, pesquisada. Ciente desse fato, a presente investigação buscou resgatar e registrar o processo de implantação da Linha Turismo, em Porto Alegre, a primeira experiência neste tipo de serviço. Utilizou-se para tal, a pesquisa bibliográfica e história oral como metodologia, uma vez que os registros do processo passam pelas memórias dos sujeitos responsáveis pela elaboração e implantação do projeto, entre 2000-2004. A investigação elucida a teoria de turismo urbano; o conceito de turista cidadão e cidadania; e políticas públicas. Os resultados indicam que a Linha Turismo, desde o processo de convencimento à esfera pública e ao morador de que era possível sim turismo em Porto Alegre até a contrapartida do projeto sempre esteve voltado não apenas para o turista externo, mas, primeiramente, para o cidadão, além de consignar a história do projeto.

Palavras-chave: Turismo; Políticas Públicas; Turista Cidadão; Linha Turismo; Porto Alegre/RS.

¹ Bacharel em Turismo, pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, PUCRS. Email: gabrielgnr@hotmail.com

² Doutora em Comunicação Social, pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, PUCRS. Email: sgastal@terra.com.br

INTRODUÇÃO

A cidade de Porto Alegre, capital do Estado do Rio Grande do Sul, é pioneira no Brasil em introduzir como serviço público um *city tour*, ou tour pela cidade, regular, em ônibus turístico adaptado³. Desde 2003, ano de inauguração do serviço, até 2010, consoante a página na *internet* da Linha Turismo⁴, como é denominado o ônibus que presta o serviço turístico, tinham sido transportadas acerca de 395 mil pessoas, entre turistas e cidadãos porto-alegrenses, que puderam desfrutar de novas nuances da cidade. Considere-se que apenas um veículo faz os percursos, o que aumenta a importância desse resultado.

Contudo, mesmo ante a presença de número tão expressivo de usuários, ao iniciar a presente investigação, encontrou-se poucos registros sobre a história e operacionalização inicial do ônibus, que percorre variados pontos turísticos de Porto Alegre. Frente a tal lacuna, a presente pesquisa visou resgatar e analisar essa história de concepção, projeto e operacionalização da Linha Turismo de Porto Alegre, por meio de depoimentos dos sujeitos diretamente envolvidos. Considera-se que o resgate de tal experiência, pelo seu pioneirismo, coloca-se como importante marco no turismo não só da cidade que o concretizou, Porto Alegre, como do Brasil.

Os caminhos percorridos durante essa investigação foram de descoberta. Tornou-se possível compreender a história e os porquês das tomadas de decisões no corpo do projeto de criação da Linha Turismo na cidade de Porto Alegre. Para tanto, utilizou-se, enquanto técnica de pesquisa qualitativa, a pesquisa bibliográfica e a história oral. Uma vez que se busca compreender algo por meio da visão e informação de outrem, dada a falta de consignação escrita concernente ao assunto, é pertinente a utilização da história oral, enquanto método de pesquisa.

Na história oral, os fatos são narrados por indivíduos os quais viveram num dado período. Consoante o CPDOC⁵, “história oral é uma metodologia de pesquisa que consiste em realizar entrevistas gravadas com pessoas que podem testemunhar sobre acontecimentos, conjunturas, instituições, modos de vida ou outros aspectos da história contemporânea”. Consoante Neves (2000, p. 109), história oral é “uma retenção do tempo, salvando-o do esquecimento e da perda” e traz um duplo benefício: o ofício do historiador e a memória individual dos entrevistados.

Construiu-se, pois, a seguinte inquietação, a qual carrega os principais questionamentos dessa investigação: Como aconteceu o processo histórico e operacional da criação e implantação da Linha Turismo de Porto Alegre? Visando

³ Consoante entrevista semiestruturada com a Dra. Marutschka Martini Moesch, em 02 de Abril de 2011.

⁴ www.portoalegre.rs.gov.br/turismo, Acesso em 07 de Abr de 2011.

⁵ Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. Disponível em www.cpfoc.fgv.br, Acesso em 08 Mai 2011.

responder a essa pergunta, como afirma Minayo (2008, p. 16): “a resposta a esse movimento do pensamento geralmente se vincula a conhecimentos anteriores ou demanda a criação de novos referenciais”, o pesquisador foi à busca de informações e descobriu, por meio de narrativas, que a Linha Turismo de Porto Alegre foi pioneira nesse gênero panorâmico com abertura na superfície.

1. TURISMO URBANO E CIDADANIA

O fenômeno urbano está intrinsecamente ligado à história contemporânea, segundo a visão de Castrogiovanni (2001, p. 23). O autor complementa ao escrever que as cidades são “um recorte do mundo, onde independentemente de suas dimensões ou relevância regional, vibram e transformam-se de acordo com as necessidades e solicitações das políticas e movimentos sociais locais, atrelados aos universais”. As questões contemporâneas levaram ao desenvolvimento da cidade e, com elas, do turismo. Para compreender a questão, é necessário partir de um maior entendimento desse novo momento, nas suas implicações com o turismo, a que Molina (2003) denomina como pós-turismo.

1.1. Turismo

O turismo é uma área na qual as práticas histórico-sociais remetem aos deslocamentos para fora dos cotidianos temporais e espaciais dos indivíduos. Envolve, ainda, o

processo de estranhamento, desencadeado pela mobilização afetiva (GASTAL e MOESCH, 2007). Na visão de Goeldner, Ritchie e McIntosh (2002), o turismo é um composto de atividades, setores e serviços ou o somatório de fenômenos e relações que visam receber e prospectar turistas e outros visitantes.

Molina (2003) comenta que nos últimos anos, a sociedade perpassou por uma sequência de mudanças, incidindo diretamente na estrutura e no funcionamento do fenômeno turístico como um todo. Discute-se, então, um novo paradigma: o pós-turismo. Para Molina (2003, p. 13), o pós-turismo é “um modelo que implica um novo paradigma (valores, metodologias e técnicas) ainda em processo desenvolvimento, análise e enriquecimento conceitual”. Consoante o autor, esse modelo vem como uma alternativa para os desafios da contemporaneidade, e ressalta que essa nova proposta não invalida os modelos tradicionais de turismo.

Enquanto forças geradoras do pós-turismo, para Molina (2003) são apresentados: o avanço do conhecimento científico voltado aos grupos e indivíduos; muitas mudanças sociais e culturais acarretando novos estilos de vida e de viagens; o resultado de uma força social a qual muda a forma de controle do seu espaço residencial ou territorial; expansão da pobreza e, em consequência, a configuração de uma necessidade de sensação de segurança aos viajantes; o território organizado com informações ao

turista no seu idioma, serviços médicos, cooperação entre governos e governos-empresas do setor, polícia turística e telefones de emergência; níveis de visitantes que extrapolam a capacidade de carga das localidades e deterioração ambiental; e o temor de contrair doenças característica da civilização industrial. Molina (2003) desmitifica ideias clássicas de turismo e apresenta algumas características fundamentais do novo momento, dentre elas:

- Deslocamento desnecessário do local de residência: pode-se, sim, fazer turismo na cidade em que se mora, basta utilizar os espaços turísticos disponíveis ou até mesmo os meios de hospedagem. Também, deve-se considerar que na pós-modernidade o caos assombra os indivíduos.

1.2. Turismo Urbano

Turismo urbano está intrinsecamente ligado a ideia de transformação. Para Castrogiovanni (2001, p. 32), “a cidade é viva [...]. Com isso, sempre é possível a renovação urbana. A cidade deve ser vista como um bem cultural, onde devem ser valorizadas funções culturais que atendem à qualificação do sujeito cidadão”.

Desmitificando a ideia de que é preciso alta tecnologia e produções sofisticadas para atrair turistas, Castrogiovanni (2001) explica que algo simples, um elemento urbano, aparentemente não associado ao turismo, pode deslumbrar um visitante. A criação da imagem é um resultado de processo de interação

entre observador-observado. No tocante à identidade, o autor atrela a ideia de Wainberg (2001), atinente ao diferencial, às singularidades e afirma que a identidade urbana deve acarretar significado ao observador, quer seja material, quer seja emocional.

Outro fato relevante na pesquisa, é que, ao fazer a leitura do espaço urbano, devem ser consideradas as especificidades étnicas ou de comportamento locacional. Ou seja, vestimentas, sotaques, idiomas ou dialetos, trajes típicos, a música local, danças, jogos, costumes, todos são relevantes. (CASTROGIOVANNI, 2001).

Segundo Krause (1999), todas as cidades tem aptidão para ser o centro de atração no turismo urbano e muitas cidades esforçam-se criando equipamentos turísticos a fim de competir com destinos tradicionais urbanos, quão Paris, Londres, Praga, New York. Entretanto, para se obter sucesso, Tyler, Guerrier e Robertson (2001) explanam que é necessário haver uma relação entre dois grupos: excitação-espetáculo-estímulo e garantia-segurança-familiaridade. Krause (1999) finaliza, numa visão mais economicista, ao esclarecer que é necessário desenvolver-se o turismo urbano, posto que gerará um crescimento econômico promissor, todavia, direta ou indiretamente, todo cidadão é responsável para que isso aconteça.

1.3. Políticas Públicas em Turismo

As políticas públicas compreendem ações as quais visem à construção

do controle social dos bens, serviços e obras públicas para serem desfrutados por toda a sociedade. Seria, então, uma ação pública em prol da cidadania associada ao turismo. (GASTAL E MOESCH, 2007)

Numa visão holística, Gastal e Moesch (2007) trazem o ideário de democratização do usufruto dos bens, do acesso e da gestão. As políticas públicas devem vir com projetos os quais tenham um acervo de propostas de intervenções multissetoriais integradas, terem políticas com caráter participativo.

Numa gestão participativa, seu modelo pode trabalhar:

[...] não apenas em prol da integração entre as diversas esferas em que atuam os agentes decisores, mas na democratização da informação e de dados para permitir a construção de uma nova forma de agir, fora dos velhos paradigmas do assistencialismo e do paternalismo, utilizando, em vez disso, um planejamento participativo, integrado, e, mais importante, convergente com os anseios da população, sendo um multiplicador do conhecimento, de histórias e de identidades locais. (BENI, 2006, p. 63)

Políticas públicas de turismo, segundo Gastal e Moesch (2007), exigem políticas de difusão turísticas, as quais sensibilizem comunidades e autoridades locais à ideia de turismo como direito ao descanso e ao lazer, consoante o artigo 24 da Carta de Direitos Humanos – que disserta

sobre a necessidade humana de deslocamento espaço-temporal.

1.4. Turista

Os turistas são, segundo Ignarra (2003), numa visão tradicional, consumidores de turismo, independentemente da motivação. Segundo a ONU (1954 apud IGNARRA, 2003, p. 15), turista é

[...] toda pessoa, sem distinção de raça, sexo, língua e religião, que ingresse no território de uma localidade diversa daquela em que tem residência habitual e nela permaneça pelo prazo mínimo de 24 horas e máximo de seis meses, num transcorrer de um período de 12 meses, com finalidade de turismo, recreio, esporte, saúde, motivos familiares, estudos, peregrinações religiosas ou negócios, mas sem propósito de imigração.

Logo, se o visitante não pernoita na localidade, é tido como excursionista, consoante esse autor. Sendo assim, tais conceitos excluem turistas domésticos, os quais permanecem por menos de 24 horas ou ainda, moradores. Todavia, com a evolução epistemológica e conforme aponta Molina (2003) o próprio cidadão pode ser considerado turista, desde que saia da sua rotina, descubra atrativos não habituais, viva o turismo na sua própria cidade.

1.4.1. Turista Cidadão

O pleno exercício da cidadania ultrapassa direitos civis, políticos, sociais e culturais. Será, ainda, uma

investida para a construção de uma nova sociedade (GASTAL e MOESCH, 2007). Consoante Manzini-Covre (1998), ser cidadão acarreta uma série de deveres e direitos. Segundo a autora, a proposta mais funda de cidadania é a de que

[...] todos os homens são iguais ainda que perante a lei [...]. A todos cabem o domínio sobre seu corpo e sua vida [...]. E mais: é direito de todos expressar-se livremente [...]. Ele também deve ter deveres: ser o próprio fomentador da existência de todos, ter responsabilidade em conjunto pela coletividade, cumprir as normas e propostas elaboradas e decididas coletivamente, fazer parte do governo, direta ou indiretamente [...]. Só existe cidadania se houver a prática da reivindicação, da apropriação de espaços, da pugna para fazer valer os direitos do cidadão. (MANZINI-COVRE, 1998, p. 9 e 10)

Ao atrelar cidadania à identidade, Gastal e Moesch (2007) constroem uma lógica com a identidade enquanto identificação ao escreverem que

[...] se, nas cidades, mesmos os bairros se colocam como espaços de identidade e identificação, para viver outros cenários não seria mais necessário sair dos limites urbanos, pois estes se tornaram território de multiplicidade, permitindo ao indivíduo ser turista mesmo sem abandonar seu território. Também, se estaria migrando de um conceito de turismo marcado pelas distâncias espaciais para um conceito que priorizasse a sua prática como o

percorrer tempos e espaços diferentes dos rotineiros. (GASTAL E MOESCH, 2007, p. 37)

Segundo Izquierdo, entrevistado por Gastal (1995) “é a memória que nos dá identidade”, ainda Gastal (2002) fala sobre os signos de lugar – arquitetura, museus, folclore-, os quais alimentam a identidade. Também, os prédios e os museus são protagonistas no papel de síntese do passado e da história local.

O direito à memória pode ser considerado, também, como uma dimensão da cidadania. Ser cidadão remete à ideia de pertencimento, de ter atos de cidadania para com aquele espaço geográfico, incluindo-se aí a agregação da história, alimentando a memória local. (LYNCH, 2006). Numa mesma lógica, Gastal (2002) explana que, consoante a cidade agrega memórias, vai realizando um processo de acúmulo acarretado num perfil singular, o qual é denominado de lugar de memória. Lugar esse que toda cidade possui, em menor ou maior proporção. Para elucidação, pode-se dizer que um bairro ou vilarejo onde a população se depara com tempos prístinos dotados de valores afetivos constituem tais lugares de memórias.

Gastal e Moesch (2007) apresentam uma marca do território urbano, ao afirmarem que se constitui por fixos – praças, edifícios, monumentos – e fluxos. Contudo, tais fluxos – moradores ou usuários da cidade – devem assumir a sua condição e

ficarem em movimento na cidade, saindo da rotina. Sendo assim, tais cidadãos passar-se-ão à condição de turistas. A partir do momento em que o cidadão turista nutre uma relação com esse antes desconhecido, há um compartilhamento de códigos e uma visão da subjetividade da correspondência de si para com os fixos presentes no urbano, uma relação de pertencimento e identificação. (GASTAL e MOESCH, 2007)

Segundo o Plano de Ação de 1999 de Porto Alegre, citado por Gastal e Moesch (2007), o cidadão turista pressupõe vivências práticas sociais.

Já o turista cidadão resgata a cultura da sua cidade, desenvolve o estranhamento, aprende a utilizar os espaços ambientais, culturais, históricos, comerciais e de entretenimento com uma visão diferenciada do seu cotidiano. Essa lógica é expressa no esquema apresentado abaixo pelo autor. Numa visão mais polida e avançada, turista cidadão seria aquele que além de apropriar-se dos fixos, seria fluxo, fluxo de ideias e de outras expressões culturais. (GASTAL e MOESCH, 2007)

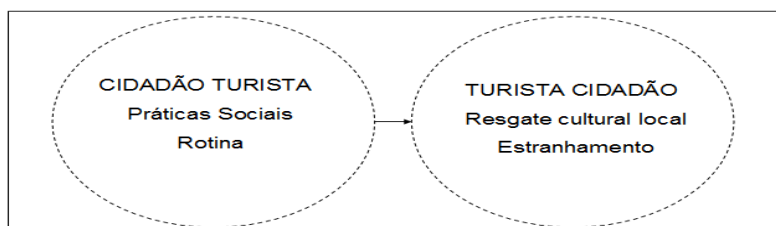


Figura 1: Cidadão Turista e Turista Cidadão

Fonte: O autor (2011).

Ainda, conforme Gastal e Moesch (2007), no tocante ao Plano de Ação de 1999 de Porto Alegre, deu-se a busca por produtos e atividades turísticas de interesses coletivos, com planejamento e orçamento participativo – uma mudança paradigmática atinente às políticas do poder público que envolvem o turismo. Assim, buscou-se a prática do turismo sustentável ao turista e ao cidadão, visando geração de renda, preservação da memória cultural e conservação ambiental. Deu-se, então, o Programa Turista Cidadão, no qual se criou o Sistema de

Atenção ao Turista, os roteiros turísticos diferenciados e a Linha Turismo, todos com o objetivo de criar um novo olhar sobre a cidade e sua apropriação pelos moradores.

2. PORTO ALEGRE E SUA LINHA TURISMO

Com a leitura do projeto básico da Linha Turismo de Porto Alegre, disponibilizado por Maximilianus Pinent, obteve-se a percepção de que, já na sua concepção, visava mostrar ao próprio porto-alegrense as faces da cidade, a fim de criar e alimentar o

sentimento de pertencimento, pelo aprendizado sobre a sua história e lugares. Tal proposta associa-se ao conceito de pós-turismo, proposto por Molina (2003), no qual, nesse caso específico, o morador da Zona Norte, possa descobrir a Zona Sul, e vice versa. Possa, também, desvendar as nuances do Centro Histórico ou lugares escondidos na Zona Sul.

É possível afirmar que o município de Porto Alegre é destaque em âmbito nacional por ser o pioneiro em *tour* panorâmico turístico em ônibus, esse atrativo que na atualidade é dirigido pela Secretaria de Turismo possui um ônibus de dois andares, sendo sua parte superior aberta ao ar livre. Tal concretização só foi possível por meio do empenho de um grande número de atores indispensáveis nesse processo, os quais lutaram para que o projeto se efetivasse. Dentre esses protagonistas podemos citar Marutschka Martini Moesch, Maximilianus Pinent, Vania Andrade, Maria Cristina Piovesan e Berenice Mércio Pereira, cujas entrevistas contribuíram de forma muito valiosa para o resgate histórico da Linha Turismo de Porto Alegre, portanto, materialização deste estudo.

De acordo com as descrições das narrativas, a ideia do projeto da Linha Turismo em Porto Alegre surgiu da visitação de uma comitiva à cidade de Barcelona – exemplo louvável na área de legado para o turismo, pós-olimpíadas –, realizada por profissionais da área de turismo e planejamento, e organizada pelo então secretário de Planejamento do Município de Porto Alegre, Newton Burmeister, onde pode ser verificado

a existência do *Bus Turistic* de Barcelona, inspirador da então Linha Turismo de Porto Alegre. Como já existia um convênio Porto Alegre–Barcelona, o mesmo teve sua ampliação para a área do Turismo.

Vale ressaltar a existência de outros projetos de *tours* regulares em Porto Alegre, desde o tempo da Epatur, na década de 1990, utilizando as linhas de ônibus “T”⁶ e, posteriormente, com o projeto de uma empresa privada, no qual previa passagem por centros comerciais da cidade, visando aos lucros sem dar a devida importância à representação da identidade local. Para o bem do turismo na cidade, esse projeto teve seu processo licitatório interrompido pelo Escritório de Turismo, que com a política de que não havia uma organização com maior propriedade do que o órgão público para mostrar a cidade aos cidadãos e turistas externos, conseguiu iniciar o desenvolvimento da Linha Turismo de Porto Alegre.

importante destacar a entrada, no ano de 2000, da Dra. Marutschka Moesch como diretora no Escritório de Turismo. Socióloga, utilizou-se de sua visão sistêmica possibilitando muitos ganhos para o turismo em Porto Alegre. Arelado ao saber-fazer da equipe do Escritório de Turismo, teve-se muitos projetos visando ao cidadão e ao turista, mostrando que se pode sim fazer um turismo diferente daquele que apenas visa ao econômico, um turismo com uma perspectiva social. Responsável pela ideia, Moesch uniu uma equipe

⁶ Linhas T (de Transversais) são linhas de ônibus da empresa Carris que percorrem a cidade de Porto Alegre.

interdisciplinar de profissionais altamente qualificados para a implementação do projeto analisado nesse estudo, não menos importante a parceria firmada por ela com Maria Cristina Piovesan, diretora da Carris, que tornou possível a construção estrutural e a inauguração do projeto Linha Turismo de Porto Alegre. No projeto original, era proposta a utilização de quatro ônibus e diversos pontos de paradas, o que, infelizmente, não foi viável, devido a não disponibilização de recursos financeiros. Uma perda muito grande, visto que se poderia, hoje, ter paradas em diversos pontos, reembarques, muito mais atratividade e interatividade com os equipamentos turísticos, e por que não movimentando muito mais o turismo de certas regiões da cidade?

Maximilianus Pinent, bacharel em Turismo, entrou ao Escritório de Turismo como estagiário e, com sua experiência na área de planejamento, deu prosseguimento ao processo assumindo e interagindo sobre a Linha Turismo. Depois de finalizada a parte escrita de tal projeto, deslocou-se em busca da praticidade do mesmo, através da procura de um ônibus nos moldes necessários, o qual só foi encontrado em Joinville/SC, na empresa Busscar.

Com o ônibus adequado as necessidades do projeto, Maximilianus Pinent foi à busca de recursos por meio do Orçamento Participativo – modelo de gestão popular vigente na época –, envolvendo-se em vários debates e confrontando o projeto com inúmeros outros. Sempre se utilizou da

idealização de que o turismo conquistado com o projeto geraria renda e daria subsídio aos demais projetos que disputavam com a Linha Turismo. Disputa essa que possuía um nível desigual, pois os outros projetos eram de grande importância para a sociedade como um todo, por exemplo: construção de escolas, postos de saúde, dificultando bastante o interpele, a defesa da Linha Turismo. Entretanto, com seu discurso bem embasado, sólido, pode-se avançar.

Gastal e Moesch (2007), ao dialogarem sobre políticas públicas de turismo, afirmam que essas exigem políticas de difusão turística, as quais sensibilizem comunidades e autoridades locais à ideia de turismo como direito ao descanso e ao lazer, com ações as quais visem à construção do controle social dos bens, serviços e obras públicas para serem desfrutados por toda a sociedade.

A partir desse momento, intensificou-se a roteirização do projeto, a qual sofreu algumas alterações devido à intervenção da SMAM e da estrutura das ruas, onde ruas muito estreitas ou muito arborizadas era um empecilho à passagem do ônibus. O ponto de partida da Linha Turismo, inicialmente, era na Usina do Gasômetro, mas por questões climáticas, foi realizado um novo projeto para migrar para onde está hoje – no Largo Vespasiano Júlio Veppo, no qual o reinvestimento do dinheiro da própria Linha Turismo era numa sala de espera climatizada, com água e café, central de vendas e comercialização de souvenir. A Linha

Turismo perpassa, ainda, pelas obras do Orçamento Participativo (Planetário, como exemplo) e, segundo Gastal e Moesch (2007), o desenvolvimento de um imaginário positivo da cidade e qualidade de vida aos moradores – limpeza pública, saneamento, presença de espaços verdes, de áreas de lazer públicas –, formam as condições básicas para o turismo urbano acontecer.

Muitos percalços ocorreram durante esse processo de implantação da Linha Turismo. Pode-se exemplificar com a não autorização para circular pela falta de legalização da placa do ônibus junto ao DENIT, situação na qual o então prefeito, João Verle, teve que pessoalmente, interferir para permitir a inauguração do ônibus. Outra dificuldade foi a poda não realizada pela SMAM das árvores durante o percurso no dia da inauguração do atrativo, problema resolvido com a persistência de Maximilianus Pinent que subiu ao ônibus e fez o percurso realizando a podagem.

A questão da não legalização das receitas adquiridas pelos ingressos foi outro grande empecilho, uma vez que aquele órgão público não poderia gerar lucros, entretanto tal questão foi sanada pelo departamento jurídico do Escritório de Turismo com a doação, por parte da Carris, do ônibus ao Escritório de Turismo. Então, a Carris somente gerenciava, era responsável pela mecânica, motorista, treinamento desses. Tais custos eram retirados do dinheiro da bilhetagem e o restante era reinvestido enquanto doação da

Carris ao Escritório de Turismo, legitimando, assim, o processo. Tal episódio é fruto do sucesso inicial da Linha Turismo.

O sucesso foi alcançado por meio dos projetos integrados de comercialização do atrativo, bem como a inauguração do ônibus turístico, estrategicamente, paralelo ao Fórum Social Mundial de Porto Alegre, em 2003, além, obviamente, e mais importante de tudo, da luta e visão turismológica e global de muitos envolvidos no processo de construção.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para findar a pesquisa e fechar a lógica de todo estudo, inclusive dando nome esse trabalho, foi perceptível, em todas as entrevistas e na leitura do projeto básico, a busca de interação da Linha Turismo com os autóctones, permitindo que ele conhecesse a cidade, o atrativo, a sua história. Foi notório nas narrativas dos entrevistados o intertexto sobre o ceticismo ao turismo na cidade pela comunidade e autoridades, exigindo todo um trabalho de convencimento, que, certamente, foi o principal obstáculo do projeto.

A Linha Turismo foi feita sim para os turistas externos terem uma visão panorâmica da cidade, querer voltar a alguns equipamentos turísticos, mas, sobretudo, atingiu um aspecto cidadão, quer seja em sua contrapartida, onde vários trabalhos com a sociedade foram narrados por Pinent e Moesch, quer seja no encontro memorialístico causado

pelo atrativo quando o porto-alegrense adentra, tendo orgulho da sua cidade, da sua origem e, por que não de si próprio?

Logo, com essa pesquisa foi possível desvendar e deixar marcada uma importante fase no turismo porto-alegrense, gaúcho, brasileiro. Foi possível mostrar aspectos de cidadania em projetos, uma vez que se teve como contrapartida passeios com grupos de maior vulnerabilidade social, idosos, escolas. Foi apresentada uma política pública de sucesso com um modelo de gestão popular, com uma busca por recursos num processo de convencimento onde as partes leigas eram totalmente descrentes quanto ao sucesso e necessidade do projeto. Foi mostrada a satisfação dos cidadãos, os quais foram comparados com os *stakeholders* na administração, e os projetistas, que por sua visão global, conseguiram presentear a capital do Rio Grande do Sul com um atrativo hoje usado em outras cidades brasileiras, como Curitiba, Santos e Campo Grande. Foi ressaltado o que o morador não precisa sair para longe para fazer turismo, basta (re) descobrir lugares em sua própria cidade, caracterizando, então, o pós-turismo.

Na atualidade, a Linha Turismo é gerenciada pela Secretaria de Turismo, órgão substituinte ao Escritório de Turismo, em exercício desde 2007. Acredito que este projeto analisado é o que o município de Porto Alegre tem de mais real na área do turismo receptivo, e que não podemos perder todo o trabalho realizado por esses atores,

incentivando e concluindo através desse estudo não só a renovação da frota, bem como o seu aumento, que já foram anunciados pela Secretaria Municipal de Turismo, e a aprimoração das rotas para que a nossa cidade esteja preparada para o momento histórico contextual que se aproxima com a chegada da Copa de 2014, onde teremos um grande aumento no turismo receptivo de Porto Alegre. Esperamos, então, que a Linha Turismo continue mostrando as pluralidades de Porto Alegre: a Porto Alegre verde, a Porto Alegre Cultural, aquela que acolhe, que tem orgulho de ser Porto Alegre, aquela que é cidadã.

REFERÊNCIAS

BENI, Mário Carlos. **Política e Planejamento de Turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.

CASTROGIOVANNI, Antonio Carlos (org.). **Turismo Urbano**. São Paulo: Contexto, 2001.

CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DO BRASIL. **O que é História Oral?** Disponível em <<http://cpdoc.fgv.br/acervo/historiaora>> Acesso em 08 Mai 2011.

GASTAL, Susana. “**É a memória que nos dá identidade**”. Revista: Porto e Vírgula, nº 22. Porto Alegre, agosto de 1995. Susana Gastal (edit.)

_____. (org.). **Turismo: Investigação e Crítica**. São Paulo: Contexto, 2002.

_____; MOESCH, Marutschka.
Turismo, Políticas Públicas e Cidadania. São Paulo: Aleph, 2007.

_____(org); et al. **Turismo: 9 propostas para um saber-fazer.** Porto Alegre: EDIPUCRS, 2001.

GOELDNER, Charles R.; RITCHIE, J. R. Brent; MCINTOSH, Robert W; trad. Roberto Cataldo Costa.
Turismo – Princípios, Práticas e Filosofias. 8ª ed. Porto Alegre: Bookman, 2002.

IGNARRA, Luiz Renato.
Fundamentos do Turismo. São Paulo: Cengage Learning Editores, 2003.

KRAUSE, Carlos Alberto et al.
Turismo Urbano: cidades, sites de excitação turística. Porto Alegre: Edição dos Autores, 1999.

LYNCH, Kevin; trad. Jefferson Luiz Camargo. **A Imagem da Cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MANZINI-COVRE, Maria de Lourdes Manzini. **O que é cidadania.** 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.

MOLINA, Sergio; tradução Roberto Sperling. **O pós-turismo.** São Paulo: Aleph, 2003.

SECRETARIA MUNICIPAL DE TURISMO DE PORTO ALEGRE.
<www.portoalegre.rs.gov.br/turismo>,
Acesso em 07 de Abr de 2011.

TYLER, Duncan; GUERRIER, Yvonne; ROBERTSON, Martin (orgs.). **Gestão de turismo**

municipal, trad. Gleice R. Guerra. São Paulo: Futura, 2001.

WAINBERG, Jacques A et al.
Turismo: 9 propostas para um saber-fazer. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2001.