

Patrimônio industrial e desenvolvimento do turismo na metrópole do Ruhr*

Industrial heritage and tourism development in the Ruhr metropolis

Gerardo Silva [I]
Karsten Zimmermann [II]

Resumo

Neste artigo, é abordada uma experiência de valorização cultural e ambiental relacionada ao turismo na metrópole do Ruhr, uma região industrial alemã com longa tradição de mineração de carvão e produção de aço que, até o final do século passado, não tinha grandes atrações turísticas ou sequer considerava tê-las. Para isso, enfatiza-se o papel do patrimônio industrial e sua conexão com a recuperação ecológica do rio Emscher, que tem sido o carro-chefe do bem-sucedido desenvolvimento turístico da região nas últimas décadas. No entanto, o principal objetivo do artigo é demonstrar que o turismo industrial pode atuar como impulsionador de outras dimensões do turismo que ampliam o escopo das oportunidades de desenvolvimento regional, particularmente em antigas áreas industriais.

Palavras-chave: transformação regional; desenvolvimento do turismo; patrimônio industrial; metrópole do Ruhr.

Abstract

This article addresses an experience of cultural and environmental valorization related to tourism in the Ruhr metropolis, a German industrial region with a long tradition in coal mining and steel production that, until the end of the past century, had neither major tourist attractions nor any intention of developing them. To this end, the article emphasizes the role of industrial heritage, which has been the flagship of the region's successful tourism development in recent decades, and its connection with the ecological recovery of the Emscher River. However, the main objective of the article is to show that industrial tourism can drive other dimensions of tourism that broaden the scope of regional opportunities, particularly in industrial areas like the Ruhr metropolis.

Keywords: Regional transformation, Tourism development, Industrial heritage, Ruhr Metropolis.



Introdução

Na virada do século XX para o XXI, assistimos a uma grande transformação do capitalismo e do mundo contemporâneo (Evans, 2024; Rullani e Romano, 2003; Veltz, 2000; Kumar, 1998). As forças industriais tradicionais, que comandaram os processos de acumulação e desenvolvimento durante o século passado, não mais ocupam um lugar central nas formas atuais de organização do trabalho e da produção e, além disso, passaram a ser questionadas por seus passivos ambientais acumulados ao longo de mais de um século de exploração econômica. Isso não somente tem acontecido nos países centrais, mas também nos periféricos com algum grau de industrialização. Assim, essa grande transformação socioeconômica em curso tem levado a um amplo e persistente debate sobre os processos de transição e os possíveis caminhos alternativos em cada país, região ou cidade.

Nesse contexto, o turismo se posicionou como uma atividade estratégica capaz de tornar os territórios mais dinâmicos, explorando os ativos territoriais e criando ambientes favoráveis à inovação, além, é claro, de ser importante fonte de receita. No entanto, não se trata das velhas práticas turísticas típicas da era fordista, que resultaram no turismo de massa. De fato, o desenvolvimento do turismo acompanha as transformações que ocorrem em outras esferas da produção, valorizando seus produtos e serviços e tornando as práticas turísticas mais sofisticadas e diferenciadas (Maitland e Newman, 2009; Uriely, 2005; Munt, 1994). Evidentemente, o fenômeno da globalização tem sido decisivo entre os fatores que impactaram o desenvolvimento do turismo nas últimas

décadas, devido à multiplicação dos meios de transporte e ao extraordinário aumento dos fluxos turísticos a ele vinculados.

Por um lado, o interesse cultural (no sentido amplo) das práticas turísticas ganhou impulso, o que possibilitou não apenas ampliar o escopo das experiências, mas também colocar novos destinos no mapa turístico. O caso de Bilbao, após a construção do Museu Guggenheim, é bastante emblemático, pois transformou a cidade portuária do País Basco, antes pouco atraente, em um destino internacional (Farook, 2022). Por outro lado, os santuários naturais devem ser destacados devido à sua relação com a ecologia e as questões ambientais. Embora os efeitos do turismo sobre os ecossistemas, especialmente os mais vulneráveis, possam ser criticados, o aumento de pacotes e serviços turísticos voltados para o contato com a natureza, a partir de uma perspectiva mais contemplativa, é igualmente significativo (Chen e Prebensen, 2017). Em ambos os casos (turismo cultural e turismo ambiental ou ecológico), o que se busca é a valorização da diversidade, das experiências e da originalidade, sem prejuízo da dimensão de lazer que acompanha essas práticas.

Neste artigo, são abordadas as dimensões culturais e ambientais relacionadas ao desenvolvimento do turismo na metrópole do Ruhr, uma região da Alemanha com longa tradição na mineração de carvão e na produção de aço, que praticamente até o final do século passado não tinha grandes atrações turísticas ou sequer considerava tê-las. Dada a sua importância nesse contexto, o patrimônio industrial é destacado como um ativo territorial, que tem sido o carro-chefe do bem-sucedido desenvolvimento turístico da região nas últimas décadas.¹ No entanto, o objetivo principal é demonstrar

que o turismo do patrimônio industrial pode atuar como impulsionador de outras dimensões do turismo que ampliam o escopo das oportunidades regionais. O artigo conclui apontando alguns aspectos relevantes dessa experiência que poderiam ajudar a desenvolver o turismo em antigas áreas industriais.

O turismo em antigas áreas industriais

Como mencionado, novas experiências e novas práticas de turismo ganharam espaço nesse cenário de transformações culturais no mundo contemporâneo (Cooper e Hall, 2008). Em meio a múltiplas e diversas trajetórias de desenvolvimento do turismo no novo século, alguns lugares se tornaram espaços turísticos por meio da conversão de antigas áreas industriais em espaços culturais e de lazer, especialmente em grandes cidades ou metrópoles. O caso da renovação urbana dos portos, por exemplo, é uma experiência amplamente conhecida. Desde a década de 1970, mas especialmente nas décadas de 1980 e 1990, várias cidades ao redor do mundo, como Baltimore, Barcelona, Buenos Aires, Bilbao, Cidade do Cabo, Londres, transformaram antigas instalações portuárias (infraestrutura e equipamentos) em espaços de lazer por meio da recuperação do elo perdido da cidade com a orla (Desfor et al., 2011; Hall, 1993).

Outra vertente, mais próxima deste artigo, denominada turismo industrial (ou turismo do patrimônio industrial ou, ainda, pós-industrial), recupera instalações industriais localizadas em áreas tradicionais de produção que foram progressivamente desativadas, transformando-as em atrações turísticas e culturais.

Nesse sentido, com base em experiências do continente europeu, Chmielewska e Lamparska (2012, p. 69) afirmam:

O turismo pós-industrial incorpora uma antiga área industrial que evolui para novas finalidades. As reutilizações podem incluir uma mudança ou expansão na função do local, que deixa de ser totalmente industrial para se tornar uma atração turística ou para uma nova finalidade funcional muito diferente de seu uso original. Portanto, nem todos os locais precisam ser convertidos em museus. Alguns podem se tornar apenas locais de recreação ou entretenimento, mas também podem ser convertidos em objetos que acompanham o turismo, como hotéis, restaurantes, etc.

E acrescentam: “Pode-se notar um aumento na popularidade do turismo pós-industrial. A indústria tradicional, incluindo vários locais localizados no subsolo ou na superfície da terra, proporciona aos turistas experiências nostálgicas e novas”. (Ibid.)

Certamente, essas experiências não se limitam ao velho continente. Nos Estados Unidos e também no Canadá, houve movimentos direcionados para o turismo industrial. A Área de Patrimônio Nacional *River of Steel*, na Pensilvânia (EUA), é um ótimo exemplo. No final da década de 1980, após o colapso da indústria siderúrgica naquele país, em particular na cidade de Pittsburgh, outrora conhecida como *Smoky City* (cidade da fumaça), um grupo de cidadãos se mobilizou para manter e restaurar as instalações industriais que estavam sendo fechadas. A proposta era transformá-las em centros de memória e, ao mesmo tempo, em centros de produção cultural, científica e tecnológica (Dietrich-Ward, 2018; Duryea, 2014). Assim, tanto a preservação da identidade local quanto as atrações turísticas poderiam estar associadas ao desenvolvimento de atividades

criativas e produtivas em bases sustentáveis. Em 1996, a Área do Patrimônio Nacional *River of Steel* foi criada por meio de uma lei estadual que reconheceu sua importância estratégica para o desenvolvimento regional.

Todas essas experiências nos levam ao principal problema que envolve a questão do turismo em antigas áreas industriais: como e até que ponto o turismo pode ser um vetor de transformação produtiva em áreas que, historicamente, permaneceram em grande parte alheias a essas práticas? Podemos começar dizendo que o turismo, na nossa compreensão, mesmo em suas configurações atuais, não tem o poder de transformar estruturalmente um território, e menos ainda um antigo território industrial, onde toda a infraestrutura e a própria economia local foram orientadas para a produção manufatureira por mais de meio século, ou até mais, em muitos casos, desde a revolução industrial. No entanto, pode ser uma ferramenta estratégica para mudar a forma como os ambientes são usados, ou mesmo para instalar a ideia de novas possibilidades de desenvolvimento econômico relacionadas à inovação tecnológica e às atividades criativas. Essa constatação nos parece necessária para avaliar a real importância do turismo onde ele está sendo promovido.

Outra questão não menos relevante é se a promoção do turismo de uma antiga região industrial pode ser ancorada apenas na valorização do patrimônio industrial. No caso de Pittsburgh, conforme mencionado, está claro que a intenção é ir além. A mesma intenção se aplica a algumas experiências europeias. Contudo, a literatura sobre turismo industrial ainda está muito focada na reconversão de instalações antigas, possíveis novas funcionalidades e modelos de governança e sustentabilidade

(Somoza-Medina e Monteserín-Abella, 2021; Cordeiro, 2012). Com certeza, essas instalações “refuncionalizadas” representam um patrimônio turístico e cultural de extraordinário valor, como também acontece na metrópole do Ruhr,² mas, como veremos, esses não são os únicos locais de interesse turístico que podem ser encontrados por lá. Na verdade, eles fazem parte de um conjunto mais abrangente de ativos turísticos, aos quais podem servir de sustentação (e vice-versa).

No contexto desse debate, deve-se enfatizar que essas regiões precisam ser desenvolvidas como destino turístico em condições extremamente negativas, incluindo passivos ambientais, poluição do ar, tráfego pesado, falta de espaços adequados e/ou equipados para o turismo, falta de cultura receptiva, falta de serviços de hotelaria, alimentação e transporte para atender à demanda dos turistas. Além disso, do ponto de vista do planejamento espacial, da institucionalidade e da governança, promover o desenvolvimento do turismo em áreas tradicionalmente industriais é particularmente desafiador. Por um lado, exige a adaptação física e institucional dos espaços destinados a essa nova função; por outro, exige a construção de uma cultura turística local que a apoie e garanta a sustentabilidade ao longo do tempo.

A experiência da metrópole de Ruhr

Há algumas décadas, a região do Vale do Ruhr, na Alemanha, que inclui as cidades de Dortmund, Bochum, Essen e Duisburg, entre outras, vem se destacando como um laboratório territorial das transformações produtivas

em curso no capitalismo contemporâneo (Zimmermann, 2023; Hospers, 2004). Historicamente, uma região de mineração de carvão e, depois, de produção de aço, tornou-se o parque industrial mais importante da Alemanha ao longo do século XX e, em consequência, da Europa (Danielzyk e Wood, 1993). Mesmo após os bombardeios dos Aliados no final da Segunda Guerra Mundial, que destruíram as cidades, a infraestrutura e as próprias fábricas, a economia do Vale do Ruhr conseguiu se reerguer e ocupar novamente esse lugar de destaque até a década de 1960, quando surgiram os primeiros sinais de esgotamento do modelo industrial centrado na manufatura e na grande fábrica nos países centrais. Nesse contexto, os setores de carvão e aço foram diretamente afetados,

sendo que o primeiro já estava com os dias contados devido à substituição da fonte de energia pelo petróleo – embora a última mina tenha sido fechada somente em 2018.

Após o desenvolvimento industrial do pós-guerra, ou como consequência dele, formou-se uma área metropolitana que hoje abrange 53 municípios e tem mais de 5 milhões de habitantes – a maior área metropolitana da Alemanha (Figura 1). Foi nesse contexto, já consolidado na década de 1970, que alternativas de desenvolvimento econômico começaram a ser consideradas e implementadas. Dahlbeck et al. (2021) identificam quatro estágios principais na construção dessas alternativas. A primeira, denominada Política Estrutural Integrada (1966-1974), correspondeu

Figura 1 – Área Metropolitana do Ruhr no mapa da Alemanha, 2023



Fonte: elaboração própria, Fatbardha Gela, Department of Spatial Planning TU Dortmund.

ao primeiro reconhecimento da crise e, portanto, estava mais centrada nos problemas de emprego e fechamento de empresas. Na segunda, denominada Política Estrutural Centralizada (1975-1986), o governo federal assumiu a agenda da transformação econômica do país por meio de investimentos tecnológicos e diversificação produtiva. A terceira, Política Estrutural Regionalizada (1987-1999), segue a mesma linha de ação, porém com maior foco nas especificidades regionais e intrarregionais, ampliando a participação das instituições locais (Danielzyk e Wood, 2004; Fürst e Kilper, 1995). Finalmente, a quarta corresponde, a partir de 2000, à Política Estrutural Direcionada aos Setores Líderes, que inclui educação e conhecimento, serviços ambientais e de energia, serviços de logística, tecnologias de informação e comunicação, indústrias criativas, *startups*, produção de eventos, cultura e entretenimento, entre outros.

Um fator adicional de grande relevância para compreender os processos de transformação regional é a criação da União Europeia (UE) que, desde 1993, tem sido importante protagonista do desenvolvimento econômico de seus Estados-membros. A instituição, com efeito, tem atuado em diversas frentes, incluindo a reestruturação econômica e financeira dos países em prol de maior integração produtiva entre eles. A moeda comum, os fundos estruturais, a política regional e a livre circulação de cidadãos europeus no espaço Schengen estão entre as principais conquistas. O apoio financeiro do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (Feder) e do Fundo Social Europeu (FSE), que incluía a regeneração urbana e cultural das cidades e o desenvolvimento do turismo, foi

significativo, principalmente antes das reformas de 2006, quando a mudança estrutural das regiões industriais era uma prioridade.

Considerando o seu perfil atual de uma economia diversificada, que mantém suas características industriais e, ao mesmo tempo, apresenta polos de inovação tecnológica e de produção de serviços avançados, o processo de transformação produtiva regional da metrópole do Ruhr aparece como uma conquista notável. Assim, em 2010, a cidade de Essen foi escolhida como Capital Europeia da Cultura, reconhecendo-se não apenas a importância dos processos de transformação econômica em andamento, mas também o desenvolvimento cultural alcançado pela região. Um festival de lançamento foi realizado no Complexo Industrial Zollverein (patrimônio da humanidade pela Unesco e ícone do turismo industrial da região) em janeiro de 2010, quando o presidente do comitê de seleção, José Manuel Barroso, declarou:

Essen e toda a Bacia do Ruhr, com seus antigos complexos de indústria pesada, nos lembram do início do projeto de integração europeia: há meio século, foram dados os primeiros passos para a criação da União Europeia, na forma de uma cooperação transfronteiriça pacífica nos setores de carvão e aço. A Bacia do Ruhr foi, portanto, um dos pontos de partida para o nosso projeto europeu. Hoje, a região está passando por mudanças fundamentais com sucesso, sem perder seu caráter. (European Commission, 2010)

A escolha de Essen como Capital Europeia da Cultura leva nossa investigação de volta ao turismo. Apesar de não estar toda atividade cultural relacionada a práticas turísticas, no

caso das Capitais Europeias da Cultura – um programa da UE para promover a vida cultural de suas cidades durante um ano –, essas dimensões são inseparáveis. Com efeito, a própria eleição da cidade representa uma forte alavancagem para o desenvolvimento turístico que, por sua vez, assume a responsabilidade de torná-lo sustentável ao longo do tempo e do espaço. Contudo, no caso de Essen, a escolha teve uma dimensão regional, que afetou, em graus variados, o conjunto das cidades que compõem a metrópole do Ruhr. Por fim, esse evento pode ser considerado o principal impulsionador do desenvolvimento turístico da região em épocas mais recentes.³

Para melhor compreensão das manifestações do desenvolvimento turístico no âmbito metropolitano, serão abordadas, na próxima seção, as diferentes dimensões da oferta turística e a organização institucional da promoção e do desenvolvimento do turismo na região. As principais fontes utilizadas são informações secundárias provenientes de literatura científica, *sites*, informações institucionais e visitas de campo realizadas entre setembro e novembro de 2023.

O turismo na metrópole do Ruhr

De acordo com o Conselho Nacional de Turismo da Alemanha, com seus mais de 1.000 monumentos industriais, 200 museus, 250 festivais, 120 teatros e importantes locais de música, a metrópole do Ruhr é reconhecida hoje como um dos principais territórios culturais da Alemanha. Também há atrações esportivas, especialmente no estádio do Borussia Dortmund – um dos times de futebol

mais importantes do país –, o Museu Alemão do Futebol, assim como atrações recreativas, ecológicas e até arquitetônicas (com obras de arquitetos famosos, como Alvar Aalto, Norman Foster, Rem Koolhaas, Mario Botta e David Chipperfield, entre outros). Quanto às cidades, destruídas durante a Segunda Guerra Mundial e reconstruídas sob parâmetros industriais, agora têm um aspecto moderno e multicultural, oferecendo diversidade de atrações e serviços turísticos. Algumas dessas atrações são avaliadas, a seguir, em relação a quatro dimensões do desenvolvimento do turismo: cultural, ecológica, de lazer e entretenimento e de eventos.

Dimensão cultural. Alguns números já foram apresentados no parágrafo anterior. Eles apontam para uma vida cultural intensa na região (música, teatro, exposições, artes cênicas), e o número de museus industriais revela forte preocupação com a memória e a identidade local. De fato, o turismo industrial parece ser uma característica distintiva da metrópole do Ruhr (não é coincidência que este trabalho tenha começado discutindo o turismo industrial). A rigor, a Rota da Cultura Industrial do Ruhr (Route der Industriekultur) é a mais famosa e caracterizada da Alemanha. Ela é composta por um conjunto de antigos locais industriais transformados em museus e/ou centros culturais (*Ankerpunkte*), locais de interesse industrial especial em pontos artificialmente elevados e transformados em pontos de referência (*Panoramen*) e antigos assentamentos urbanos ligados a esse período (*Siedlungen*). A Rota estende-se por mais de 400 quilômetros e abrange a maioria dos municípios da região – sem mencionar os objetos industriais que podem ser encontrados em espaços públicos, ou aqueles que ainda estão esperando para serem apreciados. Nesse contexto, os

carros-chefes são os já mencionados Complexo Industrial Zollverein⁴ que, além de Patrimônio Cultural da Unesco, possui o atrativo adicional de ter sido projetado pelo escritório OMA, do reconhecido arquiteto holandês Rem Koolhaas, e o Landschaftspark Duisburg-Nord, uma antiga fábrica de aço e alto-forno projetado pelo renomado arquiteto alemão Peter Latz⁵ (Ganser, 1996; Brownley-Raines, 2011). Embora desenvolvidos com concepções diferentes, ambos são centros de intensa vida cultural. Por último, mas não menos importante, vale a pena mencionar que, embora o turismo industrial tenha ganhado impulso no processo de transforma-

ção produtiva do Ruhr, as preocupações com a conservação do patrimônio industrial são mais antigas e já estavam presentes nas décadas de 1960 e 1970 (Berger, Golombek e Wicke, 2018). Essas preocupações foram decisivas para consolidar o desenvolvimento da região na época atual.

Dimensão ecológica. Anos antes de se tornar Chanceler da Alemanha, Willy Brandt declarou em 28/4/1961: "O céu sobre a região do Ruhr deve ser azul novamente". Essa declaração é valiosa por dois motivos principais. Em primeiro lugar, porque reflete a situação ambiental da região na época (sem qualquer

Figuras 2A e 2B – Zollverein Industrial Complex e Landschaftspark Duisburg-Nord



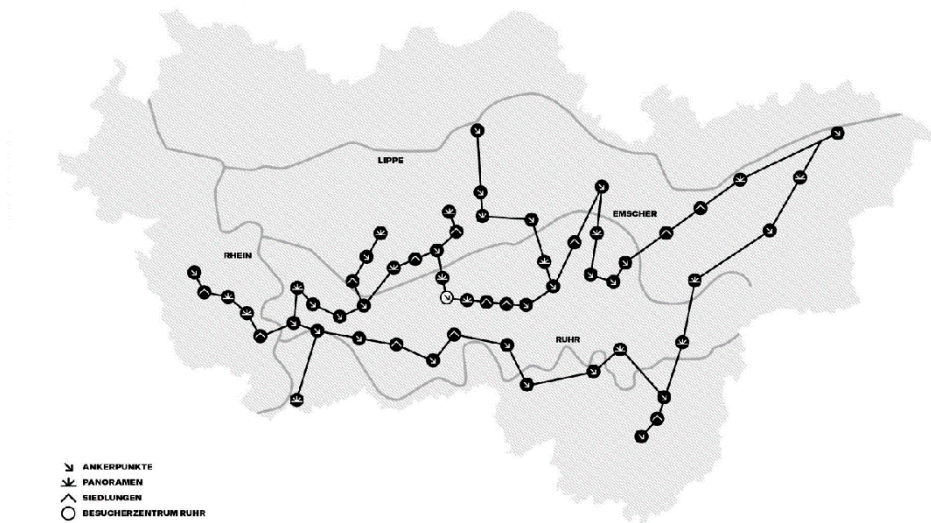
Fonte: Uwe Grützner, Department of Spatial Planning TU Dortmund, 2024.

perspectiva de desenvolvimento turístico); em segundo lugar, porque ela se revelaria premonitória. Mesmo que incompleta, a recuperação ambiental do Ruhr foi de fato substancial. Várias iniciativas para melhorar o meio ambiente foram implementadas após o fechamento das minas de carvão e das indústrias siderúrgicas, incluindo a regeneração e a expansão de áreas verdes nas cidades e ao redor delas. Entretanto, a maior alavancagem para a transformação ambiental da região ocorreu a partir da Exposição Internacional de Arquitetura Emscher Park (*Internationale Bauausstellung Emscher Park*), iniciativa do governo estadual da Renânia do Norte-Vestfália desenvolvida entre 1989 e 1999, cujos principais objetivos eram, por meio de um conjunto de intervenções arquitetônicas ao longo do rio Emscher e seus arredores, pro-

mover tanto a restauração ecológica quanto o turismo industrial (Shaw, 2002; Ganser, 1996). Durante o período da exposição, mais de 100 projetos/intervenções foram desenvolvidos e implementados em 17 municípios. Essa área, diga-se de passagem, foi a mais afetada pela industrialização e pela degradação ambiental na região, e o rio Emscher foi considerado, na época, o curso fluvial mais poluído da Alemanha (Zimmermann, 2023; De Marchi, 2005; Weber e Konitzky, 1993).

Lazer e entretenimento. As opções de lazer e entretenimento na metrópole do Ruhr são muitas e variadas. Por um lado, as cidades que costumavam ser “cinzentas e sujas” (Ruhr Tourism GMBH), a ponto de serem evitadas pelos viajantes, foram transformadas em cidades atraentes e modernas. Os centros

Figura 3 – Rota industrial e cultural do Ruhr – 2023



Fonte: Publicity image Route Industriekultur.

dessas cidades, em particular, ganharam uma aparência mais cosmopolita, com a presença significativa de imigrantes de diferentes partes do mundo. O exemplo da cidade de Dortmund é bastante representativo. Quatro grandes “âncoras” foram inauguradas no centro da cidade nas últimas décadas: a Biblioteca Municipal e Estadual de Dortmund (no ano de 1999, em um novo prédio projetado por Mario Botta), a *U-Tower* (em 2010), a *Thier-Galerie Dortmund* (em 2011) e o Museu do Futebol Alemão (em 2015). Como resultado, o centro da cidade foi renovado e recebeu uma nova aparência urbana. Outras cidades da região também seguiram essa tendência.⁶ Por outro lado, as opções de lazer e entretenimento, bem como os locais para realização de conferências, convenções e exposições de arte, multiplicaram-se. Aqui estão alguns exemplos dessas opções, considerando a cidade, a atividade de entretenimento e o ano de inauguração: *Alpinecenter Bottrop* (Bottrop, esqui *indoor*, 2001); *TauchRevier Gasometer* (Duisburg, mergulho, 2001); *Gasometer Oberhausen* (Oberhausen, exposição de arte e eventos culturais, 1994); *Jahrhunderthalle* (Bochum, local de eventos, 2003); *Movie Park Germany* (Bottrop, parque temático, 2005); *AQUApark* (Oberhausen, parque aquático, 2009);

Legoland Discovery Centre (Oberhausen, 2013); e *Sea Life Abenteuer Park* (Oberhausen, aquário, 2013). Todas essas instalações representam grandes investimentos voltados para o mercado específico do entretenimento, que também compõe a oferta turística da região; alguns desses investimentos estão diretamente vinculados ao patrimônio histórico e ao turismo industrial.

Eventos. Em termos de eventos, um fator importante para a promoção do desenvolvimento do turismo, a metrópole do Ruhr, conforme mencionado, conta com mais de 250 festivais. Embora nem todos tenham a mesma visibilidade e escala (alguns podem ser chamados de locais), tampouco a mesma sequência ou continuidade, a oferta de atividades relacionadas a eventos – especialmente artísticos e culturais – é bastante consistente. Como pode ser visto no Quadro 1, que lista alguns dos festivais mais representativos da metrópole do Ruhr, capazes de mobilizar um público massivo e obter ampla cobertura da imprensa. Há eventos que são organizados pela região, e outros pelas cidades, no entanto, todos impactam o território. A maioria ocorre nos meses de primavera e verão. Deve-se dar atenção especial àqueles ligados ao patrimônio industrial da região: *ExtraSchicht*, *RuhrTriennale*, *Traumzeitfestival* e *Ruhr Games*.

Quadro 1 – Principais eventos na metrópole do Ruhr (2023)

Evento	Descrição	Cidade	Período do ano
<i>ExtraSchicht</i>	Festival cultural na metrópole de Ruhr com o objetivo de tornar visível o patrimônio industrial da região. Início: 2001.	Cidades do Ruhr	junho
<i>SPIEL board games fair</i>	Feira de <i>designers</i> e desenvolvedores de jogos. Início: 1983.	Essen	outubro
<i>Klavier-Festival Ruhr</i>	Festival de música (piano). Início: 1998.	Cidades do Ruhr	maio-julho
<i>Zeltfestival Ruhr</i>	Festival cultural (música, cabaré e arte). Início: 2008.	Bochum	agosto-setembro
<i>Duisburger TANZtage</i>	Festival de dança amadora (do <i>hip-hop</i> ao <i>showbiz</i> , da dança moderna ao balé; praticamente todas as formas de dança estão representadas). Início: 1999.	Duisburg	fevereiro-abril
<i>RuhrTriennale</i>	Festival de arte (teatro, dança, <i>performances</i> , instalações e música) nas antigas instalações industriais do Ruhr. Início: 2002.	Cidades do Ruhr	agosto-setembro
<i>Traumzeitfestival</i>	Festival de música (<i>jazz</i> , <i>world music</i> , <i>pop</i> , <i>rock</i>) no Landschaftspark Duisburg-Nord. Início: 2012 (1997).	Duisburg	junho
<i>LesArt</i>	Festival de literatura. Início: 2017.	Dortmund	novembro
<i>Bochum Total</i>	Festival de música. Início: 2010 (1986).	Bochum	julho
<i>Ruhr Games</i>	Festival de esportes, cultura e entretenimento no Landschaftspark Duisburg-Nord. Início: 2019.	Duisburg	junho
<i>Ruhrfestspiele</i>	Festival independente de artes e cultura. Início: 1946/1947. Um dos mais antigos festivais de teatro da Europa.	Recklinghausen	maio-junho

Fonte: elaborado pelos autores com base em informações públicas em revistas, folders e sites.

Atualmente, uma estratégia de comunicação bastante poderosa, principalmente em alemão, mas também em inglês, dá visibilidade às diferentes dimensões e atrações turísticas. O fato de a comunicação ser predominantemente em alemão se dá porque uma porcentagem muito pequena do turismo na metrópole de Ruhr é estrangeira.⁷ Ao mesmo tempo, vários guias turísticos, revistas e periódicos da região do Ruhr podem ser encontrados em bancas de jornal e livrarias. No entanto, um dos meios de comunicação

mais importantes, além das agências locais ou de cada município, é o site da agência de promoção e desenvolvimento do turismo do Ruhr (*Metropole Ruhr Tourismus*), onde é possível encontrar informações atualizadas sobre as alternativas de turismo da região (*Metropole Ruhr Tourismus GmbH*).⁸ Vale a pena sublinhar a importância do patrimônio industrial como um elemento central do trabalho de comunicação desta agência, por causa do forte vínculo com a construção da identidade regional.

As estatísticas de turismo são sempre difíceis e complexas de serem alcançadas. Mesmo assim, algumas tendências podem ser obtidas considerando-se valores agregados na metrópole do Ruhr, onde a maioria dos visitantes são moradores locais ou de regiões vizinhas, além de cidadãos nacionais. Assim, de acordo com a *Metropole Ruhr Tourismus* (2022), até a pandemia de covid-19, o número de chegadas e pernoites vinha aumentando constantemente, respectivamente de 3,1 milhões e 5,9 milhões em 2010 para 4 milhões e 7,8 milhões em 2019. Por sua vez, o número de leitos em hotéis e pousadas aumentou de 42.100 para 50.100 no mesmo período. Considerando que o número de estabelecimentos passou de 672 para 605, pode-se inferir que novas instalações, maiores e mais modernas, foram construídas, e outras, menores e mais tradicionais, foram fechadas. Em suma, entre 2010, ano em que Essen (e a metrópole do Ruhr) foi escolhida como Capital Cultural Europeia, e 2019, ano anterior à pandemia de covid-19, o turismo na região continuou a crescer, o que é considerado uma conquista significativa pela agência.⁹

O quadro institucional da promoção e o desenvolvimento turístico

Embora não se possa dizer que as estratégias de promoção e desenvolvimento do turismo na metrópole do Ruhr sejam produto apenas da ação institucional, é importante enfatizar o papel que as instituições locais e regionais desempenham no apoio a esse vetor de transformação. Em termos gerais, a governança pública para a promoção do turismo na Alemanha ocorre em três níveis: federal, estadual e local. Em nível federal, o *German National Tourist Board* (GNTB), subordinado ao Ministério para Assuntos Econômicos

e Mudança Climática, é responsável pela promoção do turismo do país no exterior, incluindo o apoio institucional às candidaturas para Capital Europeia da Cultura em Weimar (1999), Essen (2010) e Chemnitz (2025).

Em nível estadual, os 16 estados (*Länder*) têm agências de promoção do turismo. No caso da metrópole do Ruhr, a Agência de Turismo da Renânia do Norte-Vestfália (*Tourismus NRW e.V.*), com sede na cidade de Düsseldorf, é responsável por essa função. Embora não seja uma agência de financiamento, seu principal objetivo é “prestar consultoria e promover a inovação entre seus membros em todas as áreas do turismo, traçar o perfil do turismo como um fator de negócios, otimizar as condições estruturais para o marketing turístico e promover a cooperação turística na RNV” (*Deutsche Zentrale Für Tourismus e.V.*). Ao mesmo tempo, reconhece, entre seus principais ativos:

[...] os inúmeros monumentos industriais na Renânia do Norte-Vestfália, que testemunham a região do Ruhr como um dos mais importantes centros de industrialização e mineração da Europa, todos eles agora utilizados de forma criativa como museus, instalações de lazer e muito mais. Isso inclui, por exemplo, o Zollverein em Essen, um dos seis incríveis Patrimônios Mundiais da Unesco na RNV – <https://www.nrw-tourism.com>. Acesso: 20/2/2024.

O terceiro nível – e provavelmente o mais relevante – é o nível local. Essa escala é de grande importância para a promoção e o desenvolvimento do turismo na Alemanha, em especial nas cidades maiores, como Hamburgo, Berlim e Munique, que têm grandes departamentos municipais para fins de gerenciamento de destinos e *marketing* ou agências financiadas. Na metrópole de Ruhr, as cidades

também têm escritórios de promoção do turismo, que servem, principalmente, para informações turísticas. Entretanto, com o crescimento do turismo nas últimas décadas, as agências municipais se tornaram mais proativas, especialmente no posicionamento do turismo local em nível regional. Conforme demonstrado na seção anterior, o desenvolvimento do turismo tem sido bastante diversificado e consistente e afetou a maioria dos municípios que compõem esse território, embora em diferentes graus e de diferentes maneiras.

Por último, mas não menos importante, em 1998, a Autoridade de Planejamento Regional do Ruhr (RVR) – que representa os interesses dos 53 municípios há mais de 100 anos e é proprietária de grandes projetos de infraestrutura, como a Trilha do Patrimônio Industrial e o Parque Paisagístico de Emscher – fundou a *RuhrTourismus GmbH*, uma empresa de responsabilidade limitada, com o objetivo de “agrupar o desenvolvimento de produtos, marketing e vendas e o desenvolvimento de um perfil de turismo regional independente para a metrópole do Ruhr”, <https://www.ruhr-tourismus.de>. Acesso: 20 fev 24.

Conforme mencionado, essa empresa desempenha um papel importante no desenvolvimento do turismo metropolitano (particularmente desde que Essen foi escolhida como a Capital Europeia da Cultura em 2010). Suas tarefas são a coordenação regional das atividades de turismo e *marketing*, o gerenciamento do financiamento do Feder (Política Regional da UE) e o financiamento nacional (especialmente para cidades menores). Atualmente, a agência está envolvida na realização de grandes eventos, mantém uma rede de 21 museus e promove a *Rout-IndustrieKultur*.

Conclusões

Nessas conclusões, são destacados aspectos relevantes do desenvolvimento do turismo na metrópole do Ruhr que podem ser úteis para estudos comparativos e/ou pesquisas futuras. Para começar, nunca é demais enfatizar que essa trajetória de desenvolvimento do turismo está ocorrendo no contexto da grande transformação produtiva da região do Ruhr que, até recentemente, ainda vivia com os passivos ambientais do passado industrial ligado à produção de carvão e aço. O sucesso alcançado pelo turismo na região demonstra que é possível ampliar novos horizontes de desenvolvimento mesmo nesses ambientes desafiadores. De fato, a experiência parece indicar que, por meio da refuncionalização adequada de antigos locais industriais (vinculados a uma estratégia de regeneração ecológica como no caso do *Emscher Park*), outras dimensões do desenvolvimento do turismo podem ser viabilizadas.

Embora tenha sido deixada em segundo plano, a perspectiva metropolitana também é um aspecto a ser levado em conta. A distribuição regional dos ativos turísticos está intimamente ligada à dinâmica territorial de uma área metropolitana que, no caso do Ruhr, é policêntrica. Isso significa que, por um lado, os espaços turísticos coexistem com as disputas entre as cidades que fazem parte do mesmo ecossistema econômico, político e cultural. Por outro lado, há a necessidade de coordenar ações e cooperação institucional, o que é característico da governança metropolitana. Nesse sentido, a presença de uma instituição como a RVR que, por sua vez, cria uma estrutura institucional específica para promover o

desenvolvimento do turismo, deve ser vista como uma possibilidade estratégica e relevante para outras experiências desse tipo.

Outro aspecto relevante relacionado à perspectiva metropolitana é a conectividade. Na região do Ruhr, um sistema de transporte regional bem desenvolvido facilita o acesso a diferentes atrações turísticas. Assim, no mesmo dia, usando o transporte público para assistir a um jogo de futebol do *Borussia Dortmund*, também pode ser uma ótima oportunidade para participar de eventos culturais ou visitar outros lugares além dos localizados na cidade de Dortmund. Isso é possível porque nenhum lugar ou local fica a mais de uma hora de distância da cidade de Dortmund de trem ou ônibus. Portanto, esse é um fator estratégico quando a experiência do Ruhr é usada como modelo ou inspiração para o desenvolvimento do turismo em antigas áreas industriais como, por exemplo,

nas regiões metropolitanas na América Latina, onde o transporte público e a mobilidade são particularmente deficientes.

Por fim, vale a pena mencionar que as quatro dimensões avaliadas neste artigo não esgotam a oferta turística da região que, como já comentado, é extremamente diversificada e complexa. Nada foi dito, por exemplo, sobre os museus e as exposições de arte moderna, as paisagens medievais ou a rota das igrejas. Também não se tratou dos congressos acadêmicos e das feiras comerciais que trazem visitantes à região, considerados atividades significativas para atrair o turismo atualmente. A gastronomia também é um aspecto que vem se tentando aprimorar como um ativo turístico. Sem dúvida, todos esses elementos poderiam ajudar a qualificar melhor o desenvolvimento turístico da metrópole do Ruhr e o patrimônio industrial como sua âncora principal.

[I] <https://orcid.org/0000-0002-2351-7200>

Universidade Federal do ABC, Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Gestão do Território.
Sao Bernardo do Campo, SP/Brasil.
gerardo.silva@ufabc.edu.br

[II] <https://orcid.org/0000-0002-1023-6055>

Technological University of Dortmund, Department of Spatial Planning, European Planning Cultures.
Dortmund, Alemanha.
karsten.zimmermann@tu-dortmund.de

Nota de agradecimento

Agradecemos a Henning Deuter da Agência Metropole Ruhr Tourismus pela entrevista concedida para a realização deste trabalho.

Notas

- (*) Trabalho realizado no contexto do Programa Institucional de Internacionalização (Capes/Print), Universidade Federal do ABC (UFABC) e Universidade Técnica de Dortmund (TU-Dortmund).
- (1) A esse respeito, uma apresentação em PowerPoint, de autoria de Nelson Brissac Peixoto, com profusão de imagens sobre a recuperação do patrimônio industrial do Ruhr, pode ser encontrada em: https://www.academia.edu/43271557/Arte_Cidade_Seguindo_a_Linha_Met%C3%A1lica_Rhur. Acesso em: 20 jul 2024.
- (2) O turismo atual na metrópole do Ruhr, por exemplo, está intrinsecamente ligado à Rota do Patrimônio Industrial da região, que inclui o Complexo de Mineração Zollverein, patrimônio da Unesco desde 2001, e o Landschaftspark Duisburg-Nord, entre outros (Brownley-Raines, 2011; Copic, et al., 2014).
- (3) Entrevista presencial com Henning Deuter (*Metropole Ruhr Tourismus*), realizada em 14/11/2023.
- (4) O Complexo Industrial Zollverein, assim como a Rota do Patrimônio Industrial, tem sido objeto de vários estudos e publicações internacionais. Dentre as mais recentes, ver especialmente Berkenbosch, Groote e Stoffelen (2022), Oeverman e Mieg (2021), Berger, Golombek e Wicke (2018).
- (5) Embora menos visado por estudos acadêmicos, o *Landschaftspark Duisburg-Nord* é igualmente importante na promoção do turismo industrial na região. Ele foi projetado e implementado durante a década de 1990 e no início dos anos 2000 no contexto da Exposição Internacional de Arquitetura do Emscher Park. Peter Latz, seu designer e planejador, lançou um livro comemorativo onde realiza um balanço da experiência: *Rust Red – The Landscape Park Duisburg Nord* (2017).
- (6) A saga dos *shopping centers*, nas cidades do Ruhr, como forma de revitalizar as áreas centrais é bastante interessante. Além do *Thier-Galerie* na cidade de Dortmund (2011), outros *shopping centers* foram inaugurados recentemente: *Forum Duisburg* (2008), *Limbecker Platz* (Essen, 2009), *Forum City* (Mulheim, inaugurado em 1994 e reformado em 2011), *Palais Vest* (Recklinhausen, 2014) e *Rathaus Galerie* (Hagen, 2014). Entretanto, as operações de renovação urbana que acompanham a transformação produtiva da região não se restringem às áreas centrais. A conversão de parte da orla do porto fluvial de Duisburg (*Innenhafen Duisburg*) em uma área de lazer, por exemplo, é uma referência importante nesse sentido (Vilela, 2022; Huning e Frank, 2011).
- (7) Entrevista presencial com Henning Deuter (*Metropole Ruhr Tourismus*), realizada em 14/11/2023.
- (8) Além dos destaques da própria agência, a página contém links para os sites de cada um dos municípios que fazem parte da Metrópole do Ruhr.
- (9) Após a pandemia de Covid-19, o turismo na região começou a se recuperar. De acordo com a *Metropole Ruhr Tourismus* (2023, p. 1): “De janeiro a dezembro de 2022, a metrópole do Ruhr registrou um total de 3.686.831 chegadas de hóspedes. Isso corresponde a um aumento de 86,5% em comparação com o ano anterior; em comparação com 2019, o ano pré-corona, no entanto, isso ainda representa uma queda de 16,9%”.

Referências

- BERGER, S.; GOLOMBEK, J.; WICKE, C. (2018). "A post-industrial mindscape? The mainstreaming and touristification of industrial heritage in the Ruhr". In: WICKE, Ch.; BERGER, S.; GOLOMBEK J. (ed.). *Industrial Heritage and Regional Identities*. Londres, Routledge.
- BERKENBOSCH, K.; GROOTE, P.; STOFFELEN, A. (2022). Industrial heritage in tourism marketing: legitimizing post-industrial development strategies of the Ruhr Region, Germany. *Journal of Heritage Tourism*, v. 17, n. 3, pp. 327-341.
- BROWNLEY-RAINES, A. (2011). Wandel durch (Industrie) Kultur [Change through (industrial) culture]: conservation and renewal in the Ruhrgebiet. *Planning Perspectives*, v. 26, n. 2, pp. 183-207. DOI: <https://doi.org/10.1080/02665433.2011.550443>.
- CHEN, J.; PREBENSEN, N. (2017). "Research Progress in Nature Tourism". In: CHEN, J.; PREBENSEN, N. (ed.). *Nature Tourism*. Londres, Routledge.
- CHMIELEWSKA, M.; LAMPARSKA, M. (2012). Post-Industrial tourism as a chance to develop cities in traditional industrial regions in Europe. *Sociologie Romaneasca*, v. 10, n. 3, pp. 67-75.
- COOPER, C.; HALL, M. (2008). *Contemporary Tourism: an international approach*. Oxford (UK), Routledge.
- COPIC, S. et al. (2014). Transformation of industrial heritage: An example of tourism industry development in the Ruhr area (Germany). *Geographica Pannonica*, v. 18, n. 2, pp. 43-50.
- CORDEIRO, J. M. L. (2012). Oportunidades e fragilidades do turismo industrial. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, n. especial, pp. 9-18.
- CREATIVE TOURISM NETWORK. Disponível em: <https://www.creativetourismnetwork.org/interview-with-petra-hedorfer-ceo-of-the-german-national-tourist-board/>. Acesso em: 10 fev 2024.
- DAHLBECK, E. et al. (2021). *Analysis of the historical structural change in the German hard coal mining Ruhr area* (Case Study). Dessau-Roßlau, German Environment Agency.
- DANIELZYK, R.; WOOD, G. (1993). Restructuring old industrial and inner urban areas: a contrastive analysis of state policies in Great Britain and Germany. *European Planning Studies*, v. 1, n. 2, pp. 123-147.
- _____. (2004). Innovative strategies of political regionalization: the case of North Rhine-Westphalia. *European Planning Studies*, v. 12, n. 2, pp. 191-207. DOI: <https://doi.org/10.1080/0965431042000183932>.
- DE MARCHI, P. M. (2005). IBA Emscher Park: uma oficina de 10 anos para a reestruturação da antiga região industrial do vale do Ruhr, Alemanha. In: IX ENANPUR. Salvador, 23-27 maio.
- DESFOR, G. et al. (ed.) (2011). *Transforming Urban Waterfronts*. Fixity and Flow. Nova York, Routledge.
- DEUTSCHE ZENTRALE FÜR TOURISMUS. Nachhaltiges Reisen. Disponível em: <https://www.germany.travel/en/trade/global-trade-corner/tourismus-nrw-ev.html>. Acesso em: 10 fev 2024.
- DIETRICH-WARD, A. (2018). "From mills to malls. Industrial heritage and regional identity in metropolitan Pittsburg". In: WICKE, Ch.; BERGER, S.; GOLOMBEK, J. (ed.). *Industrial Heritage and Regional Identities*. Londres, Routledge.
- DURYEY, S. (2014). Holding on to Steel: Pittsburg Culture in the Age of Globalization. *Globalizations*, v. 11, n. 6, pp. 767-776.

- EUROPEAN COMMISSION (2010). Essen becomes European Capital of Culture 2010, in the presence of Commission President José Manuel Barroso. Disponível em: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_10_10. Acesso em: 16 out 2023.
- EVANS, D. (2024). *Transformations of Contemporary Capitalism. The second industrial divide and flexible specialisation*. Abingdon/UK, Routledge.
- FAROOK, A. (2022). *The Bilbao effect: how the design of a museum transformed the economy of the city*. Disponível em: <https://www.snaptrude.com/blog/the-bilbao-effect-how-the-design-of-a-museum-transformed-the-economy-of-the-city>. Acesso em: 21 nov 2023.
- FÜRST, D.; KILPER, H. (1995). The innovative power of regional policy networks: a comparison of two approaches to political modernization in Northrhine-Westfalia. *European Planning Studies*, v. 3, n. 3, pp. 287-304.
- GANSER, K. (1996). "Architecture as a process: the IBA Emscher Park". In: WACHTEN, K. (ed.). *Change Without Growth: Sustainable Development for the 21st Century*. Eutin, Struve's Buchdruckerei und Verlag GmbH.
- HALL, P. (1993). "Waterfronts: A new urban frontier". In: BRUTTOMESSO R. (ed.). *Waterfronts. A new frontier for cities on water*. Venice, Citta d'Acqua/Cities on Water, pp. 12-20.
- HOSPERS, G.-J. (2004). Restructuring Europe's rustbelt: the case of the German Ruhrgebiet. *Intereconomics*, v. 39, n. 3, pp. 147-156.
- HUNING, S.; FRANK, S. (2011). "Urban waterscapes as products, media and symbols of change – the re-invention of the Ruhr. In: MIND THE GAP. LANDSCAPES FOR A NEW ERA. EFLA REGIONAL CONGRESS OF LANDSCAPE ARCHITECTURE, Tallinn, Estonia, 2-4 November.
- KUMAR, K. (1998). *Da sociedade pós-industrial à pós-moderna: novas teorias sobre o mundo contemporâneo*. Rio de Janeiro, Zahar.
- LATZ, P. (2017). *Rust Red – The Landscape Park Duisburg Nord*. Munich, Hirmer Publishers.
- MAITLAND, R.; NEWMAN, P. (ed.) (2009). *World Tourism Cities: Developing tourism off the beaten track*. Londres, Routledge.
- METROPOLE RUHR TOURISMUS GmbH (2022). *Territoriales strategiekonzept tourismus ruhrgebiet für die themenfelder Tourismus, Kultur und Naturerbe 2022*. Disponível em: https://www.ruhr-tourismus.de/Territoriales_Strategiekonzept_Tourismus_Ruhrgebiet_-220207.pdf. Acesso em: 13 nov 2023.
- _____. (2023). *Metropole Ruhr: Touristische Jahresbilanz 2022*. Disponível em: <https://presse.ruhr-tourismus.de/pressreleases/metropole-ruhr-touristische-jahresbilanz-2022>. Acesso em: 12 dez 2023.
- MUNT, I. (1994). The 'other' postmodern tourism: Culture, travel and the new middle class. *Theory, Culture and Society*, v. 11, n. 3, pp. 101-123.
- OEVERMAN, H.; MIEG, H. (2021). Urban development planning and world cultural heritage: two perspectives of planning practice dealing with industrial heritage. *Planning Practice and Research*, v. 36, n. 4, pp. 1-12.
- RUHR TOURISM GMBH. The Ruhr region. Disponível em: <https://www.ruhr-tourismus.de/en/das-ruhrgebiet/>. Acesso em: 4 nov 2023.
- RULLANI, E.; ROMANO, L. (2003). (A cura di). *Il Postfordismo. Idee per il capitalismo prossimo venturo*. Milão, Etaslibri.

- SHAW, R. (2002). The International Building Exhibition (IBA) Emscher Park, Germany: A Model for Sustainable Restructuring? *European Planning Studies*, v. 10, n. 1, pp. 77-97.
- SOMOZA-MEDINA, X.; MONTESERÍN-ABELLA, O. (2021). The Sustainability of industrial heritage tourism far from the axes of economic development in europe: two case studies. *Sustainability*, v. 13, n. 3, pp. 1-27.
- URIELY, N. (2005). The tourist experience: conceptual developments. *Annals of Tourism Research*, v. 32, n. 1, pp. 199-216.
- VELTZ, P. (2000). *Le Nouveuuau Monde Industriel*. Paris, Gallimard.
- VILELA, A. (2022). *Waterfront, back and sideways. New urban dynamics of old harbor areas, in the cases of Belém-Brazil and Duisburg-Germany*. Master thesis. Germany/Brazil, Spring Program, TU-Dortmund/ Universidade Federal do ABC.
- WEBER, P.; KONITZKY, A. (1993). L'Exposition Architecturale Internationale I.B.A. Emscher Park (Ruhr). Le rôle du tourisme dans un programme structurel du Land de Rhénanie-Westphalie (RFA). *Hommes et Terres du Nord*, Année 1993, n. 2, pp. 85-90.
- ZIMMERMANN, K. (2023). Water infrastructure as a driver of regionalization in the Ruhr, Germany. *Territory, Politics, Governance*, Special Issue: Water infrastructure and regional governance. DOI: <https://doi.org/10.1080/21622671.2023.2180426>.

Texto recebido em 4/abr/2024

Texto aprovado em 7/jul/2024