



Universidade Federal do Pampa

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PAMPA – CAMPUS JAGUARÃO
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM GESTÃO DE TURISMO**

LUCAS NOGUEIRA TEIXEIRA

**UM ESTUDO SOBRE A VIABILIDADE DA REATIVAÇÃO DO ANTIGO
AEROPORTO DE JAGUARÃO-RS**

**Jaguarão
2016**

LUCAS NOGUEIRA TEIXEIRA

**UM ESTUDO SOBRE A VIABILIDADE DA REATIVAÇÃO DO ANTIGO
AEROPORTO DE JAGUARÃO-RS**

Trabalho de Projeto Aplicado I apresentado ao Curso
Superior de Tecnologia em Gestão de Turismo da
Universidade Federal do Pampa - Campus Jaguarão

Orientadora: Prof.^aMs. AlessandraBuriol Farinha

**Jaguarão
2016**

LUCAS NOGUEIRA TEIXEIRA

**UM ESTUDO SOBRE A VIABILIDADE DA REATIVAÇÃO DO ANTIGO
AEROPORTO DE JAGUARÃO-RS**

Trabalho de conclusão de curso apresentado à banca examinadora do Curso Superior de Tecnologia em Gestão de Turismo da Universidade Federal do Pampa, como requisito parcial à obtenção do grau de Tecnólogo em Gestão de Turismo.

Aprovado em 17 de agosto de 2016.

BANCA EXAMINADORA

**Prof.^a. Ms. Alessandra Buriol Farinha - Orientadora
UNIPAMPA**

**Prof^aDra. Adriana Pisoni da Silva
UNIPAMPA**

**Prof.Ms. Renan Lima da Silva
UNIPAMPA**

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos os meus amigos que participaram e apoiaram a pesquisa e planejamento deste projeto, aos meus pais que tiveram enorme contribuição para que fosse realizado, e minha orientadora que sempre esteve disponível e salientou diversas contribuições para este projeto.

*“Liberdade de voar num horizonte qualquer,
liberdade de pousar onde o coração quiser.”*
(Cecília Meirelles)

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo principal, analisar a viabilidade da reativação do antigo Aeroporto de Jaguarão. O aeroporto foi inaugurado na cidade durante o século XX, tendo como principal motivador a criação das primeiras linhas aeroviárias que partiram para a região sul e a Montevideo, estruturando todo o sistemático internacional presente naquele momento para o Brasil. Vale ressaltar que o desativado aeroporto de Jaguarão foi um dos mais importantes, durante aquele período em que se iniciava a utilização do espaço aéreo para a região sul do país e que acabou sendo esquecido com o passar do tempo. Os objetivos específicos do trabalho são resgatar algumas informações históricas sobre o aeroporto, investigar o interesse do setor público, de empresas aéreas e de turistas locais em utilizar o aeroporto de Jaguarão. A metodologia foi realizada foi combinada, pesquisa histórica em acervos, entrevistas com alguns secretários municipais da cidade de Jaguarão, um ex-piloto do antigo aeroporto e com turistas. Pode-se afirmar que a reativação do antigo aeroporto seria importante para o desenvolvimento da região sul do Brasil, tendo em vista que a ligação para Montevideo, passava-se por Jaguarão. Os resultados obtidos demonstraram que a previsão do antigo aeroporto em ser reaberto está descartada no momento, devido a situação econômica do país e da cidade, mas que a proposta para desenvolvimento é bastante interessante para a mobilidade e o turismo da cidade de Jaguarão.

Palavras chave: Aéreo. Região. Jaguarão.

RESUMEN

Este trabajo tiene como objetivo principal motivar a la reactivación el aeropuerto antiguo de Yaguarón que se instaló en la ciudad durante el siglo XX, teniendo como la principal motivación translocación de las primeras líneas Aero viarias hacia el sur y hacia Montevideo, estructuración de todo el sistema internacional en aquel momento para Brasil. Es de destacar que el aeropuerto fuera de funcionamiento en Yaguarón fue uno de los más importantes durante ese período que se inicia el uso del espacio aéreo en el sur del país y terminó siendo olvidado en el tiempo. El objetivo específico es rescatar alguna información histórica sobre el aeropuerto, investigar el interés del sector público, de empresas aéreas y de turistas locales de utilizar el aeropuerto de Yaguaron.la metodología fue realizada fue combinada, búsqueda históricas en colección, entrevistas con algunos secretarios municipales de Yaguaron, un ex piloto del antiguo aeropuerto y con turistas. Se puede afirmar que la reactivación del antiguo aeropuerto seria importante para el desenvolvimiento de la región sur de Brasil. Teniendo en cuenta que la ligación para Montevideo, pasaba por Yaguaron. Los resultados obtenidos demostraron que la previsión de la reapertura del antiguo aeropuerto esta descartada en el momento, debido que la situación económica del país y de la ciudad, aunque la propuesta para el desenvolvimiento es bastante interesante para la movilidad y el turismo en la ciudad de Yaguaron.

Palabras chave: Aero.Región.Yaguaron.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Mapa de localização da cidade de Jaguarão RS	09
Figura 02: Mapa de localização do antigo aeroporto de Jaguarão, RS	10
Figura 03: Linhas estruturais da VARIG na década de 1950	18
Figura 04: Ilustração do voo entre Paris e Montevideo	19
Figura 05: Orientações da Comissão de Defesa de Jaguarão	20
Figura 06: Resultado das entrevistas com turistas sobre a possível utilização do aeroporto de Jaguarão	27

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
1.1 Caracterizações do Problema.....	11
1.2 Objetivos Gerais.....	12
1.3 Objetivos Específicos.....	12
1.4 Justificativa.....	13
1.5 Metodologia.....	14
2 REFERENCIAL TEÓRICO.....	15
2.1 Breves considerações sobre o desenvolvimento da aviação comercial no Brasil e seus percussores	15
2.2 Importância dos transportes para o turismo.....	17
2.3 Breve históricos do antigo aeroporto de Jaguarão.....	18
2.4 De aeroporto para “Aeroclub”	20
3 PROPOSTA DE REATIVAÇÃO DO ANTIGO AEROPORTO DE JAGUARÃO	22
3.1 Alguns elementos para a proposta de reativação	23
3.2 Entrevistas com representantes do setor público e com o ex-piloto	24
3.3 Interesses de empresas privadas.....	25
3.4 Entrevistas com os turistas de Jaguarão.....	25
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	27
5 REFERÊNCIAS	28
APÊNDICE	29
ANEXOS.....	30

1INTRODUÇÃO

Os meios de transportes fazem parte da rotina das pessoas, por vias terrestres, aquáticas ou por vias aéreas, podendo ser caracterizados como infraestrutura básica, ou seja, sistemas de suporte que possibilitam e facilitam a vida na sociedade pós-industrial. Podem ser considerados também de fundamental importância para o turismo, que em sua etimologia pressupõe o deslocamento humano (Lohmann e Panosso Netto, 2008, p. 381).

O transporte por aviação comercial vem sendo utilizado cada vez mais, sendo em alguns momentos crucial para a otimização da chegada ao destino e também partida dele. O aumento de tecnologias das aeronaves, com passar dos anos, foi influenciado principalmente para suprir as exigências do mercado, que começava a crescer. Era preciso vencer grandes distâncias em menor tempo e também diminuir os custos do transporte de passageiros. Desta forma é possível compreender como nos dias atuais, a tecnologia oferecida nas aeronaves possibilita transitar de avião com menor custo e uma maior possibilidade de destinos.

Este trabalho constitui um estudo sobre a viabilidade da reativação do antigo Aeroporto de Jaguarão-RS (Figura 01), tendo como principal objetivo reaver as condições atuais existentes para viabilizar o projeto.

Figura 01: Mapa de localização da cidade de Jaguarão RS.



Fonte:Wikimidia (2016)¹.

¹Disponível em:https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/5/5e/RioGrandedoSul_Municip_Jaguarao.svg/280px-RioGrandedoSul_Municip_Jaguarao.svg.png Acesso em 04/2016.

Além disso, objetiva constituir um breve estudo histórico do antigo aeroporto de Jaguarão (localização abaixo, na Figura 02), buscando descobrir quem administrava, a quem este atendia, quais eram as operações realizadas, tempo de operações, por que foi desativado, dentre outros.

Figura 02: Mapa de localização do antigo aeroporto de Jaguarão, RS.



Fonte: Google Maps, 2016.

É válido salientar que uma das motivações para a escolha do tema foi a observação dos significantes recursos públicos que estão sendo investidos na cidade, principalmente no que tange à educação federal de nível médio, técnico e superior em restauro de bens patrimoniais. Estes investimentos, de certa forma, dão visibilidade Jaguarão, aumentando assim a sua potencialidade turística e estimulando seu crescimento, valorização e desenvolvimento.

Foi criada assim uma oportunidade de promover vários segmentos de turismo na cidade, é possível ressaltar diversos setores favorecidos, tais como: comércio, setor imobiliário, hotéis, pousadas, e demais negócios relativos à hospitalidade, conhecimento acerca dos bens culturais de Jaguarão, dentre outros.

A viabilidade de reativação do aeroporto de Jaguarão é um projeto pensado para priorizar a facilitação de acesso a cidade, tendo em vista que existe apenas via terrestre, e assim prejudicando a logística de chegada e saída da cidade. Este problema ocasiona a precariedade das vias, tanto as ruas do perímetro urbano quanto da rodovia, em função do trânsito de veículos de transporte de carga.

Outra justificativa para a escolha do tema é a afinidade com o mesmo, devido a experiências profissionais no aeroporto de Internacional de Guarulhos, São Paulo, SP, no período que compreende os anos de 2012 a 2014, quando foi possível vivenciar a rotina do aeroporto e suas peculiaridades, a troca de experiências com passageiros de diversas partes do país e também do mundo.

Aliando a perspectiva de investimentos na cidade de Jaguarão, a experiência profissional no setor e os benefícios diretos ao turismo regional proporcionado por um aeroporto, é possível ter a dimensão do horizonte da reativação do mesmo, tendo em vista as possibilidades para a elaboração do projeto.

1.1 Caracterização do Problema

Para que o turismo ocorra em determinada localidade, é ideal que existam acessos facilitados para chegada até a mesma, pois o turismo inicia-se a partir de um deslocamento de um ponto até o outro (utilização de bens e serviços no lugar de destino e retorno), como pressupõe a própria etimologia da palavra com o radical *tour*.

Jaguarão desponta atualmente como uma das mais importantes cidades do estado do Rio Grande do Sul para o turismo. Um dos motivos para este atributo é por ser, desde 2012 considerada pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) uma Cidade Histórica, tendo sido tombado seu conjunto arquitetônico, e que caracteriza características singulares para a cidade².

Desta forma, seus acervos históricos, principalmente arquitetônicos possibilitaram a Jaguarão ser uma cidade com potencial turístico, entretanto não explorada de forma efetiva atualmente devido algumas limitações como, por exemplo, no acesso a cidade.

²Jaguarão é uma das 06 cidades no estado a receber a denominação de Cidade Histórica pelo IPHAN. São cidades e os núcleos históricos que representam as referências urbanas do Brasil. Nelas é possível vivenciar os processos de transformação do país, por meio da preservação de expressões próprias de cada período histórico (IPHAN, 2016).

Foram feitos investimentos com recursos federais³ tanto para restaurações de importantes bens patrimoniais locais, como o Teatro Esperança, a Igreja Matriz Espírito Santo, o Centro de Interpretação do Pampa, o Mercado Público Municipal, e outros. Da mesma forma, observou-se um denso investimento em instituições federais de educação, como a Universidade Federal do Pampa (UNIPAMPA) e o Instituto Federal Sul Rio-grandense (IFSUL) – atualmente em construção.

Os fatos supracitados alavancaram a economia e deram visibilidade tanto para Jaguarão como para a região sul do estado, e estimularam a chegada de diversas pessoas de fora da cidade, turistas, alunos dessas instituições, funcionários e professores, por exemplo, além do setor de eventos.

Outro fato peculiar desta cidade é sua posição geográfica, na região de fronteira com a cidade de Rio Branco, Cerro Largo, Uruguai, sendo por si só um atrativo que se insere no segmento de turismo de fronteira, onde é possível vivenciar as peculiaridades da cultura, gastronomia, idioma, produtos artesanais e industrializados, etc. Brasileiros e uruguaios convivem em um limite binacional sem tensões evidentes ou perceptíveis. Soma-se a isso o turismo de compras, que atrai a zona de fronteira, Jaguarão-Rio Branco, turistas interessados em comprar produtos internacionais livre de impostos (*Free-shops*), que encontram-se no lado uruguaio.

Em contraposição a essa situação de crescimento, investimentos na qualificação urbana e social local, intensificação do turismo, existe apenas uma forma de acesso a cidade de Jaguarão, por via rodoviária (BR 116), o que desestimula a inserção de Jaguarão entre as localidades elencáveis para visitação. Podemos citar também que devido essa deficiência de acesso o deslocamento afeta de forma direta vários setores da economia local, como por exemplo, rede hoteleira, comércio local

Assim, buscou-se no estudo da viabilidade de reativa o do antigo aeroporto de Jaguarão uma forma de elucidar possibilidades para otimizar o acesso a Jaguarão.

1.2 Objetivo geral

- Analisar a viabilidade da constru o de um aeroporto para Jaguarão.

³ Como por exemplo o PAC (Programa de Acelera o do Crescimento), do governo federal coordenada pelo Ministério do Planejamento, que promoveu a retomada do planejamento e execu o de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país. O PAC-Cidades Históricas, criado em 2013,   exclusivo para investimentos no restauro, constru es, revitaliza o de sítios históricos urbanos protegidos pelo Instituto do Patrim nio Histórico e Artístico Nacional (Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/235/>. Acesso em 25 de abril de 2016).

1.3 Objetivos específicos

- Resgatar elementos históricos do antigo aeroporto de Jaguarão.
- Descobrir qual o interesse público e privado na reativação do antigo aeroporto de Jaguarão.
- Investigar junto a uma amostra de turistas, se estes utilizariam o aeroporto de Jaguarão.

1.4 Justificativa

O presente tema foi escolhido devido ao crescimento que vem acontecendo na aviação mundial, e a importância que ela tem hoje para a sociedade como meio de locomoção mais seguro e rápido do planeta (De La Torre, 2003, p. 23).

O segmento aeroviário está em constantes mudanças e vem sendo retratado como importante para movimentação da economia de uma localidade. Conforme dito, o fato das formas de acesso a cidade serem reduzidas pode trazer perdas e limitações no que tange ao desenvolvimento de Jaguarão, e principalmente reduzir o estímulo de turistas que poderiam usufruir do turismo cultural, de fronteira, compras e eventos (como o Carnaval e a MotoFest que ocorre no mês de janeiro e congrega motociclistas de várias regiões e países em quatro dias de programações em Jaguarão) que a cidade possui.

A ativação do aeroporto seria um importante passo para o desenvolvimento local, tanto da cidade quanto dos arredores. A região de fronteira do estado do Rio Grande do Sul, possui-o acesso limitado devido a dificuldade e distância que possui dos centros do estado.

O projeto de reativação do antigo aeroporto foi idealizado para a redução do tempo de deslocamento e facilitação do acesso a região fronteira sul do estado. Conforme já dito, Jaguarão é uma cidade que possui potencial turístico devido sua condição de Fronteira com Rio Branco, Uruguai e por sua denominação de Cidade Histórica (IPHAN).

Podemos entender que extinto aeroporto de Jaguarão não seria apenas um benefício social, mas representaria também outro atributo histórico para a região da fronteira, já que o

estado possui dois aeroportos em regiões de fronteira (INFRAERO)⁴ e o de Jaguarão seria o terceiro aeroporto localizado na divisa do estado.

Vale ressaltar que a economia da cidade seria influenciada diretamente com a possível reativação do aeroporto, e que os turistas entrariam diretamente a cidade, sem contornar a mesma em direção a Rio Branco pela BR116, ou seja a cidade ganharia não só em número turistas mas também aumento da economia da cidade.

A falta de acesso aérea para uma cidade com vocação para o turismo pode trazer malefícios, como por exemplo, a não ter incentivos públicos para desenvolvimento da cidade e da região, sendo caracterizado como apenas um potencial não explorado.

1.5 Metodologia

A metodologia utilizada para a elaboração deste trabalho foi pesquisa bibliográfica em livros e artigos científicos para enfatizar a importância dos transportes, principalmente do transporte aéreo, para o turismo, além do breve histórico da aviação civil no Brasil, afim de contextualizar o tema.

Foi feito também um levantamento de dados junto a acervos da prefeitura do município, Biblioteca pública, Instituto histórico e geográfico, dentre outros, para investigação e coleta de dados históricos sobre o desativado aeroporto de Jaguarão.

Foram feitas entrevistas com alguns antigos moradores de Jaguarão para saber mais sobre as operações do antigo aeroporto. Os entrevistados serão escolhidos por sondagem prévia com pessoas da comunidade, principalmente por sua relação pessoal, profissional, com o antigo aeroporto. Dentre essas entrevistas, conseguimos contato com um dos pilotos que atuavam no antigo aeroporto de Jaguarão, o Ex-piloto Carlos Alberto dos Santos Mota, que após a desativação do aeroporto foi um dos principais investidores do Aeroclub, que funcionou por certo tempo no local.

Realizou-se sondagem com algumas companhias aéreas nacionais a respeito da possível reabertura do aeroporto de Jaguarão, para saber do interesse em operar na fronteira, na cidade com essas características.

E, no setor público foram feitas entrevistas com o Secretário Municipal de Desenvolvimento Roberto Pereira da Silva e com a secretária municipal de turismo de

⁴Os Aeroportos de fronteira no Rio Grande do Sul são o Aeroporto Internacional de Uruguaiana e o Aeroporto Internacional de Bagé. Fonte: INFRAERO. Disponível em: <http://www.infraero.gov.br/>. Acesso em 19 de julho de 2016.

Jaguarão Maria Fernanda Passos que expuseram suas opiniões sobre a possibilidade de ser reaberto o antigo aeroporto de Jaguarão.

Foi feita uma saída de campo para reconhecimento e registros fotográficos do antigo terreno do Aeroporto de Jaguarão para verificar as condições das estruturas e a situação do terreno. Essas imagens encontram-se em Anexo.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Breves considerações sobre o desenvolvimento da aviação comercial no Brasil e seus percussores

Voar tem sido um sonho de muitos homens desde tempos mais remotos. Explorar os limites e sensações, como dizia já Leonardo da Vinci (inventor do planador com asas), *“Quando você tiver provado a sensação de voar, andar na terra com os olhos voltados para o céu, onde estive e para onde desejarei voltar”*.

No século XV Leonardo da Vinci tentou buscar meios que pudessem realizar e saciar a vontade de voar. O criador desenhou uma de suas invenções mais conhecidas, a asa planador, que não pode ser testada naquele período. Em 2002 o britânico Robbie Whittal voou em um modelo parecido com o que foi projetado por Leonardo da Vinci (DE LA TORRE, 2003, p. 19).

A aviação comercial vem crescendo em todo o mundo, tendo seus próprios espaços e regulamentações. A economia vem sendo principalmente estimulada pelo trânsito de turistas e pessoas por esse meio de transporte. Este espaço do projeto busca abordar alguns fatos marcantes na história da aviação.

No ano de 1932 foi concluído o projeto de criação de uma companhia de aviação civil e conseqüentemente o primeiro passo para a evolução do segmento no Brasil. Segundo Malagutti (2001), naquele momento existia a necessidade em ampliar as proteções do país, ou seja neste momento o espaço aéreo foi feito “refém” dessa nova fase de aperfeiçoamento e incentivo de novas pesquisas para que este projeto fosse realizado.

A iniciação da política de transporte aéreo teve que ser salientada em três momentos:

- O registro da VARIG em 1927
- Registro do Sindicato Condor

- Surgimento da VASP

Para a concretização dessa política, principalmente devido à precariedade que o sistema possuía para sua época, "O Governo libera à iniciativa privada a exploração dos serviços de Transporte Aéreo. As primeiras concessões para exploração de linhas foram autorizadas, em caráter precário" (MALAGUTTI, 2001, p. 03).

Antes da conclusão em 1932, houve em 1927 a primeira "legalização" e autorização de apenas duas empresas para que o segmento de prestação de serviços aeroportuários fosse iniciado, estas aguardaram cinco anos para iniciar seus serviços dentro do país, valendo salientar que nenhuma delas foi criada aqui no Brasil, eram duas empresas estrangeiras (Alemã e Francesa). Devido ao "amadorismo" que existia neste período, no mesmo ano de 1927, as empresas estrangeiras tiveram a autorização para operar meses depois da primeira, a VARIG⁵(MALAGUTTI, 2001).

Fay (2013) afirma que durante o surgimento de novas empresas principalmente durante a década de 1930, as maiores operações aéreas estavam principalmente concentradas na Europa, América Norte e Sul, onde havia acirrada disputa pelo poder do espaço aéreo. A aviação atualmente ganharia novos rumos e novas visões principalmente para a política onde, a mesma depois da segunda guerra mundial já possuía vínculos com empresas aéreas.

Mais de 20 empresas foram criadas no Brasil entre as décadas de 1940 e 1960, algumas delas algumas consideradas de grande expressão⁶, sendo estimuladas para crescimento e tendo a visão de que esse meio seria uma evolução para toda a população, não apenas brasileira mas mundial. De acordo com Malagutti(2001), com a vinda de novas empresas para o ramo foi fomentada a oportunidade de crescimento, e interesse de deslocamento de forma mais rápida do que qualquer outro meio existe naquele período.

Durante a década de 1960, o Brasil passou por uma crise econômica que abalou todo o sistema aéreo brasileiro, ocasionada pela alta concorrência das empresas que tinham participação efetiva no mercado aéreo.

Assim, as empresas aéreas viram a necessidade de se reunirem entre si e com o governo para idealizar uma possível solução para tal problema. Salgado e Guimarães

⁵Viação aérea Rio-Grandense, fundada por Otto Ernst Meyer em Porto Alegre, RS.

⁶Em dezembro de 1939 foi fundada a NAB – Navegação Aérea Brasileira; em 1942, a Aerovias Brasil; em 1943, a LAP – Linhas Aéreas Paulistas; em 1944, a VASD – Viação Aérea Santos Dumont; em 1945, a LAB – Linhas Aéreas Brasileiras; em 1946, a Viação Aérea Gaúcha e a Real Transportes Aéreos; em 1947, a TABA – Transportes Aéreos Bandeirantes, a Transportes Aéreos Nacional e o Lóide Aéreo Nacional; em 1952, a Paraense Transportes Aéreos e, em 1954, a Sadia, precursora da Transbrasil.

(2003) afirmam que dentro destes períodos de instabilidade econômica viu-se a necessidade de uma reunião em que pudesse ser estabelecidas algumas normas (Concentração de empresas, controle de entrada e definição de linhas operacionais), e possíveis soluções para os problemas, A Conferência nacional da aviação comercial (CONAC), devido à instabilidade econômica aeroviária, sugeriu a fusão e a diminuição das empresas relando que seria melhor para a economia naquele momento.

Malagutti (2001) ressalta que em 1975, depois de terem superados a crise as empresas que acabaram se fundindo e que estavam operando, perceberam que com a chegada de novas aeronaves, mais modernas e de maior porte elas teriam que modificar sua estrutura de serviço e dando prioridade apenas as cidades grandes e assim limitando seu público de cidades menores. Conseqüentemente esses pequenos aeroportos que se encontravam nas periferias foram “excluídos” e acabaram sendo desativados, considerados impróprios para a utilização.

De acordo com o autor, em 2001, a empresa GOL, foi à primeira empresa a operar com passagens de baixo custo no Brasil, suas tarifas chegaram a ser quase metade do preço das outras empresas do mesmo período, e atualmente a empresa detém grande parte do mercado aeroviário do Brasil.

2.2 Importância do transporte para o turismo

Conforme Barretto (2003) viagem implica em um deslocamento de pessoas, ou seja em ter a notoriedade de voltar ao seu âmbito natural ou residencial. Existe um conjunto de recursos necessários para seu funcionamento, tal deles como infraestrutura, superestrutura, onde os meios de transportes se destacam. Podemos notar que o turismo está sendo um dos principais responsáveis por novas construções como os aeroportos.

Segundo Palhares (2002) quando falamos em turismo a primeira necessidade que vem é meio de transporte a ser utilizado para que concretize a experiência que ali é retratada.

O transporte turístico é considerado um dos fatores que mais contribuíram para desenvolvimento internacional do turismo segundo Page (2008) empregando mais de 76 milhões de pessoas e gerando mais de 10% do PIB mundial.

O mesmo ressalta que os transportes e turismo trabalham juntos ligando as cidades a seus atrativos turísticos, e movimentando todo setor turístico mundial, o transporte é um dos 3 componentes essenciais para turismo, os outros 2 são a demanda e oferta de serviços e pessoas.

Sobre o uso do antigo aeroporto de Jaguarão, Zavascki (2002) relata que durante 1925 um avião monomotor partiu do Rio de Janeiro rumo ao sul, fazendo escalas em Santos, Florianópolis, Porto Alegre, Pelotas, Jaguarão e Montevidéu, para algumas horas depois chegar em seu destino final, Buenos Aires, e assim inaugurando a primeira rota sul-americana do correio aéreo como pode ser vista figura 04.

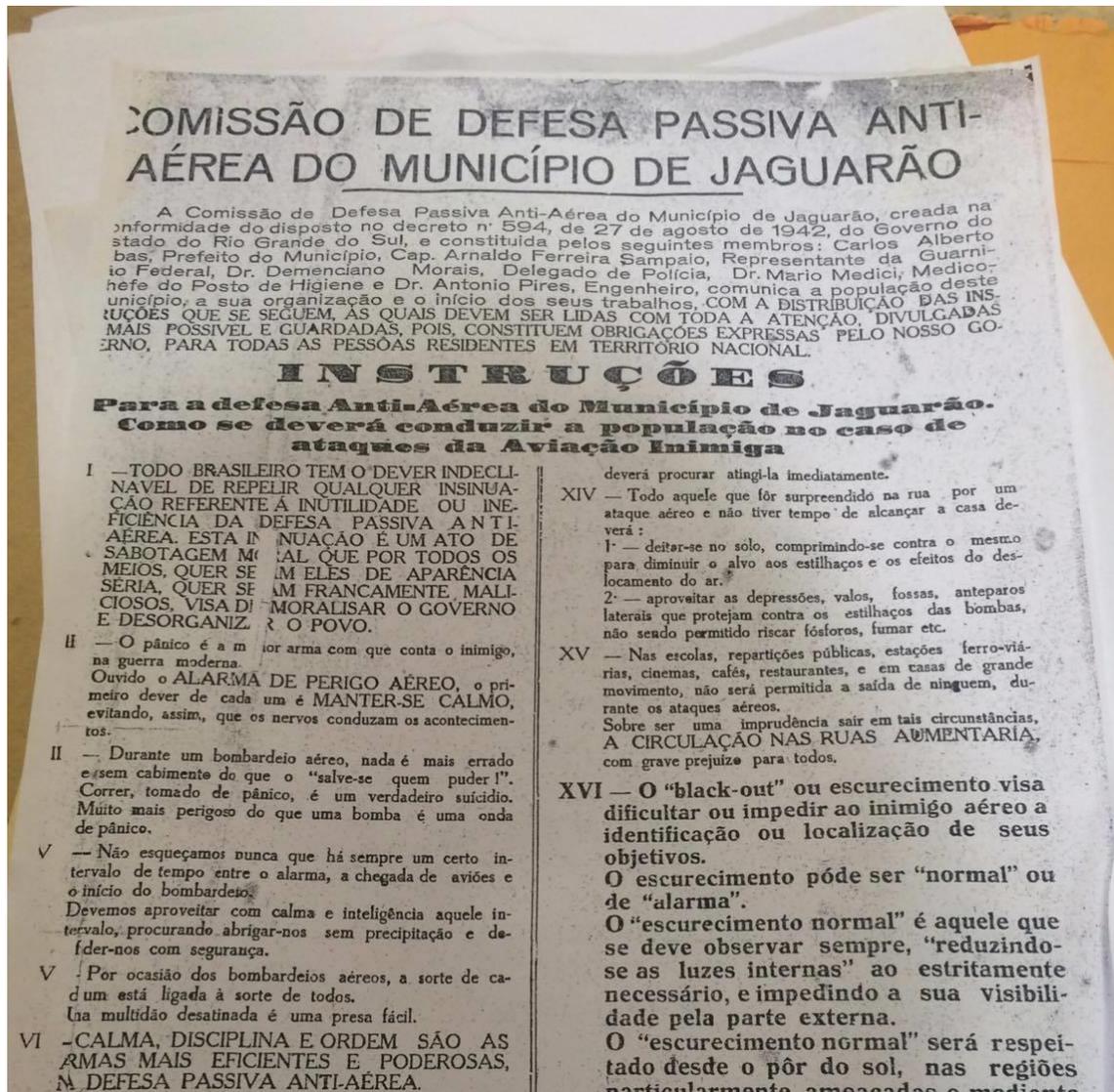
Figura 04: Mapa da primeira Rota internacional Brasileira



Fonte: Jornal Almanaque Gaúcho (2002).

Vale ressaltar que a cidade de Jaguarão, teve também uma comissão de defesa para ataques aéreos estrangeiros (Figura 05), onde o mesmo seguia com instruções para a população durante uma possível guerra com outros países (COMISSÃO DE DEFESA ANTIAÉREA DE JAGUARÃO, 1942)

Figura 05- Informativo da Comissão de defesa de Jaguarão



Fonte - Instituto Histórico e Geográfico de Jaguarão

2.4 De aeroporto para "Aeroclub"

A partir da década de 1940 o aeroporto de Jaguarão teve uma demanda de passageiros sendo ofertada pela empresa VARIG de forma efetiva, e concluindo as demandas que lhe eram ofertadas. Entretanto algum tempo depois, por falta de interesse público as ações da VARIG no antigo aeroporto, preferiam encerrar as suas atividades na localidade.

O Aeroclub foi uma associação de empreendedores que visavam à utilização do terreno em que a VARIG operou e a estrutura física existente no local com a iniciativa de interesses privados, como instruir alunos de pilotagem, para guardar e fazer a manutenção de monomotores com funções agrícolas e para o transporte de passageiros em aeronaves de pequeno porte.

De acordo com o depoente Carlos Alberto dos Santos Mota, ex-piloto do antigo aeroporto de Jaguarão, o Aeroclub de Jaguarão teve seu funcionamento algum tempo depois que a VARIG parou de operar. De acordo com ele, o aumento do uso das rodovias com o crescimento da cidade, ruas pavimentadas, fizeram com que fosse privilegiado o deslocamento rodoviário. Foram alguns dos motivos da extinção da frota da VARIG durante os anos 1950.

O sr. Carlos Alberto, em entrevista, afirmou que o Aeroclub de Jaguarão teve acesso ao terreno graças ao DAC (Departamento de Aviação Civil) que cedeu o espaço para o grupo de empreendedores. O clube cedia a espaço para agricultura e agrônomos, e também para pequenos voos, que eventualmente aconteciam naquele período.

Durante os anos de operação do aeroclube em Jaguarão, o sr. Carlos Alberto investiu na associação através de aquisição de aeronaves. O Aeroclub chegou a ter cerca de 16 aeronaves, realizando serviços para a comunidade, principalmente relacionados a agricultura, conforme a demanda. O depoente relatou que não tinha qualquer subsídio do governo ou da prefeitura local, sendo que manutenção, abastecimento dos aviões e outras coisas eram feitas propriamente por eles. Hoje em dia, segundo o ex-piloto, ainda há pousos como o da FAB (Força aérea brasileira), mas que são raros estes momentos.

Segundo Carlos Alberto dos Santos Mota, acredita-se que o aeroporto não vai ser mais aberto devido as facilidades que se encontra em cidades próximas como Arroio Grande e Pelotas, mas ressalta que seria um grande empreendimento.

3PROPOSTA DE REATIVAÇÃO DO ANTIGO AEROPORTO DE JAGUARÃO

Conforme já dito, a proposta de reativação do aeroporto da cidade histórica de Jaguarão vem da necessidade de planejar outras formas de mobilidade, pela limitação de opções de chegada a mesma, pela influência da cidade vizinha, Rio Branco, pelo turismo de compras, característico de regiões de fronteira que onde se encontra produtos importados livres de impostos e pelos investimentos federais em educação e cultura, criando oportunidades no segmento do turismo cultural e outras possibilidades no setor de turismo e outros.

Considera-se que a projeção de uma via aérea será importante, pois não se limitaria apenas em mobilidade terrestre, oportunizando mais possibilidades de mobilidade e desenvolvimento do turismo na região.

A cidade possui em seu calendário anual alguns eventos que congregam além da população local, da região, uruguaios, argentinos e brasileiros de diversas regiões. Segundo prefeito da cidade Claudio Martins⁷, são eles: o carnaval, considerado um dos melhores carnavais de rua do estado e a Motofest (evento de motos e motoqueiros onde eles se reúnem em Jaguarão com diversos atrativos e principalmente exibição de suas motos e show de acrobacia com motocicletas). Nestes eventos número/fluxo de turistas aumentam drasticamente⁸. A cidade possui outros eventos de menor escala, como as mateadas, rodeios entre outros eventos, que agregariam para desenvolvimento também destes atrativos.

A necessidade de um aeroporto seria para atender também a estes eventos, não seria apenas como um avanço social, mas também um efeito de acesso à cidade que devido a sua localização ao extremo sul do estado dificulta o deslocamento para a mesma, e assim não explorando todo seu potencial turístico.

A seguir estão relacionados alguns fatores que possivelmente seriam alcançados com a reativação do antigo aeroporto:

- Desenvolvimento Regional
- Acesso à cidade de Jaguarão, região sul, e ao Uruguai.
- Desenvolvimento Turístico para cidade de Jaguarão e região

Podemos ressaltar que a abertura e estruturação deste espaço, com a visibilidade de uma linha de trânsito regional, movimentariam com a economia local e regional,

⁷Fonte: entrevista veiculada nos meios de comunicação local.

⁸A população de 27 mil habitantes chega a dobrar durante esses dias, de acordo com os meios de comunicação locais (periódicos e programas de rádio).

influenciando diretamente a visibilidade que a cidade passaria a ter, e principalmente, investimentos públicos e privados, devido a maior facilidade de acesso, locomoção e atrativos que a cidade possuiria.

3.1 Alguns elementos para a proposta de reativação

Um aeroporto necessita de alguns elementos para a otimizar seu funcionamento, os quais foram elencados para a futura reativação do antigo aeroporto de Jaguarão:

Estrutura do terreno

- A pista do aeroporto possui cerca de 1.200 metros (3.937 ft)⁹.
- A pista foi feita material chamado saibro¹⁰.
- Conforme investigação de campo na área, detectou-se algumas construções na área, talvez local onde funcionava o atendimento do antigo aeroporto, vestígios de torres (talvez utilizadas, antigamente, para comunicação).

Atendimento

De La Torre (2003, p. 24) afirma que é fundamental também os serviços específicos aos passageiros, tais como: setor de informações, venda de passagens, check-in e recepção de malas, transportes, serviços de bordo, restaurantes, lancherias, e os de segurança e infraestrutura, como a manutenção das pistas, equipamentos contra incêndios, segurança, estacionamento, instalações bancárias, para câmbio de moedas, serviços de correios, zona comercial geralmente livre de impostos, sala de espera, dentre outros.

Estacionamento

O projeto pressupõe que o estacionamento ficará na zona Sul do aeroporto, com acesso pelo lado esquerdo, e possuiria um túnel de ligação direto a ala de atendimento, não sendo necessária a utilização ou construção de uma linha pelo piso superior.

O estacionamento terá a capacidade para 200 veículos.

⁹Fonte: Wikipédia. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_de_Jaguar%C3%A3o. Acesso em 1º de agosto de 2016.

¹⁰Idem

Estacionamento das Aeronaves

O aeroporto possuirá estacionamento para aeronaves, de acordo com as normas de segurança.

Pistas de voos

Devido ao tamanho do terreno é possível construir duas pistas diferentes para pouso e para decolagem e evitando o transito de aeronaves.

Acesso

O acesso ao aeroporto seria feito pela rua Curral de Pedra, que terá um projeto de ampliação da pista para facilitar o trânsito de automóveis.

3.2 Entrevistas com representantes do setor público e com o ex-piloto

Foram entrevistados dois secretários municipais para saberá sua opinião sobre a possível reabertura do antigo aeroporto de Jaguarão. A entrevista com eles representa, neste projeto, o posicionamento do setor público para a reativação do antigo aeroporto. Os secretários foram consultados pois um empreendimento deste porte necessita do apoio público, conforme visto no histórico do aeroporto de Jaguarão, um dos motivos do seu fechamento foi o desinteresse do setor público em continuar, somado a escassez de operações.

De acordo com secretário de desenvolvimento de Jaguarão, Roberto Pereira da Silva o processo de estruturação do aeroporto neste momento é inviável, entretanto, a proposta é bastante atrativa devido à mobilidade que possuiria a região fronteira e receberia e também ao desenvolvimento econômico da localidade, conforme o trecho da entrevista:

A cidade não possui recursos suficientes para exploração neste momento, para uma possível reabertura do antigo aeroporto de Jaguarão, mas a proposta é interessante devido à movimentação que a fronteira receberia de turistas e desenvolvimento do comercio local (Secretário Municipal Roberto Pereira da Silva, em 29 de abril de 2016).

A opinião vai ao encontro do que afirma a Secretária de Turismo e Cultura Maria Fernanda Passos, que concorda com o depoimento anterior, afirmando que o projeto é inviável neste momento, entretanto há uma possibilidade de que em um futuro possa ser reaberto o aeroporto principalmente para transporte de pessoas ou talvez de cargas:

Tudo é possível né, sabemos que todo investimento que agregue o turista na cidade, traz benefícios a mesma, um aeroporto na cidade é o empreendimento de transporte mais efetivo e benéfico para ela, acredito que futuramente possa ser sim feito um em Jaguarão (Secretária Maria Fernanda Passos, em 09 de maio de 2016).

O ex-piloto Carlos Alberto dos Santos Mota foi de fundamental importância para esta pesquisa, pois o mesmo foi um empreendedor, principalmente durante o período do Aeroclub, sendo um dos principais influenciadores deste, investindo em 16 aviões. Segundo este depoente, dificilmente o aeroporto irá funcionar sem interesse público em ajudar os custos das operações que possam ser realizadas “*Infelizmente o setor público não ajudou, foi impossível prosseguir*” (ex-piloto Carlos Alberto, em 23 de julho de 2016).

3.3 Interesse de empresas privadas

Como não houve interesse do setor público, no decorrer da pesquisa se buscou alternativas para a investigação da reativação do antigo aeroporto de Jaguarão. Desta forma, foi feito contato com quatro companhias nacionais que já operam no Rio Grande do Sul (GOL, AVIANCA, BRAVA, AZUL), para averiguar se havia o interesse delas em operar na cidade de Jaguarão. Os contatos foram feitos por correio eletrônico e chat das empresas, em julho do corrente ano.

Duas das empresas questionadas responderam sobre interesse em atuar em Jaguarão. Alguns trechos das respostas das empresas encontram-se abaixo, e o print do e-mail e chat encontram-se em Anexo:

GOL: “Informamos que como empresa competitiva a GOL está sempre avaliando novas possibilidades para o seu negócio, porém no momento não há estudos sobre este aeroporto” (26 de julho de 2016).

AZUL: “A AZUL sempre estuda novas possibilidades de operação, mas no momento não há novidades sobre planejamento de operações em Jaguarão” (26 de julho de 2016).

Vale ressaltar que as empresas privadas carecem de estudos sobre este aeroporto, pois não possuem conhecimento suficiente sobre as possibilidades de ser operada uma linha nesta cidade. Mas de qualquer forma, foi sinalizado que seria do interesse, caso haja mais

desenvolvimento, investimentos, e outros elementos que gerem a necessidade maior de um aeroporto operante.

Por exemplo, a própria AZUL que possui seu histórico de ser uma empresa que operam em cidades menores, mas consegue realizar uma ligação entre cidades do interior, com a capital do estado ou até mesmo com outras cidades de outros países. Esta empresa está se destacando no estado, pois cada vez mais visa ampliar a oferta de linhas no interior.

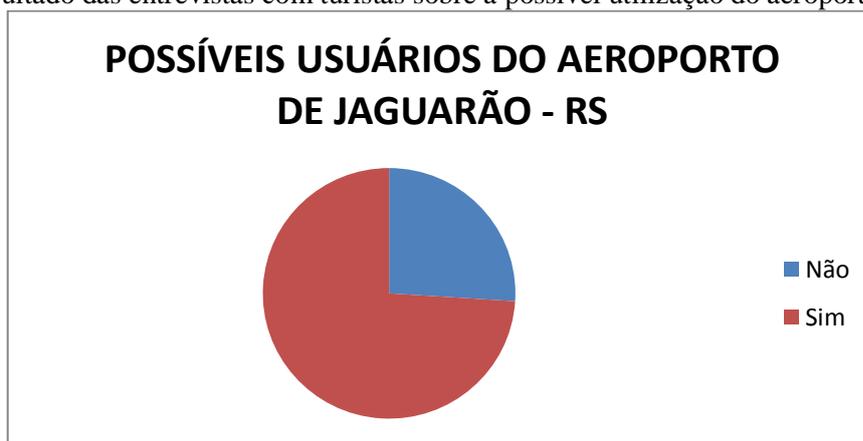
3.4 Entrevistas com turistas de Jaguarão

Na última parte da pesquisa de investigação sobre a viabilidade da reativação do antigo aeroporto de Jaguarão, foram entrevistados cerca de 50 turistas, de forma heterogênea (homens, mulheres, jovens, em famílias, sozinhos, em diversas situações) com intuito de descobrir se o aeroporto seria efetivamente utilizado por turistas, se há interesse dos atuais turistas de Jaguarão por esse meio de transporte.

Para a realização das entrevistas com os turistas, foi dada a preferência para questionar apenas turistas (na maior parte das abordagens, detectou-se que se tratava de turismo de compras), e não representantes comerciais¹¹ para ter maior precisão na pesquisa.

Os resultados das entrevistas com os turistas de Jaguarão encontram-se na Figura 06, a seguir, que mostra a quantidade de pessoas que utilizariam o aeroporto caso ele seja reativado:

Figura 06: Resultado das entrevistas com turistas sobre a possível utilização do aeroporto de Jaguarão.



Fonte: Do Autor

¹¹ Os representantes comerciais utilizam hotéis da cidade, principalmente durante a semana, e a pesquisa foi realizada tanto no final de semana quanto em dias de semana.

A justificativa para a maioria das pessoas dizerem que não utilizariam o aeroporto de Jaguarão foi por morarem em cidades mais próximas, não sendo, portanto necessário. Mas estes mesmos afirmaram que em caso de morarem em outro estado ou cidades mais distantes, utilizariam aeroporto de Jaguarão.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O projeto deu visibilidade a uma nova perspectiva de modalidade de transporte para Jaguarão, a aviação, ressaltando a importância de um aeroporto para a região sul do estado do Rio grande do Sul que se localizaria ao extremo sul do país. A modalidade aeroportuária influenciaria diretamente nos recursos públicos e privados e em uma maior demanda de turistas que passariam pela cidade, influenciando diretamente na economia de Jaguarão.

É possível afirmar que a pesquisa da viabilidade da reativação do antigo aeroporto de Jaguarão alcançou os objetivos propostos, e resultados satisfatórios, mesmo que as respostas das investigações tenham apontado a inviabilidade momentânea do empreendimento.

Foi possível, graças a pesquisa em documentos históricos, antigas publicações, *folders* e entrevista com o ex-piloto Carlos Alberto constituir um breve histórico do antigo aeroporto de Jaguarão. Para esta parte da pesquisa, foi de fundamental importância o acervo da Biblioteca Pública Municipal.

Um aspecto interessante observado foi que setor público e o setor privado precisam ser trabalhados de forma conjunta e de forma organizada, pois a necessidade de um precisa ser suprida pelo outro, sabemos que a tentativa privada em tentativa de trabalhar de forma autônoma, falhou, conforme visto na experiência do Aeroclub.

Vale ressaltar que todo o acervo e entrevistas realizadas, mostraram a importância que a cidade teve principalmente para impulsionar o espaço aéreo na região, onde o aeroporto de Jaguarão teve participação direta, sendo uma rota de apoio às demandas das cidades maiores, e principalmente para suas primeiras viagens internacionais.

Fiquei surpreso com a resposta em uma das entrevistas com o ex-piloto de Jaguarão que acredita que não terá abertura do antigo aeroporto, mas também fiquei satisfeito quando, em todas as entrevistas, (setor público) disseram que seria um ótimo empreendimento para a cidade e seus arredores. O contato direto com os turistas, questionando sobre a utilização do aeroporto foi gratificante por estar aplicando conhecimentos de metodologia de pesquisa na prática, e tendo a oportunidade de falar sobre um projeto que tanto acredito.

Concluo a pesquisa e projeto com a perspectiva de que um aeroporto para Jaguarão traria muitos benefícios, e também o desenvolvimento turístico que esta região tanto necessita. Vale salientar também que possivelmente no futuro, é possível concretizar este projeto aeroportuário em Jaguarão.

5 REFERÊNCIAS

- BARRETTO, Margarita. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**, 1 ed. São Paulo : Papyrus , 2003
- BENI, Mário Carlos. **Análise Estrutural do Turismo**. 2 ed. São Paulo: Senac, 1998.
- DE LA TORRE, Francisco. **Agências de Viagens e Transportes**. São Paulo: Roca, 2003.
- FAY, Claudia Musa; OLIVEIRA, Geneci Guimarães de. **Aviação, Tecnologia e Sociedade: Os primeiros vôos no Brasil**. Repositório PUCRS, Porto Alegre, 2011.
- MALAGUTTI, Antônio Osler. **Evolução da Aviação Civil no Brasil**. Consultoria Legislativa, Brasília, 2001. Anexo III: Estudo. Disponível em: - <http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/arquivos-pdf/pdf/109712.pdf>. Acesso em 27 de abril de 2016.
- LOHMANN, Guilherme e PANOSSO NETTO, Alexandre. **Teoria do Turismo: Conceito, modelos e sistemas**. São Paulo, Aleph, 2008.
- PAGE, Stephen, **Transportes e turismo: Perspectivas globais**, Bookman, 2008.
- PALHARES, G. L., **Transportes Turísticos**, São Paulo: Aleph, 2002.
- SALGADO, Lucia Helena; GUIMARÃES, Eduardo Augusto. **A Regulação do Mercado de aviação Civil no Brasil**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Rio de Janeiro, 2003. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5768/1/NT_n02_Regulacao-mercado-aviacao-civil_Dimac_2003-out.pdf. Acesso em 07 de maio de 2016.
- ZAVASCKI, Olyr. **Jornal Almanaque Gaúcho**. Porto Alegre, 2002.

Links

- ANAC- Agencia Nacional da aviação civil- www.anac.gov.br/
- AZUL Linhas aéreas brasileiras – www.voeAZUL.com.br
- Brava Linhas Aéreas - www.voebrava.com.br/
- GOL Linhas Aéreas Inteligentes - <https://www.voeGOL.com.br/>
- INFRAERO - <http://www.infraero.gov.br/>
- IPHAN – **Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/393/>. Acesso em 25 de abril de 2016.
- VARIG- Disponível em: <http://www.VARIG-airlines.com/pt/>

Fontes

- Carlos Alberto Mota em entrevista concedida no dia 25 de julho de 2016 - 58min36s.
- Maria Fernanda Passos em entrevista concedida no dia 09 de maio de 2016 - 54min11s.
- Roberto Pereira da Silva em entrevista concedida dia 29 de abril de 2016 – 1h03min21s

APÊNDICE

Apêndice A – Questionário aplicado na entrevista com o secretário de desenvolvimento de Jaguarão e com a Secretária de turismo de Jaguarão:

- 1) Qual data da abertura do antigo Aeroporto?
- 2) Qual motivo desta abertura?
- 3) Por que o Aeroporto não era muito utilizado?
- 4) Qual a sua opinião a respeito de uma possível reabertura do aeroporto?
- 5) Como era a estrutura?
- 6) Existia alguma linha fixa?
- 7) Qual localização do mesmo?
- 8) Sobre a localização do aeroporto, existe alguma razão por ser ai?
- 9) A cidade estaria apta para receber novamente um aeroporto (pequeno porte)?
- 10) Existia algum média de fluxo de pessoas que utilizavam o serviço?

Apêndice B - texto elaborado pelo autor, para o Ex- piloto de Jaguarão.

- 1) Como foi funcionamento de antigo aeroporto de Jaguarão?
- 2) Qual sua função dentro daquele espaço?
- 3) A prefeitura na época possuía algum interesse no aeroporto?
- 4) O aeroporto possuía algum sistema de defesa?
- 5) Como era a instalação do terreno?

Vale ressaltar que expliquei para o depoente fica-se livre para falar tudo o que ele sabia

ANEXOS

Anexo A: Imagens do lugar onde funcionou o antigo aeroporto de Jaguarão.



Fonte: Do autor



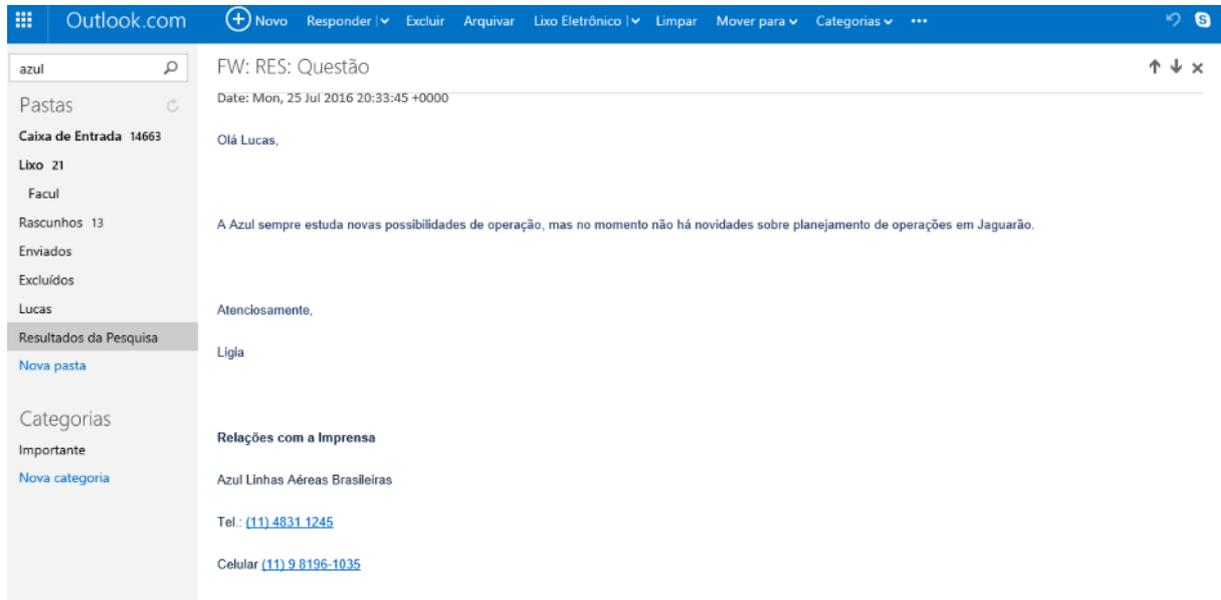
Fonte: Do autor



Fonte: Do autor

Anexo B: Print das conversas com as companhias aéreas:

Azul Linhas Aéreas:



Gol Linhas Aéreas Inteligentes

