



## **TURISMO E TRANSPORTES: O CASO DO AEROPOTO HUGO CANTERGIANI EM CAXIAS DO SUL/ RS**

Roberta Regina de Oliveira<sup>1</sup>

Universidade de Caxias do Sul

**Resumo:** O presente artigo tem por objetivo apresentar o Aeroporto Hugo Cantergiani, de Caxias do Sul/RS, destacando-o as possibilidades deste equipamento para ações do turismo regional. O Aeroporto foi inaugurado em 1988, e hoje atende principalmente a região turística Uva e Vinho. Entende-se que o turismo envolve o deslocamento de pessoas, portanto os transportes são fundamentais para o seu desenvolvimento, ai incluídos os aeroportos. Trata-se de um estudo exploratório, baseado em pesquisa bibliográfica e documental. Parte-se dos conceitos turismo e transportes, destacando-se neles a presença e contribuição dos aeroportos e, no caso de Caxias do Sul, RS, do Hugo Cantergiani.

**Palavras-chave:** Turismo, Transportes, Aeroportos, Aeroporto Hugo Cantergiani, Caxias do Sul/ RS.

### **1 INTRODUÇÃO**

Os aeroportos são as portas de entrada para a região em que estejam inseridos. Eles devem ser parte da cidade não apenas como uma forma de acesso, mas os aeroportos podem ser o início de uma experiência turística. Segundo Palhares (2003, p. 165), os aeroportos “têm-se modernizado cada vez mais, principalmente mudando seu enfoque de terminal de transportes para se tornar um verdadeiro centro de negócios”. Além dos serviços aeroportuários, a oferta de serviços, comércio e opções de entretenimento podem contribuir para maior conforto dos usuários e, assim, aumentar o tráfego de viajantes e, conseqüentemente, o número de turistas.

---

<sup>1</sup>Acadêmica do curso de Bacharel em Turismo da Universidade de Caxias do Sul



Nesses termos, o presente artigo tem por objetivo apresentar o Aeroporto Hugo Cantergiani, de Caxias do Sul/RS, destacando as possibilidades deste equipamento para ações do turismo regional. Entende-se que o turismo envolve o deslocamento de pessoas, portanto os transportes são fundamentais para o seu desenvolvimento, ai incluídos os aeroportos.

Trata-se de um estudo exploratório, baseado em pesquisa bibliográfica e documental. Parte-se dos conceitos turismo e transportes, destacando-se neles a presença e contribuição dos aeroportos e, no caso de Caxias do Sul, RS, do Hugo Cantergiani. A pesquisa aqui descrita teve ênfase qualitativa a qual, de acordo com Vieira e Zouain (2004, p. 18), caracteriza-se por oferecer soluções ricas, desde que bem fundamentadas – no presente caso, baseada na pesquisa bibliográfica e documental -, além de explicações sobre os processos em contexto locais identificáveis, levando a melhor compreensão dos mesmos. Segundo Schlüter (2003, p. 72), os estudos exploratórios buscam familiarizar-se com determinado tema e conceitos, a fim de que se possa elaborar hipóteses e oferecer informações detalhadas sobre questões que envolvem o campo das relações sociais.

A pesquisa bibliográfica é desenvolvida a partir de material já elaborado: livros, artigos científicos. Segundo Gil, este tipo de pesquisa permite ao investigador a cobertura de uma gama de fenômenos muito mais ampla do que aquela que poderia pesquisar diretamente (2010, p. 30), pois se o que deseja pesquisar requer dados muito dispersos, o pesquisador não tem como se deslocar por todo território a fim de fazer a coleta de dados. A partir disto, busca-se conceituar o Turismo e estabelecer sua relação com transportes, especialmente o aéreo. Para destacar o papel dos aeroportos serão utilizadas as seguintes obras e autores: *Transporte Aéreo e Turismo*, de Palhares (2003); *Sistemas de Transporte Turístico*, de La Torre (2002); *Aeroportos e Desenvolvimento*, de Silva (1991).

As fontes documentais podem ser documentos de primeira mão conservados em arquivos de instituições públicas e privadas ou pessoais; ou os documentos de segunda



mão: relatórios (de pesquisa, de empresas) e dados estatísticos (IBGE). As fontes de pesquisa documentais a serem utilizadas são os documentos digitalizados, disponíveis no site<sup>2</sup> do Centro de Memória da Câmara Municipal de Vereadores de Caxias do Sul, cuja coleção envolve os jornais editados na cidade ao longo do tempo. Nele se buscou informações sobre a constituição da cidade, bem como a chegada das primeiras aeronaves e da construção do Aeroporto; documentos digitais encontrados junto ao site do Ministério do Turismo<sup>3</sup>, buscando obter dados em termos de políticas públicas para o setor. Foram utilizados documentos disponibilizados nos sites da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO)<sup>4</sup> e da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)<sup>5</sup>, buscando identificar as atribuições e competências desses órgãos relacionados com o objeto de estudo.

## 2 TURISMO E TRANSPORTES

De acordo com Lei Nº 11.771/2008, no seu artigo 2º, considera-se turismo as atividades realizadas por pessoas físicas durante viagens e estadas em lugares diferentes do seu entorno habitual, por um período inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios ou outras. Beni (2008), por sua vez, aborda o turismo como:

[...] um elaborado e complexo processo de decisão sobre o que visitar, onde, como e a que preço. Nesse processo intervêm inúmeros fatores de realização pessoal e social, de natureza motivacional, econômica, cultural, ecológica e científica que ditam a escolha de destinos a permanência, os meios de transporte e o alojamento, bem como o objetivo da viagem em si para a fruição tanto material como subjetiva dos conteúdos de sonhos, desejos, de imaginação projetiva, de enriquecimento existencial histórico-humanístico, profissional, e de expansão de negócios. Esse consumo é feito por meio de roteiros interativos espontâneos ou dirigidos, compreendendo a compra de bens e serviços da oferta original e

---

<sup>2</sup> Endereço eletrônico do Centro de Memória da Câmara de Vereadores de Caxias do Sul, RS:

<http://www.camaracaxias.rs.gov.br/site/?idConteudo=12>

<sup>3</sup> <http://www.turismo.gov.br/turismo/home.html>

<sup>4</sup> <http://www.infraero.gov.br/>

<sup>5</sup> <http://www.anac.gov.br/>



diferencial das atrações e dos equipamentos a ela agregados em mercados globais com produtos de qualidade e competitivos (p. 37).

O Turismo, nas definições citadas, evidencia-se como um fenômeno complexo, o qual possibilita diferentes abordagens para sua compreensão. Neste trabalho, opta-se por adotar o Sistema de Turismo (SISTUR) proposto por Beni (2001), por sua aplicabilidade a abordagem deste estudo. O SISTUR propõe descrever o Turismo, em toda sua abrangência e complexidade, em um esquema sintetizador que demonstre as diversas combinações de forças e energias, sempre em movimento, para produzir um modelo referencial. Beni (1998) relacionou uma série de funções inerentes à natureza da atividade de Turismo, tais como:

[...] o conjunto de fatores que geram motivações de viagens e a escolha das áreas de destinação turística; o deslocamento de indivíduos no contínuo espaço de tempo; os equipamentos de transporte oferecidos ao tráfego de pessoas; o tempo de permanência na aérea receptora [...] (p.43).

A partir desses conceitos foi possível configurar o Sistema de Turismo. Cada componente desse sistema pode ser considerado um subsistema em si, pois apresenta funções próprias e específicas, assumindo características individualizadas. Nesse contexto, no Conjunto da Organização Estrutural, no subsistema de Infraestrutura e Apoio Turístico, encontra-se o Sistema de Transportes, o qual Beni (1998) destaca como sendo “o conjunto de meios de transporte apropriados para levar pessoas e cargas de um lugar para o outro, através de rodovia, ferrovia, hidrovía, e via aérea” (p.261).

Para haver o deslocamento das pessoas, motivados por diferentes tipos de turismo, é necessária a presença de um meio de transporte, seja ele automóvel, ônibus, avião, trem, navio, dentre outros, assim como a presença da infraestrutura demandada por tais meios de transporte. Lamb e Davidson (2001), *apud* Palhares (2003) afirmam que o “transporte é um dos três componentes fundamentais do turismo. Os outros são o produto turístico (a oferta) e o mercado turístico (a demanda ou os turistas em si)” (p. 28).



Com isso se percebe que os meios de transportes contribuem e estão relacionadas com o desenvolvimento da atividade turística. Cada autor aborda os conceitos de turismo de acordo com o seu objeto de estudo, sua especialidade ou área de atuação. Porém, dentre todas as definições, há um ponto em comum: o deslocamento.

Palhares (2003) define transporte turístico como

[...] a atividade meio que interliga a origem de uma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa), que interliga vários destinos entre si (primários e secundários) ou que faz com que os visitantes se desloquem dentro de um destino primário ou secundário (p.27).

O turismo mundial, nos moldes como praticado na atualidade, somente pode ser alcançado devido à modernização e ao desenvolvimento tecnológico dos meios de transporte, no qual o automóvel e o avião a jato levaram a criação e depois intensificaram a maior frequência das viagens, levando ao turismo massificado.

Enquanto os primeiros passaram a fazer parte da vida de centenas de milhões de pessoas em todo mundo, permitindo uma grande mobilidade no dia-a-dia e o surgimento do turismo de curta e média distância; os aviões foram responsáveis por possibilitar o acesso rápido e seguro aos quatro cantos do mundo, principalmente em função de utilizar o ar como via de transporte, sobrepujando barreiras geográficas a velocidade em torno de 900 km/h, o que torna possível viagem de longas distâncias em algumas horas (PALHARES, 2003, p.38).

Cabe aqui destacar a importância do meio de transporte aéreo e da infraestrutura que permite o seu funcionamento, aqui incluídos os aeroportos. Com a globalização, o sistema de comunicação e transportes passou a ser amplamente difundido em todos os países visando manter relações com os demais. Um aeroporto permite a existência de um vínculo entre países ou regiões diferentes dentro de um mesmo país.

Segundo La Torre (2002, p.25), “antigamente as companhias operadoras construían seus próprios aeroportos, pois o tamanho dos aviões não requeria instalações complexas. Os





primeiros aviões necessitavam apenas de um terreno nivelado e uma pequena cabina [...]”. Atualmente, como parte do turismo, os terminais de transportes podem ser considerados como meios de atração em si mesmos, pois oferecem ampla oferta de entretenimento, lazer, descanso, além de serem a forma de acesso do turista a uma determinada região. Para que a viagem se torne bem sucedida se faz necessário uma infraestrutura e serviços adequados como pistas, terminais, acessos, alimentação, estacionamento, sanitários entre outros.

Por essa razão, cada vez mais as cidades têm trabalhado em parceria com os aeroportos, buscando a modernização para atender às necessidades das pessoas, deixando de ser apenas um terminal de transporte, podendo ser considerados como um centro de negócios, como por exemplo, o aeroporto de Changi, em Cingapura<sup>6</sup>. No Brasil, em 1972 foi criada a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO. Segundo o artigo quarto, do estatuto da INFRAERO (2012), a mesma tem por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária e de apoio à navegação aérea, prestar consultoria e assessoramento em suas áreas de atuação e na construção de aeroportos, bem como ser responsável pela administração dos aeroportos. Segundo Silva (1990), *apud* Nolde (2008, p.156), explicam sobre a INFRAERO:

Antes de sua criação, a administração aeroportuária era assegurada pelo Departamento de Aviação Civil (D.A.C.) e pelos comandos territoriais da Força Aérea Brasileira. Com a criação da INFRAERO, empresa pública dotada de autonomia nas áreas financeiras, passou-se a administrar os aeroportos de forma mais especializada, sendo que é ela a atual responsável por toda segurança, manutenção, formação de pessoal, equipamentos, construção de instalações e serviços aeroportuários em cada parte do país.

A INFRAERO é responsável por 63 aeroportos, por 23 Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo e por 38 Unidades Técnicas de

---

<sup>6</sup> Disponível em <http://www.guiadecingapura.com/como-chegar/changi-o-aeroporto-de-cingapura/>, acesso em 20.08.13.



Aeronavegação, além de 31 terminais de logística de carga. Estes aeroportos concentram aproximadamente 97% do movimento do transporte aéreo regular do Brasil, equivalente a 2,88 milhões de pousos e decolagens de aeronaves nacionais e estrangeiras e, em média 178,8 milhões de passageiros, por ano (INFRAERO, 2013).

Quanto ao fluxo turístico internacional, as chegadas internacionais cresceram 4% em 2012 alcançando 1,035 bilhões de viajantes em todo o mundo. A Airports Council International – ACI (2013) descreve que, apesar da retração econômica dos Estados Unidos e da Zona do Euro no ano de 2012, houve um crescimento médio no transporte de passageiros (doméstico e internacional) de 3,9%, quando comparado ao ano de 2011, sendo que para o mercado doméstico o crescimento foi de 2,8% e no internacional foi de 5,3%. Em números absolutos, foram transportados 2,92 bilhões de passageiros no ano de 2012, sendo 1,76 bilhões no mercado doméstico e 1,16 bilhões no mercado internacional. As oscilações econômicas ocorridas na metade do primeiro semestre de 2012 provocaram um crescimento menor no transporte de passageiros<sup>7</sup>. No Brasil, a chegada de turistas por via aérea no ano de 2011 foi de 3.808.341.

Considerando a crescente utilização do modal aéreo pelos turistas em todo mundo, o avião e o aeroporto e toda sua infraestrutura devem ser percebidos como parte do processo turístico de um destino.

### **3 CAXIAS DO SUL**

O município de Caxias do Sul está localizado na Região da Serra Gaúcha, na Microrregião Uva e Vinho, conforme regionalização da Secretaria de Turismo do Estado do Rio Grande do Sul (SETUR). A figura1 apresenta esta localização.

---

<sup>7</sup> Plano Nacional de Turismo 2013-2016. Disponível em : [http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/noticias/todas\\_noticias/Noticias\\_download/PNT\\_2013-2016.pdf](http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/noticias/todas_noticias/Noticias_download/PNT_2013-2016.pdf)



**Figura 1:** Localização de Caxias do Sul, RS

Fonte: <http://www.ocal.com.br/mapa2.htm> acesso 07/07/13

A população de Caxias do Sul no ano de 2010 era de 435.564 habitantes, sendo o segundo município mais populoso do Estado, atrás apenas da capital, Porto Alegre. Possui um território de 1.644,296 Km<sup>2</sup>. O Produto Interno Bruto (PIB) *per capita* a preços correntes é de R\$ R\$ 30.499,00. O Índice de Desenvolvimento Humano IDH (PNDU/ONU 2000) foi de 0,857, e o Índice de Desenvolvimento Socioeconômico (IDESE) de 0,858<sup>8</sup>.

A economia em Caxias do Sul é baseada principalmente pela indústria metalomecânica. As atividades produtivas do município dividem-se em industriais (42,55%), comerciais e serviços (55,82%) e agropecuária (1,63%), de acordo dados da Fundação de Economia e Estatística (FEE, 2009 – NECE). A indústria concentra outras atividades além do setor metalomecânico, como material elétrico e de comunicações, material de transporte, têxtil (vestuário e artefatos de tecido), produtos alimentares, bebidas

<sup>8</sup>Dados disponíveis em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>; <[www.caxias.rs.gov.br](http://www.caxias.rs.gov.br)> Acesso em 07/05/2013





e álcool etílico, de acordo com dados do MTE/CAGED – Relação Anual de Informações Sociais – RAIS/2010, disponíveis no site da Prefeitura Municipal de Caxias do Sul.

Em termos de turismo, em 1931 a cidade realizava a primeira Festa da Uva, dando início à história do turismo em Caxias do Sul, com vinhos, uvas e o clima atraindo visitantes de diversas regiões do país. Atualmente, o evento ocorre no Parque de Exposições Mário Bernardino Ramos, a cada dois anos, entre os meses de fevereiro e março, durante o período de safra da uva. Na edição de 2012, 800 mil pessoas estiveram no evento (Comissão Comunitária da Festa da Uva, 2012). Segundo Dartora (2005, p. 56), é durante a realização da Festa que a cidade recebe o maior número de turistas. Na edição de 2004 passaram pelos postos de informações turísticas, espalhadas pela cidade, mais de 25 mil pessoas, em contrapartida aos 10 mil do mês de junho do mesmo ano (SEMTUR, 2004).

Segundo a Secretaria de Turismo local, vários roteiros turísticos são ofertados na cidade. Destaca-se o “La Città”, que se constitui de atrativos turísticos inseridos no perímetro urbano, na área central de Caxias do Sul. Entre os atrativos nele incluídos esta o casario em volta da Praça Dante Alighieri, a própria praça, a catedral Diocesana; o Museu Municipal; o Parque Getúlio Vargas (Parque dos Macaquinhos) e a Igreja São Pelegrino, que está vinculada aos primórdios da imigração italiana e da fundação da cidade.

Fora do centro da cidade encontra-se o Museu de Ambientação Casa de Pedra; o Monumento Nacional ao Imigrante, inaugurado em 1954 durante a Festa da Uva, criação do escultor Antônio Carangi, e a Réplica de Caxias do Sul em 1885, onde acontece o espetáculo Som e Luz – A saga da Imigração Italiana, e o monumento Jesus Terceiro Milênio, ambos no Parque Mário Bernardino Ramos.

Outro roteiro envolve Ana Rech, distrito de Caxias do Sul, onde se destacam os pinheiros centenários, cascatas e ruas enfeitadas com flores; as tradições e costumes dos imigrantes italianos com a sua música, gastronomia; o artesanato local; as construções,



igrejas e capelas. No período do Natal, a comunidade monta mais de cem presépios, transformando Ana Rech na Vila dos Presépios. O Vale Trentino é um roteiro que abrange também a cidade de Farroupilha e inclui cantinas e paisagens relacionadas à viticultura, entre outros.

Ainda no meio rural há os roteiros: Caminhos da Colônia, conjunto com o município de Flores da Cunha, baseado na italianidade da região e a produção de vinhos; Estrada do Imigrante, que resgata a história do caminho percorrido pelos primeiros imigrantes a chegar a região; e Criúva, outro distrito de Caxias do Sul, este voltado para turismo de aventura e a tradição campeira gaúcha.

### **3.1 Transportes em Caxias do Sul**

“O acesso a Caxias do Sul pode ser feito via importantes rodovias nacionais e estaduais: BR 116, RS 122 e RSC 453 (Rota do Sol). Além de transporte intermunicipal nos limites do Estado, ainda oferece serviços de transporte interestadual e aéreo” (DARTORA, 2005, p.58). A cidade possui uma malha rodoviária urbana de 1383 km, 882 deles pavimentados. Em 2011, até o mês de novembro, era de 247.047 veículos a frota registrada no sistema do DETRAN e disponível no site da Prefeitura Municipal de Caxias do Sul.

O transporte coletivo em ônibus é feita pela concessionária Viação Santa Tereza (VISATE). Quanto ao serviço de taxis e micro-ônibus, eles existem, porém não foram encontrados dados sobre os mesmos, até o presente momento da pesquisa. A Estação Rodoviária localiza-se próxima do centro da cidade, tendo sido construída em 1939, em função da realização da Festa da Uva. Seu terminal tem hoje 19.000 m<sup>2</sup> e conta com uma



área construída coberta de 6.800 m<sup>2</sup>. A Estação Rodoviária atende praticamente todas as localidades do Estado, além das regiões Sul, Sudeste e Centro Oeste do Brasil<sup>9</sup>.

O transporte aéreo é feito através do Aeroporto Hugo Cantergiani, atualmente com vôos diários saindo de Caxias do Sul para São Paulo e Curitiba, através das companhias aéreas: Gol Linhas Aéreas e Azul Linhas Aéreas. A Prefeitura Municipal de Caxias do Sul, através da Secretaria de Trânsito, Transportes e Mobilidade é responsável pela aplicação das normas de segurança da aviação civil preconizadas pela ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) além de coordenar e administrar toda a relação com os permissionários do Aeroporto, e controlar e guardar todos os acessos a pelo ar (pista), limpeza e conservação do terminal de passageiros<sup>10</sup>.

### **3.2 O Aeroporto Hugo Cantergiani**

A construção do aeroporto de Caxias do Sul iniciou em 1936. Os 550m iniciais de pista, de um total de 900m, ficaram prontos em 2 de março de 1941 e, durante sua construção. O Major Homero Souto de Oliveira fez o primeiro pouso no local. O aeroclube se instalou em 24 de agosto de 1941, com a chegada do PP-TDA, primeira aeronave da Campanha Nacional de Aviação, de Assis Chateaubriand. Este aeroporto operou até meados de 1950.

Em 1952 iniciou a construção do atual e, dois anos após, havia uma pista de 900m em saibro. Após 20 anos, na administração do prefeito Vitorio Trez, a pista foi ampliada para 1.220m e asfaltada. Em 1983, o mesmo prefeito e seu secretário Wilson Lucchesi, comandam as obras de ampliação da pista para 1500m. Equipamentos instalados possibilitam a chegada da primeira linha aérea, em 18 de fevereiro de 1988, operada pela

<sup>9</sup> Disponível em: <[http://www.rodoviariacaxias.com.br/empresa/quem\\_somos](http://www.rodoviariacaxias.com.br/empresa/quem_somos)> acesso em 10/05/2013

<sup>10</sup> Disponível em: <<http://www.caxias.rs.gov.br/transito/texto.php?codigo=656>> acesso em 10/05/2013



Rio-Sul, com aeronave Brasília. Essa data marca a inauguração do aeroporto que, segundo o jornal *Pioneiro*, contou com a presença de autoridades, convidados e da comunidade local.

Reportagem do jornal *Pioneiro*, na data, informa que o avião decolou de São Paulo às 14 horas, tendo a bordo como convidado pela Rio-Sul o prefeito de Caxias do Sul, Victorio Trez, e também o diretor do Departamento Aeroviário do Estado, Fernando Cavalcanti Bizarro, o secretário dos Serviços Públicos Urbanos, Wilson Luchesi, o presidente da Rio-Sul, Humberto Costa e o comandante do 5º Comar, major-brigadeiro Vercosa. A linha inicial entre Caxias do Sul e São Paulo, com tempo de duração de 1 hora e 35 minutos, oferecia um voo diário, com previsão de outros serem incluídos à medida que aumentasse a procura por parte dos passageiros. A aeronave utilizada era o Brasília, com capacidade para 30 lugares, que voava a oito mil metros de altitude.com uma velocidade média de 555 quilômetros por hora, podendo alcançar até 2.000 quilômetros. O voo saía de São Paulo às 14 horas e de Caxias do Sul às 16h15min.

Na data da inauguração o prefeito ressaltou que a linha aérea proporcionaria economia de tempo para as pessoas que se deslocavam a São Paulo para tratar de negócios. O aeroporto foi cercado numa extensão de três quilômetros para garantir segurança e contava com um sofisticado gerador de energia elétrica, para que não houvesse interrupções nas operações. Segundo Luchesi “os equipamentos de meteorologia, radiofarol, balizamento noturno e outros em instalação, são os mais modernos do país, à altura de grandes aeroportos” (*Pioneiro*, 18.02.1988, p.15). Inicialmente a Rio-Sul operava Caxias/São Paulo, com aeronave em Brasília, posteriormente, com a totalização de 2.000m de pista, introduziu a operação do Boeing 737-500. De lá para cá, já operaram comercialmente, as companhias aéreas Pantanal, a NHT, a BRA, a TAM, a GOL e a Azul.

A denominação por siglas do Aeroporto segundo as entidades de aviação é “CXJ” determinado pela *International Air Transportation Association* (IATA) e a sigla “SBCX” da



International Civil Aviation Organization (ICAO). Encontra-se habilitado somente a efetuar pousos e decolagens originados ou destinados a localidades do território nacional. O aeroporto é servido por táxis, ônibus e táxi lotações. Há, ainda, a possibilidade de aluguel de automóveis nas imediações. Segundo informações obtidas por Kunz (2013, p. 64):

[...] o Aeroporto Hugo Cantergiani possui uma pista de pousos e decolagens de 1.940m de comprimento e um pátio com capacidade para até cinco aeronaves Boeing 737-700 – aeronaves de grande porte – sendo que o seu sítio aeroportuário é de 57 hectares. O aeroporto fecha para pousos e decolagens, sobretudo por conta da neblina dos meses de inverno, que ocorre, entre outros fatores, pela altitude de 750m na qual está localizado. Por vezes, os passageiros são direcionados, via terrestre, para embarque no Aeroporto Internacional Salgado Filho, na capital, Porto Alegre, há 125 km de distância.”



**Figura 2:** Configuração do Aeroporto Hugo Cantergiani  
Plano Aeroviário do Estado do Rio Grande do Sul. PARGS/2003.





A movimentação de passageiros do Aeroporto no ano de 2012 foi de 300 mil passageiros embarcados e desembarcados. O terminal possui atualmente 2.400m<sup>2</sup> de área construída e uma capacidade de 350 mil passageiros por ano.

O Aeroporto Hugo Cantergiani faz parte do sistema de aeroportos objeto de concessão federal ao Estado do Rio Grande do Sul, administrado por intermédio do Departamento Aeroportuário da Secretaria dos Transportes, e conforme já mencionado a Prefeitura Municipal de Caxias do Sul, atua na gestão do aeroporto.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O turismo é um fenômeno complexo, e para a sua realização são necessários diferentes serviços e infraestruturas. Ele envolve o deslocamento de pessoas de uma origem para um determinado destino. Dentro do SISTUR o Sistema de transportes é tido como o conjunto dos meios de transportes fundamental para permitir e facilitar o deslocamento de pessoas. Os aeroportos possibilitam o deslocamento dos turistas e permite o vínculo entre as localidades.

O Aeroporto Hugo Cantergiani esta situado na área urbana possui uma oferta de serviços que permitem o acesso de diversas de formas: taxi, taxi-lotação, ônibus. Sua localização permite o acesso às outras cidades da região, como Farroupilha, Bento Gonçalves, Gramado, Canela. Sabe-se que a Prefeitura Municipal mantém controle da ocupação do solo no entorno do aeródromo, a fim de evitar a interferência futura na atividade aeronáutica pelo envolvimento da malha urbana.

Nesse contexto foi apresentado o Aeroporto Hugo Cantergiani, com sua história associando seu surgimento à Festa da Uva, portanto associado ao turismo desde o seu início. Também foram resgatados dados específicos que indicam que o mesmo, embora sendo um aeroporto de pequeno porte, possui certa infraestrutura, facilidades de acesso em



relação à Cidade de Caxias do Sul, onde aterram voos diários. Verifica-se, portanto sua importância para o desenvolvimento da cidade e de Caxias do Sul e do turismo na região, pois contribui para o deslocamento de pessoas motivadas tanto por negócios como por lazer.

Os dados aqui apresentados são parciais, pois relatam resultados de uma pesquisa ainda em andamento. O estudo de caráter exploratório, baseado em pesquisa bibliográfica e documental, que primeiramente buscou apresentar o Aeroporto, no segundo momento da pesquisa irá apurar com maior profundidade o olhar dos usuários sobre a oferta de serviços e se esta adequada às demandas do meio em que esta inserida.



## REFERÊNCIAS

BENI, Mário Carlos. **Análise Estrutural do Turismo**. São Paulo: Editora SENAC, 1998, 2001, 2008.

DARTORA, Juliana de Souza. **Turismo e seus discursos: Percepção e Atribuições na Cidade de Caxias do Sul/RS**. 2005. Dissertação (Mestrado) Universidade de Caxias do Sul. Programa de Pós-Graduação. Mestrado em Turismo. Caxias do Sul, 2005. Acesso em: 11/05/2013

GASTAL, Susana de Araújo. **Correio Aéreo e aviação civil: Os primeiros passos da Varig**. Curitiba: Turismo & Sociedade, 2009.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2010.

KÖCHE, José Carlos. **Fundamentos de metodologia científica: teoria da ciência e iniciação à pesquisa**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

KUNZ, Jaciel Gustavo. **A geração de resíduos sólidos Aeroportuários e suas interfaces com o turismo: o caso do Aeroporto Hugo Cantergiani, Caxias do Sul**. Dissertação (Mestrado) Universidade de Caxias do Sul. Programa de Pós-Graduação. Mestrado em Turismo. Caxias do Sul, 2013.

NOLDE, Daiane Munhoz. **A hospitalidade nos aeroportos contemporâneos: O Aeroporto Internacional Salgado Filho**. Dissertação. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Faculdade de Comunicação Social. Curso de Turismo. Porto Alegre, 2008.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

RODRIGUES, Jimmy. **Anotações históricas de Caxias do Sul**. Caxias do Sul: EDUCS, 1998.

SCHLÜTER, Regina G. **Metodologia da pesquisa em turismo e hotelaria**. São Paulo: Aleph, 2003.

SCHMIDT, H. **A arte de viajar**. Humboldt, n. 54. Bonn: Inter Nationes, 1987.

TORRE, Francisco de la. **Sistemas de Transporte Turístico**. São Paulo: Roca, 2002.

TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sócias: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.



#### **SITES CONSULTADOS:**

<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1> Acesso em 07/05/2013

<http://www.caxias.rs.gov.br> Acesso em 07/05/13

<http://www.festanacionaldauva.com.br/2012/intro.html> Acesso em 10/05/13

[http://www.rodoviariacaxias.com.br/empresa/quem\\_somos](http://www.rodoviariacaxias.com.br/empresa/quem_somos) Acesso em 10/05/13

<http://www.turismo.gov.br/turismo/home.html> Acesso em 22/06/13

<http://www.anac.gov.br/> Acesso em 22/06/13

<http://www.infraero.gov.br/> Acesso em 11/08/13