

A INFLUÊNCIA DOS AEROPORTOS NAS REGIÕES: O CASO DE CASCAVEL/ PR

PIEPO, Bruna Cristina¹
MARSCHALL, Camila²
PETRICÓSKI, Isabela Frison³
CARLETTO, Marília Catuzzo⁴
MADUREIRA, Eduardo Miguel Prata⁵

RESUMO

O presente artigo estuda a influência dos aeroportos no desenvolvimento das microrregiões do Oeste do Paraná, mais precisamente para as cidades de Cascavel, Toledo e Foz do Iguaçu, analisando principalmente o terminal aeroviário da Cidade de Cascavel no Paraná, compreendendo a necessidade e demanda desses aeroportos em distâncias relativamente pequenas. Buscando verificar a importância de tais edificações públicas que, com instalações para a operação de aeronaves, para embarque e desembarque de pessoas ou mercadores, ocupam grandes espaços físicos no território, mas tem o poder de impulsionar os negócios da região onde são instalados, garantindo mais empregos, e valorizando a economia local.

PALAVRAS-CHAVE: Aeroportos, Terminal Aeroviário, Cascavel, Microrregiões, Desenvolvimento Regional.

1. INTRODUÇÃO

Um aeroporto é uma edificação pública que possui instalações e facilidades para as operações de aeronaves, gerando o embarque e desembarque de pessoas e também mercadorias. Estas instalações precisam ser de fácil acesso para o transporte de passageiros e de cargas, mas assim, acabam ocupando grandes espaços físicos.

Assim, a presente pesquisa tem como interesse fazer uma análise da influência dos aeroportos nas regiões, relacionando com o aeroporto de Cascavel no Paraná, analisando nossa região oeste como um todo - Foz do Iguaçu, Toledo - e ainda levando em consideração saber como, num dado local, se percebe a necessidade de um maior e mais novo terminal aeroviário para a região. Qual a necessidade e capacidade de aeroportos em distâncias relativamente pequenas, entre regiões e como isso pode influenciar o desenvolvimento regional.

Nesse sentido, estabeleceu-se como problema de pesquisa: até que ponto os aeroportos podem influenciar nas regiões? Visando responder ao problema proposto, estimou-se como objetivo geral

¹ Aluna do oitavo período do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: bruunapiepo@hotmail.com

² Aluna do oitavo período do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: camiila.marschall@hotmail.com

³ Aluna do oitavo período do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: isa_petricoski@hotmail.com

⁴ Aluna do oitavo período do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: mariliacarletto@hotmail.com

⁵ Economista. Mestre em Desenvolvimento Regional. Professor do Centro Universitário FAG e da Faculdade Dom Bosco. E-mail: eduardo@fag.edu.br.

analisar a influência dos aeroportos no desenvolvimento das cidades para então pesquisar a demanda pelos serviços aeroportuários nesses municípios, a fim de verificar a viabilidade da manutenção e da ampliação dos aeroportos nessas cidades. De um modo específico, este trabalho se propôs a: analisar a influência dos aeroportos no desenvolvimento das cidades; pesquisar a demanda pelos serviços aeroportuários nesses municípios; verificar a viabilidade da manutenção e da ampliação dos aeroportos nessas cidades.

Visando uma melhor leitura este artigo foi dividido em cinco capítulos, iniciando pela introdução, passando pela fundamentação teórica, metodologia, análises e discussões, e encerrando com as considerações finais. A fundamentação teórica abrange o desenvolvimento regional, a história da cidade de Cascavel ligada ao aeroporto nela construído, e a relação do aeroporto da cidade com as microrregiões de Toledo e Foz do Iguaçu.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Durante muitos anos os meios de transporte foram sendo aprimorados, desde os modais marítimos, os modais ferroviários e as rodovias até o transporte aéreo, que se tornou um símbolo do transporte do século XXI, exercendo influência na formação de grandes centros urbanos (VASCONCELOS, 2007).

Antes, os aviões e aeroportos eram vistos apenas como um meio de transporte, sendo mais sofisticados e informatizados. Com o decorrer do tempo eles se tornaram um local de comércio e negócios, competindo entre si. Nos países como Europa, Ásia e Estados Unidos, essa situação encontra-se consolidada, ocorrendo a inserção de aeroportos nos planos de desenvolvimento regional e nacional. Já no Brasil, essa ainda é uma tendência inicial, mas existe a capacidade de impulsionar esse setor se houver uma mudança do Estado brasileiro para compreender que essas infraestruturas são essenciais, e com isso criar uma nova filosofia aeroportuária que abrigue grandes investimentos conduzindo a um crescimento econômico e social sob influência desses complexos (VASCONCELOS, 2007).

O avião se tornou então o transporte-símbolo do novo tempo, interligando diversos pontos remotos do planeta e cidades mundiais, com alta velocidade e elevado grau de confiabilidade. Com isso se tornou mais fácil o transporte de cadeias produtivas por meio aéreo até os locais onde a mão-de-obra é mais barata, onde estão os centros de pesquisa tecnológica, ou onde é possível obter matéria-prima e controlar sua qualidade desde a sua origem (VASCONCELOS, 2007).

Os aeroportos surgem assim, com uma importância enquanto polos integradores das diferentes regiões e lugares importantes na definição das novas geografias regionais. O papel dos aeroportos como peça importante no desenvolvimento regional começa a ser assimilado de forma cada vez mais rápida pelos agentes envolvidos na atividade, assim como por todos os agentes econômicos e pela população em geral (CHRISTIAN, 2004, *apud* ANTUNES, 2007).

Os aeroportos têm função não só de transportar pessoas e coisas, mas também ocasionam um grande impacto econômico na cidade, gerando mais empregos, valorizando os bairros degradados em que são inseridos, valorizando a arquitetura e economia desses locais, conectando as redes de transportes urbanos e regionais, e como já foi dito, abrindo muitas novas oportunidades de negócios (VASCONCELOS, 2007).

De acordo com uma análise feita por Pereira (2014), O Brasil experimentou na primeira década do século 21 o maior crescimento e expansão do uso do modo aeroviário de sua história. Houve uma inversão na movimentação de cargas aéreas, sendo que em 2003 o volume de cargas domésticas era maior que o internacional, já em 2010 o volume de cargas tem sido predominantemente internacional. Ele analisa também que essa movimentação de cargas variou conforme os fluxos econômicos dos internacionais, inclusive com a crise de 2008.

Já nos voos comerciais, houveram vários fatores que colaboraram com sua expansão, como a expansão da classe média e a entrada de novas empresas no mercado aéreo: a Gol e a Azul, por exemplo. Isso fez com que a competitividade entre as empresas aumentasse, e consequentemente o preço das passagens diminuiu, havendo a abertura para mais horário de voos, se tornando também mais acessível para a população (PEREIRA, 2014).

Pereira (2014) analisa também o crescimento do número de passageiros em um período de dez anos, onde de 2003 a 2012 o número de passageiros cresceu aproximadamente 150%, e de um ano para o outro o índice de aumento ultrapassa os 20%, segundo dados da INFRAERO.

Na atualidade, segundo informações da CETTRANS (2016) o fluxo de passageiros no terminal aeroviário da cidade de Cascavel é, em média, de 600 passageiros por dia. A rota do

terminal é Curitiba, Campinas e Guarulhos, e a partir desses aeroportos existem conexões para as demais cidades. E as companhias aéreas que operam são Azul e Passaredo.

2.2 A CIDADE DE CASCAVEL

No ano de 1951, com a emancipação do município de Cascavel, a cidade contava com a população de um total de 4.411 habitantes, sendo que 90% dessa população era residente na zona rural. A aglomeração urbana em 1956 passou a ter 2.000 habitantes. Nos primeiros anos de emancipação a cidade já era considerada como importante centro fornecedor tanto de bens quanto de serviços, e de acordo com dados do IBGE (1956), abriga um bom ponto comercial e é ponto obrigatório para todas as comunicações do Extremo Oeste do Paraná. Em 1960 já apresentava uma população de 37.346 habitantes, sendo a população rural ainda predominante (PIERUCCINI, TSCHÁ e IWAKE, 2008).

A economia do município então bastava-se na agricultura e pecuária, com grande destaque para a grande quantidade de pinhais existentes na cidade, considerada sua riqueza natural. A atividade industrial inicialmente desenvolvida, atrelava-se ao extrativismo e à produção alimentar, e houve ainda em 1960 um desenvolvimento expressivo na indústria madeireira, configurando a expansão do segundo grande ciclo econômico da Região Oeste (PIERUCCINI, TSCHÁ e IWAKE, 2008).

Em uma análise de variáveis sócio econômicas, observa-se que com o decorrer dos anos, houve uma elevada taxa de urbanização na Região Oeste do Paraná e também em suas microrregiões. Este fenômeno se deu através do desempenho do setor agrícola que liberou significativa mão de obra no meio urbano. Cascavel está entre uma das cidades que mais possuem números de habitantes da região, sendo polo das demais microrregiões, o que a faz ser de extrema importância. Pode-se dizer que o setor de domínio da região é o setor primário, ressaltando a importância das atividades agropecuárias, e o setor secundário, que passou a ser o segundo setor de maior importância, que está relacionado às agroindústrias da região. O setor de comércio e serviços vem ganhando seu espaço, muitas vezes o último estando à frente do comércio (ARAÚJO, 2008).

Em uma análise de Martins (2008), foram identificados os principais pontos de estrangulamento na infraestrutura de transporte do Estado, estudando os investimentos para os

próximos 20 anos para a Região Oeste do Paraná. Os percentuais de investimento são inexpressivos frente à situação da economia atual.

Uma análise da infraestrutura regional de transporte e suas demandas em nível estadual, feita por Peris, Fonseca e Pieruccini (2008) relata a situação da cidade de Cascavel e região que necessita ser melhor atendida dentro dos programas governamentais que preveem quais são as prioridades de investimentos e de destinação de recursos públicos. Alguns dos principais aspectos que fazem do transporte o principal ponto de estrangulamento para o desenvolvimento regional são: a distância da cidade dos grandes centros de consumo, como mercados e portos, e consequentemente a localização geográfica, as características dos produtos (commodities e produtos de baixo valor agregado) e também a precariedade atual e a escassez de investimentos futuros em rodovias de ligação regional. Esses fatores podem fazer com que hajam elevações dos custos dos transportes, ocasionando também uma competitividade regional da produção local e do potencial de negócios.

2.3 A RELAÇÃO DO AEROPORTO DE CASCAVEL COM AS MICRORREGIÕES DE TOLEDO E FOZ DO IGUAÇU

Em um estudo do modal aéreo, pode-se considerar este como sendo um dos maiores pontos de estrangulamento de transporte da região. Para atender à demanda da população se faz necessário adotar o Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu, independentemente das condições climáticas. Existe também a necessidade da construção de um aeroporto regional na parte central da região, com condição de atender Cascavel, Toledo e todas as proximidades (PERIS, FONSECA e PIERUCCINI, 2008).

Já em uma análise entre as microrregiões de Cascavel e de Toledo, observa-se que estas cidades possuem um estoque representativo de capital social, mas por serem cidades muito competitivas e que não possuem confiança, não conseguem ter uma interação entre si, não beneficiando a população. Essa situação faz com que haja uma falta de interação entre seu capital social, onde ambas cidades tentam transgredir a cooperação que possa haver entre elas. Como um exemplo disso, têm-se o caso recente do projeto para implantação do aeroporto regional do Oeste do Paraná. (PIFFER, *et al*, 2006).

Um levantamento criado a partir do conceito “aeroporto-cidade” intitulado como “Ranking dos Aeroportos Regionais: Potencial de Desenvolvimento”, analisa a combinação entre aeroportos e

suas respectivas cidades, se baseando no projeto de expansão urbana e de relações socioeconômicas regionais. O estudo está ancorado ao crescimento das atividades tanto comerciais quanto industriais, sendo movido pela mobilidade e conectividade dos negócios, fomentada pelos aeroportos. A metodologia utilizada pelo site segue o IMQ (Índice de Qualidade Mercadológica), criada pelo Urban Systems, que atua no planejamento de estratégias, estabelecendo prioridades em negócios e investimentos. Com base em quatro critérios indicadores, sendo estes: infraestrutura e localização, avaliando elementos como a largura e comprimento das pistas, nível de polarização da cidade, desenvolvimento econômico e existência de voos regulares; transporte de passageiros com destinos compostos por lazer, negócios, saúde, educação, tecnologia e linhas de ônibus interestaduais e internacionais; transporte de cargas, medindo a importação e exportação de produtos industriais; e o desenvolvimento imobiliário considerando hospedagem, varejo e educação, foram então avaliados 100 aeroportos regionais com maior potencial econômico (AIRPORT INFRAEXPO, 2016).

Além do ranking geral, no qual o aeroporto municipal de Cascavel encontra-se em 7º lugar, o de Foz do Iguaçu em 10º lugar e o de Toledo em 76º lugar, conta-se também com um ranking listando os top cinco aeroportos regionais, dividido entre as cinco regiões: norte, sul, leste, oeste e centro-oeste. Esta avaliação foi estabelecida através da faixa populacional de cada município, sendo de cidades com até 100 mil habitantes, cidades com 100 a 300 mil habitantes e cidades de 300 a 680 mil habitantes. O aeroporto de Cascavel se enquadra então na faixa populacional de 100 a 300 mil habitantes da região sul, e nessa análise se situa em 3º lugar no ranking, perdendo apenas para o aeroporto de Joinville e para o aeroporto regional de Maringá. Já as microrregiões de Toledo e Foz do Iguaçu, se enquadram no setor de 100 a 300 mil habitantes, estando a primeira em 5º lugar e a segunda em 1º lugar na colocação (AIRPORT INFRAEXPO, 2016).

3. METODOLOGIA

Posto o problema em torno do qual foi perseguido o desenvolvimento teórico, o presente trabalho valeu-se em termos de metodologia, de uma análise crítica e dialética, baseada em referencial bibliográfico e coleta de dados. Conforme Lakatos e Marconi (2001), a revisão bibliográfica se perfaz na avaliação de determinada situação que, quando da formulação do problema, não se tem pleno conhecimento da situação concreta perquirida, razão pela qual se utiliza de informações proporcionadas por pesquisas iguais ou semelhantes, ou mesmo complementares de

certos aspectos da pesquisa pretendida, que já tenham ocorrido anteriormente. A busca por tais fontes, documentais ou bibliográficas, faz-se necessária a fim de evitar a ocorrência de duplicidade de esforços em torno do mesmo objeto, de modo a não ocorrer resultado idêntico ao anteriormente definido por outra pesquisa. Já análise de dados, para Trujillo *apud* Lakatos e Marconi (2001), consiste na busca pela contextualização dos conteúdos do fenômeno estudado e os demais fatores. Essas relações podem ser estabelecidas em função de suas propriedades relacionais de causa-feito, produtor-produto, de correlações, de análise de conteúdo, etc.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

A região Oeste do Paraná possui um sistema de transportes significativos, dando apoio a grande parte das rotas de turismo nacional e internacional, apresentando pouca variedade no transporte de passageiros (TSCHÁ, 2010).

A região abrange uma área territorial cerca de 2.290.859 hectares, utilizando cerca de 11,5% da área do Estado. A contagem populacional realizada pelo IBGE (2010) informa que a cidade de Cascavel, Foz do Iguaçu e Toledo correspondem a cerca de 661.606 habitantes (TSCHÁ, 2010).

É importante verificar de forma breve os dados do Quadro 01, referente às três microrregiões analisadas no trabalho.

Quadro 1 - Informações Básicas das Microrregiões

Microrregião	População (mil)	PIB per capita	Nº Municípios
Cascavel	286.205	18.671,70	18
Foz do Iguaçu	256.088	25.396,17	11
Toledo	119.313	20.514,28	21

Fonte: IPARDES (2016).

A locomoção da população por via aérea pode oferecer vantagens para a região onde está situada a base aeroportuária, aumentando o número de empregos, expandindo as possibilidades de negócios, eventos e, portanto, inserindo e até mesmo aligeirando o crescimento regional (TSCHÁ, 2010).

A região Oeste não apresentou nenhum método de mudança migratória para os municípios de porte intermediário, a presença da infraestrutura aeroportuária traria modificações nas indústrias abrigadas nesses respectivos municípios, já que elas vão até o aeroporto mais próximo, para se locomoverem ou despacharem seus produtos (TSCHÁ, 2010).

O Estado do Paraná está na quarta posição do país, no que se refere em melhor estrutura aeroportuária, dispondo de 40 aeroportos públicos divididos pelo Estado. Mesmo com 40 aeroportos, os voos ainda se concentram em pequenas unidades (TSCHÁ, 2010).

Apesar de contar com cerca de 40 aeroportos públicos, o tráfego aéreo no Paraná é muito concentrado em poucas unidades aeroportuárias. Os 4 principais aeroportos do Estado são o Afonso Pena e Bacacheri em Curitiba, o aeroporto de Londrina e o de Foz do Iguaçu, que representam 94% de passageiros embarcados e desembarcados no Paraná (TSCHÁ, 2010).

No Paraná o responsável pela maior movimentação de passageiros aéreos é o aeroporto Afonso Pena. Os aeroportos de Cascavel e Toledo apresentam uma movimentação acima de 1.000 embarques e desembarques no ano (TSCHÁ, 2010).

De modo geral, houve um aumento significativo no número de passageiros aéreos no Paraná. Vale ressaltar que o aeroporto tem uma grande importância para o desenvolvimento de uma região, seja na economia ou crescimento da cidade (TSCHÁ, 2010).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pode-se concluir com esse artigo, que, de modo geral, tem-se, em todo o estado, uma boa infraestrutura aeroportuária, já que o estado fica em quarta posição no ranking nacional no que se refere a melhor infraestrutura aeroportuária. Os principais aeroportos do estado são os de Curitiba, Londrina e Foz do Iguaçu, já os de Toledo e Cascavel apresentam uma baixa movimentação de passageiros.

Porém, observa-se que com o decorrer dos anos, houve uma elevada taxa de urbanização na Região Oeste do Paraná e também em suas microrregiões. Este fenômeno se deu através do desempenho do setor agrícola que liberou significativa mão de obra no meio urbano. E assim, houve um aumento significativo no número de passageiros aéreos no Paraná.

Vale ressaltar que o aeroporto tem uma grande importância para o desenvolvimento de uma região, seja na economia ou crescimento da cidade, eles têm função não só de transportar pessoas

ou coisas, mas também ocasionam um grande impacto econômico, com mais empregos, ou valorizando os bairros em que são inseridos, ou ainda conectando as redes de transportes urbanos e regionais, e abrindo novas oportunidades de negócios.

REFERÊNCIAS

AIRPORT INFRAEXPO. **Ranking – Aeroportos Regionais:** potencial de desenvolvimento. Disponível em: <http://www.airportinfraexpo.com.br/ranking-aeroportos-regionais-potencial-de-desenvolvimento/>. Acesso em 01/10/2016.

ANTUNES, A.; COSTA, A. A.; GASPAR, F. C. **A importância dos aeroportos no desenvolvimento regional.** 2007
Disponível em: http://www.apdr.pt/evento_1/c_aac10.pdf . Acesso em Setembro de 2016.

CETRANS. Página da Companhia Cascavelense de Transporte e Tráfego. 2016. Disponível em: <http://www.cetrans.com.br/>. Acesso em 22-10-2016.

PERIS, A. F.; FONSECA, M. W.; PIERUCCINI, M. A. Prognóstico. *In:* PERIS, A. F. **Estratégias de Desenvolvimento Regional:** região oeste do Paraná. Cascavel: Edunioeste, 2008.

PERIS, A. F.; FONSECA, M. W.; PIERUCCINI, M. A. **Estratégias de Desenvolvimento Regional:** região oeste do Paraná. Cascavel: Edunioeste, 2008.

VASCONCELOS, L. F. S. **O aeroporto como integrante de um projeto de desenvolvimento regional: a experiência brasileira.** Brasília, 2007.
Disponível em: <file:///C:/Users/Usu%C3%A1rio/Downloads/O%20AEROPORTO%20COMO%20INTEGRANTE%20DE%20UM%20PROJETO%20DE%20DESENVOLVIMENTO%20REGIONAL-%20A%20EXPERI%C3%8ANCIA%20BRASILEIRA.pdf>. Acesso em Setembro de 2016.

PIFFER, M.; ALVES, L. R.; LIMA, J. F.; CAVALHEIRO, M. E.; SILVA, M. G. **Desenvolvimento regional do Oeste paranaense a partir do capital social.**

TSCHÁ, O. C. P. **Análise da influência do modal aéreo no desenvolvimento regional do oeste paranaense.** Toledo, 2010.
Disponível em: <http://livros01.livrosgratis.com.br/cp152202.pdf>. Acesso em Outubro de 2016.