

## O AEROPORTO NA CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO URBANO REGIONAL: O CASO DE MARINGÁ-PR

**Renato César Marques**

Universidade Estadual de Maringá-PR

### RESUMO

Dentre os equipamentos de uma cidade, o Aeroporto não é somente um complemento e sim uma das peças essenciais para seu desenvolvimento econômico e social. A evolução histórica política e econômica de Maringá, bem como a gênese e o fortalecimento dos seus fluxos e fixos, contaram com a essencial participação do campo de aviação originário do Aeroporto Gastão Vidigal e mais recentemente do novo Aeroporto Regional. O objetivo deste Trabalho é o levantamento e resgate da construção do Espaço Urbano Regional de Maringá até os dias de hoje, sob a ótica do Aeroporto, como equipamento de alto nível participativo neste processo e por seguinte trazer subsídios à formulação de políticas de Planejamento Urbano e desenvolvimento da Região Metropolitana de Maringá, bem como do Noroeste Paranaense.

### 1. INTRODUÇÃO

A Cidade de Maringá, planejada pelo traçado Urbanístico do Eng<sup>o</sup>. Jorge Macedo de Vieira, foi fundada em 1947 pela Companhia de Terras Norte do Paraná (que a partir de 1949 passou a se chamar Companhia Melhoramentos Norte do Paraná), dentro do plano de cidades colonizadas pela Companhia, que se estende pelos 545 mil alqueires de área entre Londrina e Umuarama, no norte do Paraná (COMPANHIA, 1977). Um dos primeiros equipamentos que eram implantados nas novas cidades, desbravadas em meio à mata densa, era o aeroporto, pois os acessos por via terrestre se tornavam intransitáveis em épocas de chuvas. Com isso, Maringá ganhou seu campo de aviação, que serviu de ponte para os grandes centros econômicos do País, particularmente com São Paulo.



**Figura 01** – Início do transporte aéreo e inauguração do campo de Aviação – Gastão Vidigal.

Fonte: MUNICÍPIO DE MARINGÁ (2001-2003)

O exemplo de Londrina, que, segundo REZENDE (2001) “o Aeroporto foi sem dúvida um dos diferenciais para que Londrina avançasse e conquistasse uma posição de destaque no Estado e no Sul do País”, também contribuiu como estímulo à implantação do transporte aéreo em Maringá como instrumento de construção de sua rede de fluxos e da consolidação da implantação do seu Plano Urbanístico inicial.

## 2. OBJETIVO

O objetivo deste Trabalho visa estudar e resgatar as dinâmicas referentes às origens, as características arquitetônicas e técnicas, destacando o papel articulador na construção do Espaço Urbano Regional de Maringá e do Norte (atual Noroeste) do Paraná, desempenhado pelo Aeroporto Gastão Vidigal, bem como pelo atual novo Aeroporto Regional e sua futura expansão e Internacionalização Também visa resgatar o Patrimônio histórico, cultural e funcional do Aeroporto Gastão Vidigal dentro da esfera urbana maringaense.

## 3. METODOLOGIA

A metodologia de pesquisa aplicada consiste em levantamento de bibliografia específica da área, dados histórico-operacionais (rotas, cargas; passageiros), com ênfase as operações em solo maringaense, fotografias históricas e contemporâneas, de documentação e acervos públicos ou particulares existentes, junto a órgãos da esfera pública Municipal, Estadual e Federal, meios de comunicação impresso e falado, bem como mídia eletrônica. Inclui-se também a pesquisa e troca de informações junto aos demais projetos de pesquisa científica concluídos ou em andamento, relacionados a construção do espaço urbano regional de Maringá e do noroeste paranaense, bem como entrevistas com pioneiros e demais viventes, relacionadas à aviação em Maringá, que testemunharam ou participaram dos principais acontecimentos relacionados construção do Espaço Urbano Regional. Por fim fez-se o registro fotográfico da atual situação dos dois aeroportos e dos principais fatos contemporâneos à esta pesquisa;

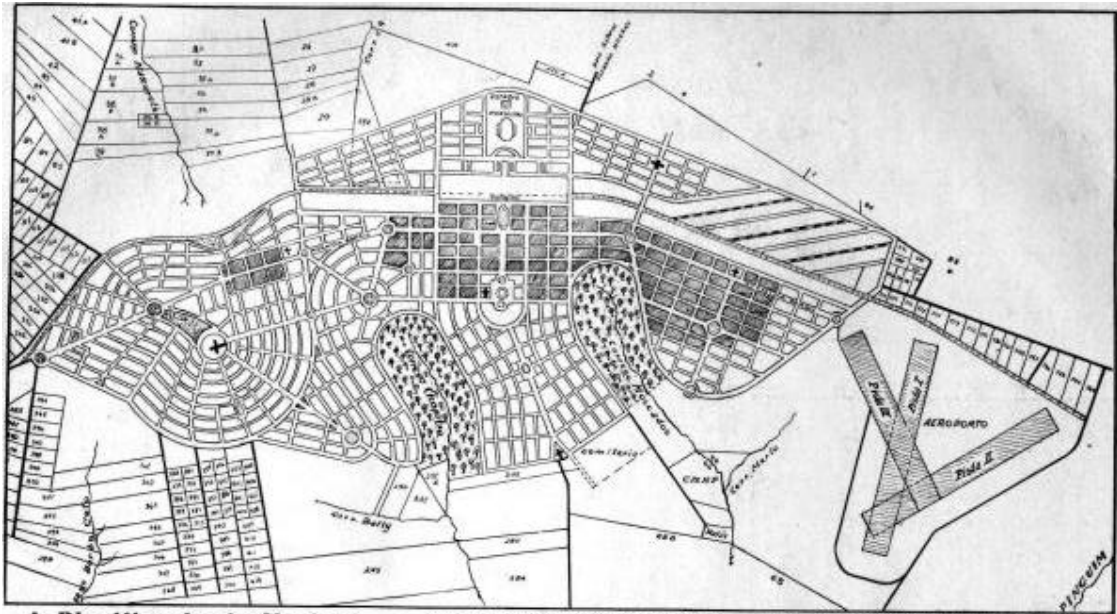
## 4. O AEROPORTO NA CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO URBANO REGIONAL

Inaugurado em 18 de setembro de 1949, o projeto do campo de pouso originário do Aeroporto Gastão Vidigal previa a execução de três pistas de pouso, sendo que somente uma foi concluída (fig. 2 e 3). Na mesma época era inaugurado o Aeroclube de Maringá, que através da aviação particular e táxi aéreo, teve contribuição essencial na implantação e estímulo do transporte aéreo na região. Neste mesmo ano o aeroporto já recebia os primeiros vôos comerciais da Vasp (BRASIL, 1949).

No auge da chamada “época áurea” da aviação Brasileira (BRASIL, 1957) Maringá chegou a receber 16 vôos diários das empresas Real e Vasp, totalizando 63.582 passageiros embarcados/desembarcados em 1957, valores estes somente relativos aos vôos comerciais, sem considerar o movimento de aeronaves particulares e de táxi aéreos. Estes valores foram superados somente em 1998, quando 87.130 passageiros embarcaram e desembarcaram no Aeroporto Gastão Vidigal.



**Figura 02** – Foto aérea do primeiro campo de pouso-1949  
Fonte: UEM (2003)



**A Planificação de Maringá**

O esboço desta planta dá-nos uma ideia da situação da nova cidade de Maringá. Observa o leitor, na parte superior, os 6 quadros circunscritos aos rios. Nesse ponto surgiu o primeiro núcleo de Maringá, pois ali deveria localizar-se a estação ferroviária. Logo depois o leitor para o eixo, pelo Avenida Brasil e encontra-se então a nova cidade com seus quadros já vendidos antecipadamente com rios, também. Todas estas vendas foram realizadas a partir de 1947.

A grande metrópole que surge a 127 quilômetros de Londrina, foi planejada com todos os requisitos da técnica urbanística, pelo engenheiro português Dr. Jorge de Macedo Vieira, autor de notáveis trabalhos no gênero entre os quais se destacam a Estância Aquosa de São Paulo e o novo bairro residencial Novo Cosmópolis, em Campinas, ambas no Estado de São Paulo.

A planta, elaborada com todos os elementos técnicos: topográfico, atmosférico e planimétrico, prevê, com cuidado detalhado, a conveniente localização dos bairros, determinando-lhes exatamente a função dentro da cidade. Assim, de acordo com as

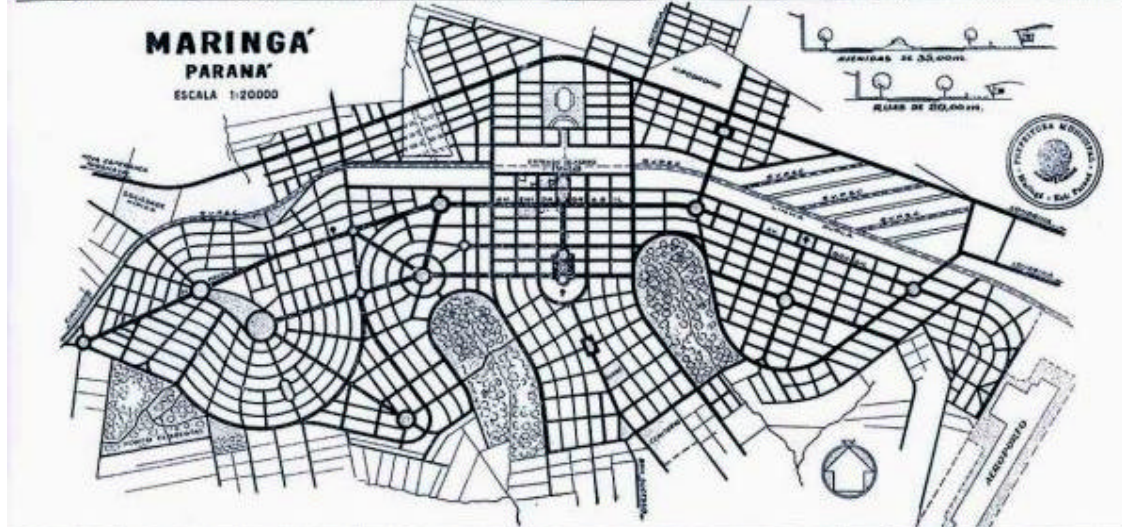
suas finalidades, cada bairro, residencial, residencial popular, industrial, comercial, amarela (ou áreas ferroviárias) etc., tem sua função determinada previamente.

O "centro cívico e administrativo" de Maringá coincide com a parte central da cidade, ficando próximo da estação rodoviária e ferroviária. Nela estão localizados os edifícios públicos municipais, estaduais e federais.

As avenidas são de 45, 35 e 30 metros de largura, com duas faixas de trânsito e refúgio central organizado. As ruas têm 25 metros.

**Visite Maringá no seu 10º Aniversário - 10 de Maio de 1957**

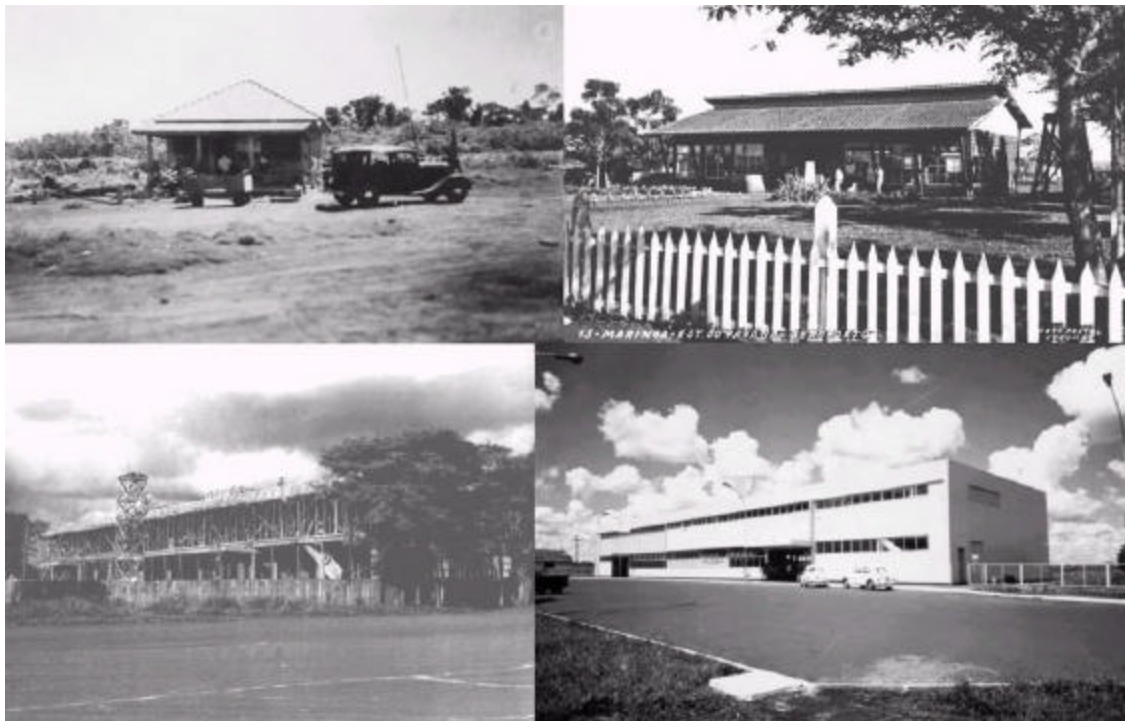
Altitude: 554,87 metros - Latitude: 23° 25' sul - Longitude: W. Grw. 51° 57' - Máxima declive: 3% - Área: 15.000.000 m<sup>2</sup> - 15 km<sup>2</sup> - Área calcada: 84.000/m<sup>2</sup>.



<p><b>Dados Históricos</b></p> <p>Fundada pela Cia. Sphaerocera Para de Paraná, a maior empresa colonizadora da América do Sul, no dia 10 de Maio de 1947, elevada a município no dia 10 de novembro de 1951, criada a Câmara de Vereadores no dia 9 de Março de 1952 e instalado o Prefeito no dia 21 de Março de 1952.</p> <p><b>Dados Atuais</b></p> <p>Do Município</p> <p>85.000 habitantes</p> <p>66 estabelecimentos de ensino</p> <p>12.500 alunos</p> <p>29 empresas de transportes coletivos</p>	<p>Uma estabelecimento comercial</p> <p>Associação em 1956:</p> <p>medicinal em 14 estabelecimentos,</p> <p>escolas em 9 estabelecimentos,</p> <p>hospital em 25 estabelecimentos.</p> <p>Associação recreativa prevista para o ano de 1957 - totaling a crê 35 estabelecimentos</p> <p><b>De Cidade:</b></p> <p>10.000 habitantes livres</p> <p>10.000 habitantes escravos</p> <p>19 Bancos, inclusive o Banco do Brasil S/A</p> <p>1 Caixa Econômica</p> <p>2 cinemas com capacidade para 3.600</p>	<p>lugares tratados</p> <p>1 cinema exterior</p> <p>11 hospitais</p> <p>22 farmácias</p> <p>3 drogarias</p> <p>12 bares e restaurantes populares</p> <p>24 taxistas regulares</p> <p>8 escolas</p> <p>2 empresas telefônicas, sendo uma municipal e uma de instalação, em operação</p> <p>1 aeroporto com 321 por 500 metros, a ser inaugurado em 1957 pelo R. de Aeronáutica</p> <p>194 veículos registrados na Delegacia de Trânsito</p>	<p><b>Distribuição de carros e pontos de Maringá:</b></p> <p>100 ônibus transportando 3.500 passageiros</p> <p>10 ônibus de turismo da "Zaf"</p> <p>6 ônibus de turismo da "Vary", inaugurados em 1956, transportando 4.000 passageiros</p> <p>4 tipos de passageiros, transportados, em 1956, 522.000 passageiros</p> <p>5 linhas aéreas</p> <p><b>Diretor</b></p> <p>Rodolfo Maibos Moreira</p> <p>Cx. Postal. 1138</p> <p>Impressão da GRÁFICA BANGUERANTE</p>	<p><b>A AVENDA</b></p> <p>143</p> <p>População e Bancos de Jovens</p>
--	---	--	---	---

Figura 03 – Evolução da planificação de Maringá (1950-1957) e inserção do Aeroporto Gastão Vidigal.

Fontes: REVISTA A PIONEIRA (1950) e MUNICÍPIO DE MARINGÁ (2001-2003)



**Figura 04** – Quatro momentos na história do Aeroporto Gastão Vidigal: 1º terminal - 1949 (sup. esq.), 2º terminal - 1959 (sup. dir.), construção último terminal – 1964 (inf. esq.) e concluído – 1972 (inf. dir.)  
Fontes: UEM e MUNICÍPIO DE MARINGÁ (2001-2003)

Na segunda metade da década de sessenta e nas duas seguintes, com o advento e consolidação da comunicação e fluxos via terrestre, através da pavimentação e duplicação das estradas, aliada a substituição, pelas companhias de aviação brasileiras, das antigas aeronaves à pistão por turboélices e jatos, exigindo a sua operação em aeroportos distantes entre si e melhor equipados, o transporte aéreo em Maringá sofreu forte declínio, acompanhando a tendência ocorrida no mesmo período na maioria das cidades interioranas do sul do país.

Após a curta operação dos Boeings 727 da TransBrasil no Aeroporto Gastão Vidigal, em maio e junho de 1978, devido a interdição do aeroporto de Londrina para ampliação e reforço da pista de pouso, vários esforços políticos foram empenhados no sentido de revitalizar o transporte aéreo em Maringá.



**Figura 05** – Boeing 727 da TransBrasil no Aeroporto Gastão Vidigal.  
Fonte: O Diário do Norte do Paraná (1978)

No início da década de oitenta iniciaram-se os estudos visando a ampliação do Aeroporto Gastão Vidigal. Investigações do Ministério da Aeronáutica mostraram sua inviabilidade, pois além do Aeroporto Gastão Vidigal já estar encravado na malha urbana de Maringá, fatores como o baixo suporte de carga da pista de pouso e do subsolo, bem como a presença da linha de transmissão da Eletrobrás

próximo a futura ampliação da pista, contribuíram para a inviabilização deste projeto.

Em 1988 foi elaborado pela Empresa Aeroservice (São Paulo), a pedido do governo municipal, o estudo de viabilização do Novo Aeroporto e o Plano Diretor do Novo Aeroporto de Maringá (MUNICÍPIO DE MARINGÁ, 1988) que definiu as diretrizes de localização, implantação e construção do Novo Aeroporto.

As obras do Novo Aeroporto de Maringá iniciaram-se em outubro de 1.994 e foram concluídas em julho de 2.000, com o início da operação comercial de aeronaves em 25 de abril de 2001. Foram consumidos vinte e dois milhões e quatrocentos mil reais em investimentos e atualmente o Aeroporto atende uma região com 90 municípios e população estimada de dois milhões de habitantes (TERMINAIS AÉREOS DE MARINGÁ, 2002).



**Figura 06** – Maquete de estudo de ampliação do Aeroporto Gastão Vidigal.  
 Fonte: MUNICÍPIO DE MARINGÁ (2001-2003)



**Figura 07** – Fotomontagem – vista aérea da construção do novo Aeroporto Regional - 1995  
 Fonte: adaptado de MUNICÍPIO DE MARINGÁ (2001-2003)

Após a inauguração do Aeroporto Regional de Maringá, as autoridades municipais e estaduais iniciaram os estudos para a imediata ampliação e internacionalização do Aeroporto, visando sua inserção no conceito de “Aeroporto-Indústria” (PREVIDELLI, 2002), conceito este em implantação pela INFRAERO nos aeroportos do Galeão (RJ), Confins (MG), Petrolina (PE) e São José dos Campos (SP).

Em 07 de outubro de 2002 foi publicado pelo Governo do Paraná o Edital 01/2002 - SEIT, de concorrência para ampliação e internacionalização do Aeroporto Regional de Maringá (ESTADO DO PARANÁ, 2002), que foi suspenso pelo governo municipal após a posse do novo Governador do Estado, em janeiro de 2003 (INTERNACIONALIZAÇÃO, 2003). Desde então um novo Pla-

no Diretor do Aeroporto está sendo elaborado, com conclusão prevista para novembro de 2003. Este Plano deverá apresentar desde as informações básicas da caracterização urbana e ambiental da cidade e do entorno, bem como estudos da capacidade da infra-estrutura aeroportuária, formulação e análise de alternativas, uso do solo interno, plano de zona de proteção, diretrizes urbanas e ambientais, além de outras questões complementares. Este Plano é pré-requisito para a categorização do Aeroporto Regional de Maringá em Aeroporto Internacional, junto ao Departamento da Aviação Civil (DAC) do Ministério da Aeronáutica (TERMINAIS AÉREOS DE MARINGÁ, 2003).



**Figura 08** – Vista aérea do Aeroporto Regional  
Fonte: Carlos Santos – Jornal Hoje Maringá (2003)



**Figura 09** – Mapa de uso e ocupação do solo de Maringá, com a localização dos dois aeroportos.  
Fonte: MUNICÍPIO DE MARINGÁ (1999)

Para garantir a internacionalização e implantação do “Aeroporto-Indústria” o Plano Plurianual da União contempla o Aeroporto Regional entre as 25 obras elencadas no Estado do Paraná a ser beneficiada com recursos na ordem de R\$ 25 milhões. Esse valor servirá para ampliar a pista do Aeroporto, possibilitando a utilização por aviões de grande porte. Hoje a pista tem 2.100 metros de comprimento e a meta é passar para 3.200 metros depois dos investimentos. O Ministério da Aeronáutica prevê um mínimo de 2.500 metros. O prazo para viabilização total, a fim de criar um Aeroporto Indústria, é de 20 anos (PPA, 2003).

Atualmente o Aeroporto Regional conta com oito vôos diários, operados pela empresas Gol, Rio-Sil (Varig) e Trip , ligando Maringá às cidades de São Paulo, Curitiba, Cuiabá, Cascavel e Campo Grande, sendo que em 2002, 123.464 passageiros embarcaram ou desembarcaram em Maringá e até agosto de 2003 o Aeroporto já registra 98.841 embarques/desembarques.

Já o futuro do antigo Aeroporto Gastão Vidigal é outra questão debatida nos meios governamentais e na sociedade civil. Atualmente funciona a Secretaria Municipal de Transportes no antigo saguão de embarque/desembarque. O terreno, porém, pertence a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). O Governo Municipal demonstrou interesse na área e ofereceu vantagens para que a Companhia abrisse mão de parte do terreno. O município deixaria 20 alqueires para a empresa, assumindo o restante da área. Em contrapartida, a lei de zoneamento seria modificada, fazendo com que a CMNP pudesse construir prédios acima de quatro andares. Isso provocaria uma grande valorização do terreno. A questão caminhava para um entendimento, mas a Associação de Defesa do Consumidor (Aidec) passou a questionar a transação pois a área, por direito, deveria pertencer ao Ministério da Aeronáutica, e a questão deverá arrolar-se judicialmente por tempo indeterminado (PROBLEMAS, 2003).

## 5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Em virtude de este trabalho estar inserido dentro de uma pesquisa de Mestrado em andamento, conclusões definitivas ainda não puderam ser formuladas. Preliminarmente observa-se que a cidade de Maringá, bem como toda a região está passando por um intenso processo de transformação em todos os setores, fruto de sua inserção no processo de globalização e no meio técnico-científico (SANTOS, 1988). Estes processos terão reflexos definitivos na construção do Espaço Urbano e do Espaço Habitado da região (SANTOS, 1993). O futuro Aeroporto Internacional de Maringá e os projetos para o antigo Aeroporto Gastão Vidigal estão intimamente inseridos neste contexto.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. *Estatística do Tráfego Aéreo Comercial* [Divisão de Tráfego-Setor de Estatística]. Rio de Janeiro, 1949.

\_\_\_\_\_. Ministério da Aeronáutica. *Estatística do Tráfego Aéreo Comercial* [Divisão de Tráfego-Setor de Estatística]. Rio de Janeiro, 1957.

COMPANHIA Melhoramentos Norte do Paraná. *Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná*. 2. ed. São Paulo, SP, 1977.

EMPRESA Jornalística O Diário do Norte do Paraná. Operação dos “Jatões” em Maringá [reportagens de capa]. Maringá: Jornal O Diário do Norte do Paraná, mai./jul. 1978.

ESTADO DO PARANÁ. Edital 01/2002 [CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL - Concessão dos serviços de ampliação, administração, operação, manutenção e exploração do Aeroporto Regional de Maringá – SBMH]. Secretaria de Estado da Indústria, do Comércio e do Turismo. Governo do Estado do Paraná, 2002.

INTERNACIONALIZAÇÃO do aeroporto só depende do governador [28 Mar. 2003]. *Empresa Jornalística O Diário do Norte do Paraná*. Maringá: Jornal O Diário do Norte do Paraná, 2003. Disponível em: <<http://www.odiario-maringa.com.br/>>. Acesso em: 28 Mar. 2003.

MUNICÍPIO DE MARINGÁ. Ante-projeto de ampliação do Aeroporto Gastão Vidigal. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. Maringá: Prefeitura do Município, 1985.

\_\_\_\_\_. *Plano Diretor do Novo Aeroporto de Maringá* [Revisão e adaptação ao Decreto nº 59218 de 13/11/1987 e Portaria 1.141 de 08/12/1987]. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. Maringá: Prefeitura do Município, 1988.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar nº 331/99, Anexo III (alterado pela Lei Complementar 340/00). Dispõe sobre o uso e ocupação do solo urbano de Maringá. Maringá: Prefeitura do Município, 1999.

\_\_\_\_\_. Projeto de implantação do Aeroporto Regional. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. Maringá: Prefeitura do Município, 1999.

\_\_\_\_\_. [Projetos, Fotos e Cadastro Técnico – 1947-2003]. Secretaria de Cultura e Patrimônio Histórico. 2001-2003.

PPA garante recursos para aeroporto [04 Set. 2003]. *Empresa Jornalística O Diário do Norte do Paraná*. Maringá: Jornal O Diário do Norte do Paraná, 2003. Disponível em: <<http://www.odiario-maringa.com.br/>>. Acesso em: 04 Set. 2003.

PREVIDELLI, J. *Aeroporto-Indústria* [2 Out. 2002]. EMPRESA JORNALÍSTICA O DIÁRIO DO NORTE DO PARANÁ. Maringá: Jornal O Diário do Norte do Paraná, 2002. Disponível em: <<http://www.odiario-maringa.com.br/>>. Acesso em: 02 Out. 2002.

PROBLEMAS emperram projetos ambiciosos [25 Ago. 2003]. *Empresa Jornalística O Diário do Norte do Paraná*. Maringá: Jornal O Diário do Norte do Paraná, 2003. Disponível em: <<http://www.odiario-maringa.com.br/>>. Acesso em: 25 Ago. 2003.

REVISTA A PIONEIRA – O retrato do Norte do Paraná, [Nº 07, Jul-Ago/1950]. Londrina: 1948-?. Bimestral.

SANTOS, M. *O meio técnico-científico e a urbanização no Brasil*. In: Espaço e debates, nº 21, p. 5-7. 1988.

\_\_\_\_\_. *A Urbanização Brasileira*. São Paulo, HUCITEC, 1988.

\_\_\_\_\_. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. São Paulo, HUCITEC, 1993.

TERMINAIS AÉREOS DE MARINGÁ. Dados técnico-históricos do Aeroporto Regional. Maringá, 2002. Disponível em <<http://www.aeroportomaringa.com.br/portugues/aeroporto/index.htm>>. Acesso em 17 Set 2002.

\_\_\_\_\_. *Plano Diretor*. [Aeronews]. Maringá, 2003. Disponível em <<http://www.aeroportomaringa.com.br/portugues/mapa/index.htm>>. Acesso em 10 Set 2003.

UEM - Museu da Bacia do Paraná. Cadastro técnico de fotos da história de Maringá. Universidade Estadual de Maringá-Pr. Maringá, 2003.



**Agradecimento:** Ao Sr. Harro Fouquet, pela inestimável contribuição com dados estatístico-operacionais e históricos da aviação em Maringá, nas décadas de cinquenta e sessenta.

**Endereço do autor:**

**Renato César Marques** (e-mail: [rcmarques@uem.br](mailto:rcmarques@uem.br))  
Engenheiro Civil e de Segurança do Trabalho  
Mestrando pelo PGE-UEM

Universidade Estadual de Maringá– Departamento de  
Engenharia Civil  
Av. Colombo, 5790, Bloco C-67, Zona 07 – 87020-900 -  
Maringá-PR  
Fone/fax (44) 261-4322