

TEXTOS PARA DISCUSSÃO

LabCit/Gedri

V. 3, n.1, 2022
ISSN 2675-3308

A DINÂMICA RECENTE DO TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS EM FOZ DO IGUAÇU

Prof. Dr. Nelson Fernandes Felipe Junior
Fernanda Matos da Silva

O Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transporte e Logística – LabCit se constitui como espaço de interação entre pesquisadores, professores, estudantes e comunidade, oferecendo suporte para atividades de pesquisa, ensino e extensão. A origem do laboratório remete ao **Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas – Gedri**, constituído em 2005. O mesmo congrega pesquisadores de diferentes regiões do país. O grupo é certificado pelo CNPq desde 2005 e atualmente é sediado no Departamento de Geociências da Universidade do Federal de Santa Catarina (UFSC).

LABCIT/GEDRI
Departamento de Geociências
Bloco C do CFH, Sala 4
E-mail: labcit.gedri.cfh@contato.ufsc.br
Telefone: 048-3721-8594
Ramal: 8594



Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC
Centro de Filosofia e Ciências Humanas – CFH
Departamento de Geociências – GCN
Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da UFSC
Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transportes e Logística -
LABCIT
Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas -
GEDRI
Coordenador: Márcio Rogério Silveira

Site: <https://labcit.ufsc.br/>

A DINÂMICA RECENTE DO TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS EM FOZ DO IGUAÇU

Textos
para
Discussão

Prof. Dr. Nelson Fernandes Felipe Junior

Docente do curso de Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Integração Contemporânea da América Latina (PPGICAL), da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA)

Fernanda Matos da Silva

Graduanda do curso de Geografia da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA)

Resumo: Este artigo analisa a dinâmica recente do transporte aéreo de passageiros em Foz do Iguaçu. O modal aéreo gerou/gera reflexos nas infraestruturas aeroviárias, nos fluxos e no território, visando atender as demandas corporativas, econômicas, sociais e turísticas. As interações espaciais possibilitadas por essa modalidade de transporte são influenciadas pelas técnicas, modernizações, novas demandas, alterações logísticas e normativas, avanço dos transportes e comunicações, além da dinâmica macroeconômica. Para a realização da pesquisa e elaboração do artigo, foram realizados trabalhos de campo no Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas, além de entrevistas com profissionais da Infraero e responsáveis pela gestão aeroportuária. Como resultado principal da pesquisa, constatou-se que o aeroporto iguaçuense exerce uma influência (hinterlândia) supranacional, pois atende demandas do Brasil, da Argentina e do Paraguai (região da Tríplice Fronteira), principalmente ligadas ao turismo e ao comércio.

Palavras-chave: transporte aéreo, Foz do Iguaçu, Tríplice Fronteira, fluxos, passageiros.

THE RECENT DYNAMICS OF AIR TRANSPORT OF PASSENGERS IN FOZ DO IGUAÇU

Abstract: This article analyzes the recent dynamics of passenger air transport in Foz do Iguaçu. The air modal generated/generates reflexes in the air infrastructures, in the flows and in the territory, aiming to meet the corporate, economic, social and tourist demands. The spatial interactions made possible by this mode of transport are influenced by techniques, modernizations, new demands, logistical and regulatory changes, advances in transport and communications, in addition to macroeconomic dynamics. To carry out the research and prepare the article, fieldwork was carried out at the International Airport of Foz do Iguaçu/Cataratas, in addition to interviews with professionals from Infraero and those responsible for airport management. As a main result of the research, it was found that the Iguaçu airport exerts a supranational influence (hinterlândia), as it meets demands from Brazil, Argentina and Paraguay (Triple Border region), mainly related to tourism and commerce.

Keywords: air transport, Foz do Iguaçu, Triple Border, flows, passengers.

INTRODUÇÃO

Os aeroportos são importantes pontos nodais no espaço, apresentando fluxos de passageiros e aeronaves, infraestruturas, tecnologias, estabelecimentos comerciais e outros. O transporte aéreo se caracteriza pela agilidade nos deslocamentos e é relevante para a economia, para as interações espaciais e para o desenvolvimento, especialmente no caso do Brasil – país de “dimensões continentais”, em que os fluxos ocorrem, muitas vezes, a grandes distâncias.

O setor aéreo apresentou avanços e modernizações, sobretudo nas últimas quatro décadas. Vários aeroportos qualificaram as infraestruturas para melhor atender às demandas existentes, além de possuírem diversos serviços voltados ao consumo dos passageiros. Assim, os grandes aeroportos foram transformados em centros comerciais que abrigam várias lojas, bancos, casas de câmbio, restaurantes, lanchonetes etc. As aeronaves também se modernizaram e passaram a dispor de uma tecnologia avançada voltada à segurança e melhor desempenho, ou seja, frequentemente surgem novos aviões mais seguros e com grande capacidade (tonelagens, número de passageiros etc.), sendo resultado de grandes investimentos em pesquisa e desenvolvimento (P&D) (QUINTILHANO, 2014).

Os investimentos em infraestruturas exercem efeitos no setor de transportes e na economia, pois fomentam a demanda efetiva, o efeito multiplicador e a geração de empregos e renda à população. O setor privado e o Estado são importantes nesse processo, com destaque aos investimentos, financiamentos, adequadas parcerias público-privadas (PPPs), melhorias nas infraestruturas aeroportuárias (ampliação da capacidade dos pátios e dos terminais de passageiros, por exemplo), otimização da logística, adequação do sistema normativo, aprimoramento da tecnologia, entre outros.

O transporte aéreo atende a várias demandas, como, por exemplo, o turismo. No caso de Foz do Iguaçu, o Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas é responsável pelo atendimento de parte das demandas turísticas, além do comércio em Ciudad del Este (Paraguai) e do turismo e comércio em Puerto Iguazú (Argentina). Portanto, o transporte aéreo exerce função relevante na economia regional e gera interações que produzem o espaço.

O presente artigo está estruturado da seguinte forma: Introdução; O aeroporto de Foz do Iguaçu: localização estratégica e importância regional; O transporte aéreo de passageiros em Foz do Iguaçu e sua relação com a demanda turística; Considerações finais; e Referências.

O AEROPORTO DE FOZ DO IGUAÇU: LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA E IMPORTÂNCIA REGIONAL

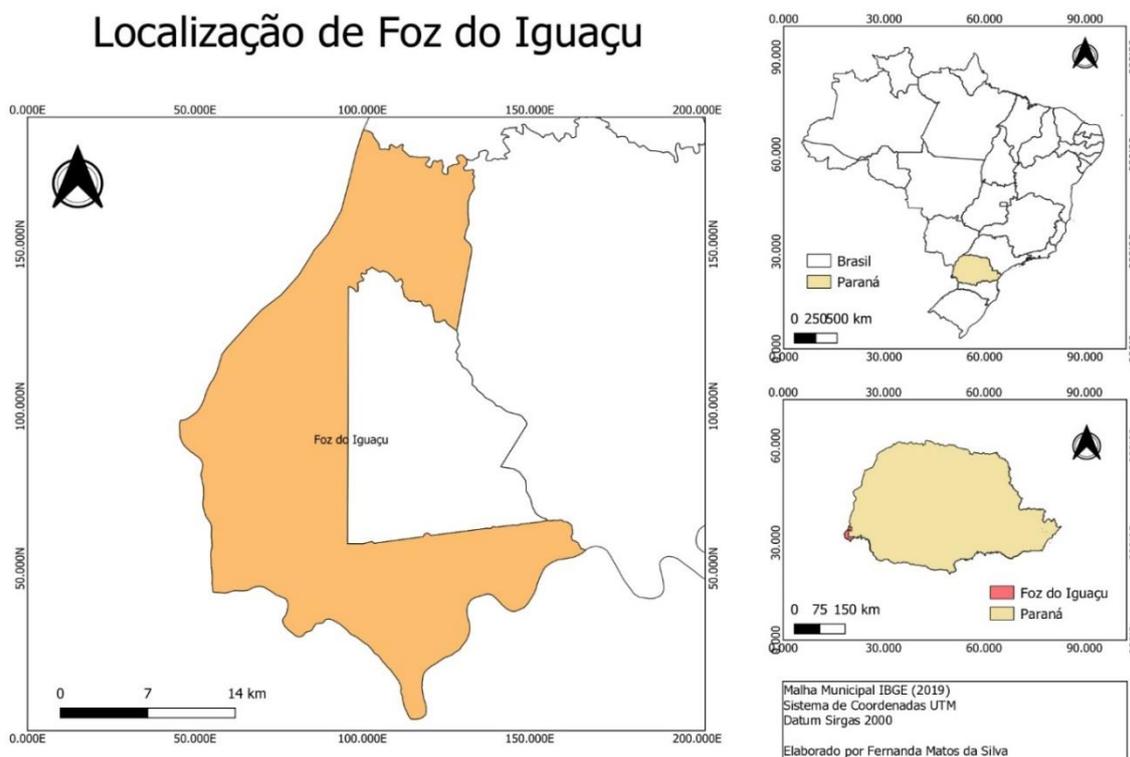
Os aeroportos deixaram de ser uma estrutura física caracterizada apenas por ser um ponto de passagem. A necessidade do aumento da velocidade de circulação (informações, pessoas e mercadorias) deixou em

evidência a importância que o aeroporto desempenha na cidade e/ou região em que serve (QUINTILHANO, 2014). Nesse sentido, o transporte aéreo é importante para fomentar o desenvolvimento econômico, a geração de empregos e renda, surgem novas oportunidades de negócios e investimentos, são criadas conexões com as redes de transportes (urbanos e regionais), entre outros.

O setor aéreo (especialmente a aviação comercial) é estratégico para o Brasil e para a região da Tríplice Fronteira, considerando o atendimento das demandas corporativas, econômicas, sociais, turísticas etc., assim, o transporte aéreo não representa um fim em si mesmo e ainda desempenha um papel catalisador, visto que possui capacidade de conquistar novos mercados, incorporar inovações (tecnológicas e organizacionais), atender necessidades de deslocamentos (cargas e pessoas), entre outros. Os aeroportos de São Paulo, Campinas, Rio de Janeiro e Brasília são *hubs* (nós) das operações das empresas aéreas no território nacional, o que evidencia a importância desses fixos para o funcionamento do setor.

No que se refere ao aeroporto de Foz do Iguaçu (mapa 1), suas obras foram iniciadas na década de 1930, sendo considerado o fator estratégico de sua localização: a região da Tríplice Fronteira (Argentina, Brasil e Paraguai). A princípio a construção do aeroporto se deu por conta da linha do Correio Aéreo Militar, que se estenderia de Foz do Iguaçu a Guaíra. Entretanto, o terreno não era apropriado para os pousos e decolagens de aeronaves de médio e grande portes, além da pista não ser asfaltada. Somente a partir de 1974, quando o aeroporto passa a ser controlado pela Infraero, começam a ser realizadas algumas melhorias, como a inauguração de um novo terminal de passageiros, obras na pista e outros.

Mapa 1: Município de Foz do Iguaçu.



A Tríplice Fronteira compreende a interseção das fronteiras entre o Brasil, o Paraguai e a Argentina. Esta região se caracteriza, entre outros aspectos, pela presença de espaços urbanos nos limites territoriais (cidades-gêmeas) – caso de Foz do Iguaçu (Brasil), Ciudad del Este (Paraguai) e Puerto Iguazú (Argentina) – e pela intensidade dos fluxos comerciais, demográficos e turísticos. Ademais, a região da Tríplice Fronteira evidencia relações transfronteiriças e diversas interações espaciais (sociais, de mercadorias, de veículos etc.).

As três cidades da Tríplice Fronteira possuem aeroportos. O de Ciudad del Este é o Aeroporto Internacional Guaraní – o segundo com mais fluxos no Paraguai (atrás apenas de Assunção). Em Puerto Iguazú tem o Aeroporto Internacional Cataratas del Iguazú; e em Foz do Iguaçu há o Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas, sendo o de maior movimentação na região. Em relação aos fluxos de passageiros, em 2018, o aeroporto paraguaio totalizou 41.512, o argentino 1.107.174 e o brasileiro 2.340.950 (considerando os embarques e desembarques) (DINAC; AEROPUERTOS ARGENTINA; ANAC, 2020).

As principais empresas aéreas que operam voos nesses aeroportos são: Latam (no Aeroporto Internacional Guaraní – Paraguai); Aerolíneas Argentinas, Latam, Andes Líneas Aéreas e Flybondi (no Aeroporto Internacional Cataratas del Iguazú – Argentina); Latam, Gol e Azul (no Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas – Brasil) (DINAC; AEROPUERTOS ARGENTINA; INFRAERO, 2020).

A depender do patamar de modernização e do nível das infraestruturas, os aeroportos podem exercer uma determinada influência no âmbito regional, especificamente na distribuição de mercadorias e nos fluxos de passageiros (viagens domésticas e internacionais). O Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas possui uma influência (hinterlândia) que vai além do território brasileiro (supranacional), visto que atende demandas do Brasil, da Argentina e do Paraguai, sobretudo relacionadas ao turismo e ao comércio na região da Tríplice Fronteira.

O Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas se caracteriza por ser um ponto nodal no espaço, pois se destaca nos fluxos de passageiros brasileiros e estrangeiros na região da Tríplice Fronteira (tabela 1). O aeroporto está localizado a 13 quilômetros do centro da cidade e próximo da fronteira entre os três países (Brasil, Paraguai e Argentina). Em 2019, movimentou diariamente uma média de 5.633 passageiros, 54 voos e 1.581 quilos de carga aérea (INFRAERO, 2020).

Tabela 1: Fluxos de passageiros no Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas (2016-2019).

Anos	Total de passageiros (embarque e desembarque)
2016	1.851.116
2017	2.177.289
2018	2.340.950
2019	2.278.419

Fonte: ANAC, 2020.

Houve crescimento na movimentação de passageiros no Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas entre 2016 e 2018 (tabela 1). O turismo e o comércio são relevantes em âmbito regional,

diante disso, investimentos são necessários para melhor atender à demanda, principalmente nos modais aéreo e rodoviário. Para as cidades fronteiriças (Foz do Iguaçu, Ciudad del Este e Puerto Iguazú), estes dois modais são fundamentais para permitir os deslocamentos de pessoas até os pontos turísticos e os centros de compras (roupas, calçados, eletroeletrônicos, informática etc.).

Na economia iguaçuense destacam-se os serviços, o turismo e o comércio, entretanto, a maior arrecadação é proveniente da produção de energia elétrica (Usina Hidrelétrica de Itaipu). Em 2018, o setor de serviços foi responsável por 52% dos empregos formais no município e, juntamente com o comércio, representaram 80% do total. Das 13.288 empresas existentes em Foz do Iguaçu em 2018, 90% se concentravam nos setores de serviços e comércio (PORTAL DA CIDADE, 2020).

O TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS EM FOZ DO IGUAÇU E SUA RELAÇÃO COM A DEMANDA TURÍSTICA

O turista muitas vezes procura em outras localidades contato com a natureza e manifestações culturais que sejam diferentes do seu local habitual de existência. O deslocamento espacial e o turismo possuem relação, pois o transporte garante a articulação entre o local de moradia e o destino turístico (AREDES, 2013). Entrementes, ressalta-se que o incremento do turismo e dos fluxos aéreos depende do crescimento da economia nacional (expansão dos empregos formais, aumento relativo da renda etc.), ou seja, é preciso haver condições macroeconômicas favoráveis para impulsionar essas duas atividades.

Foz do Iguaçu tem no ecoturismo uma relevante atividade econômica, com destaque ao Parque Nacional do Iguaçu, atraindo turistas brasileiros e estrangeiros. As Cataratas do Iguaçu, o Parque das Aves e a Usina Hidrelétrica de Itaipu (binacional) são grandes atrativos da região, além do comércio no Paraguai e do turismo e comércio na Argentina. Estes fatores movimentam a cidade de Foz do Iguaçu e outras fronteiriças, com destaque ao transporte rodoviário e ao Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas no atendimento dos fluxos de passageiros.

Todas essas atrações foram favoráveis para que o setor de turismo começasse a expandir/fortalecer na cidade. Segundo dados do Ministério do Turismo, Foz do Iguaçu é o terceiro município mais visitado no Brasil, ficando atrás somente do Rio de Janeiro e Florianópolis, recebendo 12,9% do fluxo total de turistas em 2018 (PARANÁ TURISMO, 2018).

A principal atração na cidade de Foz do Iguaçu é o Parque Nacional do Iguaçu, que todos os anos atrai milhares de turistas. Segundo dados do Governo do Estado do Paraná, o Parque Nacional do Iguaçu recebeu 2.020.358 turistas em 2019, considerando um recorde de visitas (tabela 2). Os brasileiros são os que mais visitam o parque (53%), principalmente do estado de São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. O Parque Nacional é considerado uma das atrações principais do país, ficando somente atrás do Cristo Redentor, no Rio de Janeiro, segundo o Governo do Paraná (2020). A principal motivação para

visitar Foz do Iguaçu é o turismo de lazer. Este movimento, por conseguinte, a rede hoteleira da cidade, os restaurantes, os bares e outros.

Tabela 2: Visitantes internacionais ao Paraná (2016-2018) (porcentagem).

País de residência/Anos	2016	2017	2018
Argentina	20,8	26,1	30,4
Paraguai	18,0	19,6	16,6
EUA	7,4	6,5	7,1
Espanha	4,3	3,8	3,9
Peru	3,8	3,5	3,7
Alemanha	5,0	3,9	3,4
Chile	2,7	3,0	3,0
Uruguai	3,6	4,0	3,0
Reino Unido	2,6	2,6	2,9
Japão	3,2	2,9	2,8

Fonte: Ministério do Turismo e Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE), 2014-2018.

A maioria dos turistas estrangeiros que visitou o Paraná, em 2018, foi da Argentina e do Paraguai (tabela 2), e há predomínio dos fluxos de passageiros nos aeroportos de Curitiba (Afonso Pena) e de Foz do Iguaçu/Cataratas. Segundo o Paraná Turismo (2018), as principais atividades exercidas pelo público estrangeiro no estado estão ligadas ao turismo de lazer, seguido pelos negócios. Curitiba é o destino mais procurado para os negócios, os eventos e as convenções, com 35,5% dos turistas em 2016. O lazer é o segundo motivo que atrai mais turistas para a capital paranaense.

A Infraero realizou investimentos no aeroporto iguaçuense e algumas obras terminaram no primeiro semestre de 2020, quais sejam: nova área de embarque e desembarque, expansão dos espaços comerciais, reforma dos sanitários, novos elevadores e pontes de embarque. Além disso, destacam-se outras melhorias nos últimos anos, caso da ampliação do pátio de estacionamento das aeronaves e o prolongamento e recapeamento da pista. Os recursos são oriundos de um convênio firmado entre a Usina Hidrelétrica de Itaipu e a Infraero, que contribuem com 80% e 20%, respectivamente. Há previsão também da duplicação da Rodovia das Cataratas (trecho da BR-469) (ITAIPU, 2020).

Com as melhorias a capacidade do aeroporto duplicou, passando de 2,6 milhões para 5 milhões de passageiros por ano (INFRAERO, 2020). Foz do Iguaçu está entre os destinos brasileiros mais procurados pelos turistas, sendo importante o modal aéreo para a economia local e regional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte aéreo de passageiros passou por mudanças no Brasil, sobretudo a partir de 2003. Um dos fatores de impulso foi o turismo, cuja relação com o deslocamento espacial é intrínseca, gerando repercussões econômicas e territoriais. As redes e os fluxos são influenciados pelas técnicas, modernizações, novas

demandas, mudanças/adequações logísticas e normativas, melhoria dos transportes, comunicações e informações, além da dinâmica econômica regional e nacional.

As infraestruturas, os meios e as vias de transportes, as estratégias logísticas e competitivas e outros fatores influenciam na competitividade dos territórios. Os aeroportos modernos são escolhidos pelas empresas para realizarem operações e, dessa maneira, incrementam os fluxos de passageiros e cargas, pois possuem melhores instalações e tecnologias (equipamentos, sistemas de informação e comunicação etc.). Estes acabam agregando outras atividades no espaço, principalmente serviços especializados e atividades comerciais e financeiras (lojas, restaurantes, lanchonetes, bares, casas de câmbio, farmácias, caixas eletrônicos, hotéis e outros).

O modal aéreo influencia a fluidez territorial, a circulação de pessoas e mercadorias e o desenvolvimento de Foz do Iguaçu e da região da Tríplice Fronteira. O fomento do transporte aéreo de passageiros gerou reflexos nas infraestruturas aeroviárias, na circulação, na logística, no sistema de normas e regulações, entre outros, com o objetivo de atender as demandas existentes (negócios, lazer, turismo, compras etc.). Não obstante, uma expansão significativa dos fluxos depende do crescimento da economia nacional, ou seja, da existência de condições macroeconômicas favoráveis, com destaque ao crédito e à geração de empregos formais e renda.

Considerando o nível de modernização e a qualidade dos fixos existentes, os aeroportos exercem uma determinada influência no âmbito regional (hinterlândia). Diante disso, o Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas possui uma influência supranacional, visto que atende demandas do Brasil, da Argentina e do Paraguai (região da Tríplice Fronteira), notadamente relacionadas ao turismo e ao comércio.

O Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas é um “nó” no território, pois se destaca nos fluxos de brasileiros e estrangeiros na região da Tríplice Fronteira. O transporte aéreo atende parte das demandas sociais e econômicas, assim, o aeroporto iguaçuense permite a circulação de pessoas que buscam, principalmente, o turismo no município, além do comércio em Ciudad del Este (Paraguai) e o comércio e turismo em Puerto Iguazú (Argentina).

REFERÊNCIAS

AEROPUERTOS ARGENTINA 2000. Dados e informações dos aeroportos da Argentina. Buenos Aires, 2020. Disponível em: <<https://www.aa2000.com.ar/iguazu>>. Acesso em: 05/10/2020.

AREDES, A. **Transporte aéreo e turismo: a dinâmica dos fluxos por vôos charter e fretamentos domésticos de passageiros no Brasil**. Tese de Doutorado em Geografia. Universidade Estadual Paulista (UNESP). Presidente Prudente, 2013.

BARAT, J. **Globalização, logística e transporte aéreo**. São Paulo: Senac, 2012.

BRASIL. **Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)**. Brasília, 2020. Disponível em: <<https://dados.gov.br/organization/agencia-nacional-de-aviacao-civil-anac>>. Acesso em: 01/09/2020.

_____. **Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO)**. Brasília, 2020. Disponível em: <<https://transparencia.infraero.gov.br/estatisticas/>>. Acesso em: 12/08/2020.

- _____. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)**. Rio de Janeiro, 2020. Acesso em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais.html>>. Acesso em: 16/07/2020.
- CHESNAIS, F. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Transporte e Economia: Transporte Aéreo de Passageiros**. Brasília, 2015.
- COPPIO, G. J. L.; CAETANO, M.; ALVES, C. J. P.; CIVIDANES, L. de S.; LIMA, M. G. de. Impacto da crise econômica brasileira no transporte aéreo no país: uma análise da influência do PIB e da inflação. In: **Revista Transportes**, v. 25, n. 2. Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes (ANPET), 2017.
- CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E. de; CORRÊA, R. L.; GOMES, P. C. da C. (Org.). **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-314.
- COUTINHO, L. A terceira revolução industrial e tecnológica: as grandes tendências de mudança. In: **Economia e sociedade**, n. 1. Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Campinas, 1992.
- CRUZ, R. de C. A. da. **Introdução à geografia do Turismo**. São Paulo: Roca, 2003.
- EDRA, F. P. M. **A relação entre turismo e transporte aéreo**. Mestrado em Engenharia de Transportes. COPPE/Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Rio de Janeiro, 2005.
- GOULART, M.; KROM, V. Transporte aéreo: conhecendo o transporte aéreo no Brasil. In: **VIII Encontro Latino-Americano de Iniciação Científica e IV Encontro Latino-Americano de Pós-Graduação**. Universidade do Vale do Paraíba, 2004.
- GROSSI, V. **Um novo tempo para a aviação comercial brasileira**. São Paulo: SBDA, 2000.
- ITAIPU. Informações sobre investimentos. Foz do Iguaçu, 2020. Disponível em: <<https://www.itaipu.gov.br/responsabilidade-social/revitalizacao-do-aeroporto-internacional-cataratas>>. Acesso em: 01/10/2020.
- KON, A. **Economia de serviços: teoria e evolução no Brasil**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.
- MAMIGONIAN, A. **Ciclos econômicos e organização do espaço**. Florianópolis: Editora UFSC, 1998.
- MARX, K. **O capital: crítica da economia política (livro II)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- OLIVEIRA, A. V. M. **Transporte aéreo: economia e políticas públicas**. São Paulo: Pezco, 2009.
- PAGE, S. **Transporte e turismo**. Porto Alegre: Bookman, 2001.
- PALHARES, G. L. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.
- PARAGUAI. **Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC)**. Dados e informações dos aeroportos do Paraguai. Assunção, 2020. Disponível em: <<http://www.dinac.gov.py/v3/>>. Acesso em: 10/11/2020.
- PEREIRA, A. P. C. **Asas da centralidade em céus conhecidos: a dinâmica empresarial do setor de transporte aéreo no território brasileiro**. Tese de Doutorado em Geografia. Universidade de São Paulo (USP). São Paulo, 2014.
- _____. Novas lógicas espaciais do setor de transporte aéreo regional no estado de São Paulo. In: **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 18, n. 1. Rio de Janeiro, 2016.
- _____. **Transporte aéreo regional no estado de São Paulo**. Dissertação de Mestrado em Geografia. Universidade Estadual Paulista (UNESP). Presidente Prudente, 2010.
- PONS, J. M. S.; REYNÉS, M. R. M. **Geografía de los transportes**. Palma; Illes Balears: Universitat de Illes Balears, 2004.
- PORTAL DA CIDADE. Informações e dados sobre o município de Foz do Iguaçu. Foz do Iguaçu, 2020. Disponível em: <<https://foz.portaldacidade.com/noticias>>. Acesso em: 25/09/2020.
- PORTER, M. E. **Estratégia competitiva: técnicas para análise de indústrias e da concorrência**. Rio de Janeiro: Elsevier/Campus, 2005.

QUINTILHANO, D. **A reestruturação do transporte aéreo de cargas no Brasil**: internacionalização dos fluxos e estratégias logísticas. Tese de Doutorado em Geografia. Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Florianópolis, 2019.

_____. **Transporte aéreo de cargas em Santa Catarina**: desenvolvimento e perspectivas. Dissertação de Mestrado em Geografia. Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Florianópolis, 2014.

RANGEL, I. **Obras reunidas** (v. 1 e 2). Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

RODRIGUES, L. A. **Transporte aéreo de passageiros no estado de Santa Catarina**: estratégias logísticas e organização territorial. Dissertação de Mestrado em Geografia. Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Florianópolis, 2020.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2002.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro; São Paulo: Record, 2001.

SILVA, A. da. **Aeroportos e desenvolvimento**. Belo Horizonte; Villa Rica; Rio de Janeiro: Incaer, 1991.

SILVA, O. V. da; PARRA, C. de S. A importância do transporte aéreo para o turismo e a economia mundial. In: **Revista Científica Eletrônica de Turismo**, ano V, n. 9. Faculdade de Ciências Humanas; Editora FAEF. Garça, 2008.

SILVEIRA, M. R. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro. In: SILVEIRA, M. R.; MOURÃO, P. F. C.; LAMOSO, L. P. (Org.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

_____(Org.). **Circulação, transportes e logística**: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SILVEIRA, M. R.; FELIPE JUNIOR, N. F. (Org.). **Circulação, transportes e logística no Brasil**. Florianópolis: Insular. 2019.

SILVEIRA, M. R.; RODRIGUES, L. A. Reestruturação do transporte aéreo de passageiros em Santa Catarina: da aviação regional para o sistema de hub. In: **Geosp – Espaço e Tempo** (on-line), v. 24, n. 3, 2020, p. 444-467.

TADEU, B. F. H. **Logística aeroportuária**: análises setoriais e o modelo de cidades-aeroportos. São Paulo: Cengage Learning, 2011.

VALENTE, F. J.; CURY, R. M. Transporte aéreo e a integração logística com as atividades turísticas. In: **Turismo**: visão e ação, v. 6, n. 1, 2004.

Como citar:

JUNIOR, N. F. F; SILVA, F. M da. A dinâmica recente do transporte aéreo de passageiros em Foz do Iguaçu.

Textos para Discussão. Florianópolis, v.3, n.1, 2022.