



## **A Demanda do Aeroporto Francisco de Matos Pereira, em Dourados/MS e as Possibilidades de Desenvolvimento Turístico.**

**Resumo:** O município de Dourados está situado no Centro-Oeste do Brasil, no estado de Mato Grosso do Sul e vem modificando e ampliando sua rede de comércio ao longo da última década. Dentre essas mudanças há uma gama de empresas relacionadas à atividade turística. Diante deste cenário, pretendeu-se analisar o perfil dos usuários do aeroporto municipal Francisco de Matos Pereira e relacionar com as possibilidades de desenvolvimento turístico para cidade. Para atingir tal objetivo utilizou-se, além da revisão teórica, pesquisa de campo junto aos usuários da linha aérea regular. Os resultados identificam o perfil do usuário, a opinião destes sobre a infra-estrutura geral da cidade e a infra-estrutura turística, bem como apontam aspectos limitantes para um desenvolvimento mais amplo e democrático do turismo, sugerindo a necessidade de rediscutir o papel deste importante equipamento para o sistema turístico local.

**Palavras-chave:** Aeroporto, Demanda, Turismo, Desenvolvimento

**Abstract:** *The municipality of Dourados is located in the Center-West of Brazil, in the state of Mato Grosso do Sul and has been modifying and expanding its commercial network over the last decade. Among these changes there is a range of companies related to the tourist activity. Given this scenario, it was intended to analyze the profile of the users of the municipal airport Francisco de Matos Pereira and relate to the possibilities of tourism development for the city. In order to reach this objective, besides the theoretical revision, field research was used along with the regular airline users. The results identify the profile of the user, their opinion on the general infrastructure of the city and the tourist infrastructure, as well as points limiting aspects for a broader and more democratic tourism development, suggesting the need to rediscuss the role of this important equipment for the local tourist system.*

**Key-Words:** *Airport, Demand, Tourism, Development*

### **Introdução**

A cidade de Dourados, segunda maior cidade de Mato Grosso do Sul, vem modificando e ampliando sua rede de produtos e serviços ao longo da última década e dentre estas mudanças encontra-se uma gama de empresas cujo foco é o atendimento aos visitantes ou turistas. Esta distinção é importante uma vez que para OMT (2001) turistas pernoitam e visitantes não, sendo assim, cada tipo de viajante ocupa um conjunto diferente de equipamentos. Percebe-se que a cidade oferece atendimento para um grupo de mais de trinta municípios próximos (DOURADOS, 2013), bem como a um contingente de turistas que vem de fora do estado e cujo motivo é a realização de negócios e serviços, visita a parentes e amigos ou participação em eventos.

A afirmação acima é uma hipótese que precisa de comprovação, pois apesar de todos os atores públicos e privados afirmarem a existência destes visitantes e os motivos pelos quais



nos visitam, não existem pesquisas sistemáticas que demonstrem o que se imagina e nem mesmo que esclareçam melhor quem é este visitante.

Diante desta lacuna, estudos realizados no aeroporto da cidade e com o propósito de identificar a demanda são fundamentais e estratégicos para o poder público e empresários que queiram investir na região. Algumas outras pesquisas já foram desenvolvidas no aeroporto de Dourados (MARQUES, 2013; MENDONÇA, 2015; VIANA 2016), mas nenhuma delas referente ao perfil da demanda geral. A primeira e a última tiveram como foco a infra-estrutura e a segunda pesquisou a oferta e demanda apenas para as cidades de Campinas e São Paulo.

Segundo Mendonça (2015) A Empresa Azul Linhas Aéreas opera em Dourados desde 2012, após fundir-se com outra empresa denominada TRIP Linhas Aéreas. A rota operada pela Azul compreende ida e volta, em dois horários por dia, para a Cidade de Campinas/SP, aeroporto internacional de Viracopos. Ainda segundo a autora, aeroportos menores e com menos recursos operacionais, como Dourados, são servidos por aeronaves do tipo ATR 72-600 e ATR 72-500, com capacidade para 70 e 68 passageiros, respectivamente.

O aumento no fluxo de usuários do serviço aéreo nos últimos anos (DOURADOS, 2013; VIANA, 2016) e as perspectivas de reforma no aeroporto de Dourados justificam a importância e urgência em se pesquisar o tema.

O aeroporto de Dourados é de uso público, explorado pela Prefeitura Municipal de Dourados, por meio dos recursos recebidos como a taxa de embarque, pousos e decolagens. Encontra-se nas margens da Rodovia MS 162 Km 12. Além de aeronaves de médio porte, também opera aviação executiva tipo jatos e aeronaves de pequeno porte, bem como cargas por meio da empresa Azul Cargo (VIANA, 2016). Ainda de acordo com o levantamento de Viana (2016) o aeroporto teve, aproximadamente, 100 mil passageiros em 2015. Ou seja, quem são estas pessoas que utilizam o aeroporto da cidade? De onde vem e para onde vão? Quais os motivos da visita? As respostas a estas perguntas foram objeto central desta pesquisa. Descobrir quem é este cliente, certamente será importante para os interessados no desenvolvimento do turismo da cidade. Em busca de respostas a estas indagações estabeleceu-se como objetivo analisar o perfil dos usuários do aeroporto Francisco de Matos Pereira e relacionar com as possibilidades de desenvolvimento turístico para cidade. Este



objetivo geral foi segmentado em outros, tais como: identificar o perfil dos usuários do sistema de transporte aéreo de Dourados; caracterizar o usuário do sistema de transporte aéreo de Dourados cuja procedência seja de fora da cidade; verificar a satisfação da demanda quanto à infra-estrutura da cidade (ruas, sinalização, limpeza, iluminação, segurança e trânsito), quanto aos serviços e equipamentos turísticos (instalações, preços e atendimento praticados nos hotéis e restaurantes) e relacionar o perfil do usuário com as possibilidades de desenvolvimento turístico para cidade.

Por meio deste trabalho procurou-se entender melhor a influência do aeroporto de Dourados sobre o turismo local, permitindo refletir sobre possibilidades de desenvolvimento para cidade.

## **O turismo e os meios de transportes**

O turista utiliza-se de diversos meios de transportes para se deslocar nos destinos escolhidos, muitas vezes fazem essa troca de modais em virtude das diferentes opções de acesso em determinadas cidades.

Cabe ressaltar que o transporte é um dos três componentes fundamentais para o desenvolvimento turismo. Os outros dois são a oferta turística existente nos destinos e a demanda turística, ou seja, os turistas. Estabelecer a relação entre turismo e meio de transporte é bastante óbvia, uma vez que o transporte é um meio para o fim, e o nível de satisfação está relacionado ao custo e velocidade, não ao valor turístico por si só.

A globalização, por sua vez, trouxe a necessidade de transmitir e transportar mais intensamente informações, imagens, cargas ou pessoas. Esses deslocamentos só foram possíveis graças ao desenvolvimento dos meios de transporte. O transporte atual tem buscado criar uma expectativa de hospitalidade, que constitui não apenas o ato de transportar, mas demonstrar que o cliente está para além do lucro. Desta forma, atender as expectativas do viajante não compete só ao transporte em si, mas, também, a higiene, segurança, atendimento e até a compra do bilhete.

Para o sistema de transportes no turismo, Montejano (2001), apresenta cinco modalidades, as quais são: aéreo, rodoviário, ferroviário, marítimo e fluvial. No transporte aéreo, são as



companhias aéreas que oferecem o serviço de transporte, seja por voo regular; charter e vários outros, a exemplo dos taxis aéreos. Existem, também, os especiais, que são para publicidade, fotógrafos, entre outros. O autor também apresenta o transporte ferroviário, cuja evolução tem sido representativa para história do turismo. Depois, tem-se o transporte marítimo e fluvial, que são transportes aquáticos, pois ocorrem pelo mar, rios, canais, e lagos. Este tipo de transporte, junto ao puxado por animais, pode ser considerado o mais antigo, tendo sido criado para fins políticos, para o descobrimento de novas terras, para conquista e para fins comerciais. Nos dias de hoje, o transporte marítimo para fins turísticos compreende os cruzeiros nacionais e internacionais.

Beni (1998), classifica o transporte dentro do sistema turístico como “outros serviços turísticos”, mostrando as transportadoras turísticas e a diferente evolução deste meio, seja no segmento rodoviário, marítimo, fluvial, lacustre e ou aéreo. Para Beni (1998) o turismo pode ser estimulado ou não dependendo do sistema de transporte existente no destino.

Com elos tão próximos e comuns, o turismo cresce junto com o transporte e vice versa. A qualidade do serviço de transporte, quando deficiente, pode afetar integralmente a percepção do turista em relação a viagem como um todo (PAGE, 2001). Ainda segundo Page (2001), o governo tem participação importante nas melhorias do sistema de transporte, como a infraestrutura, por exemplo. É evidente que o turista irá, de alguma forma, usufruir dos bens públicos da cidade, como o transporte, segurança e áreas afins.

Inserido no sistema de transporte encontram-se os aeroportos, os quais são agentes de distribuição na região onde se fazem presentes, potencializando dessa maneira o desenvolvimento local. Embora existam as normas e padrões que todo aeroporto deve seguir, há diferentes tipologias para os mesmos, dentre elas, a denominação “aeroportos turísticos”, nesses casos é essencial o aeroporto saber o tipo de passageiro que recebe e estudar a motivação deste turista para, assim, ser capaz de desenvolver estratégias turísticas assertivas para esse público alvo (KUNZ, 2014, RODRIGUES *et al*, 2013).

Ainda segundo Rodrigues *et al*, 2013, a procura de um aeroporto acontece de forma indireta, ou seja, é um meio para atingir um fim e, recentemente, o local deixou de ser apenas um



espaço de pousos e decolagens, apresentando em seu interior lojas das mais diversas naturezas, caracterizando-se como centro de compras.

O transporte aéreo já foi muito inflexível devido a pouca concorrência, porém, com diversas modificações passaram a adequar-se ao passageiro, como consequência, houve o surgimento de companhias com baixo custo. Para as companhias mais tradicionais tal modelo não teria muito tempo de vida, mas ao contrário do que se imaginava, essa categoria foi se especializando num nicho específico, desenvolvendo, assim, um novo tráfego e principalmente um crescimento significativo para o turismo. A seguir serão apresentados alguns aspectos referentes ao consumidor e suas diferentes categorias ou segmentos de mercado.

## **Demanda Turística**

Para caracterizar a demanda turística devem-se utilizar pesquisas e informações disponíveis. As pesquisas podem ser quantitativas ou qualitativas, sempre buscando caracterizar o perfil dos turistas, pois é primordial entender o que os turistas estão preferindo e comprando. Segundo o MTUR (BRASIL, 2009, p. 62), demanda turística se define como: “o número de pessoas que viaja (demanda real) e que deseja viajar (demanda potencial) para locais diferentes do local de trabalho e de residência habitual, para desfrutar dos produtos e serviços turísticos e vivenciar uma experiência turística”. Ou ainda, a demanda turística é o total de pessoas participando em atividades turísticas, o número de chegadas e saídas, o valor em dinheiro gasto ou outros dados estatísticos (LAGE; MILONE, 2009). De acordo com Lohmann e Panosso Netto (2008) ela pode ser caracterizada a partir da sua vontade e disponibilidade de participar dessas atividades, podendo ser classificada em: demanda real; demanda reprimida ou suprimida; demanda potencial; demanda deferida; não-demanda. Para aumentar o número de visitantes os gestores públicos e privados precisam saber que alguns fatores tendem a influenciar a demanda turística, como: preço do produto; preço dos produtos concorrentes; preço dos produtos complementares; renda; disponibilidade de tempo livre; investimento em divulgação; modismo; e crises.

Além disso, o mercado é composto por compradores que diferem entre si em um ou mais aspectos.



Segundo o Ministério do Turismo a segmentação de mercado pode ser entendida como uma forma de organizar o turismo para fins de planejamento, gestão e mercado. O mercado turístico é segmentado de forma a decompor a população em grupos homogêneos, o que trás muitas vantagens para um destino, como: aumento da capacidade de concorrência no mercado e melhor nível de especialização e excelência dos produtos e serviços oferecidos (BRASIL, 2009).

De acordo com Lohmann e Panosso Netto (2008) a Organização Mundial do Turismo (2001) definiu quatro critérios para essa segmentação.

1. Demográficos (idade, gênero e etc);
2. Geográficos (local, regional, nacional e internacional);
3. Psicológicos (comportamento do consumidor, motivação)
4. Econômicos (baixa ou alta renda).

Existem inúmeros segmentos no mercado turístico, os quais ainda se subdividem, repercutindo numa grande variedade. De acordo com o Ministério de Turismo, um desses segmentos é o de eventos e negócios; além disso, tem-se turismo de compras; turismo de saúde e turismo técnico científico (BRASIL, 2009). Estes segmentos citados serão investigados neste estudo e ainda outros poderão ser apresentados pelos resultados que serão obtidos pela pesquisa de campo.

## **Metodologia**

Para realização da pesquisa realizou-se revisão de literatura sobre os temas: transporte e desenvolvimento turístico, aeroporto e desenvolvimento; perfil de demanda e segmentação de mercado. Além de revisão teórica foi fundamental identificar estudos e pesquisas, bem como documentos oficiais do município, cujo tema tenha sido o referido aeroporto.

Numa segunda etapa, relacionada a pesquisa de campo, elaborou-se o questionário para ser aplicado aos usuários da linha aérea regular, bem como a realização de um pré-teste. A delimitação da amostra compreendeu 10% dos passageiros do voo da tarde durante sete dias. A intenção era separar os consumidores segundo os diferentes horários de vôos mas não foi possível a abordagem dos passageiros do voo da madrugada, pois os mesmos chegavam



próximo ao horário do voo e se recusavam a colaborar. O momento da aplicação ocorreu antes do embarque e os usuários foram escolhidos de forma aleatória.

O questionário compreendeu questões organizadas por blocos de interesse. Um bloco com questões de caracterização da demanda (idade, gênero, estado civil, renda, escolaridade), um segundo bloco que caracterize a viagem (procedência, motivo da viagem, média de gasto por dia, local de trabalho, periodicidade que vem a Dourados usando o aeroporto, meio de transporte utilizado na cidade, meio de hospedagem utilizado na cidade, quem o acompanhou nesta viagem) e um terceiro bloco sobre a satisfação da demanda quanto à infraestrutura da cidade (ruas, sinalização, limpeza, iluminação, segurança e trânsito), quanto aos serviços e equipamentos turísticos (instalações, preços e atendimento praticados nos hotéis e restaurantes).

## **Resultados e discussão**

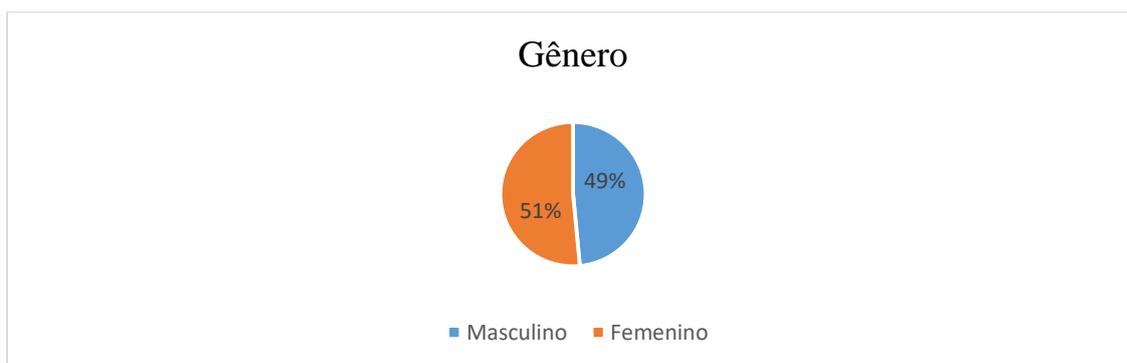
Para analisar o perfil dos usuários do aeroporto Francisco de Matos Pereira e relacionar com as possibilidades de desenvolvimento turístico para cidade, utilizou-se, além da revisão teórica, pesquisa de campo, com o auxílio de questionário aplicado aos usuários da linha aérea regular. A delimitação da amostra compreendeu 10% dos passageiros do voo da tarde durante sete dias.

O questionário compreendeu questões organizadas por blocos de interesse. Um bloco com questões de caracterização da demanda, um segundo bloco que caracterizou a viagem e um terceiro bloco sobre a satisfação da demanda quanto à infra-estrutura da cidade e quanto aos serviços e equipamentos turísticos.

Os questionários foram aplicados do dia 07/11/2017 ao dia 13/11/2017, não foi necessária persistência ou grandes esclarecimentos para responderem as perguntas, havendo, inclusive, interesse espontâneo em participar da pesquisa. O contrário não aconteceu no voo da madrugada. Neste, tentou-se fazer a pesquisa, mas os passageiros chegavam muito próximos a hora do embarque e se recusavam a responder. O horário do voo foi o mesmo durante toda semana, as 14:30h, exceto no sábado, pois o voo acontece as 10:00 horas.



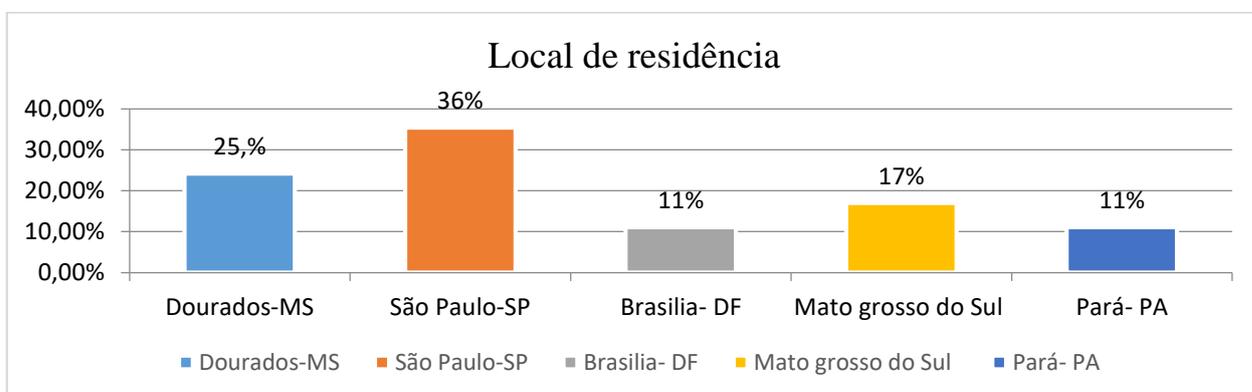
Ao todo foram 70 questionários, sendo 10 questionários por dia durante sete dias da semana.



**Gráfico 01- classificação do gênero.**

**Fonte: Dados da pesquisa**

Os resultados encontrados apontam que há um equilíbrio entre gêneros, pois tem-se 51% mulheres e 49% homens.



**Gráfico 02- local de residência**

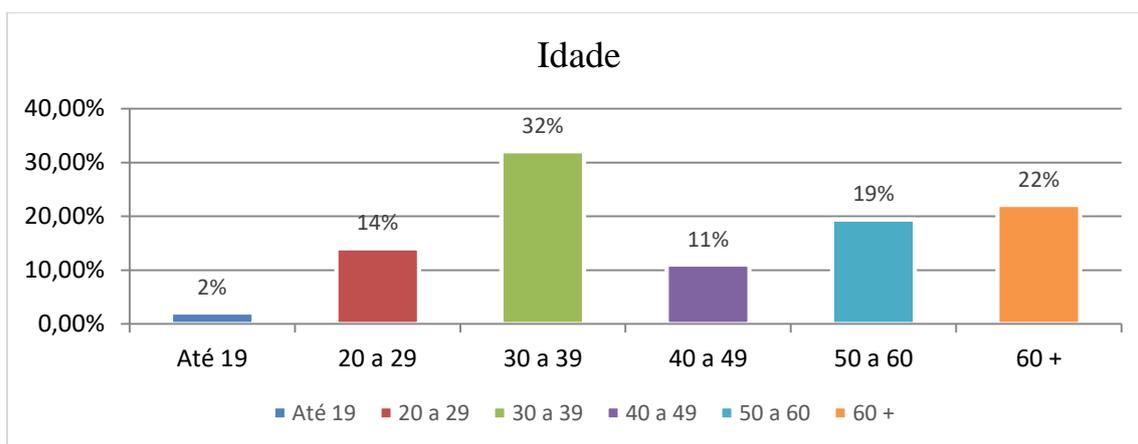
**Fonte: Dados da pesquisa**

Quanto ao local de residência, 25% dos usuários do aeroporto são da própria cidade de Dourados, 17% de outras cidades de Mato Grosso do Sul e 58% de cidades de fora do estado, sendo estas: 11% Brasília, 11% Belém e 36% do estado de São Paulo, indicando ser este o maior emissor de visitantes de fora do Estado para cidade de Dourados, quando se trata de transporte por via aérea. Se forem somados os percentuais de Dourados e de



outras cidades de Mato Grosso do Sul tem-se um total de 42%, ou seja, quase metade dos passageiros são demanda interna local ou regional. Embora estejam expostos os resultados mais relevantes, é válido ressaltar que houve a participação internacional, da Espanha e México. Além de outros locais do Brasil, como Bahia, Santa Catarina e Paraná. A pesquisa nos mostra que Dourados recebe tanto paulistas, como paulistanos (15%), os demais são dos municípios de Campinas, Avaré, Ribeirão Preto, Barretos, Itu, Diadema, Barueri, Americana, São Caetano, São José do Rio Preto e Sorocaba. Os municípios sul-mato-grossenses encontrados na pesquisa são: Caarapó, Naviraí e Amambai.

O uso do aeroporto pelas cidades do entorno demonstra a importância de polo regional que a cidade tem.



**Gráfico 03- Idade**

**Fonte: Dados da pesquisa**

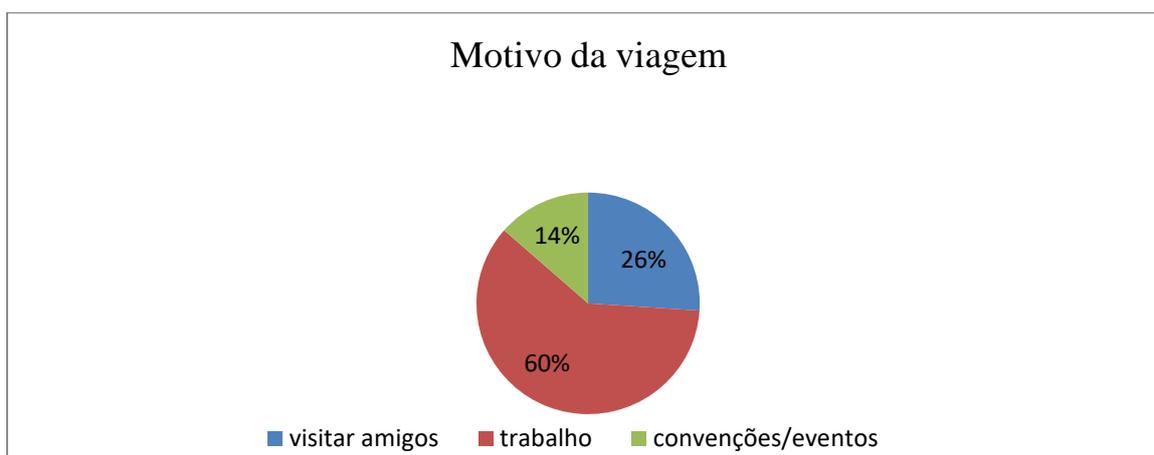
Quanto a faixa etária, somando-se o público com mais de 50 anos tem-se um total de 41%, ou seja, um percentual alto de usuários é composto por pessoas maduras. Uma segunda observação pode ser feita com relação a faixa que vai dos 30 aos 49 anos, o que soma 43%. O público a partir de 60 anos tem por objetivo principal participar de convenções e eventos e/ou visitar parentes ou amigos.

Das 72 pessoas que responderam o questionário, 61% declaram ser casadas, 33% solteiras e 6% são divorciadas ou viúvas. Nota-se que 43% tem pós-graduação, 39% ensino



superior completo, 12% ensino médio completo. Verifica-se, portanto, que o perfil da demanda do aeroporto tem elevado nível educacional formal. Os dois maiores grupos são profissionais liberais, com 41% do total de entrevistados, e empresários (27%). Em terceiro lugar os servidores públicos com 15%, após os aposentados com 12% e 5% pessoas do lar.

Quanto à renda pessoal, 56% declarou receber uma quantia superior a 6 salários mínimos (937,00 reais), 18% entre 4 a 6 salários mínimos, 11% não quis responder, 11% até 2 salários e 4% entre 2 a 4 salários mínimos. A renda apresentada é coerente com os dados referentes ao nível de escolaridade, inferindo-se que a alta escolaridade se reflete em alta remuneração.



**Gráfico 04 - motivo da viagem dos visitantes**

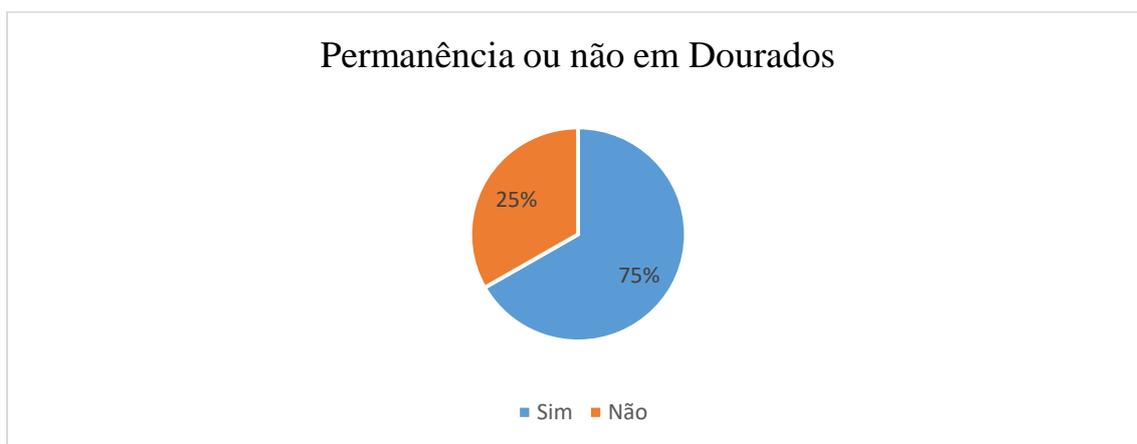
**Fonte: Dados da pesquisa**

O gráfico 8 refere-se ao motivo da viagem. Dos turistas, 60% estão viajando à trabalho, 26% para visitar amigos e parentes na cidade ou na região e 14% para participar de convenções e eventos.

Já os douradenses que utilizaram o aeroporto no período da pesquisa (25%) tiveram como principal motivo da viagem o trabalho (33%) e a participação em eventos (26%) e as demais motivações são bastante heterogêneas.



A pesquisa apontou que 63% viaja sozinho, 17% com a família, 11% com o cônjuge e 9% com colega de trabalho. A compra da passagem é feita principalmente pela internet (52%) em segundo lugar (33%) pela empresa e (15%) por agência.



**Gráfico 05- Permanência ou não em Dourados**

**Fonte: Dados da pesquisa**

Dos visitantes, 75% permaneceram em Dourados e 25% não, ou seja, são passageiros em trânsito que seguem para outro lugar de destino. Destes que não permanecem, 38% deslocou-se para Ponta Porã, 12% para Naviraí e 50% para diversas outras cidades.

Quando questionados sobre a frequência com que visitam a cidade, 36% responderam que vem a cidade quatro ou mais vezes ao ano, 23% uma vez por mês, 23% estava vindo pela primeira vez e 18% três vezes ao ano. Ou seja, o público consumidor dos serviços aéreos oferecidos na cidade é recorrente em sua grande maioria. Quanto a permanência média na cidade predomina o período de quatro a sete dias (53% dos casos), 25% fica por um dia, 15% de dois a três dias e 7% um mês. Verifica-se que a cidade recebe um percentual alto de visitantes que ficam por um período de quase uma semana, o que está em conformidade com os dados informados pelo Ministério do Turismo (BRASIL, 2010), segundo o qual a permanência média do turista de negócio no destino é de 6,8 noites.



Se cruzarmos com a informação anterior de que a motivação para vinda à Dourados são os negócios, faz-se importante refletir sobre o modelo de cidade que se tem e o que necessitam estes visitantes em matéria de tipo de hospedagem e local para refeição. De acordo com a pesquisa sabe-se que 45% ficam em hotéis, 28%, hospedam-se em casa de amigos ou parentes. Quanto às pessoas que não utilizaram meio de hospedagem, somam 27% e referem-se àquelas que apenas passam pela cidade em função do aeroporto, ou que nem pernoitam, voltando à cidade de origem no mesmo dia.

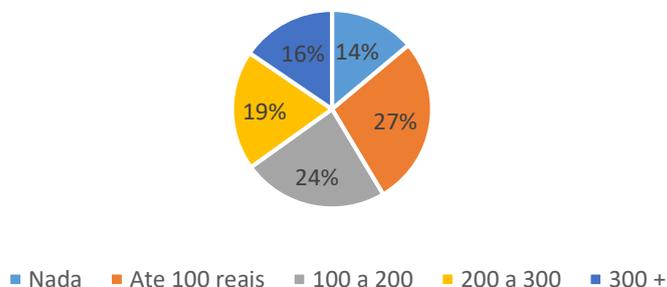
Dos passageiros que usaram o hotel como meio de hospedagem 70% aponta que a qualidade de atendimento é boa e 30% excelente. Com relação às instalações do hotel, 66% consideram-nas como boas, 21% excelente e 13% ruim. Há uma avaliação positiva, também, quanto aos preços praticados. Segundo os dados da pesquisa, 91% dos que se hospedaram em hotel se sentem satisfeitos em relação aos preços cobrados, e 9% muito satisfeito.

Dos visitantes, 18% usa carro alugado para se locomover na cidade. Quando questionados sobre se frequentaram algum tipo de entretenimento na cidade, 19% informou que não pois estavam apenas de passagem. Os demais, 81% frequentam lugares relacionados à alimentação. Deste percentual, 53% visitam o shopping (Praça da Alimentação), 36% visitaram outros restaurantes e 8% bares da cidade. Com relação à qualidade do atendimento destes estabelecimentos, 61% apontam que é bom, 27% consideram excelente e 5% consideram ruim.

Sobre as instalações, 67% consideram as instalações dos bares e restaurantes boa, 16% excelente, 11% ruim e 6% não utilizou. Quanto aos preços praticados, 77% se sentem satisfeitos em relação ao preço cobrado nos bares, restaurantes e lanchonetes, 13% muito satisfeito e 10% insatisfeito.



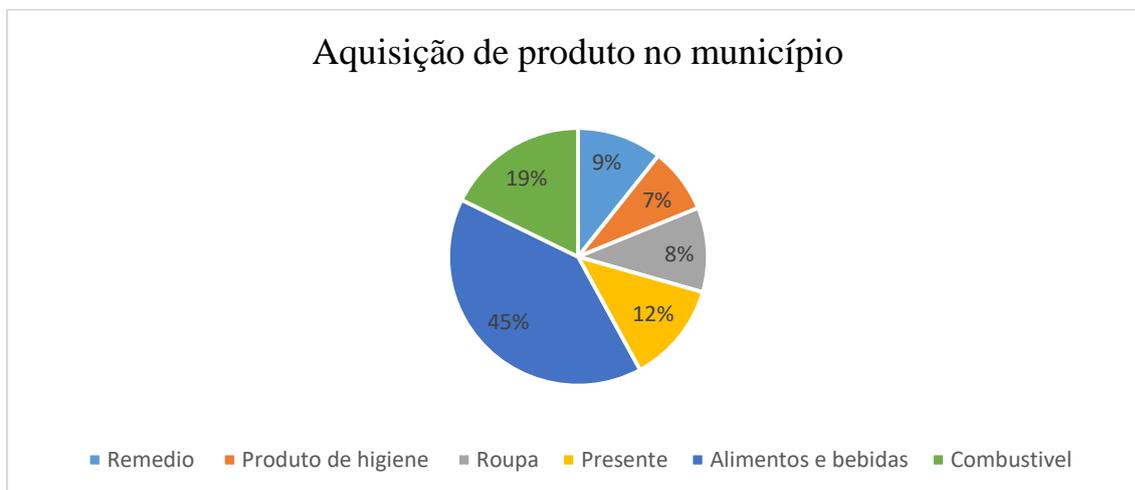
Gasto medio percapta em Dourados-MS



## Gráfico 06- Gasto médio per capita em Dourados-MS

### Fonte: Dados da pesquisa

O gasto médio *percapta* de quem visita Dourados está assim distribuído: 27% até 100 reais, 24% de 100 a 200, 19% de 200 a 300, 16% mais de 300 e o restante (14%) não gasta nada. Segundo dados da “pesquisa de impacto econômico de eventos internacionais realizados no Brasil” (FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS, 2014) o turista de negócio e evento gasta em média UU\$ 304 por dia no Brasil, quatro vezes mais que o turista de lazer. Em Dourados 35% dos turistas que chegam pelo aeroporto gastam a partir de 200 reais por dia. Valor distante dos 300 dólares da pesquisa, porém, pode-se se considerar uma quantia relevante para economia local pensando-se em dois voos diários, sete dias por semana, 365 dias por ano e sabendo que este turista fica, em média, três dias.



**Gráfico 07- Aquisição de produtos durante a estada na cidade**

**Fonte: Dados da pesquisa**

Quando perguntados se durante a estada na cidade adquiriram algum produto no município, 45% responderam alimentos e bebidas, 19% combustível, 12% presentes e o restante, 26%, remédios, produto de higiene e roupa. Verifica-se, claramente, o efeito multiplicador do turismo em Dourados, o que está em consonância com a literatura que aborda os impactos econômicos do turismo. Silva (2004) afirma que o consumo turístico afeta a maioria dos setores competentes do sistema econômico. Para Lage e Milone (2009, p. 132), o efeito multiplicador do turismo acontece quando “ (...) o dinheiro gasto pelo visitante permanece na região de destinação para ser reciclado por meio da economia local”.

Do total de perguntas, sete se referiam a infraestrutura da cidade de Dourados. A limpeza da cidade é considerada regular e ruim por 66% dos entrevistados e boa para 34%.

Com relação à segurança, 55% considera a segurança boa, 24% regular, 6% ruim e o restante não soube opinar. Transporte público não foi utilizado por 83% dos entrevistados, 9% disse considerar bom e 8% entre regular e ruim.

Sobre a sinalização, 42% consideram-na boa, 35% regular, 13% ruim e 9% não souberam opinar. Sinal de celular e internet foi considerado regular e ruim por 50% dos entrevistados, 46% consideram bom e 3% não souberam opinar.

Quanto à pavimentação das ruas e avenidas 59% apontam a pavimentação das ruas como ruim, 26% considera regular, 14% boa e 1% não sabe opinar. O acesso à cidade foi



considerado bom por 62% dos entrevistados, regular e ruim somam 31% e 7% não soube opinar.

Dos sete itens relacionados à infraestrutura, em quatro deles a cidade foi mal avaliada, destacando-se a limpeza e a pavimentação. Contudo, interessante observar que os produtos e serviços oferecidos pela iniciativa privada foram bem avaliados (alimentação e hospedagem), enquanto que aqueles relacionados à gestão pública deixam a desejar (limpeza e pavimentação, principalmente).

As duas últimas perguntas foram abertas e perguntavam o que mais o visitante gostou no município e o que menos gostou. Dentre os aspectos positivos destacaram-se a arborização e a pouca poluição do ar. Os visitantes falaram ainda sobre a hospitalidade do povo, a tranquilidade na cidade e o abundante comércio. Moradores do Mato Grosso do Sul, das cidades vizinhas à Dourados, apontaram que o desenvolvimento do município tem sido notável em reação aos demais. Quanto aos aspectos negativos apontados destacam-se a estrutura do aeroporto, iluminação e pavimentação nas ruas e avenidas, sinalização e sinal de celular.

## **Considerações finais**

Hoje quem viaja pelo aeroporto de Dourados é uma demanda cujo perfil socioeconômico é de alta renda e relacionada, em sua maioria, ao segmento negócios. Seria estratégico que se pleiteassem mais horários de voo para cidade de forma que a mobilidade de entrada e saída desta região fosse ampliada, uma vez que o raio de abrangência de Dourados é bastante amplo, compreendendo dezenas de municípios circunvizinhos.

O crescimento populacional e econômico da cidade tem sido constante nas últimas décadas, mas a distância do município dos grandes centros como São Paulo, Brasília, Curitiba inibem possibilidade de mais transações comerciais e de lazer que pudessem usar Dourados como destino final ou como centro de distribuição.

O valor das passagens aéreas e a falta de flexibilidade nos horários dos voos tornam as viagens aéreas restritas a um público bem específico e limitado. Muitas vezes é mais viável economicamente pegar avião em Campo Grande, capital do estado e distante 230 km de Dourados, pois a diferença de valores costuma variar de 500 a 1000 reais. Conclui-se, que



as possibilidades de desenvolvimento turístico encontram barreiras no que se refere ao transporte aéreo.

Seria fundamental um trabalho conjunto entre iniciativa privada e poder público no sentido de dialogar com a companhia aérea sobre novas possibilidades de ampliar o atendimento em Dourados, fomentando a vocação de negócios que a cidade possui.

Outro aspecto encontrado na pesquisa é a discrepância entre a qualidade dos equipamentos privados (hotéis e restaurantes) e a qualidade dos equipamentos públicos (pavimentação, sinalização e limpeza). Uma cidade com a importância econômica e social de Dourados demanda ações estratégicas de urbanização, paisagismo e embelezamento que ampliem a visibilidade da mesma e a torne atrativa para novos negócios, investimentos e para manutenção de talentos e competências que potencializem ainda mais o ambiente de negócios.

Pretende-se continuar com esta pesquisa de forma a confrontar e aprofundar os resultados obtidos nesta edição e amadurecer as conclusões e diretrizes de desenvolvimento turístico para o município, estabelecendo parcerias entre universidade, COMTUR e prefeitura municipal.

## **Referências Bibliográficas**

BENI, Mário Carlos. **Análise Estrutural do Turismo**. 2. ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 1998.

BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria de Políticas de Turismo. **Conceitos básicos e apoio à comercialização de produtos segmentados**. – Brasília: o Ministério: Florianópolis: SEAD/UFSC, 2009.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo de negócios e eventos: orientações básicas**. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação-Geral de Segmentação. – 2.ed – Brasília: Ministério do Turismo, 2010.



- DOURADOS. **Perfil Socioeconômico de Dourados - MS, 2013.** Instituto de Pesquisa Fecomércio, Sindicom e Prefeitura Municipal de Dourados, 2013.
- KUNZ, Jaciel Gustavo. A estruturação da rede técnica de transporte aéreo, as funções nodais dos aeroportos e o turismo. **Revista Geografia em Atos.** Departamento de Geografia da FCT/UNESP, Presidente Prudente, n. 14, v.1, janeiro a junho de 2014, p. 17-35.
- LAGE, Beatriz; MILONE, Paulo C. **Economia do turismo.** São Paulo: Atlas, 2009.
- LOHMANN, Guilherme; PANOSSO NETTO, Alexandre. **Teoria do Turismo: conceitos, modelos e sistemas.** São Paulo: Aleph, 2008.
- MARQUES, Gisele da Rosa. **Infraestrutura e qualidade na prestação de serviços do Aeroporto Municipal de Dourados Francisco de Matos Pereira.** Gisele da Rosa Marques. Dourados/MS: UEMS, 2013. 81p.; 30cm. Trabalho de Conclusão de Curso – Bacharelado – Turismo/Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, 2013.
- MENDONÇA, Mônica Adriély Ramos. **Oferta e demanda para São Paulo/SP: estudo de caso do aeroporto Francisco de Matos Pereira e rodoviária Renato Lemes Soares – Dourados/MS.** Mônica Adriély Ramos Mendonça. Dourados, MS: UEMS, 2015.
- MONTEJANO, Jordi Montane. **Estrutura do Mercado Turístico.** São Paulo: Roca, 2001.
- OMT. **Introdução ao turismo.** São Paulo: Roca, 2001.
- VIANA, Francisco José. **Análise da infraestrutura do aeroporto Francisco José Viana e seu papel de desenvolvimento do turismo em Dourados – MS.** Francisco José Viana. Dourados/MS: UEMS, 2016.
- PAGE, J. Stephen. **Transporte e Turismo.** Porto Alegre: BOOKMAN, 2001.
- RODRIGUES, Marta; ALMEIDA, Cláudia; PATULÉIA, Mafalda. Transporte Aéreo e Turismo: O Paradigma *Low-Cost*. **Tourism and Hospitality International Journal**, 1 (1) September, 2013.
- SILVA, Jorge Antônio Santos. **Turismo, Crescimento e Desenvolvimento: uma análise urbano-regional baseada em cluster.** São Paulo: JAS Silva, 2004. 408 f. v1 e v2. Tese (Doutorado) – Escola de Comunicação e Artes/USP, 2004.