



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

**INTERDIÇÃO DO AERÓDROMO DE INHAMBANE:
IMPACTOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NO
MUNICÍPIO DE INHAMBANE**

Décia da Belinha França

Inhambane, 2020

Dércia da Belinha França

**Interdição do Aeródromo de Inhambane:
Impactos para o Desenvolvimento do Turismo no Município de Inhambane**

Monografia apresentada à Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane (ESHTI), como um dos requisitos para obtenção do grau de Licenciatura em Gestão de Mercados Turísticos.

Supervisor: Prof. Dr. Helsio Azevedo

Inhambane, 2020

Declaração

Declaro que este trabalho de fim do curso é resultado da minha investigação pessoal, que todas as fontes estão devidamente referenciadas, e que nunca foi apresentado para a obtenção de qualquer grau nesta Universidade, Escola ou em qualquer outra instituição.

Assinatura

Décia da Belinha França

(Décia da Belinha França)

Data: 17/07/2020

Décia da Belinha França

Interdição do Aeródromo de Inhambane:

Impactos para o Desenvolvimento do Turismo no Município de Inhambane

Monografia avaliada como requisito parcial para
obtenção do grau de Licenciatura em Turismo
pela Escola Superior de Hotelaria e Turismo de
Inhambane – ESHTI

Inhambane, 2020

Prof. Dr. Ernesto J. Macaniza

Grau e Nome completo do Presidente

Prof. Dr. Helvete A. M. de A. Azevedo

Grau e Nome completo do Supervisor

Msc Iânia Jaque

Grau e Nome completo do Oponente

Germão

Rubrica

Helvete

Rubrica

RS

Rubrica

Agradecimentos

Os meus sinceros agradecimentos vão em primeiro lugar a Deus pelo dom da vida que me concedeu e permitiu o alcance deste objectivo. Agradeço de forma especial aos meus pais Carolina Cumbane e Francelino Neve, meus irmãos (Alzira, Idelson, Mauro, Gaudio e Shelton), ao meu supervisor, Prof. Dr. Helsio Azevedo, pelo acompanhamento desde o início até ao fim deste trabalho, aos meus colegas do curso de Gestão de Mercados Turísticos (especialmente aos colegas Inácia, Ilídio que muito ajudaram na realização do trabalho de campo), Jéssica, Milva, Rita, Tânia e Antuakia pelo imenso apoio moral que deram-me, aos meus amigos (Kevin, Agnércio, Lucrência, Timóteo, Elton, Tereza, Cremildo, Ises, Saquina), estes que muito ajudaram ao longo do curso e principalmente na realização do trabalho de campo.

A todos que directa ou indirectamente apoiaram-me, endereço-lhes os meus sinceros agradecimentos.

Dedicatória

Dedico este trabalho a minha família, em especial a minha mãe Carolina Cumbane e aos meus irmãos Alzira, Idelson, Mauro, Gaudio e Shelton pelo apoio incondicional até alcançar esta etapa da minha vida.

Resumo

O transporte aéreo é de grande importância para o desenvolvimento do turismo no município de Inhambane e, por conta disso, surge uma grande necessidade de se rever a questão da possível paralisação das actividades do aeródromo de Inhambane, facto este que será causado pela invasão da população na zona da servidão aeronáutica. Um destino turístico com um sistema de transporte precário é um destino direccionado ao fracasso. Desta feita, o trabalho objectivou aferir os impactos da eventual interdição do aeródromo do município de Inhambane, onde para o alcance deste objectivo foram utilizados dados secundários por meio da revisão de literatura, buscando uma base teórica com informações fidedignas referentes a importância de um aeroporto num destino turístico e dados primários que foram obtidos por meio das entrevistas semi-estruturadas realizadas com os secretários dos bairros Marrambone, Muelé 3 e Chamane, comunidade local destes três bairros, Conselho Municipal da Cidade de Inhambane, Instituto de Aviação Civil de Moçambique, Direcção Provincial dos Transportes de Inhambane, Associação de Hotelaria e Turismo de Inhambane, Direcção Provincial de Cultura e Turismo e estabelecimentos turísticos do município de Inhambane. Esta pesquisa caracteriza-se como qualitativa e para a análise e interpretação dos dados foi utilizado o método de análise de conteúdo. Os resultados alcançados mostram uma insatisfação por parte dos operadores turísticos que pedem que medidas sejam tomadas de forma urgente para que continuem actuando no município de Inhambane. A população mostra-se disponível em ser realocada e ceder o espaço ao aeródromo, desde que as condições sejam iguais ou melhores que as suas condições actuais, e o factor principal a ser observado ao se identificar o novo local é a proximidade aos serviços básicos e proximidade aos seus postos de trabalho, este facto é muito positivo, pois a sua retirada não será forçada e não criará outro tipo de conflito. O maior impacto que poderá se verificar com a provável interdição é a queda drástica do turismo no município de Inhambane, uma vez que, haverá deficiência no sistema de transporte, beneficiando, desta forma, o turismo no município de Vilanculos.

Palavras-chave: Aeródromo, impactos, turismo, Inhambane.

Abstract

Air transport is of great importance for development of development of tourism in the municipality of Inhambane and, as a result, there is great need to review the question of the possible stoppage of activities at the Inhambane aerodrome, a fact that will be caused by the invasion of the population in the aeronautical easement zone. A tourist destination with a precarious transport system is a destination aimed failure. This time, the work aimed to assess the impacts of the eventual interdiction of the aerodrome in the municipality of Inhambane, where to achieve objective secondary data were used through the literature review, seeking a theoretical basis with reliable information regarding the importance of an airport in a tourist destination and a primary data obtained through semi-structure interviews carried out with the secretaries of Marrambone, Muelé3, and Chamane neighborhoods, local community of these three neighborhoods, Inhambane City Council, Civil Aviation Institute of Mozambique, Provincial Directorate of Transports of Inhambane, Inhambane Hospitality and Tourism Association, Provincial Directorate of Culture and Tourism, and Tourist establishments in the municipality of Inhambane. This research is characterized as qualitative and for the analyses and interpretation of data, the content analysis method was used. The results achieved show a dissatisfaction on the part of the tour operators who ask that measures be taken urgently so that they continue to operate in the municipality of Inhambane. The population is available to relocate and give the space to the aerodrome, as long as the conditions are equal to or better than their current conditions, and the main factor to be observed when identifying the new location is the proximity to the basic services and proximity to their jobs, this fact is very positive, as their withdrawal will not be forced and will not create another type of conflict. The biggest impact that can be seen with the likely ban is the drastic drop in tourism in the municipality of Inhambane, since there will be a deficiency in the transport system, thus benefiting tourism in the municipality of Vilankulos.

Keywords: Aerodrome, impacts, tourism, Inhambane.

Lista de Abreviaturas e Siglas

Aloj.- Alojamento

Rest.- Restaurante

ADM- Aeroportos de Moçambique

ANAC- Agência Nacional de Aviação Civil

AHTPI- Associação de Hotelaria e Turismo da Província de Inhambane

CMCI- Conselho Municipal da Cidade de Inhambane

DPCULTURI- Direcção Provincial da Cultura e Turismo-Inhambane

DPTCI- Direcção Provincial de Transportes e Comunicações de Inhambane

DPTADER- Direcção Provincial de Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural

IACM- Instituto de Aviação Civil de Moçambique

IRPC- Imposto sobre Rendimento de Pessoa Colectiva

IRPS- Imposto sobre Rendimento de Pessoa Singular

IVA- Imposto sobre o Valor Acrescentado

ICAO/ OACI- International Civil Aviation Organization/ (Organização de Aviação Civil Internacional)

MI- Município de Inhambane

MEX- Moçambique Expresso

Lista de tabelas, quadro e figuras	pág.
Figura 1: Vista do Aeródromo de Inhambane por via satélite.....	4
Figura 2: Vista da Servidão Aeronáutica do Aeródromo de Inhambane.....	30
Figura 3: Residência construída de Material Convencional, Bairro Marrambone.....	36
Figura 4: Casas predominantes nos bairros Marrambone, Muelé 3 e Chamane.....	38
Figura 5: Distância que separa a vedação do Aeródromo das residências e machambas da população	38
Figura 6: Serviços de Restauração (Aeroclube Bar).....	40
Figura 7: Placa de vedação do aeródromo.....	40
Figura 8: Machamba existente no Bairro Chamane.....	40
Tabela 1: Trabalhadores dos Aeroportos de Moçambique- Inhambane.....	29
Tabela 2: Chegadas de voos no Aeródromo de Inhambane (2019).....	33
Tabela 3: Chegadas de Passageiros/turistas pelo Aeródromo de Inhambane (2019).....	33
Tabela 4: Distribuição das contribuições das receitas aeronáuticas e não aeronáuticas em 2019.....	33
Quadro 1: Serviços existentes numa infra-estrutura aeroportuária.....	17

Índice	Pág.
<i>Folha de Rosto</i>	<i>i</i>
<i>Declaração</i>	<i>ii</i>
<i>Folha de Aprovação</i>	<i>iii</i>
<i>Agradecimentos</i>	<i>iv</i>
<i>Dedicatória</i>	<i>v</i>
<i>Resumo</i>	<i>vi</i>
<i>Lista de Siglas</i>	<i>viii</i>
<i>Lista de tabelas, quadros e figuras</i>	<i>ix</i>
1.INTRODUÇÃO	1
1.1.Enquadramento	1
1.2 Problema	2
1.3. Hipóteses.....	5
1.4. Justificativa	5
1.5.Objectivos	7
1.6. Metodologia	7
2.REFERENCIAL TEÓRICO	14
2.1.Conceito e Evolução dos Aeroportos.....	14
2.1.1.Serviços existentes numa infra-estrutura aeroportuária	16
2.2.Impactos advindos da instalação da infra-estrutura aeroportuária.....	17
2.3.Importância dos aeroportos para o desenvolvimento de um destino turístico	20
2.4.Classificação dos aeródromos em Moçambique.....	22
2.5.Requisitos e Características para criação de um aeródromo em Moçambique.....	23
2.6.Segurança aeroportuária em Moçambique.....	25
2.7.Causas que podem levar a interdição do aeródromo de Inhambane	26
3.APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS	28
4.DISSCUSSÃO DOS RESULTADOS	41

5.CONCLUSÕES	43
6.RECOMENDAÇÕES.....	45
7.REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	47
Anexos	52
Apêndices	55

1.INTRODUÇÃO

1.1.Enquadramento

De acordo com Cabo (2012, p. 1), os meios de transporte “são de fundamental importância em qualquer economia. A velocidade de deslocamento de mercadorias e informações determina o sucesso de um país e, conseqüentemente, influencia a história da humanidade e seu progresso”.

Cabo (2012,p.1), afirma que

Devido à sua magnitude, as actividades turísticas têm um grande potencial para disseminar amplamente os impactos positivos da globalização, alcançando e beneficiando os mais diferentes tipos de economias nacionais. Para tal, o turismo depende fortemente do transporte aéreo. Em termos de chegada de turistas internacionais, o transporte aéreo representa o mais importante meio de transporte em todo o mundo.

Por sua vez, Kunz (2014, p.18) citando (Prideaux, 2000, p. 54), diz que “O transporte aéreo tem feito uma contribuição significativa ao crescimento do turismo em muitas partes do mundo. É notório, também, que o transporte aéreo é considerado uma “locomotiva” do crescimento e/ou desenvolvimento econômico de diversos países (ALMEIDA, 2010; CAMPA-PLANAS, 2012 citados por KUNZ, 2014, p.18).

“Já há bastante tempo os aeroportos deixaram de ser tidos como simples terminais de troca de modos de transportes”(DOGANIS, 1998 citado por PALHARES, 2001, p.45 e ALMEIDA, 2009, p.105).Pelo contrário;

Em função das suas grandes e modernas estruturas arquitetónicas, a disponibilidade de múltiplos serviços e diversidade de comércio, estes passaram a assumir o papel de centros nodais na economia associada ao turismo mundial, operando como plataformas de distribuição e captação de fluxos” (PALHARES, 2001, p.45-46 e ALMEIDA, 2009).

Apesar da sua importância administrativa e turística, o Município de Inhambane (MI) não possui um aeroporto conforme muita gente confunde quando fala, mas sim um aeródromo, que se apresenta ultrapassado ou “velho” para aquilo que é o padrão de qualidade exigido pelas demandas turísticas (AZEVEDO, 2009). Conforme foi publicado no Jornal Notícias de 04 de Novembro de 2016, este aeródromo, corre o risco de ser interditado. A provável interdição do aeródromo pode causar impactos no desenvolvimento do turismo neste município. Nesta perspectiva, este trabalho pretende aferir os impactos que podem advir da possível interdição do Aeródromo de Inhambane, “visto que este não apresenta condições de

segurança que permitam o seu funcionamento a luz das leis e regulamentos do sector” (SOTO, 2019).

Voltado para o Transporte Aéreo, como um meio dinamizador do desenvolvimento do turismo, torna-se indispensável a análise dos impactos que podem advir da possível interdição do aeródromo de Inhambane, tendo em conta que este destino é bastante procurado por turistas de diferentes pontos do mundo. Para a consecução deste trabalho, tomou-se, como procedimentos metodológicos, a revisão de literatura buscando compreender o assunto em questão; foi feita ainda uma pesquisa de campo junto dos actores que são de fundamental importância para o turismo, nomeadamente, sector público, sector privado, e a comunidade local, uma vez que, a ausência de um destes pode influenciar negativamente o desenvolvimento desta actividade, pois, todos têm o seu papel nesta actividade (ABREU e COSTA, 2014, p.12). A interacção com os actores do turismo teve a finalidade de colectar dados pertinentes para o alcance dos objectivos propostos. No trabalho de campo, a recolha de dados foi feita, primeiro, por meio da observação e a mesma, esteve focada nas condições actuais do aeródromo e foi ainda aplicada entrevista aos secretários dos bairros Marrambone, Muelé 3 e Chamane, com vista a obtenção de informações referente a população que reside na zona da servidão aeronáutica, a comunidade local destes três bairros e as instituições públicas e privadas que foram descritas na metodologia deste trabalho.

O presente documento está dividido em VII partes iniciando com a Introdução que faz a contextualização do trabalho, apresentando o problema, a justificativa, os objectivos para a realização do mesmo, as hipóteses e a metodologia que faz menção aos procedimentos ou caminhos utilizados para o alcance dos objectivos deste trabalho, a posterior é trazido o capítulo referente a Revisão de Literatura onde foi feita a menção da teoria que sustenta a pesquisa. De seguida é trazido o capítulo que Apresenta os Resultados, na sequência o capítulo referente a Discussão dos Resultados, em subsequente o capítulo que faz a Conclusão, capítulo que apresenta as Recomendações, capítulo que apresenta as Referências Bibliográficas e por fim são apresentados os anexos e apêndices.

1.2. Problema

“ De acordo com Azevedo (2015, p. 117), o município de Inhambane apresenta diversidade de atrativos turísticos que motivam visitas de turistas nacionais e internacionais”. Ele possui uma

diversidade de recursos turísticos, principalmente os naturais (praias, corais, paisagens, entre outros) (AZEVEDO, 2009)¹.

“Um dos elementos mais importantes que garante a sobrevivência e a qualidade de um destino é a existência de infra-estrutura básica, que geralmente é de obrigação estatal/governamental a sua implantação e manutenção. Destes elementos destacam-se as vias de comunicação”, (AZEVEDO, 2009).

De acordo com o Jornal Notícias, publicado no dia 02 de Dezembro de 2013

As aeronaves que escalam a cidade de Inhambane se debatem com problemas de visibilidade necessária para efectuar as manobras de aterragem bem como de decolagem, muito por causa das habitações edificadas na chamada zona de aproximação, assim como em outras áreas que circundam o recinto aeroportuário.

No mesmo jornal, foi publicado ainda que o director do aeródromo (o Sr. Jorge Tembe) afirma que a “existência das residências nas redondezas da servidão aeronáutica dificulta não só a movimentação do pessoal do aeródromo nas suas actividades, como também constitui um perigo para as famílias que vivem muito próximos do aeródromo”. Este facto poderá levar o Instituto de Aviação Civil de Moçambique a qualquer momento, a interditar a utilização do aeródromo da cidade de Inhambane por falta de segurança para as operações de aterragem e descolagem de aeronaves (JORNAL NOTÍCIAS DE 04 DE NOVEMBRO DE 2016).

De acordo com Jornal Notícias de 04 de Novembro de 2016, na época em que foi realizada a visita pelo IACM, existiam no local mais de 400 residências de todo tipo, desde casas convencionais, de material misto e precário, foram erguidas nas redondezas reduzindo desta forma o espaço necessário para a visualização da pista de aterragem. A figura 1 abaixo apresentada, ilustra o Aeródromo de Inhambane e mostra a aproximação das casas.

¹ <http://planeamentoturisticoambiental.blogspot.com/2009/03/aerodromo-de-inhambane-desenvolvimento.html?=1>

Fig.1: Vista do Aeródromo de Inhambane via satélite



Fonte: Autora (2019) / Adaptado do Google Earth

Para Esteves (2014, p.16), “os aeroportos, estão a transformar-se em grandes centros económicos, causando uma grande mudança na utilização dos espaços aeroportuários e dos terrenos em volta dos mesmos, o que lhes permite aceder a um mercado globalizado”. De acordo com Dos Muchangos (2016, p.22).

A infra-estrutura aeroportuária é “importante no desenvolvimento dos destinos turísticos para além de ser um atractivo turístico é o local de primeiro contacto que o turista tem como o destino”. Quando é implantada a infra-estrutura aeroportuária obviamente, impulsiona outros sectores de actividade económicas como turismo e rapidamente serviços turísticos como agências de viagens, locadoras de transportes turísticos, serviços de táxi, hotéis, clubes noturnos, agências bancárias, restaurantes, serviços de informação e animação turísticas, instituições públicas são desenvolvidas.

Tendo em conta a importância dos aeródromos para o desenvolvimento do turismo no município de Inhambane surge a seguinte questão: ***Que impactos, para o sector do turismo, podem advir da interdição do Aeródromo de Inhambane?***

1.3. Hipóteses

- **H1:** A interdição do Aeródromo de Inhambane impedirá a chegada de turistas por via aérea, condicionando, desta forma, o aumento do fluxo turístico neste município, uma vez que, haverá dificuldade na deslocação dos turistas e operadores turísticos para usufruírem do turismo no município de Inhambane.
- **H2:** A interdição do aeródromo do município de Inhambane não irá afectar o desenvolvimento do turismo, considerando o facto da existência de outros meios de transportes que possibilitarão aos turistas e operadores turísticos deslocarem-se para este município.

1.4. Justificativa

De acordo com Palhares (2001, p.15), “os aeroportos além de funcionarem como uma das principais infra-estruturas provedoras de acessibilidade entre as sociedades modernas, possuem um papel cada vez mais relevante no desenvolvimento das economias locais, regionais e nacionais”. Filho (2011, p.20) citando Silva (1991), ressalta ainda que “a importância do sector aéreo na economia, na medida em que tende a ser um elemento propulsor da produção como um todo, actuando como pólo gerador, além de incrementar o emprego e a renda”. Este modal é ainda relevante porque

O desenvolvimento de infra-estruturas de transporte, garante maior mobilidade aos visitantes, devendo este ser uma vantagem competitiva para os destinos que o apresenta. A existência de infra-estrutura aeroportuária, reflecte-se no encurtamento das distâncias entre o local de origem do visitante e o seu destino. A acessibilidade de um destino para os seus turistas, apresenta-se como a principal força que contribui para as diferenças no volume de turistas para cada destino. Apesar dos turistas usarem qualquer modo de transporte para chegar ao seu destino, o transporte aéreo é o principal meio de movimentação (BARBACENA, 2012, p.73).

No contexto actual, a infra-estrutura de transporte aéreo é responsável pela aceleração de crescimento de turismo mundial, dinamização das economias locais, através da geração de empregos e melhoramento de diversas infra-estruturas locais; os aviões percorrem longas distâncias em poucas horas aumentando as chegadas internacionais e conseqüente aumento das receitas (MUCHANGOS, 2016, p.2). Para Fernandez (2019, p. 6), o turismo é hoje “um dos principais sectores da economia nacional, contribuindo de forma indelével para o Produto Interno Bruto (PIB), para o investimento, para a criação de mais e melhor emprego, e para o aumento das exportações.”

Inhambane é um dos destinos situado no Sul de Moçambique, limitada a norte pelas províncias de Manica e Sofala, a sul e leste pelo Oceano Índico e a oeste pela província de Gaza, e que apresenta uma variedade de recursos e produtos turísticos, que atraem grandes fluxos de turistas, que tem como destino Moçambique (NHANTUMBO, 2007, p.16). Este destino moçambicano é bastante visitado por turistas nacionais e oriundos de diferentes países, os quais utilizam o modal aéreo durante as suas deslocações para visitá-lo, visto que, este apresenta algumas vantagens quando comparados com os restantes modais. De La Torre (2002) citado por Cabo (2012, p.8) apresenta alguns aspectos que mostram a importância do transporte aéreo para a sociedade a saber:

Possibilita ampla integração nacional e internacional; é o modal que “mais encurta as distâncias”, confere rapidez, segurança e confiabilidade ao transporte; permite quase que instantâneos deslocamentos intercontinentais, internacionais e nacionais; é uma indústria de capital intensivo das mais importantes; actua como agente de transporte para a indústria do turismo doméstico e internacional e é o maior gerador de empregos e de progresso urbano.

De acordo com a publicação do Jornal Notícias de 04 de Novembro de 2016, o Município de Inhambane, conta com um aeródromo “que corre sérios riscos de ser interdito, devido a insegurança que ele apresenta como consequência da proliferação de residências”. A provável interdição deste local, tem levantado discussões em busca de soluções para que nenhuma das partes envolvidas nesta situação (sector público, privado, turista e comunidade local) saia em prejuízo ou em desvantagens, a título de exemplo, na Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane, no dia 09 de Abril de 2019, foi realizado um Workshop sobre o futuro do Aeródromo de Inhambane cujo principal objectivo era promover um debate sobre os impactos que irão advir do encerramento do mesmo.

Posto isto, torna-se indispensável abordar sobre o transporte aéreo virado para o desenvolvimento do turismo no Município de Inhambane na vertente dos impactos que poderão advir da possível interdição do Aeródromo de Inhambane, pois esta temática é de grande importância e contributo, uma vez que é de interesse do sector público, privado e da sociedade em geral e por sua vez, o assunto em questão é pontual e tem ganhado espaço em discussões como se referiu no decorrer desta justificativa.

Este estudo é pioneiro, uma vez que, o assunto tratado é recente e ainda não foram realizados trabalhos com esta finalidade. É importante que um Gestor de Mercados Turísticos estude os transportes atendendo e considerando que, a sua área de actuação lida directamente com eles, ou seja, não se pode falar da prática do turismo sem que se pense no transporte, porque este é

uma peça-chave neste sector, visto que, o turismo envolve deslocamento de pessoas e cargas de um destino para o outro.

1.5. Objectivos

Geral

- Aferir os impactos da interdição do aeródromo do município de Inhambane.

Específicos

1. Descrever os benefícios que advêm do funcionamento do aeródromo de Inhambane;
2. Explicar os factores que poderão possibilitar o encerramento do aeródromo de Inhambane;
3. Avaliar os impactos da interdição do aeródromo de Inhambane para o sector do turismo;
4. Propor recomendações para a manutenção do aeródromo de Inhambane em funcionamento.

1.6. Metodologia

Para Dencker (2002, p. 85), a metodologia é a “maneira concreta como se realiza a busca de um conhecimento, com vista a alcançar certos objectivos”. Por sua vez, Marconi e Lakatos (2005, p. 231), afirmam que a metodologia é o “conjunto de métodos e técnicas utilizadas para a elaboração e desenvolvimento de uma pesquisa”.

1.6.1. Caracterização da pesquisa

De acordo com Mutimuciuo (2008), esta pesquisa caracteriza-se da seguinte forma:

Quanto a natureza: é uma pesquisa teórica-empírica, pois foi realizada através de dados secundários e ainda através de dados directos e observáveis, ou seja dados, primários do fenómeno em estudo como forma de responder a questão da pesquisa e testar as hipóteses.

Quanto ao tratamento de dados: é uma pesquisa qualitativa, visto que, há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo

objectivo e subjectividade do sujeito e a mesma é igualmente uma pesquisa quantitativa pois faz o uso de métodos estatísticos para a análise dos dados.

Quanto aos fins e objectivos propostos: é uma pesquisa exploratória pois visou proporcionar maior familiaridade com o problema, com vista, a torná-lo explícito e construir hipóteses. Esta pesquisa envolve levantamento bibliográfico e estudo de caso.

Quanto aos procedimentos técnicos: é uma pesquisa bibliográfica pois procurou explicar o assunto em questão a partir de referências teóricas já publicadas em outros documentos. A pesquisa é ainda referente a um Estudo de caso, trata-se de uma categoria de pesquisa cujo objecto é uma unidade que se analisa com maior profundidade. Para a presente pesquisa, o estudo foi realizado no Município de Inhambane, visto que, o problema em causa é a possível interdição do aeródromo deste município, sendo Inhambane um destino turístico que recebe turistas oriundos de diferentes países e usam o modal aéreo durante as suas deslocações.

1.6.2.Fases da pesquisa

1ª Fase: Delimitação e Escolha do Tema

Nesta fase realizou-se a revisão de literatura em diversos livros, artigos, documentos com vista a possibilitar a formulação do tema. Esta foi uma etapa crucial para a efectivação do trabalho, visto que, através dela se colectaram informações necessárias e úteis para o mesmo. Livros como “Transporte Aéreo e Turismo” (Palhares, 2001), “Estrutura do Mercado Turístico” (Montejano, 2001), artigos como “Importância da Infra-estrutura do Transporte aéreo no desenvolvimento dos destinos turísticos (Dos Muchangos 2016), documentos como “A globalização do turismo e a competitividade dos destinos turísticos” (Barbacena, 2012), O Impacto do Aeroporto Francisco Sá Carneiro no Desenvolvimento da Região Norte de (Esteves, 2014), “Lei de Aviação Civil de 5/2016” entre outros foram consultados como forma de criar uma base teórica credível para a pesquisa. Estes autores tratam de assuntos pertinentes e que auxiliaram na compreensão do assunto da pesquisa.

2ª Fase: Preparação do Trabalho de Campo

Nesta etapa fez-se a organização do material necessário para a obtenção de informações em diversas obras literárias como o exemplo das referidas na 1ª fase com objectivo de realizar o trabalho e de seguida preparou-se o material necessário para obtenção de dados relevantes para a pesquisa, ou seja, elaborou-se formulários de entrevistas que foram aplicadas durante a

recolha de dados no campo, aos responsáveis das instituições que são apresentadas na fonte de dados.

2.1 Fonte de dados

Para a consecução deste trabalho foram utilizados dados secundários obtidos em vários documentos elaborados e publicados pelo Governo, livros disponíveis na biblioteca da Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane e artigos disponíveis na internet. Foram utilizados ainda dados primários obtidos durante a colecta de dados no campo. Durante a pesquisa de campo foi feita a entrevista com os secretários dos bairros, moradores dos bairros Marrambone, Muelé 3 e Chamane (residentes nos arredores do aeródromo) e nas instituições públicas e privadas, nomeadamente; Aeroportos de Moçambique (ADM), Conselho Municipal da Cidade de Inhambane (CMCI), Associação de Hotelaria e Turismo da Província de Inhambane (AHTPI), Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM), Direcção Provincial de Transportes e Comunicações (DPTCI), Direcção Provincial da Cultura e Turismo-Inhambane (DPCULTURI) e os Responsáveis dos Restaurantes e Alojamentos do município de Inhambane.

2.1.1. Instrumentos de Recolha de dados

- **Entrevistas semi-estruturadas**

A entrevista foi aplicada aos secretários dos bairros, a comunidade local e as instituições do sector público e privado e estabelecimentos turísticos do município de Inhambane (vide em anexo1 e 2 a lista dos estabelecimentos) que foram mencionados na fonte de dados. A utilização desta técnica permitiu que a pesquisadora obtivesse as informações de forma flexível, para a obtenção das respostas foi necessário que a pesquisadora se deslocasse para esses lugares com excepção do IACM em que a entrevista foi realizada via telefónica devido a distância, pois, esta instituição localiza-se na província de Maputo. Esse processo durou um período de 2 meses e meio, entre 18/10/2019-31/12/2019. Porém, notou-se a falta de alguns dados e a pesquisadora deslocou-se novamente a ADM para colectá-los no dia 25/02/2020.

Limitações: não foi possível entrevistar a todos que fazem parte da amostra devido a factores como indisponibilidade dos gerentes de alguns estabelecimentos turísticos, encerramento de outros estabelecimentos e difícil localização dos mesmos. Foram entrevistados 68 estabelecimentos correspondente a 72,3% da amostra prevista, dos quais 28 estabelecimentos

trísticos fazem parte da restauração e 40 alojamentos. Relativamente a população, a entrevista foi realizada em 100 residências dos três bairros correspondente a 82% da amostra prevista. Nestas residências existiram limitações na recolha de informações, pelo facto de que, os entrevistados mostravam-se receosos em responder a certas perguntas, como por exemplo: o que pensa a respeito da possível interdição do aeródromo? Alguns moradores limitavam-se em dizer “não sei” dessa forma dificultava o avanço da entrevista. De salientar que, as limitações foram também notadas nas instituições públicas, como é o caso da Direcção Provincial de Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural (DPTADER) que afirmou não responder assuntos que se encontram dentro da jurisdição autárquica, tendo a sua zona de actuação as zonas não autárquicas, porém, ela recomendou a pesquisadora a dirigir-se na DPTCI e ao CMCI. Nesta instituição (DPTADER) procurou-se saber questões relativas a disputa de espaço, a quem realmente pertence o espaço, se há o cumprimento da lei de ordenamento territorial, quais as causas por detrás da provável interdição do aeródromo? O Conselho Municipal da Cidade de Inhambane, demonstrou impossibilidade em responder questões referentes ao encerramento do aeródromo, alegando não ter nenhuma informação oficial sobre este assunto mesmo tendo participado do Workshop sobre o futuro do Aeródromo de Inhambane, limitando-se apenas a responder questões sobre disputa de espaço (questões sobre a terra). A ADM, mostrou dificuldades no aspecto concernente ao número de trabalhadores que deixaria de trabalhar nesta infra-estrutura, caso se efective a interdição (pois é um caso ainda em estudo) e dificuldades em responder quanto (em percentagem) o Estado tem arrecadado com o funcionamento da empresa, limitando-se apenas em referir que o estado arrecada o valor das taxas dos impostos cobradas as actividades económicas.

- **Gravador**

Foi utilizado durante a entrevista para melhor arquivo de informação.

- **Câmara fotográfica**

A Câmara fotográfica (telemóvel) foi utilizada para captação de imagens que mostram a real situação dos bairros, bem como do aeródromo.

2.2. Determinação da amostra

Amostra é a parte do universo (população) escolhido por algum critério de representatividade, e para obtenção da mesma, é imprescindível que se defina população alvo. Após a definição

da população, foi utilizada a fórmula de TRIOLA (1999) da sua obra literária designada Introdução à Estatística para a determinação da amostra.

Fórmula

$$n = \frac{N * p * q * (Z_{\alpha/2})^2}{p * q * (Z_{\alpha/2})^2 + (N - 1) * E^2}$$

Onde:

n: é a amostra

N: é a população

p: é a probabilidade de Fracasso

q: é a probabilidade de sucesso

E^2 : é o erro amostral

$(Z_{\alpha/2})^2$: é o nível de confiança

- **Amostra das residências na zona da servidão aeronáutica**

Dados

$$n = \frac{N * p * q * (Z_{\alpha/2})^2}{p * q * (Z_{\alpha/2})^2 + (N - 1) * E^2}$$

N=995 residências

n= 121,5 ≈ 122 residências

p=10%

q=90%

$Z_{\alpha/2}$ =1,96

E^2 =0,05

2.2.1.Determinação da amostragem

Para esta pesquisa, foi utilizado o método de amostragem probabilística, visto que foi submetida a um tratamento estatístico que permite compensar os erros amostrais. O objectivo de uma amostragem probabilística é eliminar a subjectividade e obter uma amostra que seja imparcial e representativa da população alvo (MUTIMUCUIO, 2008, p. 36).

Com base na fórmula acima apresentada, determinou-se a amostra dos estabelecimentos turísticos e das residências dos bairros onde foram obtidos 94 estabelecimentos turísticos (44

restaurantes e 50 alojamentos) do município de Inhambane e 122 residências nos bairros envolvidos. A escolha dos estabelecimentos foi feita na base na amostragem aleatória estratificada. A amostragem aleatória estratificada é um método utilizado para obter maior grau de representatividade, reduzindo possível erro amostral (MUTIMUCUIO, 2008, p. 38). Esta técnica pertence a família de amostras probabilísticas e consiste em dividir toda a população ou o “objecto de estudo” em diferentes subgrupos ou estratos diferentes, de maneira que um indivíduo pode fazer parte apenas de um único estrato ou camada (OCHOA, 2015). Para tal, seguem-se os seguintes passos:

1. Divisão da população em subgrupos (com comportamento homogéneo relativamente à variável estudada) chamados estratos;
 2. Escolha da amostra aleatória simples de forma independente em cada subgrupo ou estrato.
- Após a numeração da população seguiu-se ao cálculo dos números dos estabelecimentos a serem entrevistados em cada bairro (apêndice 1), onde utilizou-se a seguinte fórmula:

$$X = \left(\frac{\text{n}^\circ \text{ total de alojamento ou restaurante em cada bairro}}{\text{n}^\circ \text{ total de alojamento ou restaurante no município}} \right) * \text{amostra dos aloj. ou rest.}$$

3ª Fase: Recolha e Obtenção de Dados

Nesta etapa fez-se a recolha de dados no material que foi organizado na etapa antecedente a esta para uma posterior análise e interpretação. Foi nesta fase em que a pesquisadora teve um contacto directo com os entrevistados, buscando informações relevantes com base nas variáveis determinadas.

3.1. Determinação das variáveis

Para o sucesso desta pesquisa foram tomadas em consideração as seguintes variáveis:

- Importância do Aeródromo
- Causas da Provável interdição do aeródromo
- Impactos que poderão advir da interdição

4ª Fase: Análise e Interpretação de Dados

Para analisar e interpretar os dados foram utilizados métodos comparativo e descritivo através da técnica de análise de conteúdo. Esta consiste na “análise das comunicações, que irá

analisar o que foi dito nas entrevistas ou observado pelo pesquisador. Na análise do material, busca-se classificá-los em temas ou categorias que auxiliam na compreensão do que está por trás dos discursos” (SILVA e FOSSÁ, 2015, p.3). Estas técnicas e métodos irão permitir uma melhor análise das informações colectadas, e para tal, seguiram-se três etapas da técnica de análise de conteúdo propostas por Bardim (2011) citado por Silva e Fossá (2015, p. 3), nomeadamente:

1. **Pré-análise**, esta fase compreende a leitura geral do material eleito para a análise, no caso de análise de entrevistas, estas já deverão estar transcritas.
2. **Exploração do material**, consiste na construção das operações de codificação, considerando-se os recortes dos textos em unidades de registos (palavras, frases, parágrafos), a definição de regras de contagem e a classificação e agregação das informações em categorias simbólicas ou temáticas.
3. **Tratamento dos resultados, inferência e interpretação**, consiste em captar os conteúdos manifestos e latentes contidos em todo o material coletado (entrevistas, documentos e observação). A análise comparativa é realizada através da justaposição das diversas categorias existentes em cada análise, ressaltando os aspectos considerados semelhantes e os que foram concebidos como diferentes.

A análise foi feita de forma minuciosa através da utilização dos métodos e técnicas acima mencionadas como forma de evitar possíveis falhas e obter resultados certos, e por fim os dados foram compilados utilizando o programa *Microsoft Word 2013*.

5ª Fase: Apresentação do Trabalho final

Esta apresentação é feita de duas formas, nomeadamente: apresentação escrita (esta que consiste na avaliação da componente escrita do trabalho) e segue-se a segunda forma de apresentação caso a componente escrita seja aprovada que será por meio da defesa (apresentação oral) e esta será feita por meio de programa *PowerPoint 2013*, utilizando um computador, *Data Show* e o trabalho em formato físico, seguindo a seguinte estrutura: Introdução, Desenvolvimento do tema, Conclusão, Recomendações e Referências Bibliográficas. A apresentação oral será realizada em uma sala a ser indicada na Escola Superior de Hotelaria e Turismo e contará com a presença do corpo de júri composto pelo presidente, supervisor e oponente, plateia e a apresentadora. Obedecendo as regras de Culminação de Curso da ESHTI.

2.REFERENCIAL TEÓRICO

2.1.Conceito e Evolução dos Aeroportos

Aeroporto é “ todo aeródromo público, dotado de instalações e facilidades para apoio as operações de aeronaves e embarque de pessoas e carga” (FILHO, 2011, p.10). O aeroporto é visto ainda como “um sistema que serve de um conjunto diverso de necessidades que estão relacionadas com o movimento de passageiros e de mercadorias, representando uma componente essencial do sistema de transporte aéreo”, (GRAHAM 2003 citado por ALMEIDA, 2009, p. 105). Por outro lado, Betancor (1999) e Graham (2003) citados por ALMEIDA (2009, p. 106), salientam que;

Um aeroporto é composto por infra-estruturas de apoio ao processamento de aviões, de passageiros e de carga, como por exemplo uma ou mais pistas, uma área de placa de estacionamento de aeronaves, caminhos de circulação, terminal de passageiros e terminal de carga, uma torre de controlo, entre outras.

Este engloba duas infra-estruturas distintas: o “*Airside*” (Lado Ar), ligado às pistas e aos corredores de aproximação às pistas, ou seja, onde os elementos são as zonas de decolagens, pousos, taxiamento de aeronaves e terrenos adjuntos onde o acesso é controlado e o “*Landside*” (Lado Terra), relacionado com os edifícios onde são realizadas todas as operações de *handling*² de passageiros, de bagagem e de logística terrestre, isto é, onde os elementos são as vias de acesso, posições de embarque e desembarque, estacionamentos e modais de conexão cujo acesso é de uso público e não controlado (SILVA, 2013, p. 63 citando NUNES, 2009 e ROCHA E PREZOTO, 2018,p.4).

A existência dessas duas infra-estruturas ou desses dois lados (lado ar e lado terra) é de fundamental importância, pois, estes formam um aeroporto, como foi referido pelos autores acima citados. A ausência de um destes dois lados irá implicar na não existência de um aeroporto pois cada um deste tem uma grande importância no transporte aéreo.

De acordo com Almeida (2009, p.106), o conceito de aeroporto evoluiu ao longo das últimas décadas. Palhares (2001, p.69), complementa esta ideia, afirmando que, os aeroportos em todo mundo “têm-se transformado de meros terminais de troca de modo de transporte e estão

² A palavra “*handling*” é uma abreviatura de “*Ground handling Services*”, que é uma denominação inglesa para englobar todos serviços que prestam apoio tanto a aeronaves como a passageiros, bagagens, carga e correio. Pode se denominar como Assistência de Passageiros. www.Servicosaeroportoarios.weebly.com/handling.html

passando a adoptar uma postura mais comercial”. Por sua vez, Almeida (2009, p.106) citando ACI (2006) acrescenta que o aeroporto “tornou-se um centro de transporte intermodal orientado para o desenvolvimento, uma plataforma para diversas actividades comerciais e um parceiro para o desenvolvimento económico”. Os terminais aeroportuários, passaram “a expandir seus mercados consumidores dos tradicionais clientes (passageiros, empresas aéreas, agentes de carga e aviação) para potenciais clientes como, residentes próximo ao aeroporto, visitantes, empregados das empresas aéreas e da administração dos aeroportos, acompanhantes dos passageiros” (PALHARES, 2001, p. 46), e isto, deve-se ao facto de o aeroporto ser composto por “um conjunto de instalações e serviços que existem para auxiliar o tráfego aéreo” (MONTEJANO, 2001, p. 195).

De acordo com Silva (2013, p. 65), para que a actividade aeronáutica atinja a excelência “é necessário ter em conta dois factores importantes: infra-estruturas nas melhores condições possíveis e adaptáveis às necessidades dos serviços e dos seus utilizadores; recursos humanos altamente qualificados para cada especificidade”. Esteves (2014, p. 9), acrescenta que,

Para que os aeroportos cumpram na íntegra a função à qual estão habilitados, necessitam de desenvolvimentos constantes quer seja no cumprimento dos requisitos internacionais, quer seja no investimento em novas infra-estruturas capazes de operar as mais modernas aeronaves, como também, dar resposta ao constante aumento do número de passageiros.

Nesta perspectiva, pode se perceber que a existência destes dois factores, torna-se essencial na medida em que contar com recursos humanos altamente qualificados, irá permitir com que as actividades sejam desenvolvidas com maior qualidade, eficiência e eficácia, visto que, estes estarão capacitados para o fazer, e por outro lado, é importante ter infra-estruturas em boas condições de uso, pois, as mesmas permitirão que as actividades decorram da melhor forma.

É importante referir que, o aeroporto é “visto como um centro de transporte intermodal que esta direccionado para o desenvolvimento, uma plataforma para diversas actividades comerciais e um parceiro para o desenvolvimento económico” (ALMEIDA, 2009, p.107). Esta infra-estrutura “representa um papel socio-económico de grande relevância no seio das regiões onde se insere, assim como para diversos sectores de actividade que lhe estão relacionados” (ALMEIDA, 2010 citado por SILVA, 2013, p. 61),

Assim, entende-se que o terminal de transporte aéreo passou a ser visto como um grande centro comercial, pois, nele são desenvolvidas diversas actividades que permitem com que ele tenha um grande papel sócio-económico, contribuindo desta forma para o crescimento da

região em que o mesmo encontra-se inserido, de acordo com o que foi apresentado pelos autores acima.

2.1.1. Serviços existentes numa infra-estrutura aeroportuária

As actividades realizadas num aeroporto classificam-se em dois grandes grupos: “actividades aeronáuticas e actividades não aeronáuticas” (SILVA, 2013, p. 63). A grande diferença entre os dois tipos actividades, é que, “enquanto os serviços aeronáuticos são regulamentados relativamente às taxas aplicadas e à qualidade do serviço prestado, os serviços não aeronáuticos ou comerciais, não apresentam regulação específica”. Os serviços aviação ou actividades aeronáuticas podem ser: “serviços operacionais e serviços de *handling* e os serviços não aviação ou actividades não aeronáuticas podem ser: actividades comerciais” (BETANCOR, 1999 e GRAHAM, 2003 citados por ALMEIDA 2009 e BETANCOR e RENDEIRO, 1999 citados por SILVA, 2013, p.64), conforme apresenta-se no quadro abaixo.

Quadro 1: Serviços existentes numa infra-estrutura aeroportuária

Serviços Aviação		Serviços não aviação
Serviços operacionais	Serviços de <i>handling</i>	Actividades comerciais
<ul style="list-style-type: none"> • Controle do tráfego aéreo • Serviços meteorológicos • Telecomunicações • Polícia e segurança • Bombeiros e serviços médicos • Manutenção de <i>Runways</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> • Limpeza de aviões • Abastecimento de combustível • Carga e descarga das bagagens • Carga e descarga das mercadorias • Processamento de passageiros, bagagens e mercadorias • Alimentação a bordo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Restaurantes • Serviços de lazer • Alojamento • Bancos • Empresas de aluguer de automóveis • Parques de estacionamento • Salas de eventos • Clubes de aviação

Fonte: adaptado de Almeida (2009)

Com a ilustração no quadro 1, compreende-se que os serviços aviação ou as actividades aeronáuticas são as principais, atendendo e considerando que todos os serviços prestados nesta ala estão directamente ligadas as actividades aeroportuárias, e por outro lado as

actividades não aeronáuticas ou serviços não aviação são complementares permitindo que os aeroportos passem de simples terminais do transporte aéreo e sejam vistos como grandes centros comerciais, de acordo com os autores supracitados. O desenvolvimento de actividades comerciais não aviação, constituiu-se rapidamente como fonte de receita para a população (SILVA, 2013). Barros (2019, p.14), acrescenta que

O facto de os aeroportos disponibilizarem e promoverem estes serviços não aeronáuticos é conseguirem esse mesmo objectivo, pois cada vez mais a concentração de passageiros é elevada e poucos deles conseguem evitar as esperas nos terminais de embarque, ou seja, durante este tempo os passageiros podem usufruir das mais variadas lojas de comércio e serviços.

“No caso do negócio da não aviação, ele é de tal forma vasto que muitos aeroportos obtêm grande parte das suas receitas através de serviços não aeroportuários” (KAZDA e CAVES, 2015 citado por BARROS, 2019, p. 14). Em causa está o facto de os aeroportos objectivarem o aumento das suas receitas e a estratégia passa não só por servir o cliente, mas também por procurar obter o maior lucro possível (BARROS, 2019, p.14). Como exemplo, podemos ter o Aeroporto Internacional de Maputo, este que é o principal e maior aeroporto do país, localizado na capital do país Maputo. Dispõe de 14 balcões de atendimento para *check-in* equipados com tecnologia moderna de atendimento ao passageiro, duas salas amplas para o embarque e desembarque de passageiros, uma área comercial, agências de viagem, restaurantes, parque de estacionamento e lojas diversas (MACABA, 2015, p. 32). A existência do negócio da não aviação neste aeroporto, faz com que o mesmo obtenha receitas pela prestação de diversos serviços.

2.2.Impactos advindos da instalação da infra-estrutura aeroportuária

Para Silva (2013, p. 68), o aeroporto é visto como “a porta de entrada de um país, pelo que, deve apresentar as melhores condições possíveis, de forma a proporcionar um ambiente acolhedor e de segurança para os passageiros, contribuindo assim, para que a primeira impressão que o visitante tem sobre o país, seja positiva”. Os aeroportos, “são um elemento importante no sistema de transporte aéreo, uma vez que, servem como elo de ligação entre o transporte terrestre e o aéreo, pelo que, a sua localização geográfica se torna vital” (POSTORINO, 2010 citado por ESTEVES 2014, p. 15). A infra-estrutura do transporte aéreo provoca, nas regiões em que se encontram instalados, impactos directos e indirectos (OLIVEIRA, 2009 citado por MUCHANGOS, 2016, p. 14 e SILVA, 1991 citado por FILHO, 2011, p. 20):

a) Impactos directos:

Para Oliveira (2009) citado por Dos Muchangos (2016, p. 14);

São aqueles que representam as actividades económicas directamente envolvidas com as actividades fins do aeroporto, incluindo os empregos, a renda e outros benefícios gerados por aqueles que trabalham no aeroporto ou contribuem para suas actividades, podendo ainda ser incluídos, nesse rol, os investimentos realizados pela administração aeroportuária no comércio local, as receitas de taxas geradas pela significativa actividade económica do aeroporto, e, por fim, os impactos gerados pelas empresas prestadoras de serviços, como, por exemplo, os restaurantes e lojas, que normalmente se instalam nos aeroportos em virtude do movimento gerado pelos que se deslocam utilizando o modal aéreo.

Por sua vez, Silva (1991) citado por Filho (2011, p. 20), afirma que, **os impactos directos** “podem ser resumidos como os benefícios gerados por aqueles que trabalham no aeroporto ou contribuem para suas actividades, como a administração aeroportuária, apoio as empresas aéreas, Serviço Contra Incêndio (SCI) e controlo de trafego aéreo”.

Os impactos directos estão directamente ligados aos serviços aeroportuários. Estes contribuem no desenvolvimento económico do próprio aeroporto, ou seja, os benefícios trazidos pelas actividades realizadas pelo aeroporto, os investimentos realizados pela administração aeroportuária, os benefícios trazidos pelas empresas que actuam nos aeroportos contribuem economicamente para o mesmo, incluindo para o aumento de renda para os que trabalham nesses locais.

b) Impactos indirectos:

Para Oliveira (2009) citado por Muchangos (2016, p. 14), estes impactos;

São aqueles gerados paralelos à actividade principal do aeroporto, como por exemplo, o desenvolvimento da actividade turística, os investimentos em infra-estrutura para o transporte de carga (armazéns, filiais de grandes empresas) e, finalizando, os efeitos multiplicadores do sector na economia de outros sectores, aí podendo estar incluídos os efeitos imobiliários e de infra-estrutura urbana, os quais podem interferir directamente (pelos mesmos mecanismos de geração de receitas, impostos e geração de renda) e indirectamente (como facilitadores de outras actividades económicas) no desenvolvimento da região.

Por outro lado, Silva (1991) citado por Filho (2011, p. 20), explica que, **os impactos indirectos** “são aqueles estimulados pelo sector aéreo em outros sectores, ou seja, são gerados pelas empresas prestadoras de serviços para as instituições e firmas directamente envolvidas na actividade, os chamados empregos terceirizados”.

Os impactos indirectos fazem-se sentir em actividades paralelas a actividade principal do aeroporto, ou seja, fazem-se sentir em outras actividades que não estão directamente ligadas a actividade aeroportuária, segundo os autores acima referenciados.

1. Impactos positivos

Na óptica de Aniceto (2010, p. 47), “os aeroportos podem ter impactos positivos, como os ganhos de acessibilidade e competitividade à economia local, ou os postos de emprego criados”.

De acordo com Esteves (2014, p.18), “as infra-estruturas aeroportuárias assumem uma importância vital na economia de uma região. Esteves (2014, p. 19) traz uma outra perspectiva dos impactos, podendo ser eles positivos e negativos. O maior impacto positivo trazido pelas infra-estruturas aeroportuárias na região em que se encontra, é o crescimento económico, na medida em que novas oportunidades de negócio serão criadas através de serviços de transporte desenvolvidos (ESTEVES, 2014. p.19 e BNDES, 2001 citado por TORRES e PORTUGAL, 2013, p. 4). Para além destes impactos positivos, Coelho (2006) citado por Dos Muchangos (2016, p.20) acrescenta-os categorizando da seguinte forma:

- Incremento de actividades - o crescimento natural e gradual da demanda por transporte aéreo como resultado da melhoria operacional de um aeroporto ou da introdução de novos serviços (actividades comerciais e/ou serviço intimamente ligados á demanda do transporte aéreo), e incremento da oferta de empregos e da infra-estrutura básicas (sistema de abastecimento de água, esgoto e energia, por exemplo);
- Benefício para a comunidade - na medida em que esta proporciona auxílio com os serviços de utilidade pública: determinados tipos de monitoramento da Polícia Militar, Civil, Corpo de Bombeiro e Defesa Civil, além da contribuição à saúde da comunidade (por exemplo a disponibilização de corpo de bombeiros pertencente ao aeroporto á comunidade caso de situações de incêndio);
- Incremento de actividades comerciais - caso da aviação geral que é utilizada para o apoio a actividades comerciais, como é caso do táxi aéreo, voos *charters* (Fretados), privados, corporativos, entre outros; e
- Recreação e turismo - no que se refere ao uso recreacional das aeronaves em geral (principalmente, pequeno porte) em regiões turísticas é uma importante fonte de receita que ajuda a minimizar os custos de operação e manutenção de um aeroporto.

Os impactos positivos acima apresentados, em suma, permitem um desenvolvimento económico da região em que o aeródromo está inserido, pois, haverá criação de novos postos de trabalho, o local terá uma melhor imagem o que constitui um cartão-de-visita para o mesmo. A perspectiva de Esteves (2014, p. 19), no que tange aos impactos positivos pode se considerar um resumo dos impactos indirectos e directos trazidos pelos autores Filho (2011, p.20) e Dos Muchangos (2016, p. 14), visto que, ambos tratam de benefícios que um aeródromo traz para o local em que se encontra, sendo eles benefícios das actividades de aviação e benefícios das actividades de não aviação.

2. Impactos negativos

Para Aniceto (2010, p. 47), “os aeroportos podem ter também e impactos negativos como os impactos ambientais e congestionamento da rede viária e a deficiente programação de infra-estruturas e equipamentos”. Esteves (2014, p.18) refere que, a sua localização, poderá não ser do agrado da população que reside nas imediações, pelo que será necessária uma avaliação dos custos-benefícios. O aspecto mencionado por Esteves (2014, p.18), é o problema enfrentado no aeródromo de Inhambane, não querendo afirmar que ele esteja mal localizado, porém, há um conflito de interesses entre a população e a empresa Aeroportos de Moçambique relativamente ao espaço. A localização do aeroporto deve ser benéfica para as partes envolvidas com vista a se ter um desenvolvimento equilibrado.

2.3.Importância dos aeroportos para o desenvolvimento de um destino turístico

Morrison (2013) citado por Dos Muchangos (2016, p. 21), afirma que, uma das características dos destinos turísticos são as “infra-estruturas básicas e de apoio, aqui os elementos que são incluídos elementos essenciais para os turistas (acomodação, restauração) também há existência de diversos modais de transporte, vias de acesso, atractivos e eventos”. Não basta simplesmente saber quais os elementos são essenciais num destino, é necessário saber ainda da sua importância, com isso;

Os aeroportos são uma peça fundamental para o desenvolvimento económico de uma comunidade, pelo aumento da acessibilidade, pela vantagem competitiva a região, pela indução à negócios novos e novos empreendimentos, pelas ampliações das relações comerciais e também pela expansão das actividades de turismo e lazer e suas externalidades positivas sobre o emprego local (BNDES, 2001 citado por TORRES e PORTUGAL, 2013, p. 4).

Para poderem fazer face ao crescente aumento do número de passageiros, os aeroportos têm de fazer fortes financiamentos e construções de maiores e mais eficientes infra-estruturas

aeroportuárias (ESTEVES, 2014, p.17). Este factor deve ser observado no aeródromo em estudo neste trabalho, atendendo e considerado que o mesmo está situado em uma zona onde há afluência de turistas. Esteves (2014, p. 17) citando (International Transport Forum - 2009) diz ainda que

Apesar da corrente crise económica, se não se fizerem investimentos em infraestruturas aeroportuárias, as mesmas, poderão atingir o ponto de saturação, o que levará a congestionamentos, atrasos e redução da qualidade de serviços. Tal cenário, promoverá uma estagnação no desenvolvimento económico dos aeroportos e das regiões.

Almeida (2015, p.6) citando Brueckner (2003) e York Aviation (2004), explica que a “oferta de ligações frequentes para destinos diversificados vai originar o aumento do contacto entre empresas de diferentes regiões, atrair novo investimento e novas áreas de negócio como aqueles relacionados com as áreas financeiras, de serviços ou novas tecnologias”.

Dos Muchangos (2016, p.21), ressalta ainda

A importância de uma infra-estrutura aeroportuária para o desenvolvimento dos destinos turísticos está associada à importância que o transporte aéreo desempenha, pois, este modal de transporte tem vindo a se destacar como um catalisador do turismo internacional na medida em que é o mais utilizado em viagens turísticas, contudo, o mesmo só irá ocorrer se nesse determinado destino existir uma infra-estrutura de apoio a altura de atender a demanda em termos de conforto, segurança, capacidade de carga e outras condições que permitam que haja fluxo normal de aeronaves e de passageiros.

“Os aeroportos deixaram de constituir apenas uma infra-estrutura de apoio ao transporte aéreo, para passar a serem vistos como um pólo de desenvolvimento regional e nacional, activo e participante nas estratégias de desenvolvimento” (ALMEIDA, 2010 citado por SILVA 2013, p. 66). Silva (2013, p.66), ressalta que os aeroportos “representam cada vez mais, um papel dinâmico e baseado na gestão integrada e partilhada do conhecimento, direccionada à conquista de mais e melhores negócios para a área de actuação global, o que potencia a crescente aproximação destas infra-estruturas a entidades públicas e privadas”.

A infra-estrutura do transporte aéreo tem sido um grande catalisador do desenvolvimento de um destino, uma vez que, a mesma deixou de ser uma simples infra-estrutura de apoio ao transporte aéreo e passou a ser visto como um grande centro comercial, pois, nele existem vários serviços prestados, desde restauração, lojas, posto de abastecimento de automóvel, áreas para lazer, como é ilustrado no quadro 1. A existência destes serviços, em uma infra-estrutura aeroportuária, faz com que a mesma seja um lugar não só de aterragem e decolagem de aeronaves, mas também um lugar com grandes oportunidades de geração de emprego,

tornando-se, desta forma, um polo de desenvolvimento regional, de acordo com os autores acima referenciados.

No passado os aeroportos eram entendidos como locais onde os aviões operavam, transportando passageiros e cargas, envolvendo simultaneamente um conjunto de equipamentos e infra-estruturas ligadas ao seu funcionamento. Tradicionalmente as actividades comerciais eram questões periféricas nas operações aeronáuticas, pois o principal objectivo dos aeroportos era o bem-estar, rapidez e eficiência do transporte dos passageiros (ANICETO, 2010, p. 40).

Com isso entende-se que, antigamente, o principal objectivo dos aeroportos era servir de terminal do transporte aéreo o qual era de preferência dos passageiros devido ao seu conforto, eficiência e rapidez. Eles eram vistos simplesmente como terminais do transporte aéreo onde realizava-se o embarque e desembarque de pessoas e cargas.

2.4. Classificação dos aeródromos em Moçambique

A classificação dos aeródromos varia em cada país, ou seja, em cada país existe uma lei que regula a aviação civil, desta forma, a nível nacional, a luz do nº 1 do artigo 27 da Lei de Aviação Civil, os aeródromos classificam-se em:

a) Públicos

Os aeródromos públicos são bens patrimoniais do Estado, podendo ser geridos por privados, (nº 1 do artigo 31 da Lei de Aviação Civil).

b) Privados

Os aeródromos privados são bens patrimoniais de pessoas singulares ou colectiva de nacionalidade moçambicana ou estrangeira de acordo com a legislação aplicável (nº 2 do artigo 31 da Lei de Aviação Civil).

c) Militares

d) Mistos

A luz do nº 2 do artigo 27 da Lei da Aviação civil, em função do tráfego que servem, o aeródromos podem ainda ser classificados em:

a) Aeródromos domésticos

b) Aeródromos internacionais

Destes tipos de aeródromos apresentados pela Lei de Aviação Civil, apenas os privados e públicos são apresentados os seus conceitos na lei. Porém, em outras bibliografias e leis são apresentados os conceitos da restante tipologia dos aeródromos da seguinte forma:

Aeródromo Militar é um tipo de aeródromo destinado a operações das aeronaves com fins militares, porém, o mesmo pode ser usado por aeronaves civis obedecendo as normas estabelecidas pelas autoridades competentes (ANAC, 2018).

Aeródromo Internacional é um aeródromo cujo objectivo principal é oferecer voos internacionais/ estrangeiros (adaptado do aeronewstv.com, 2017).

Aeródromo misto é um aeródromo de uso civil e militar (VANSCONCELOS, 2008).

Aeródromo doméstico é um aeródromo que serve qualquer aeronave comercial que voe de um ponto para o outro dentro de um mesmo país.³

2.5.Requisitos e Características para criação de um aeródromo em Moçambique

A luz do nº 1 do artigo da Lei de aviação Civil, é da competência exclusiva do Governo autorizar a criação dos aeródromos que impliquem a existência dos seguintes requisitos:

- a) Instalações e equipamentos adequados ao exercício de controlo documental de passageiros e tripulantes
- b) Instalações e equipamentos adequados a salvaguarda contra actos de interferência ilícita na aviação civil
- c) Controlo de alfândega e migração
- d) Controlo sanitário e fitossanitário
- e) Serviços de apoio e pessoal devidamente habilitado para o despacho de forma regular de tripulação, passageiros e respectiva bagagem, carga e correio

De acordo com Soto (2019) “aeródromo é uma área definida em terra ou na água (incluindo quaisquer edifícios, instalações e equipamentos) utilizados para a chegada, partida e manobra de aeronaves.” Todo o aeródromo está associado a uma zona livre de obstáculos⁴ e superfícies

³ <https://www.lawinsider.com/dictionary/domestic-airport>

⁴ Espaço aéreo acima da superfície de aproximação interna, superfície de transição interna, superfície de aterragem interrompida e da porção da faixa da pista ligada por essas superfícies, qual não é penetrada por nenhum obstáculo fixo que não seja algum de pouco peso e montado em suporte frangível, necessárias para fins de navegação aérea (Regulamento de Aviação Civil de Moçambique-MOZ-CAR parte 139)

de limitação de obstáculos⁵ chamada servidão aeronáutica. Ela compreende uma porção de espaço aéreo associada ao aeródromo e que se estende para além da área de jurisdição do aeródromo, (SOTO, 2019). As servidões aeronáuticas visam garantir a segurança e eficiência da utilização e funcionamento dos aeródromos civis e das instalações de apoio à aviação civil e a protecção de pessoas e bens à superfície (Aeroportos de Moçambique-ADM.)

A luz do nº 1 do artigo 33 da Lei da Aviação Civil, a utilização de propriedades e instalações vizinhas dos aeródromos, bem como das instalações de apoio a navegação aérea abrangidas por servidões aeronáuticas está sujeita a restrições especiais que visam garantir a segurança das operações aéreas. No nº 2 do mesmo artigo são apresentadas as restrições, nomeadamente:

- a) Utilização das propriedades para a construção de edifícios culturais, agrícolas ou outros propósitos;
- b) Presença de animais, veículos, sinais luminosos e outros objectos, seja ela temporária ou permanente;
- c) Tudo o que possa dificultar as manobras de aeronaves, causar interferências nos sinais de auxílio a rádio-navegação, colocar em causa a visibilidade de ajudas visuais ou de forma a comprometer a operação segura das aeronaves

Tendo em conta que a servidão aeronáutica tem como objectivo garantir o bom funcionamento dos aeródromos, a lei moçambicana estabeleceu os aspectos acima mencionados como restrições para a utilização das propriedades e instalações vizinhas dos aeródromos. Portanto, estes serão os aspectos a observar no Aeródromo de Inhambane.

2.6.Segurança aeroportuária em Moçambique

De acordo com Rocha e Prezoto (2018, p. 3) o ambiente aeroportuário opera em alto nível de segurança, o procedimento padrão possui fases distintas: *check-in* (identificação do viajante), inspecção de passageiro e bagagem pessoal, inspecção de bagagem despachada (carga) e segurança da aeronave no pátio de manobras, cada fase é vista como um filtro onde qualquer actividade suspeita pode ser identificada antes do embarque efectivo na aeronave. A segurança aérea sempre gerou preocupação e após os acontecimentos fatídicos de 11 de Setembro de 2001, nos Estados Unidos da América, se intensificou gravemente, gerando a

⁵ Uma serie de superfícies que definem o volume de espaço aéreo em torno de um aeródromo, a ser mantido livre de obstáculos de forma a permitir que as operações das aeronaves se realizem com segurança (Regulamento de Aviação Civil de Moçambique-MOZ-CAR parte 139)

elaboração da Emenda 10 incluída no Anexo 17 da Convenção de Chicago que identifica novas formas de ameaça contra a Aviação Civil (ROCHA E PREZOTO, 2018, p. 3).

Em Moçambique, a empresa Aeroportos de Moçambique, E.P. é a responsável por criar mecanismos para a segurança aeroportuária e, para tal, estabeleceu um Sistema de Gestão de Segurança (SGS) que forma um conjunto organizado de processos e procedimentos, baseado no princípio de afectação de recursos que permitem o controlo de riscos de segurança a um nível aceitável (Aeroportos de Moçambique-ADM.).

2.6.1. Sistema de Gestão de Segurança dos Aeroportos de Moçambique

A luz do parágrafo 139.5.5 nº1 do Regulamento de Aviação Civil de Moçambique- MOZ-CAR parte 12, para garantir a segurança aeroportuária o operador do Aeródromo deve:

- a) Estabelecer um sistema de gestão de segurança para o aeródromo descrevendo a estrutura da organização e os deveres, responsabilidades do pessoal na estrutura da organização, com vista a assegurar que as operações sejam conduzidas numa maneira controlada de forma comprovada e sejam melhoradas onde for necessária
- b) Exigir a todos os utilizadores do aeródromo, incluindo os operadores de bases fixas, agências de assistência em escala e outras organizações, que realizem actividades de forma independente no aeródromo em relação ao voo ou manuseamento de aeronaves, a cumprir com os requisitos estabelecidos pelo aeródromo.

Este sistema de segurança é de nível interno, não tem em conta o ambiente externo do aeródromo.

2.7.Causas que podem levar a interdição do aeródromo de Inhambane

De acordo com o Regulamento de Aviação Civil de Moçambique (MOZ-CAR parte 139), pista “é uma área rectangular definida num aeródromo terrestre preparada para a aterragem e decolagem de aeronaves”.

Relativamente as construções nas proximidades da pista, o Regulamento de Aviação Civil e Moçambique (MOZ-CAR parte 139), na subparte VIII, no parágrafo 139.8.2 no sub-parágrafo 1 diz que “não é permitido erguer ou colocar um obstáculo na zona de servidões aeronáuticas de um aeródromo, que possa impedir a sua utilização ou uma utilização de aeronave de modo seguro” e no parágrafo 139.8.4 sub-parágrafo 2, diz que “não é permitida a construção de

edifícios ou infra-estruturas nas áreas além dos limites das superfícies de limitação de obstáculo, objectos que estendem até uma altura de 150m ou mais da superfície do solo, excepto com a autorização do IACM”.

De acordo com Soto (2019) a “evasão de infra-estruturas habitacionais e estrada na zona livre de obstáculos do aeródromo de Inhambane determinam a redução do comprimento disponível da pista para descolagem e a partida de aeronaves”.

Os aspectos abaixo apresentados são considerados constrangimentos de segurança operacional do aeródromo de Inhambane, podendo o mesmo vir a ser interditado (SOTO, 2019).

- Habitações a uma distância de cerca de 100m da soleira da pista⁶ 34 (lado Norte);
- Estrada a uma distância de cerca de 50m da soleira da pista 16 (lado Sul);
- Habitações a uma distância de 80m do eixo central do fim da pista 34 (lado Norte).

Para além dos aspectos apresentados por Soto (2019), um outro factor a ter em conta é;

A falta de iluminação no aeródromo, ou seja, está aberto ao tráfego das 7h às 17h (devido à falta de iluminação) de segunda à sábado, o que faz com que o aeródromo não receba voos à noite, salvo em questões de emergência (como evacuação médica), e nesses casos são usadas lamparinas e luzes de automóveis para poderem prover iluminação à pista (AZEVEDO, 2009, AZEVEDO 2015, p. 129).

Em alguns países do mundo, como é o caso de Itália (cidade de Roma) e Indonésia, já houve encerramento de alguns aeroportos provocado por diferentes situações em relação a situação notada na cidade de Inhambane, onde podem-se destacar factores naturais (erupção vulcânica, tsunami) e incêndios. Em Roma, o encerramento foi causado pelo fogo que deu-se num terminal no aeroporto de Ciampino. Este que é utilizado pela companhia aérea Ryanair, o facto ocorreu no dia 19 de Fevereiro do ano 2019 (ÉVORA, 2019). “O aeroporto foi fechado por precaução. A presença de fumo foi registada numa área subterrânea, sem consequências para os passageiros ou para a infraestrutura”, disse uma porta-voz da (AEROPORTI DI ROMA-ADR citado por ÉVORA, 2019).

Na Indonésia, o aeroporto internacional de Bali, esteve encerrado, por um período de 2 dias (do dia 03 de Novembro-05 de Novembro de 2015). Em causa, uma erupção vulcânica, que levou ao cancelamento de cerca de 700 voos internacionais com partida para um destino na

⁶ Zona de impacto de uma aeronave. É o local onde o piloto acerta a pista de aterragem e o mesmo deve estar totalmente livre de obstáculo. Este local encontra-se tracejado, (Jorge Tembe, 2019- Director da empresa Aeroportos de Moçambique- Aeródromo de Inhambane)

mais turística Ilha Indonésia (DIAS, 2015). Esta não foi a primeira vez que as autoridades de Bali foram obrigadas a interromper o tráfego aéreo. A Indonésia situa-se no chamado Anel de Fogo do Pacífico, uma zona de grande actividade sísmica e vulcânica com mais de 120 vulcões ainda em actividade e 65 qualificados como perigosos, frisou (DIAS, 2015).

Em Portugal, o aeródromo de Vila Real corre risco de ser encerrado por tempo indeterminado devido ao abatimento de parte da pista. Segundo se pode calcular os abatimentos devem-se a uma linha de água que corre sob a pista e que “ao longo dos anos tem erguido o solo nessa área” (BRAGA, 2019). Em conferência de imprensa Rui Santos⁷ informou que foi feita “uma avaliação no local que comprovou a fragilidade estrutural do solo da pista, deste modo e para solucionar o problema, o aeródromo terá de ser encerrado “por tempo indeterminado” (BRAGA, 2019).

Nos dois primeiros casos, existe algo em comum, os aeroportos foram encerrados por pouco período de tempo, pois, após os incidentes os mesmos retomaram as suas actividades na normalidade.

⁷ Presidente da Câmara Municipal da Vila Real. www.google.com/amp/s/www.tsf.pt/portugal/sociedade

3. APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

3.1 Aeródromo de Inhambane: história e características

“O aeródromo foi construído pela empresa Caminhos de Ferro de Moçambique (Empresa Pública) em 1948 e depois passou para a jurisdição da Aeronáutica Civil na década de 1960. Em 1984 passou para a tutela dos Aeroportos de Moçambique” (AZEVEDO, 2009). Azevedo (2009), citando o Instituto da Aviação Civil de Moçambique através do *Aeronautical Information Publication* refere que, o Aeródromo de Inhambane é secundário, do tipo C, tem uma área física de 88 hectares, contem 2 pistas que se cruzam, a mais longa ou seja, a principal com orientação magnética de 16/34 tem 1.500 m de comprimento e 30 m de largura (como ilustra a figura 2) e dista a 2,5 Km da Cidade de Inhambane. A figura 2 mostra também a zona da servidão aeronáutica que foi ocupada por diversas construções. O Aeródromo suporta a aeronave Bombardai (Q400) de 72 lugares e um peso máximo de 29 toneladas de acordo com o senhor (JORGE TEMBE⁸, 2020).

Os Aeroportos de Moçambique- Inhambane contam com um total de 40 trabalhadores dos quais 14 são directos e 26 indirectos como ilustra a figura 2.

Tabela 2: Trabalhadores dos Aeroportos de Moçambique- Inhambane

Trabalhadores dos Aeroportos de Moçambique-Inhambane		
Directos	Indirectos	
	Local	Número
14	MEX	7
	Portador Diário	1
	Petromoc	5
	Kudumba	2
	Migração	3
	Agricultura	1
	Saúde	1
	Alfândegas	3
	Aeroclube bar	3
	Total	40

Fonte: Adaptado pelo Autora/Aeroportos de Moçambique-2019

⁸ Director da empresa Aeroportos de Moçambique- Inhambane

Segundo as informações obtidas com o senhor Brito (2019)⁹, os serviços não aeroportuários que são prestados no aeródromo são, a restauração (vide a figura 2) e portador diário. A segurança aeroportuária é mantida pela polícia do aeródromo.

Fig.2 Vista do Aeródromo de Inhambane via satélite



Fonte: Eng. Soto (2019) /Adaptado do *Google Earth e Power Point*

A figura 2 acima apresentada, ilustra a região da servidão aeronáutica do Aeródromo de Inhambane. A servidão aeronáutica é uma região livre de obstáculos com objectivo de permitir que a navegação aérea aconteça com segurança. Na pista do aeródromo de Inhambane foi reservada uma área (no lado terra) de 300metros para a servidão (SOTO, 2019), porém, a população tem feito uma ocupação desordenada como pode se notar com a linha que indica a região da servidão aeronáutica e a cota que separa a pista do limite da servidão aeronáutica, a poucos metros de distância da pista existem construções que servem de obstáculos.

⁹ Técnico de comunicações da empresa Aeroportos de Moçambique-Aeródromo de Inhambane, entrevista realizada em Novembro de 2019

3.2. Perfil da População residente na zona da Servida Aeronáuticas

Abaixo são trazidos os resultados obtidos de 100 representantes das residências existentes na região da servidão aeronáutica, obtidas através da realização de uma entrevista semi-estruturada (apêndice 3).

Relativamente a naturalidade da população que se encontra a residir na zona da servidão aeronáutica, 94% é oriunda da província de Inhambane dos mais diversos distritos desta província seguido de Sofala e Nampula com 2% para cada e Maputo e Tete com 1% para cada. É uma população cuja idade ronda no intervalo de 29-39 anos com 43%, seguida de indivíduos com idade no intervalo de 18-28 anos ocupando 33%, 20% para a população com idade no intervalo de 40-50 anos e por fim com 4% indivíduos com mais de 50 anos de idade, facto este que nos leva a compreender que esta zona é habitada maioritariamente por uma população jovem. Quanto ao nível de escolaridade, 46% desta população possui o nível médio (12ª classe do Sistema Nacional de Educação), 32% possui o nível primário e com apenas 2% estão os indivíduos que possuem o nível Superior. No que diz respeito ao número de agregado familiar, 66% das famílias são compostas por um intervalo de 5-8 indivíduos, dos quais apenas 1 ou 2 trabalham para o sustento da casa, sendo que, (37% tem como fonte de renda a agricultura, 25% é funcionário do Estado, seguidos dos comerciantes com 17% e por fim sector privado e domésticos com 13% e 8% respectivamente). 32% representa as famílias com 1-4 indivíduos e por fim 2% com mais de 9 residentes. 45% desta população vive nesta zona no período entre 1-4 anos, 40% vive entre 5-8 anos e 15% vive a mais de 12 anos (principalmente no bairro Marrambone). No que refere a forma de aquisição do espaço onde se encontram a residir, 54% comprou, 42% encontra-se a residir no local alegando ter sido emprestado pelo proprietário mas com o objectivo de futuramente realizar a compra caso sejam permitidos e tenham condições financeiras para tal, e 4% reside em espaço familiar. E por conta disso, 54% possui o DUAT e 46% não possui.

No que tange ao conhecimento sobre a provável interdição do Aeródromo de Inhambane 87% respondeu que não tem conhecimento da provável interdição, mas sim tem conhecimento da retirada da população e ampliação do aeródromo. E 13% respondeu que tem conhecimento. Esta informação foi obtida por 55% dos moradores através das reuniões realizadas com os secretários dos bairros, 43% teve a informação com amigos e 2% com outras fontes, das quais se destacam os funcionários da ADM estes que por sua vez são familiares dos moradores.

3.3. Importância da existência do aeródromo no município de Inhambane

Durante a entrevista com o senhor Brito, este deixou ficar que o aeródromo de Inhambane é uma porta de entrada e saída dos empresários, governantes, turistas e a população em geral. Numa entrevista realizada com o Senhor Cunha¹⁰ (2019) foi possível perceber a grande importância que este Aeródromo tem para o desenvolvimento do turismo a nível municipal. Segundo Cunha (2019), o transporte aéreo tem permitido que haja mais chegada de turista no município e este meio tem sido de maior preferência dos mesmos pelas condições que ele apresenta, tais como, maior rapidez, conforto, esta opinião foi compartilhada com o senhor Machava¹¹ (2019), afirmando que o aeródromo tem uma grande importância para o desenvolvimento do turismo no município de Inhambane. Em diálogo com os representantes dos estabelecimentos turísticos do município de Inhambane, por meio das suas respostas, notou-se que há muita afluência de turistas vindo de fora do país (África do Sul, Portugal, Inglaterra, Espanha, Itália, Finlândia, Quênia entre outros) para desfrutar do turismo desta cidade. 83,8% (que representa 57 operadores turísticos) afirmou não ter conhecimento prévio da provável interdição do aeródromo e 16,7% tinha a informação de que o aeródromo seria ampliado para receber voos internacionais e durante a entrevista os mesmos tomaram conhecimento da provável interdição. Ao ter esta informação, estes, mostraram-se não satisfeitos, uma vez que, Inhambane é uma cidade bastante turística e muitos dos seus visitantes são de fora do país e utilizam o transporte aéreo durante as suas deslocações. Quando questionados sobre a percentagem dos turistas que vem de voo, 90,5% dos gerentes/funcionários não soube responder com exactidão, limitando-se apenas em dizer que grande parte dos visitantes vem de voo, em contrapartida, em 9,5% dos estabelecimentos hoteleiros foi possível ter o número em percentagem, como por exemplo: O Hotel Inhambane conta com 5% de turistas que utiliza o transporte aéreo atendendo e considerando que os que se alojam neste estabelecimento são maioritariamente moçambicanos, avançou o gerente do Hotel (FREITAS, 2019)¹², para a Casa Jensen, 45% dos turistas utiliza o meio de transporte aéreo. Esta particularidade foi notada em todos bairros visitados, com excepção dos bairros Josina Machel e Conguiana, onde os entrevistados numa percentagem de 91,5 respondeu que 70% a 90% dos turistas utiliza a via aérea nas suas viagens e nestes dois bairros é onde aflui grande

¹⁰ Presidente da Associação de Hotelaria e Turismo da Província de Inhambane- entrevista realizada em Outubro de 2019

¹¹ Técnico do Departamento de Estudos e Planificação da DPCULTUR-entrevista realizada em Novembro de 2019

¹² Gerente e Contabilista do Hotel Inhambane- entrevista realizada em Novembro de 2019

número de turistas que visitam o município de Inhambane. Por sua vez, o Senhor Languane¹³ (2019), acrescentou que o município de Inhambane é um dos importantes pontos de captação de turistas nacionais e internacionais que o país possui. A sua diversidade de recursos, principalmente os naturais (praias, corais, paisagem, dentre outros) motiva a chegada de grandes massas de visitantes que almejam vivenciar momentos de lazer, descontração, aventura dentre outros, porém, para que o visitante vivencie esses momentos é necessário que diversos elementos/factores existam para que se garanta uma fidelização da procura/demanda. Portanto, o aeródromo de Inhambane, contribui para o desenvolvimento da economia no país, na medida em que, possibilita o fluxo de entrada e saída dos turistas, por via disso a um movimento intenso de entradas e saídas de divisas acrescentou o senhor Languane. A tabela 2 que abaixo será apresentada, ilustra a média mensal e anual de voos que o município de Inhambane recebeu durante o ano 2019.

Tabela 2: Chegadas de voos no Aeródromo de Inhambane-2019

Voos	Média Mensal	Média Anual
Domésticos	64	750
Regionais	9	202
Não Comerciais	69	304
Total	142	1256

Fonte: Luís Brito (2019) /Aeroportos de Moçambique-Inhambane

Abaixo será trazida a tabela 3 que mostra o número de passageiros que chegou no município de Inhambane por via aérea no ano 2019.

Tabela 3: Chegadas de Passageiros/ pelo Aeródromo de Inhambane-2019

Chegadas de Passageiros			
	Domésticos	Regionais	Não- comerciais
Anual	17 720	506	238
Total	18 464		

Fonte: Luís Brito (2019) /Aeroportos de Moçambique-Inhambane

No decorrer da entrevista com Brito, este referiu que este número de chegada tem trazido um resultado financeiro bastante positivo, no ano 2019 trouxe um resultado no valor global de 9.458.349,88mt, o que corresponde a uma variação de 67% e cumprimento de metas em 63%

¹³ Funcionário do CMCI, afecto na Vereação de Urbanização, Saneamento, Água Potável e Água- entrevista realizada em Novembro de 2019

em relação ao ano 2018 que teve um valor global de 3.724.371,33mt. Distribuído da seguinte forma:

Tabela 4: Distribuição das contribuições das receitas (valores em meticais) aeronáuticas e não aeronáuticas 2018-2019

	Receitas Aeronáuticas		Variação	Receitas não Aeronáuticas		Variação
	2018	2019		2018	2019	
	2 778 103,41	8 418 495,18		946 267,77	1 039 854,70	
% de contribuição	74,6%	89%	67%	25,4%	11%	9%

Fonte: Jorge Tembe (2020) /Aeroportos de Moçambique-Inhambane

Este valor permite a empresa desempenhar as suas actividades na normalidade e contribuir para o desenvolvimento da cidade (TEMBE, 2020).

O número de chegadas teve uma grande redução em comparação aos anos anteriores devido a retirada do voo regular directo entre Inhambane e Joanesburgo e aos conflitos armados na região Centro de Moçambique, afirmou Jorge Tembe. Ao longo da entrevista, o director do Aeródromo explicou que a paralisação do voo directo de Joanesburgo-Inhambane foi realizada no dia 15 de Janeiro de 2017, causada pela existência de poucos passageiros que faziam este trajecto, com isso, os passageiros que fazem este trajecto são levados de Joanesburgo a Maputo e de lá são transferidos para uma aeronave doméstica que lhes permite chegar em Inhambane. O governo tem arrecadado desta empresa todos impostos cobrados as actividades económicas em Moçambique (IRPS, IVA, IRPC) de forma individual (cada trabalhador) e de forma global (como empresa), acrescentou Tembe. Durante o diálogo com os munícipes dos bairros envolvidos, foi possível notar que eles não estão alheios a situação da provável interdição, tanto que, afirmaram não haver necessidade de se interditar o aeródromo pois este é de grande importância para o município, ele permite a realização de viagens em curto tempo, melhora a imagem de Inhambane como um destino turístico e caso haja necessidade de se retirar a população, 92% destes mostrou-se logo disposto a sair desde que sejam realocados em um local com condições iguais ou melhores as actuais (terreno, casa, próximos aos serviços básicos e próximos aos seus locais de trabalho), em contrapartida, 7% optou em manter a situação actual (sem interdição do aeródromo e/ou retirada da comunidade) e 1% louvou a ideia de interditar-se o aeródromo alegando que ele impede construções condignas e a iluminação do bairro (facto este notado no bairro Muelé 3) e pedem que a empresa solucione o problema de imediato. Mas, enquanto decorria a conversa os 8%

(7% que prefere deixar a situação actual e 1% que louva a ideia) mostrou-se também disposto a ceder o espaço para o aeródromo, desejando eles estar em um local que não haveria nenhum constrangimento durante as suas construções. E desta forma, há unanimidade da população em ser realocada. Devido a tamanha importância que o aeródromo tem para o turismo, os operadores turísticos, a AHTPI, a DPCULTURI, a DPTCI, ADM sugerem o reassentamento como a melhor solução a se adoptar para que o aeródromo pudesse ser modernizado e ampliado, com vista, a permitir a chegada dos voos internacionais que outrora foram paralisados, porém, o senhor Anselmo abre uma outra possibilidade de solução; identificar-se um outro espaço dentro do município para a construção do aeródromo. O Senhor Machava (2019), garantiu que esta nova solução (reassentamento) seria benéfica para todas partes envolvidas no que diz respeito a segurança da comunidade, dos passageiros, entrada de mais turistas, melhoramento do sector comercial, contudo, ainda não se sabe a proveniência do valor para custear as despesas do reassentamento bem como da modernização e ampliação do aeródromo, mas os responsáveis pela implementação desta solução são: o Governo Provincial, Conselho Municipal da Cidade de Inhambane e os Aeroportos de Moçambique. Esta solução deve ser implementada com urgência, pois, a cada dia o número de residências erguidas neste local esta aumentando e isso acarretaria mais custos para realocar a população, acrescentou o senhor (DELTO¹⁴, 2019), por outro lado o senhor Brito (2019) referiu que este processo de reassentamento acarretará custos cujo valor só poderá ser calculado através de um estudo mais aprofundado.

3.4.Causas por detrás da provável interdição do Aeródromo de Inhambane

O CMCI na pessoa do senhor Languane (2019), explicou que os aeroportos pretendem garantir a área da servidão aeronáutica livre, sem nenhuma construção privada, porém, a população quer a todo custo ocupar a mesma, advogando que houve compras de benfeitorias com os nativos e esta invasão afecta 3 bairros, nomeadamente (Marrambone, Muelé 3 e Chamane). Consta no processo dos aeroportos um título de propriedade, passado no tempo colonial pelo Conselho Executivo e uma cópia sentença emitida pelo Tribunal da Cidade de Inhambane, de uma parte da parcela em disputa, com uma área aproximadamente a 1 hectare, pertencente ao senhor Jerónimo. Por outro lado, a população nativa julgando-se protegida pelo número 1 do artigo 10 do Regulamento de Terras que diz “as pessoas singulares nacionais, que de boa-fé estejam a utilizar a terra há pelo menos 10 anos, adquirem o Direito

¹⁴ Gerente do Flamingo Bay

de Uso e Aproveitamento de Terra”, vai vendendo as benfeitorias sem observância das zonas de protecção parciais, pois a área em causa não está vedada.

Durante o diálogo com o senhor Brito, este deixou ficar que a causa da provável interdição do aeródromo de Inhambane tem a ver com as ocupações desordenadas ao longo do perímetro do mesmo. As populações circunvizinhas constroem suas residências muito próximo as instalações aeroportuárias, tornando-se um perigo eminente a Navegação Aérea, o que não é permitido pela Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO/OACI)¹⁵. As ocupações desordenadas foram notadas há cerca de 10 anos, quando verificou-se que a invasão do recinto aeroportuário começou a tomar proporções alarmantes devido também a um conflito de terra, em que, alguns naturais munidos de licença de Uso e Aproveitamento de Terra até aos dias actuais continuam a vender esses espaços apesar de todo um trabalho que os Aeroportos de Moçambique têm vindo a fazer junto ao Conselho Municipal Cidade de Inhambane (CMCI) e os chefes comunitários. Os senhores António¹⁶, Anselmo¹⁷ e Soto¹⁸ (2019), acrescentaram que a necessidade de se interditar o aeródromo de Inhambane foi notada em 2016 após uma visita ao local, constatou-se que havia uma ocupação desordenada da população na zona da servidão aeronáutica. Na altura em que realizou-se a visita ao local, existiam mais de 400 residências na zona da servidão aeronáutica e até 2018 o número cresceu para 995 casas, frisou o senhor Anselmo (2019). O senhor Soto (2019) referiu que, no fim de cada pista há um espaço de 300 metros reservado para a servidão aeronáutica, ou seja, é uma zona livre de obstáculos, porém, a população tem usurpado este local erguendo suas habitações. Este facto foi notado em 2010 mas pode se perceber que isto vem a muitos anos, uma vez que, algumas residências foram edificadas com material convencional (Figura 3), possuem água canalizada e energia eléctrica principalmente no bairro Marrambone, acrescentou Soto durante a sua explanação.

¹⁵ Organização que tutela a Aviação Civil a nível Internacional. A ICAO (International Civil Aviation Organization) traduzindo (Organização Internacional da Aviação Civil) é uma agência especializada das Nações Unidas criada em 1944 com 193 países-membros. Sua sede permanente fica na cidade de Montreal, Canadá (<http://www.airinsp.com.br/icao-2/>)

¹⁶ Técnico do Departamento de Transportes da Direcção Provincial dos Transportes de Inhambane

¹⁷ Técnico do Departamento de Transportes da Direcção Provincial dos Transportes de Inhambane

¹⁸ Engenheiro Civil desempenhando a suas actividades no Instituto de Aviação Civil de Moçambique



Fig. 3: Residência construída de Material Convencional, Bairro Marrambone

Fonte: Autora (2019)

Os moradores dos bairros envolvidos, afirmaram que por conta da provável ampliação do aeródromo, eles não são permitidos construir casas com material convencional (embora existam casas de material convencional edificadas conforme foi ilustrado na figura 3 acima apresentada) e durante a pesquisa foi possível observar que maior parte das residências construídas a menos de 6 anos são de material precário (conforme ilustra a figura 4) para facilitar a remoção e a indenização em caso de haver necessidade de realoca-los.

No decorrer da entrevista com os secretários dos bairros envolvidos, foi possível constatar que os mesmos possuem duas informações relativamente a questão do aeródromo de Inhambane. Eles afirmam não saber se o aeródromo será interdito na cidade de Inhambane e construir-se no distrito de Jangamo ou Vilanculos, ou se a população será retirada do local para dar espaço a ampliação do mesmo. Até aos dias actuais não sabe-se ao certo qual o número total da população envolvida nesta invasão, uma vez que, a cada dia que passa vão surgindo mais construções nesta zona proibida (servidão aeronáutica). A estatística para saber qual o número da população residente nesta zona foi realizada em Março do ano 2019, afirmou o senhor Alberto Banze¹⁹ (2019), onde o bairro Muelé 3 possuía 248 casas e no momento aguarda-se o número actualizado, os secretários dos bairros Marrambone e Chamane optaram em não dizer o número, visto que, este dado não está actualizado. Os secretários dos bairros afirmaram ter reuniões com a população para deixá-la a par da situação. Até 2017 o município possuía um espaço de 137 talhões o qual pretendia reassentar a população do quarteirão C (bairro Muelé 3), infelizmente não foi possível pois, a população fez uma greve alegando que não poderiam

¹⁹ Secretário do Bairro Muelé 3- entrevista realizada em Dezembro de 2019

sair das suas residências para um local distante dos seus postos de emprego e machamba e, por conta disso, o espaço foi utilizado para reassentar a população que foi afectada pelo ciclone DINEO. 75% da população dos bairros Muelé 3 (quarteirão C) e Chamane, ainda não possui o DUAT porque ainda não foram autorizadas as construções, embora a cada dia a população construa, em contrapartida, os residentes do bairro Marrambone possuem DUAT que lhes foi conferido pelo proprietário do espaço durante o acto de compra e venda.

O senhor Languane (2019), frisou que não há o cumprimento da Lei do Ordenamento Territorial, nesta vertente, estão sendo encetadas formas de aquisição de áreas para o reassentamento das famílias abrangidas pela área da servidão aeronáutica. Quando questionado ao senhor Brito sobre a existência das instalações do Instituto Nacional de Gestão de Calamidades (INGC), ele afirmou que isso não causa nenhuma barreira, uma vez que, ele (INGC) colabora com o Aeródromo em casos de emergências de calamidades.

A figura 5 apresenta a distância que separa a vedação do Aeródromo das residências e machambas da população.



Fig. 4: Casas predominantes nos bairros Marrambone, Muele 3 e Chamane

Fonte: Autora da pesquisa (2019)



Fig. 5: Distância que separa a vedação do Aeródromo das residências e machambas da população

Fonte: autora da pesquisa (2019)

3.5. Impactos da Provável Interdição

Segundo Brito (2019), alguns impactos a serem notados com a provável interdição poderão ser a redução do fluxo de negócios e a redução drástica da chegada de turistas no município de Inhambane, pois, a maior parte destes utiliza o transporte aéreo para as suas viagens. Esta provável interdição, poderá afectar quase toda área da província de Inhambane, bem como a área empresarial, o senhor Anselmo (2019), acrescentou nas suas respostas que os impactos da provável interdição poderão afectar o sistema da Aviação Civil a nível internacional, embora seja um aeródromo secundário. Este impacto será notado principalmente no desenvolvimento do turismo, sendo que Inhambane é um destino que tem recebido turistas a nível internacional e a provável interdição fará com que não haja transporte aéreo neste município (SOTO, 2019). A provável interdição do aeródromo vai constituir uma grande brecha para o turismo neste município, uma vez que, 70-90% dos turistas visitantes de Inhambane utiliza o transporte aéreo, haverá uma redução do rendimento dos estabelecimentos turísticos podendo estes virem a fechar pela falta de turistas, haverá redução da colecta de receitas para o desenvolvimento do próprio município de acordo com o (MACHAVA, 2019).

Caso o aeródromo seja interditado haverá uma grande queda do turismo no município de Inhambane, 80% dos investidores turísticos poderá ir embora, visto que, não se sentiriam

seguros em estar num local de difícil acesso, afirmou a senhora Brodie²⁰ (2019), as receitas arrecadadas pelo Estado com o funcionamento desta empresa poderão reduzir de acordo com o número de trabalhadores que ficarão desempregadas ou transferidas para outros distritos ou províncias (Brito, 2019), os estabelecimentos turísticos entrariam em grande crise, o nível de desemprego seria mais elevado, acrescentou o gerente da Casa Jensen (BIÉ, 2019), a comunidade em volta das praias reduziria o seu volume de vendas (ATANÁSIO²¹, 2019). Os entrevistados dos estabelecimentos turísticos foram unânimes em referir que Vilanculos seria o destino turístico beneficiado com a provável interdição, ou seja, com a inexistência de um aeródromo na cidade de Inhambane, os turistas optariam em desfrutar do seu tempo de lazer no distrito de Vilanculos, alguns acrescentaram como possíveis beneficiários da provável interdição as cidades de Xai-Xai e Maputo (ATANÁSIO e CUMBE²², 2019). Quando questionado sobre o que pensa a respeito da provável interdição, Cunha (2019), deixou ficar um exemplo: “só pelo facto de não haver mais voos internacionais, influencia negativamente no desenvolvimento do turismo, porém, mesmo assim as pessoas continuam visitando a cidade”. A paralisação do para-queda, reduziu o número de actividades realizadas no turismo em Inhambane e optar-se pela interdição o turismo corre sérios riscos, as empresas turísticas podem fechar, tendo como grupos mais vulneráveis todos os que se beneficiam do turismo, os que praticam o turismo, bem como o serviço público (o próprio Aeródromo), as taxas que recebem pela chegada de turistas, a Migração, as Alfandegas, a AHTPI (falando especificamente dos seus associados, as suas empresas podem fechar) afirmou senhor (CUNHA, 2019). Um destino turístico como Inhambane, tendo um sistema de transporte precário (olhando para a inexistência do transporte aéreo) irá influenciar negativamente no desenvolvimento do turismo e na própria imagem de Inhambane como um destino turístico (CUNHA, 2019). Para o Soto (2019), considerando a provável interdição, a população sairia beneficiada, porque não haveria necessidade de deslocar-se para o local de reassentamento, continuariam erguendo suas residências sem impedimento algum e viveriam em segurança. Enquanto não se solucionar este problema (disputa de terra), continuar-se-á vivendo em risco sem esperar que o pior aconteça, visto que, nem o aeroporto, nem a população estão em segurança nestas condições (SOTO, 2019).

²⁰ Proprietária do Tofo Scuba- entrevista realizada em Dezembro de 2019

²¹ Recepcionista da Casa Berry- entrevista realizada em Dezembro de 2019

²² Assistente de Direcção do Hotel Casa Capitão- entrevista realizada em Novembro de 2019

A figura 6 ilustra o serviço de restauração prestado no aeródromo de Inhambane, a figura 7 mostra a vedação do espaço que está sob a jurisdição do Aeródromo de Inhambane e a figura 8 mostra machamba existente no bairro Chamane.



Fig. 6 Serviços de Restauração (Aeroclube Bar)

Fig.7 Placa de vedação do aeródromo

Fonte: Autora da pesquisa (2019)



Fig. 8 Machamba existente no Bairro Chamane

Fonte: Autora da pesquisa (2019)

4. DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

O município de Inhambane possui um sistema de transporte turístico precário, pois conta apenas com um aeródromo secundário de classe C, prestando poucos serviços não aeroportuários (como é o caso de restauração e portador diário), facto este que corre risco de ser agravado caso se interdite o aeródromo deste município. A necessidade de se interditar o aeródromo surge da invasão dos moradores dos bairros Marrambone, Muelé 3 e Chamane na zona da servidão aeronáutica, pois, esta zona é considerada zona livre de obstáculos para permitir com que a decolagem e aterragem das aeronaves aconteçam com segurança (SOTO, 2019). Esta patente no Regulamento de Aviação Civil de Moçambique- (MOZ-CAR parte 139), na subparte VIII, no parágrafo 139.8.4 sub-parágrafo 2, diz que “não é permitida a construção de edifícios ou infra-estruturas nas áreas além dos limites das superfícies de limitação de obstáculo, objectos que estendem até uma altura de 150m ou mais da superfície do solo, excepto com a autorização do IACM”. Esta invasão prejudica o desenvolvimento das actividades aeroportuárias e algumas actividades turísticas que há anos realizavam-se neste local foram paralisadas, falando concretamente do para-queda como referiu o senhor Cunha (2019), houve paralisação também dos voos internacionais (África do Sul-Inhambane), realizando-se apenas voos nacionais.

Tendo em conta que o turismo e o transporte aéreo tem uma forte relação, pois, grande parte dos turistas em suas viagens opta por este meio de transporte, torna-se imprescindível que o MI tenha um sistema de transporte em boas condições, eficiente e eficaz, e que garanta a segurança dos turistas, como referiu Silva (2013, p. 68), o aeroporto é visto como “a porta de entrada de um país, pelo que, deve apresentar as melhores condições possíveis, de forma a proporcionar um ambiente acolhedor e de segurança para os passageiros, contribuindo assim, para que a primeira impressão que o visitante tem sobre o país, seja positiva”, infelizmente este facto não é observado no transporte aéreo deste município, visto que, a presença da população naquele local cria graves problemas de segurança tanto para a população, bem como para o aeródromo e os seus passageiros. É importante que se façam investimentos para o melhoramento das condições das infra-estruturas aeroportuárias com o objectivo de melhorar a qualidade e a segurança do local, embora esteja-se a viver em tempos de crise económica (ESTEVEES, 2014).

Foi notável durante a pesquisa que o que separa as residências da aérea da jurisdição do aeródromo são pequenas ruas e pequenos caminhos como foi ilustrado na figura 4, situação

esta muito crítica no que tange a segurança aeroportuária e o que não é permitido pelo Instituto de Aviação Civil de Moçambique, pois, de acordo com o Regulamento de Aviação Civil (MOZ-CAR parte 139) na subparte VIII, sub-parágrafo número 1 não é permitido erguer ou colocar obstáculos na zona de servidões aeronáuticas de um aeródromo que possa impedir a sua utilização ou uma operação da aeronave de forma segura.

O aeródromo de Inhambane arrecadou em 2019 89% das receitas aeronáuticas e 11% das receitas não aeronáuticas, isto, deveu-se ao facto de que o aeródromo conta com poucos serviços não aeronáuticos, facto este que é contrário ao que afirma Kazda e Caves (2015) citado por Barros (2019, p. 14) “No caso do negócio da não aviação, ele é de tal forma vasto que muitos aeroportos obtêm grande parte das suas receitas através de serviços não aeroportuários”.

No concernente a uma nova medida mitigadora para solucionar o problema da invasão, o reassentamento seria adequado, uma vez que, a população mostra-se pacífica quanto a sua retirada do local da servidão aeronáutica, desde que, sejam realocados em um lugar favorável porque não estão dispostos a sair da sua zona de conforto para um local distante de tudo, pois, relativamente a este aspecto, as alíneas a-f do nº 1 do artigo 10 do Regulamento sobre o Processo de Reassentamento Resultante de Actividades Económicas apresentam os direitos da população directamente afectada: a) Restabelecimento do seu nível de renda; b) Restauração do seu Padrão de vida; c) De ser transportado com os seus bens para o novo local de residência; d) De viver num espaço físico infraestruturado, com equipamentos sociais; e) De espaço para praticar as suas actividades de subsistência; f) De opinião em todo o processo de reassentamento.

A existência de uma comunidade pacífica quanto a sua retirada, torna-se um facto bastante positivo para a implementação desta medida porque desta maneira não haverá conflitos de interesses, atendendo e considerando que o turismo deve atender a satisfação de todos os *stakeholders* envolvidos (sector público, privado, comunidade e turista). Para além das residências existem também propriedades agrícolas dos moradores, o que serve de obstáculo para o desenvolvimento das actividades aeroportuárias como é referido na lei de Aviação Civil de Moçambique nº 2 a): utilização das propriedades para a construção de edifícios culturais, agrícolas ou outros propósitos.

5.CONCLUSÕES

O transporte aéreo é de grande importância para o desenvolvimento do turismo no MI e por conta disso surge uma grande necessidade de se rever a questão da possível paralisação das actividades do aeródromo de Inhambane, pois, a situação provocaria uma grande queda do turismo neste município e conseqüentemente o seu desenvolvimento. Um destino turístico com um sistema de transporte precário é um destino direccionado ao fracasso. Nesta perspectiva, o município de Inhambane, a empresa Aeroportos de Moçambique devem criar mecanismos de solucionar o problema, pois quanto mais tempo leva o problema vai-se agravando.

A paralisação do para-queda reduziu a quantidade de actividades a serem realizadas pelos turistas em Inhambane e a paralisação dos voos internacionais reduziu consideravelmente a chegada de turistas para desfrutarem dos atractivos deste belo município. Como alguns dos operadores turísticos se referiram, a paralisação das actividades no aeródromo implicaria queda em 80% dos investidores, conseqüentemente uma queda drástica no turismo, redução da chegada de turistas em 70%, transferência ou perda de emprego dos trabalhadores directos (14 indivíduos) e indirectos do aeródromo (26 indivíduos), perda de receitas arrecadadas pelo Governo Municipal (todos impostos cobrados as actividades económicas- IVA, IRPS, IRPC), redução do volume de vendas de diversos artigos nos arredores das praias, bem como no centro da cidade, perda da imagem de Inhambane como um destino turístico apreciável. É importante salientar que os investidores turísticos se mostraram agastados com esta possibilidade e pedem que medidas sejam tomadas de forma urgente para que continuem actuando no MI. A efectivação desta interdição, trará uma grande brecha para o desenvolvimento do MI, facto este que regredirá o desenvolvimento da província e conseqüentemente do país. O sistema de aviação moçambicano ficará desfalcado, pois, terá um aeródromo a menos para cobrir a demanda.

É da responsabilidade do Governo provincial, Municipal, sociedade civil e a empresa Aeroportos de Moçambique garantir que esta solução seja implementada com brevidade, porque, embora as construções sejam proibidas neste local, a população continua a adquirir este espaço e erguer suas habitações e desta forma o número de residências vai aumentando sendo necessário o custo ainda mais elevado para realocá-los.

Um facto muito importante constatado é a existência de uma população disposta a ser realocada, e o que lhes leva a aceitar o reassentamento é o conhecimento da importância que o

aeródromo tem para Inhambane como um município e como um destino turístico, pois este contribui bastante para o desenvolvimento desta cidade e muitos turistas utilizam a via aérea para as suas deslocações. Outro aspecto que leva a população a aceitar o reassentamento é o facto de eles serem proibidos construir casas condignas, electrificar e canalizar a água. Os moradores anseiam por um lugar em que poderão ter condições de vida melhoradas.

Desta forma, pelo facto de que maior parte das informações recolhidas durante a entrevista com os moradores, sector público, privado e operadores turísticos mostrarem que caso o aeródromo seja interdito o turismo no MI reduzirá drasticamente, aceita-se a hipótese de que a interdição do Aeródromo de Inhambane impedirá a chegada de turistas por via aérea, condicionando, desta forma, o aumento do fluxo turístico neste município e das receitas e oportunidades que advém dessas chegadas.

6.RECOMENDAÇÕES

Nesta etapa, são apresentadas as recomendações com vista a permitir que este problema seja solucionado e o turismo em Inhambane continue desenvolvendo e contribua para o desenvolvimento deste município de forma geral. Assim sendo, recomenda-se ao Governo Municipal, Aeroportos de Moçambique e a sociedade civil, o seguinte:

Todos envolvidos devem:

- Parar urgentemente de procurar culpados e todos trabalharem em simultâneo para solucionar este problema que quanto mais tempo leva sem solução vai se agravando;
- É de extrema importância que se busque soluções que não firam nenhuma parte envolvida, porque o grande objectivo é que haja o desenvolvimento do município de Inhambane, portanto, ao se identificar um novo local para a comunidade devem ser olhados os interesses dos mesmos (proximidade aos serviços básicos e aos seus postos de trabalho).

O Governo Municipal deve:

- Identificar um local para o reassentamento da comunidade envolvida nesta disputa de espaço com a empresa Aeroportos de Moçambique;
- Cessar a venda de espaço e concessão de Direito de Uso e Aproveitamento de Terra a população que queira residir neste local, pois caso contrário, o número de moradores nesta região estará aumentando;

A Empresa Aeroportos de Moçambique deve:

- Fazer inspecções regulares na área de servidão do aeródromo e caso encontre construções sem a devida autorização deve:
 - a) Solicitar a colaboração das autoridades locais para assistirem no embargo da obra em conformidade com a Sub Parte VIII do MOZCAR 139 aprovado pelo Diploma Ministerial 51/2013 de 29 de Maio;
 - b) Comunicar ao IACM para a aplicação da medida de contravenção de acordo com os resultados do seu respectivo processo.
- A Direcção do Aeródromo deve, urgentemente, realizar o levantamento topográfico da área invadida da servidão aeronáutica e determinar o impacto sobre:
 - a) As distâncias declaradas do aeródromo.

- Amplie-se o aeródromo para que possa receber aeronaves com maior capacidade de carga, oferecer mais serviços não aeroportuários, como por exemplo, restauração, serviços de lazer, bancos, aluguer de viaturas, dentre outros.

Sociedade civil (comunidade local)

- Que possa permanecer disponível em ser reassentada sem criar nenhum conflito futuro;
- Estar disposta a colaborar com os demais intervenientes envolvidos neste problema, nos mais diversos aspectos como por exemplo; a identificação do local do reassentamento.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ABREU, I.B e COSTA, S.R. *Planeamento Participativo e sua Contribuição para o Desenvolvimento sustentável da Actividade Turística*. De 22,23 e 25 de Outubro de 2014
2. AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P. *Segurança Aeroportuária*. Disponível em <https://www.aerportos.co.mz/seguranca-aeroportuario>: acesso em 13 de Junho de 2019, pelas 12:40.
3. AERONEWSTV.COM. *Video - What defines an international airport?*. Disponível em <https://www.aernewstv.com/en/lifestyle/in-your-opinion/3716-what-defines-an-international-airport.html>: consultado no dia 01 de Março de 2020.
4. AIPORT COUNCIL INTERNATIONAL. ACI, (2006). *Understanding Airport Business*. **in** ALMEIDA, C.M.B.R. *Aeroportos e Turismo Residencial. do Conhecimento às Estratégias*. 2009. 489p. Dissertação (Doutoramento em Turismo)- Curso de Doutoramento em Turismo, Universidade de Aveiro, 2009.
5. ALMEIDA, C.M.B.R. *Aeroportos e Turismo Residencial. do Conhecimento às Estratégias*. 2009. 489p. Dissertação (Doutoramento em Turismo)- Curso de Doutoramento em Turismo, Universidade de Aveiro, 2009.
6. ALMEIDA, C.M.B.R. *Aeroportos e Turismo Residencial. do Conhecimento às Estratégias*. 2009. 489p. Dissertação (Doutoramento em Turismo)- Curso de Doutoramento em Turismo, Universidade de Aveiro, 2009.
7. ALMEIDA, C.R. *Transporte aéreo, acessibilidades e turismo. Importância para o desenvolvimento de novos segmentos de procura turística*. Caderno do Grei nº 29, 2015.
8. ANICETO, C.A. *Avaliação de Impactos Urbanísticos do Novo Aeroporto de Lisboa na Península de Setúbal Nascente*. 2010. 105p. Dissertação (Mestrado em Gestão do Território, área de especialização em Planeamento e Ordenamento do Território)- Curso de Doutoramento em Gestão de Território, área de especialização em Planeamento e Ordenamento do Território, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas- Universidade Nova de Lisboa, 2010.
9. AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. RBAC 01: Regulamentos brasileiros de Aviação Civil. Definições, regras e unidades de medida. 2008. Disponível em

- https://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_esp/tr1678.htm consultado no dia 29 de Fevereiro de 2020.
10. ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE. Lei nº5/2016 de 14 de Junho. (aprova a Lei de Aviação Civil). Publicado no Boletim da República nº 70, I serie, de 14 de Junho de 2016.
 11. AZEVEDO, H.A.M. *Aeródromo de Inhambane e Desenvolvimento Turístico*. 2009. Disponível em: <http://planeamentoturisticoambiental.blogspot.com/2009/03/aerodromo-de-inhambane-desenvolvimento.html?m=1> consultada no dia 28 de Abril de 2019.
 12. AZEVEDO, H.A.M. Diagnóstico da Segurança Turística no Município de Inhambane em Moçambique: uma Análise do Processo Público de Planeamento e Gestão. *Sociedade e Território-Natal*. Vol. 27, N. 3, p. 115 - 144. 2015.
 13. BARBACENA, H.A.P. *A globalização do turismo e a competitividade dos destinos turísticos*. 2012. 102f. Dissertação (Mestrado em Economia Portuguesa e Integração Internacional)- Curso de Pós-graduação em Economia Portuguesa e Integração Internacional, Instituto Universitário de Lisboa, 2012.
 14. BARROS, H.I.C. *O Aeroporto Francisco Sá Carneiro e a sua relação com o turismo na região Norte de Portugal*. 2019. 108f. Dissertação (Mestrado em Gestão)-Curso de Pós-graduação em Gestão, Universidade Lusófona do Porto.
 15. BRAGA, Z.F. *Aeródromo de Vila Real encerrado “por tempo indeterminado”*. Disponível em: <https://www.oturismo.pt/aviacao/40869-aerodromo-de-vila-real-encerrado-por-tempo-indeterminado.html>. Acesso em 20 de Outubro de 2019.
 16. CABO, F. *Relação entre transporte aéreo e turismo em Moçambique*. 2012.107f. Dissertação (Mestrado em Transportes)- Curso de Pós-graduação em Transportes, Universidade de Brasília-Faculdade de Tecnologia, 2012.
 17. DIAS, D. *Indonésia: Vulcão leva ao encerramento do aeroporto de Bali*. Disponível em: <https://pt.euronews.com/2015/11/04/indonesia-vulcao-leva-ao-encerramento-do-aeroporto-de-bali>; Acesso em 20 de Outubro de 2019.
 18. ÉVORA, C. *Incêndio obriga ao encerramento do aeroporto de Roma*. Disponível em: <https://tvi24.iol.pt/internacional/19-02-2019/incendio-obriga-ao-encerramento-do-aeroporto-de-roma>; Acesso em 17 de Setembro de 2019.

19. FILHO, J.A.O. *Infraestrutura aeroportuária e o desenvolvimento regional -o caso do Estado da Paraíba*. 2011. 138f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Curso de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional, Universidade Estadual de Paraíba, 2011.
20. GRAHAM, A. (2003). *Managing airports – An international perspective*. 2ª ed. *in* ALMEIDA, C.M.B.R. *Aeroportos e Turismo Residencial. do Conhecimento às Estratégias*. 2009. 489p. Dissertação (Doutoramento em Turismo)- Curso de Doutoramento em Turismo, Universidade de Aveiro, 2009.
21. IMPRENSA NACIONAL DE MOÇAMBIQUE, E.P. Decreto nº 31/2012 de 8 de Agosto de 2012 (aprova Regulamento sobre o processo de reassentamento resultante de actividade económica de Moçambique). Publicado no Boletim da Republica nº 32, I série, de 8 de Agosto de 2012.
22. IMPRENSA NACIONAL DE MOÇAMBIQUE. Decreto nº 66/98 de 8 de Dezembro de 1998 (aprova o Regulamento da Lei de Terra). Publicado no Boletim da República nº 48, I série, de 8 de Dezembro de 1998.
23. INSTITUTO DE AVIAÇÃO CIVIL DE MOÇAMBIQUE. Diploma Ministerial nº 117/2011 de 3 de Maio (aprova Regulamento de Aviação Civil de Moçambique-MOZ-CAR parte 12 de Investigação de Acidentes e Incidentes com Aeronaves Civis). Actualizado e Publicado no Boletim da República nº 171, II série, de 30 de Agosto de 2018.
24. INSTITUTO NACIONAL DE AVIACAO CIVIL. *Servidão Aeronáutica*: Disponível <https://www.anac.pt/vPT/Generico/ServidoesAeronauticas/Paginas/Servidoesaeronauticas.aspx>: Acesso em 13 de Junho de 2019, pelas 15:21.
25. KUNZ, J.G. A Estruturação da Rede Técnica de Transporte Aéreo, as Funções Nodais dos Aeroportos e o Turismo. *Revista Geoatos*. Vol 1. Janeiro-Junho de 2014.
26. MANJATE, J. *Aeródromo de Inhambane esta em riscos de Interdição*. Disponível em <http://www.Jornalnoticias.co.mz/index.php/economia/61585-aerodromo-de-inhambane-esta-em-risco-de-interdicao.html>: Acesso em 09 de Abril de 2019.
27. MACABA, C.S. 2015. *Gestão da Comunicação Organizacional: Caso Aeroportos de Moçambique*, E.P. Dissertação (Mestrado em Comunicação Social, vertente de Comunicação Estratégica)- pós graduação em Comunicação Social, vertente de

- Comunicação Estratégica, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Lisboa (2015).
28. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES. Diploma Ministerial nº 51/2013 de 29 de Maio (aprova Regulamento de Aviação Civil de Moçambique- MOZ-CAR parte 139 de Construção, Licenciamento e Certificação de Aeródromos). Publicado no Boletim da República nº 43, I série, de 29 de Maio de 2013.
 29. MONTEJANO, J.M. (2001). *Estrutura do Mercado Turístico*. 2ª Ed. São Paulo: Roca, 417 p.
 30. MORRISON, A. M. (2013). *Marketing and Managing Tourism Destinations*. Routledge, *in* MUCHANGOS, C. A. 2016. *Importância da Infra-estrutura do Transporte aéreo no Desenvolvimento dos Destinos Turísticos*. Monografia (Licenciatura em Gestão de Mercados Turísticos)- graduação em Gestão de Mercados Turísticos, Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane (ESHTI). 2016.
 31. MUCHANGOS, C. A. 2016. *Importância da Infra-estrutura do Transporte aéreo no Desenvolvimento dos Destinos Turísticos*. Monografia (Licenciatura em Gestão de Mercados Turísticos)- graduação em Gestão de Mercados Turísticos, Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane (ESHTI). 2016.
 32. MUTIMUCUIO, I. (2008). *Métodos de Investigação - Apontamentos*. Maputo.
 33. NHANTUMBO, E. S. (2007). *Tendências de Desenvolvimento do Turismo e alterações na ocupação e utilização do espaço no município de Inhambane*. Universidade Eduardo Mondlane- Escola Superior de Hotelaria Turismo de Inhambane.
 34. OCHO, C. *Amostragem probabilística: Amostra estratificada*. 2015. Disponível em: <https://www.netquest.com/blog/br/blog/br/amostragem-probabilistica-amostra-estratificada>: Acesso em 16 de Julho de 2019
 35. OLIVEIRA, A. (2009) *Transporte Aéreo: economia e políticas públicas*. São Paulo: Pezco *in* MUCHANGOS, C. A. 2016. *Importância da Infra-estrutura do Transporte aéreo no Desenvolvimento dos Destinos Turísticos*. Monografia (Licenciatura em Gestão de Mercados Turísticos)- graduação em Gestão de Mercados Turísticos, Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane (ESHTI). 2016.

36. PALHARES, G.L. (2001). *Transporte Aéreo e Turismo: gerando desenvolvimento socio-económico*. São Paulo: Aleph, 171 p.
37. ROCHA, A.S.L. e PREZOTO, M.A.G. *A Importância da Segurança na Área Restrita de um Aeroporto – o caso de Viracopos*. 9ª FATECLOG – O Papel Do Gestor Na Logística Internacional Fatec Baixada Santista – Rubens Lara. São Paulo De 08 e 09 de Junho de 2018.
38. RODRIGUES, M. M. *Turismo e Transporte Aéreo: novo paradigma das low-cost*. 2012. Dissertação (Mestrado em Turismo)-Curso de pós-graduação em Turismo, Especialização em Gestão Estratégica de Destinos Turísticos, Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Estoril. 2012.
39. SILVA, A.H. e FOSSÁ, M.I.T. Análise de Conteúdo: exemplo de aplicação da técnica para análise de dados qualitativos. *Revista Eletrônica ISSN*. Vol.17. p.1-14. 2015
40. SILVA, S.M.V. *O Desenvolvimento das Infraestruturas Aeroportuárias em Angola: O Caso do Aeroporto “4 de Fevereiro”, em Luanda*. 2013. 244f. Dissertação (Mestrado em Gestão Aeronáutica)- curso de pós-graduação em Gestão Aeronáutica. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias. 2013.
41. SOTO, A.F. *Condições de Segurança Operacional no Aeródromo de Inhambane*. In WORKSHOP SOBRE IMPACTOS QUE PODEM ADVIR DO ENCERRAMENTO DO AERÓDROMO DE INHAMBANE, 1., 2019, Inhambane.
42. TORRES, R. R e PORTUGAL, L. S. *Caracterização de Aeroportos Regionais: contribuição para uma classificação brasileira*. De 04-08 de Novembro de 2013.
43. VANCONCELOS, L. F. S. *O Aeroporto como Integrante de um projecto de desenvolvimento regional: A Experiencia brasileira*. 2007. Dissertação (Mestrado em Transportes)- curso pós-graduação em Transportes. Universidade Brasília.
44. XAVIER, V. *Inhambane-Habitações dificultam movimento de aeronaves*. Disponível em <http://www.Jornalnoticias.co.mz/index.php/sociedade/18-provincia-em-foco/7634-inhambane-habitacoes-dificultam-movimento-de-aeronaves.html>: Acesso em 27 de Abril de 2019.

Anexos

Anexo 1

Lista dos Estabelecimentos de Restauração Visitados

Número	Localização-Bairro	Designação
1		Restaurante Hoyo-hoyo
2		Restaurante Clube Comodoro
3		Snack-bar Ti Jamu
4		Ponte Cais
5		Buena Vista Café
6		Africa Tropical
7		O Paraíso
8		Pastelaria Moçambique
9		Miss Awesome (TIC TIC)
10		Botequim Lanchonete
11		Bar Canto Aberto
12	Balane	Restaurante Oceânia
13	Conguiana	Neptune´s Beach Bar Rest, Lda.
14		Bar da Praia Agua de Côco
15		Flamingo Bay
16	Salela	Restaurante Salela
17	Muele	Bottle store Lega Lega
18	Malembuana	Bar Jaezl
19	Marrambone	Botequim Aeroclub
20	Josina Machel	Casa Barry
21		Restaurante Casa de Comer
22		Tofo Tofo Restaurante
23		Vasco da Gama, Lda.
24		Gato Laranja, Lda.
25		Tofo Scuba
26		Fatima´s Restaurant
27		Dathonga Galeria e Restaurante
28		Snack Bar the Water

Fonte: Autora/ Direcção Provincial da Cultura e Turismo- Inhambane (2019)

Anexo 2

Lista dos Estabelecimentos de Alojamento Visitados

Número	Localização-Bairro	Designação
1	Balane	CFM Cidade de Inhambane
2		Hotel Casa do Capitão
3		Hotel Inhambane
4	Chalambe	Casa Jensen
5	Muelé	Pensão Gaya Gwatu
6	Conguiana	Makolo Bay
7		Faraway Lodge
8		Manta Barra
9		Wagaya Lodge
10		Palm View
11		Sia Sente
12		Neptunes Lodge
13		Ondas do mar Lodge
14		Paradise Family Holiday Lodge
15		Shibumi Lodge
16		Palm Groove
17		Silver Palm
18		Sun Set Lodge
19		Barra Beach Club
20		Barra 5 Limitada
21		Bay View Lodge
22		Bem-vindo Lodge
23		Anda ca Lodge
24		Vista Lodge
25		Casa da Lúcia
26		Barra Dunes
27		Tropical Faraway Lodge
28		Mangrove, Lda
29		Lite House Lodge
30		Maki Sure II
31		Jannie (PTY)
32		Casa da Praia
33		Tofo Beach Accommodation
34		Liquid Dive Family
35	Casa do Mar	
36	Wuyani Pariango	
37	Blu Tofo	
38	Praia Sonâmbula	
39	Dunas Paradise	
40	Josina Machel	Baía Sonâmbula

Fonte: Autora/ Direcção Provincial da Cultura e Turismo- Inhambane (2019)

Apêndices

Apêndice 1

Número de estabelecimentos a serem entrevistados por cada bairro do Município

Bairro	Restauração		Alojamento	
	Nº de Estabelecimentos	Nº de Amostra	Nº de Estabelecimentos	Nº de Amostra
Balane	37	26	5	3
Conguiana	4	3	48	31
Chalambe	1	1	1	1
Josina Machel	12	8	21	13
Liberdade	1	1	2	1
Marrambone	1	1	0	0
Malembuana	1	1	0	0
Muele	2	1	1	1
Mucucune	1	1	0	0
Salela	1	1	0	0
Total	61	44	78	50

Fonte: Autora da pesquisa (2019)/ Adaptado da DPCULTURI (2019)

Apêndice 2

Lista de Entidades Visitadas

Públicas	Privadas
Conselho Municipal da Cidade de Inhambane	Aeroportos de Moçambique
Direcção provincial dos Transportes de Inhambane	Associação de Hotelaria e Turismo de Inhambane
Direcção Provincial da Cultura e Turismo de Inhambane	
Secretários dos bairros Marrambone, Muelé 3 e Chamane	

Fonte: Autora da pesquisa (2019)



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

INTERDIÇÃO DO AERÓDROMO DE INHAMBANE: IMPACTOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NO MUNICÍPIO DE INHAMBANE

GUIÃO DE ENTREVISTA 1 – SECRETÁRIO DO BAIRRO

Caro secretário do bairro, esta entrevista é para fins meramente académicos, no âmbito do trabalho do fim do curso na Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane. A mesma tem em vista a colecta de dados sobre os impactos da interdição do aeródromo de Inhambane para o desenvolvimento do turismo. A sua colaboração é fundamental para o sucesso desta pesquisa.

Parte 1 - Perfil do Secretário do Bairro

1. Nome do Secretário do bairro?
2. Quantos anos possui como morador no bairro?
3. Anos de trabalho como Secretário do bairro?

Parte 2 - Questões sobre o bairro

1. Nome do bairro?
2. Quais são as principais actividades económicas do bairro?
3. Qual é a população economicamente activa?

Parte 3 - Questões sobre a interdição do Aeródromo de Inhambane

1. Tem conhecimento da provável interdição do aeródromo?
 - a. Se sim, o que pensa a respeito?
2. Já alguma vez o município convocou um encontro com a população do bairro para tratar do assunto?
 - a. Caso não se interdite o aeródromo e a população tenha de ser retirada, qual será o nível de aceitação?
3. Os moradores deste bairro possuem DUAT?



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

INTERDIÇÃO DO AERÓDROMO DE INHAMBANE: IMPACTOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NO MUNICÍPIO DE INHAMBANE

GUIÃO DE ENTREVISTA 2 – COMUNIDADE LOCAL

Caro Residente do bairro Marrambone, esta entrevista é para fins meramente académicos, no âmbito do trabalho do fim do curso na Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane. A mesma tem em vista a colecta de dados sobre os impactos da interdição do aeródromo de Inhambane para o desenvolvimento do turismo. A sua colaboração é fundamental para o sucesso desta pesquisa.

Parte 1 - Perfil do Inquerido

1. Naturalidade?
2. Idade?
3. Grau de escolaridade?
4. Há quanto tempo reside neste bairro?
5. Qual é o agregado familiar?
6. Qual é a sua fonte de renda?
7. Como adquiriu este local para a sua residência?
8. Possui DUAT do seu terreno?

Parte 2 - Questões sobre Interdição do Aeródromo

1. Teve conhecimento da provável interdição do aeródromo de Inhambane?
 Sim _____ Não _____
 - a. Se sim, como?
 Na televisão _____, Rádio _____, Jornal _____, Reunião com Secretário _____,
 Com amigos _____, Outras (mencionar) _____.
 - b. O que pensa em relação a interdição do aeródromo?
 - c. Existe algum benefício pela existência do aeródromo no Município?
2. Caso não se interdite o aeródromo e a população tenha de ser retirada, aceitaria mudar para o local de reassentamento?



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

INTERDIÇÃO DO AERÓDROMO DE INHAMBANE: IMPACTOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NO MUNICÍPIO DE INHAMBANE

GUIÃO DE ENTREVISTA 3 – ASSOCIAÇÃO DE HOTELARIA E TURISMO DA PROVÍNCIA DE INHAMBANE

Exmo. Sr. Presidente da AHTPI, esta entrevista é para fins meramente académicos, no âmbito do trabalho do fim do curso na Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane. A mesma tem em vista a colecta de dados sobre os impactos da interdição do aeródromo de Inhambane para o desenvolvimento do turismo. A sua colaboração é fundamental para o sucesso desta pesquisa.

1. Qual é a importância do aeródromo para o turismo no município de Inhambane?
2. Tem conhecimento da provável interdição do aeródromo?
 - a. O que pensa a respeito?
3. Quais são os grupos mais vulneráveis considerando a interdição do aeródromo?
4. Caso o aeródromo seja interditado, a associação será afectada?
 - a. De que forma?
5. Para além de optar-se pela interdição, haverá algum outro mecanismo a adoptar-se para solucionar este problema?
 - a. Se sim, qual seria?
6. Esta solução seria benéfica a todas partes envolvidas neste problema?
 - a. De que forma?
7. Quem será responsável por implementar este novo mecanismo?
8. Que recomendações deixa relativamente ao problema em causa?



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

INTERDIÇÃO DO AERÓDROMO DE INHAMBANE: IMPACTOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NO MUNICÍPIO DE INHAMBANE

GUIÃO DE ENTREVISTA 4 – AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE

Exmo. Sr. Director da empresa Aeroportos de Moçambique-Inhambane, esta entrevista é para fins meramente académicos, no âmbito do trabalho do fim do curso na Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane. A mesma tem em vista a colecta de dados sobre os impactos da interdição do aeródromo de Inhambane para o desenvolvimento do turismo. A sua colaboração é fundamental para o sucesso desta pesquisa.

1. Quais as causas por detrás da provável interdição do aeródromo de Inhambane?
2. Quando foi notada a necessidade da interdição do aeródromo?
3. Quem será afectado com a provável interdição do aeródromo?
4. Quais são os grupos mais vulneráveis considerando a possível interdição do aeródromo?
5. Haverá algum benefício com a provável interdição?
 - a. Se sim, quais são e quem serão os beneficiários?
6. Qual a abrangência territorial dos impactos associados a provável interdição (local, regional)?
7. Caso não seja necessário interditar, há uma alternativa a adoptar para solucionar este problema?
 - a. Caso exista, qual é?
 - b. Quem será responsável por implementar medidas mitigadoras dos impactos sociais negativos?
8. Haverá custos financeiros a serem acarretados? Quanto?
9. Quantos voos têm realizado em média ao mês/ ano?
 - a. Qual é o resultado financeiro destes voos?
10. Quantos turistas têm recebido em média ao mês/ ano?
11. Qual será o futuro dos trabalhadores da empresa?
12. Qual é a categoria do aeródromo de Inhambane?
13. Que tipos de serviços (não aeroportuários) são prestados para além dos serviços directamente ligados a um aeródromo?
14. Como é feita a segurança aeroportuária neste local?
15. A existência das instalações do INGC não se torna em obstáculo?
 - a. Se sim, porquê foi permitida a sua construção?
 - b. Se não, porque as residências se tornam obstáculos e as instalações do INGC não são?
16. Quantos trabalhadores directos e indirectos existem no aeródromo?
17. Quando e porque houve a paralisação do voo internacional?
18. Quanto (percentagem) o Estado tem arrecadado da ADM?



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

INTERDIÇÃO DO AERÓDROMO DE INHAMBANE: IMPACTOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NO MUNICÍPIO DE INHAMBANE

GUIÃO DE ENTREVISTA 5 – INSTITUTO DE AVIAÇÃO CIVIL DE MOÇAMBIQUE

Exmo. Sr. Director do IACM esta entrevista é para fins meramente académicos, no âmbito do trabalho do fim do curso na Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane. A mesma tem em vista a colecta de dados sobre os impactos da interdição do aeródromo de Inhambane para o desenvolvimento do turismo. A sua colaboração é fundamental para o sucesso desta pesquisa.

1. Quais as causas por detrás da provável interdição do aeródromo de Inhambane?
2. Quando foi notada a necessidade da interdição do aeródromo?
3. Quem será afectado com a provável interdição do aeródromo?
4. Quais são os grupos mais vulneráveis considerando a possível interdição do aeródromo?
5. Haverá algum benefício com a provável interdição?
 - a. Se sim, quais são e quem serão os beneficiários?
6. Qual a abrangência territorial dos impactos associados a provável interdição (local, regional)?
7. Caso não seja necessário interditar, há uma alternativa a adoptar para solucionar este problema?
 - b. Se sim, qual é?
 - c. Quem será responsável por implementar medidas mitigadoras dos impactos sociais negativos?



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

INTERDIÇÃO DO AERÓDROMO DE INHAMBANE: IMPACTOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NO MUNICÍPIO DE INHAMBANE

GUIÃO DE ENTREVISTA 6 – ESTABELECIMENTOS TURISTICOS

Caro Proprietário, esta entrevista é para fins meramente académicos, no âmbito do trabalho do fim do curso na Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane. A mesma tem em vista a colecta de dados sobre os impactos da interdição do aeródromo de Inhambane para o desenvolvimento do turismo. A sua colaboração é fundamental para o sucesso desta pesquisa.

Parte 1 Questões sobre o estabelecimento

1. De que tipo de estabelecimento é proprietário/ a?
2. Há quanto tempo o estabelecimento está em funcionamento neste local?
3. Tem recebido turistas em seu estabelecimento?
 - a. Se sim, qual é a sua proveniência?
 - b. Dos turistas que tem recebido qual é a percentagem (%) que chega de voo?

Parte 2 Questões sobre o aeródromo

4. Tem informação sobre a provável interdição do aeródromo?
 - a. Se sim, o que pensa a respeito?
5. Que impactos a provável interdição do aeródromo trará para o seu negócio?
6. Que destino se beneficiara com esta interdição?
7. Acha que a provável interdição causada pela invasão da população no espaço do aeródromo é melhor solução?
 - a. Caso não, qual seria a melhor solução?
8. Quem deveria ser responsável por implementar esta nova estratégia de solução?
9. Esta nova solução será benéfica para todas partes envolvidas?
 - a. Se sim, diga como?



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

**INHAMBANE AERODROME INTERDICTION: IMPACTS TO TOURISM DEVELOPMENT IN
INHAMBANE MUNICIPALITY**

INTERVIEW GUIDE 6 – TOURISTIC ESTABLISHMENT

Dear proprietary, this interview is for academic purposes only, as part of the end-of-course work at Inhambane Higher School of Hospitality and Tourism. It aims at collecting data about impacts of the Inhambane aerodrome interdiction for tourism development. Your contribution is fundamental to the success of this research.

Part 1 Issues about establishment

1. What type of establishment do you are proprietary?
2. How long has the establishment been operation in this location?
3. The establishment receive tourists?
 - a. If yes, what the provenience?
 - b. of the tourist you have received, what percentage came by flight?

Parte 2 Issues about aerodrome

4. Have you information about the probable interdiction of aerodrome?
 - b. If yes, what do you thing about?
5. What impacts could come from the probable interdiction of aerodrome to your business?
6. What destination will benefit by this interdiction?
7. Given that the probable interdiction will be caused by the invasion of the population into the aerodrome space, to you think that this is the best solution to the problem?
 - c. If no, what the best solution?
8. Who will be responsible for implementing this new request strategy?
9. Will this new solution be beneficial to all parties involved?
 - a. If yes, how?



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

INTERDIÇÃO DO AERÓDROMO DE INHAMBANE: IMPACTOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NO MUNICÍPIO DE INHAMBANE

GUIÃO DE ENTREVISTA 7– CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE DE INHAMBANE

Ex. Sr. Presidente do CMCI, esta entrevista é para fins meramente académicos, no âmbito do trabalho do fim do curso na Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane. A mesma tem em vista a colecta de dados sobre os impactos da interdição do aeródromo de Inhambane para o desenvolvimento do turismo. A sua colaboração é fundamental para o sucesso desta pesquisa.

Parte 1 Questões sobre o conflito de terra

1. O que está por detrás do conflito de espaço entre o aeroporto e a população?
2. Quantos bairros e quarteirões estão neste conflito?
3. A quem pertence o espaço em disputa?
4. Será que existe o cumprimento da lei do Ordenamento Territorial no Bairro, tendo em conta esta disputa?
 - a. Se existe, o que originou esta disputa?
 - b. Se não, que medidas são tomadas pelo não cumprimento da lei?
 - a. Se sim, quem lhes confere?
 - b. Porque são conferidos DUAT em um local proibido?
 - c. Se não, porque são permitidas essas construções?



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

INTERDIÇÃO DO AERÓDROMO DE INHAMBANE: IMPACTOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NO MUNICÍPIO DE INHAMBANE

GUIÃO DE ENTREVISTA 9 – DIRECÇÃO PROVINCIAL DA CULTURA E TURISMO DA PROVÍNCIA DE INHAMBANE

Exmo. Sr. Director da DPCULTUR, esta entrevista é para fins meramente académicos, no âmbito do trabalho do fim do curso na Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane. A mesma tem em vista a colecta de dados sobre os impactos da interdição do aeródromo de Inhambane para o desenvolvimento do turismo. A sua colaboração é fundamental para o sucesso desta pesquisa.

1. Qual é a importância do aeródromo para o turismo no município de Inhambane?
2. Tem conhecimento da provável interdição do aeródromo?
 - a. O que pensa a respeito?
3. Quais são os grupos mais vulneráveis considerando a interdição do aeródromo?
4. Caso o aeródromo seja interditado, o turismo a nível local será afectado?
 - a. De que forma?
5. Para além de optar-se pela interdição, haverá algum outro mecanismo a adoptar-se para solucionar este problema?
 - a. Se sim, qual seria?
6. Esta solução seria benéfica a todas partes envolvidas neste problema?
 - a. De que forma?
7. Quem será responsável por implementar este novo mecanismo?
8. Que recomendações deixa relativamente ao problema em causa?



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

INTERDIÇÃO DO AERÓDROMO DE INHAMBANE: IMPACTOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NO MUNICÍPIO DE INHAMBANE

GUIÃO DE ENTREVISTA 9 – DIRECÇÃO PROVINCIAL DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES DE INHAMBANE

Exmo. Sr. Director dos Transportes e Comunicações, esta entrevista é para fins meramente académicos, no âmbito do trabalho do fim do curso na Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane. A mesma tem em vista a colecta de dados sobre os impactos da interdição do aeródromo de Inhambane para o desenvolvimento do turismo. A sua colaboração é fundamental para o sucesso desta pesquisa.

1. Quais as causas por detrás da provável interdição do aeródromo de Inhambane?
2. Quando foi notada a necessidade da interdição do aeródromo?
3. Quem será afectado com a provável interdição do aeródromo?
4. Quais são os grupos mais vulneráveis considerando a possível interdição do aeródromo?
5. Qual o número total da população (residências) envolvida nesta invasão?
6. Qual a abrangência territorial dos impactos associados a provável interdição (local, regional)?
7. Caso não seja necessário interditar, há uma alternativa a adoptar para solucionar este problema?
 - a. Caso exista, qual é?