



UNIVERSIDADE
EDUARDO
MONDLANE

Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

**ESTADO DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE
PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE INHAMBANE- SEU
CONTRIBUTO PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO**

Fáusia Joaquim Langa

Inhambane, 2022

Fáusia Joaquim Langa

**Estado do Sistema de Transporte Rodoviário de Passageiros no Município de
Inhambane- Seu Contributo para o Desenvolvimento do Turismo**

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

Supervisor: Mestre Samuel Júnior

Declaração

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

Assinatura



(Fátima Joaquim Langa)

Data: 06/10/2022

Fáusia Joaquim Langa

**Estado do Sistema de Transporte Rodoviário de Passageiros no Município de
Inhambane- Seu Contributo para o Desenvolvimento do Turismo**

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

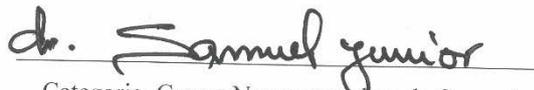
Inhambane, 06/10 /2022



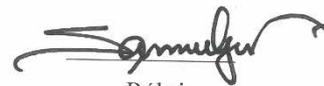
Categoria, Grau e Nome completo do Presidente



Rúbrica



Categoria, Grau e Nome completo do Supervisor



Rúbrica



Categoria, Grau e Nome completo do Arguente



Rúbrica

Dedicatória

Dedico o presente trabalho à minha família por estar sempre apta para me apoiar na minha formação no grau de Licenciatura em Animação Turística, em especial ao meu Pai Joaquim Ezequias Langa pelo encorajamento e companheirismo, e aos companheiros na fé em Cristo pela força, amor e orações que prestaram durante o meu percurso de formação.

Agradecimentos

Os meus sinceros agradecimentos vão em primeiro lugar a Deus Todo Poderoso pelo dom da vida e saúde que me concedeu e permitiu o alcance deste objectivo, pois tem sido o meu refúgio, a minha fortaleza e minha fonte de inspiração.

Agradecer a UEM por ter financiado os meus estudos, a ESHTI pela oportunidade de formação onde adquiri os conhecimentos na área de turismo, aos docentes que evidenciaram a sua disponibilidade em trabalhar arduamente na transmissão dos conhecimentos que darão um contributo significativo para a futura profissão. Em especial, agradeço ao meu supervisor, Mestre Samuel Júnior que em alguns momentos deixou suas ocupações para supervisionar o meu trabalho.

Ao meu Pai, Joaquim Ezequias Langa e a todos meus irmãos pelo apoio financeiro e moral que me têm proporcionado.

Aos meus amigos e companheiros Luciano, Frenque, Hélio, Alberto, Leonilde, Michela, Quirse, Carla, pela força, ânimo transmitido, apoio moral e espiritual.

À turma de AT 2018, em especial às colegas Ludovina, Graciete, e Laura pelo suporte, companherismo e disposição em sempre partilhar os conhecimentos bem como os materiais de estudo.

E finalmente, a todos que directa ou indirectamente contribuíram para que o meu desejo fosse satisfeito.

Muito obrigada!

RESUMO

A presente pesquisa, aborda o estado do sistema de transporte rodoviário de passageiros (STRP) no Município de Inhambane (MI) - seu contributo para o desenvolvimento do turismo e tem como objectivo geral, avaliar o estado do sistema de transporte rodoviário de passageiros e seu contributo para o desenvolvimento do turismo. Foi aplicada a pesquisa quali-quantitativa por meio de inquérito a 101 passageiros, 24 gestores dos empreendimentos turísticos, entrevista estruturada a 6 transportadores, 5 técnicos de turismo, 1 representante da ASTROI e observação directa. Os resultados indicam que, o sistema de transporte rodoviário de passageiros no MI é constituído por vias de acesso que ligam a cidade às praias de Tofo, Barra e Rocha e outros atrativos turísticos. Também, existem 8 terminais de autocarros, 179 veículos operacionais dos quais 02 da empresa Municipal, 02 autocarros de gestão privada, 112 transporte semicolectivo de passageiro, 10 chopelas, 50 táxis e 3 motos- táxi. Notou-se a danificação da estrada, necessidade de colocação de semáforos nos cruzamentos, particularmente nos cruzamentos da sede Provincial do Partido FRELIMO e em frente a movitel e viaturas que carecem de manutenção. Com base nos resultados, percebe-se que o estado actual do STRP no MI é mau, e apesar das fragilidades, contribui de alguma forma para o desenvolvimento do turismo no MI, pois é o mais usado na época alta e baixa de turismo pelos visitantes, operadores turísticos, os trabalhadores e população em geral. Para garantir o bom estado deste sistema, apresenta-se as seguintes sugestões ao governo e seus intervenientes: i) Ampliar e asfaltar as vias de acesso aos atrativos turísticos de Tofo, Barra, principalmente na zona do Mercado Giló e Sicutituni e via da Praia da Rocha ii) colocar semáforos nos cruzamentos da Sede Provincial da FRELIMO e em frente movitel iii) Garantir a manutenção dos veículos.

Palavras-chave: Sistema, Transporte Rodoviário, Turismo, MI

Listas de Abreviatura e Siglas

ANE – Administração Nacional de Estrada

ASTROI – Associação dos Transportes Rodoviários da Província de Inhambane

CFM – Caminhos de Ferro de Moçambique

CMCI – Conselho Municipal da Cidade de Inhambane

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

DPCTI – Direcção Provincial de Cultura e Turismo de Inhambane

DPTCI – Direcção Provincial de Transportes e Comunicações de Inhambane

ESHTI – Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

Fig. – Figura

FRELIMO – Frente de Libertação de Moçambique

INE – Instituto Nacional de Estatística

MI – Município de Inhambane

OMT – Organização Mundial de Turismo

Op. Cit – Op Citum (acima citado)

PEDMI – Plano Estratégico de Desenvolvimento do Município de Inhambane

PEDTPI – Plano Estratégico de Desenvolvimento de Turismo de Inhambane

STRP – Sistema de Transporte Rodoviário de Passageiros

TVM – Televisão de Moçambique

Lista de Figuras

Figura 1-Localização geográfica do Município de Inhambane	23
Figura 2-Placas indicativas na estrada da praia da Barra	26
Figura 3-Semáforos em frente ao banco Absa	26
Figura 4-Entroncamento da Babalaza (Praia de Tofo e Barra)	27
Figura 5- Sicutituni via de Tofo	27
Figura 6-Terminal do Mercado Central.....	28
Figura 7-Terminal de Tofo	28
Figura 8-Mini bus	29
Figura 9-Chopela	29
Figura 10-Táxis usados pelos turistas no MI.....	29
Figura 11-Placas indicativas dos atrativos turísticos, na Av. Eduardo Mondlane, frente da Ponte Cais.	30
Figura 12-- Placas indicativas à Praia da rocha e sinal de indicação no terminal de Tofo.....	30
Figura 13-Semáforos na Av. da Independência em frente das bombas e na Av. Acordos de Lusaka em frente da TVM.....	31
Figura 14-Sinais de trânsito perto da terminal de Tofo e no entroncamento da babalaza via de Tofo	31
Figura 15-À esquerda, estrada danificada no mercado Giló, à direita estrada de difícil acesso da Praia de Rocha	33
Figura 16-Terminal de Autocarros do Mercado Central do MI	34

Lista de Tabelas

Tabela 1- Meios de transportes rodoviário no MI	28
Tabela 2- Percepções dos passageiros sobre os meios de transporte rodoviário no MI.....	29
Tabela 3- Percepções dos passageiros sobre as condições das vias de acesso	32
Tabela 4- Percepções dos operadores turísticos sobre condições de vias de acesso	32
Tabela 5- Percepções dos passageiros condições das terminais.....	33
Tabela 6- Percepções dos operadores turísticos sobre disponibilidade do transporte rodoviário de passageiros	34
Tabela 7- Percepções dos passageiros sobre comodidade dos meios de transporte rodoviário de passageiros	34
Tabela 8- Percepções dos passageiros sobre a sinalização rodoviária e turística no MI.....	35
Tabela 9- Percepções dos passageiros sobre a segurança do transporte rodoviário de passageiros.....	36
Tabela 10- Percepções dos operadores turísticos sobre segurança rodoviária	36

Lista de Quadros

Quadro 1- História de Transporte e Turismo.....	15
Quadro 2- Elementos do Sistema de Transporte Rodoviário no MI	25
Quadro 3- Aspectos positivos e negativos observados do STRP no MI	26
Quadro 4-Terminais das Rotas do MI	27

ÍNDICE

Pág

<i>Folha de rosto</i>	i
<i>Declaração</i>	Erro! Indicador não definido.
<i>Folha de avaliação</i>	iii
<i>Dedicatória</i>	iv
<i>Agradecimentos</i>	v
<i>RESUMO</i>	vi
<i>Listas de Abreviatura e Siglas</i>	vii
<i>Lista de Figuras</i>	viii
<i>Lista de Tabelas</i>	ix
<i>Lista de Quadros</i>	x
1. INTRODUÇÃO	1
1.1. Enquadramento Geral.....	1
1.2. Problema	2
1.3. Hipóteses	3
1.4. Justificativa	3
1.5. Objectivos	5
1.6. Metodologia	5
1.6.1. Tipo de pesquisa.....	5
1.6.2. Fases da pesquisa	7
2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	12
2.1. Discussão Dos Conceitos Básicos.....	12
2.2. História e Desenvolvimento Dos Transportes.....	14
2.3. Transporte e o Turismo	14
2.4. Elementos do Sistema de Transporte Rodoviário de Passageiros	16
2.4.1. Vias de acesso	16

2.4.2. Meios de transporte/ veículo	18
2.4.3. Terminais.....	19
2.4.4. Sinalização	19
2.5. Características dos Elementos do Sistema de Transporte Rodoviário	20
2.6. Contributo do Sistema de Transporte Rodoviário Para o Desenvolvimento Turístico	22
3. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	23
3.1. Características Gerais do Área de Estudo	23
3.2. Elementos do Sistema de Transporte Rodoviário de passageiros no MI	25
3.3. Características dos Elementos do Sistema de Transporte Rodoviário de passageiros no MI	26
3.3.1. Vias de Acesso do MI	27
3.3.2. Terminais de veículos no MI.....	27
3.3.3. Meios de transporte rodoviário.....	28
3.3.4. Sinalização e segurança rodoviária de passageiros MI	29
3.4. Estado do Sistema de Transporte Rodoviário de passageiros no MI	31
3.5. Contributo do STRP para o Desenvolvimento Turístico no MI.....	37
3.6. Discussão dos Resultados.....	38
4. CONCLUSÃO	41
4.1. Considerações Finais.....	41
4. 2. Sugestões.....	42
5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	44
Apêndices.....	47

1. INTRODUÇÃO

Neste capítulo abordam-se os seguintes elementos: Enquadramento geral do trabalho, a problematização, a justificativa, os objectivos da pesquisa e a metodologia do trabalho.

1.1. Enquadramento Geral

Segundo Cavalcante e Alves (2011, p.1), o transporte, de forma geral, é o elemento fundamental para o desenvolvimento de uma sociedade. As grandes transformações que conduziram a humanidade rumo ao progresso no decorrer da história, em maior parte, se devem à invenção e ao aperfeiçoamento dos meios de transporte. No turismo em particular, o transporte é o agente activo do sistema, constituindo-se num elemento distribuidor da demanda, o qual torna os atractivos acessíveis aos turistas. Os meios de transporte, em todas as suas modalidades, podem ser considerados elementos fundamentais para o desenvolvimento de qualquer sociedade e consequentemente alavancando o sector turístico.

Para Padillo *et al.* (2020, p. 47), o transporte rodoviário foi o primeiro a se desenvolver e inicialmente se utilizava da própria força humana e posteriormente a de animais para o deslocamento de pessoas e cargas, com ajuda ou não de veículos. Assim continuou até a Revolução Industrial, em que apareceram os primeiros motores, primeiro de combustão a gás e posteriormente de explosão, entrando assim na era do automóvel, de grande expansão desde inícios do século XX.

Actualmente, a globalização econômica permite que as relações comerciais entre as nações sejam ainda mais intensas, gerando uma grande demanda por fluxos não só de bens de consumo e informações, como também de pessoas, viajantes e turistas. Entretanto, se faz necessário voltar às atenções para o papel dos transportes no sistema turístico e, para que haja a boa circulação destes é fundamental que os seus elementos estejam devidamente em condições favoráveis. Sendo um fenómeno fundamentado no deslocamento temporário de pessoas, o turismo depende directamente do transporte e este desempenha uma função vital em tal actividade, tornando possível a acessibilidade do turista aos atractivos turísticos (CAVALCANTE e ALVES, 2011).

O transporte rodoviário permite serviço personalizado, com possibilidade de consolidar diferentes lotes em pontos distintos, conectando os outros modais de transportes, e é ágil e rápido na entrega de mercadorias em pequenos lotes e a curtas distâncias. No entanto, não é competitivo para longas distâncias, visto que possui menor capacidade de carga e menor segurança, além do permanente desgaste de sua infraestrutura. (PADILLO *et al.*, 2020).

Para além do mais, é relevante salientar que o transporte rodoviário consiste no único modo de transporte que possibilita um serviço ponto a ponto para grande maioria dos produtos, detendo, portanto, uma grande flexibilidade operacional e permitindo, assim, acesso a pontos isolados, sendo utilizado para efetuar o transporte entre pontos de origem e destino, bem como os terminais relativos a outros modos de transporte (SOARES, 2012).

Este trabalho tem como tema, o Estado do sistema de transporte rodoviário de passageiros no Município de Inhambane- seu contributo para o desenvolvimento do Turismo e com o objectivo de avaliar o estado do Sistema de transporte rodoviário de passageiros e contributo para o Turismo.

O Presente trabalho na sua parte textual encontra-se estruturado em quatro capítulos designadamente: I) Introdução, II) Revisão da literatura, III) Apresentação e discussão dos resultados, e IV) Conclusão e sugestões.

1.2. Problema

Para se ter uma melhor noção do tamanho e capacidade do sector dos transportes sobretudo o rodoviário, é necessário ter conhecimento do acesso diferenciado dos diferentes grupos de utilizadores no município de Inhambane. Os benefícios alocados na infraestrutura não são apropriados igualmente por todos; existe uma importante proporção da população com acesso limitado ou sem acesso aos meios modernos de transporte de passageiros e mercadorias, mesmo ao longo dos principais corredores de transporte.

O acesso desigual aos serviços de transporte evidencia a necessidade de políticas de intervenção que reequilibrem o fornecimento e mitiguem a disparidade nos transportes.

O Sistema de Transporte é indispensável no funcionamento e deslocamento de pessoas de um lugar para o outro no município de Inhambane, desta forma, compreende-se que, para que haja desenvolvimento no turismo depende também do sistema de transporte especialmente o rodoviário, de modo com que haja deslocamento seguro de um lugar para o outro durante a prática das actividades turísticas no Município de Inhambane em particular e conseqüentemente a satisfação das necessidades turísticas. Este sector precisa de ser reestruturado e organizado, pois é um dos mais importantes para a redução de custos e como estratégia competitiva no Município de Inhambane, daí que surge a seguinte questão de partida: *Qual é o estado do sistema de transporte*

rodoviário de passageiros no Município de Inhambane e até que ponto contribui para o desenvolvimento do turismo?

1.3. Hipóteses

H0: O estado do sistema de transporte rodoviário de passageiros no MI é bom, pois há mobilidade de pessoas e bens todos os dias circulam sem interrupções e contribui significativamente na geração de receitas.

H1: O estado do sistema de transporte rodoviário de passageiros no MI é mau, pois a circulação de pessoas da cidade para as Praias e vice-versa é condicionada por causa da estrada danificada, além do acesso limitado de autocarros públicos. Assim, não se nota o seu contributo para desenvolvimento do turismo.

1.4. Justificativa

De acordo com Borguetti e Silva (2011), os meios de transportes não são utilizados apenas com finalidades turísticas, servem para transportar pessoas, bens e serviços e, são essenciais para o desenvolvimento econômico e social de todas as sociedades humanas.

Paolillo (2002: p. 10) enfatiza claramente essa ideia que, a evolução do turismo deu-se paralelamente a dos transportes, possibilitando viagens para lugares cada vez mais distantes e em menos tempo. Fica claro, assim, que as conquistas na quantidade e qualidade dos transportes estimularam o turismo, aquecendo a demanda e contribuindo para o seu desenvolvimento.

Neste sentido, sabe-se que os sistemas de transportes são considerados elementos estratégicos para o desenvolvimento das sociedades, sendo o transporte rodoviário em particular um dos mais utilizados no Município de Inhambane. Possuem ainda um papel fundamental para o crescimento do turismo, uma vez que possibilita o deslocamento de pessoas especialmente entre os pontos de atrações turísticas.

O transporte rodoviário é um tipo de transporte realizado em estradas, rodovias e ruas, que podem ser pavimentadas ou não. O transporte em questão movimenta mercadorias, matérias-primas, animais, pessoas e muitos outros (FREITAS, s. d).

Portanto, a motivação para a escolha do tema prende-se com o facto de ser notório que há uma grande relação entre o transporte, sobretudo o rodoviário e o turismo, considerando que qualquer viajante, em particular os turistas, utilizam um ou mais meios de transportes no decorrer da sua viagem. Sendo um dos componentes essenciais das viagens e do turismo, o transporte é responsável pelo deslocamento dos viajantes dos núcleos emissores para os receptores e vice-versa, bem como pelo deslocamento dentro dos destinos turísticos. Deste modo, representam a acessibilidade, ou seja, tornam os destinos turísticos e suas expectativas atrações acessíveis ao viajante, ao mesmo tempo exercem um papel facilitador, sendo assim, fundamental para o desenvolvimento de qualquer destino turístico e, o município de Inhambane não está isento desse desenvolvimento devido ao seu potencial turístico e crescente número de demanda turística.

O transporte rodoviário proporciona o serviço porta-a-porta, com possibilidade de carga e descarga diretamente em origem e destino, garantindo a frequência e a disponibilidade do serviço, a flexibilidade de escolha de rotas e horários e elevada comodidade.

Portanto, torna-se fundamental a compreensão desse tema nos dias actuais, pois, se faz sentir uma evolução do transporte rodoviário no município de Inhambane, o que estimula a procura de turismo neste destino turístico. Esta evolução do transporte rodoviário propicia maior conforto e comodidade no turismo, possibilitando viagens para lugares cada vez mais distantes e em menos tempo. Portanto, é evidente que, a disponibilidade e qualidade dos elementos do sistema de transporte rodoviário (via, meio/ veículo, terminal, sinalização) torna-se um factor determinante para que o turismo se desenvolva melhor, salientando, que alguns elementos do sistema de transporte como a via, constituem infraestrutura básica de turismo o que é bastante importante para a atração de turistas no Município de Inhambane.

A infraestrutura de transportes influencia positivamente no desenvolvimento econômico de uma região (Li et al., 2018; Rocha e Saes, 2018). Esse desenvolvimento reflete nas diferentes atividades econômicas. O turismo, sendo uma dessas actividades, é também influenciado pelos investimentos feitos na melhoria da infraestrutura de transportes, sobretudo o rodoviário.

1.5. Objectivos

Geral

Avaliar o estado do sistema de transporte rodoviário de passageiros no Município de Inhambane e seu contributo para o desenvolvimento do turismo;

Específicos

- ❖ Caracterizar os elementos do sistema de transporte rodoviário de passageiros no Município de Inhambane;
- ❖ Descrever o estágio do sistema de transporte rodoviário de passageiros no Município de Inhambane;
- ❖ Destacar o contributo do sistema de transporte rodoviário de passageiros para o desenvolvimento do turismo no Município de Inhambane.

1.6. Metodologia

De acordo com Demo (1987), a metodologia é uma preocupação instrumental, que trata do caminho para a ciência tratar a realidade teórica e prática e centra-se, geralmente, no esforço de transmitir uma iniciação aos procedimentos lógicos voltados para questões da causalidade, dos princípios formais da identidade, da dedução e da indução, da objetividade, etc.

Assim sendo, nesta secção apresenta-se a classificação da pesquisa, as fases ou etapas da pesquisa, as técnicas e instrumentos usados na recolha de dados, o tamanho da amostra, os métodos de análise, interpretação e discussão dos resultados bem como os objectivos e/ou finalidade de cada acção e posteriormente a elaboração do relatório final.

1.6.1. Tipo de pesquisa

A pesquisa classifica-se com base nos critérios de Gil (2008), a destacar: natureza; objectivos; procedimentos técnicos; e a forma de abordagem do problema.

Quanto a natureza, a presente pesquisa é aplicada pois visa gerar conhecimentos novos com vista a trazer para aplicação prática dirigida à solução de problemas específicos, envolvendo verdades e

interesses locais soluções sobre o estado actual do sistema de transporte rodoviário e a sua contribuição para o desenvolvimento do turismo no MI, ilustrando a necessidade de nova visão as empresas de transportes rodoviários, privadas e públicas para o deslocamento seguro e prático dos turistas.

Relativamente a forma de abordagem do problema, a pesquisa é mista (quali-quantitativa), pois utilizou-se dados quantitativos e qualitativos. A pesquisa qualitativa visa o aprofundamento da compreensão de um determinado facto ou realidade sem recurso à representatividade numérica, isto é, a pesquisa centra-se em elementos que não podem ser quantificados (Duarte, 2002, Gil, 2008).

Portanto, através deste tipo de pesquisa foi possível colher informações do governo e da Associação dos Transportadores Rodoviários da Província de Inhambane, de forma a compreender em que ponto de situação se encontra o sistema de transporte rodoviário de passageiros e de que forma contribui para o desenvolvimento do turismo no MI, e tendo em conta a Pandemia da Covid-19 o que se tem feito para minimizar os aglomerados nos transportes.

Pereira (2012), explica que a pesquisa quantitativa é caracterizada pelo uso de técnicas estatísticas para colectar e tratar os dados; sendo tudo analisado numericamente. Entretanto, foi possível colher os dados necessários através de questionários aos transportadores e utentes no geral, com vista a aferir dados sobre as condições de transportes para todos locais ou pontos turísticos no MI.

No que concerne aos objectivos, a pesquisa é exploratória e descritiva, pois foram aplicados esses procedimentos que orientaram na análise do problema, recorrendo obras literárias que destacam sobre o estado actual do sistema de transporte rodoviário de passageiros no MI e sua contribuição para o desenvolvimento do turismo.

Nos procedimentos técnicos, foi aplicada a pesquisa bibliográfica explorando o problema, utilizando o conhecimento disponível a partir das teorias publicadas em livros, artigos científicos, dissertações e revistas científicas. Também foi feita a pesquisa documental em fontes que não tiveram tratamento científico como relatórios semestrais e anuais nos sectores de transporte, e instrumentos normativos. E posteriormente, realizou-se a pesquisa de campo para obter dados

primários sobre o estado do sistema de transporte rodoviário de passageiros no MI e seu contributo para o desenvolvimento do Turismo.

1.6.2. Fases da pesquisa

A presente pesquisa decorreu durante 9 meses, de Dezembro de 2021 à Agosto de 2022 obedecendo a cinco grandes etapas metodológicas nomeadamente: I) Delimitação e Escolha do Tema II) Preparação do trabalho de campo, III) Recolha de dados, VI) Análise, interpretação e tratamento de dados e, V) Elaboração do relatório final).

1ª Fase: Delimitação e Escolha do Tema

A concepção do tema consistiu na pesquisa bibliográfica e documental, para compreender a relevância de tema e construção da base teórica, através das seguintes técnicas:

Pesquisa bibliográfica – Esta técnica consistiu na consulta em livros disponíveis, artigos científicos e dissertações de mestrado que abordam sobre o tema em causa por forma a orientar a discussão dos resultados. Nesse caso, recorreu-se a obras disponíveis na *internet*, livros, monografias, dissertações e revistas, bem como uso do material das cadeiras feitas relacionadas com a área para que possa sustentar o que foi apresentado.

Pesquisa documental - “A característica da pesquisa documental é a fonte de recolha de dados, está restrita a documentos escritos ou não, constituindo o que se denomina de fontes primárias. Estas podem ser feitas no momento em que o fato ou fenómeno ocorre, ou depois.” Exemplos de fontes documentais: Documentos de arquivos públicos, Publicações parlamentares, Estatísticas (censos) Documentos de arquivos privados Cartas e Contratos (MARCONI e LAKATOS, 2003, p.174).

A pesquisa usou fontes primárias como: artigos, fotografias, obras legislativas, e relatórios que versam sobre o tema em análise, disponíveis em formato físico, digital ou na *internet* para proceder com a redação desta Monografia.

2ª Fase: Preparação de trabalho de campo

Nesta fase, fez-se a organização do material necessário para a obtenção de informações em diversas obras literárias como textos, documentos, teses que abordam sobre o tema em causa e

processamento de informação que versam sobre o tema, bem como a verificação dos trabalhos práticos similares aplicados em outras regiões de modo a adequar o estudo aos modelos já aplicados.

Assim, permitiu elaborar os instrumentos de recolha de dados (questionários aplicados aos utentes, e formulários de entrevistas, guião de observação e outro material complementar como gravador, utilizado durante a entrevista para gravar a conversa, câmara fotográfica (telemóvel) foi utilizada para captação de imagens que mostram a real situação dos elementos do sistema de transporte rodoviário de passageiros no MI.

Fonte de dados

Para a consecução deste trabalho foram utilizados dados secundários obtidos em vários documentos elaborados e publicados pelo Governo, manuais e artigos disponíveis na internet. Foram utilizados ainda dados primários do trabalho de campo obtidos através de aplicação de entrevistas aos transportadores e Instituições Públicas e privadas, nomeadamente: CMCI, DPCTI e ASTROI.

Instrumentos de recolha de dados

- a) Questionários – Foi elaborado um questionário dirigido aos usuários, com objectivo de aferir as características dos elementos de sistema de transporte rodoviário de passageiros e as condições dos elementos do sistema de transporte rodoviário de passageiros no MI, e outro para empreendimentos turísticos a fim de aferir o contributo do sistema de transporte rodoviário de passageiros e o seu estado.
- b) Guião de entrevista – Foram elaborados 4 guiões de entrevista, 1 para funcionários do CMCI, 1 para DPCTI, 1 para representante da ASTROI e 1 para transportadores, de forma a aferir os elementos do sistema de transporte rodoviário, o seu estado, suas características e seu contributo para o desenvolvimento do turismo.
- c) Guião de observação – Foi elaborado 1 guião para a verificação dos elementos do STRP no campo a fim de aferir o seu estado.
- d) Câmera para captação de imagens – Foi utilizada para captar imagens, de forma a evidenciar o estado do STRP.
- e) Gravador –foi utilizado durante a entrevista para melhor arquivo das informações.

f) Blocos de nota e esferográfica – Serviram para fazer anotações na entrevista e na observação.

Tamanho da amostra

Amostra: é uma porção ou parcela, convenientemente seleccionada do universo (população); é um subconjunto do universo. (MARCONI e LAKATOS, 2002).

Neste sentido, na realização deste trabalho foi usada uma amostra probabilista que é "aquela em que cada elemento da população tem uma oportunidade conhecida e diferente de zero de ser seleccionado para compor a amostra." (MATTAR, 2001). Desta forma, cada individuo poderá dar as respostas ao questionário de uma forma voluntaria, isto é, só responde o questionário quem estiver pronto para responder.

Para prosseguir com a pesquisa, baseou-se no modelo “bola de neve” como um método utilizado com população raras ou desconhecidas, através de amostra não probabilística intencional (KREJCIE & MORGAN, 1970). Todavia, o universo é de 137 indivíduos consultados, distribuídos pelos seguintes grupos: 24 gestores dos empreendimentos turísticos do MI, 5 representantes de turismo sendo 2 do Conselho Municipal e 3 da DPCTI, 1 representante da ASTROI, 6 transportadores de passageiros e 101 passageiros.

3ª Fase: Recolha de dados

Esta fase baseou-se essencialmente no trabalho de campo em todos os pontos de interesse turístico no MI, através das seguintes técnicas de colecta de dados:

Entrevistas semi-estruturadas – Esta técnica, foi aplicada aos técnicos do CMCI, DPCTI, ASTROI e transportadores mencionados na fonte de dados. A utilização desta técnica permitiu que a pesquisadora obtivesse as informações de forma flexível, para a obtenção das respostas e foi necessário deslocar-se para esses lugares. A aplicação dessas entrevistas nesses locais tinha como objectivo responder sobre os elementos do sistema de Transporte Rodoviário de passageiros no MI, caracterização os Elementos do sistema de transporte rodoviário no MI, e descrever o sistema de transporte rodoviário de passageiros usado na autarquia acima referida e ainda destacar o seu contributo para o desenvolvimento do Turismo no MI;

Inquérito por questionário – Por um lado, foram inquiridos 101 usuários/ turistas, encontrados em vários locais do MI e nos empreendimentos turísticos, com objectivo de apurar informações sobre o contributo do sistema de transporte rodoviário de passageiros para o desenvolvimento do turismo no MI. Por outro lado, durante a pesquisa de campo foi feita a aplicação do questionário 24 responsáveis dos Empreendimentos Turísticos.

Observação directa – Na pesquisa de campo, foram observados os elementos do sistema de transporte (via, veículo/meio, terminal, sinalização) e captação de imagens através de uma câmara fotográfica, de forma a perceber as condições dos elementos do sistema de transporte rodoviário de passageiros no MI.

4ª Fase: Análise e Interpretação de Dados

Para analisar e interpretar os dados, foi utilizado método 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”

De acordo com 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 seleccionado 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.

Método estatístico

O método estatístico foi aplicado no processo de lançamento das respostas dos questionários aos utentes no *Microsoft Excel* e analisadas no aplicativo informático SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*) versão 25, para o cálculo das frequência e percentagem, tendo permitido obter o maior e menor número de respostas em cada variável de análise (Gil, 2008). Portanto, 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.

5ª Fase: Elaboração do Relatório Final

Nesta fase apresentar-se uma exposição do trabalho elaborado, e consiste na redacção final com recurso ao *software Microsoft Word 2016*. A produção do relatório respeitou o Regulamento de Culminação de Curso da ESHTI aprovado no ano de 2016, e termos de referência para elaboração de Monografia.

Limitação da Pesquisa

Durante a pesquisa, deparou-se com dificuldade no acesso a informação, visto que os funcionários da Direcção Provincial de Transportes e Comunicações de Inhambane afirmaram não responder assuntos relacionados ao Município, entretanto, recomendaram que a pesquisadora se dirigisse ao Conselho Municipal da Cidade de Inhambane para obter as respostas, e muitos transportadores recusaram de responder, o que culminou na redução de número de amostra.

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Neste capítulo, numa primeira fase debruça-se em torno das bases literárias que alicerçam a pesquisa. Na sequência, apresentam-se conceitos-chave indispensáveis para melhor compreensão do tema.

2.1. Discussão Dos Conceitos Básicos

a) Turismo

De acordo com a OMT (2001, p. 37), Turismo é “a soma de fenómenos e de relações que surgem das viagens e das estâncias dos não residentes, desde que não estejam ligados a uma residência permanente nem em uma actividade remunerada”.

Segundo Ignarra (2003, p. 12), turismo é o conjunto de viagens que tem como objectivo o prazer ou por motivos comerciais ou profissionais ou outros análogos, durante os quais é temporária sua ausência da residência habitual. As viagens realizadas para selo como verá o correcto ao local de trabalho não constituem em turismo.

Por sua vez, Mathieson e Wall (1982), definem turismo como sendo o movimento temporário de indivíduos para destinos fora dos seus locais habituais de trabalho e residência, sendo que as actividades desenvolvidas durante a permanência nos destinos e as facilidades criadas são para satisfazer as suas necessidades.

Do acima exposto depreende-se que, o turismo envolve deslocamento de pessoas de um lugar para o outro e permanência no destino por um período superior a 1 dia, por motivo de lazer, cuja hospedagem e alimentação é num empreendimento turístico usufruindo dos serviços, produtos e facilidades do local visitado.

b) Sistema de transporte rodoviário

Mariano (2002), define sistema sendo, conjunto de componentes e subsistemas que formam um todo e que, interagindo são úteis a obtenção de objectivos comuns.

Rodrigues (2002) detalha o transporte como o deslocamento de pessoas e pesos de um local para outro. Nos primórdios da humanidade todos os pesos eram transportados pelo próprio homem, de acordo com a sua limitada capacidade física.

Segundo Papacostas e Prevedouros (1993, p.1) sistema de transporte são as instalações fixas, as entidades de fluxo, e o sistema de controle que permite que pessoas e mercadorias vençam a fricção do espaço geográfico de forma eficiente, permitindo participar tempestivamente em alguma atividade desejada.

Um sistema de transporte pode ser definido como um conjunto de componentes associados com determinado modo de transporte.

De acordo com Paolillo (2002, p. 12), “o sistema de transporte turístico é a estrutura composta por serviços e equipamentos de um ou mais meios de transportes, necessários ao deslocamento dos turistas e viajantes em geral entre núcleos emissores e receptores e dentro dos mesmos.

Por essa razão, alguns estudiosos criaram a definição “Sistema de Transporte Turístico”, a fim de sintetizarem os diferentes fatores e processos que relacionam viagens e transportes, desde a organização até o gerenciamento da operacionalização destes, com o intuito de se compreender como ocorre essa interação (CAVALCANTE e ALVES, 2011). Sendo assim, um sistema de transporte turístico pode ser definido como um grandioso mecanismo que engloba toda uma rede de infraestrutura de apoio (agências, terminais rodoviários, hotéis, órgãos e entidades públicas, sistemas de códigos e sinalização, etc.) para dar suporte às viagens e aos viajantes (*Op. Cit*).

Transporte rodoviário é um tipo de transporte realizado em estradas, rodovias e ruas, que podem ser pavimentadas ou não. O transporte em questão movimenta mercadorias, matérias-primas, animais, pessoas e muitos outros (FREITAS, s.d).

Nesta ordem de ideias percebe-se que o sistema de transporte rodoviário é um conjunto de meios, sinais, vias e terminais para a efectiva circulação de pessoas e bens de um lugar para o outro, facilitando a prática do turismo.

2.2. História e Desenvolvimento Dos Transportes

Originalmente, o homem se dedicava somente a recolher frutas e caça que estava sujeita às mudanças das estações, pois os animais emigravam do norte ao sul ou para a montanha buscando novas pastagens. Tais mudanças sistemáticas o levaram a seguir os animais e lembrar onde e quando poderia encontrar determinada fruta ou raiz, assim, tendo conhecimento do seu passado, planejou também as futuras migrações para garantir seus alimentos. Provavelmente estes foram os primeiros fatores que o converteram em nômade (SANTOS *et al*, 2010).

A descoberta do fogo também foi importante no seu desenvolvimento. O homem descobriu também que os animais poderiam ter utilidade. Aproveitando a carne, o leite e a pele de cabras e ovelhas, começou a criar rebanhos e a trasladá-los a diversos lugares buscando pastos. Para ilustrar, hoje os esquimós utilizam cachorros para puxar seus trenós, como o faziam desde a época imemorial. É possível, que os cachorros, tenham sido os primeiros animais que o homem levou para a sua caverna, certamente, de uma forma ou de outra, cachorros, cavalos, asnos, bois, elefantes e camelos o ajudaram a conquistar a Terra. Antigamente, existiu uma rota comercial entre a Palestina e o Egito, por onde as caravanas com seus camelos transportavam chás, sedas e perfumes do Extremo Oriente. Tapetes da Pérsia, café da costa da Arábia, Veludos marroquinos e couros russos, que posteriormente, chegavam aos mercadores da Meca e Bagdá (SANTOS *et al*, 2010).

A invenção da roda, que originalmente era apenas uma seção circular de uma árvore, aumentou a possibilidade de transportar mais peso, a uma velocidade maior. Os veículos com rodas, o mais antigo que se conhece, é um carro militar descoberto em Kish, Mesopotâmia, calcula-se que se tenha uns 5.500 anos de antiguidade, os quais não podiam ser utilizados sem caminhos adequados, sobre os que pudessem rodar, como consequência, os romanos fizeram vias adequadas para os transportes de longa distância. Encontrando-se próximo dos rios, o homem começou a fazer uso dele como meio de transporte, primeiro projetando balsas rudimentares, que aos poucos se transformaram em pequenas canoas (SANTOS *et al*, 2010).

2.3. Transporte e o Turismo

Paolillo (2002) defende que, a evolução do turismo deu-se paralelamente a dos transportes, possibilitando viagens para lugares cada vez mais distantes e em menos tempo. Fica claro, assim, que as conquistas na quantidade e qualidade dos transportes estimularam o turismo, aquecendo a demanda e contribuindo para o seu desenvolvimento, como ilustra a tabela de relação entre história dos transportes e história do turismo que se segue:

Quadro 1- História de Transporte e Turismo

Período	Marcos da história dos transportes	Marcos da história do Turismo
Meados do século XIX ao início do século XX	Desenvolvimento do transporte ferroviário	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Origem do turismo organizado; ❖ Surgimento das agências de viagem; ❖ Turismo marítimo transcontinental;
Antes e depois da primeira guerra Mundial	Desenvolvimento do transporte marítimo	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Desenvolvimento dos cruzeiros marítimos; ❖ Turismo de Luxo;
Após a segunda Guerra Mundial até 1973	Desenvolvimento do transporte aéreo	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Desenvolvimento do turismo internacional; ❖ Contribuição ao turismo massivo;
	Desenvolvimento do transporte rodoviário	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Desenvolvimento do turismo massivo organizado; ❖ Desenvolvimento do turismo doméstico;
A partir de 1973	Recuperação e modernização dos transportes/ intermodalidade dos meios de transporte/ informatização e desenvolvimento tecnológico dos meios de transporte	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Consolidação do turismo massivo rodoviário, ferroviário e aéreo; ❖ Retomada do desenvolvimento dos cruzeiros marítimos; ❖ Desenvolvimento do turismo aéreo de longa distância; ❖ Integração e uso de vários meios de transporte nas viagens turísticas;

Fonte: PAOLILLO e REJOWSKI (2002).

Do ponto de vista económico, o transporte é a base que interliga a produção e o consumo de bens. No âmbito social, ele é sinónimo de mobilidade das populações para movimentos internos (dentro de uma mesma localidade) ou externos (para lugares mais distantes). O transporte surgiu da necessidade do homem de percorrer longas distâncias e foi evoluindo conforme o desenvolvimento cultural da humanidade e as suas necessidades. Inicialmente, seu uso era exclusivo ao transporte de cargas e, posteriormente, foi destinado à locomoção (CAVALCANTE e ALVES, 2011).

Qualquer viajante, seja turista ou não, utiliza um ou mais meios de transportes no decorrer da sua viagem. Sendo um dos componentes essenciais das viagens e do turismo, o transporte é responsável

pelo deslocamento dos viajantes dos núcleos emissores para os receptores e vice-versa, bem como pelo deslocamento dentro destes últimos. Representam, assim, a acessibilidade, ou seja, tornam os destinos turísticos e suas expectativas atrações acessíveis ao viajante, ao mesmo tempo exercem um papel facilitador. Sendo fundamental para o desenvolvimento de qualquer destino turístico (LA TORRE, 2002, p. 08). A evolução do transporte propiciou maior conforto e comodidade no turismo, possibilitando viagens para lugares cada vez mais distantes e em menos tempo (SANTOS *et al*, 2010).

No turismo, o transporte é um agente facilitador, com função básica e imprescindível de aproximação, nesse caso, do mercado produtor (a oferta) com o mercado consumidor (a demanda). Ele é responsável pela dispersão e distribuição desta demanda, deslocando os viajantes dos núcleos emissores para os receptores, ou viceversa, gerando um verdadeiro fluxo humano sobre o globo terrestre. Como fenômeno socioeconômico, o turismo não seria factível sem a contribuição de uma estrutura específica para o traslado, a qual compreende um complexo processo que, no final, resulta na viagem (CAVALCANTE e ALVES, 2011).

É clara a relação entre o fenômeno turismo e os transportes. O desenvolvimento de ambos ocorreu paralelamente. Não seria possível o homem percorrer grandes distâncias se não pudesse contar com a utilização dos meios de transporte, pois não há outro método ou ato humano que seja capaz de realizar tal façanha. Sendo um componente do produto turístico, o transporte talvez seja o elemento mais atuante nesse sistema, estando presente em todos os segmentos da atividade com pelo menos um modal (CAVALCANTE e ALVES, 2011).

2.4. Elementos do Sistema de Transporte Rodoviário de Passageiros

A infraestrutura do sistema de transportes, inclui as vias em que os veículos circulam, os sistemas de sinalização, terminais, e qualquer outra instalação física fixa necessária para operação e manutenção do sistema de transporte; (MEYER e MILLER, 1984)

De acordo com Faulks (1965); Boniface e Cooper (2001) citados por Palhares (2005) , de forma básica, sistema de transporte é constituído por seguintes elementos físicos:

2.4.1. Vias de acesso

Meio pelo qual o transporte se desenvolve. Pode ser de três tipos: natural, natural artificialmente melhorado e artificial. Vias naturais, como o ar ou o mar, costumam estar disponíveis para serem usadas sem nenhum custo.

Como exemplo de via natural artificialmente melhorada tem-se o caso dos rios dragados ou cujas margens foram ampliadas para a navegação. Por fim, vias puramente artificiais são aquelas totalmente construídas pelo homem, como ferrovias e rodovias, que exigem custo tanto para a construção quanto para a manutenção. O tipo de via escolhido para determinado sistema de transportes caracterizará o veículo empregado, assim como o terminal utilizado.

Para Hansen (1959) entende-se a possibilidade de indivíduos atingirem o destino que desejam, ou melhor, é o “potencial de interação com o espaço circundante. A acessibilidade é afectada por um sem número de factores: infra-estruturas dos transportes, preferências dos indivíduos, ocupação do espaço, existência de transportes colectivos de passageiros e as políticas de gestão do tráfego.

Segundo PADILLO et al. (2020, p. 36), propõe-se a adopção de uma grelha de classificação funcional das vias baseada num conjunto de quatro tipologias:

- ❖ Vias expressas e vias arteriais: ligadas predominantemente, mas com pesos diferentes, à função de circulação e constituindo a rede estruturante do conjunto do espaço urbano.
- ❖ Vias coletoras e de acesso local: ligadas predominantemente, mas também com pesos diferentes, ao serviço dos espaços onde se pretende dar prioridade à vivência urbana e que constituirão as redes viárias locais.

Basicamente, as vias expressas representam as vias de circulação por excelência, onde a função de acesso é residual. Por outro lado, as vias de acesso local representam as vias de acesso por excelência, e, portanto, a função de circulação é residual. Diferentemente, as duas outras categorias, arteriais e coletoras, apresentam uma funcionalidade mista, com preponderância da função circulação na primeira e da função acesso na segunda, mas de forma gradativa e não excludente.

Outra particularidade importante deste tipo de grelha de classificação funcional é a de que, genericamente, é possível identificar um grande conjunto de vias (arteriais, coletoras e locais) que têm um funcionamento integrado em um ambiente urbano e, assim, poder ser genericamente classificadas como “Ruas”, além de um outro conjunto (correspondente às vias expressas) que tende a ter maior grau de segregação física e funcional, de forma que também tendem a ser denominadas como “Estradas” ou “Rodovias”.

Outros dois critérios de classificação viária também são igualmente relevantes:

- ❖ Padrão da via: físico, relevante por eventualmente excluir o atendimento a determinados tipos de veículos ou usuários, como as vias exclusivas para pedestres e ciclistas.
- ❖ Legal: o Código de Trânsito Brasileiro de 1997 estabelece dois grandes grupos: vias urbanas (ruas, avenidas e caminhos, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão) e rurais (rodovias e estradas, situadas fora de área urbana). Além disso, nas vias urbanas há a divisão das vias em: de trânsito rápido, vias arteriais, vias coletoras e vias locais (aproximando, intencionalmente, a terminologia legal da funcional). Entretanto, essa classificação tem de ser comunicada ao usuário da via através de sinalização, ou ainda, a via precisa ser reconhecida pelas suas características físicas ou de controle de tráfego, para então o usuário entender as normas vigentes.

2.4.2. Meios de transporte/ veículo

Os diversos veículos de transporte são construídos para operarem em determinada via e influenciarão muito na escolha do modo de transporte pelo viajante. Sua tecnologia poderá apresentar maior flexibilidade e privacidade, como no caso do automóvel.

Os meios de transportes podem ser público ou privado: transporte público é aquele em que o acesso é permitido a qualquer pessoa, desde que adquira direitos e privilégios de utilizá-lo (pela compra de passes ou de bilhetes, tendo como exemplo os machimbombos, os táxis. Transporte privado é aquele restrito a determinada pessoa ou organização (por exemplo, automóvel particular e ônibus fretado).

De acordo com Andrade (2002), estas transportadoras seguem a seguinte classificação:

- a) Transportadora exclusiva – pode operar a atividade turística em todos os níveis em território nacional e no exterior, desde que atue em consonância com as leis vigentes;
- b) Transportadora mista – opera serviços de transporte para empresas diversas e indústrias, servindo também para finalidades turísticas;
- c) Transportadora eventual – opera linhas regulares nas estradas e rodovias para viagens turísticas religiosas (peregrinações);

d) Transportadora de agência – tem vínculo ou pertence a alguma entidade turística de agenciamento de viagens. Pode operar qualquer tipo de traslado turístico, exceto o religioso.

Para De La Torre (2002), podem ser usados muitos outros meios de locomoção, como automóveis particulares, em que seus proprietários podem viajar com mais liberdade para realizar suas atividades, bem como suas necessidades, num momento desejado. Com seu automóvel, a família pode parar e seguir a viagem quando quiser, e isso torna seu conforto ainda maior.

No entanto, as pessoas que não possuem carro próprio e que não queiram viajar de machimbombo podem optar pela locação do automóvel. Alugar um carro oferece vantagens tais como: liberdade para movimentar-se de um local para o outro a qualquer momento, sem preocupar-se com o horário ou itinerário fixo, o que proporciona ao locatário fazer suas próprias descobertas, conhecer novos lugares e relacionar-se com várias pessoas; rapidez e comodidade para locomover-se entre aeroportos e hotéis (DE LA TORRE, 2002).

2.4.3. Terminais

Terminal é o lugar no qual se tem acesso aos meios de transporte. Pode funcionar como forma de transferência de um modo de transporte para outro ou entre veículos do mesmo modo (passageiros em trânsito). Quanto mais interligado for determinado terminal, maior possibilidade de escolha seus usuários encontrarão para chegar ou partir de suas viagens.

Actualmente, muitos terminais de transporte estão ampliando suas atividades para o comércio e a oferta de serviços, como hotéis, centros de convenções e exposições, restaurantes e cinemas, para passageiros e outros clientes potenciais (PALHARES, 2001).

2.4.4. Sinalização

A sinalização constitui fator primordial e imprescindível à mobilidade urbana, a qual subentende as facilidades disponíveis para se efetuar um determinado deslocamento (denominado de viagem), no âmbito da área urbana dos municípios (GUEDES e LEÃO, 2007). De acordo com Paiva (2018), a sinalização é de fundamental importância na locomoção de veículos e pessoas nas vias e ela é dividida em vertical, horizontal e semafórica.

CONTRAN (2014) citado por Paiva (2018),

a sinalização vertical tem por objetivo alertar os usuários sobre potenciais perigos, obstáculos ou restrições existentes na via ou adjacentes na via, indicando se são passageiros ou permanentes. Ela se utiliza de placas de símbolos postos sobre placas fixadas na posição vertical, que podem ficar ao lado ou suspensas sobre a via. A sinalização horizontal consiste em marcas, símbolos e legendas,

sobre o pavimento da pista com a finalidade de ordenar e orientar o trânsito, aumentando sua fluidez e segurança, levando os condutores a adotarem uma conduta adequada. E por sua vez, a sinalização semafórica é um subsistema da sinalização viária que possui indicações luminosas que podem ficar acionadas intermitentemente ou alternando acionadas por meio de um sistema eletrônico ou eletromecânico.

A sinalização turística é a comunicação efetuada por meio de um sistema de informação - na maioria dos casos são placas de sinalização, implantadas sucessivamente ao longo de um trajeto estabelecido, com mensagens ordenadas, pictogramas e setas direcionais. Esse conjunto é utilizado para informar e orientar os usuários sobre a existência de atrativos turísticos e de outros referenciais, sobre os melhores percursos de acesso e a distância a ser percorrida para se chegar ao local pretendido (GUEDES e LEÃO, 2007).

Oferecer informações por meio da sinalização contribui de forma fundamental para a difusão do conhecimento dos atrativos, melhora o aproveitamento da visita no ponto turístico e desenvolvimento da atividade turística, potencializando a geração de empregos e divisas, além de permitir sua conseqüente valorização pela comunidade à qual pertence (GUEDES e LEÃO, 2007).

2.5. Características dos Elementos do Sistema de Transporte Rodoviário

Segundo Khadaroo e Seetanah (2018), melhorias na capacidade das rodovias (como aumento do número de faixas, maior confiabilidade, pavimentos de melhor qualidade, segurança aprimorada com pistas mais largas e melhor sinalização) reduzem o consumo de combustível, o desgaste e o tempo de viagem.

Além do impacto no custo e no tempo, esses aspectos afetam a comodidade das deslocamentos, facilitando o acesso e o consumo turístico. Lamb e Davidson (1996) apontam qualidade da infraestrutura e sinalização como aspectos capazes de encorajar e facilitar visitas espontâneas, se tratando de grandes desafios para gestores de políticas públicas.

Segundo La Torre (2002, p. 08), há seis factores de medição no transporte: comodidade, agilidade (de movimento), alcance, preço, rapidez e segurança.

Segundo Mendes (2013), o transporte rodoviário é realizado sobre rodas em vias de rodagem que podem ou não ser pavimentadas. É um transporte de frete superior ao hidroviário e ferroviário e é

adequado para o transporte de mercadorias de alto valor ou que sejam perecíveis, produtos acabados ou semi-acabados.

Este transporte possui a maior representatividade que outros, é adequado para curtas e médias distancias, tem baixo custo inicial de implantação, serviço de entrega porta a porta, maior flexibilidade com grande extensão de malha, transporte com velocidade moderada. Porém tem alto custo de manutenção, muito poluente com forte impacto ambiental, segurança no transporte comprometida devido a existência de roubos de cargas, os custos se tornam altos para grandes distancias e baixa capacidade de carga com limitação de volume e peso (MENDES 2013).

Não obstante, a Comissão da União Africana (CUA, 2017) no âmbito do desenvolvimento do transporte apresentou os seguintes desafios para os países africanos:

- a) Possuir infra-estruturas de transportes interligadas;
- b) Prover os serviços de transporte para a prosperidade económica;
- c) Potenciar o transporte para a geração de postos de trabalho, na facilitação de acesso aos postos de trabalho e às comodidades sociais;
- d) Garantia de circulação de pessoas e mercadorias segura e protegida;
- e) Financiamento e sustentabilidade dos sistemas de transporte interligados.

Por sua vez, Cavalcante & Alves (2011), apresentam quatro medidas de gestão de transporte rodoviário, que são as seguintes:

1. *Medidas de organização e coordenação* – Serviços de apoio à organização e incentivo à partilha do automóvel privado, serviços de aluguer de automóveis partilhados, serviços de partilha de bicicletas, serviços de transporte público a pedido com horários e rotas ajustáveis às necessidades dos utilizadores.
2. *Medidas de educação e formação* – Promover acções de educação para a mobilidade visando a integração em unidades curriculares de associadas à temática, fomentar a formação de funcionários de empresas e serviços públicos com conteúdos de divulgação dos benefícios dos modos alternativos e dos problemas associados à utilização generalizada do automóvel.
3. *Plano de mobilidade* – Planeamento de infra-estruturas ou serviços de apoio aos vários modos de transporte, desde parques de estacionamento para bicicletas, parques dissuasores.
4. *Acções de apoio/integradoras* – Gestão de estacionamentos, taxas de congestionamentos, bilhetes integrados combinado, por exemplo, entradas em eventos culturais com transporte público incluído, reembolso fiscal da utilização do comboio.

2.6. Contributo do Sistema de Transporte Rodoviário Para o Desenvolvimento Turístico

Segundo Lohmann e Duval (2015), as pessoas viajam distâncias variadas, por diversos meios e por uma variedade de razões, e a provisão de transporte está no centro deste movimento. A importância do transporte para o turismo pode ser vista de duas formas: ao facilitar o deslocamento entre origem e destino turístico e ao prover mobilidade dentro do destino (Page, 2009). O transporte rodoviário facilita também a interligação entre os demais meios de transportes.

Para Vasconcellos (2006, p. 11), o transporte [...] é uma actividade necessária à sociedade e produz uma grande variedade de benefícios, possibilitando a circulação das pessoas e das mercadorias utilizadas por elas e, por consequência, a realização das actividades sociais e económicas desejadas.

O transporte fornece a ligação fundamental entre as áreas de destino e as de origens e facilita a circulação de pessoas em férias, viajantes de negócios, visitas à amigos e parentes e aqueles que o usufruem para turismo educacional e de saúde, o transporte também é um elemento chave da experiência turística, parte integrante da indústria do turismo (PAGE, 2001).

Ao se fazer referência ao transporte, é preciso estar ciente de que este é um elemento socio-económico e que seu conjunto não foi criado especificamente para atender às necessidades do traslado turístico. Assim, o transporte possui uma dualidade, pois é, ao mesmo tempo, utilizado por turistas e não-turistas. Sendo um serviço de utilidade pública, é extensivo a todo tipo de usuário, seja ele turista, viajante ou qualquer outra pessoa (CAVALCANTE e ALVES, 2011)

O motivo pelo qual, as empresas de transportes de passageiros, se denominam indústria de viagens, ao invés de indústria do turismo, é pelo facto de que nem todos os que fazem uso dos serviços oferecidos por estas empresas são turistas, trata-se de um serviço de uso público, aos quais todos os tipos de viajantes recorrem (ACERENZA, 2002).

3. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Neste capítulo, apresenta-se a caracterização geral do MI, os resultados obtidos no campo recolhidos com base nas técnicas de recolha de dados definidas durante a preparação de trabalho de campo, bem como procura-se fazer a sua comparação com os pressupostos avançados pelos autores consultados durante a revisão bibliográfica (análise e discussão dos resultados).

3.1. Características Gerais do Área de Estudo

a) Localização Geográfica

Segundo Azevedo (2014), o MI situa-se na região Sul de Moçambique, na parte Sudeste da província de Inhambane, a aproximadamente 460 km ao Norte da cidade de Maputo, capital Moçambicana, a 260 km ao Norte de Xai-Xai e a 740 km ao Sul da cidade da Beira. O autor aponta que o Município ocupa uma superfície de 195 km², que perfaz uma área de 0.3% do território total da província de Inhambane, limitando-se ao Norte pela Baía de Inhambane, no Oceano Índico; ao Sul, pelo Distrito de Jangamo, pelo rio Guiúá; ao Leste, pelo Oceano Índico e ao Oeste, pela Baía de Inhambane, conforme ilustra a Fig.1.

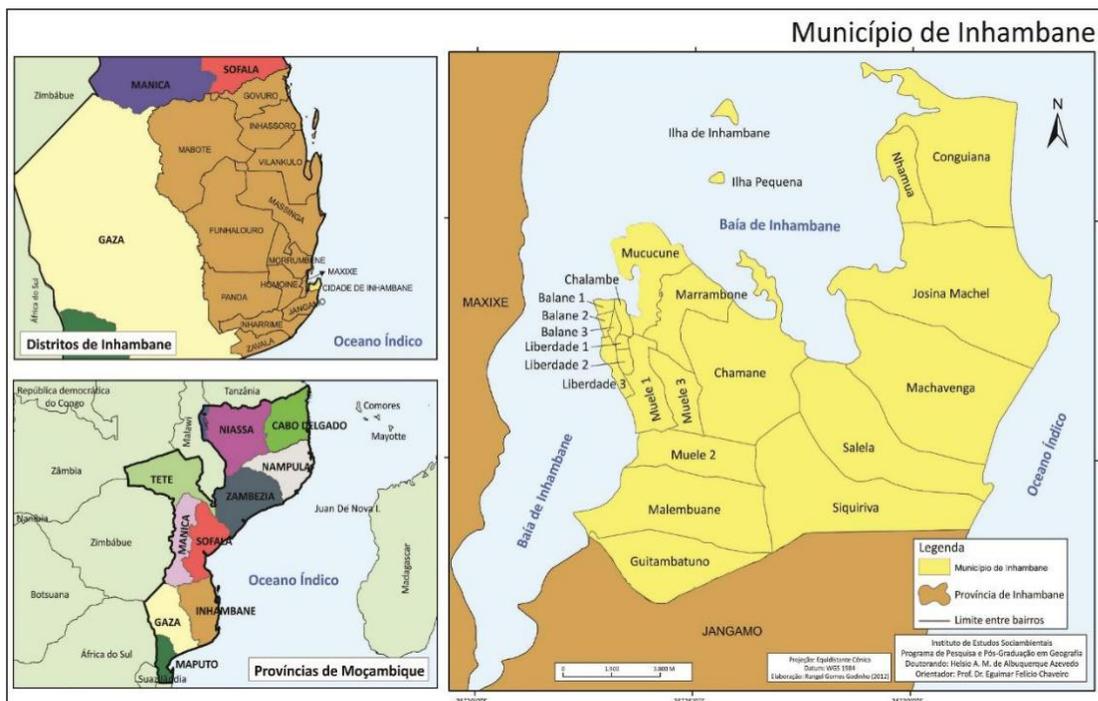


Figura 1-Localização geográfica do Município de Inhambane

Fonte: Azevedo (2014)

b) Divisão administrativa

Este Município se subdivide em 23 bairros, nomeadamente: Chalambe 1, Chalambe 2, Liberdade 1, Liberdade 2, Liberdade 3, Muelé 1, Muelé 2, Muelé 3, Guitambatuno, Malembuane, Mucucune, Marrambone, Chamane, Salela, Machavenga, Sequiriva, Josina Machel, Conguiana, Nhamúa, Ilha de Inhambane, Balane 1, Balane 2, Balane 3 (Figura 1), sendo a zona urbana composta pelos bairros centrais e toda a parte da cidade-cimento. (CMCI, 2022)

c) Clima

O MI é caracterizada por um clima tropical, com peculiaridades devido a factores inerentes à circulação geral atmosférica, como factores locais (continentalidade, altitude e latitude (AZEVEDO, 2014).

d) População

Do ponto de vista étnico, grande parte da população pertence ao grupo Bitonga, embora existam também elementos do Chope Puro. Segundo o INE (2017), o MI tem um total de 79.724 mil habitantes, dos quais 41.858 correspondem ao sexo feminino e 37.866 ao sexo masculino.

e) Base económica

A agricultura, pesca, turismo e o comércio informal são actividades de destaque no MI, tendo em conta que grande parte desta é praticada para a subsistência familiar. As principais práticas de culturas permanentes são relativas ao coqueiro e vegetais (AZEVEDO, 2014).

f) Principais Atrativos Turísticos

No MI os principais atrativos turísticos são: naturais: Praia de Tofo, Tofinho, Barra e Rocha, Ilha dos porcos, Mucucune;

Património histórico-cultural: festival de Tofo, monumentos, pórtico da deportação dos escravos, conjunto edificado da cidade, local da aprovação da primeira constituição da então República popular de Mocambique, casa Hofmen, velha catedral, buraco dos assassinados, braço da Liberdade, mesquita velha e gastronomia local (DPCTI, 2022).

3.2. Elementos do Sistema de Transporte Rodoviário de passageiros no MI

O sistema de transporte rodoviário no MI é constituído por diversos elementos, com destaque para as vias de acesso que ligam a cidade às praias de Tofo, Barra e Rocha. Também, existem outros elementos tais como: terminais de autocarros, meios de transporte de passageiro (público e privado) e sinalização rodoviária (fig. 2 e 3). No quadro 2 apresenta-se os elementos do Sistema de Transporte Rodoviário de passageiros existentes no MI.

Quadro 2- Elementos do Sistema de Transporte Rodoviário no MI

Elementos	Descrição
Vias de Acesso	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Via de acesso de Nhampossa para o Centro da Cidade. ❖ Via da cidade para Praia de Tofo; ❖ Via do entroncamento de Babalaza para praia da Barra; ❖ Via do entrocamento de sicutitune para a praia da Rocha. ❖ Via do entrocamento para Mucucune. ❖ Vias da cidade para Muelé 1, 2 e 3
Terminais	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Terminal Principal do Mercado Central ❖ Terminal de Nhampossa ❖ Terminal de Machare ❖ Terminal de Siquiriva ❖ Terminal de Marrambone ❖ Terminal de Barra ❖ Terminal de Tofo ❖ Terminal de Rocha
Sinalização rodoviária	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Placas indicativas de direcção, de localização dos atrativos implantadas ao longo da estrada, por exemplo ao lado da ponte Cais, no entroncamento da Babalaza na via da Barra, Tofo, Rocha ❖ Existência de semáforos na cidade, no cruzamento das Bombas, em frente ao Banco Absa e no Cruzamento. ao lado do edifício da TVM
Meios de Transporte	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Transporte privado (Chopela, Táxi, Moto Táxi, minibus). ❖ Transporte público (Machimbombo).

Fonte: Autora (2022)

Figura 2-Placas indicativas na estrada da praia da Barra Figura 3-semáforos em frente ao banco Absa

Fonte: Autora (2022)

3.3. Características dos Elementos do Sistema de Transporte Rodoviário de passageiros no MI

Durante a pesquisa fez-se a caracterização das vias de acesso, terminais, meios de transporte, sinalização rodoviária e turística. Para o efeito, aferiu-se as percepções de 101 passageiros, 24 operadores turísticos, 6 transportadores turísticos, 1 representante da ASTROI, 2 representantes do Conselho Municipal e 3 funcionários da DPCTI e observação directa. Assim, no quadro que se segue (3) descreve-se os aspectos positivos e negativos do STRP observados durante a pesquisa.

Quadro 3- Aspectos positivos e negativos observados do STRP no MI

Aspectos Positivos	Aspectos Negativos
<ul style="list-style-type: none"> ❖ No MI existem várias vias pavimentadas e alcatroadas; ❖ A criação e asfaltagem de novas vias para os atrativos turísticos; ❖ Existência de sinalização turística para chegar aos atrativos e empreendimentos; ❖ Existência de algumas viaturas privadas cómodas (táxi). 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ No MI ainda há muito défice de sinalização nas estradas como semáforos, sendo que só duas vias no centro da cidade que tem semáforos; ❖ As estradas do Município estão esburacadas desde a entrada até mesmo as vias dos atrativos; ❖ Falta de comodidade nos transportes semiolectivos; ❖ Falta de segurança nas viaturas assim como nas vias; ❖ A via que leva a praia da rocha não está pavimentada e nem alcatroada o que contribui para o fraco investimento dos transportadores; ❖ Terminais inadequados para o estacionamento de viaturas enquanto carregam os seus carros.

Fonte: Autora (2022)

3.3.1. Vias de Acesso do MI

Notou-se que no MI tem uma rede de estrada que dá acesso aos principais atrativos, começando da via principal de Nhampossa até ao centro da cidade, da cidade para Praia de Tofo, Barra que se encontram asfaltadas (fig. 4 e 5), excepto a via da Praia de Rocha que se encontra em condições precárias. Constatou-se que essas vias são estreitas, portanto, precisam de ser ampliadas para permitir a ultrapassagem entre os veículos.



Figura 4-Entroncamento da Babalaza (Praia de Tofo e Barra)



Figura 5- Sicutituni via de Tofo

Fonte: Autora (2022)

3.3.2. Terminais de veículos no MI

O MI de Inhambane actualmente conta com 8 terminais que albergam veículos para o acesso dos passageiros no geral e turistas em particular, conforme ilustra o quadro a seguir:

Quadro 4-Terminais das Rotas do MI

Nº	Designação dos Terminais
01	Terminal Principal do Mercado Central
02	Terminal de Nhampossa
03	Terminal de Machare
04	Terminal de Siquiriva

05	Terminal de Marrambone
06	Terminal de Barra
07	Terminal de Tofo
08	Terminal de Rocha

Fonte: Conselho Municipal da Cidade de Inhambane (2022)



Figura 6-Terminal do Mercado Central



Figura 7-Terminal de Tofo

Fonte: Autora (2022)

3.3.3. Meios de transporte rodoviário

No MI existem 179 meios de transporte rodoviário operacionais designadamente: Empresa Municipal (Machimbombo), autocarros da gestão privada, transporte semicolectivo de passageiro, chopela, táxi e moto-táxi, tal como ilustra a tabela 1 e fig. 8, 9 e 10. Porém, existem 59 meios de transporte rodoviário avariados (vide tabela 1).

O meio de transporte rodoviário mais aderido é o minibus, conforme os resultados da pesquisa em que 63% de n=101 passageiros usa este meio (vide tabela 2).

Tabela 1- Meios de transportes rodoviário no MI

Nº	Tipo de Transporte	Quantidade	Situação actual	
			Avariados	Operacionais
01	Empresa Municipal (Machimbombo)	06	04	02
02	Autocarros na gestão Privada	02	00	02
03	Transporte Semicolectivo de passageiro	167	55	112
04	Táxi	50	00	50
05	Táxi Chopela	10	00	10
06	Moto Táxi	03	00	03
Total		238	59	179

Fonte: Conselho Municipal da Cidade de Inhambane (2022)

Tabela 2- Percepções dos passageiros sobre os meios de transporte rodoviário no MI

Meio de Transporte mais usado	Frequência	Percentagem
Chopela	10	10,0 %
Taxi	14	14,0 %
Mini-Bus	64	63,0 %
Machimbombo	13	13,0 %
Total	101	100%

Fonte: Autora (2022)



Figura 8-Mini bus



Figura 9-Chopela



Figura 10-Táxi usados pelos turistas no MI

Fonte: Autora (2022)

3.3.4. Sinalização e segurança rodoviária de passageiros MI

De acordo com Huo, Mianga e Diogo¹ ao longo da estrada existem sinais indicadores de acesso para os atrativos turísticos desde a entrada do Município até ao centro da cidade e para as praias (fig. 11, 12, 13 e 14), embora haver um pouco de défice de sinais de informação para as praias assim como para os patrimónios.

¹ Alfredo Huo, Jersica Mianga e Silvino Diogo – Funcionários da DPCTI



Figura 11-Placas indicativas dos atrativos turísticos, na Av. Eduardo Mondlane, frente da Ponte Cais.

Autora (2022)



Figura 12-- Placas indicativas à Praia da rocha e sinal de indicação no terminal de Tofo

Nos cruzamentos da estrada da cidade tem semáforos por exemplo, na Av. da Independência em frente das bombas e em frente da TVM que regulam o tráfego rodoviário (fig. 13) e ao longo da via para praias também tem placas que ilustram sinais de trânsito (fig 14).



Figura 13-Semáforos na Av. da Independência em frente das bombas e na Av. Acordos de Lusaka em frente da TVM

Fonte: Autora (2022)



Figura 14-Sinais de trânsito perto da terminal de Tofo e no entroncamento da babalaza via de Tofo

Fonte: Autora (2022)

3.4. Estado do Sistema de Transporte Rodoviário de passageiros no MI

No que concerne ao estado actual das vias de acesso os resultados indicam que cerca de 32% de n=101 de passageiros avaliaram “péssimas” e 45% de n=101 passageiros consideraram “má” tal como ilustra a tabela 3. Também, foram entrevistados 6 transportadores dos quais 5 afirmaram que as estradas estão em más condições e 1 considerou “boas”. Cerca de 37% de n=24 operadores

turísticos afirmou que as vias de acesso são péssimas, 21% considerou “mau” e deste modo, percebe-se que mais da metade dos operadores avaliou negativo as vias de acesso (tabela 4).

Os transportadores sugeriram ao governo para reabilitar e alargar as estradas, da estrada principal que dá acesso aos principais atrativos tais como: via de acesso do centro da cidade para Praia de Barra e Tofo visto que são estreitas e dificultam a ultrapassagem entre as viaturas, assim como a colocação de pavês ou alcatrão, tendo em conta que os buracos existentes ao longo das vias contribuem para a danificação das viaturas comprometendo a segurança dos passageiros. Também sugeriu-se asfaltagem e abertura de mais vias de acesso para as praias como por exemplo, a praia da Rocha.

Da observação feita no local, constatou-se que a estrada está esburacada e dificulta a circulação de viaturas por exemplo em frente do Mercado Giló e na estrada da Praia de Rocha, tal como ilustra a figura 19 e 20 na página seguinte.

Tabela 3- Percepções dos passageiros sobre as condições das vias de acesso

Condições das vias de acesso	Frequência	Percentagem
Péssimo	32	32,0 %
Mau	46	45,0 %
Bom	19	19,0 %
Muito Bom	4	4,0 %
Total	101	100%

Fonte: Autora (2022)

Tabela 4- Percepções dos operadores turísticos sobre condições de vias de acesso

Vias de Acesso	Frequência	Percentagem
Péssimo	9	37,0 %
Mau	5	21,0 %
Bom	10	42,0 %
Muito Bom	0	0,0
Total	24	100%

Fonte: Autora (2022)



Figura 15-À esquerda, estrada danificada no mercado Giló, à direita estrada de difícil acesso da Praia de Rocha

Fonte: Autora (2022)

Sobre o estado actual dos terminais de autocarros, 42% de n=101 passageiros avaliou “bom”, e 38% “mau” e 19% “péssimo” (tabela 5). Também, foram entrevistados 6 transportadores sendo que 3 afirmaram que os terminais estão em más condições, dois consideraram péssimas e apenas 1 considerou boas.

Tabela 5- Percepções dos passageiros condições das terminais

Condições das Terminais	Frequência	Percentagem
Péssimo	19	19,0 %
Mau	38	38,0 %
Bom	43	42,0 %
Muito Bom	1	1,0 %
Total	101	100 %

Fonte: Autora (2022)

O Presidente da ASTROI considerou que nos terminais não há espaço suficiente para o estacionamento e nem para colocar cargas, e da observação feita no local constatou-se que os terminais não estão devidamente organizados, carecem de melhorias e há necessidade de construir novos terminais em alguns locais (fig. 21). Também, os transportadores sugeriram ao Conselho Municipal construir um novo parque de estacionamento de viaturas mais grande no MI.



Figura 16-Terminal de Autocarros do Mercado Central do MI

Fonte: Autora (2022)

Quanto ao estado actual dos meios de transporte rodoviário, resultados indicam que 43% de n=101 passageiros avaliou “mau” e 35% de n=101 passageiros avaliou “péssima” (vide tabela 7) e não oferecem comodidade. Porem, 67% de n=24 operadores revelou que no MI a disponibilidade dos meios de transporte é menor (tabela 6).

Tabela 6- Percepções dos operadores turísticos sobre disponibilidade do transporte rodoviário de passageiros

Disponibilidade do Transporte	Frequência	Percentagem
Menor	16	67,0 %
Razoável	7	29,0 %
Maior	1	4,0 %
Total	24	100%

Fonte: Autora (2022)

Tabela 7- Percepções dos passageiros sobre comodidade dos meios de transporte rodoviário de passageiros

Comodidade dos meios de TRP	Frequência	Percentagem
Péssimo	35	35,0 %
Mau	44	43,0 %
Bom	21	21,0 %
Muito Bom	1	1,0 %
Total	101	100%

Fonte: Autora (2022)

Para o Presidente da ASTROI, os meios de transporte não fornecem conforto necessário, e isso está relacionado com a degradação das vias e défice financeiro para a manutenção das mesmas viaturas.

A mesma fonte apresentou constrangimentos relacionados com o elevado custo de combustível, que limita o sector de transporte e com consequências na falta de flexibilidade dos transportadores, gerando lotação de pessoas no terminal e ao longo da via.

Para minimizar aglomerados nos transportes, tendo em conta a situação actual (Pandemia *Covid* 19) o CMCI tem feito o trabalho de sensibilização para a lavagem das mãos, colocação de baldes, e uso de máscara.

Por outro lado, os transportadores apresentaram desafios de aumentar os carros para aliviar as enchentes de passageiros, melhorar as condições das viaturas e o governo deve baixar o preço de combustível que actualmente está elevado, caso haja condições para tal, culminaria com a redução das peças sobressalentes e outros derivados que compõem a cadeia dos transportes. Porém, a maioria de transportes não apresenta nenhum conforto e segurança principalmente para os turistas, e até certo ponto dificulta a deslocação dos turistas até a Praia de Tofo.

Quanto ao estado actual da sinalização rodoviária, cerca de 47% de n=101 de passageiros avaliou “mau” e 8% “péssima” perfazendo 57% da avaliação negativa sobre sinalização rodoviária, e mais da metade avaliou positiva a sinalização turística 55% “bom” e 13% “muito bom” (tabela 8). Também, dos 6 transportadores entrevistados, 4 avaliaram “mau” a sinalização e 2 consideraram “péssima”. Porém, notou-se que alguns locais não tem placas indicativas de direcção e de informação sobre os atractivos turísticos, bem como carece de sinalização (semáforos) por exemplo o cruzamento em frente da loja da Movitel.

O Presidente da ASTROI revelou que no cruzamento da Av. Samora Machel, Sede Provincial do Partido FRELIMO não tem semáforos e dificulta o atravessamento de pessoas e circulação de veículos, precisando de sua colocação e sinalização vertical melhorada, porque o turismo envolve pessoas que não conhecem o MI, bem assim evitar os acidentes.

Tabela 8- Percepções dos passageiros sobre a sinalização rodoviária e turística no MI

Sinalização Rodoviária	Frequência	Percentagem
Péssimo	8	8,0 %
Mau	47	47,0 %
Bom	44	44,0 %
Muito Bom	2	1,0 %
Total	101	100 %
Sinalização Turística		

Péssimo	13	13,0 %
Mau	19	19,0 %
Bom	56	55,0 %
Muito Bom	13	13,0 %
Total	101	100 %

Fonte: Autora (2022)

Sobre a segurança rodoviária, mais da metade dos passageiros avaliou negativamente a (39% “péssimo” e 35% “mau”) (vide tabela 9). No entanto, os transportadores sugeriram ao governo a colocação de iluminação ao longo da estrada para conter a sinistralidade rodoviária. Por outro lado, 42% de n=24 operadores turísticos avaliou “mau” e 25% avaliou péssima sobre a segurança rodoviária no MI, conforme ilustra a tabela 10.

Tabela 9- Percepções dos passageiros sobre a segurança do transporte rodoviário de passageiros

Segurança do Transporte Rodoviário	Frequência	Porcentagem
Péssimo	39	39,0 %
Mau	35	35,0 %
Bom	21	21,0%
Muito Bom	6	5,0%
Total	101	100%

Fonte: Autora (2022)

Tabela 10- Percepções dos operadores turísticos sobre segurança rodoviária

Segurança Rodoviária	Frequência	Porcentagem
Péssimo	5	21,0 %
Mau	10	42,0 %
Bom	8	33,0 %
Muito Bom	1	4,0 %
Total	24	100 %

Fonte: Autora (2022)

Assim sendo, no geral depende-se que o estado actual do sistema de transporte rodoviário no MI é mau, dado que as dificuldades levantadas são comprometedoras para este sector.

Os funcionários do Conselho Municipal, DPCTI, o representante da ASTROI, transportadores, empreendimentos e passageiros em geral, apresentaram os seguintes desafios no STRP:

- ❖ Necessidade de melhorar o estado das vias de acesso desde a entrada do rio Guiúá até a cidade, e todas as rotas dentro do MI;
- ❖ Necessidade de asfaltagem na via da Praia da Rocha;
- ❖ Necessidade de colocação de sinais de trânsito nas estradas de Tofo, Barra e Rocha.

3.5. Contributo do STRP para o Desenvolvimento Turístico no MI

Segundo o Conselho Municipal da Cidade de Inhambane² o STRP contribui para o desenvolvimento do turismo no MI na medida em que facilita a locomoção em curto espaço de tempo, facilita a transitabilidade de pessoas e bens incluindo os turistas, gerando divisas ao Município e são utilizados para a recuperação do sistema no seu todo sobretudo na requalificação dos destinos turísticos, vias de acesso e a sinalização.

Para os gestores dos empreendimentos turísticos, o STRP desempenha um papel crucial para a entrada e circulação de turistas e clientes em geral com viaturas próprias como por exemplo, para a praia de Tofo onde a estrada é asfaltada, facilitando a localização dos empreendimentos, adesão, consumo dos produtos e serviços. E por sua vez, a estrada apresenta a sinalização para acesso das praias do MI.

Os turistas que veem de transporte público, é disponibilizado Táxi de qualidade aumentando o desenvolvimento da actividade turística e geração de renda uma vez que muitos empreendimentos contactam serviços de táxi para transportar os turistas.

O transporte rodoviário aumenta a entrada de turistas, contribuindo sobremaneira na melhoria da qualidade de vida e geração de emprego aos habitantes da praia de Tofo. No que diz respeito a Segurança, os turistas, visitantes e público em geral circulam em condições favoráveis evitando os acidentes e criminalidade na via pública.

O transporte rodoviário de passageiros no MI garante a deslocação dos colaboradores dos empreendimentos turísticos dum ponto ao outro para alocação de produtos e criação de relações com fornecedores e para prestação de serviços. Também, o STRP dinamiza o intercâmbio cultural na medida em que a chegada dos turistas há aprendido de línguas estrangeiras e exaltação da língua local.

² Entrevistado Arsénio Inácio Fernandes Ramos, Chefe do Departamento da Cultura, Turismo, Transporte e Comunicação do CMCI.

3.6. Discussão dos Resultados

Na visão de Hansen (1959) a possibilidade de indivíduos chegarem ao destino que desejam, depende da infra-estrutura de transportes, ocupação do espaço, existência de transportes colectivos de passageiros e as políticas de gestão do tráfego.

Ora, os resultados indicam que o sistema de transporte rodoviário de passageiros no MI é constituído de vias de acesso que ligam a cidade às praias de Tofo, Barra e Rocha, bem como aos patrimónios histórico-culturais por exemplo, museu regional e festival da Barra; terminais de autocarros, meios de transporte de passageiro (público e privado); sinalização rodoviária; semáforos. Ora, verificou-se que existe uma convergência com o pensamento de Faulks (1965); Boniface e Cooper (2001), de forma básica, sistema de transporte é constituído pelas vias de acesso, terminais e veículos. Por outro lado, La Torre (2002), apresenta factores de medição no transporte: comodidade, agilidade (de movimento), alcance, preço, rapidez e segurança.

A via de acesso ao MI é estreita e dificulta a ultrapassagem entre os veículos, constituindo um perigo para a segurança rodoviária com riscos de causar acidentes de viação. Constatou-se que a estrada está danificada com buracos, condicionando a circulação das viaturas e os veículos estragam facilmente, como é o caso da via de acesso da praia da Rocha e Mercado Giló que carece de reconstrução. De acordo com Faulks (1965), Boniface e Cooper (2001), as vias artificiais são aquelas totalmente construídas pelo homem e exigem custo tanto para a construção quanto para a manutenção.

No que concerne aos terminais, Palhares (2001), defende que atualmente, estão sendo ampliados o comércio e a oferta de serviços, como hotéis, centros de convenções e exposições, restaurantes e cinemas, para passageiros e outros clientes potenciais. Assim, o Conselho Municipal deve aumentar os terminais e garantir a alta qualidade para fazer face a insuficiência de espaço de estacionamento de veículos e de colocação de cargas. E cabe as autoridades de tutela, conceber um plano de mobilidade que na visão de Cavalcante & Alves (2011) consistem na construção de infra-estruturas (estradas e parques de estacionamento).

Quanto aos meios de transporte rodoviário, no Município existem 179 veículos operacionais dos quais 02 da empresa Municipal (Machimbombo), 02 autocarros na gestão privada, 112 transporte

semicolectivo de passageiro (*minibus*), 10 chopelas, 50 táxis e 3 motos táxi. Porém, existem 59 meios de transporte rodoviário avariados. Tendo em conta que os meios de transporte não fornecem conforto necessário, e o elevado custo de combustível que limita os transportadores na circulação, verifica-se ineficiência do transporte, gerando lotação de pessoas nos terminais e ao longo das vias. Por isso é necessário fazer que as autoridades (policia de transito e camararia) façam a devida vigilância dos veículos para garantir a comodidade, agilidade e segurança, Tal como defende La Torre (2002).

O défice de placas de informação na via pública para ilustrar a localização das praias, empreendimentos turísticos e patrimónios é preocupante, e cabe ao Governo resolver o conforme elucida Lamb e Davidson (1996) a qualidade da infra-estrutura e sinalização são aspectos capazes de encorajar e facilitar visitas espontâneas, se tratando de grandes desafios para gestores de políticas públicas. Também, a falta de semáforos nos cruzamentos da Av. Samora Machel concretamente na Sede Provincial do Partido FRELIMO e em frente a movitel, constitui um perigo da sinistralidade rodoviária.

Da avaliação feita pelos passageiros, operadores turísticos e transportadores e representante da ASTROI e observação directa, aferiu-se que o estado actual do sistema de transporte rodoviário de passageiros no MI é mau, visto que as dificuldades levantadas são comprometedoras para o sector de transporte rodoviário. Por isso, há necessidade de garantir a eficácia do STRP, conforme aponta Khadaroo e Seetannah (2018), a melhoria na capacidade das rodovias (como aumento do número de faixas de rodagem, maior confiabilidade, pavimentos de melhor qualidade, segurança aprimorada com pistas mais largas e melhor sinalização) reduzem o consumo de combustível, o desgaste e o tempo de viagem.

Apesar do mau estado, o sistema de transporte rodoviário de passageiros contribui de alguma forma para o desenvolvimento do turismo no MI, na medida em que é o mais usado na época alta e na época baixa de turismo. Os visitantes dependem do transporte rodoviário para se deslocarem da cidade para as praias e vice – versa, inclusive os operadores turísticos importam os bens e equipamentos através deste meio. Também, os trabalhadores e população em geral se beneficiam para a realização das suas actividades cotidianas, e consequentemente, o Conselho Municipal obtém receitas.

O transporte rodoviário de passageiros é imprescindível para o desenvolvimento do turismo. Tal como defende Cavalcante e Alves (2011) o transporte rodoviário é um agente facilitador, com função básica de aproximação do mercado produtor (a oferta) e o mercado consumidor (a demanda). Ele é responsável pela dispersão e distribuição desta demanda, deslocando os viajantes dos núcleos emissores para os receptores, ou vice-versa, gerando um verdadeiro fluxo humano sobre o globo terrestre. Também, Acerenza (2002), corrobora com a ideia acima e afirma que as empresas de transporte de passageiros, são indústria de viagens, ao invés de indústria do turismo, pelo facto de que nem todos os que fazem uso dos serviços oferecidos são turistas, pois inclui outro grupo de viajantes.

O STRP desempenha um papel crucial para a entrada e circulação de turistas e clientes em geral com viaturas próprias como por exemplo, para a praia de Tofo onde a estrada é pavimentada, facilitando a localização dos empreendimentos, adesão, consumo dos produtos e serviços. E por sua vez, a estrada apresenta a sinalização para acesso das praias do MI. Segundo Page (2001), o transporte fornece a ligação fundamental entre as áreas de destino e as de origens e facilita a circulação de pessoas em férias, viajantes de negócios, visitas à amigos e parentes e aqueles que usufruem para turismo educacional e de saúde, o transporte também é um elemento chave da experiência turística, parte integrante da indústria do turismo.

4. CONCLUSÃO

Neste capítulo são apresentadas as conclusões com base nos resultados obtidos e colocadas as sugestões resultantes do estudo.

4.1. Considerações Finais

O sistema de transporte rodoviário de passageiros no MI é constituído por diversos elementos, com destaque para as vias de acesso que ligam a cidade às praias de Tofo, Barra e Rocha, bem como aos patrimónios histórico-culturais por exemplo, festival da barra, museu regional e o artesanato. Também, existem outros elementos tais como: terminais de autocarros, meios de transporte de passageiro (públicos e privados) e a sinalização rodoviária.

As vias de acesso ao MI e aos atrativos turísticos das Praias de Tofo e Barra foram asfaltadas excepto a via da Praia de Rocha que ainda é precárias. As principais rotas do transporte rodoviário são as seguintes: Machare que dá acesso à praia da rocha, entroncamento de babalaza para a Barra e Tofo/ Tofinho, via do entroncamento para Mucucune, tendo o ponto principal de partida o centro da cidade.

A via de acesso ao MI é estreita dificultando a ultrapassagem entre os veículos, e constitui um perigo para a segurança rodoviária com riscos de causar acidentes de viação. Constatou-se que a estrada está danificada com buracos, condicionando a circulação das viaturas e os veículos estragam-se facilmente, como é o caso da via de acesso da praia da Rocha e Mercado Giló que carece de reconstrução. No que concerne aos terminais, o Município possui 8 nas diversas rotas. Constatou-se que nos terminais não há espaço suficiente para o estacionamento de veículos e colocação de cargas.

Quanto aos meios de transporte rodoviário de passageiros , no Município existem 179 veículos operacionais dos quais 02 da empresa Municipal (Machimbombo), 02 autocarros na gestão privada, 112 transporte semicolectivo de passageiro (*minibus*), 10 chopelas, 50 táxis e 3 motos táxi. Porém, existem 59 meios de transporte rodoviário avariados. Notou-se que os meios de transporte não fornecem conforto necessário, e o elevado custo de combustível limita os transportadores na circulação e por conta disto verifica-se ineficiência do transporte, gerando lotação de pessoas nos terminais e ao longo da via.

Ao longo da estrada existem sinais indicadores de acesso para os atrativos turísticos. Porém, notou-se défice de placas de informação na via pública que poderiam ilustrar a localização das praias, empreendimentos turísticos e patrimónios.

Nos cruzamentos da cidade tem semáforos (na Av. da Independência em frente das bombas e em frente da TVM) e ao longo da via para praias tem placas que ilustram sinais de trânsito. Porém, no cruzamento da Av. Samora Machel na Sede Provincial do Partido FRELIMO não tem semáforos e dificulta o atravessamento de pessoas e circulação de veículos.

Da avaliação feita pelos passageiros, operadores turísticos, transportadores, representante da ASTROI e observação directa, chegou-se a conclusão que o estado actual do sistema de transporte rodoviário de passageiros no MI é mau.

Apesar do mau estado, o sistema de transporte rodoviário de passageiros contribui de alguma forma para o desenvolvimento do turismo no MI, na medida em que é o mais usado na época alta e na época baixa de turismo. Os visitantes dependem do transporte rodoviário para se deslocarem da cidade para as praias e vice – versa, inclusive os operadores turísticos importam os bens e equipamentos através deste meio. Também, os trabalhadores e população em geral se beneficiam nas suas actividades cotidianas, e conseqüentemente, o Conselho Municipal obtém receitas.

4. 2. Sugestões

Para garantir o bom estado do sistema de transporte rodoviário no MI, a ANE, CMCI, DPTCI, ASTROI, DPCTI, devem coordenar para implementar as seguintes acções:

- Alargar as vias de acesso para permitir a ultrapassagem entre viaturas, sobretudo a via da Praia de Tofo.
- Asfaltar (pavimentar/alcatroar) as estradas precárias, sobretudo a via de acesso da praia de Rocha;
- Abrir novas estradas alternativas para descongestionar as vias de acesso às praias, bem como aos bairros;
- Requalificar os terminais para haver espaço grande que albergue um número maior de veículos, carga e passageiros.

- Colocar sinais de trânsito (semáforos) nos cruzamentos da Sede Provincial do Partido FRELIMO e em frente a movitel;
- Colocar placas informativas em todos os entroncamentos e cruzamentos para facilitar a localização dos atrativos e empreendimentos turísticos;
- Garantir a manutenção constante dos veículos para evitar a avarias;
- Aumentar o número de veículos públicos e privados;
- Prover autocarro público para excursão aos atrativos turísticos;
- Promover palestras aos passageiros e transportadores sobre a educação rodoviária nas escolas, bairros, comunidades e mercados.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ANDRADE, J. Vicente de (2002). *Turismo: Fundamentos e Dimensões*. São Paulo: Ática.
2. AZEVEDO, Helsio A. M. A. A (2014). *Segurança em territórios turísticos: o caso do município de Inhambane em Moçambique*. 267 f. Tese (Doutorado). Programa de I Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Estudos Sócio ambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia.
3. BORGUETTI, Karina Caivano. DA SILVA, Odair Vieira. *Turismo e Transporte Rodoviário*. *Revista Científica electrónica de Turismo*. Brasil, Sao Paulo, Jun. de 2011.
4. CAVALCANTE, Leila de Sena & ALVES, José Vicente Pontes (2011). *Transporte turístico: uma análise sobre a atuação das transportadoras turísticas rodoviárias do estado de Roraima/Brasil*. *Revista Geográfica de América Central*, Número Especial EGAL, Año.
5. COMISSÃO DA UNIÃO AFRICANA (CUA, 2017). *Dissertação sobre o Transporte Disponibilização de Transporte*. Sustentável para a concretização da Agenda 2063 da UA. Disponível em: https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/35173-wd-transport_policy_po.pdf. consultado em 22 de Julho de 2022.
6. CUNHA, Licínio & ABRANTES, António (2013). *Introdução ao Turismo*. 5ª ed. Lisboa: Lidel edições técnicas, Lda. 450 p.
7. CUNHA, Licínio (1973). *Hierarquização das Estancas Termais Portuguesas*. Separata no 2, Outubro, *Revista das Corporações Transportes e Turismo*.
8. DEMO, P. (1987). *Introdução ao ensino da metodologia da ciência*. 2.ed. São Paulo: Atlas.
9. DE LA TORRE, Francisco (2002). *Sistemas de transporte turístico*. São Paulo: Roca.
10. DI RONÁ, Ronaldo (2002). *Transportes no Turismo*. Brasil.
11. GIL, A. C. (2008). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6ª ed. São Paulo: Atlas SA.
12. GUEDES, N. L.S. e LEÃO, R. M.(2007). *Elementos Para Análise Da Sinalização De Pontos Turísticos*. GRAPHICA, UFES.
13. LOPES, Daniela Eugenia Silva et al (2014). *Transporte Rodoviário e Seus Impactos no Cenário Logístico Atual*. UNA/UNATEC.
14. MARCONI, M. de A (2003). *Fundamentos de metodologia científica* 5ª ed. São Paulo: Atlas.
15. MEYER, M. D. e MILLER, E. J. (1984) *Urban Transportation Planning: A decision-oriented approach*. McGraw-Hill, New York, NY, USA.

16. MATTAR, Faunze (2001). *Pesquisa de Marketing. Metodologia – Planejamento - Execução e análise*. Editora Elseiver.
17. MENDES, Raphaela Gomes (2013). *Logística E Transporte: Uma Analise Comparativa Sobre Os Modais De Transporte*. Assis SP.
18. ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE TURISMO (2001). *Introdução ao Turismo*. São Paulo. Editora Roca Ltda. 371 p.
19. PADILLO *et al.* (2020). *Sistemas de Transportes, Introdução, conceitos e panorama*. Cachoeira do Sul, RS. Brasil.
20. PAGE, Stephen (2001). *Transporte e Turismo*. Trad. Roberto Cataldo Costa. Porto Alegre: Bookman.
21. PAIVA, D. B. (2018). *Proposta De Sinalização Horizontal e Vertical Do Município de José da Penha – Rn*. Caraúbas, UFERSA.
22. PALHARES, Guilherme Lohman (2002). *Transportes turísticos*. 2ª ed. São Paulo: Aleph.
23. PALHARES, G. L. (2005). “Transporte para turistas: conceitos, estado da arte e tópicos atuais”, *Análises globais e regionais do turismo brasileiro*. São Paulo: Roca, pp. 641-670.
24. PAOLILLO, André Milton; REJOWSKI, Mirian (2002). *Transportes: Coleção ABC do Turismo*. São Paulo: Aleph.
25. PEREIRA, M. A. & LENDZION, E. (2013). *Apostila de Sistemas de Transportes*. Disponível em: <http://www.dtt.ufpr.br/Sistemas/Arquivos/apostila-sistemas-.pdf>. Consultado em 20 de Maio de 2022.
26. RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio (2007). *Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional*. 4ª ed. São Paulo: Aduaneiras.
27. SANTOS, L. S., CARVALHO, C. A., SILVA, J. E. & Murta, J. L. B. (2006). *A importância da avaliação do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros através dos critérios de qualidade priorizados pelos clientes*. Anais, do SIMEP, Bauru, São Paulo, Brasil.
28. SANTOS, Paulo Pereira *et al* (2010). *A História e a Importância Do Transporte Para o Turismo*. Unioeste.
29. SEVERINO, António Joaquim (2007). *Metodologia do Trabalho Científico*. 3ª ed. São Paulo: Cortez.

30. TEIXEIRA, Elizabeth. (2001). *As Três Metodologias: Acadêmica, da ciência e da pesquisa*. 5ª ed. Belém: UNAMA.
31. TORRE, Francisco de la (2002). *Sistemas de Transporte Turístico*. São Paulo: Roca.

Apêndices

Apêndice A – Lista dos Entrevistados

Nome do entrevistado	Instituição	Função	Data da entrevista
Alfredo Huo	DPCTI	-----	08/06/2022
Silvino Diogo	DPCTI	-----	08/06/2022
Jérrsica Mianga	DPCTI	-----	08/06/2022
Jaime Jermanio Deve	CMCI	Técnico da Cultura	13/06/2022
Arsénio Inácio Ramos	CMCI	Chefe do Departamento da Cultura, Turismo, Transporte e Comunicação do CMCI	29/07/2022
Rodrigues Gueze Massingue	ASTROI	Delegado	15/05/2022

Apêndice B – Instrumentos de Colecta de Dados



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

ESTADO DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE INHAMBANE - SEU CONTRIBUTO PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO

QUESTIONÁRIO PARA PASSAGEIROS

Caro Usuário, este questionário 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 o estado do sistema do transporte rodoviário de passageiros no Município de Inhambane - seu contributo para o desenvolvimento do turismo . A sua colaboração é fundamental para o sucesso desta pesquisa.

1. Qual é o meio de transporte que mais usa para deslocação no Município de Inhambane?
 A) Chopela () B) Táxi () C) Mini-bus() D) Machimbombo ()
2. Avalie as condições do transporte rodoviário no Município de Inhambane?
 A) Péssimo () B) Mau() C) Bom() D) Muito Bom ()
3. Avalie as condições da Sinalização rodoviária no Município de Inhambane?
 A) Péssimo () B) Mau() C) Bom() D) Muito Bom ()
4. Avalie as condições da sinalização turística no Município de Inhambane?
 A) Péssimo () B) Mau() C) Bom() D) Muito Bom ()
5. Avalie as condições dos terminais de autocaros no Município de Inhambane?
 A) Péssimo () B) Mau() C) Bom() D) Muito Bom ()
6. Avalie as condições das vias de acesso no Município de Inhambane?
 A) Péssimo () B) Mau() C) Bom () D) Muito Bom ()
7. Avalie a comodidade dos transportes rodoviários no Município de inhambane?
 A) Péssimo () B) Mau() C) Bom () D) Muito Bom ()
8. Como avalia a comodidade e segurança nos transportes rodoviários?
 A) Péssimo () B) Mau() C) Bom () D) Muito Bom ()



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

**ESTADO DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE
INHAMBANE - SEU CONTRIBUTO PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO**

**GUIÃO DE ENTREVISTA – DIRECÇÃO PROVINCIAL DA CULTURA E TURISMO DE
INHAMBANE**

Exmo. Sr. Director da DPCTI, 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 o estado do sistema de transporte rodoviário de passageiros no Município de Inhambane - seu contributo para o desenvolvimento do turismo . A sua colaboração é fundamental para o sucesso desta pesquisa.

1. Até que ponto o sistema de transporte rodoviário de passageiros (estradas, sinalização, viaturas, terminais) contribui para o desenvolvimento do Turismo no MI?
2. Quais são os desafios do sistema de transporte rodoviário para o Turismo?
3. Quais são os principais atractivos do Município de Inhambane?
4. O que deve ser melhorado no sistema de transporte rodoviário de passageiros para promover o desenvolvimento do turismo no Município de Inhambane?



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

ESTADO DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE INHAMBANE - SEU CONTRIBUTO PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO

GUIÃO DE ENTREVISTA PARA CONSELHO MUNICIPAL DE INHAMBANE

Exmo Sr. Presidente do Município de 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 o estado actual do sistema de transporte rodoviário de passageiros no Município de Inhambane - seu contributo para o desenvolvimento do turismo. A sua colaboração é fundamental para o sucesso desta pesquisa.

1. Quais são os elementos do sistema de transporte rodoviário disponíveis no Município de Inhambane?
2. Existem transportes rodoviários específicos e suficientes para o turismo no Município de Inhambane?
3. O conselho Municipal garante a verificação das condições dos meios de transportes no Município de Inhambane?
4. Acha que os terminais rodoviários conseguem albergar os turistas e veículos no Município de Inhambane?
5. Quais são as principais rotas do transporte rodoviário no Município de Inhambane?
6. Acha que o número de sinalização existente no Município de Inhambane é suficiente para regular a circulação de veículos?
7. Qual é o papel do conselho municipal para melhorar a situação de estradas no Município de Inhambane?
8. Quais são as medidas tomadas para minimizar aglomerados nos transportes, tendo em conta a situação actual (Pandemia covid19)?
9. Até que ponto o sistema de transporte rodoviário contribui para o desenvolvimento do Turismo no MI?
10. O que deve ser melhorado no sistema de transporte rodoviário para promover o desenvolvimento do turismo no município de Inhambane?



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

ESTADO DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE INHAMBANE - SEU CONTRIBUTO PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO

GUIÃO DE ENTREVISTA PARA ASSOCIAÇÃO DOS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DA PROVINCIA DE INHAMBANE

Exmo Sr. Presidente da ASTROI, 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 o estado actual do sistema de transporte rodoviário de passageiros no Município de Inhambane - seu contributo para o desenvolvimento do turismo. A sua colaboração é fundamental para o sucesso desta pesquisa.

1. Existe a sinalização de trânsito no Município de Inhambane?
2. Como avalia as estradas no Município de Inhambane?
3. Existe conforto e comodidade nos veículos que transportam turistas no Município de Inhambane?
4. Acha que os terminais rodoviários conseguem albergar os turistas e veículos no Município de Inhambane?
5. Quais são os desafios do dia-dia que os transportadores tem enfrentado no processo de transporte rodoviário para turistas no Município?
6. O que deve ser melhorado no sistema de transporte rodoviário para promover o desenvolvimento do turismo no município de Inhambane?



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

ESTADO DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE INHAMBANE - SEU CONTRIBUTO PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO

QUESTIONÁRIO PARA ESTABELECIMENTOS TURISTICOS

Caro proprietário, este questionário 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 o estado actual do sistema de transporte rodoviário de passageiros no Município de Inhambane - seu contributo 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. Localização do empreendimento?

Parte 2. Questões sobre o Sistema de transporte rodoviário

1. Avalie a disponibilidade dos meios de transporte rodoviário no Município Inhambane.
A) Menor() B) Razoável() C) Maior()
2. Avalie a segurança rodoviária no município de Inhambane.
A) Péssima() B) Má() C) Boa() D) Muito Boa()
3. Como avalia as vias de acesso até ao seu empreendimento.
A) Péssimas() B) Más() C) Boas() D) Muito Boas()
4. Qual é a relação existente entre os empreendimentos e os transportadores.
A) Péssima() B) Má() C) Boa() D) Muito Boa()
5. Qual é a sua sugestão sobre o que deve se melhorar no transporte rodoviário?



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

**STATE OF THE ROAD PASSENGER TRANSPORT SYSTEM IN THE MUNICIPALITY OF INHAMBANE
- ITS CONTRIBUTION TO THE DEVELOPMENT OF TOURISM**

QUESTIONNAIRE - TOURIST ESTABLISHMENTS

Dear Owner, this interview is for academic purposes only, within the scope of the end-of-course work at the Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane. It aims to collect data on the state of the road passenger transport system in the Municipality of Inhambane - its contribution to the development of tourism. Your collaboration is critical to the success of this research.

Part 1. Issues about the establishment

1. What type of establishment do you own?
2. How long has the establishment been operating at this location?
3. Venture location?

Part 2. Questions about the Road Transport System

1. Assess the availability of road transport in Inhambane Municipality?
A) Minor () B) Reasonable() C) Major()
2. Assess road safety in the municipality of Inhambane.
A) Terrible () B) Bad() C) Good() D) Very Good()
3. How do you evaluate the access roads to your enterprise?
A) Terrible () B) Bad() C) Good() D) Very Good()
4. What is the relationship between enterprises and transporters?
A) Terrible () B) Bad() C) Good() D) Very Good()
5. What is your suggestion on what should be improved in road transport?



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

ESTADO DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE INHAMBANE - SEU CONTRIBUTO PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO

GUIÃO DE ENTREVISTA PARA TRANSPORTADORES

Caro Transportador, 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 o estado actual do sistema de transporte rodoviário de passageiros no Município de Inhambane - seu contributo para o desenvolvimento do turismo. A sua colaboração é fundamental para o sucesso desta pesquisa.

1. Como avalia os terminais rodoviários no Município de Inhambane?
2. Existe a sinalização de trânsito no Município de Inhambane?
3. Como avalia as estradas no Município de Inhambane?
4. Quais são as dificuldades que têm enfrentado durante o seu trabalho na estrada?
5. Que desafios tem para melhorar a sua actividade?
6. O que gostaria que o governo fizesse para melhorar o transporte rodoviário?



Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane

Guião de Observação

ESTADO DO SISTEMA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE INHAMBANE - SEU CONTRIBUTO PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO

1. Elementos do STRP existentes

- a) Vias _____
- b) Terminais _____
- c) Sinalização rodoviária _____
- d) Meios/Veiculos _____

2. Características dos elementos do STRP

- a) Vias _____
- c) Terminais: _____
- c) Sinalização rodoviária _____
- d) Meios/Veiculos _____

3. Estado actual do STRP

- a) Vias _____
- c) Terminais: _____
- c) Sinalização rodoviária _____
- d) Meios/Veiculos _____

4. Contributo do STRP para o desenvolvimento turístico
