



Artigo original

SISTEMA DE TRANSPORTES E DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NO MUNICÍPIO DE XAI-XAI, MOÇAMBIQUE

Pelágio Julião Maxlhaieie¹ e Anabela Salgueiro Narciso Ribeiro²

¹Escola Superior de Hotelaria e Turismo de Inhambane, Universidade Eduardo Mondlane (UEM), Moçambique

²Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra (FCTUC), Portugal

RESUMO: A avaliação dos factores determinantes do turismo, varia de acordo com a fase de desenvolvimento de cada área turística, onde as ponderações tendem a ser mais positivas em áreas consolidadas e mais negativas em áreas com um desenvolvimento ainda incipiente. A partir do modelo de evolução da área turística de Miossec, o artigo analisa o papel dos transportes públicos no desenvolvimento do turismo no Município de Xai-Xai no que diz respeito a mobilidade turística, avaliada pela experiência do visitante, e implicações territoriais relacionadas com o planeamento do turismo e dos transportes. Com base na pesquisa bibliográfica, documental, exploratória e de campo realizada a uma amostra aleatória simples composta por 78 turistas, constatou-se que os transportes públicos desempenham um papel marginal na mobilidade turística no Município de Xai-Xai, uma vez que mais de 70% dos turistas viajam de carro particular/privado. De acordo com o modal mais utilizado (sistema terrestre), as estradas urbanas e os transportes rodoviários oferecem qualidades razoáveis. As avaliações negativas recaíram na sinalização rodoviária, sinalização turística, conectividade-distância-paragem-alternativas e parques de estacionamento. Embora a estrutura dos equipamentos turísticos, da atitude dos turistas e do contexto das políticas públicas seja caracterizada por apresentar fases divergentes, o modelo de Miossec classifica o sistema de transportes do Município de Xai-Xai na sua segunda fase (Multiplicação).

Palavras-chave: Sistema de transportes, turismo, planeamento do território, Município de Xai-Xai

TRANSPORTATION SYSTEM AND TOURISM DEVELOPMENT IN XAI-XAI MUNICIPALITY, MOZAMBIQUE

ABSTRACT: The assessment of the tourism determinants differs according to the stage of each tourist areas development, where weights tend to be more positive in consolidated areas and more negative in areas with still incipient development. Based on the evolution model of the tourist area of Miossec, the article analyses the role of public transport in the tourist development of Xai-Xai Municipality, regarding tourist mobility, assessed by the visitor experience, and implications related to tourism and transportation planning. Based on bibliographic, documentary, exploratory and field research carried out on a simple random sample of 78 tourists, it was found that public transport plays a marginal role in the tourist mobility of Xai-Xai Municipality, since more than 70% of tourists travel in private vehicles / private car. According to the most widely used modal (land system), urban roads and road transport offer reasonable qualities. Negative evaluations fell on road signs, tourist signs, connectivity-distance-stop-alternatives, and parking. Although the structure of tourist facilities, the attitude of tourists and the context of the public policies is characterized by divergent phases, the Miossec model classifies the Xai-Xai Municipality transport system in its second phase (Multiplication).

Keywords: Transport system, tourism, spatial planning, Xai-Xai Municipality

Correspondência para (correspondence to:) paydakany@gmail.com

INTRODUÇÃO

Os sistemas de transportes são elementos estratégicos para o desenvolvimento económico (PEQUENO *et al.*, 2016) e essenciais para o turismo (HALL *et al.*, 2017), por serem utilizados não só pelos

residentes, mas também pelos visitantes das áreas ou regiões turísticas.

Os meios e as infra-estruturas de transportes fazem parte dos pilares críticos do Índice de Competitividade em Viagem e Turismo (ICVT), razão pela qual, os formuladores de

políticas devem alocar criteriosamente e com prioridade os recursos limitados, com vista a permitir um maior desempenho do sistema de transportes (LAN *et al.*, 2012). Para além da infra-estrutura turística e de outros elementos tradicionais, este sistema é um determinante significativo de fluxos turísticos para um destino (KHADAROO e SEETANAH, 2007, 2008).

Existem vários estudos que documentam a relação entre transportes e turismo. De facto, a mundialização do turismo se efectivou com a expansão dos meios de transportes, em particular do transporte aéreo (CHEW, 1987; TURTON e MUTAMBIWA, 1996; BIEGER e WITTMER, 2006; COSTA *et al.*, 2010; DIMITRIOS *et al.*, 2017; PAPTHEODOROU, 2021), sob influência da liberalização do espaço aéreo (YARDE e JONSSON, 2016; VIEIRA *et al.*, 2019) e desregulamentação da aviação civil (ABEYRANTE, 1993; PENTELOW e SCOTT, 2011; WU, 2016; WU *et al.*, 2018; NJOYA, 2020).

O encurtamento de distâncias e oferta de viagens turísticas confortáveis verificou-se também no modal ferroviário (KORMOSS, 1989; KHAN *et al.*, 2017; ZHANG *et al.*, 2020), com o desenvolvimento da rede de comboios de alta velocidade (TGV). Nos transportes aquáticos, as pesquisas incluem os cruzeiros marítimos e fluviais, bem como o turismo náutico (DAVENPORT e DAVENPORT, 2006; ŁAPKO e PANASIUK, 2019), com análises realizadas entorno da dependência existentes entre o tráfego turístico gerado pelos participantes do turismo náutico e a procura de serviços de transporte.

Os trabalhos recentes destacam o papel dos transportes no desenvolvimento do turismo (ALBALATE e BEL, 2010; CAVALLARO e DIANIN, 2020; PLYUSHTEVA e BOUSSAUW, 2020) e implicações na mobilidade dos destinos (HALL, 1999; DUBOIS *et al.*, 2011; HANNAM, 2014; YANG *et al.*, 2020), além das questões ambientais e de sustentabilidade

(MARTÍN-CEJAS e SÁNCHEZ, 2010; PEETERS e DUBOIS, 2010). Hall *et al.* (2017) identificaram vários aspectos relacionados com as viagens, em particular, o uso do transporte público pelos turistas (suas escolhas, problemas, desejos e hábitos) e também, o que pode ser feito para direccionar as pessoas a aderirem modalidades de viagens mais sustentáveis, como o cicloturismo (ROMAN e ROMAN, 2014; DI GIACOBBE *et al.*, 2021) e uso de teleféricos (BRIDA *et al.*, 2014).

A pressão da procura sobre o sistema de transportes produzido pelo turismo deve ser acomodada pelos governos locais e planeadores territoriais. Trata-se de um exercício indispensável para viabilizar a sustentabilidade do turismo. Neste contexto, o planeamento dos transportes, cumpre dois objectivos centrais (ALBALATE e BEL, 2010). O primeiro, consiste em fornecer sistemas eficientes e confortáveis para atender as necessidades dos turistas e maximizar os benefícios derivados de sua estadia. O segundo objectivo está orientado para minimizar as externalidades negativas dos transportes, como o congestionamento nas épocas altas de turismo.

Desde a segunda metade do século XX, o foco principal dos estudos e das políticas de transportes, centrou-se na redução do uso do transporte individual motorizado. Os principais conceitos concentraram-se na criação de uma oferta de transporte público atraente e, quando possível, na melhoria da infra-estrutura para o transporte (GRONAU e KAGERMEIER, 2007). Estes conceitos incidem na necessidade de se investir no sistema de transportes públicos e repensar nas suas políticas, com a integração das funções turísticas (SCHIEFELBUSCH *et al.*, 2007; ŁAPKO e PANASIUK, 2019; BUONGIORNO e INTINI, 2021).

Portanto, uma consciência crescente dos benefícios e da necessidade de colaboração entre os sectores de transportes e turismo é essencial para aumentar a atractividade, acessibilidade, mobilidade e

sustentabilidade das regiões turísticas (CURRIE e FALCONER, 2014). A importância do sistema de transportes no desenvolvimento do turismo é evidenciada nos trabalhos focados na rede de infraestrutura (KHADAROO e SEETANAH, 2007; KANWAL *et al.*, 2020) e serviços de transportes (ŁAPKO e PANASIUK, 2019; BUONGIORNO e INTINI, 2021), com a emergência de pesquisas baseadas em modelos matemáticos, inteligência artificial e testes paramétricos como o propósito de auxiliar o processo de escolha de modais e serviços de transporte (ZHENG, *et al.*, 2020), para melhorar a experiência turística.

A partir de ferramentas turísticas e de transportes existentes, surgiram métodos para seleccionar as medidas mais adequadas para melhorar a mobilidade turística, de acordo com as características da área turística ou destino (CAVALLARO *et al.*, 2019).

A forma como os turistas consomem o transporte público, e quais os desafios que isso pode representar para o planeamento do destino, bem como as vantagens e desvantagens do uso do transporte (HALL *et al.*, 2017), constituem tópicos centrais do debate sobre o sistema de transportes e turismo. Entende-se por sistema de transportes, o meio utilizado para transportar cargas ou pessoas envolvendo veículo, via, terminal e força motriz. Isto é, o sistema de transportes compreende desde as condições das estradas, até ao primeiro contacto na compra do serviço, podendo influenciar os seus usuários a partir de sua estrutura e as qualidades dos serviços oferecidos (PEQUENO *et al.*, 2016).

Embora exista uma literatura substancial sobre transportes no campo do turismo, grande parte dela se concentra na aviação civil, navios de cruzeiro e carros particulares. Em contraste, há muito menos sobre transportes públicos, apesar do papel importante que estes desempenham no movimento de turistas dentro e fora dos

destinos (HALL *et al.*, 2017). O objectivo deste artigo, portanto, procura analisar o papel crítico que os transportes públicos desempenham no desenvolvimento do turismo no Município de Xai-Xai (MXX) em Moçambique, no que diz respeito a mobilidade turística, avaliada pela experiência turística, e implicações territoriais relacionadas com o planeamento do turismo e dos transportes, com destaque para o sistema rodoviário, que constitui o modal mais utilizado em Moçambique.

A primeira parte do artigo identifica três etapas inerentes aos procedimentos metodológicos. A segunda compreende a caracterização do modelo de evolução da área turística adoptado para o teste empírico. A terceira e última parte apresenta as funções do MXX no fornecimento de infra-estruturas e serviços de transportes, e o papel do sistema de transportes no desenvolvimento do turismo. As implicações da discussão em pesquisas futuras são também apresentadas nesta parte.

METODOLOGIA

Inicialmente foi feita a delimitação do tema e preparação do trabalho de campo, com a elaboração dos instrumentos de recolha de dados, triagem dos conceitos operacionais para a área de estudo e definição da amostra. A delimitação e preparação materializou-se com a pesquisa bibliográfica (Tabela1) e levantamento documental em instituições públicas e privadas, com destaque para o Conselho Municipal da Cidade de Xai-Xai, Direcção Provincial da Cultura e Turismo de Gaza e Instituto Nacional de Estatística. A análise de políticas públicas dos sectores de transportes e do turismo contou com um guião de entrevistas semiestruturadas para estas instituições, e um guião de observação sistemática não participante. Adicionalmente, um questionário com perguntas abertas e fechadas foi aplicado através da técnica de inquérito a uma amostra aleatória simples composta por 78 turistas do MXX.

TABELA 1: Principais abordagens nos estudos de transportes e turismo

| Autor/es (ano) | Estudo de caso | Método | Abordagem/contribuição |
|--------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|--|
| Abeyratne (1993) | - | Documental | Taxa de transporte aéreo e seu impacto |
| Turton e Mutambirwa (1996) | Zimbabwe | Qualitativo | Transporte aéreo e expansão do turismo |
| Bieger e Wittmer (2006) | - | Qualitativo | Stakeholders e gestão do transporte aéreo |
| Schiefelbusch <i>et al.</i> (2007) | Alemanha | Estatístico | Planeamento integrado de transporte e turismo |
| Khadaroo e Seetana (2007) | Maurícias | Econométrico | Infra-estrutura de transporte |
| Dickinson e Robbins (2008) | Reino Unido | Qualitativo | Transporte turístico em destinos rurais |
| Costa <i>et al.</i> (2010) | Brasil | Econométrico | Infra-estrutura de transporte (aeroportos) |
| Martín-Cejas e Sánchez (2010) | Lanzarote, Espanha | Pegada ecológica | Análise ambiental do transporte rodoviário |
| Albalate e Bel (2010) | Cidades europeias | Econométrico | Transporte público urbano |
| Peeters e Dubois (2010) | - | Comparação de cenários | Mudanças climáticas no turismo global |
| Pentelow e Scott (2011) | Caribe | Documental e matemático | Aviação e política climática internacional |
| Dubois <i>et al.</i> (2011) | - | Quantitativo e qualitativo | Mobilidade turística e viabilização da política climática (emissões) |
| Roman e Roman (2014) | Varsóvia, Polónia | Cartográfico | Transporte de bicicletas e turismo urbano (cicloturismo) |
| Currie e Falconer (2014) | Escócia | Qualitativo | Transporte e turismo na sustentabilidade |
| Brida <i>et al.</i> (2014) | Tirol do Sul, Itália | Estatístico e ambiental | Eficiência económica dos teleféricos |
| Lapko (2014) | Szczecin, Polónia | Qualitativo | Turismo urbano e sistema de transporte |
| Pequeno <i>et al.</i> (2016) | Grandes Rios, Brasil | Qualitativo | Sistema de transporte rodoviário |
| Yarde e Jonsson (2016) | Barbados | Qualitativo | Liberalização da aviação e desenvolvimento do turismo regional e internacional |
| Wu (2016) | Japão | Estatístico | Desregulamentação da aviação |
| Cavallaro <i>et al.</i> (2017) | Cidades costeiras do Mediterrâneo | Qualitativo | Transporte turístico e emissões de CO ₂ |
| Dimitrios <i>et al.</i> (2017) | Grécia | Econométrico | Impacto socioeconómico do transporte aéreo |
| Khan <i>et al.</i> (2017) | - | Matemático | Transporte aéreo e ferroviário no ICVT |
| Wu <i>et al.</i> (2018) | - | Estatístico | Políticas de aviação (voos charters) |
| Cavallaro <i>et al.</i> (2019) | Misano Adriatico, Itália | Matemático | Metodologia de apoio a tomada de decisão na gestão de transportes em áreas costeiras |
| Lapko e Panasiuk (2019) | Szczecin, Polónia | Matemático e estatístico | Serviços de transporte no turismo náutico |
| Vieira <i>et al.</i> (2019) | Açores, Portugal | Matemático | Políticas de transporte aéreo e turismo |
| Cavallaro e Dianin (2020) | Alpes | Qualitativo | Transporte público transfronteiriço |
| Zheng <i>et al.</i> (2020) | Chengdu, China | Matemático (algoritmo) | Sistema de transporte no contexto urbano (turismo inteligente) |
| Njoya (2020) | Egipto | Equilíbrio geral computável | Impactos económicos do transporte aéreo |
| Plyushteva e Boussauw (2020) | Sofia, Bulgária | Qualitativo | Transporte público noturno e mobilidade |
| Zhang <i>et al.</i> (2020) | China | Matemático | Infra-estrutura (ferrovia de alta velocidade) no contexto urbano (turismo inteligente) |
| Gutiérrez <i>et al.</i> (2020) | Costa Daurada, Espanha | Modelo cluster | Perfil dos utilizadores-turistas de transporte público |
| Kanwal <i>et al.</i> (2020) | Corredor China-Paquistão | Modelo de equação estrutural | Infra-estrutura rodoviária e transporte de apoio comunitário para o turismo |
| Yang <i>et al.</i> (2020) | Umeå, Suécia | Estatístico | Mobilidade suave e planeamento urbano em áreas turísticas polares |
| Buongiorno e Intini (2021) | Apúlia, Itália | Documental | Turismo sustentável e mobilidade em áreas naturais protegidas |
| Di Giacobbe, B. <i>et al.</i> (2021) | Apennines, Itália | Análise custo-benefício | Cicloturismo e economia sustentável |

Fonte: Elaborado com base em vários autores

De seguida fez-se a organização da base de dados, através da recolha de dados/informações referentes ao tema por meio das técnicas identificadas

anteriormente. A observação consistiu na realização do contacto com a área de estudo e agentes locais do turismo (mantendo-se alheio aos factos/eventos para não os

influenciar) durante as horas de pico do funcionamento dos transportes públicos (7h00 e 9h00, 12h00 e 13h00; 15h00 e 17h00 e 19h00 e 21h00, sendo este último horário, aplicado apenas nos finais de semana), entre dezembro de 2018 e março de 2019. Neste período foi também aplicado o inquérito, com finalidade de averiguar o nível de relacionamento entre turista e sistema de transporte público, e avaliar a qualidade do sistema a partir da experiência turística.

Por fim, fez-se a análise de dados de acordo com as evidências empíricas, tendo em conta o tema em análise. A compilação do essencial baseou-se na triangulação de diferentes métodos/ (descritivo, comparativo, estatístico e análise de conteúdo) e fontes de dados (questionários, observação, e pesquisa documental).

DESENVOLVIMENTO DA ÁREA TURÍSTICA - MODELO DE MIOSSEC

A intensidade da actividade turística é um factor que aumenta a procura de transportes públicos. No entanto, as regiões não parecem lidar com essa pressão, aumentando os serviços. O turismo parece exercer uma externalidade positiva nos transportes públicos, uma vez que fornece recursos adicionais para esses serviços, mas também impõe custos externos aos usuários residentes, devido ao congestionamento causado por restrições de oferta (ALBALATE e BEL, 2010). A intensidade da actividade turística pode ser determinada pela fase ou estágio de desenvolvimento da área turística, enquanto parte do processo de planeamento turístico, como se discute a seguir.

Os modelos que abordam vários aspectos do desenvolvimento do turismo surgiram nas décadas de 1960 e 1970. Na sua maioria, foram desenvolvidos de forma independente um do outro, com pouco ou nenhum reconhecimento de esforços prévios ou tentativa de tomá-los como base (PEARCE, 2003; LOHMANN e PANOSSO NETO, 2012). Nas últimas duas

décadas, novos modelos foram desenvolvidos, contudo, ainda são poucos os que têm sido adoptados de maneira ampla ou submetidos a apreciações críticas ou a testes empíricos frequentes.

A base dos modelos consiste em sistema de origem-ligação-destino, com vários estudos a enfatizar esses três elementos de forma diferenciada e também os expressando em termos diferentes. De acordo com Pearce (2003), quatro grupos de modelos de desenvolvimento do turismo podem ser identificados: os que enfatizam a componente viagem ou ligação; modelos origem-destino; modelos estruturais e modelos evolucionários.

Pela natureza do estudo, e pelo facto de se pretender classificar a fase actual do desenvolvimento do turismo no MXX, para melhor examinar o sistema de transportes, a análise centra-se nos modelos evolucionários, por se tratar de uma abordagem que evidencia mudanças, em termos de transformação da área com o tempo, isto é, do movimento de turistas e do crescimento da estrutura do turismo. Também são importantes à medida que consideraram os factores explícitos e processos subjacentes. Neste sentido, adoptou-se o modelo espacial de Jean-Marie Miossec para melhor compreender o turismo como fenómeno modificador do espaço/área turística. O desenvolvimento do turismo segundo este modelo representa um termo híbrido, que abrange não só os espaços, as motivações e os impactos, mas também às ligações complexas que existem entre agentes e instituições, num sistema de interconexão entre a oferta e a procura global (PEARCE e BUTLER, 1999).

O modelo de Miossec não foi interpretado como uma proposta prescritiva para o MXX, isto é, que determina como será o futuro, ou que epistemologicamente anula quaisquer possibilidades de que as coisas sejam diferentes das áreas turísticas do norte global, onde o modelo foi inicialmente testado. Como adverte Moesch (2000), a padronização de modelos nórdicos

produz resultados inadequados e criticados, quando aplicados em outros lugares isso porque “[...] a ciência não produz mais ‘verdades absolutas’, capazes de serem adoptadas sem nenhuma crítica” (FLICK, 2009, p. 22). Portanto, o modelo não coloca os agentes locais em uma posição passiva nos processos de planeamento e governança do território.

O modelo de Miossec ilustra a evolução estrutural do turismo no tempo e no espaço (Figura 01). Miossec (1976), chama atenção, em particular, para as mudanças que ocorrem no provimento das instalações (equipamentos turísticos e redes de transportes), no comportamento e atitude dos turistas, dos executivos das empresas locais com poder de decisão e da população local. Neste ciclo evolutivo, Miossec (1976) destaca que o custo, o tempo de deslocamento e de estadia explicam a localização dos espaços turísticos, distinguindo, desta forma, os cinturões turísticos a partir das percentagens e volumes turísticos dos centros emissores, do meio de transporte predominante e da duração da estadia (ALMADA, 2018).

Partindo da afirmação de que esses cinturões passam por transformações a partir das variáveis do clima, da história, da cultura, da política e pelo papel desempenhado pelos outros centros emissores de turistas, Miossec (1977) *apud* Almada (2018) estabelece um modelo de evolução de um determinado ponto turístico, que permite desenhar uma síntese preliminar sobre o dinamismo da área turística. Este ponto, para Miossec (1977, p. 45) *apud* Almada (2018, p. 214), pode ser

definido como um complexo resultante da acção de três variáveis:

A organização integrada (promotores de viagens e de férias, empresas de transporte turístico e tipo de procura turística), o território receptor, prolongamento recreativo e cultural da estação, em que a economia e a sociedade turísticas são realizadas de acordo com suas ofertas e necessidades; uma característica específica, mais ou menos artificializada, mas que por meio da acção humana, pela animação e organização cria um ambiente específico.

O modelo destaca que a área turística passa por cinco (5) fases evolutivas (Figura 1), cada uma caracterizada por um crescimento quantitativo em ritmos variados, em seguida, por uma ruptura qualitativa. Nas fases iniciais (0 e 1), o território é isolado, há pouco ou nenhum desenvolvimento, os turistas têm apenas uma vaga ideia sobre o lugar, enquanto os residentes locais tendem a desenvolver uma visão polarizada do que o turismo pode trazer. O sucesso dos equipamentos pioneiros leva a um maior desenvolvimento na fase dois (2).

Com a expansão da “indústria do turismo”, um sistema hierárquico de equipamentos e serviços turísticos e rede de transportes cada vez mais complexo evolui, enquanto mudanças nas atitudes locais podem levar a uma completa aceitação do turismo, à adopção de medidas de planeamento ou mesmo à rejeição do turismo (fases 3 e 4). Ao mesmo tempo, os turistas têm-se tornado mais conscientes sobre a oferta do lugar como um todo, se houver alguma especialização territorial.

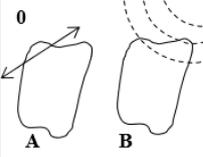
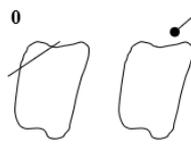
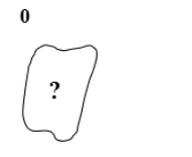
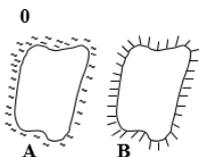
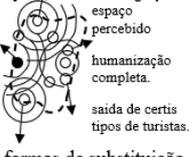
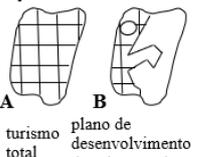
| EQUIPAMENTO TURÍSTICO fases | TRANSPORTE fases | COMPORTAMENTO DO TURISTA fases | ATITUDES DE INDIVÍDUOS COM PODER DE DECISÃO E DA POPULAÇÃO LOCAL fases |
|---|---|---|--|
| 0  território Atravessado distância | 0  trânsito isolamento | 0  falta de interesse e conhecimento | 0  miragem recusa |
| 1  resort pioneiro | 1  abertura | 1  percepção global | 1  observação |
| 2  multiplicação de resorts | 2  intensificação nas ligações de transporte entre resorts | 2  progresso na percepção de lugares e itinerários | 2  política de infraestrutura servindo aos resorts |
| 3  organização do espaço de férias de cada resort início de hierarquização e espacialização | 3  circuitos de excursão | 3  competição e segregação espacial | 3  segregação dualismo efeito de demonstração |
| 4  espacialização hierárquica saturação | 4  conectividade → máximo | 4  desintegração do espaço percebido humanização completa. saída de certos tipos de turistas. formas de substituição saturação e crises | 4  A turismo total B plano de desenvolvimento de salvaguardas ecológicas |

FIGURA 1: Modelo de desenvolvimento do turismo de Miossec

Fonte: Pearce (1989)

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Caracterização Geral do MXX

O MXX, definido como centro de organização e apoio às actividades económicas do Complexo Agroindustrial do Limpopo, devido a sua posição privilegiada do tráfego rodoviário (CMCXX, 2009, 2011), ao longo da Estrada Nacional Número 01 (N-01), é a capital da província de Gaza, limitando-se a Sul pela localidade de Chilaulene e pelo oceano

Índico, a Norte pelos rios Limpopo e Ponela, a Este pelo posto administrativo de Chonguene e a Oeste pelo posto administrativo de Chicumbane. O município possui uma área de 135 km², separando-se a uma distância de 210 km a Norte da capital moçambicana, pela N-01.

Xai-Xai conta com uma população de 132 884 habitantes (INE, 2019), sendo maioritariamente jovem (44%, abaixo dos 15 anos de idade) e feminina (taxa de

masculinidade é de 43%). O modelo de estrutura urbana abrange áreas urbanas, semiurbanas e não urbanas ou rurais, distribuídas em quatro postos administrativos urbanos, cada um dos quais subdividido em bairros comunais (12 bairros¹), unidades, quarteirões e blocos. As três áreas ocupam 20% do solo urbano,

sendo a área semiurbana a parcela com maior superfície habitacional, com cerca de 1456 Ha, o equivalente a 11% da área total do MXX (Figura 2). Cerca de 48% do solo é destinado a agricultura familiar, seguido de espaços verdes arborizados naturalmente (12%). Com uma área de 135 Km², a área urbanizada da cidade é de apenas 134 Ha.

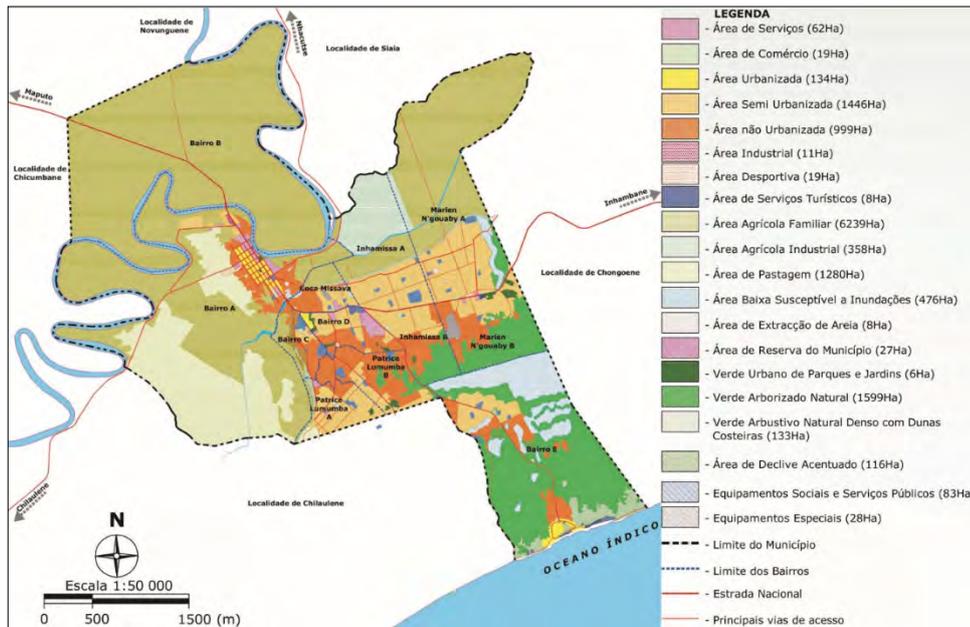


FIGURA 2: Uso do solo urbano no Município de Xai-Xai

Fonte: DINAPOT (2011), In: CMCXX (2011)

O MXX exerce uma influência em toda a província de Gaza, sobretudo na região que se estende num raio de 70 km, atingindo os distritos vizinhos e todo o distrito de Xai-Xai (CMCXX, 2011). Esta área de influência, reflecte-se no sector administrativo, no parque industrial e nos serviços beneficiados pela presença de equipamentos com pessoal especializado (como o hospital provincial) bem como a existência de escolas de ensino técnico, pré-universitário e superior.

Embora a economia local dependa da agricultura, no geral, o sector que mais contribui para o Estado no MXX é o da administração pública, derivado do Imposto de Rendimento sobre Pessoas Singulares (IRPS) retido na fonte de salários dos funcionários do Estado e trabalhadores de ONG, tendo contribuído com 18% em relação às metas planificadas para 2018. Em

segundo lugar se encontra o sector de comércio, com 8%, na terceira posição depara-se o turismo, com apenas 2%. Os restantes sectores (agricultura, construção civil, indústria e transporte e comunicações) contribuem individualmente cada com menos de 0,9%, de acordo com os dados da Autoridade Tributaria de Gaza.

Funções do MXX no Fornecimento de Infra-estruturas e Serviços de Transportes

Os municípios nacionais, na qualidade de espaços urbanos desempenham duas funções essenciais: (i) fornecimento de infra-estrutura urbana (estradas urbanas, abastecimento de água, fornecimento de energia elétrica e iluminação pública, sistema de drenagem, sistema de comunicações, instalações para mercados e a oferta de parques e espaços verdes); e (ii) prestação de serviços económicos e sociais

(transportes, segurança pública e privada, sistema de recolha de resíduos sólidos, sistema de saúde, área de educação, setor de habitação, promoção dos desportos e da cultura e preparação e resposta das urbes para desastres). Neste artigo apenas são referenciadas as funções que integram o sistema de transportes.

Em relação às estradas urbanas, o acesso a Xai-Xai se efectua por via rodoviária,

através da N-01, principal eixo que atravessa o município e que suporta o tráfego local, e que interliga as duas províncias do sul do país. A partir do cruzamento, seguindo a N-01 em direcção a Inhambane, existe uma extensão de 10 km até o bairro E, onde se localiza a praia de Xai-Xai, percorrida através de estrada vicinal pavimentada, a R-851 (Figura 3).

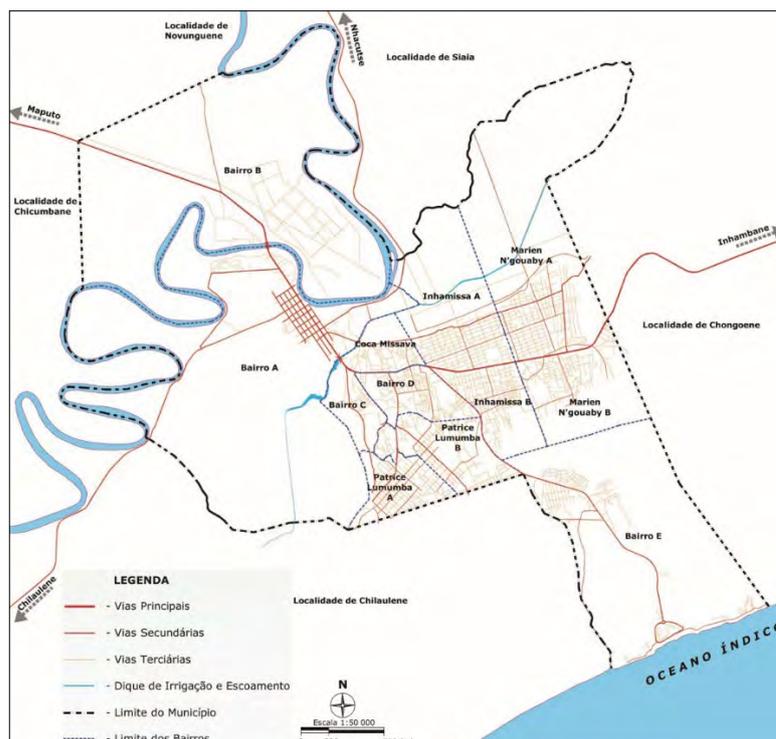


FIGURA 3: Rede viária do Município de Xai-Xai

Fonte: DINAPOT (2011), In: CMCXX (2011)

No interior dos bairros, a circulação é feita por meio de estradas classificadas como terra batida e picadas (vias terciárias e vicinais) e não classificadas, em que algumas se apresentam em péssimas condições de transitabilidade devido ao areal, o que limita o acesso a viaturas sem tração a quatro rodas (4WD ou 4X4), sobretudo durante a época chuvosa concentrada em quatro meses (Dezembro a Março). No centro do município (área urbana), a circulação é feita em vias secundárias classificadas como estradas revestidas (de asfalto e em pavês), não obstante a existência de alguns troços de terra batida e picadas que surgiram de forma

desordenada, devido ao crescimento da população e procura por equipamentos colectivos e serviços públicos.

As estradas para aceder aos principais locais de oferta de serviços públicos, de acesso a água e mercados, são também compostas por terra batida e algumas revestidas, apresentando, por conseguinte, as mesmas condições de trânsito local. Estas vias apresentam pontos de erosão nas extremidades, o que periga a circulação de viaturas. Igualmente, com a excepção de alguns perímetros das áreas urbana e semiurbana, não existem passeios para circulação pedonal, associado a falta de ciclovias ou ciclo-faixas.

Quanto à sinalização, embora exista a rodoviária geral em estado razoável, a sinalização nas ruas e traçados dos bairros não existe. Relativamente à sinalização turística, existe a sinalização interna e externa. Não obstante, a sinalização externa de indicação de atractivos turísticos, de orientação e de direcção é praticamente inexistente, pois, a actual se encontra em pontos de difícil leitura e as placas de sinalização não se encontram em bom estado de conservação, o que dificulta a sua leitura, razão pela qual, os visitantes recorrem à informação transmitida oralmente quando pretendem chegar a um determinado lugar ou atractivo do município.

Quanto aos transportes urbanos, o meio mais usado é o transporte rodoviário semicolectivos de passageiro (vulgo Chapa 100), que é uma minibus de gestão privada, com pouco ou nenhum conforto, e que

quase sempre se apresenta superlotada. Existem ainda os transportes públicos urbanos denominados TPM Xai-Xai, sob gestão do Conselho Municipal da Cidade de Xai-Xai.

Devido a crise de transportes (rota centro da cidade de Xai-Xai/bairros A e B - praia de Xai-Xai, e centro da cidade de Xai-Xai - periferia), ligado a dispersão de rotas dos “Chapas 100” e localização distante dos terminais públicos (Figura 4), existem indivíduos que operam com carros de caixa aberta os vulgos “my love”. São carros que não estão licenciados e autorizados para operar no transporte de passageiros, contudo, devido a crise instalada - “Estado de Necessidade” -, as autoridades não proibem a sua circulação, isto é, os “my love” são indispensáveis, pois, garantem a circulação interna de pessoas e bens, já que o Chapa 100 e os

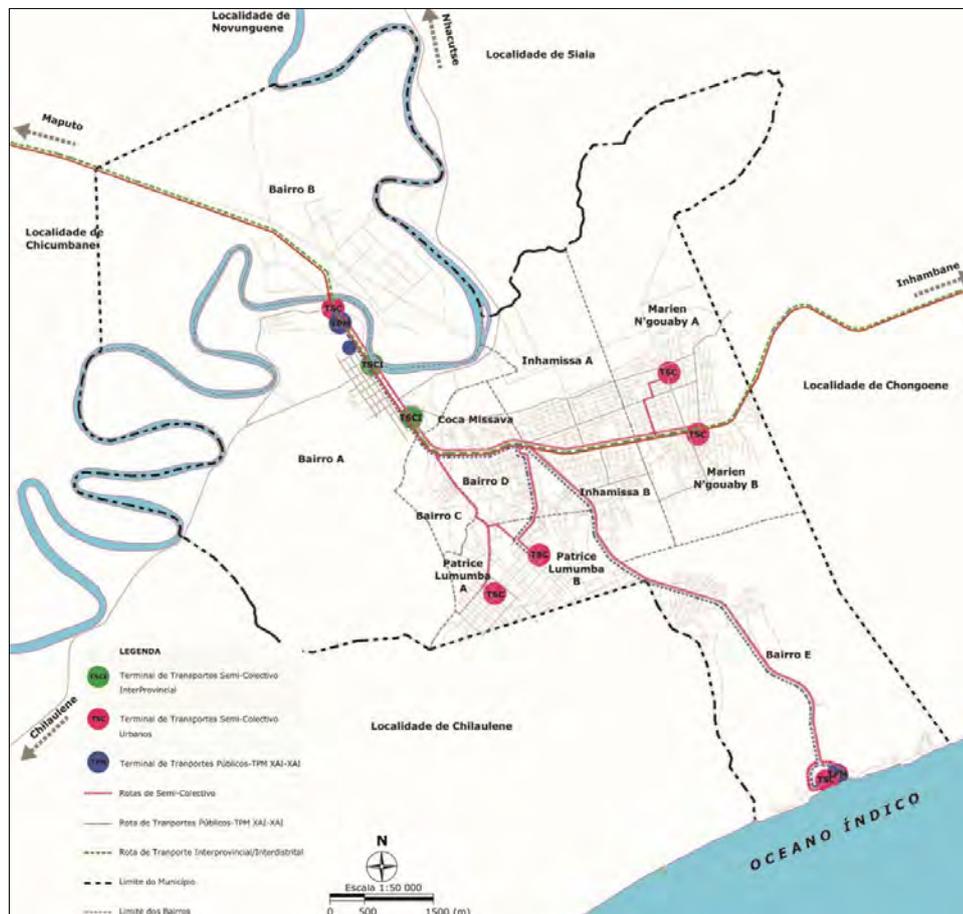


FIGURA 4: Sistema de transportes rodoviário do Município de Xai-Xai
 Fonte: DINAPOT (2011), In: CMCXX (2011)

TABELA 2: Síntese dos problemas do sistema de transporte no Município de Xai-Xai

| Estradas urbanas | Transportes urbanos |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Existência de estradas não classificadas - Rede viária sem uma clara hierarquização das vias rodoviárias e limitação nas conexões entre as áreas do município - Falta de ciclovias (ciclo-faixas) e passeios/bermas separadas das faixas de rodagem, incluindo refúgios entre faixas para que os pedestres atravessarem - Fraca sinalização rodoviária e turística - Exercício da actividade comercial na zona de estrada e de proteção parcial - Deficiente sistema de manutenção das vias de comunicação - Carência de uma base de dados quantitativa actualizada sobre a extensão de estradas, tendo em conta as diferentes tipologias e infra-estruturas associadas a rede viária | <ul style="list-style-type: none"> - Fraca abrangência dos transportes semicolectivos de passageiros e transportes públicos urbanos - Irregularidade na frequência diária e no cumprimento dos horários de circulação (encurtamento de rotas) - Falta de flexibilidade de horários e rotas depois das 22 horas (número de serviços diários reduzidos) - Rotas com paragens e terminais dispersas e longe das habitações dos habitantes - Existência de transportes de carga na mobilidade de passageiros - Veículos pesados de carga que danificam as estradas - Baixa qualidade dos transportes (lotação máxima, conforto, espaço e segurança) - Veículos envelhecidos e emissores de gases (efeito de estufa) - Inexistência de transportes públicos flexíveis (<i>carsharing, carpooling, táxi-sharing</i>) - Falta de um plano de desenvolvimento integrado |

Fonte: Autor com base em dados do campo (2021)

TPM não satisfazem a procura, associado a irregularidades na frequência diária de circulação destes transportes públicos. A Tabela 2 sintetiza os problemas identificados nos transportes rodoviários do MXX, que constitui o principal sistema de transportes do município.

Desenvolvimento do Turismo no MXX

Desde a década de 1960 a província de Gaza sempre se destacou como um dos destinos mais procurados em Moçambique. Actualmente, o protagonismo é visível no número de quartos e camas, onde a província ocupou a terceira posição, depois da cidade de Maputo e província de Inhambane. Embora tenha ocupado a quinta posição no ranking de dormidas, a cifra foi recompensada no total de trabalhadores envolvidos no turismo, ao ocupar a segunda posição, portanto, depois da capital nacional. Quanto ao volume de negócios, no horizonte de onze províncias, Gaza (quarto lugar) volta a ocupar uma posição cimeira (INE, 2020).

Contudo, como se fez referência, o turismo participou com apenas 2% no ranking das actividades económicas que mais contribuem para o Estado no MXX. O contributo económico do turismo para o PIB a nível do município, em termos de

impostos arrecadados é quase inexistente, portanto a sua cotização é inferior a 1%. Embora seja a área que mais se destaca, o contributo dos equipamentos turísticos para o PIB municipal foi de apenas 2% em relação as metas previstas pela Direcção da Área Fiscal de Xai-Xai (DAFXX).

A Tabela 3 mostra que houve uma tendência crescente na cobrança de receitas do turismo, de 2,5% a 2,64% entre 2014 e 2018, não obstante, o peso total no sector de turismo não ultrapassou 3% no período em análise. Por outro lado, este crescimento foi directamente proporcional ao aumento total das receitas cobradas em todos sectores de actividades.

TABELA 3: Contribuição do sector do turismo em Meticais

| Período | Receita total | Receita do turismo | Peso do turismo (%) |
|---------|------------------|--------------------|---------------------|
| 2018 | 707 391 433,51 | 18 698 117,36 | 2,64 |
| 2017 | 593 442 226,38 | 16 322 835,61 | 2,75 |
| 2016 | 618 040 752,81 | 13 743 598,13 | 2,22 |
| 2015 | 601 083 226,07 | 14 303 181,40 | 2,38 |
| 2014 | 514 867 567,42 | 12 665 148,21 | 2,46 |
| Total | 3 034 825 206,19 | 75 732 880,71 | 2,50 |

Fonte: Autor com base em dados da ATM-Gaza/DAFXX, 2019)

A província de Gaza possui 228 equipamentos turísticos, dos quais 63 se localizam no MXX. O município ocupa o primeiro lugar no ranking de oferta de

equipamentos (Tabela 4). Esta oferta é representada pelo alojamento (hotéis, lodges², pensões, motéis, parques de campismo casa de hospedes (*guest-house*),

aluguer de quartos e conjuntos turísticos) e unidades de restauração. O MXX concentra o maior número de pessoas empregadas no sector, com 30%.

TABELA 4: Resumo dos equipamentos turísticos da província de Gaza (2013)

| Nº | Distrito | Nº Equipamentos | | | Capacidade | | | | PE Aloj | PE Rest | PE Total |
|----|---------------------|-----------------|------|------|------------|-------|-------|----------|---------|---------|----------|
| | | Total | Aloj | Rest | Quartos | Camas | Mesas | Cadeiras | | | |
| 1 | Cidade de Xai-Xai | 63 | 23 | 40 | 413 | 749 | 684 | 2963 | 519 | 273 | 792 |
| 2 | Distrito de Xai-Xai | 13 | 13 | - | 279 | 560 | 172 | 727 | 265 | - | 265 |
| 3 | Bilene-Macia | 57 | 44 | 13 | 772 | 1581 | 550 | 3610 | 623 | 59 | 682 |
| 4 | Mandlakazi | 28 | 23 | 5 | 586 | 1486 | 269 | 1325 | 399 | 25 | 424 |
| 5 | Chokwè | 28 | 6 | 22 | 135 | 250 | 301 | 1536 | 82 | 152 | 234 |
| 6 | Chigubo | 2 | 2 | - | 17 | 34 | 9 | 28 | 9 | - | 9 |
| 7 | Chicualacuala | 5 | 4 | 1 | 37 | 74 | 49 | 179 | 15 | 3 | 18 |
| 8 | Massingir | 9 | 9 | - | 106 | 286 | 64 | 276 | 37 | - | 37 |
| 9 | Massangena | 1 | 1 | - | 3 | 6 | 7 | 14 | 5 | - | 5 |
| 10 | Chibuto | 13 | 5 | 8 | 112 | 231 | 178 | 1005 | 69 | 38 | 107 |
| 11 | Guija | 5 | 2 | 3 | 12 | 24 | 29 | 116 | 21 | 5 | 26 |
| 12 | Mabalane | 4 | 3 | 1 | 12 | 22 | 3 | 9 | 13 | - | 13 |
| | Total | 228 | 135 | 93 | 2484 | 5303 | 2315 | 11788 | 2057 | 555 | 2612 |

Legenda: Aloj – Alojamento; Rest – Restaurante; PE – Pessoas Empregadas
 Fonte: Autor com base em dados da DPCTG (2019) e CMCXX (2019)

A produção turística, avaliada em receitas foi de 721,240 000.00 Meticais (USD 11,823,606.56) em 2018, repartidos entre o alojamento (78%) e restauração (22%). O MXX arrecadou 10% da produção na área de alojamento, depois dos distritos de Bilene (50%), Manjacaze (12%) e Limpopo (11%). Esta receita resulta de 14 300 hospedes, o equivalente a 12%, portanto, perdendo com Bilene (37%) e Manjacaze

(13%). Na área de restauração, o MXX arrecadou 13% do total das receitas, ficando atrás dos distritos de Massingir (20%), Chókwe e novamente Bilene, ambos com 14%, conforme a Figura 5. O valor alcançado nesta área, resulta do número de utentes, que também foi de 13%, perdendo com os mesmos distritos, que coincidentemente, tiveram percentagens idênticas a das receitas.

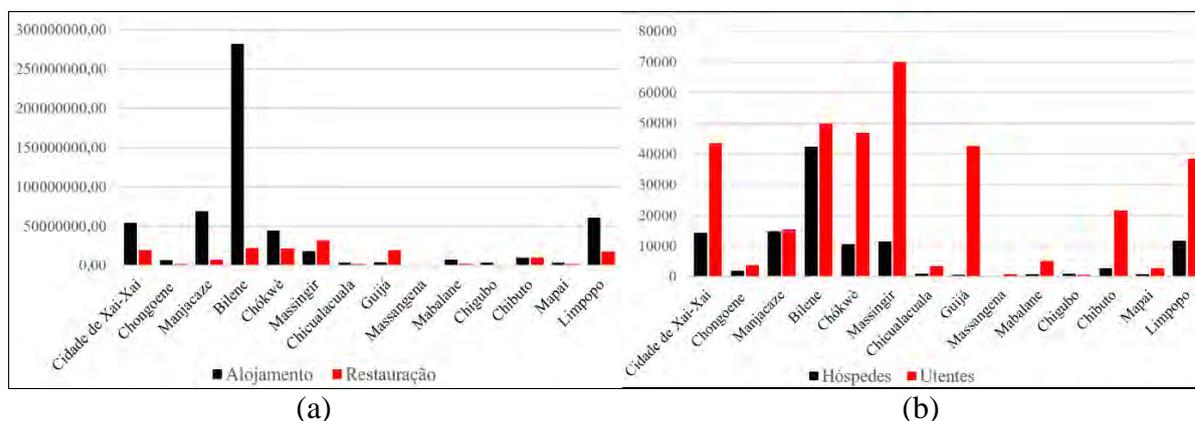


FIGURA 5: Produção em meticais (a) e número de hospedes e utentes (b)

Fonte: Autor com base em dados da DPCTG (2019)

O turismo no MXX se desenvolve em torno de duas subáreas, isto é, a praia de Xai-Xai (bairro E) e o centro da cidade (bairros A).

São subáreas que concentram 96% dos equipamentos procurados pelos visitantes, que destaca apenas o sector de alojamento,

com um total de 27 unidades. Os restaurantes estão mais distribuídos ao longo do centro da cidade (88%). De acordo com a Figura 6, o parque de alojamento é

representado por lodges, seguido por aluguer de quartos para fins turísticos e casas de hóspedes.

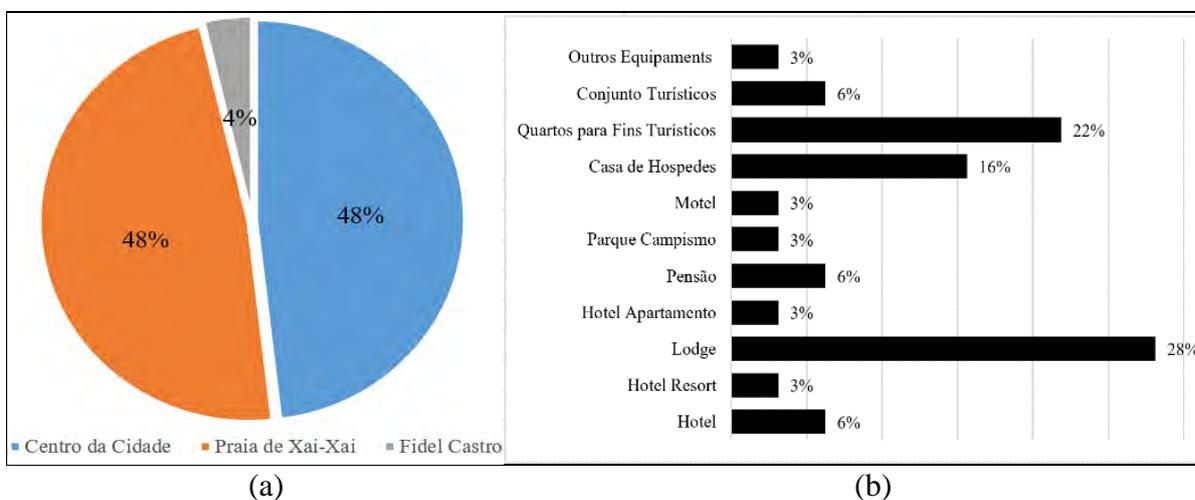


FIGURA 6: Distribuição (a) e categoria (b) de alojamento no Município de Xai-Xai

Fonte: Autor com base em dados da DPCTG (2019)

A escassez de dados estatísticos sobre a actividade turística no MXX dificultou a análise detalhada da evolução da oferta turística em cada subárea. Embora tenha sido difícil interpretar os dados fornecidos pela DPCTG e do CMCXX, só no sector de alojamento, verificou-se um incremento de 39%, portanto, entre 2013 e 2018 a oferta aumentou de 23 para 32 unidades.

Em relação ao movimento de turistas na província de Gaza, entre 2013 e 2018 houve um aumento, apesar das oscilações verificadas nos anos intermediários. A recuperação se fez sentir no ano de 2017, com a recepção de 96 029 turistas, mais

7116 alcançados em 2013. Em seis anos, as chegadas turísticas nas fronteiras provinciais cresceram 29% em Gaza.

No MXX, após um crescimento exponencial entre 2015 e 2016, verificou-se uma queda significativa de -37% entre 2016 e 2017, como consequência da crise económica mundial. A estrutura de chegadas de Xai-Xai é maioritariamente constituída por turistas domésticos, que teve uma variação marginal negativa de -0,25% entre 2017 e 2016, em decorrência da recepção de mais turistas estrangeiros em 2016 (Tabela 5).

TABELA 5: Estrutura das chegadas turísticas no Município de Xai-Xai (2015-2017)

| Turistas | 2015 | 2016 | 2017 | Variação Média (%) | |
|--------------|------|-------|-------|--------------------|---------|
| | | | | 2016/15 | 2017/16 |
| Estrangeiros | 326 | 12140 | 3955 | 3623,93 | -67,42 |
| Nacionais | 3163 | 10371 | 10345 | 227,88 | -0,25 |
| Total | 3489 | 22511 | 14300 | 545,20 | -36,48 |

Fonte: Autor com base em dados do CMCXX (2018)

Os turistas do MXX são na sua maioria, homens jovens de nacionalidade sul-africana, seguida da portuguesa e brasileira. A maior percentagem é representada por casais com ensino médio, trabalhadores de

empresas privadas e estudantes, que preferem viajar sozinhos, portanto, organizando a sua própria viagem, através de um transporte rodoviário particular (Tabela 6).

TABELA 6: Perfil demográfico do turista no Município de Xai-Xai

| Género | % | Idade | % | Educação | % | Duração da viagem | % |
|------------------|------|------------------|------|---------------------|------|-------------------|------|
| Masculino | 60,3 | 15 - 24 | 25,6 | Primária | 12,8 | 1 - 7 Dias | 51,3 |
| Feminino | 39,7 | 25 - 44 | 30,8 | Secundária | 48,7 | 2 Semanas | 24,4 |
| | | 45 - 64 | 34,6 | Superior | 38,5 | 1 Mês | 12,8 |
| | | > 65 | 9 | Outra | 0 | 2 - 3 Meses | 11,5 |
| Transporte | % | Forma de viajar | % | Organização | % | Gasto diário | % |
| Autocarro | 28,2 | Só | 30,8 | Agências de viagens | 16,7 | < 100 USD | 35,9 |
| Avião | 0 | Com parceiro (a) | 25,6 | Conta própria | 57,7 | 101 – 500 USD4 | 12,8 |
| Carro particular | 71,8 | Com família | 24,4 | Clubes/associações | 12,8 | 501 – 1000 USD | 1,3 |
| Outro | 0 | Com amigos | 19,2 | Outra | 12,8 | > 1001 USD | 0 |
| Nacionalidade | % | Motivação | % | Ocupação | % | Estado civil | % |
| África do Sul | 25,6 | Lazer | 29,8 | Empresa privada | 23,1 | Casado (a) | 33,3 |
| EUA | 9 | Negócio | 8,8 | Emprego público | 19,2 | Solteiro (a) | 29,5 |
| Portugal | 14,1 | Aventura | 15,8 | Estudante | 23,1 | Viúvo (a) | 11,5 |
| China | 7,7 | Estudo/pesquisa | 14 | Empresário | 10,3 | Divorciado (a) | 12,8 |
| Canadá | 5,1 | Cultura | 12,6 | Aposentado (a) | 17,9 | Separado (a) | 12,8 |
| Brasil | 11,5 | Congresso | 7 | Outra | 6,4 | | |
| Zimbabué | 6,4 | Paisagem urbana | 6 | | | | |
| Austrália | 10,3 | Outra | 6 | | | | |
| Outra | 10,3 | | | | | | |

Fonte: Autor com base em dados do inquérito (2021). **Nota:** $n = 78$ turistas

Os turistas permanecem em média uma semana e gastam menos de USD 100,00 por dia, embora 50% dos inquiridos tenham permanecido indiferentes nesta pergunta (Tabela 6). O lazer (30%), a aventura (16%) e a pesquisa (14%) constituem as principais motivações dos visitantes (Tabela 06). Assim, a paisagem/forma natural constitui a principal motivação da viagem turística no município em análise. Contudo, existe ainda uma variedade de elementos culturais que precisam ser considerados a médio e longo prazos, como estratégia para manter os actuais turistas e captar potenciais mercados emissores.

Entre as variáveis naturais e culturais, existem os elementos de estruturas, que são indispensáveis para a prática do turismo. Os turistas avaliaram positivamente os elementos de estrutura. Portanto, houve uma apreciação satisfatória em relação aos museus (67%), segurança pública e privada (67%), supermercados (76%), alojamento (77%), excursões turísticas (82%), e bares e discotecas (83%). As rodovias (38%), sistema de transportes no geral (37%), saneamento do meio (32%) e transporte rodoviário (27%), possuem qualidades aceitáveis, contudo, seguidas de avaliações negativas (má), com 19%, 19%, 17% e 17%, respectivamente.

A maioria dos inquiridos respondeu negativamente em relação às conectividades-distâncias-paragens (36%), sinalização turística (32%) parques de estacionamento (28%), sinalização rodoviária (26%) e centros de informação (26%), portanto, devido a sua má qualidade. Por fim, as respostas com as maiores taxas de indiferença recaíram nos centros de informação (38%), agências de viagens (32%), circuitos guiados (32%), medicamentos de emergência (31%), parques e jardins (30%), serviços de interpretação da cidade (28%), e cuidados médicos (28%).

O Papel do Sistema de Transportes no Desenvolvimento do Turismo no MXX

No debate sobre o papel do município no fornecimento de infra-estrutura urbana e na prestação de serviços económicos e sociais, as vias de comunicação terrestre e os transportes rodoviários, respectivamente, correspondem aos elementos básicos do sistema de transportes.

Os turistas que visitam Xai-Xai, na sua maioria são de nacionalidade sul-africana, e viajam por estrada, portanto, de carro particular/privado (72%) ou de autocarro (28%), o que demonstra a importância das infra-estruturas rodoviárias e serviços complementares. Alguns equipamentos

turísticos fornecem transporte aos seus visitantes, por exemplo, para os serviços de *transfer* do Aeroporto Internacional de Maputo até o MXX.

Os transportes públicos desempenham um papel marginal na mobilidade turística. Não obstante, as infra-estruturas de transportes e serviços complementares são essenciais para o desenvolvimento do turismo. Neste processo, a qualidade e a conectividade das estradas são cruciais na mobilidade interna e interurbana, e posterior desenvolvimento da intermodalidade, com o uso integrado dos transportes, já que o acesso a Xai-Xai é também possível por via aérea, marítima e fluvial. Contudo, as infraestruturas de suporte aéreo, marítimo e fluvial continuam insuficientes. O sistema ferroviário não é abordado uma vez que as infra-estruturas ferroviárias continuarem obsoletas desde a guerra civil que cessou em 1992.

O município possui estradas que ligam todas as subáreas turísticas. A N-01 e a via vicinal (R-851) estão em boas condições, embora as estradas terciárias e não classificadas sejam precárias e limitativas em relação ao tipo de veículo que pode ser utilizado.

O MXX não tem um aeroporto, contudo, na sua fronteira Este, mais concretamente no distrito de Chongoene, foi construído um aeroporto internacional (Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi), com o objectivo de colocar pela primeira vez a província de Gaza na rede de transporte aéreo nacional. A infra-estrutura visa promover o desenvolvimento económico local e regional, especificamente no domínio do turismo, comércio e parques industriais, além de facilitar a circulação de pessoas e bens. Este objectivo terá maior impacto em Xai-Xai, não só por ser a capital provincial, mais também por representar a “indústria do turismo” de Gaza.

Como foi reportado, as estradas urbanas por vezes se apresentam em péssimas condições de transitabilidade, sobretudo na época chuvosa. São estradas com fraca sinalização

e não dispõem de passeios para circulação pedonal e ciclovias ou ciclo-faixas, como prevê o Código Nacional da Estrada. Associado a má qualidade das estradas, estão os serviços de transportes urbanos, devido a escassez de veículos (escala e qualidade), irregularidade na frequência diária de circulação, incumprimento de horários e encurtamento de rotas. Na discussão sobre os elementos de estrutura do MXX, a sinalização rodoviária e turística; a conectividade-distância-paragem-alternativas e os parques de estacionamento, constituíram as variáveis que obtiveram as piores avaliações por parte dos turistas do MXX.

A crise de veículos urbanos propiciou a emergência de veículos de carga no transporte de pessoas, embora o Regulamento de Transporte em Automóveis proíba o transporte de passageiros em veículo automóvel de carga. De acordo com este documento, é vedada ainda o transporte de carga em veículo automóvel de passageiros, - prática recorrente, - sobretudo nos transportes semiolectivos de passageiros, também procurados pelos turistas.

No município, a carreira urbana também serve ao visitante, uma vez que não existe uma carreira regular dedicada exclusivamente ao transporte de turistas, embora alguns equipamentos de alojamento estejam também a prestar serviços de *transfer* e *rent-a-car*. O exercício destas actividades é acautelado pelo Regulamento de Transporte Turístico aprovado em 2007. O instrumento vem viabilizar a Lei do Turismo, a Política do Turismo e Estratégia da sua Implementação, e a própria legislação de transporte, como o Regulamento de Transporte em Automóveis, entre outros dispositivos específicos como o Regulamento de Agências de Viagens e Turismo e de Profissionais de Informação Turística.

O papel do governo no provimento de infra-estruturas e serviços de transportes encontra várias restrições, dentre as quais se

destacam duas. A primeira está relacionada com a fraca capacidade de fiscalização da legislação vigente na área de transportes e comunicações, o que coloca em causa a aplicação da mesma, devido a insuficiência de recursos económico-financeiros.

Embora as funções do sistema rodoviário estejam de acordo com a Política dos Transportes, na prática o MXX tem dificuldades na sua implementação, uma vez que esta política, incluindo a Política das Comunicações, são instrumentos antigos à constituição da autarquia em análise. Portanto, emerge a necessidade de actualização dos mesmos, reajustando-os, tendo em conta a nova realidade territorial-autárquica, e corrigir conteúdos que não constam, por exemplo na Política das Comunicações, que apesar de reconhecer a insuficiência generalizada na rede de estradas, nada avança, pelo menos na definição do conjunto de objectivos que servirão de base para a planificação da actividade do sector.

Em segundo lugar, a intervenção do governo no desenvolvimento da rede de transportes com vista a promover a actividade turística é bastante limitada, uma vez que depende do investimento público direccionado às infra-estruturas e serviços urbanos destinados ao bem-estar da população residente. Como foi resumido na Tabela 2, esta restrição traz um conjunto de desvantagens que desafiam o planeamento urbano local.

Apesar da baixa qualidade do sistema de transporte no geral, e da rede rodoviária em particular, as infra-estruturas de transportes e serviços complementares em Xai-Xai contribuem positivamente para o aumento de visitantes e de equipamentos turísticos. Para a maioria dos turistas que visita Xai-Xai, as rodovias, o transporte rodoviário e o sistema de transportes no geral, oferecem qualidades aceitáveis, com 38%, 27%, e 37%, respectivamente.

A ligação rodoviária entre as subáreas turísticas vem crescendo nos últimos dez

anos (2010 - 2020), embora esta ligação seja basicamente bidimensional (entre a paria e o centro da cidade), a mesma é feita entre áreas urbanas, sendo as excursões interdistritais as que mais predominam. Para além dos veículos particulares com tração nas quatro rodas, as excursões são feitas em quadriciclos (*quad bike*) e em barcos de pesca e de safaris oceânicos sob gestão dos operadores turísticos, garantindo-se desta forma, a integração inicial entre os modais de transporte.

A intensificação na ligação de transportes entre as subáreas turísticas coloca o MXX na segunda fase do modelo de evolução do espaço turístico de Miossec. Contudo, está intensificação ainda esta no período embrionário, onde a ligação entre as subáreas ainda depende quase que exclusivamente do sistema rodoviário.

O modelo de Miossec demonstra as mudanças quantitativas e qualitativas das áreas turísticas ao longo do tempo, por meio da análise estrutural da evolução de equipamentos turísticos, sistema de transportes, chegadas turísticas e reacção dos residentes (PEARCE, 1989, 2003). A Tabela 7, identifica a fase actual do MXX como área receptora do truísmo, tendo em conta caracterização individual dos quatro elementos que integram o modelo de turismo de Miossec. Contudo, neste artigo, o maior enfoque foi direccionado ao sistema de transportes, o que demonstra a existência de um campo fértil para pesquisas futuras.

A multiplicação de equipamentos turísticos posiciona o MXX na fase dois do modelo de Miossec. A reorganização espacial de cada equipamento é importante para o início da hierarquização e espacialização de cada subárea em particular, e do município em geral. Neste processo, os aspectos qualitativos também devem ser examinados. Apesar do crescimento, uma maior percentagem do alojamento ainda é constituída por unidades com uma e duas estrelas, ou com classificação única. Xai-Xai não possui equipamentos com quatro e cinco estrelas.

TABELA 7: Estágio de desenvolvimento do turismo no MXX segundo o modelo de Miossec

| Área | Características | | | | Fases |
|----------------------|--|---|--|---|-------------------------|
| | Equipamentos turísticos | Rede de transportes | Comportamento dos turistas | Políticas públicas | |
| Município de Xai-Xai | <ul style="list-style-type: none"> - O número de <i>lodges</i> e de casas de hóspedes na praia de Xai-Xai é constante - O número de hotéis e de quartos para fins turísticos no centro da cidade é constante - Multiplicação de restaurantes na cidade baixa - Predomínio de equipamentos com classificação única e com uma a duas estrelas - Inexistência de equipamentos de quatro e cinco estrelas - Falta de agências de viagens, centros de informação, etc. - Início da diversificação da oferta turística - Marketing turístico focado no equipamento e turístico | <ul style="list-style-type: none"> - Predominância do sistema rodoviário - Intensificação nas ligações de transportes entre pontos e equipamentos turísticos - Boa qualidade das vias primárias, secundárias e vicinais - Aumento de transportes rodoviários, embora limitados (quantidade e qualidade) - Escassez de serviços de apoio ao turismo, como <i>rent-a-car</i>, agências de viagens, etc. - Sistema pouco diversificado e integrado - Péssima qualidade das estradas na praia e restrita a certos carros - Insuficiência de infraestruturas de suporte aéreo, marítimo, fluvial e obsolescência das ferroviárias - Inexistência de transportes públicos turísticos | <ul style="list-style-type: none"> - Redução de fluxos turísticos, embora experientes - Na época alta, o número de turistas é maior e superlota alguns restaurantes - Destino preferido por turistas domésticos - Turistas motivados pelos atrativos naturais (praia, sol, recifes de coral, recursos marinhos e forma natural) - Viajam com carro particular, sozinhos e com parceiro(a) e se hospedam no centro da cidade durante uma semana - Aumento de viagens organizadas por conta própria - Satisfação com a forma urbana natural e cultural - Insatisfação com parte da infraestrutura urbana e de apoio ao turismo | <ul style="list-style-type: none"> - Políticas de transportes e de comunicações antigas - Falta de um plano de desenvolvimento de transportes turísticos - Inexistência de um plano de desenvolvimento integrado do sistema de transportes - Escassez de projectos e programas de revitalização do sistema de transportes | Um/Dois – Multiplicação |
| | Fase dois | Fase dois | Fase um | Fase um | |

Fonte: Autor com base em dados do campo (2021)

Em relação aos turistas, à medida que as chegadas internacionais aumentam, a preocupação com a conservação do meio ambiente, segurança urbana e bem-estar local também tendem a aumentar, tendo em conta o perfil dos turistas. A reduzida internacionalização do turismo e a perceção global do município coloca o mesmo na primeira fase do modelo de Miossec. Xai-Xai teve uma queda nas chegadas e continua a receber menos visitantes estrangeiros, sem considerar nesta discussão, o impacto da Pandemia da Covid-19.

A última variável do modelo de Miossec, examina a atitude dos tomadores de decisão e do comportamento dos residentes. Neste artigo fez-se a análise das políticas públicas

dos transportes e seu impacto no turismo, considerando que as mesmas resultam de um processo de tomada de decisão. O planeamento do MXX no geral, e dos transportes em particular, ainda não é pensado para satisfazer as funções turísticas, ao mesmo tempo em que o planeamento do turismo local é restritivo quanto aos meios e infra-estruturas de transportes.

De acordo com a Tabela 7, o turismo no MXX se enquadra na segunda fase do modelo de Miossec, com as instalações turísticas ainda em transição da fase um para a fase dois, e a rede de transportes no processo de consolidação da segunda fase. O comportamento de turistas, e o

planeamento urbano (dos transportes) e as políticas públicas, ainda se mantém na primeira fase.

CONCLUSÃO

O MXX é acessível por três vias de comunicação, nomeadamente a terrestre, aérea e aquática, sendo a via terrestre a mais utilizada pelos turistas. Na sua maioria, são turistas sul-africanos que viajam por estrada, portanto, de carro particular/privado (72%) ou de autocarro (28%), o que demonstra a importância das infra-estruturas rodoviárias e serviços complementares.

O modal rodoviário constitui o sistema mais utilizado no MXX. Para além de satisfazer as necessidades de mobilidade e de deslocação de passageiros, este modal desempenha três principais funções, nomeadamente: (i) a interligação entre a origem dos turistas e o município (vice-versa), (ii) a interligação entre o MXX na qualidade de destino principal e as outras áreas dentro ou fora do MXX, como destinos secundários; (iii) e a garantia de mobilidade turística durante a circulação interna no município.

Para a maioria dos turistas que visita Xai-Xai, as estradas urbanas, o transporte rodoviário e o sistema de transportes no geral, oferecem qualidades razoáveis. Contudo, na discussão dos elementos de estrutura, constatou-se que a sinalização rodoviária; a sinalização turística; a conectividade-distância-paragem-alternativas e os parques de estacionamento, constituíram as variáveis do município que obtiveram as piores avaliações.

A identificação da fase ou estágio actual da área turística, com base na aplicação do modelo evolutivo de Miossec, foi importante para analisar o papel crítico que o sistema de transporte desempenha no desenvolvimento do turismo no MXX, no que diz respeito a mobilidade turística, avaliada pela experiência do visitante, além das implicações territoriais relacionadas com o planeamento de transportes e

turismo. O papel do sistema de transportes classifica o MXX na segunda fase (Multiplicação da rede de transportes), de acordo com o modelo de Miossec, embora a estrutura evolutiva da oferta de equipamentos turísticos, do comportamento dos turistas e do contexto das políticas de transportes, face ao turismo seja caracterizada por apresentar fases divergentes.

A conclusão deste artigo abre espaço para pesquisas futuras, que para além de alargar a amostra dos turistas inquiridos, deve abranger outros *stakeholders* do turismo e da área de transportes. Uma atenção especial deve ser dada quanto à combinação de métodos múltiplos, e permitir um maior alcance de dados quantitativos, de modo a generalizar os resultados e replicá-los em outros casos empíricos. Por fim, a oferta de transportes públicos deve redefinir o seu modelo de gestão, pensando na segurança dos turistas e no retorno dos investimentos (a serem) feitos, tendo em conta o actual contexto da Pandemia da Covid-19, que desafia as áreas turísticas.

REFERÊNCIAS

- ABEYRATNE, R. I. R. Air transport tax and its consequences on tourism. **Annals of Tourism Research**, v. 20, p.450-460, 1993.
- ALBALATE, D. & BEL, G. Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints. **Tourism Management**, v. 31, p.425-433, 2010.
- ALMADA, J. A. B. de. Lugar Turístico e Território Usado: contribuições teóricas ao estudo do Turismo a partir da Geografia de Milton Santos. **InterEspaço**, v. 4, n. 15, p.197-221, 2018.
- BIEGER, T. & WITTMER, A. Air transport and tourism - Perspectives and challenges for destinations, airlines and governments. **Journal of Air Transport Management**, v. 12, p.40-46, 2006.
- BRIDA, J. G. *et al.* Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in

- South Tyrol. **Journal of Transport Geography**, v. 36, p.1-11, 2014.
- BUONGIORNO, A. & INTINI, M. Sustainable tourism and mobility development in natural protected areas: Evidence from Apulia. **Land Use Policy**, v. 101, p.1-14, 2021.
- CAVALLARO, F. *et al.* Policy Strategies for the Mitigation of GHG Emissions caused by the Mass-Tourism Mobility in Coastal Areas. **Transportation Research Procedia**, v. 27, p.317-324, 2017.
- CAVALLARO, F. *et al.* A tool to support transport decision making in tourist coastal areas. **Case Studies on Transport Policy**, v. 7, p.540-553, 2019.
- CAVALLARO, F. & DIANIN, A. Cross-border public transport as a driver for tourism in the Alps. **Transportation Research Procedia**, v. 48, p.2446-2461, 2020.
- CHEW, J. Transport and tourism in the year 2000. **Tourism Management**, june, 1987.
- CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE DE XAI-XAI - CMCXX. **Plano Estratégico do Município da Cidade de Xai-Xai 2009-2019**. Xai-Xai, novembro de 2009.
- CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE DE XAI-XAI - CMCXX. **Plano de Estrutura Urbana do Município da Cidade de Xai-Xai: Diagnóstico Actual**. Xai-Xai, abril de 2011.
- COSTA, T. F. G. *et al.* A model to identify airport hubs and their importance to tourism in Brazil. **Research in Transportation Economics**, v. 26, p.3-11, 2010.
- CURRIE, C. & FALCONER, P. Maintaining sustainable island destinations in Scotland: The role of the transport-tourism relationship. **Journal of Destination Marketing & Management**, v. 3, p.162-172, 2014.
- DAVENPORT, J & DAVENPORT, J. L. The impact of tourism and personal leisure transport on coastal environments: A review. **Estuarine, Coastal and Shelf Science**, v. 67, p.280-292, 2006.
- DICKINSON, J. & ROBBINS, D. Representations of tourism transport problems in a rural destination. **Tourism Management**, v. 29, p.1110-1121, 2008.
- DI GIACOBBE, B. *et al.* Mountain cycle network as enhancer of sustainable economic post-earthquake development in the central Apennines area. **Research in Transportation Business & Management**, v. 40, n.100579, p.1-15, 2021.
- DIMITRIOS, D. J. *et al.* Quantification of the air transport industry socio-economic impact on regions heavily depended on tourism. **Transportation Research Procedia**, v. 25, p.5242-5254, 2017.
- DUBOIS, G. *et al.* The future tourism mobility of the world population: Emission growth versus climate policy. **Transportation Research Part A**, v. 45, p.1031-1042, 2011.
- FLICK, U. **Desenho da pesquisa qualitativa**. Porto Alegre: Artmed, 2009.
- GRONAU, W. & KAGERMEIER, A. Key factors for successful leisure and tourism public transport provision. **Journal of Transport Geography**, v. 15, p.127-135, 2007.
- HALL, D. R. Conceptualising tourism transport: inequality and externality issues. **Journal of Transport Geography**, v. 7, p.181-188, 1999.
- HALL, C. M. *et al.* **Tourism, public transport and sustainable mobility**. Bristol: Channel View, 2017.
- HANNAM, K. *et al.* Developments and key issues in tourism mobilities. **Annals of Tourism Research**, v. 44, p.171-185, 2014.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA - INE. **IV Recenseamento Geral da população e Habitação 2017: Resultados Definitivos**. Maputo, abril de 2019.

- INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA - INE. **Estatísticas do Turismo 2019 - Moçambique**. Maputo, abril de 2020.
- KANWAL, S. *et al.* Road and transport infrastructure development and community support for tourism: The role of perceived benefits, and community satisfaction. **Tourism Management**, v. 77, p.1-10, 2020.
- KHADAROO, J. & SEETANAH, B. Transport infrastructure and tourism development. **Annals of Tourism Research**, v. 34, n. 4, p.1021-1032, 2007.
- KHADAROO, J. & SEETANAH, B. The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach. **Tourism Management**, v. 29, p.831-840, 2008.
- KHAN, S. A. R. *et al.* Travel and tourism competitiveness index: The impact of air transportation, railways transportation, travel and transport services on international inbound and outbound tourism. **Journal of Air Transport Management**, v. 58, p.125-134, 2017.
- KORMOSS, I. B. F. Future developments in North-West European tourism: Impact of transport trends. **Tourism Management**, v. 10, n. 4, p.301-309, 1989.
- LAN, L. W. *et al.* Exploring an Objective Weighting System for Travel & Tourism Pillars. **Procedia - Social and Behavioral Sciences**, v. 57, p.183-192, 2012.
- LOHMANN, G e PANOSSO Neto, A. **Teoria do turismo: conceitos, modelos e sistemas**. 2ª ed. São Paulo: Aleph, 2012.
- ŁAPKO, A. Urban tourism in Szczecin and its impact on the functioning of the urban transport system. **Procedia - Social and Behavioral Sciences**, v. 151, p.207-214, 2014.
- ŁAPKO, A. & PANASIUK, A. Water tourism as a recipient of transport services on the example of Szczecin. **Transportation Research Procedia**, v. 39, p.290-299, 2019.
- MARTÍN-CEJAS, R. R. & SÁNCHEZ, P. P. Ecological footprint analysis of road transport related to tourism activity: The case for Lanzarote Island. **Tourism Management**, v. 31, p.98-103, 2010.
- MIOSSEC J. M. Elements pour une theorie de l'espace touristique. **Les Cahiers du Tourisme C-36**. CHET, Aix-en-Provence: Mintel, 1976.
- MIOSSEC J. M. Un modele de l'espace touristique. **Espace géographique**, tome 6, n.1, p.41-48, 1977.
- MOESCH, M. **A produção do saber turístico**. São Paulo: Contexto, 2000.
- NJOYA, E. T. An analysis of the tourism and wider economic impacts of price-reducing reforms in air transport services in Egypt. **Research in Transportation Economics**, v. 79, p.1-10, 2020.
- PAPATHEODOROU, A. A review of research into air transport and tourism: Launching the Annals of Tourism Research Curated Collection on Air Transport and Tourism. **Annals of Tourism Research**, v. 87, p.1-10, 2021.
- PEARCE, D. **Geografia do turismo: fluxos e regiões no mercado de viagens**. SP: Aleph, 2003.
- PEARCE, D. **Tourist development**. New York: Longman Scientific & Technical, 1989.
- PEARCE, D. & BUTLER R. **Contemporary issues in tourism development**. London: Routledge, 1999.
- PEETERS, P. & DUBOIS, G. Tourism travel under climate change mitigation constraints. **Journal of Transport Geography**, v. 18, p.447-457, 2010.
- PENTELOW, L. & SCOTT, D. J. Aviation's inclusion in international climate policy regimes: Implications for the Caribbean tourism industry. **Journal of Air**

Transport Management, v. 17, p.199-205, 2011.

PEQUENO, E. A. *et al.* Sistema de transporte rodoviário e turismo: uma análise na região turística do Vale dos Grandes Rios -TO. **Revista de Turismo Contemporâneo -RTC**, v. 4, n. 2, p.331-352, julho/dezembro, 2016.

PLYUSHTEVA, A. & BOUSSAUW, K. Does night-time public transport contribute to inclusive night mobility? Exploring Sofia's night bus network from a gender perspective. **Transport Policy**, v. 87, p.41-50, 2020.

ROMAN, M. & ROMAN, M. Bicycle Transport as an Opportunity to Develop Urban Tourism – Warsaw Example. **Procedia - Social and Behavioral Sciences**, v. 151, p.295-301, 2014.

SCHIEFELBUSCH, M *et al.* Transport and tourism: roadmap to integrated planning developing and assessing integrated travel chains. **Journal of Transport Geography**, v. 15, p.94-103, 2007.

TURTON, B. J. & MUTAMBIWA, C. C. Air transport services and the expansion of international tourism in Zimbabwe. **Tourism Management**, v. 17, n. 6. p.453-462,1996.

VIEIRA, J. *et al.* Airline choice and tourism growth in the Azores. **Journal of Air**

Transport Management, v. 77, p.1-6, 2019.

WU, C. How aviation deregulation promotes international tourism in Northeast Asia: A case of the charter market in Japan. **Journal of Air Transport Management**, v. 57, p.260-271, 2016.

WU, C. *et al.* Changes in cross-strait aviation policies and their impact on tourism flows since 2009. **Transport Policy**, v. 63, p.61-72, 2018.

YANG, B. *et al.* Soft-mobility in a winter-dominant city: A case study by comparing Nordic and non-Nordic residents in Umeå. **Cities**, v. 102, p.1-11, 2020.

YARDE, K. & JONSSON, C. Implications for CARICOM member states in the search for a 'liberally controlled' air transport market: The case of regional tourism to Barbados. **Journal of Air Transport Management**, v. 53, pp. p.12-22, 2016.

ZHANG, A. *et al.* High-speed rail, tourist mobility, and firm value. **Economic Modelling**, v. 90, p.108-116, 2020.

ZHENG, W. *et al.* Navigating through the complex transport system: A heuristic approach for city tourism recommendation. **Tourism Management**, v. 81, p.1-14, 2020.

NOTAS

¹ De acordo com a Resolução nº 74/AMCXX/2001 que aprova os 12 bairros comunais.

² São estabelecimentos de acomodação turística baseados em atividades relacionadas com a natureza,

como, por exemplo: safaris, pesca, mergulho, passeios e observação de recursos naturais, construídos predominantemente em estilo e materiais locais (Decreto nº 18/2007).