



UNIVERSIDADE D
COIMBRA

Pelágio Julião Maxlhaieie

**A ATIVIDADE TURÍSTICA NO PROCESSO DE
URBANIZAÇÃO DAS CIDADES MOÇAMBICANAS**

**Tese no âmbito do Programa Doutoral em Planeamento do Território,
orientada pela Professora Doutora Anabela Salgueiro Narciso Ribeiro e
apresentada ao Departamento de Engenharia Civil da Faculdade de Ciências
e Tecnologia da Universidade de Coimbra.**

Dezembro de 2021

Esta Tese foi financiada pela FCG - Fundação Calouste Gulbenkian, sob a forma de bolsa de Doutoramento, para o período 2017/2021.



AGRADECIMENTOS

Antes de mais agradecer a Deus, pela bênção diária e a minha família nas pessoas de meus pais, irmãos e filha, pela base educativa, acolhimento e apoio incondicional concedido nas diferentes etapas da investigação.

À Profa. Dra. Anabela Salgueiro Narciso Ribeiro, pela orientação competente, comprometida e intelectual. Pela transmissão paciente e amigável de valores e princípios éticos relacionados com a produção e comunicação de conhecimentos científicos.

Ao grupo de professores do Programa Doutoral em Planeamento do Território (PDPT) da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra (FCTUC) e da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), em especial aos Professores Dr. António José Pais Antunes (FCTUC), Dra. Oxana Anatolievna Tchepel (FCTUC), Dr. Paulo Manuel Neto da Costa Pinho (FEUP), Dra. Isabel Maria Fernandes Ribeiro Breda Lacerda Vazquez (FEUP) e Dr. Álvaro Costa (FEUP), pela transmissão de conhecimentos.

Aos Professores Dra. Fernanda Paula Oliveira e Dr. António José Pais Antunes, pelas contribuições valiosas durante a defesa do Projeto de Tese. Aos investigadores e colaboradores do Centro de Investigação do Território, Transportes e Ambientes (CITTA), pelos temas discutidos e partilha recíproca de conhecimentos.

Aos colaboradores de investigação de Inhambane e Xai-Xai (autoridades locais, formuladores de políticas públicas, planeadores territoriais, académicos, população residente, operadores turísticos e representantes de diferentes instituições públicas e privadas), por compartilharem o interesse pelo tema e abertura na resposta aos instrumentos e objetivos da tese.

À direção, professores e colegas da Universidade Eduardo Mondlane (UEM), também pelo interesse compartilhado e credibilidade demonstrada no desenvolvimento da investigação. Aos ex-alunos da UEM, especialmente Dércio Adelino Feijão, Inocêncio Cadeado, Januário Honwane e Zeferino Pinto, pela colaboração na recolha de dados nos dois estudos de caso.

À Fundação Calouste Gulbenkian (FCG), pela bolsa de estudo durante três anos, sem a qual não teria sido possível frequentar o PDPT e realizar a investigação. Ao Apoio Social Pontual Santander-UC, ao Programa de Apoio Social a Estudantes através de Atividades a Tempo Parcial (PASEP) da UC e ao Fundo de Apoio Social (FAS) aos estudantes da UC, pelos apoios específicos atribuídos durante o contexto da Pandemia da Covid-19.

Por fim, não deixaria de agradecer aos meus amigos e colegas do PDPT (Adriana Tavares, Anna Ibraeva, Elayne Borba, Edeinaldo da Silva, Filipe Alcides, José Gouveia, Josué Cardoso, Márcio Gonçalves, Micael da Silva e Sousa, Queran Esmael e Soraia da Costa), pelo companheirismo e a todos aqueles que direta ou indiretamente deram o seu apoio no processo de elaboração e produção da tese.

RESUMO

Esta tese tem como objetivo principal desenvolver um sistema de indicadores que possa auxiliar a medir o nível de sustentabilidade da atividade turística nos processos de urbanização das cidades moçambicanas, usando como estudo de caso as cidades de Inhambane e Xai-Xai. A metodologia da tese consistiu na adaptação e teste do modelo territorial de desenvolvimento do turismo de Miossec (1977), para classificar a fase atual da urbanização turística das cidades de Inhambane e Xai-Xai. Por sua vez, o desenvolvimento do sistema de indicadores de sustentabilidade da atividade turística aplicado ao contexto urbano resulta da utilização da técnica Delphi, para identificar os indicadores, e dos métodos de análise de decisão multicritério (MCDA - *Multi-Criteria Decision Analysis*) AHP (*Analytic Hierarchy Process*), testado para quantificar os pesos relativos dos indicadores e ELECTRE (*ELimination Et Choix Traduisant la REalité* ou *ELimination Et Choix Translating REality*) Tri, aplicado para ordenar as alternativas do sistema proposto, através da agregação de preferências, o que permitiu classificar os indicadores em diferentes cenários. A tese propõe um modelo que seja referência para as cidades moçambicanas, como estratégia de desenvolvimento sustentável face à ação menos sustentável da urbanização turística e que possa auxiliar as empresas, os responsáveis pelas políticas públicas e as autoridades governamentais, a tomarem decisões mais sólidas no processo de desenvolvimento territorial com a integração do turismo. Ao aplicar dois estudos de caso e uma análise comparada, espera-se uma maior otimização desta ferramenta (instrumento), denominada de Sistema de Indicadores de Sustentabilidade da Atividade Turística (SISAT). Uma vez que parte constituinte da metodologia é a integração das características locais, espera-se que este instrumento possa ter aplicabilidade noutros locais, nomeadamente no sul global. De acordo com o grau de importância, facilidade de medição e aplicabilidade ao contexto urbano moçambicano, a estrutura do SISAT compreende 62 indicadores fundamentais, distribuídos em 34 temas e quatro dimensões, com a seguinte distribuição: dimensão ambiental (21 indicadores), sociocultural (16 indicadores), económica (12 indicadores) e governança (13 indicadores). Com a construção do conjunto de matrizes, a hierarquia relativa criada para a cidade de Inhambane apresenta aspetos comuns e também divergentes, quando comparada com os resultados identificados na cidade de Xai-Xai. Estes resultados confirmam a importância da adequação do instrumento às realidades locais. O resultado da investigação valida a hipótese central, segundo a qual em Moçambique, a urbanização turística não é resultado da revolução urbana tardia ou extensão da urbanização industrial na pós-modernidade. Trata-se de um processo recente com origem no norte global que se desenvolve de forma desarticulada com as características locais. Para além disso, estas características estão relacionadas com o modelo de estrutura urbana pré-existente, as estruturas socioeconómicas e as políticas territoriais vigentes, não especialmente direcionadas para a prevenção dos impactes negativos da atividade turística local. Isto sugere a necessidade de desenvolvimento de um sistema de indicadores de sustentabilidade de atividade turística adaptado ao contexto local, como instrumento de apoio ao processo de tomada de decisão do planeamento e desenvolvimento do turismo. Este processo deve estar mais assente em perspetivas de sustentabilidade (e na consideração de possíveis impactes negativos da urbanização turística) e menos assente em modelos de urbanização voltados para um crescimento rápido e desligado da realidade local, não esquecendo a consideração acautelada de um conjunto ponderado de indicadores de sustentabilidade.

Palavras-chaves: Urbanização Turística. Sustentabilidade da Atividade Turística. Sistemas de Indicadores de Avaliação. Análise Multicritério. Planeamento Territorial. Cidades Moçambicanas.

ABSTRACT

This thesis aims to develop a system of indicators that can help to measure the level of sustainability of tourism activity in the urbanization processes of Mozambican cities, using the cities of Inhambane and Xai-Xai as a case study. The methodology of the thesis consisted of adapting and testing the Miossec (1977) territorial model of tourism development, to classify the current phase of tourist urbanization in the cities of Inhambane and Xai-Xai. In turn, the development of a system of tourist activity sustainability indicators applied to the urban context results from the application of the Delphi technique, to identify the indicators, and the methods of Multi-Criteria Decision Analysis (MCDA) AHP (Analytic Hierarchy Process), tested to quantify the relative weights of the indicators and ELECTRE (*ELimination Et Choix Traduisant la REalité* or *ELimination Et Choice Translating REality*) Tri, applied to order the alternatives of the proposed system, through the aggregation of preferences, which allowed classifying the indicators in different scenarios. The thesis proposes a model that is a reference for Mozambican cities, as a sustainable development strategy given the less sustainable action of tourism urbanization and that can help companies, those responsible for public policies and government authorities, to take more solid decisions in the process of territorial development with the integration of tourism. By applying two case studies and comparative analysis, further optimization of this tool (instrument) is expected, called the Tourism Activity Sustainability Indicator System (TASIS). Since an integral part of the methodology is the integration of local characteristics, it is expected that this tool may have applicability in other places, namely in the global south. According to the degree of importance, ease of measurement, and applicability to the Mozambican urban context, the structure of TASIS comprises 62 fundamental indicators, distributed in 34 themes and four dimensions, with the following distribution: environmental dimension (21 indicators), sociocultural (16 indicators), economic (12 indicators) and governance (13 indicators). With the construction of the set of matrices, the relative hierarchy created for the Inhambane city presents common and divergent aspects, when compared with the results identified in the Xai-Xai city. These results confirm the importance of adapting the tool to local realities. The result of the investigation validates the central hypothesis, according to which, in Mozambique, tourism urbanization is not the result of the late urban revolution or the extension of industrial urbanization in post-modernity. It is a recent process originating in the global north that develops in a disjointed way with local characteristics. In addition, these characteristics are related to the pre-existing urban structure model, the socio-economic structures, and the existing territorial policies, not specifically aimed at preventing the negative impacts of local tourist activity. This suggests the need to develop a system of tourism sustainability indicators adapted to the local context, as an instrument to support the decision-making process in tourism planning and development. This process should be more based on sustainability perspectives (and on considering the possible negative impacts of tourism urbanization) and less based on urbanization models aimed at rapid growth and disconnected from the local reality, not forgetting the careful consideration of a weighted set of sustainability indicators.

Keywords: Tourism Urbanization. Sustainability of Tourism Activity. Evaluation Indicator Systems. Multicriteria Analysis. Spatial Planning. Mozambican Cities.

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	iii
RESUMO.....	iv
ABSTRACT	v
ÍNDICE.....	vi
LISTA DE FIGURAS	ix
LISTA DE TABELAS.....	xi
LISTA DE QUADROS	xiii
LISTA DE ACRÓNIMOS E SIGLAS	xiv
1 INTRODUÇÃO	16
1.1 Enquadramento do problema	16
1.2 Perguntas de investigação	21
1.3 Objetivos da investigação	22
1.4 Estrutura da tese	23
2 REVISÃO DA LITERATURA.....	25
2.1 Introdução	25
2.2 Dinâmicas contemporâneas da urbanização	27
2.3 O estudo da urbanização centrada no turismo	30
2.3.1 A urbanização turística e a produção do espaço urbano.....	33
2.4 Modelos territoriais de desenvolvimento do turismo.....	39
2.4.1 Aspetos gerais.....	39
2.4.2 Modelo de evolução do espaço turístico de Miossec	40
2.5 Sustentabilidade do espaço urbano com integração da atividade turística	43
2.6 Indicadores de sustentabilidade da atividade turística	47
2.6.1 Aspetos gerais.....	47
2.6.2 Indicadores de sustentabilidade para o turismo.....	49
2.6.3 Sistema de indicadores para a avaliação da sustentabilidade do turismo.....	51
2.7 Conclusão.....	56
3 AS CIDADES MOÇAMBICANAS E O PLANEAMENTO TERRITORIAL.....	59
3.1 Introdução	59
3.2 Caracterização geral de Moçambique.....	59
3.3 Organização territorial e contexto urbano.....	64
3.3.1 Aspetos gerais.....	64
3.3.2 A definição de espaço urbano em Moçambique e a integração de Inhambane e Xai-Xai	69
3.3.3 Sistema de gestão territorial e planeamento urbano	75
3.4 O desenvolvimento do turismo em Moçambique	79
3.4.1 Aspetos gerais.....	79
3.4.2 A atividade turística nas províncias.....	88
3.4.3 Impactes da pandemia Covid-19 na atividade turística.....	92
3.5 Conclusão.....	96
4 METODOLOGIA DA TESE	100
4.1 Introdução	100
4.2 Procedimentos metodológicos	101

4.3	Proposta de um sistema de indicadores para as cidades moçambicanas – o SISAT	105
4.3.1	Aspetos gerais.....	105
4.3.2	Seleção de indicadores.....	106
4.3.3	Métodos selecionadas para a avaliação combinada de indicadores	107
4.3.4	Técnica Delphi.....	107
4.3.5	Análise de decisão multicritério (MCDA).....	108
4.3.5.1	Método de quantificação de pesos (AHP).....	110
4.3.5.2	Técnica de análise multicritério (ELECTRE Tri)	114
4.4	Conclusão.....	117
5	CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE QUALITATIVA DA ATIVIDADE TURÍSTICA NAS CIDADES DE INHAMBANE E XAI-XAI	119
5.1	Introdução	119
5.2	Delimitação e caracterização geral da área de estudo.....	119
5.3	Diagnóstico urbano das cidades de Inhambane e Xai-Xai.....	129
5.4	Urbanização turística nas cidades de Inhambane e Xai-Xai.....	131
5.4.1	Aspetos gerais.....	131
5.4.2	O desenvolvimento de equipamentos turísticos	134
5.4.3	O papel do sistema de transportes no desenvolvimento do turismo.....	142
5.4.4	Comportamento dos turistas	146
5.4.5	Atitude dos residentes face ao desenvolvimento do turismo.....	157
5.4.6	Classificação da fase atual da urbanização turística nas cidades.....	165
5.5	Conclusão.....	179
6	ANÁLISE MULTICRITÉRIO PARA O DESENVOLVIMENTO DE UM SISTEMA DE INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE DA ATIVIDADE TURÍSTICA NAS CIDADES DE INHAMBANE E XAI-XAI	182
6.1	Introdução	182
6.2	Definição do SISAT com aplicação da técnica Delphi e recurso à opinião de especialistas.....	183
6.2.1	Aplicação do teste estatístico de Kruskal Wallis.....	195
6.3	Aplicação do método de quantificação de pesos (AHP).....	197
6.3.1	Aspetos gerais.....	197
6.3.2	Construção do conjunto de matrizes do estudo de caso 1 – Inhambane.....	197
6.3.3	Construção do conjunto de matrizes do estudo de caso 2 – Xai-Xai	200
6.4	Reflexão sobre os resultados obtido na quantificação de pesos do SISAT	202
6.5	Definição de limiares de classificação para os critérios (ELECTRE Tri)	208
6.6	Aplicação da técnica de análise multicritério (ELECTRE Tri)	210
6.7	Conclusão.....	214
7	CONCLUSÕES E TRABALHOS FUTUROS	217
7.1	Caracterização urbanística e diagnóstico da atividade turística nas cidades de Inhambane e Xai-Xai	217
7.2	Sistema de indicadores de avaliação da sustentabilidade turística das cidades moçambicanas	220
7.3	Conclusões gerais.....	222
7.4	Investigação futura.....	224
8	REFERÊNCIAS	226
	Apêndice A - Lista de possíveis sistemas de indicadores para a avaliação da sustentabilidade do turismo	1

Apêndice B - Principais políticas públicas e seu impacte na urbanização e desenvolvimento de indicadores de sustentabilidade turística	4
Apêndice C - Detalhe dos indicadores de sustentabilidade da atividade turística para as cidades moçambicanas	8
Apêndice D - Proposta de parâmetros para medir os indicadores de sustentabilidade da atividade turística	10
Apêndice E - Inquérito ao Tomador de Decisão/Académico/Planeador Territorial	14
Apêndice F - Inquérito ao Turista.....	17
Appendix F1 - Inquiry to the Tourist.....	20
Apêndice G - Inquérito à População Residente.....	23
Apêndice H - Guião de Entrevista ao representante do Equipamento Turístico.....	25
Apêndice I - Guião de Entrevista para as autoridades locais	27
Apêndice J - Lista de pessoas contatadas na cidade de Inhambane	29
Apêndice K - Lista de pessoas contatadas na cidade de Xai-Xai.....	31
Apêndice L - Tendência de evolução da malha urbana da cidade de Inhambane.....	33
Apêndice M - Tendência de evolução da malha urbana da cidade de Xai-Xai.....	34

LISTA DE FIGURAS

Figura 2.1 - Estruturação da revisão da literatura.....	26
Figura 2.2 - Esquema cronológico das fases e subfases da urbanização.....	27
Figura 2.3 - Elementos do espaço turístico.....	38
Figura 2.4 - Modelo de desenvolvimento do turismo de Miossec.....	41
Figura 2.5 - Objetivos da sustentabilidade dos <i>stakeholders</i>	47
Figura 2.6 - Políticas públicas de Moçambique e de Inhambane e Xai-Xai (2000-2020)	53
Figura 2.7 - Principais abordagens nos estudos sobre sistemas de indicadores para a avaliação da sustentabilidade da atividade turística	54
Figura 3.1 - Localização geográfica de Moçambique no mundo	60
Figura 3.2 - Destino das exportações e origem das importações de Moçambique (média 2011-2015).....	63
Figura 3.3 - Distribuição da força de trabalho por setores de atividades	63
Figura 3.4 - Divisão de Moçambique por províncias	65
Figura 3.5 - Localização e hierarquia administrativa das cidades.....	71
Figura 3.6 - Localização e hierarquia dos municípios.....	71
Figura 3.7 - Modelo de estrutura urbana	74
Figura 3.8 - IGT e níveis de planeamento	76
Figura 3.9 - Chegadas e receitas do turismo internacionais (% de variação).....	80
Figura 3.10 - Receitas do turismo internacional e o PIB mundial (% de variação)	80
Figura 3.11 - Receitas das exportações por categoria de produtos, 2017 (bilhões de USD).....	81
Figura 3.12 - Número de camas (a) e estrutura de dormidas (b) por província, 2019 (%).....	89
Figura 3.13 - Estrutura do total de trabalhadores (a) e de remunerações totais (b) por província, 2019 (%).....	89
Figura 3.14 - Volume de negócios por província, 2019 (%).....	90
Figura 3.15 - Distribuição do número de projetos de turismo (a) e valor de investimento (b) por província, 2010-2020	90
Figura 3.16 - Variação (%) das chegadas turísticas internacionais por região (janeiro/2021).....	93
Figura 3.17 - Perspetiva de recuperação do turismo internacional no mundo (a) e em África (b).....	94
Figura 3.18 - Taxa de crescimento real do PIB por trimestre 2019 e 2020 (%).....	94
Figura 4.1 - Síntese das etapas metodológicas	102
Figura 4.2 - Processo metodológico para avaliação do SISAT	106
Figura 4.3 - A hierarquia para a avaliação do SISAT	111
Figura 5.1 - Delimitação da área de estudo na cidade de Inhambane	120
Figura 5.2 - Principais atividades económicas na cidade de Inhambane.....	121
Figura 5.3 - Uso do solo urbano na cidade de Inhambane	123
Figura 5.4 - Delimitação da área de estudo na cidade de Xai-Xai	124
Figura 5.5 - Principais atividades económicas na cidade de Xai-Xai	125
Figura 5.6 - Uso do solo urbano na cidade de Xai-Xai	127
Figura 5.7 - Tendências de expansão habitacional na cidade de Xai-Xai	128
Figura 5.8 - Quatro dos “Big Five” da costa de Moçambique: Tubarão-baleia e mergulhadores (a), Tartaruga e mergulhador (b), Raia manta (c), Golfinhos (d)	132
Figura 5.9 - Distribuição de projetos turísticos (a) e do volume de investimento (b), na província de Inhambane, 2010-2020 (%)	135
Figura 5.10 - Produção em meticais (a) e número de hóspedes e utentes (b) nos equipamentos da província de Gaza, 2018	138
Figura 5.11 - Distribuição de equipamentos de alojamento	139

Figura 5.12 - Vista aérea e frontal da vila do Hotel Sentidos Beach Retreat, Barra	139
Figura 5.13 - Vista frontal do Barra Beach Club, Barra.....	139
Figura 5.14 - Hotel Casa do Capitão, Balane (área central de Inhambane)	139
Figura 5.15 - Flamingo Bay Water Lodge, Barra.....	140
Figura 5.16 - Vista frontal do Farol da Barra, Barra	140
Figura 5.17 - Vista frontal da cabana e estúdio do Go Wild Resort, praia de Xai-Xai	140
Figura 5.18 - Paradise Properties, praia de Xai-Xai	140
Figura 5.19 - Categoria de equipamentos de alojamento	141
Figura 5.20 - Classificação dos equipamentos de alojamento.....	141
Figura 5.21 - Matriz de distâncias das principais cidades	143
Figura 5.22 - Chegadas turísticas	147
Figura 5.23 - Tendência das chegadas turísticas nas cidades de Inhambane e Xai-Xai.....	147
Figura 5.24 - Determinantes da atratividade e avaliação global das cidades (%)	152
Figura 5.25 - Média da avaliação dos determinantes da forma urbana	152
Figura 5.26 - Avaliação de preços dos serviços turísticos nas cidades (%)	153
Figura 5.27 - Importância dos determinantes da atratividade urbana e avaliação global (%)	155
Figura 5.28 - Média do grau de importância dos determinantes da forma urbana.....	155
Figura 5.29 – Funções das cidades de Inhambane e Xai-Xai e sua avaliação global (%).....	159
Figura 5.30 - Média da avaliação da infraestrutura urbana e serviços públicos.....	159
Figura 5.31 - População empregada nos equipamentos turísticos.....	162
Figura 5.32 - Participação dos residentes no planeamento turístico em Inhambane (a) e Xai-Xai (b), e nos conselhos consultivos de investimentos em Inhambane (c) e Xai-Xai (d)	164
Figura 5.33 - Vista aérea do Barra Beach Club, Barra	168
Figura 5.34 - Vista aérea do Hotel Sentidos Beach Retreat, Barra	168
Figura 5.35 - Flamingo Bay Water Lodge, Barra.....	169
Figura 5.36 - Vista aérea da Casa Barry Beach Lodge, Tofo	169
Figura 5.37 - Vista de frente a praia do Resort Tofo Mar, Tofo	170
Figura 5.38 - Vista aérea do Reef Resort, praia de Xai-Xai	170
Figura 5.39 - Plano de estrutura proposto no PID	172
Figura 5.40 - Planta de ordenamento da cidade de Inhambane	174
Figura 6.1 - Estrutura metodológica de construção e aplicação do SISAT	183
Figura 6.2 - Mediana dos conceitos atribuídos aos indicadores em Inhambane	191
Figura 6.3 - Mediana dos conceitos atribuídos aos indicadores em Xai-Xai	192
Figura 6.4 - Desvio padrão para Inhambane.....	194
Figura 6.5 - Desvio padrão para Xai-Xai	194
Figura 6.6 - Prioridade das dimensões dos indicadores.....	204
Figura 6.7 - Gráficos de radar de temas dos indicadores ambientais (a), socioculturais (b) económicos (c) e de governança (d)	206
Figura 6.8 - Classificação final dos indicadores do SISAT.....	212
Figura 6.9 - Distribuição dos indicadores do SISAT por classe e dimensão de sustentabilidade	213

LISTA DE TABELAS

Tabela 3.1 - Esperança de vida e mortalidade	61
Tabela 3.2 - Taxa de analfabetismo	61
Tabela 3.3 - Principais parceiros comerciais de Moçambique (média 2011-2015)	62
Tabela 3.4 - Características do território moçambicano	66
Tabela 3.5 - Hierárquica das cidades capitais segundo a população	73
Tabela 3.6 - Legislação de gestão do território em Moçambique	77
Tabela 3.7 - Chegadas internacionais e receitas de turismo nas fronteiras regionais.....	81
Tabela 3.8 - Chegadas turísticas, receitas e despesas do turismo internacional em Moçambique, 2001-2012.....	84
Tabela 3.9 - Número de turistas, receitas e despesas do turismo internacional na região da SADC, 2013-2019	85
Tabela 3.10 - Ranking dos países da SADC no ICVT em 2019	85
Tabela 3.11 - Investimento e empresas geradas na hotelaria e turismo, 2010-2020	86
Tabela 3.12 - Estrutura do número de quartos por província, 2017-2019.....	88
Tabela 3.13 - Estatísticas do turismo da província de Inhambane, 2012-2016.....	91
Tabela 3.14 - Estatísticas do turismo da província de Gaza, 2013-2018.....	92
Tabela 3.15 - PIB na ótica de produção (%).....	95
Tabela 3.16 - Equipamentos turísticos encerrados na província de Inhambane.....	96
Tabela 3.17 - Equipamentos turísticos encerrados na província de Gaza	96
Tabela 4.1 - Síntese de amostras e pessoas entrevistadas.....	103
Tabela 4.2 - Cronograma de atividades durante a utilização da técnica Delphi.....	108
Tabela 4.3 - Random Consistency Index (RI)	113
Tabela 5.1 - Contribuição do setor do turismo em Meticaís	134
Tabela 5.2 - Resumo dos equipamentos turísticos de Inhambane, 2020	135
Tabela 5.3 - Características dos equipamentos turísticos	136
Tabela 5.4 - Contribuição do setor do turismo em Meticaís	137
Tabela 5.5 - Resumo dos equipamentos turísticos da província de Gaza, 2013.....	138
Tabela 5.6 - Estrutura das chegadas turísticas por cidade, 2015-2017	148
Tabela 5.7 - Perfil demográfico dos turistas.....	149
Tabela 5.8 - Preferência do turista em relação a cidade	150
Tabela 5.9 - Cenários de intenções futuras dos turistas nas cidades	154
Tabela 5.10 - Perfil demográfico da população residente	157
Tabela 5.11 - Contributo do turismo no desenvolvimento das cidades.....	158
Tabela 6.1 - Perfil demográfico dos especialistas das cidades	184
Tabela 6.2 - Proporção dos conceitos atribuídos em Inhambane	190
Tabela 6.3 - Proporção dos conceitos atribuídos em Xai-Xai	190
Tabela 6.4 - Síntese da mediana dos conceitos atribuídos aos indicadores em Inhambane ...	193
Tabela 6.5 - Síntese da mediana dos conceitos atribuídos aos indicadores em Xai-Xai.....	193
Tabela 6.6 - Teste de <i>Kruskal Wallis</i>	195
Tabela 6.7 - Teste de <i>Dunn</i> (hipóteses por grupos de especialistas)	196
Tabela 6.8 - SISAT para as cidades de Inhambane e Xai-Xai	196
Tabela 6.9 - Dimensões do SISAT	197
Tabela 6.10 - Tema ambiental	198
Tabela 6.11 - Tema sociocultural	198
Tabela 6.12 - Tema económico	198
Tabela 6.13 - Tema sobre governança.....	198

Tabela 6.14 - Pesos dos indicadores de sustentabilidade da atividade turística para Inhambane	199
Tabela 6.15 - Dimensões do SISAT	200
Tabela 6.16 - Tema ambiental	200
Tabela 6.17 - Tema sociocultural	200
Tabela 6.18 - Tema económico	201
Tabela 6.19 - Tema sobre governança	201
Tabela 6.20 - Pesos dos indicadores de sustentabilidade da atividade turística para Xai-Xai202	
Tabela 6.21 - Teste de consistência das dimensões do SISAT	205
Tabela 6.22 - Matriz de decisão (dados operativos)	209
Tabela 6.23 - Limites de classes predefinidas, pesos dos critérios, limiares de indiferença, preferência e veto.....	210
Tabela 6.24 - Classificação das alternativas	211
Tabela 6.25 - Síntese dos resultados de Delphi, AHP e ELECTRE Tri.....	216

LISTA DE QUADROS

Quadro 2.1 - Principais contribuições teórico-conceituais para o estudo do turismo urbano ..	32
Quadro 2.2 - Síntese de aspetos teóricos e empíricos selecionados para analisar o processo de urbanização turística nas cidades moçambicanas	36
Quadro 2.3 - As fases do modelo de Miossec	43
Quadro 3.1 - Carteira dos principais produtos exportados e importados em Moçambique (média 2011-2015)	62
Quadro 3.2 - Classificação das cidades e vilas urbanas	70
Quadro 3.3 - Síntese da classificação das cidades de acordo com o MAE, MICOA e INE.....	73
Quadro 3.4 – Níveis/âmbitos de planeamento em Portugal	78
Quadro 4.1 - Domínios de aplicação do Delphi	107
Quadro 4.2 - Problemas e métodos MCDA.....	109
Quadro 4.3 - A escala fundamental de 1 a 9 utilizada para comparação de critérios.....	112
Quadro 4.4 - Propriedades dos métodos ELECTRE	115
Quadro 5.1 - Características dos bairros da cidade de Inhambane	122
Quadro 5.2 - Organização da cidade de Xai-Xai	126
Quadro 5.3 - Características dos bairros da cidade de Xai-Xai	126
Quadro 5.4 - Síntese dos fatores (problemas) no fornecimento de infraestrutura.....	129
Quadro 5.5 - Síntese dos fatores (problemas) na prestação de serviços.....	130
Quadro 5.6 - Principais transformações derivadas da urbanização turística	175
Quadro 5.7 - Fases de urbanização turística das cidades segundo o modelo de Miossec (1977)	178
Quadro 6.1 - Escala ordinal definida no intervalo de 0 a 3	185
Quadro 6.2 - Indicadores selecionados pelo painel de especialistas	186
Quadro 6.3 - Critérios e subcritérios considerados no SISAT	208

LISTA DE ACRÓNIMOS E SIGLAS

AGP	- Acordo Geral de Paz
AHP	- <i>Analytic Hierarchy Process</i>
ANAMM	- Associação Nacional dos Municípios de Moçambique
ANE	- Administração Nacional de Estradas
ANMP	- Associação Nacional de Municípios Portugueses
AMDU	- Associação Moçambicana para o Desenvolvimento Urbano
APA	- Agência Portuguesa do Ambiente
APIT	- Áreas Prioritárias para o Investimento em Turismo
ATM	- Autoridade Tributária de Moçambique
BM	- Banco Mundial
BTTS	- Baía, Turismo, Transporte & Serviços
CMCI	- Conselho Municipal da Cidade de Inhambane
CMCXX	- Conselho Municipal da Cidade de Xai-Xai
CPLP	- Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CR	- <i>Consistency Ratio</i>
DAF	- Direção da Área Fiscal
DINAPOT	- Direção Nacional do Planeamento e Ordenamento do Território
DPCTI	- Direção Provincial da Cultura e Turismo de Inhambane
DPCTG	- Direção Provincial da Cultura e Turismo de Gaza
DNOTR	- Direção Nacional de Ordenamento Territorial e Reassentamento
DUAT	- Direito de Uso e Aproveitamento de Terra
EDM	- Eletricidade de Moçambique
EEDS	- Estratégia Europeia de Desenvolvimento Sustentável
ELECTRE	- <i>ELimination Et Choix Traduisant la REalité</i>
END	- Estratégia Nacional de Desenvolvimento
ENDS	- Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável
ENIF	- Estratégia Nacional de Inclusão Financeira
ETIS	- <i>European Tourism Indicators System</i>
FFH	- Fundo para o Fomento da Habitação
FIPAG	- Fundo de Investimento e Património do Abastecimento de Água
FMI	- Fundo Monetário Internacional
FRELIMO	- Frente de Libertação de Moçambique
IGT	- Instrumentos de Gestão Territorial
IISD	- <i>International Institute of Sustainable Development</i>
INE	- Instituto Nacional de Estatística
INGC	- Instituto Nacional de Gestão de Calamidades
INPF	- Instituto Nacional de Planificação Física
IOT	- Instrumentos de Ordenamento Territorial
IRPS	- Imposto de Rendimento sobre Pessoas Singulares
LAM	- Linhas Aéreas de Moçambique
LQIDM	- Lei do Quadro Institucional dos Distritos Municipais
MAE	- Ministério de Administração Estatal
MAEFP	- Ministério de Administração Estatal e Função Pública
MCDA	- <i>Multi-Criteria Decision Analysis</i>
MCT	- Ministério da Cultura e Turismo
MICOA	- Ministério para a Coordenação da Ação Ambiental
MITADER	- Ministério da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural

MOPH	- Ministério das Obras Públicas e Habitação
MOPHRH	- Ministério das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos
NU	- Nações Unidas
ODM	- Objetivos de Desenvolvimento do Milénio
ODS	- Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OLE	- Órgãos Locais do Estado
OMT	- Organização Mundial do Turismo
PARP	- Plano de Ação Para a Redução da Pobreza
PARPA	- Plano de Ação Para a Redução da Pobreza Absoluta
PDM	- Plano Diretor Municipal
PECXXDP	- Plano de Estrutura da Cidade de Xai-Xai e de Desenvolvimento da Periferia
PEDTM	- Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo - Moçambique
PEOT	- Programas Especiais de Ordenamento do Território
PER	- Pressão-Estado-Resposta
PES	- Plano Economico Social
PEU	- Plano de Estrutura Urbana
PEUCI	- Plano de Estrutura Urbana da Cidade de Inhambane
PEUCXX	- Plano de Estrutura Urbana da Cidade de Xai-Xai
PERPU	- Programa Estratégico para o Combate à Pobreza Urbana
PIENDS	- Plano de Implementação da Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável
PGU	- Plano Geral de Urbanização
PNPOT	- Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território
PNUA	- Programa das Nações Unidas para o Ambiente
PNUD	- Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PNDT	- Plano Nacional de Desenvolvimento Territorial
PMOT	- Planos Municipais de Ordenamento do Território
PNDS	- Plano Nacional de Desenvolvimento Sustentável
POAAP	- Planos de Ordenamento de Albufeiras de Águas Públicas
POAP	- Planos de Ordenamento de Áreas Protegidas
POOC	- Planos de Ordenamento da Orla Costeira
POT	- Política de Ordenamento do Território
PP	- Plano de Pormenor
PPDT	- Planos Provinciais de Desenvolvimento do Turismo
PPU	- Plano Parcial de Urbanização
PQG	- Programa Quinquenal do Governo
PROT	- Programas Regionais de Ordenamento do Território
PU	- Plano de Urbanização
RENAMO	- Resistência Nacional de Moçambique
RLOT	- Regulamento da Lei de Ordenamento do Território
SADC	- Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral
SGT	- Sistema de Gestão Territorial
SIDS	- Sistema de Indicadores de Desenvolvimento Sustentável
SISDTur	- Sistema de Indicadores de Sustentabilidade do Desenvolvimento do Turismo
SISAT	- Sistema de Indicadores de Sustentabilidade da Atividade Turística

1 INTRODUÇÃO

1.1 Enquadramento do problema

Com a consolidação do turismo como atividade económica durante o século XX, sobretudo no período pós-segunda guerra mundial, diversas questões começaram a ser levantadas para melhor compreender a sua crescente importância. Cabe mencionar as recomendações de organismos internacionais tais como as Nações Unidas já na década de 1960, ou de organismos como a Organização Mundial do Turismo (OMT), o Banco Mundial (BM) e o Fundo Monetário Internacional (FMI) a partir da década de 1970 (Schettini, 2008), que começaram a incentivar os países em desenvolvimento (sul global), a apostar no turismo como um dos setores estratégicos para impulsionar o seu desenvolvimento económico.

A nível mundial, a atividade turística emprega uma em cada dez pessoas e ocupa o terceiro lugar no ranking das receitas de exportação, depois do setor de combustíveis e da indústria química, posicionando-se à frente da produção de automóveis e de alimentos (UNWTO, 2019; 2020a; 2020b). A expansão do turismo surge com a pós-industrialização e com os valores pós-modernos (Zhao & Dong, 2017), onde as pessoas começaram a exigir uma melhor qualidade de vida, através da procura de mais tempo livre dedicado a ocupações recreativas, facto que promoveu o turismo, enquanto força motriz para sustentar a economia de muitos países.

O turismo é uma atividade económica mundial que gera benefícios, principalmente, através da mobilização de recursos, geração de empregos e renda e, desempenhando significativo papel na balança de pagamentos e nas receitas provenientes de impostos (Hateftabar & Chapuis, 2020; Lepp, 2007). Uma das dinâmicas territoriais possibilitadas pela chamada “indústria do turismo” ou “indústria limpa” é a produção do espaço urbano ou a cidade turística, que representa uma nova forma de produção da urbe - a cidade pós-moderna ou pós-industrial (Chien, 2017; Harvey, 1993; Mullins, 1994, 2003; Mullins et al., 1999) -, na era da urbanização planetária¹ (Schmid et al., 2017), caracterizada por uma urbanização acelerada, muitas vezes a custo da perda de valiosos territórios para satisfazer a procura urbana (Shen et al., 2011).

Portanto, o turismo é um fenómeno espacial com dimensão urbanística, pois, para que sua prática se efetive, é necessário que o turista habite e se desloque no espaço em busca da realização de motivações diversas. Neste processo, o espaço urbano constitui o principal objeto de produção e consumo do turismo, onde é criada a urbanização turística e nova organização territorial.

¹ O termo “urbanização planetária” ou “urbanização acelerada” não significa que todas as áreas urbanas se tornaram semelhantes, ou que um processo de urbanização global esteja a moldar o mundo. É um fenómeno complexo e importante dos séculos XX e XXI, entendido como a mudança de uma sociedade rural para uma urbana. Recentemente, o conceito foi introduzido na teoria urbana crítica, a fim de abordar uma ampla gama de transformações urbanas que colocaram em questão muitos dos pressupostos e certezas fundamentais, incluindo vários fenómenos que ampliam o alcance territorial do urbano (Allen, 2009; Schmid et al., 2017).

O sul global tem vindo a implementar a urbanização como parte da estratégia nacional para impulsionar o desenvolvimento económico (Racki et al., 2014; Shen et al., 2011; Solarin, 2017). Torna-se também fundamental que a prática da urbanização sustentável² desempenhe um papel importante na consecução do objetivo global da sustentabilidade, que consiste em satisfazer as necessidades das gerações de hoje, sem comprometer a possibilidade dos recursos e amenidades atuais responderem as necessidades das gerações futuras.

É dentro deste quadro onde se identifica o papel do turismo na consecução dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) propostos pelas Nações Unidas. A partir do princípio do turismo sustentável, definido como o turismo que leva em consideração seus impactes económicos, sociais e ambientais atuais e futuros, atendendo às necessidades dos visitantes, da indústria, do meio ambiente e das comunidades locais, o setor do turismo aparece como alvo em três dos 17 ODS, nomeadamente, os objetivos 8, 12 e 14, sobre “trabalho digno e crescimento económico”, “produção e consumo responsáveis” e “proteção da vida marinha”, respetivamente.

Contudo, as questões associadas aos processos de urbanização turística centram-se sobretudo no 11º objetivo, que destaca as “cidades e comunidades sustentáveis”. Esta visão não só se preocupa em alargar o papel do turismo na implementação dos ODS, mas também em analisar especificamente a atividade turística no processo de produção de cidades e aglomerados humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. Trata-se de uma prática cuja finalidade é auxiliar o processo de tomada de decisão do desenvolvimento do turismo.

Em Moçambique, o reconhecimento do setor do turismo se efetiva com a criação do Ministério do Turismo no ano 2000, onde o governo passa a priorizar o turismo como uma das alternativas às estratégias³ de desenvolvimento económico, a par da agricultura, do potencial mineral-energético e das infraestruturas (GM, 2014). Não obstante, este reconhecimento, não foi devidamente acompanhado de políticas e planos sustentáveis, tendo em conta o envolvimento das partes interessadas (*stakeholders*) no processo de planeamento e desenvolvimento sustentável da atividade turística.

² Os termos “urbanização sustentável e desenvolvimento urbano sustentável” se referem ao processo em direção ao estado desejável, enquanto “sustentabilidade urbana”, termo também adotado nesta investigação, se refere ao estado desejável, se equiparando a cidade sustentável e comunidade sustentável (European Commission, 2006; Shen et al., 2011; UN Habitat, 2004).

³ A 25 de Junho de 1975, Moçambique alcança a independência nacional. No período pós-independência, o país se esforçou em traçar estratégias de desenvolvimento com as suas próprias convicções e perceções (Rückert et al., 2006). Como exemplo existe o Plano prospetivo Indicativo (PPI), mais tarde abandonando face à crise económica e social que levou o país à adoção em meados da década 80 à economia de mercado, sob a matriz de instituições financeiras internacionais (BM, FMI), onde surge o Programa de Reabilitação Económica e Social (PRES). Mais tarde, constituem exemplos destas políticas, o Plano de Ação Para a Redução da Pobreza Absoluta (PARPA) I e II, o Plano de Ação Para a Redução da Pobreza (PARP), a Agenda 2025, o Fundo de Iniciativa Local e o Programa Estratégico para o Combate à Pobreza Urbana (PERPU) das autarquias locais.

As cidades de Inhambane e Xai-Xai fazem parte das Áreas Prioritárias para o Investimento em Turismo (APIT's)⁴, sendo responsáveis pelo crescimento do volume financeiro no fluxo de chegadas (*inbound*) e receitas (*outbound*) do turismo no país, e pela reformulação da forma urbana local, com o crescimento de infraestruturas e fluxos turísticos domésticos e internacionais.

Não obstante, a urbanização turística nestas cidades tem crescido de forma desordenada, supostamente sem planeamento prévio sobre o território, face ao interesse das empresas globais que se traduz na maximização do lucro. Esta criação destrutiva da atividade turística desafia a todo o instante a sobrevivência de antigos territórios e a resistência do lugar (Luchiari, 1999).

O crescimento urbano em referência, nestas e noutras cidades, não tem estimulando o desenvolvimento económico local e regional, tornando as cidades em análise, as mais pobres do país (BM, 2018; Boom, 2011; INE, 2015, 2016), coexistindo com a informalidade urbana, fazendo do turismo, uma atividade particularmente frágil e vulnerável às mudanças socioculturais, económicas, ambientais e institucionais, embora as estatísticas oficiais do turismo, tendam a expressar apenas conceções idealizadas dos benefícios do turismo (Irving et al., 2005; OMT, 2001, 2003). Portanto, como se discrimina a seguir, o turismo requer uma nova abordagem, centrada na sustentabilidade e no desenvolvimento de indicadores para avaliar essa sustentabilidade.

Em face do problema identificado, esta tese pretende constituir-se enquanto ferramenta⁵ de apoio ao processo de planeamento e desenvolvimento do território, com a integração da atividade turística, tendo em conta os diferentes *stakeholders* neste processo (setor público, setor privado e comunidade local).

O turismo é uma atividade produtiva que tem influenciado o processo de constituição das cidades, qualificando uma fase de urbanização diferente daquela vivenciada com a industrialização (Brito Henriques, 2003; Lopes Júnior, 2000; Luchiari, 1998; Mullins, 1991). Trata-se da “urbanização turística”, cujo conceito surgiu inicialmente com Patrick Mullins, na década de 90 do século XX, para destacar uma nova forma de urbanização característica do urbanismo contemporâneo.

Avaliar a tendência desta nova urbanização é importante para responder os esforços públicos desenvolvidos com vista a mitigar os erros do passado, já que a urbanização no sul global tem sido resultado de um planeamento urbano espontâneo, impulsionado pelos imperativos instintivos do desenvolvimento económico, muitas vezes não baseado em princípios científicos,

⁴ Inhambane foi integrado numa APIT do Tipo A - aquelas que possuem certo nível de desenvolvimento de turismo e infraestrutura urbana, além da diversidade de atrativos, enquanto Xai-Xai fez parte da APIT do Tipo A/B - referente a áreas com um limitado nível de desenvolvimento turístico, mas possuidoras de potencialidades. As outras APIT's são as do Tipo B - áreas com elevado potencial de turismo, com localização estratégica, mas que efetivamente ainda não têm nível significativo de desenvolvimento (MITUR, 2004, 2003).

⁵ Os termos “ferramenta” e “instrumento” nesta investigação são considerados sinónimos. De acordo com Ridder et al. (2007, apud Cordeiro, 2008), referem-se a todos os tipos de métodos, técnicas e procedimentos que são desenvolvidos com a finalidade de desempenharem um papel instrumental num processo de avaliação.

sendo meramente visto como um processo simples de justaposição de elementos urbanos que produzem os problemas sociais, económicos e ambientais de longo prazo (Xu, et al., 2016).

O fundamento central deste estudo enquadra-se assim em dois principais prismas de análise.

O primeiro, parte da dimensão conceitual da urbanização e seu produto, o espaço urbano. Como categoria analítica, a urbanização mantém seu protagonismo na tradição científica, por se tratar de um fenómeno complexo explicado pela teoria urbana tradicional (euro-americana) em relação dialética com as dinâmicas espaciais contemporâneas, sobretudo, através de estudos de casos que refletem outras realidades (sul global), como forma de contribuir para estudos urbanos mais globais (Mitlin & Satterthwaite, 2013; Robinson, 2015; Roy, 2015).

O apelo para a análise de processos urbanos não é novo⁶. De facto, existem novos termos introduzidos nos estudos urbanos nas últimas quatro décadas. “No entanto, a maior parte da energia foi utilizada para identificar e rotular diferentes tipos de cidades ou regiões urbanas baseadas em funções, formas e configurações urbanas emergentes (como cidades globais, megacidades ou *edge cities*)” (Schmid et al., 2017, p. 23). “Muito menos foi conseguido, no desenvolvimento de novos conceitos para a compreensão, análise e definição das várias formas em que as áreas urbanas estão a ser transformadas” (Ibidem, p. 24), como o processo da urbanização turística, ligado a produção e consumo do espaço pelo e para o turismo.

Pouco foi escrito sobre este processo, associado a escassos estudos empíricos⁷ em áreas emergentes (Luo et al., 2016; Mullins, 1991, 1992). Como resultado, a dialética entre os estudos urbanos e a pesquisa turística é relativamente fraca e desprovida de ferramentas metodológicas para examinar os processos atuais da urbanização. Por outro lado, à semelhança de muitos países africanos, Moçambique, não possui políticas, estratégias ou programas que permitam uma abordagem holística do fenómeno da urbanização acelerada (MOPHRH, 2016), relegando as questões de desenvolvimento urbano para um plano inferior.

O segundo ângulo de análise, deriva do exame da atividade turística no desenvolvimento sustentável dos países do sul global, com enfoque para as relações estruturais do desenvolvimento do turismo, que examinam os impactes do turismo internacional nos territórios do sul global. Na perspetiva de alguns autores (Erbes, 1973; Pearce, 1989, 2003), os benefícios deste desenvolvimento são frequentemente ilusórios e superestimados, pois os mesmos, apesar de se refletirem do ponto de vista de crescimento, muito pouco têm cooperado no desenvolvimento económico, em parte, pelo facto das empresas turísticas serem maioritariamente de capital externo e pouco consideram os interesses dos assentamentos periféricos detentores das potencialidades turísticas (Maxlhaieie, 2015).

⁶ Como provam os estudos de Harvey (1985), Lefebvre (2008, 2011), Massey (2005) e Taylor & Lang (2004).

⁷ Mullins (1991) já argumentava que as maiores dificuldades para pesquisas empíricas decorrem da inexistência de obras teórico-conceituais, isto é, da ausência de conceitos apropriados. Sem esses conceitos, é difícil saber quais dados recolher e como analisá-los. Essa negligência é surpreendente, considerando a forma como a urbanização turística envolve partes significativa da Europa e dos Estados Unidos, e recentemente, no sul global.

Como consequência, a urbanização turística foi caracterizada por promover a instabilidade económica e política, altos índices de desemprego, envolvimento mínimo do Estado e dependência do setor privado e do trabalho por conta própria (Mullins, 1994). É dentro deste quadro que esta urbanização oferece possibilidades significativas para produzir/reproduzir cidades indesejáveis, tal como a urbanização industrial produziu (Luchiari, 1998). Por outro lado, ao contrário das cidades dos países desenvolvidas, a urbanização orientada para o turismo no sul global, se debate com uma série de desvantagens potenciais, uma vez que ela responde teoricamente, a necessidades e desejos de consumo, em detrimento da satisfação de suas necessidades coletivas (Anton Clavé, 1998).

No contexto desta análise, deve-se ter em conta a própria afirmação do “sistema”, que segundo Singer (1985), se apresenta sob dois aspetos que se reforçam mutuamente: a concentração de atividades em empresas cada vez maiores, e a concentração de atividades em determinadas áreas, causada pelas chamadas economias de origem externa, ou seja, as transnacionais turísticas. Para compreender o “sistema”, tem vindo a ser destacado o papel da industrialização no processo de urbanização (Qian et al., 2012). Neste estudo investigou-se a influência do turismo neste processo, que corroborando com os autores citados, para além de produzir espaços de consumo, também oferece hipóteses para promover uma expansão significativa do ambiente urbanizado e transformações notáveis das estruturas socioeconómicas locais.

Como exemplo desta problemática, as cidades de Inhambane e Xai-Xai, são espaços turísticos inseridos no sul global onde se destaca a fragilidade estrutural no planeamento do turismo, como fator que possibilita ao “sistema” capitalista, a imposição do seu modelo de gestão turística, perante um Estado subsidiário, fazendo do turismo, uma atividade particularmente insustentável no crescimento e desenvolvimento local/regional.

Esta investigação surgiu no seguimento deste conjunto de motivações, na tentativa de sintetizar as transformações ambientais, socioculturais, económicas e institucionais do território moçambicano, a partir de dois estudos de caso.

Para poder identificar, medir e classificar estas transformações, surgiu a motivação de criar um sistema de indicadores de sustentabilidade da atividade turística aplicado ao contexto urbano, em função das carências geradas pela urbanização turística. Este sistema, deve ser visto como instrumento de apoio à tomada de decisão em planeamento do território, com a integração do turismo, e que irá contribuir para avaliar o cumprimento de metas das políticas, planos, programas e projetos turísticos.

Em síntese, importa destacar que a urbanização turística é uma subcategoria de conhecimento relativamente recente na teoria urbana e nos estudos turísticos em pleno processo de fortalecimento de sua base teórico-concetual e metodológica. Esta situação é marcante sobretudo nos países do sul global (como Moçambique), onde muitas cidades (como Inhambane e Xai-Xai) ainda não foram investigadas, portanto, considerando esta subcategoria, em forma de estudos de caso, embora o turismo seja uma das principais atividades económicas.

Portanto, a relevância desta tese deve ser compreendida do ponto de vista da ciência normativa, que é a essência do planeamento do território, pois, para além de ampliar o debate temático, o estudo constitui um instrumento de apoio à regulamentação urbanística. Com a definição de um conjunto de indicadores flexíveis, espera-se que a metodologia seja referência para as outras cidades moçambicanas, como estratégia de desenvolvimento sustentável, orientada a promover a urbanização turística e o desenvolvimento económico local/regional.

1.2 Perguntas de investigação

Com base na pergunta de partida foram definidos os objetivos da tese. Desta forma, considerou-se que estavam criadas as condições para o desenvolvimento de uma investigação centrada na seguinte pergunta: uma vez que a “indústria do turismo” existe há mais de seis décadas nas cidades de Inhambane e Xai-Xai, e por hipótese, seu desenvolvimento não melhorou as estruturas urbanas locais/regionais, que indicadores (ambientais, económicos, socioculturais e institucionais relativos a governança) devem ser definidos com vista a avaliar e reportar a evolução dos níveis de sustentabilidade turística nestas cidades moçambicanas?

Desta pergunta resultaram outras questões, tais como:

- Quais são os elementos urbanísticos (forma/paisagem) responsáveis pela produção e consumo do espaço pelo/para o turismo nas cidades de Inhambane e Xai-Xai?
- Como atividade que transforma e organiza o território, qual é a influência da atividade turística na urbanização de Inhambane e Xai-Xai?
- De que forma um sistema de indicadores poderá constituir um modelo replicável noutras situações, que possa auxiliar as empresas, os responsáveis pelas políticas públicas e as autoridades governamentais, a tomarem decisões mais sólidas no desenvolvimento sustentável da atividade turística.
- Como se poderá estruturar o planeamento da atividade turística para que os impactes territoriais negativos possam ser minimizados e os positivos possam incluir a melhoria das estruturas urbanas locais/regionais?
- Com base na questão anterior, que tipo de gestão territorial e política urbana seriam necessárias para coordenar e orientar esse processo de forma integrada?

O desenvolvimento da investigação sobre a atividade turística no processo de urbanização das cidades moçambicanas partiu das seguintes hipóteses:

1. Em Moçambique, a urbanização turística não é resultado da revolução urbana tardia ou extensão da urbanização industrial na pós-modernidade. Trata-se de um processo recente com origem no norte global que se desenvolve de forma desarticulada com as

características locais, relacionadas com o modelo de estrutura urbana pré-existente, as estruturas socioeconómicas e as políticas territoriais, o que sugere a necessidade de desenvolvimento de um sistema de indicadores de sustentabilidade de atividade turística adaptado ao local, como instrumento de apoio ao processo de tomada de decisão do planeamento e desenvolvimento do turismo.

2. A urbanização turística no território moçambicano decorre de um complexo campo de forças internas e externas, em que vários processos de urbanização (pré-industrial, industrial e pós-industrial) colidem entre si, gerando uma tipologia urbana específica, caracterizada pela forte presença do investimento estrangeiro, na constituição da forma urbana das cidades de Inhambane e Xai-Xai, o que sugere a necessidade de desenvolver indicadores de sustentabilidade turística adaptados ao local.
3. Se existir alguma alteração nos processos de decisão, com maior controlo do “sistema” capitalista e com o modelo de urbanização baseado na industrialização das cidades moçambicanas, a urbanização turística nas cidades de Inhambane e Xai-Xai, poderá representar uma nova configuração de produção sustentável do espaço urbano sob gestão central do Estado, isto é, sem interferência do investimento estrangeiro, enquanto se adapta às determinações e estruturas urbanas pré-existentes, devido ao conjunto de indicadores de sustentabilidade que potencialmente poderá vir a ser aplicado no terreno.

1.3 Objetivos da investigação

O objetivo geral da investigação consiste em desenvolver um sistema de indicadores que possa medir o nível de sustentabilidade da atividade turística nos processos de urbanização das cidades moçambicanas.

Como objetivos específicos colocam-se:

1. Diagnosticar a atividade turística a partir do levantamento das características urbanísticas, usando como estudo de caso as cidades de Inhambane e Xai-Xai;
2. Analisar de forma mais específica, a fase de urbanização turística nas cidades indicadas, com base no modelo de evolução do espaço turístico ou de desenvolvimento do turismo;
3. Identificar os indicadores que possam integrar uma análise de decisão multicritério para as intervenções urbanísticas de desenvolvimento sustentável do turismo;
4. Propor um modelo para avaliar a sustentabilidade turística das cidades moçambicanas, para uso e aplicação pelos agentes locais, a partir dos indicadores selecionados para o efeito, como ferramenta de apoio ao planeamento urbano com a integração da atividade turística.

O estudo propõe-se assim desenvolver uma metodologia que consiste na criação de um sistema de indicadores que possa medir o nível de sustentabilidade da atividade turística nos processos de urbanização das cidades moçambicanas com o propósito de apoiar o planeamento e desenvolvimento do turismo. Como estudos de caso são consideradas as cidades de Inhambane e de Xai-Xai, espaços de produção e consumo pelo/para o turismo da região sudeste de Moçambique. A finalidade consiste em examinar a forma como a “indústria do turismo” atua como vetor de urbanização destas cidades e produz as mesmas, reconhecendo as diferentes dinâmicas territoriais travadas neste processo.

1.4 Estrutura da tese

De acordo com os objetivos mencionados, a tese está organizada em sete capítulos fundamentais. O Capítulo 1 é referente ao presente texto da introdução, com a indicação do enquadramento e da motivação do estudo. Esta contextualização foi precedida pela identificação das razões da escolha do tema, do objeto empírico (estudos de caso) e da relevância da investigação, sendo sucedida pela definição da pergunta de partida, hipóteses de investigação e objetivos da tese.

O Capítulo 2 contém a revisão da literatura realizada sobre os processos de urbanização na história dos aglomerados humanos; dinâmicas contemporâneas da urbanização, com destaque para o estudo da urbanização centrado no turismo, urbanização turística e agentes da produção do espaço urbano destinado à atividade turística; modelos territoriais de desenvolvimento do turismo, com realce para o modelo de espaço turístico de Miossec (1977); sustentabilidade do espaço urbano com a integração do turismo, tendo em conta ainda o enquadramento da norma ISO 37120 e dos ODS; e modelos de sistemas de indicadores para avaliar a sustentabilidade turística, a partir da perspectiva de diferentes estudos de caso.

O Capítulo 3 aborda o processo de urbanização e formação das cidades moçambicanas, desde a caracterização geral do território; análise do espaço urbano, de acordo com os diferentes critérios de classificação, para além do enquadramento histórico-legal do desenvolvimento urbano, em harmonia com as condições de urbanização que configuram o atual modelo de estrutura urbana do país; até a descrição da base normativa do planeamento urbano a partir da hierarquia de aplicação dos instrumentos de gestão territorial, com incidência para o âmbito municipal. Ainda neste capítulo, é realizada a caracterização geral da atividade turística em Moçambique.

O Capítulo 4 apresenta a metodologia da tese, com o reconhecimento das etapas do desenvolvimento da investigação, incluindo o procedimento de seleção do conjunto de indicadores de sustentabilidade turística para avaliação das cidades moçambicanas, e os métodos, técnicas e instrumentos considerados para avaliação combinada dos indicadores propostos, a partir da análise de decisão multicritério (MCDA - *Multi-Criteria Decision Analysis*), incluindo os métodos MCDA selecionados para dois estudos de caso.

O Capítulo 5 é dedicado ao estudo de caso. Inicialmente é feita a delimitação da área de estudo das cidades de Inhambane e Xai-Xai, e sua caracterização geral dos aspetos administrativos, demográficos e socioeconómicos. De seguida apresenta-se o diagnóstico urbano, para melhor compreender os problemas do crescimento urbano nas urbes, no que diz respeito ao fornecimento de infraestrutura urbana e sobre a prestação de serviços económicos e sociais. Por fim, é identificada a fase atual da urbanização turística das cidades selecionadas, a partir da aplicação do modelo de Miossec (1977), que explica em diferentes fases, a evolução da atividade turística, com base em quatro elementos de análise (estrutura dos equipamentos turísticos, papel da rede de transportes, comportamento dos turistas e a atitude dos residentes).

O Capítulo 6 é inerente a análise e discussão dos resultados, onde se aplica e avalia o sistema de indicadores proposto para as cidades mencionadas. A descrição do processo de seleção de indicadores e o conjunto de matrizes construídas, com a aplicação da técnica Delphi e dos métodos MCDA (AHP e ELECTRE Tri), para a quantificação de pesos e classificação final das alternativas do sistema, também fazem parte dos conteúdos deste capítulo.

O Capítulo 7 apresenta as conclusões, com incidência para a sintetização dos resultados da investigação, de acordo com os objetivos específicos da tese. Igualmente, constam neste capítulo as principais contribuições, recomendações e sugestões para trabalhos futuros, tendo em conta as principais limitações e oportunidade verificadas com o desenvolvimento da tese.

2 REVISÃO DA LITERATURA

2.1 Introdução

De acordo com os objetivos de investigação, esta revisão da literatura identificou quatro principais temáticas:

- (i) o espaço e o território, e a produção do espaço (solo urbano);
- (ii) os conceitos de urbanização, incluindo os relativos a urbanização turística;
- (iii) o desenvolvimento do turismo, considerando o planeamento e desenvolvimento urbano sustentável integrando a atividade turística;
- (iv) e a análise de decisão multicritério (MCDA - *Multi-Criteria Decision Analysis*) que sustenta a metodologia da tese, uma vez que este tipo de métodos de análise permite estimar os indicadores de sustentabilidade mais relevantes com base num conjunto de critérios e de processos. Esta temática, desenvolvida no Capítulo 4, conta ainda com a integração da técnica Delphi no processo de seleção de indicadores.

A seleção primária do sistema de indicadores de avaliação para a sustentabilidade turística que compõem o modelo de análise multicritério e de parâmetros de desenvolvimento sustentável para as cidades de Inhambane e Xai-Xai fez-se na sequência. A revisão da literatura compreendeu ainda a caracterização dos métodos MCDA, tanto para atribuir pesos, assim como para classificar os indicadores propostos, tendo em conta os cenários possíveis (Figura 2.1).

As categorias em referência centraram-se na teoria urbana e nos estudos turísticos, tendo como base o paradigma sul global, entendido como o conceito utilizado nos estudos urbanos para se referir tanto ao terceiro mundo como ao conjunto de países em desenvolvimento. O sul global inclui todas as nações classificadas pelo BM como de baixa e média renda que estão localizados na África, Ásia, América Latina e Caribe (Mitlin & Satterthwaite, 2013). Embora existam vários trabalhos sobre as dinâmicas espaciais contemporâneas e os seus conceitos emergentes, não existem muitos estudos nem sobre os impactes da atividade turística na urbanização, nem sobre estudos de caso localizados no sul global.

De acordo com as temáticas mencionadas e dada a multidisciplinaridade do tema, as palavras-chaves que orientam a revisão da literatura são: urbanismo e urbanização, espaço urbano, urbanização turística, modelos de desenvolvimento do turismo, modelo de Miossec, desenvolvimento sustentável, sistema de indicadores de sustentabilidade, indicadores do turismo sustentável, ODS, planeamento urbano, políticas públicas urbanas, Delphi, MCDA, AHP (*Analytic Hierarchy Process*) e ELECTRE (*ELimination Et Choix Traduisant la REalité*).

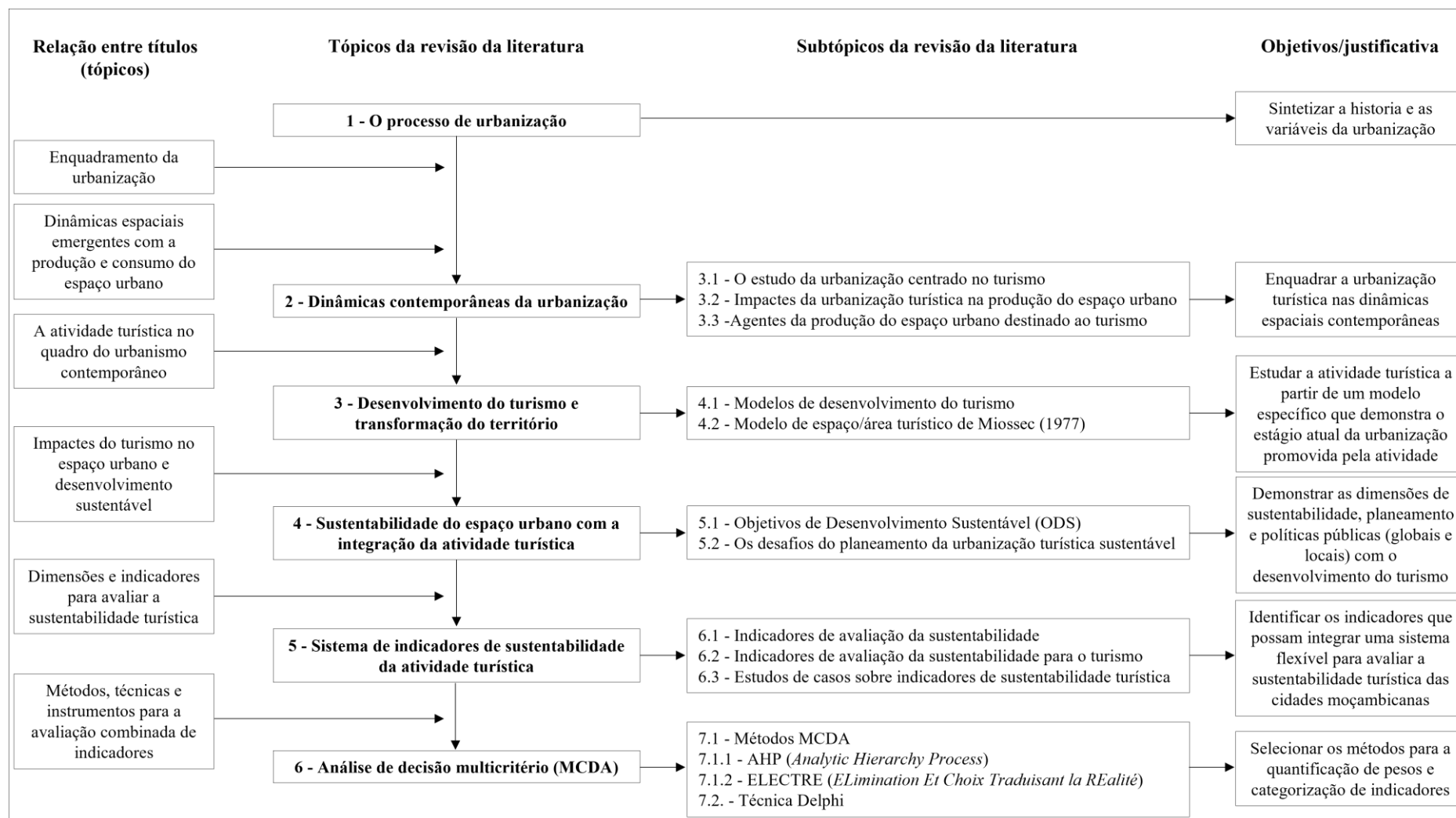


Figura 2.1 - Estruturação da revisão da literatura

O presente capítulo está organizado em sete partes, incluindo a introdução. O subcapítulo 2.2 apresenta as dinâmicas contemporâneas da urbanização, após uma breve contextualização dos processos de urbanização na história dos aglomerados humanos. O subcapítulo 2.3 é inerente ao estudo da urbanização centrado no turismo, com destaque para a urbanização turística e agentes da produção do espaço urbano destinado à atividade turística. No subcapítulo 2.4 são explicados os modelos territoriais de desenvolvimento da atividade turística, sobretudo, o modelo de espaço turístico de Miossec (1977), adotado para caracterizar e classificar a urbanização turística nas cidades moçambicanas.

No subcapítulo 2.5 faz-se a análise da sustentabilidade do espaço urbano com a integração da atividade turística, tendo em conta ainda o enquadramento da norma ISO 37120, dos ODS (Agenda 2030) e dos desafios do planeamento da urbanização turística. No subcapítulo 2.6, o debate gira em torno dos modelos de sistemas de indicadores para avaliar a sustentabilidade turística, a partir da perspectiva de diferentes estudos de caso. O subcapítulo 2.7, sendo o último, compreende a conclusão.

2.2 Dinâmicas contemporâneas da urbanização

A urbanização é um processo que consiste na concentração espacial de uma população, a partir de certos limites de dimensão e densidade, ou seja, o território (Castells, 2009). A partir dos temas centrais do processo: população, atividade económica, organização política, cultura e território (Aladağ, 2017), o conceito refere-se ao mesmo tempo à constituição de formas espaciais específicas dos aglomerados humanos, caracterizadas pela concentração significativa das atividades e das populações num espaço circunscrito, bem como à existência e a difusão de um sistema cultural específico, portanto, a cultura urbana.

A urbanização como processo, e a cidade como produto desse processo, assinalam a civilização contemporânea. Desta forma, é importante reconhecer a perspetiva histórica do território, para melhor compreender a cidade contemporânea enquanto resultado cumulativo de funções, formas e estruturas produzidas pelas transformações socioeconómicas e políticas ocorridas ao longo do tempo. Essa relação histórico-evolutiva, que coloca em pauta o “sistema” capitalista, destaca três fases: pré-capitalista, capitalística e a urbanização pós-moderna (Figura 2.2).



Figura 2.2 - Esquema cronológico das fases e subfases da urbanização (construído a partir de Ribeiro, 2017; Sposito, 2004)

A urbanização iniciou na antiguidade paleolítica, tendo evoluído para várias formas de mudança socioeconómica, política e territorial, já que o fenómeno se espalhou por diferentes espaços do mundo, todavia, adquirindo ou refletindo características distintas de cada período histórico, até a era pós-moderna (pós-industrial⁸ ou pós-capitalista). A fase atual (urbanização pós-moderna), para além de refletir qualidades próprias, resume em si, toda trajetória da urbanização. O período é caracterizado pela coexistência de uma pluralidade de mundos – a *heterotopia* (Harvey, 1993), em que se estabelece uma nova dialética entre o espaço de fluxos⁹, em oposição ao espaço de lugares (Castells, 1999).

Se o período após a Revolução Industrial surge com uma rede urbana planetária, na pós-modernidade, esta rede começa a ser gerida a partir de uma integração territorial regional, nacional e transnacional. De facto, isso não seria possível sem os avanços tecnocientíficos e tecnológicos¹⁰, que introduziram uma nova divisão internacional do trabalho, através da deslocação-desdobramento-internacionalização do capital e multinacionalização das empresas (Sposito, 2004), sobretudo as do setor terciário, onde se destaca a atividade turística.

A rápida urbanização que qualifica a contemporaneidade, supostamente, não encontra mais uma centralidade ideológica na produção de megacidades e de grandes áreas metropolitanas (Ortiz, 1994; 2006), embora os processos de urbanização se repitam. Os espaços atuais, em termos de configuração e forma urbana, não são determinados unicamente pelo grupo hegemónico euro-americano, mesmo reconhecendo o papel do norte global na exportação de modelos e políticas urbanas para o sul global, através da transferência de capital (financeiro e tecnológico).

Os novos processos de urbanização são variados e complexos, produzindo espaços urbanos híbridos (Canclini, 1990; Paiva, 2011), simultaneamente homogéneos (por replicarem conteúdos comuns das cidades globais) e heterogéneos (pelas singularidades), já que a globalização provoca o surgimento de outros modelos urbanos em oposição às meta-narrativas hegemónicas, que acreditam na homogeneização da civilização (Canclini, 2003). É neste período (anos 1990 e 2000) onde entram na gíria urbanística conceitos tais como: a importância do lugar, cidades da informação, a sustentabilidade, a qualidade do espaço urbano, o subúrbio desqualificado (Ribeiro, 2017), sendo ainda introduzido o conceito de urbanização turística.

Esta breve descrição da urbanização na história dos aglomerados humanos (Figura 2.2) é importante para compreender os diferentes processos de ocupação territorial em Moçambique e melhor caracterizar a urbanização turística nas cidades de Inhambane e Xai-Xai.

Embora a urbanização turística seja um processo recente (Mullins, 1991, 2003), alguns autores (Dedekorkut-Howes, 2013; Dedekorkut-Howes & Bosman, 2015; Luan & Wei, 2015; Qian et

⁸ O pós-industrialismo refere-se ao fundamento socioeconómico da época contemporânea (pós-1970), caracterizada por uma estrutura económica baseada no setor de serviços (Baum, et al., 2002).

⁹ Caracteriza-se pela capacidade organizacional e tecnológica de separar o processo produtivo em diferentes localizações, ao mesmo tempo em que reintegra sua unidade por meio de conexões de telecomunicações e da flexibilidade e precisão resultantes da microeletrónica na fabricação de componentes (Castells, 2003, p. 476).

¹⁰ Equivalentes ao meio técnico-científico-informacional - atual fase de transformação da natureza (Santos, 2008).

al., 2012) consideram-na como a revolução urbana tardia ou a extensão (fase) da urbanização industrial na pós-modernidade, e não um produto específico do urbanismo contemporâneo; ou ainda como um termo heterogêneo em que vários processos de urbanização colidem entre si gerando uma tipologia urbana híbrida (Paiva, 2011). Assim, é fundamental discutir esta urbanização no contexto das dinâmicas contemporâneas que derivam da produção e consumo do espaço (ocupação territorial e uso do solo).

À medida que as áreas urbanas se expandem, os processos contemporâneos de urbanização apresentam grandes desafios para a investigação e teoria urbana. A questão central consiste em identificar as categorias emergentes da urbanização, e explicá-las dentro e fora da teoria urbana, através de estudos de casos que transcendem as urbes euro-americanas, já que as formas urbanas estão em constante mudança e novas configurações urbanas estão em frequente evolução. Um dos principais procedimentos para enfrentar este desafio é a aplicação de estratégias baseadas na crítica pós-colonial, tanto na teoria urbana assim como na epistemologia da urbanização planetária ou acelerada (Schmid et al., 2017).

Robinson (2015) sugere nestas estratégias, o desenvolvimento de métodos e práticas teóricas que permitam a inovação conceitual emergir de qualquer situação urbana ou processo de urbanização, mantendo diálogos mais amplos, insistindo que os conceitos estão abertos à revisão. Esta compreensão mapeia o problema central da urbanização acelerada.

Apesar de não estar focado no urbanismo comparativo, como apelam vários autores (Harris, 2008; Lees, 2012; Myers, 2014; Nijman, 2007; Robinson, 2006, 2015; Roy, 2009, 2015), em busca de abordagens mais globais para a compreensão do campo urbano, através do comparativismo cosmopolita (Robinson, 2006, 2015), o presente estudo se identifica com as ideias do conhecimento cosmopolita (Bridge, 2006), pois, independentemente das diferenças relativas, reconhece que as cidades do sul global (como as de Moçambique) devem ser colocadas dentro do mesmo quadro analítico, como qualquer cidade do mundo, e contribuir de facto, para uma discussão internacional sobre a cidade (Visser, 2002).

Trata-se de uma investigação que não se baseia em conceitos pré-determinados (Robinson, 2006), desenvolvida considerando dois aspetos. Em primeiro lugar, através da crítica pós-colonial, enquanto campo de estudos e de construção de epistemologias que apontam para outros paradigmas conceptuais e metodológicos (Mata, 2014; Roy, 2015) na análise complexa da cidade, sem, no entanto, ignorar as bases fundadoras da ciência moderna. Em segundo lugar, através de estudos de caso e de fenómenos que existem em muitas cidades do mundo, neste caso a “urbanização turística”, em que muitas vezes é considerada como perspectiva teórica ou categoria analítica reservada às cidades do norte global (Gladstone, 1998; Mullins, 1991, 2003).

Schmid et al. (2017) defendem a necessidade de deslocar a perspectiva analítica, para se ter uma visão mais ampla sobre a produção de territórios urbanos na contemporaneidade. Conteúdo, ao identificarem processos inerentes a urbanização no mundo inteiro, propondo assim novos

conceitos¹¹, os autores ignoram uma das atividades económicas relevantes, - o turismo -, que desde as origens, manteve na cidade o seu principal objeto de produção e consumo. Portanto, é fundamental analisar novas formas e novos contextos em que as configurações espaço-temporais estão a ser urbanizadas, já que a cidade do norte global, por muito tempo, foi abordada por uma vasta literatura como objeto empírico, como ferramenta metodológica e, como afirmação ontológica sobre a condição atual da vida urbana global (Tedesco, 2012).

O deslocamento em alusão, não exclui¹² a perspetiva ocidental, mas transcende sua limitação e ajuda a refletir para melhor responder os desafios da complexidade dos problemas urbanos globais, pois, “devemos pensar e refletir sobre os conhecimentos científicos auto-elaborando-se como epistemologia complexa” Morin (1999, p. 36), e como “[...] princípio regulador que não perde de vista a realidade do tecido fenomenal no qual nos encontramos e que constitui o nosso mundo” (Morin, 2008, p. 152). Essa, proposta “[...] surgirá do conjunto de novas conceções, de novas visões, de novas descobertas e de novas reflexões que vão conciliar-se e juntar-se” (Ibidem, p.112) na apreensão das cidades do norte global e do sul global. Estas cidades, não são máquinas perfeitas, mas processos em vias de desintegração e (auto) organização simultâneas (Morin, 2008).

A urbanização turística surge nesta discussão, como um processo pós-moderno (Mullins, 1991, 1994, 2003). Este processo, que representaria um novo conhecimento necessita de um tratamento científico, mesmo que seu objeto de conhecimento pertença, indubitavelmente, às demais ciências (Sessa, 1983 apud Moesch, 2000). A possibilidade de rever tal carência, depende de um maior envolvimento da teoria urbana para explicar os padrões do turismo que atualmente dominam as cidades (Ashworth & Page, 2011), como se reflete a seguir.

2.3 O estudo da urbanização centrada no turismo

Na discussão anterior, foi possível identificar o nível de cometimento das ciências na teoria urbana contemporânea, seguindo a tradição histórica herdada do capitalismo e destacando os conceitos emergentes. De facto, a teoria urbana assim como os estudos turísticos, continuam a prestar pouca atenção ao fenómeno de urbanização turística.

Nas principais revistas¹³ científicas de estudos urbanos e regionais, apenas foram identificadas os trabalhos de Patrick Mullins (proponente da teoria) na *International Journal of Urban and Regional Research* e na *Urban Affairs Review*, e contribuições de David Gladstone, também na

¹¹ Com base no urbanismo comparativo, Schmid et al. (2017) fizeram uma comparação de diferentes experiências urbanas, portanto, do norte-sul, este-oeste ou centro-periferia. Os autores sintetizaram nove conceitos: urbanização popular, planeamento do urbanismo, urbanização de moradias de massa, urbanização de pontes, urbanização de retalhos multicamadas, urbanização laminar, urbanização industrial, incorporação de diferenças urbanas e produção de centralidades.

¹² Embora exista potencial para o intercâmbio produtivo em todo o sul global, utilizando apenas conceitos urbanos que surgiram do sul, sem recorrer à teoria urbana ocidental como princípios orientadores (Myers, 2014), este estudo não limita seu enfoque à epistemologia sul-sul.

¹³ Ranking das revistas em estudos urbanos: “<http://www.scimagojr.com/journalrank.php?category=3322>”.

Urban Affairs Review. Mais recentemente se destacam os trabalhos de Pan et al. (2016) e Li (2020), publicados na *Habitat International* e na *Cities*, respetivamente. Em relação às revistas¹⁴ mais importantes de estudos turísticos, até 2015 houve pouca produção em relação ao conceito em análise, embora tenha sido introduzido como subtítulo em outros temas considerados relevantes, o que torna a teoria e a prática do turismo nas urbes desatualizadas.

Essa negligência não só impediu nossa compreensão teórica de como as cidades estão a evoluir a uma escala global quanto ao desenvolvimento do turismo, mas é agravada pelo envolvimento encoberto de geógrafos, planeadores e aqueles que trabalham em estudos urbanos que teorizam e se envolvem em debates críticos nas cidades, mas muitas vezes ignoram o fenómeno turismo apesar do significado das cidades como ponto de entrada e destino (Ashworth & Page, 2011, p. 2).

A discussão da urbanização orientada pelo turismo teve um impulso a partir de 2016, com o aumento do número de publicações na *Tourism Management*, *Journal of Hospitality and Tourism Management*, *Current Issues in Tourism*, *Journal of Sustainable Tourism*, *Journal of Destination Marketing & Management*, *Tourism Economics*, *Journal of Quality Assurance in Hospitality & Tourism*, *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, *Tourism Management Perspectives* e *International Journal of Hospitality Management*, portanto, sem mencionar as contribuições de áreas científicas transversais do turismo.

É importante distinguir nesta discussão, dois aspetos que tem no espaço urbano, o principal objeto de análise: o turismo urbano e a urbanização turística. O turismo urbano mantém-se desde a década de 1980 como tema consistente na expansão da investigação turística (Quadro 2.1). O seu estado e progresso no sentido de um maior reconhecimento pelo aumento de obras publicadas, dentre livros e artigos científicos é assinalável (Ashworth & Page, 2011). Contudo, a urbanização turística continua a ser um tema periférico, frequentemente interpretado em subtemas de regeneração urbana, expansão urbana, gentrificação e estudos de casos de grandes centros urbanos. Esta abordagem não permite investigar a produção da cidade turística, em termos de processo, por meio de uma teoria própria, o que sugere revisão, no sentido de se privilegiar o espaço urbano e não necessariamente o turismo urbano, que pode corresponder a um tipo de turismo dentro de vários que têm na urbe, o principal objeto de produção e consumo.

“A urbanização turística não é idêntica e não é necessariamente decorrente do turismo urbano” (Mullins¹⁵, 2003, p. 128). Enquanto a urbanização turística enfatiza o papel do turismo como força motriz da urbanização, o turismo urbano considera a cidade como destino e não como produto turístico. Assim, a urbanização turística é mais bem captada como um processo em que o crescimento urbano é principalmente precipitado pelo desenvolvimento do setor do turismo, que produz espaços dedicados exclusivamente ao consumo turístico (Qian et al., 2012).

Por outro lado, é importante examinar a urbanização turística como parte de um fenómeno maior - a urbanização acelerada -, através de uma perspetiva “interconecta com o domínio mais amplo das ciências sociais, especialmente o de estudos urbanos” (Ashworth & Page, 2011, p.1).

¹⁴ Ranking das revistas em estudos turísticos: “<http://www.scimagojr.com/journalrank.php?category=1409>”.

¹⁵ Obra citada em Qian et al. (2012).

As principais contribuições teórico-conceituais do turismo resultam da escola de sociologia (Beedie, 2005; Garreau, 1991; Hannigan, 1998; Mommaas, 2004; Mullins, 1991, 1994; Roche, 1992), da geografia (Ashworth, 1989, 2003; Brito Henriques, 2003; Burtenshaw, Bateman & Ashworth, 1991; Dear, 1994; Dear & Flusty, 1999; Jansen-Verbeke, 1986; Law, 1992, 2002; Page, 1995; Page & Hall, 2003; Thrift, 1997), de estudos culturais (Zukin, 1996) e de estudos urbanos (Boivin & Tanguay, 2019; Gladstone, 1998; Mordue, 2007; Mullins, 1991). Muitas contribuições são de natureza interdisciplinar e multidisciplinar (Quadro 2.1).

Quadro 2.1 - Principais contribuições teóricas e conceituais para o estudo do turismo urbano (construído a partir de Ashworth & Page, 2011)

Autor (es)	Ano	Contribuição
Ashworth	1989	Turismo urbano: principais abordagens (equipamentos, ecologia, política e consumidor)
	2003	Turismo urbano: ainda nas abordagens teóricas e práticas
Ashworth & Tunbridge	1990	A história da cidade turística
Mullins	1991	Urbanização turística
	1992	Cidade do lazer
	1994	Relações entre classes sociais e urbanização turística
	1999	Turismo internacional e a cidade
	2003	A evolução da urbanização turística
Burtenshaw et al.	1991	Consumidores da cidade (turistas, residentes e excursionistas)
Garreau	1991	<i>Edge Cities</i> como centros de consume de serviços
Law	1992	Contributo do turismo urbano para a regeneração económica
	2002	Síntese da ideia turismo urbano
Roche	1992	Megaeventos e micro-modernização: sobre a sociologia de um novo turismo urbano
Dear	1994	Avaliação preliminar da geografia humana pós-moderna
Page	1995	Turismo urbano como sistema
Castells	1996	A ascensão da cidade rede
Zukin	1996	A cultura das cidades e ambientes pós-modernos
Thrift	1997	Cidades sem modernidade, cidades com magia
Mazanec & Wöber	1997, 2009	Gestão de cidades para o turismo
Gladstone	1998	Urbanização turística
Hannigan	1998	Cidade da fantasia
Anton Clavé	1998	Turismo residencial e reestruturação de cidades turísticas
Mullins, Natalier, Smith, & Smeaton	1999	Cidades e espaços de consumo
Dear and Flusty	1999	Envolvendo o urbanismo pós-moderno
Page & Hall	2002	Modelando o turismo na cidade pós-moderna
Brito Henriques	2003	A cidade como destino de turismo
Mommaas	2004	Aglomerados culturais e a cidade pós-industrial
Gibson & Kong	2005	Economia cultural
Beedie	2005	A aventura do turismo urbano
Edwards, Griffin & Hallyar	2008	Agenda de investigação para o turismo urbano
McNeill	2008	O hotel e a cidade
Mordue	2007	Turismo, governança urbana, espaço público e cidade
Dedekorkut-Howes & Bosman	2015	O Gold Coast: o playground da Austrália?
Simpson	2016	Cidade turística pós-mundo
Yuan, Deng, Pierskalla & Kingc	2018	Atributos do turismo urbano e satisfação geral
Boivin & Tanguay	2019	Análise dos determinantes da atratividade do turismo urbano
Haller, Andexlinger & Bender	2020	Perfil da cidade
Li	2020	Transformação periurbana liderada pela cultura e pelo turismo
Coëffé & Stock	2021	O turismo como fenómeno urbano

A urbanização turística não se desliga da teoria e prática convencional do turismo urbano, tendo se desenvolvido a partir das contribuições de Patrick Mullins, como se fez referência. Por outro lado, a urbanização turística desenvolve seu entendimento estabelecendo uma relação dialética não só com os processos/conceitos que emergiram com a urbanização acelerada, mas também com os critérios tradicionais (económicos, sociais, demográficos, morfológicos ou administrativos), indispensáveis para compreender qualquer processo de urbanização.

O conceito de urbanização turística é importante para compreender a urbanização atual, como ponto de partida para inovar a teoria urbana e investigação turística. Segundo Schmid et al. (2017, pp. 20-21):

Uma ampla gama de processos de urbanização está a gerar uma multiplicidade de resultados urbanos, criando paisagens urbanas diferenciadas, complexas e muitas vezes surpreendentes, que são profundamente perturbadoras no entendimento convencional do urbano. Essa diversificação das formas e resultados urbanos exige uma visão diferenciada da dinâmica da urbanização. É necessário um novo vocabulário de urbanização que ajude a decifrar estas paisagens urbanas em rápida mutação, e também a facilitar discussões e entendimentos comuns da urbanização.

O turismo é uma atividade de grandes proporções (Beni, 2008; Lohmann & Panosso Neto, 2012; Telfer & Sharpley, 2008) que acompanha a evolução urbana global através da transformação do espaço. Paradoxalmente, apesar da importância do turismo, e da sua continuidade ao longo do tempo, as ciências (Bertoncello, 2008; Sessa, 1983), incluindo os estudos urbanos e turísticos (Ashworth & Page, 2011), tem prestado pouca atenção ao fenómeno. Estas transformações, que respondem a uma série complexa de inter-relacionamentos entre a produção e o consumo do espaço (Pearce, 1989; Pearce & Butler, 1999), são responsáveis pela produção das cidades turísticas. Para Mascarenhas (2004, p. 4),

[...] a urbanização turística se revela como um dos mais significativos motores do crescimento urbano na atualidade. Apresenta nos Estados Unidos os maiores índices de crescimento populacional e da força de trabalho [...]. Sem dúvida, estamos diante de um fenómeno novo, de largo alcance e de grande impacto na produção e dinâmica do espaço urbano, a merecer investigações empíricas e reflexões teóricas.

Na Europa, a urbanização turística revitalizou e criou vários centros turísticos ao redor do Mediterrâneo, como é o caso da França, Espanha, Itália, e mais tarde, Grécia, ex-Jugoslávia, norte da África e Turquia (Anton Clavé, 1998). São vários os exemplos no mundo inteiro que mostram o impacto mais relevante da funcionalização turística no espaço, que é a produção de estruturas urbanas e regionais singulares, com se discute a seguir.

2.3.1 A urbanização turística e a produção do espaço urbano

“As relações entre turismo e espaço urbano são muito antigas e complexas do que a relativa juventude deste tema” (Brito Henriques, 2003, p. 163). O conceito de urbanização turística expressa uma nova forma urbana derivada da conexão entre o desenvolvimento das atividades turísticas e o surgimento de novos espaços urbanos no fim do século XX. Trata-se de um processo que ao contrário da urbanização no período industrial, tem a sua produção de significados deslocada da produção para o consumo (Lopes Júnior, 1997; 2000).

A nova urbanização refere-se ao processo pelo qual os espaços urbanos são especialmente desenvolvidos para a produção, venda e consumo de bens e serviços que ocupam o tempo livre das pessoas, através da oferta de atividades de lazer e recreativas (Mullins, 1992, 1994). Por outro lado, o processo oferece residências secundárias de alto padrão, que funcionam como verdadeiros bairros de amenidades no conjunto da rede urbana (Mascarenhas, 2004). Essa urbanização está concentrada em regiões singulares, nomeadamente em lugares com clima quente durante todo o ano (Mullins, 1991, 1992, 2003).

A urbanização em discussão faz parte de um processo pós-industrial, globalmente orientado, em que as cidades são construídas ou desenvolvidas exclusivamente para atender demandas do mercado turístico, daí que a estrutura económica e política dos territórios envolvidos (incluindo o espaço construído e habitado), é diferente das formas urbanas anteriores (Mullins, 2003). Por exemplo, onde a urbanização industrial foi acompanhada por uma infraestrutura de produção, como fábricas, canais e ferrovias, a urbanização turística é apoiada por uma infraestrutura de consumo composta de parques temáticos, casinos, hotéis, centros de convenções, condomínios, campos de golfe, e assim por diante. As especificidades da urbanização turística precisam ser examinadas, já que são nitidamente verificáveis no uso do solo e na espacialização da morfologia urbana (Mascarenhas, 2004).

A revolução e evolução logística¹⁶, conhecida entre os finais do século XX e início do século XXI, caracterizada pela maior integração comercial entre cidades e países; pelo desenvolvimento de infovias, autoestradas, telemática, transportes de alta velocidade, fibra ótica, comunicação via satélite, entre outros elementos (Silveira, 2009), são alguns dos fatores responsáveis pela expansão do turismo à escala global, que justificam a nova lógica de urbanização pós-industrial da “Era Tecnológica” (Palsule, 2004, p.36) e da nova fase de modernização capitalista e transformação urbana (Mattos, 2006), onde as relações sociais baseadas no consumo é que influenciam o desenvolvimento urbano (Mullins, 1991).

Os espaços turísticos “representam uma nova e extraordinária forma de urbanização” (Mullins, 1991, p. 326), organizadas não para a produção, como o foram as cidades industriais, mas para o consumo de bens e serviços. Se desde a Revolução Urbana no século XIX, as cidades eram construídas para a produção e para as necessidades básicas, as cidades turísticas evoluíram no final do século XX até a atualidade, erguendo-se para o consumo. Este é um dos motivos que levou alguns autores como Patrick Mullins, a considerarem as cidades turísticas como um exemplo expressivo da cidade pós-moderna (Lopes Júnior, 2000; Luchiari, 1998, 1999) e essência “do urbanismo contemporâneo” (Brito Henriques, 2003, p. 164).

São cidades que tiveram a sua origem no consumo de massa *fordista*, acelerado pelo aumento salarial da classe trabalhadora e maior disponibilidade de tempo livre, a partir da década de 1940 (Mullins, 1991, 1992). Contudo, reivindicar a urbanização turística como uma nova urbanização não significa negar a sua existência desde o século XIX (Mullins, 1992), tendo

¹⁶ Um conjunto de estratégias, planeamento, gestão e transformações tecnológicas nos transportes e comunicações a ponto de ampliar as interações espaciais e mudar a ordem socioeconómica vigente (Silveira, 2009).

ainda algumas semelhanças com as antigas cidades industriais (Mullins, 1994). Portanto, nesta investigação, o termo é adotado para se referir ao recente desenvolvimento das cidades pela massificação da atividade turística.

A análise empírica da urbanização promovida pelo turismo depende de sete dimensões interrelacionadas (Mullins, 1991). As três primeiras são importantes por motivos descritivos, enquanto as outras possuem relevância teórica, na medida em que identificam os agentes sociais envolvidos no processo. Assim, esta nova urbanização é:

(1) espacialmente diferente, porque é socialmente diferente; (2) simbolicamente distintiva, com símbolos urbanos atuando como atrativos para os turistas; (3) distinguida pelo rápido crescimento da população e da força do trabalho - após a experiência dos Estados Unidos; (4) diferenciada por um sistema flexível de produção porque é parte do pós-fordismo; (5) distinguida por uma forma de intervenção do Estado a qual é empreendedora no estilo - como é a cidade pós-moderna no geral; (6) distinguida por um consumo de prazer, personalizado e de massa; e (7) diferenciada por uma população residente que é socialmente diferente, porque esta urbanização é socialmente diferente. (Mullins, 1991, p. 331)

Embora a urbanização turística seja paralela ao desenvolvimento de outros processos, suas características identificam uma forma urbana que não é apenas nova, mas também diferente da urbanização tradicional (Mullins, 1994, 2003).

Para especificar, Gladstone (1998) identifica dois tipos de urbanização orientada para o turismo: o primeiro especializado em “sol, areia e mar”, isto é, que depende das condições naturais, e o outro especializado no turismo de capital altamente intensivo (investimento de massa no mercado), permitindo a criação de produtos turísticos em locais praticamente desprovidos de condições naturais para a prática turística. Em ambos modelos, a generalização do processo provoca a transformação do solo em mercadoria (Anton Clavé, 1998; Oliveira et al., 2020), a origem de novos usos do território, a adaptação de estruturas territoriais pré-existentes a novas e diferentes funções e a transformação da base produtiva local (Anton Clavé, 1998).

Segundo Luchiari (1999), este movimento entre o velho e o novo, acelerado pela urbanização turística, gera novos espaços urbanos, consome outros, traz à cena novos agentes sociais, elimina ou marginaliza outros e redesenha as formas de apropriação do espaço, substituindo antigos usos e elegendo novas paisagens a serem valorizados para o turismo. Em síntese, a urbanização turística compreende (Paiva, 2011):

- O impacto da atividade turística no processo de urbanização de cidades existentes ou de áreas próximas, seja com o uso ou apropriação dos territórios preexistentes, seja com a construção de áreas exclusivas para o turismo, configurando os espaços turísticos que favorecem a expansão da urbanização;
- A urbanização precária decorrente dos empregos formais e informais gerados pelo turismo no conjunto da cadeia produtiva que articula e que estimula também a migração;

- A provisão de infraestrutura de transportes, terminais aéreos, marítimos, fluviais e rodoviários e sistema viário, para além das redes de comunicações, essenciais para garantir acessibilidade e mobilidade necessária aos fluxos trísticos;
- A reabilitação urbana de áreas históricas ou degradadas, através da gentrificação;
- A implementação de equipamentos culturais, que concentram funções híbridas e de grande impacte na textura urbana;
- A criação de ícones urbanos e arquitetónicos, valendo-se dos processos do desenho urbano e arquitetura contemporânea, impactando na construção da imagem da cidade e a sua veiculação no mercado turístico global;
- A construção de centros de convenções que alimentam os fluxos turísticos na época baixa, em função da sazonalidade e consequente incremento do turismo de eventos;
- A estruturação da rede de hotelaria nas suas mais variadas modalidades (hotéis, pousadas, *resorts*, etc.) e dos serviços, em lugares privilegiados, agregando comércio e serviços avançados com atividades de entretenimento, cultura e gastronomia;
- A criação de áreas de preservação e conservação urbanas e naturais, através da instrumentalização de lugares históricos e áreas de preservação e conservação ambiental, como atrativos turísticos particulares; e
- A promoção de eventos de escala internacional, nacional e local, de vários tipos que movimentam muitas das manifestações ligadas a dinâmicas do turismo global.

Com base nos pressupostos mencionadas, que melhor fundamentam as mudanças¹⁷ estruturais, funcionais e formais da urbanização turística, foram selecionadas oito principais características que podem examinar melhor esta urbanização nas cidades moçambicanas (Quadro 2.2).

Quadro 2.2 - Síntese de aspetos teóricos e empíricos selecionados para analisar o processo de urbanização turística nas cidades moçambicanas

Abordagem (contribuição)	Referência	Estudo de caso
Caracterização (económica, social e político-legal) do processo de urbanização turística e tipos de cidades turísticas	Mullins (1991, 2003), Gladstone (1998), Anton Clavé (1998), Qian et al. (2012), Luan & Wei (2015), Dedekorkut-Howes & Bosman (2015)	Gold Coast e Sunshine Coast (Austrália), Metrópolis dos EUA, Zhapo (China), Hainan (China)
Relação entre urbanização e desenvolvimento do turismo (papel da urbanização no turismo e vice-versa)	Brito Henriques (2003), Luo et al. (2016a, 2016b), Palamalai & Kalaivani (2016), Naidu et al. (2017), Naidu (2017), Zhao & Dong (2017), Haller et al. (2020), Sun et al. (2020), Li (2020),	Guangdong (China), Índia, Ilhas Fiji, Singapura, China, Innsbruck (Austrália), Shenzhen (China), Xangai (China), Manavgat (Turquia), países da Parceria Económica Regional Abrangente

¹⁷ Segundo Paiva (2011), as transformações estruturais consistem em um conjunto de intervenções técnicas no território, como obras de infraestrutura de transportes e intervenções urbanas (requalificação, gentrificação, criação de ícones urbanos). As transformações funcionais dizem respeito ao papel que o território exerce na concentração e distribuição de fluxos turísticos, com o reforço das atividades terciárias em geral, retificando a vocação histórica da cidade para as atividades de comércio e serviços. Por fim, as transformações formais correspondem às novas configurações de uso e ocupação do solo, intervenções urbanas e construções, relação público e privado, relação ambiente construído e natural, categorias resultantes da implementação de hotéis, *lodges*, *resorts*, entre outros empreendimentos.

	Akengin & Dinç (2020), Wu et al. (2020), Li et al. (2021)	(Ásia-Pacífico), Chongqing (China)
Efeitos da urbanização turística na regeneração urbana (nova forma urbana)	Mullins (1994), Gladstone (2012), Deng et al. (2021)	Gold Coast, New Orleans (EUA), China
Expansão urbana e turismo residencial	Gu & Wall (2007), Soto & Anton Clavé (2017), Díaz et al (2017)	Ilha Hainan (China), Catalunha, Múrcia (Espanha)
Impactes da urbanização nas zonas costeiras	Burak et al. (2004), Cecilia (2012), Pan et al. (2016), Rangel-Buitrago et al. (2018), Nitivattananon & Srinonil (2019), Esteva (2019), Xie (2020), Pereira (2020), Petrisor, et al. (2020)	Turquia, Mar del Plata (Argentina), Zhoushan (China), Valparaíso (Chile), Tailândia, Ilhas Baleares (Espanha), China, Fortaleza (Brasil), Romania, Argélia e Vietnam
Impactes da urbanização na economia regional do turismo	Luo et al. (2016), Fang (2018), Mahadevan et al. (2021)	Guangdong (China) e principais cidades da China
Planeamento do solo urbano (uso e cobertura) e políticas públicas	Gu & Wall (2007), Xu et al. (2012), Kara et al. (2013), Varajão & Diniz (2014), Sun (2015), Remond-Roa et al. (2015), Carlisle et al. (2016), Shinde (2017), Martins & Cavaco (2018), Nitivattananon & Srinonil (2019), Kranjčević & Hajdinjak (2019), Liu (2020), Minasi et al. (2021)	Ilha Hainan (China), Dali e Lijiang (China), Kusadasi (Turquia), Lavras Novas (Brasil), Yongxin (China), Varadero (Cuba), Bournemouth (Inglaterra), Shirdi (Índia), Óbidos (Portugal), Tailândia, Poreč e Makarska (Croácia), Taiwan, Brasil
Produção do espaço urbano pelo/para o turismo (atração de turistas e desenvolvimento de equipamentos turísticos)	César & Vianna (2013), Xie et al. (2013), Zhang et al. (2013), Pons et al. (2014), Remond-Roa et al. (2015), Joia & Caravassilakis (2015), Luo & Lam (2016), Anton Clavé & Wilson (2017), Zhang et al. (2017), Luo & Lam (2017), Martins & Cavaco (2018), Boivin & Tanguay (2019), Pereira (2020), Oliveira et al. (2020),	Caxias do Sul (Brasil), Denarau (Fiji), Guangdong (China), Ilhas Baleares (Espanha), Varadero (Cuba), Aquidauana e Anastácio (Brasil), Guangdong (China), Costa Dourada (Catalunha), Jinshitan National Holiday <i>Resort</i> (China), Óbidos (Portugal), Québec e Bordeaux (Canada e França), Fortaleza (Brasil), Cabo Frio (Brasil)

Os assuntos sintetizados no Quadro 2.2, com indicação das referências e territórios estudados em diferente partes do mundo, incluem os pressupostos conceituais da urbanização turística; sua relação com a urbanização acelerada; seus efeitos na regeneração urbana e desenvolvimento do turismo residencial, como uma forma de expansão urbana; os impactes ambientais e sociais da urbanização nos destinos costeiros e na sua economia regional; o planeamento do território e as políticas públicas criadas para normalizar a produção e consumo do espaço pelo/para o turismo.

O processo de urbanização em discussão não teria, no entanto, uma única forma de se desenvolver. Para Cruz (2003), é possível distinguir dois processos distintos de produção de espaços pelo/para o turismo: a valorização pela prática do turismo e a divisão social e territorial do trabalho. O primeiro processo (urbanização pelo turismo) seria aquele que cria toda a infraestrutura necessária à atividade turística, após o lugar ter sido descoberto por um ou vários visitantes pioneiros. O segundo (urbanização para o turismo) consiste no planeamento da

infraestrutura de suporte para o desenvolvimento posterior da atividade, através da criação do produto turístico, que é oferecido no mercado com ou sem eficientes campanhas de marketing.

Todavia, o turista é o principal agente responsável pela prática turística e, em ambos processos, sem a oferta técnica (equipamentos e serviços turísticos), a urbanização turística e a consequente produção do espaço urbano - a cidade turística - não seria provável.

Para simplificar, é possível identificar cinco elementos que melhor caracterizam os agentes da produção do espaço urbano destinado ao turismo: “os homens, as firmas, as instituições, o chamado meio ecológico e as infraestruturas” (Santos, 1985, p. 6). Estes elementos (Figura 2.3) são intercambiáveis e redutíveis uns aos outros, na medida em que simultaneamente se entrelaçam, se fundem e se confundem, contêm-se uns nos outros e são por todos contidos objetivando a produção ou reprodução da totalidade espacial (Rodrigues, 2003).

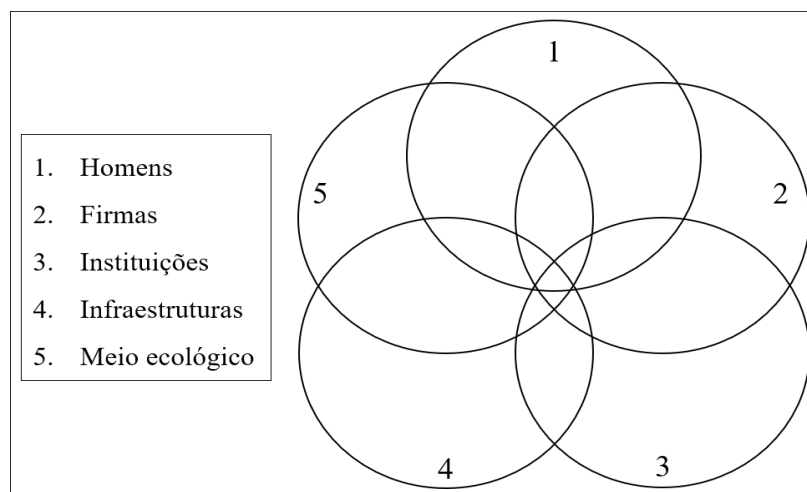


Figura 2.3 - Elementos do espaço turístico (Rodrigues, 2003)

Os homens representam pessoas (homens e mulheres), como seres individuais e sociais e, correspondem no turismo à procura turística, à população residente e a todos os indivíduos/intervenientes responsáveis pelo funcionamento de outros elementos, tais como os representantes das firmas/empresas e das instituições.

As empresas têm como função essencial a produção de bens, serviços e ideias. No que se refere ao turismo, correspondem aos setores de alojamento e restauração, às companhias aéreas e de outras modalidades de transporte, aos sistemas de promoção e comercialização de toda natureza e em diversa escala, incluindo as grandes empresas de marketing, de fundamental importância internacional. Estas empresas são responsáveis pela criação dos espaços de consumo turístico (diversão, lazer, entretenimento, etc.), que não são para o consumo de necessidades básicas na forma de habitação, cuidados hospitalares, educação, etc. (Mullins, 1991).

As instituições correspondem à supraestrutura, responsáveis pela produção de normas, ordens e legitimações. Delas emanam ações racionais, pragmáticas, ditadas pelas forças da economia capitalista hegemónica e ao serviço do Estado. As infraestruturas são importantes elementos do

espaço urbano. Além da infraestrutura de acesso, representada pela rede de transporte e de comunicações, destaca-se a infraestrutura urbana, tais como a rede de água, de energia, de abastecimento, de saneamento básico, de coleta de lixo e de esgoto, bem como a infraestrutura de apoio ao turismo, como de segurança, saúde e serviços bancários.

Como último elemento (Figura 2.3), o meio ecológico, compreende “o conjunto de complexos territoriais que constituem a base física do trabalho humano” (Santos, 1985, p. 6). Assim concebido, o meio ecológico abrange muito mais que somente objetos naturais. E nem é o meio ambiente, mas sim, uma porção considerável do ambiente.

A cidade turística é evidência material da urbanização turística, produzida através da concorrência de diferentes agentes, com intensidades diferentes, em tempos e espaços diferentes. Todas relações que se desenvolvem no espaço, desde a escala local até o plano internacional devem ser consideradas (Cruz, 2003; Sposito, 2011). O subcapítulo 2.4 descreve estes e outros aspetos a partir de um modelo específico de desenvolvimento do turismo.

2.4 Modelos territoriais de desenvolvimento do turismo

2.4.1 Aspetos gerais

O turismo ainda carece de uma forte base teórico-metodológica. Diversos modelos que abordam vários aspetos do desenvolvimento do turismo surgiram nas décadas de 1960 e 1970. Na sua maioria, os modelos 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; Pearce & Butler, 1999). Apesar dos esforços, foram poucos os novos modelos apresentados desde essas décadas. Por outro lado, entre os primeiros, são poucos os que têm sido adotados de maneira ampla ou submetidos a apreciações críticas ou a testes empíricos frequentes.

A base dos modelos consiste em um sistema de origem-ligação-destino, com vários estudos a destacar 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 desta investigação, e pelo facto de se pretender classificar a fase atual de urbanização turística nas cidades, a análise centra-se nos modelos evolucionários, por se tratar de uma abordagem que evidencia mudanças, em termos da evolução do espaço com o tempo, isto é, dos movimentos turísticos e do crescimento da estrutura do turismo. Também são importantes à medida que consideraram fatores explícitos e processos subjacentes. Adotou-se o modelo de espaço turístico de Jean-Marie Miossec para melhor compreender o turismo como atividade modificadora do espaço. Trata-se de uma abordagem que desconstrói a visão romântica que se tem de que o turismo traz automaticamente o desenvolvimento económico. Embora o turismo seja uma “indústria” de rápido crescimento, ainda é pouco compreendida,

uma vez que sua definição é feita em termos demográficos, ignorando-se o lado da oferta ao longo do tempo (Mullins, 1991).

O desenvolvimento do turismo segundo o modelo selecionado, representa um termo híbrido, que abrange não só os espaços, as motivações e os impactos, mas também às ligações complexas que se estabelecem entre agentes e instituições, num sistema de interconexão entre a oferta e a procura global (Pearce & Butler, 1999). Igualmente, o modelo de Miossec não foi interpretado como uma proposta prescritiva para as cidades moçambicanas, isto é, que determina como será o futuro, ou que epistemologicamente anula quaisquer possibilidades de que as coisas possam ser diferentes das cidades do norte global, onde o modelo foi inicialmente testado.

Como argumenta 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 adotadas sem nenhuma crítica” (Flick, 2009a, p. 22). Portanto, o modelo não coloca os agentes locais em uma posição passiva no planeamento e governança do território, daí que se torna aberto e auxilia a compreender, metodologicamente, a complexidade da urbanização turística, integrando a transformação do território e atitude dos agentes da produção do espaço.

2.4.2 Modelo de evolução do espaço turístico de Miossec

Os modelos evolucionários foram desenvolvidos a partir de uma variedade de abordagens adotadas e de diferentes explicações propostas. Como se fez referência, adotou-se o modelo de Jean-Marie Miossec concebido em 1976, pela abrangência, adequação ao estudo de caso, e pelo facto de o mesmo ser aberto, o que permite a introdução de mais fatores explícitos ou a omissão de algumas variáveis de análise. O modelo destaca o desenvolvimento de equipamentos turísticos, o sistema de transportes e mudanças no comportamento do turista e da população residente, com a evolução estrutural da atividade turística no tempo e no espaço (Figura 2.4).

A importância da oferta de equipamentos e serviços é de permitem por um lado o deslocamento de pessoas e por outro, assegurem a sua permanência (alojamento, restauração, equipamentos de lazer, etc.) (Cunha, 1997, 2003).

Os transportes são essenciais para a urbanização turística (Hall et al., 2017), por serem utilizados não só pelos residentes, mas também pelos visitantes das áreas turísticas. Os meios e as infraestruturas de transportes fazem parte dos pilares críticos do Índice de Competitividade em Viagem e Turismo (ICVT) (Khadaroo & Seetanah, 2007, 2008; Lan et al., 2012). De facto, a mundialização do turismo aumentou com a expansão dos meios de transportes, em particular do transporte aéreo (Bieger & Wittmer, 2006; Chew, 1987; Costa et al., 2010; Dimitrios et al., 2017; Papatheodorou, 2021; Turton & Mutambirwa, 1996), sob influência da liberalização do espaço aéreo (Vieira et al., 2019; Yarde & Jonsson, 2016) e desregulamentação da aviação civil (Abeyrante, 1993; Njoya, 2020; Pentelow & Scott, 2011; Wu, 2016; Wu et al., 2018).

A redução de distâncias e oferta de viagens confortáveis, verificou-se também no modal ferroviário (Khan et al., 2017; Kormoss, 1989), com o desenvolvimento da rede de comboios de alta velocidade. Nos transportes aquáticos, se destacam os cruzeiros marítimos e fluviais, com a prática do turismo náutico (Davenport & Davenport, 2006; Łapko & Panasiuk, 2019).

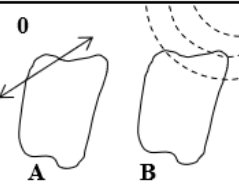
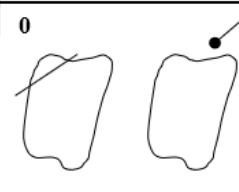
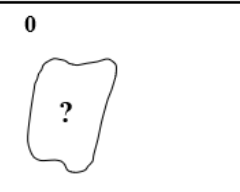
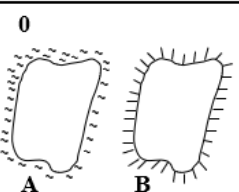
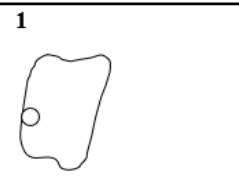
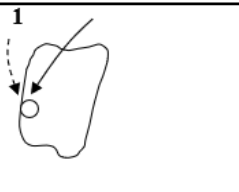
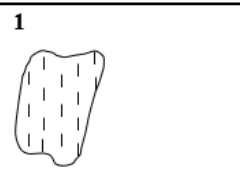
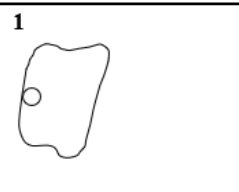
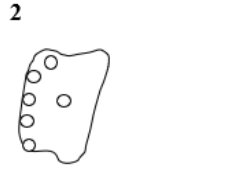
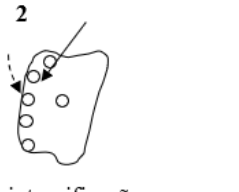
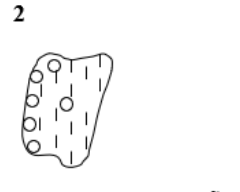
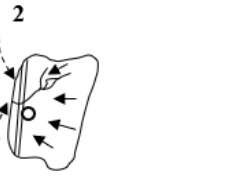

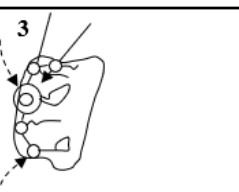
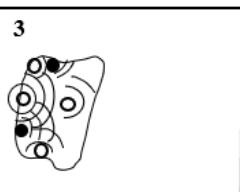
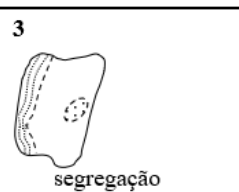

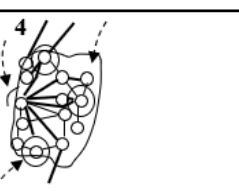

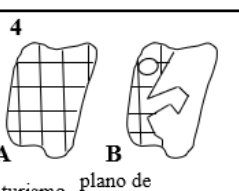
EQUIPAMENTO TURÍSTICO fases	TRANSPORTE fases	COMPORTAMENTO DO TURISTA fases	ATITUDES DE INDIVÍDUOS COM PODER DE DECISÃO E DA POPULAÇÃO LOCAL fases
<p>0</p>  <p>A B</p> <p>território</p> <p>Atravessado distância</p>	<p>0</p>  <p>trânsito isolamento</p>	<p>0</p>  <p>?</p> <p>falta de interesse e conhecimento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

Figura 2.4 - Modelo de desenvolvimento do turismo de Miossec (Pearce, 1989)

Estudos recentes destacaram o papel dos transportes públicos no desenvolvimento da atividade turística (Albalade & Bel, 2010; Cavallaro & Dianin, 2020; Plyushteva & Boussauw, 2020) e implicações na acessibilidade e mobilidade dos destinos (Currie & Falconer, 2014; Dubois et al., 2011; Hall, 1999; Hannam, 2014; Yang et al., 2020), para além das questões de sustentabilidade (Martín-Cejas & Sánchez, 2010; Peeters & Dubois, 2010). Hall et al. (2017), identificaram vários aspetos relacionados com as viagens do mercado turístico, em particular, o uso do transporte público pelos visitantes (suas escolhas, problemas, desejos e hábitos) e também o que pode ser feito para direcionar as pessoas para aderirem modalidades de viagem mais sustentáveis, como o cicloturismo (Di Giacobbe et al., 2021; Roman & Roman, 2014) e uso de teleféricos (Brida et al., 2014).

Portanto, a importância do sistema de transporte na atividade turística deve considerar não só a rede de infraestrutura (Kanwal et al., 2020; Khadaroo & Seetanah, 2007), mas também os serviços de transportes (Buongiorno & Intini, 2021; Łapko & Panasiuk, 2019). São elementos (incluindo a oferta de equipamentos e a atitude dos residentes) que influenciam o comportamento dos turistas e que determinam a atratividade da área turística, onde o fator “qualidade” é o único critério que se impõe de maneira natural para circunscrever o êxito ou o malogro do território, no espaço altamente competitivo (Beni, 2008).

Por sua vez, os residentes são agentes valiosos de uma determinada área turística, portanto, suas atitudes constituem um pilar crucial para a conceção de estratégias de urbanização turística que promovam o desenvolvimento sustentável (Hateftabar & Chapuis, 2020).

Essas atitudes permitem avaliar os custos e benefícios da atividade turística (Lemmi et al., 2018), ou impactes da atividade (Choi et al., 2019; Diedrich & García-Buades, 2009; Korça, 1996; Liu & Var, 1986; Robinson et al., 2019), estabelecendo comparações entre áreas ou destinos (Lawson et al., 1998; Teye et al., 2002; Tosun, 2002); para além de descrever os fatores que influenciam tais atitudes (Apollo et al., 2020), tanto em destinos costeiros, rurais ou em áreas de conservação (Apollo et al., 2020; Chiu et al., 2016; Dyer et al., 2007; Ishikawa & Fukushige, 2007; Johnson et al., 1994; Kuvan & Akan, 2005; Lepp, 2007; Ma et al., 2020; Mbaiwa & Stronza, 2011; Weaver & Lawton, 2013; Zhang & Chan, 2016), assim como em ambientes urbanos (Patandianan & Shibusawa, 2020; Wang, 2019), que tem recebido pouca atenção dos trabalhos científicos.

Miossec (1976) chama atenção, em particular, para as mudanças ocorridas no provimento das instalações (equipamentos turísticos e redes de transportes), no comportamento e atitudes dos turistas, dos executivos das empresas locais com poder de decisão e das populações residentes. O autor 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 mercados emissores, do meio de transporte predominante e da duração da estadia do visitante (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 do ponto turístico (*resort*), que permite desenhar uma síntese preliminar sobre o dinamismo do espaço turístico. Este ponto, para Miossec (1977, p. 45) apud Almada (2018, p. 214), pode ser definido como um complexo resultante da ação de três variáveis:

A organização integrada (promotores de viagens e de férias, empresas de transporte turístico e tipo de demanda turística), o território recetor, 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 ação humana, pela animação e organização cria um ambiente específico

Portanto, o modelo destaca que o território passa por cinco (5) fases evolutivas (Figura 2.4 e Quadro 2.3), cada uma caracterizada por um crescimento quantitativo em ritmos variados, em seguida, por uma rutura qualitativa.

Quadro 2.3 - As fases do modelo de Miossec (adaptado de Miossec, 1977, In Almada, 2018)

Fases	Características
0 – Pré-turística	O espaço/território serve de trânsito, não é visitado.
1 – Pioneira	Surgimento de um ponto turístico pioneiro, com pouca função turística no espaço, serve para mostrar que a atividade turística é viável.
2 – Multiplicação	Aumento do número de pontos turísticos, de infraestruturas, mão-de-obra e do volume de turistas.
3 – Organização	Processo de concorrência entre os pontos pelos serviços ofertados aos turistas.
4 – Saturação	Sistema piramidal de pontos hierarquizadas, crise em função da superprodução e saturação da estação turística, evasão de certos tipos de turistas que procuram destinos turísticos ainda não saturados.
5 – Reestruturação	Novos meios de manter o dinamismo do território por meio de excursões, desportos e redescoberta da cultura local.

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 2. Com a expansão da “indústria do turismo”, um sistema hierárquico de equipamentos e serviços turísticos e redes de transporte cada vez mais complexo evolui, enquanto as mudanças nas atitudes locais podem levar a uma completa aceitação do turismo, à adoção 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 aquilo que o território (destino) como um todo pode oferecer se houver alguma especialização do território. Assim, a implementação dos ODS é fundamental para evitar o declínio da atividade turística e garantir a sustentabilidade do território.

2.5 Sustentabilidade do espaço urbano com integração da atividade turística

No início do século XXI o turismo ganhou o estatuto global de maior atividade económica. Além disso, é também um fator importante de desenvolvimento sustentável, na medida em que tem o poder para aprimorar o meio ambiente, providenciar fundos para a sua conservação e

proteção e defender a cultura e economia local. Não obstante, sem um apropriado planeamento também pode ter uma ação oposta (Almeida & Abranja, 2009).

O turismo passa gradualmente a incorporar novas perspetivas de planeamento, como resultado de seu potencial gerador de emprego e renda, aporte de benefícios económicos, sociais e ambientais e, mecanismo para inclusão e transformação social, num sentido mais amplo, em termos da reflexão ética que implica (Irving et al., 2005).

Desde a Conferência de Estocolmo, em 1972, em que as políticas públicas do ambiente começaram a ganhar algum crédito, passando pelo conceito de sustentabilidade, apenas no início da década de 80, do século passado, é que se definiu a sociedade sustentável como aquela que seria capaz de satisfazer as suas necessidades sem comprometer as hipóteses de sobrevivência das gerações futuras. Em 1987, no Relatório Brundtland adotou-se a mesma definição para apresentar a noção de desenvolvimento sustentável, um desenvolvimento baseado em relações de solidariedade entre gerações (Almeida & Abranja, 2009).

A política global de sustentabilidade ao defender que a conservação do meio ambiente deve estar intimamente relacionada com a eficiência económica e a justiça social, ganhou ampla aceitação. Essa visão destaca os esforços para associar a sustentabilidade às políticas de desenvolvimento do turismo (Beni, 1999). Apesar desse apelo, a viabilidade da sustentabilidade encontra dificuldades significantes. Por exemplo, nas questões relacionadas com a avaliação dos ganhos e perdas sociais, económicos e ambientais; a compatibilização entre otimização do uso dos recursos e progresso económico; e a gestão de conflitos conceituais e metodológicos no âmbito da delimitação da escala espacial da sustentabilidade (global, regional e local).

Estas e outras questões constituem temas centrais da atualidade. Alguns avanços na mensuração da sustentabilidade são satisfatórios, como demonstra o documento *Indicators of Sustainable Development: Framework and Methodologies* da Comissão de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas, entre outros aspetos que são discutidos mais adiante, no seção sobre indicadores de sustentabilidade para avaliação da atividade turística.

O reconhecimento da necessidade de estratégias para o turismo sustentável remota a década de 1990, com uma margem muito ampla de interpretações e perspetivas. No geral, os projetos turísticos que tenham como meta o desenvolvimento das cidades destacam os seguintes pilares da sustentabilidade (Almeida & Abranja, 2009; Irving et al., 2005; UNEP/WTO, 2005):

1. O ambiente (e a ecologia): saber como utilizar os recursos naturais de um modo equilibrado, visando a sua conservação para as gerações atuais e futuras, saber como fazer o ordenamento do uso do solo e da ocupação do espaço urbano e rural; a preservação do ambiente (a gestão correta dos resíduos, efluentes, substâncias tóxicas e radioativas) permite a mitigação de riscos com o advento e crescimento do turismo. Procura a otimização do uso dos recursos ambientais, que constituem o

elemento-chave para o desenvolvimento turístico, com a manutenção dos processos ecológicos e apoio à conservação dos recursos renováveis e da biodiversidade.

2. A economia (e as atividades económicas): entendida como um processo que pretende alcançar uma distribuição e gestão eficaz dos recursos e do fluxo constante de investimentos públicos e privados, de forma a propiciar o desenvolvimento económico das regiões e das suas populações. Preocupa-se com a garantia de operações económicas viáveis, de longo prazo, com a geração de benefícios socioeconómicos para todos os atores envolvidos, incluindo emprego estável e oportunidades de ganhos e serviços sociais às comunidades da cidade turística, de maneira a contribuir para alívio à pobreza.
3. A sociedade (os valores e as instituições): entendido como um processo que visa a melhoria da qualidade de vida e a redução dos níveis de exclusão social, devido a uma distribuição mais justa dos rendimentos e dos bens. Este processo também deve ter como objetivos a manutenção da diversidade e a promoção cultural; a valorização da população, dos seus saberes, conhecimentos, práticas e valores étnicos, bem como a preservação e inserção na economia das populações tradicionais. O subsistema “sociedade” é o verdadeiro intermediário da relação entre “ambiente” e “economia: daí a importância da governança.
4. A governança: a sustentabilidade política ou institucional identificada no terceiro pilar, está preocupada com a qualidade dos sistemas de governança que orientam o relacionamento e as ações de diferentes agentes entre todas as dimensões. Desse modo, implica na democratização e participação da sociedade civil local em todas as áreas de tomada de decisão (Allen, 2009). Consiste na forma pela qual o poder é exercido na gestão de recursos económicos e sociais para o desenvolvimento (WB, 1991), tendo em conta a articulação institucional necessária no exercício de autoridade (WB, 2006) para o controlo do desenvolvimento territorial (Bell, 2002).

O que parece organizar o discurso da sustentabilidade urbana, seria distribuído em dois campos (Acselrad, 1999 apud Silva & Vargas, 2010): de um lado, aquele que privilegia uma representação técnica das cidades pela articulação da noção de sustentabilidade urbana aos modelos de gestão dos fluxos associados ao crescimento urbano; de outro, aquele que define a insustentabilidade das cidades pela queda da produtividade dos investimentos urbanos, ou seja, pela incapacidade destes últimos em acompanharem o ritmo de crescimento das procuras sociais, o que coloca em jogo, conseqüentemente, o espaço urbano como território político.

Alcançar o desenvolvimento urbano sustentável com a integração da atividade turística constitui um desafio importante. O processo requer a identificação de indicadores e métodos para avaliar o progresso desse desenvolvimento (Li et al., 2009), que deve servir de base para apoiar o planeamento, a construção e a conseqüente gestão de sistemas urbanos, como se identifica no 11º Objetivo de Desenvolvimento Sustentável proposto pelas Nações Unidas.

Embora o setor do turismo aparece como alvo em três dos 17¹⁸ Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), nomeadamente, os objetivos 8, 12 e 14 sobre “trabalho digno e crescimento económico”, “produção e consumo responsáveis” e “proteção da vida marinha”, respetivamente, este trabalho fundamenta-se no 11º objetivo, que destaca as “cidades e comunidades sustentáveis”. O 11º objetivo não só se preocupa em alargar o papel do turismo na implementação dos ODS, mas também em analisar especificamente a atividade turística na produção de cidades e aglomerados humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, com a finalidade de auxiliar o processo de tomada de decisão no desenvolvimento do setor.

Portanto, a abordagem do turismo sustentável focado no 11º ODS têm potencial para promover o turismo nas cidades da África Subsaariana (Musavengane et al., 2020), onde seu desenvolvimento é predominantemente sustentado por estratégias de desenvolvimento neoliberais que ameaçam a sustentabilidade do turismo, trazendo novos desafios para o planeamento urbano local e regional.

O papel do turismo na consecução dos ODS é evidenciado tendo em conta o princípio do turismo sustentável, definido como o turismo que leva em consideração seus impactes económicos, sociais e ambientais atuais e futuros, atendendo às necessidades dos visitantes, da indústria, do meio ambiente e das comunidades locais (UNWTO & UNDP, 2017).

O planeamento em direção a sustentabilidade é complexo e de difícil operacionalização. Para ultrapassar este desafio, a eleição do tipo de desenvolvimento pretendido é importante, desde que leve em consideração os pressupostos de um projeto colaborativo e pragmático. A importância desse projeto deve ser refletida na própria política de desenvolvimento urbano, que segundo Mullins (1991), se distingue pelas expressões de preocupação de diferentes partes interessadas, sobretudo, dos residentes locais. O autor identifica pelo menos três tipos de inquietações: (i) aquelas que se concentram na falta de bens e serviços fornecidos pelo Estado (abastecimento de água, fornecimento de energia, etc.); (ii) aquelas relacionadas com a qualidade da vida residencial (como acesso a habitação e poluição atmosférica); e (iii) as orientadas para o controle político do desenvolvimento urbano.

Embora cada grupo das partes interessadas (*stakeholders*) tenha objetivos diferentes, existem alguns objetivos de sustentabilidade que podem ser compartilhados (Figura 2.5).

Para o alcance das metas de cidades sustentáveis, o planeamento e a governança assumem papel importante. Segundo McCormick et al. (2013), é necessário analisar e praticar diferentes abordagens, incluindo planeamento estratégico efetivo, integração de instrumentos de políticas e engajamento real das partes interessadas. Tais esforços, para que respondam as preocupações da atualidade, devem ser interconectados entre os setores e adaptados às condições da política urbana, a fim de garantir o empoderamento, o envolvimento e a colaboração de todos.

¹⁸ Os 17 ODS são desdobrados em 169 metas e 244 indicadores (Sachs et al., 2020; UNESCO, 2017; UNRIC, 2016).

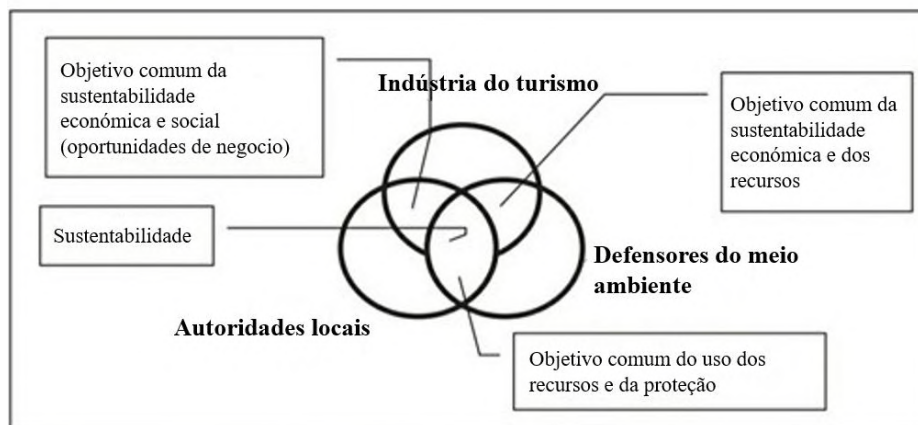


Figura 2.5 - Objetivos da sustentabilidade dos *stakeholders* (Timur & Getz, 2009)

Em todo o caso, a análise empírica através da lente das teorias do planeamento, depara-se com pelo menos duas dificuldades potenciais. A primeira, deriva do facto de todas elas (incluindo as teorias colaborativa e pragmática descritas por Allmendinger, 2002), terem origem longe da tradição normativa (planeamento do território), o que constitui um desafio epistemológico e metodológico para os planeadores, ao estabelecerem uma aproximada triangulação entre as diferentes correntes filosóficas e o conhecimento racional-objetivo.

A segunda dificuldade reside na dimensão espacial e temporal do planeamento, que muitas vezes parece desarticulada com a realidade, por não considerarem as especificidades em termos do contexto local e regional, fruto da importação de modelos prescritivos da experiência hegemónica euro-americana sem o devido enquadramento. Em termos práticos, estes desafios podem ser controlados e minimizados através de indicadores que permitem avaliar o progresso do desenvolvimento sustentável, como se discute no subcapítulo 2.6.

2.6 Indicadores de sustentabilidade da atividade turística

2.6.1 *Aspetos gerais*

O turismo sustentável não é uma forma específica de turismo, mas sim uma abordagem que pode ser usada para tornar todos os tipos de turismo mais benéficos do ponto de vista ambiental, social e económico (Lozano-Oyola et al., 2012).

Em suma, pode-se ver o turismo sustentável como a atividade que é económica, sociocultural e ambientalmente sustentável. Além disso, o turismo sustentável implica que qualquer impacto negativo não seja permanente nem irreversível. Isso significa que uma abordagem de longo prazo é uma necessidade, mas também, que exista uma estrutura de quantificação eficaz para monitorar o impacto do turismo numa perspetiva de desenvolvimento sustentável (UK Office for National Statistics, 2011). É claro que isso envolverá um conjunto complexo de variáveis ou indicadores para capturar as diferentes facetas do turismo sustentável.

Os indicadores são variáveis quantitativas, qualitativas e descritiva (ISO 15392, 2008), que permitem informar de forma simplificada um fenómeno complexo, para que seja relativamente fácil de entender e usar (Huovila et al., 2019). Os indicadores são regidos por parâmetros e desempenham três principais funções: quantificação, simplificação e comunicação. Os indicadores das áreas urbanas, portanto, ajudam as cidades a estabelecer metas e monitorar seu desempenho ao longo do tempo (ISO 37120, 2018 apud Huovila et al., 2019).

É importante distinguir um indicador de um parâmetro. Um indicador, enquanto sinal que retransmite uma mensagem complexa, de fontes potencialmente numerosas (Kurtz et al., 2001 apud Mateus & Bragança, 2011), é geralmente um valor derivado da combinação de diversos parâmetros. Um parâmetro é uma propriedade mensurável ou observável, que fornece informação acerca de um fenómeno, ambiente ou área.

Como os resultados de uma avaliação apresentam uma elevada dependência em relação ao número e tipo de indicadores considerados, os indicadores a analisar devem ser definidos de uma forma clara, transparente, objetiva e concisa. Assim, “será indispensável a definição das áreas de avaliação e dos respetivos parâmetros” (Mateus & Bragança, 2017, p. 2)

Um sistema de indicadores é uma compilação de indicadores simples, organizados para atender a determinados objetivos e oferecer uma nova perspectiva sobre um determinado fenómeno. Embora muitos modelos tenham sido aceites para sistematizar a utilização dos indicadores, não há consenso quanto ao número mínimo de indicadores necessários para constituir um conjunto (Torres-Delgado & Saarinen, 2014). Uma vez construído o sistema, os indicadores podem ser agregados para constituir um índice de sustentabilidade. Mayer (2008) apud Torres-Delgado & Saarinen (2014) definem tal índice como uma agregação quantitativa de muitos indicadores que podem fornecer uma visão simplificada, coerente e multidimensional de um sistema.

Os sistemas de avaliação da sustentabilidade permitem identificar informações relevantes para a tomada de decisões, durante as diferentes fases de desenvolvimento urbano (Bragança, 2017; Mateus & Bragança, 2011). Essa capacidade revela-se desde a aprovação e execução de um projeto específico, como a construção de uma infraestrutura de transportes rodoviário, até a integração de vários planos setoriais com impacte territorial, como a renovação de uma cidade turística, que pressupõe reformas estruturais de vários equipamentos coletivos.

Os sistemas de indicadores da sustentabilidade são instrumentos que permitem que planeadores urbanos, autoridades locais e outras partes interessadas apoiem suas análises, tanto em territórios existentes, bem como em novos projetos, do ponto de vista ambiental, social e económico. Particularmente, no caso das áreas urbanas existentes, esta avaliação pode auxiliar na identificação de áreas problemáticas, no desenvolvimento de estratégias de melhoria e na monitoria contínua das intervenções e medidas adotadas para a sustentabilidade (Lützkendorfa & Balouktsia, 2017). É dentro deste contexto que a Organização Internacional de Normalização

(ISO) publicou recentemente a norma ISO 37120¹⁹ para cidades e comunidades sustentáveis, onde são destacados indicadores padronizados e importantes para avaliar o desempenho dos serviços urbanos e da qualidade de vida.

A ISO 37120 compreende um sistema de indicadores urbanos classificados em 19 temas, a saber: economia, educação, energia, ambiente e mudanças climáticas, finanças, governança, saúde, habitação, população e bem-estar social, recreação, segurança, resíduos sólidos, desporto e cultura, telecomunicações, transportes, agricultura urbana/local e segurança alimentar, planeamento urbano, sistema de esgoto e água.

Os indicadores acima mencionados são fundamentais para reestruturar os parâmetros e pesos dos indicadores propostos para as cidades moçambicanas, considerando ainda o diagnóstico dos aspetos urbanísticos realizado no subcapítulo 5.3. Portanto, além de contemplarem todas dimensões de sustentabilidade, os indicadores da ISO 37120 foram mapeados em harmonia com os ODS. Os mesmos podem ser adotados para rastrear e monitorar o progresso da gestão do desempenho da cidade, comparar uma ampla gama de medidas de desempenho urbano, apoiar o desenvolvimento de políticas e estabelecer prioridades territoriais e setoriais.

2.6.2 Indicadores de sustentabilidade para o turismo

Na área do turismo, os indicadores de sustentabilidade diferem dos indicadores tradicionais, por levarem em consideração uma rede complexa de inter-relações e interdependências entre os recursos naturais e culturais, e a sociedade envolvida (Sirakaya et al., 2001 apud Twining-Ward & Butler, 2002), ou seja, o sistema turístico. Estes indicadores permitem (Cordeiro et al., 2009): (i) adotar uma visão sobre o desenvolvimento sustentável; (ii) estabelecer um processo de comunicação efetiva com as partes interessadas; (iii) fornecer informações relevantes ao processo de tomada de decisão; (iv) contemplar a participação pública; (v) desenvolver capacidades de adaptação às novas circunstâncias.

Desde a conferência Rio 92, vários investigadores têm vindo a trabalhar na criação de indicadores de sustentabilidade para o turismo, com o objetivo de oferecer aos destinos um conjunto de informações, que visam diagnosticar a situação atual e contribuir para o planeamento e gestão das atividades que afetam as condições do território, comunidades locais e, de maneira mais ampla, os ecossistemas de que fazem parte, na expectativa de que o negócio do turismo continue viável no longo prazo (UNEP, 2005 apud Zucarato & Sansolo, 2006).

Dada a importância que o turismo, a OMT reconheceu a necessidade de desenvolver estratégias para que essa atividade satisfizesse não só as expectativas económicas dos seus promotores e governantes, mas que também respeitasse os valores sociais, culturais, políticos e ambientais do país e da população local, tornando-a numa atividade sustentável a longo prazo (Zucarato &

¹⁹ Documento a ser implementado em conjunto com a ISO 37122 e ISO 37123, para medir o progresso em direção a cidades inteligentes e cidades resilientes, respetivamente. Segue os princípios da ISO 37101 (Desenvolvimento sustentável nas comunidades - Sistema de gestão para o desenvolvimento sustentável - Requisitos com orientações para uso) e pode ser usado em conjunto com a ISO 37101 e outros instrumentos estratégicos.

Sansolo, 2006). Tais preocupações foram expressas em vários documentos normativos (princípios, convenções, acordos, declarações, cartas, códigos e sistema de indicadores).

Desde a década de 1990, diversas iniciativas, públicas e privadas, foram propostas com o intuito de promover práticas sustentáveis, culminando com a definição dos 17 ODS em 2015.

A lista de organizações envolvidas no desenvolvimento de indicadores de sustentabilidade é longa. Porém, os esforços realizados por estas instituições têm sido focados no desenvolvimento de critérios e orientações estratégicas, que não se traduzem em indicadores ou instrumentos que poderiam ser aplicados diretamente na monitoria do desenvolvimento do turismo local e regional (Choi & Sirakaya, 2006 apud Hanai & Espíndola, 2011).

Portanto, na última década do século XX, o termo “desenvolvimento sustentável”, tornou-se um paradigma central amplamente utilizado por governos, organizações não-governamentais, setor privado e academia (Baros & Dávid, 2011; García-Falcón & Medina-Munoz (1999). Todavia, a produção científica que relaciona o turismo com os indicadores de sustentabilidade foi criticada por não contemplar critérios de avaliação e parâmetros passíveis de quantificação.

Segundo Lozano-Oyola et al. (2012), os estudos em referência permanecem basicamente teóricos. Por outro lado, como se discute adiante, o conjunto de indicadores para avaliar a atividade turística revela-se frágil por limitar a sua análise a aspetos económicos e ambientais, em detrimento das variáveis socioculturais, político-institucionais e tecnológicas que, atualmente, constituem as vertentes da sustentabilidade relacionadas com as questões sociais e de governança, respetivamente (Brasil Jr., 2002 apud Zucarato & Sansolo, 2006; Derry et al., 2005; Gossling et al., 2002; Hanai & Espíndola, 2011; Moniz, 2006).

Embora as propostas atuais tenham produzido avanços na sistematização de parâmetros a utilizar em possíveis indicadores, Blancas et al. (2016) sustentam que as mesmas continuam incompletas, focadas em medir o *status* atual de determinados parâmetros sociais, económicos e ambientais, e não o processo decisório e a avaliação de resultados. Assim, não é possível garantir que o uso desses indicadores permita que os gestores públicos e privados considerem efetivamente as metas de sustentabilidade nas suas ações ao longo do tempo. Os autores concluem que é importante combinar a abordagem científica com a abordagem de formulação de políticas públicas (através de técnicas participativas), no desenvolvimento de indicadores.

Ainda sobre as principais lacunas identificadas na produção científica, quanto ao âmbito da aplicação dos indicadores, os estudos destacam o turismo baseado na natureza ou no espaço rural (Baros & Dávid, 2011; Blackstock et al., 2009; Gilliano et al., 2009; Lee & Hsieh, 2016; Park & Yoon, 2010; Reihanian et al., 2015; Tshipala et al., 2019), e quanto à escala, focam essencialmente o nível nacional. Além disso, os modelos que incluem indicadores de sustentabilidade não abrangem as questões relacionadas com a participação de ‘*stakeholders*’, sobretudo a comunidade residente, o que sugere uma abordagem do tipo ‘*Top-down*’, ou seja, sem a inclusão em processos de participação pública mais alargados.

De acordo com Lützkendorfa & Balouktsia (2017), este tipo de abordagem não oferece garantias de resolução de problemas locais, por ser baseada no conhecimento e na contribuição de especialistas. Isso inclui, por exemplo, a consideração de padrões internacionais ou nacionais e, se existirem, de estratégias de sustentabilidade nacionais ou regionais. Em contrapartida, a abordagem ‘*Bottom-up*’ - que é baseada na experiência e nas redes locais através do envolvimento público -, fornece uma base para identificar os problemas locais, sendo importante para responder os objetivos e desafios do desenvolvimento sustentável.

A preocupação em encontrar indicadores do turismo que sejam internacionalmente válidos e a relevância de alguns indicadores, está dependente do contexto em que se aplicam, ou seja, os trabalhos sobre a sustentabilidade devem ser conduzidos ao nível local e baseados em indicadores adaptados à especificidade da região em estudo (Ko, 2001, 2005 apud Barros, 2009; Twining-Ward & Butler, 2002 apud Barros, 2009). Muitos países estão a desenvolver indicadores e métodos nacionais ou mais localizados (Mateus & Bragança, 2011), já que os objetivos do desenvolvimento sustentável do turismo devem considerar “o âmbito local como o nível básico e adequado para a aplicação dos indicadores de sustentabilidade, a fim de tornar exequíveis e alcançáveis às características, prioridades desejáveis e interesses específicos locais” (Hanai & Espíndola, 2011, p. 11).

Os indicadores mais ajustados às condições locais são os mais apropriados para medir o desenvolvimento sustentável (Lützkendorfa & Balouktsia, 2017). Os programas de intervenção na área de implementação da atividade turística devem considerar essa particularidade e incorporar a dimensão territorial, para que as políticas sejam definidas no local onde serão aplicadas (Blancas, et al., 2010).

Uma outra lacuna identificada na teoria e na prática do turismo é a baixa confiabilidade de dados e a dificuldade em definir os limites do turismo como uma atividade económica (Ceron & Dubois, 2003). A articulação de conjuntos de indicadores de desenvolvimento sustentável parece ser ainda mais difícil para o turismo do que para outros setores. Esta questão chama atenção para a necessidade de revisão dos aspetos teórico-metodológicos do tema em análise.

O subtítulo seguinte procura desenvolver uma síntese de possíveis sistemas de indicadores para a avaliação da sustentabilidade do turismo.

2.6.3 Sistema de indicadores para a avaliação da sustentabilidade do turismo

Com a pressão sobre os recursos turísticos e a urgência para o desenvolvimento sustentável, várias instituições estiveram envolvidas na criação de um conjunto de indicadores para o turismo (Torres-Delgado & Saarinen, 2014; Tudorache et al., 2017). No contexto europeu destaca-se a Comissão Europeia que lançou em 2013 um sistema de indicadores para a gestão sustentável das áreas turísticas, denominado Sistema Europeu de Indicadores do Turismo (ETIS - *European Tourism Indicators System*), inicialmente configurado com um total de 27 indicadores centrais e 40 indicadores adicionais (opcionais).

Em Portugal, o reconhecimento da importância da promoção de um turismo sustentável surge através de Partidário (1998, 1999), que, perante as dificuldades de clarificação dos modelos de desenvolvimento turístico, sugeriu um conjunto de medidas a implementar em território nacional e apresentou posteriormente critérios de sustentabilidade e indicadores de apoio à implementação desses critérios (Moniz, 2006).

Para além das questões estritamente associadas ao turismo, e à semelhança dos seus congéneres mundiais, Portugal publicou em 2002 um Sistema de Indicadores de Desenvolvimento Sustentável (SIDS), com indicadores ambientais, sociais, económicos e institucionais, assente no modelo Pressão-Estado-Resposta (PER), para dar resposta à necessidade de avaliar o progresso do país em matéria de sustentabilidade, possibilitando estabelecer a ligação com os principais níveis de decisão estratégica - políticas, planos e programas - de âmbito nacional, regional e setorial. Segundo Carvalho & Barcellos (2009), o modelo PER é o marco ordenador mais utilizado na análise de estatísticas e indicadores da área ambiental e do desenvolvimento sustentável. Está fundamentado em um marco conceitual que aborda os problemas ambientais segundo uma relação de causalidade. Os indicadores desenvolvidos pelo modelo buscam responder a três questões básicas: o que está acontecendo com o ambiente (Estado); por que isso ocorre (Pressão) e o que a sociedade está fazendo a respeito (Resposta).

O SIDS definiu cinco setores de atividade económica: turismo, transportes, indústria, agricultura e energia (APA, 2007). A flexibilização do processo de avaliação da sustentabilidade culminou com aprovação da Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS²⁰ - 2015) e do respetivo Plano de Implementação (PIENDS) através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 109/2007, de 20 de agosto. A ENDS foi elaborada de forma compatível com os princípios da Estratégia Europeia de Desenvolvimento Sustentável (EEDS - 2015), em harmonia com os ODM (2000-2015) e ODS (Agenda 2030).

Em Moçambique, a preocupação com as questões de desenvolvimento do turismo sustentável é manifestada pelo governo, através da Resolução nº 14 de 4 de abril de 2003, que aprova a “Política do Turismo e Estratégia de Sua Implementação - PTEI”, que estabelece a perspetiva orientadora do desenvolvimento da atividade turística em harmonia com os princípios de sustentabilidade definidos pela OMT. Por outro lado, é aprovado o “Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Moçambique - PEDTM (2004-2013)”, em outubro de 2004, documento que serve de base de planificação estratégica da atividade turística. O segundo PEDTM (2016-2025) foi aprovado pelo Conselho de Ministros em dezembro de 2015. A nível provincial, não existem documentos equivalentes ao PEDTM, apesar de existirem nas autarquias os Planos Estratégicos Municipais, em harmonia com os princípios do PEDTM.

Embora não exista um SIDS em Moçambique, muito menos um sistema de indicadores de desenvolvimento sustentável específico para avaliar a atividade turística, os instrumentos específicos acima identificados se articulam com os grandes objetivos de desenvolvimento económico e social do país, a partir do potencial territorial das provinciais e cidades. Desta

²⁰ Mais informais disponíveis em <http://www.apambiente.pt/index.php?ref=16&subref=143&sub2ref=734>.

forma, existem no país a Estratégia Nacional de Desenvolvimento - END (2015-2035), a Agenda 2025, o Programa Nacional de Desenvolvimento Sustentável - PNDS (2015-2035), o Plano Económico Social - PES (2019), a Estratégia Nacional de Inclusão Financeira - ENIF (2016-2022), o Programa Quinquenal do Governo - PQG (2015-2019), o PQG (2020-2024), os planos, programas e estratégias setoriais (como o PEDT), os planos estratégicos, económicos e sociais provinciais e os planos estratégicos municipais (Figura 2.6).

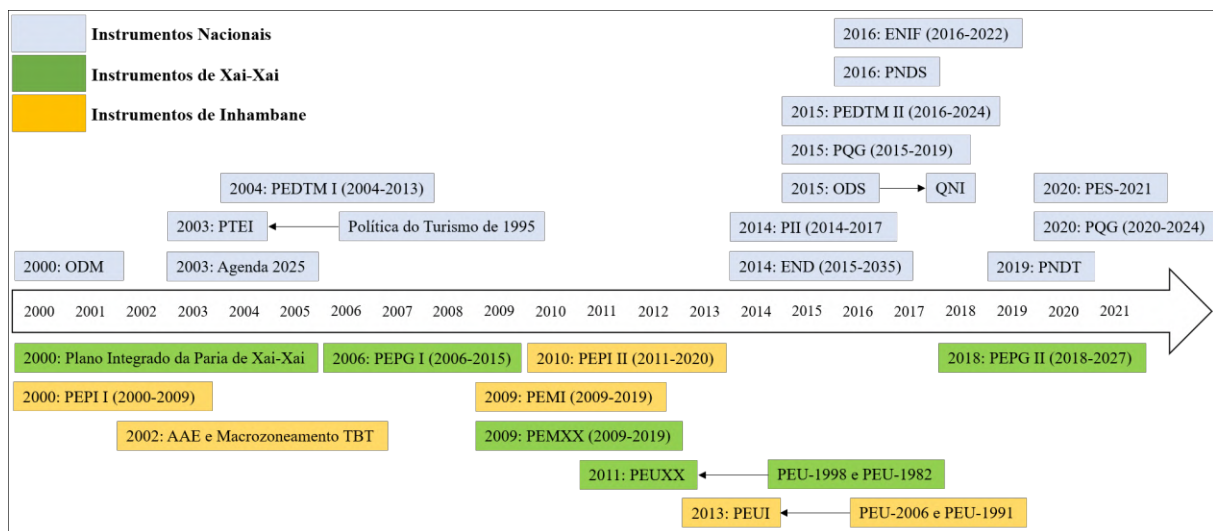


Figura 2.6 - Políticas públicas de Moçambique e de Inhambane e Xai-Xai entre 2000 e 2020

Os instrumentos identificados na Figura 2.6, procuram acomodar os ODS, tendo em conta os quatro pilares de sustentabilidade, contribuindo igualmente para a urbanização turística, como se detalha no Apêndice B, não obstante os desafios apresentados no subcapítulo 2.5.

Para implementar a Agenda 2030, em 2020, foi definido um Quadro Nacional de Indicadores (QNI) dos ODS, na forma de metas e indicadores específicos e relevantes. O QNI está alinhado com as prioridades de desenvolvimento de Moçambique, com destaque para o PQG 2020-2024. Contudo, persistem problemas de alinhamento com os instrumentos de gestão territorial de âmbito municipal (PEU, PGU, PPU, PP). Por outro lado, do total de 61 metas e 93 indicadores, o turismo é alvo em apenas uma meta (até 2030, elaborar e implementar políticas para promover o turismo sustentável, que gera emprego e promova a cultura e os produtos locais) e um indicador (PIB direto do turismo em percentagem do PIB total e a taxa de crescimento), o equivalente a quase 2% e cerca de 1%, respetivamente.

É importante também destacar neste debate, o PNDS, documento concebido no princípio do desenvolvimento integrado, através do uso sustentável dos recursos naturais, organização da terra e gestão ambiental. Todavia, o mesmo não define o turismo como um dos pilares estratégicos para fomentar a economia local através da complementaridade da oferta de serviços básicos, capacitação e atracção de investimentos para o desenvolvimento local, conforme a END (2015-2035). Portanto, este é um dos desafios que fundamenta a necessidade de avaliar o progresso do país em matéria de desenvolvimento sustentável e da sustentabilidade do turismo.

A Figura 2.7 (detalhada no Apêndice A) resume os possíveis modelos de sistemas de indicadores do turismo a nível global, entre 1995 e 2019. O trabalho de Sousa et al. (2012) identifica alguns sistemas entre 1995 e 2011. Os autores tiveram em consideração alguns critérios para analisar catorze modelos, quais sejam: quanto à consistência na seleção e análise dos indicadores, as dimensões e a amplitude de indicadores na quantificação da sustentabilidade dos destinos turísticos. Ora no presente estudo, procura-se aprofundar não só o número de artigos selecionados que se estendem até 2019, mas também observa questões específicas relacionadas com os critérios, quantificação, participação e dimensões da sustentabilidade.

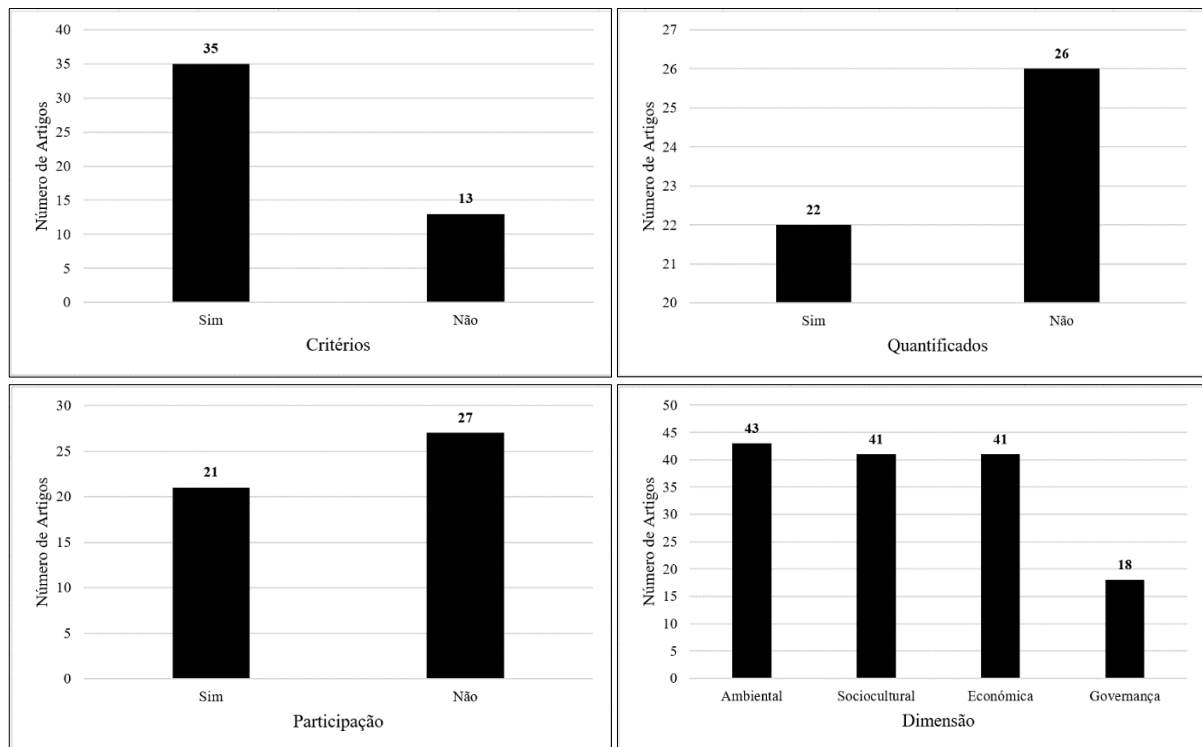


Figura 2.7 - Principais abordagens nos estudos sobre sistemas de indicadores para a avaliação da sustentabilidade da atividade turística

De acordo a Figura 2.7, um número considerável de estudos de caso não contemplava indicadores claros para poder comparar e julgar os critérios e limitam sua análise aos aspetos económicos e ambientais. Na abordagem quantitativa, ainda assim, constatou-se que é dada pouca atenção aos parâmetros de quantificação na avaliação da sustentabilidade turística.

Contudo, desde a proposta da OMT em 1995, o número de indicadores aumentou notavelmente, com a introdução de ferramentas de quantificação. Considerar as três principais dimensões da sustentabilidade em simultâneo tem sido a principal preocupação dos investigadores. Algumas das propostas são ainda incompletas no que diz respeito à abrangência²¹ pretendida, além de serem qualitativos e/ou baseados na abordagem não paramétrica.

²¹ Alguns trabalhos adotam ferramentas relevantes na avaliação do turismo, como os métodos Delphi e AHP (Lee & Hsieh, 2016 e Park & Yoon, 2011), a matriz de indicadores baseados na Força-Motriz-Pressão-Estado-Impacto-Resposta (Cunha, 2010 e Oliveira et al., 2008) e na Pegada Ecológica (Andrade, 2006).

A abordagem quantitativa tem sido apontada como a mais eficaz na avaliação da sustentabilidade do turismo, como acontece em outras áreas, quanto aos critérios de seleção e parâmetros de medição dos indicadores. Neste enquadramento, pode-se mencionar o trabalho de Blancas et al. (2010), autores responsáveis pelo desenvolvimento de uma metodologia baseada na programação de metas para obter um indicador sintético que auxilie o processo de tomada de decisão em situações práticas de desenvolvimento sustentável do turismo.

Trata-se de uma metodologia criada para o contexto costeiro da Espanha, embora possa ser testada em outras situações. A título de exemplo, Lozano-Oyola et al. (2012) aplicaram esta metodologia como ferramenta de planeamento para analisar a sustentabilidade de destinos culturais, onde foi possível definir três usos práticos: (i) o estabelecimento de planos de ação de nível regional, (ii) a definição de estratégias locais de curto prazo e (iii) o delineamento de práticas de *benchmarking* para comparação de destinos.

Blancas et al. (2016) partiram da mesma metodologia para avaliar a sustentabilidade do turismo em vinte e nove destinos europeus, levando em consideração o estágio atual da sustentabilidade e o progresso feito em direção a uma maior sustentabilidade. O Indicador Sintético baseado na Programação de Metas de Blancas et al. (2010) serviu ainda de base para a análise comparativa do turismo sustentável nos principais destinos costeiros da região de Múrcia, apresentada na investigação de Cobacho-Tornel (2018).

A principal crítica à abordagem paramétrica surge pelo facto da mesma não contemplar (no geral) a questão da participação pública das partes interessadas no desenvolvimento do turismo. A participação poderia, por si, garantir que os critérios de avaliação selecionados e os respetivos parâmetros para quantificar os indicadores, sejam os mais adequados para um determinado local em particular. Como resultado deste debate, os autores começam a combinar métodos quantitativos e qualitativos nos seus trabalhos. Por exemplo, Park & Yoon (2011) sugerem indicadores económicos para medir o desenvolvimento sustentável do turismo rural por meio da técnica Delphi (abordagem '*Bottom-up*') e pelo método *Analytic Hierarchy Process* (AHP) ('*Top-down*'). Já na perspetiva ambiental, Lee & Hsieh (2016) consideram os mesmos métodos para identificar os indicadores de turismo sustentável em zonas húmidas.

Finalmente, para acomodar a questão da participação e tornar o planeamento do turismo colaborativo e/ou participativo, uma quarta dimensão denominada de "governança" ou "dimensão institucional", já atrás referida é introduzida nos sistemas existentes (Blackstock et al., 2009; Dymond, 2010; Hanai, 2009; Lacerda, 2011; Rajaonson & Tanguay, 2012; Santos & Cândido, 2018; Silva & Cândido, 2016; Tanguaya et al., 2012; Tudorache et al., 2017).

A partir desta análise foi possível identificar que o número e tipo de indicadores passíveis de aplicar ao caso do impacto da atividade turística na urbanização é vasto. Contudo, como se descreve no subcapítulo seguinte, é fundamental definir os métodos que melhor se adaptarão a uma ponderação e análise de um conjunto de indicadores selecionados, uma vez que existem vários métodos ou ferramentas de avaliação da sustentabilidade. Por exemplo, Parris & Kates

(2003) apud Cordeiro (2008), mencionam o *Compendium of Sustainable Development Indicator*, do Instituto Internacional para o Desenvolvimento Sustentável (<http://www.iisd.org/measure/compendium/>), que enumerou mais de 500 métodos.

Alguns dos principais métodos são: *DSR (Driving-Force-State-Response)*, *GPI (Genuine Progress Indicator)*, *GNNP (Green Net National Product)*, *NPP (Net Primary Productivity)*, *ES (Environmental Space)*, *ISEW (Index of Sustainable Economic Welfare)*, *HDI (Human Development Index)*, *MIPS (Material Input per Service)*, *Earthcheck*, *DS (Dashboard of Sustainability)*, *EFM (Ecological Footprint Method)*, *EcoIndex*, *FDES (Framework for the Development of Environment Statistic)*, *BS (Barometer of Sustainability)*, *SBO (System Basic Orientors)*, *Wealth of Nations*, *SEEA (System of Integrating Environment and Economic)*, *NRTEE (National Round Table on the Environment and Economic)*, *IWGSD (Interagency Working Group on Sustainable Development Indicators)*, *EE (Eco Efficiency)*, *SPI (Sustainable Process Index)*, *EIP (European Indices Project)*, *ESI (Environmental Sustainability Index)*.

Embora muitos métodos contemplem critérios e parâmetros, alguns são específicos à análise ambiental (*Ecological Footprint Method*; *EcoIndex* e *Framework for the Development of Environment Statistics*), outros destacam aspetos económicos e ambientais (*Pressure-State-Response*), ou enfoques sociais e ambientais (*Barometer of Sustainability*) e, outros ainda levam em consideração todas as dimensões da sustentabilidade (*Earthcheck*, *Dashboard of Sustainability*, *Driving Forces-Pressure-State-Impact-Response* e análise multicritério).

Esta síntese é fundamental para construir um sistema de indicadores aquedado a diagnosticar e programar a urbanização turística no caso específico de Moçambique, mas não só. Esse conjunto de indicadores é apresentado no Capítulo 4 e detalhado no Capítulo 6.

2.7 Conclusão

Ao longo da história da humanidade (desde a fase pré-capitalista, até a pós-modernidade, passando pela urbanização industrial), vários processos foram identificados para caracterizar o espaço urbano, o que torna difícil encontrar um único conceito para explicar a urbanização. Por outro lado, embora as variáveis de análise como população, atividade económica, organização política, cultura e território sejam comuns, na prática, os processos de urbanização apresentam diferenças relativas, por exemplo, quando se estuda a realidade dos espaços urbanos do norte global e o sul global.

A partir da ideia de urbanização planetária/acelerada (ou rápida urbanização), é inegável que muito tem sido feito no desenvolvimento de teorias, modelos, metodologias ou conceitos para compreender os processos emergentes da urbanização. De facto, novos conceitos foram introduzidos, uns quase que exclusivos do norte global, como é o caso dos conceitos de cidades globais, megacidades, *edge cities*, e *inner cities*; e outros com predominância no sul global, ou nas áreas periféricas do ocidente, onde se destacam os conceitos de urbanização popular,

planeamento do urbanismo, urbanização de moradias de massa, produção de centralidades e dualidade urbana (centro e periferia).

Em ambos contextos, a urbanização turística tem merecido pouca atenção no quadro dos conceitos emergentes, tanto na teoria urbana, assim como nos estudos turísticos, apesar do turismo representar uma atividade de grandes proporções, e responsável pela transformação e produção de muitas cidades no mundo inteiro. Com base nas lacunas identificadas neste enquadramento, e pelo facto de existirem poucos estudos de casos, sobretudo em Moçambique, esta tese pretende contribuir para ampliar o debate teórico e empírico, colocando em pauta a urbanização turística, a partir de uma realidade do sul global. Por outro lado, para avaliar a sustentabilidade deste tipo de urbanização, diferentes sistemas de indicadores e métodos de análise multicritério foram examinados.

Partindo da motivação inicial desta tese, encontrar formas de avaliar e garantir a sustentabilidade turística em Moçambique, foi fundamental considerar como ponto de partida, a relação entre o turismo e o paradigma do desenvolvimento sustentável. Este paradigma tem estimulado diferentes organizações públicas e privadas a trabalhar no desenvolvimento de indicadores para avaliar e monitorar atuais e potenciais impactes causados pela atividade.

Embora existam vários estudos que documentam a relação entre turismo e sustentabilidade, a atenção geralmente foca-se em ambientes fora dos centros urbanos, com o surgimento das modalidades especializadas de turismo, como o ‘Ecoturismo’, o ‘Turismo Responsável’, o ‘Turismo Rural’, o ‘Turismo Cultural’ e o ‘Turismo Étnico’. Esta investigação pretende considerar um sistema de indicadores que, independentemente da especialização de uma determinada atividade turística e considerando sobretudo o turismo que se realiza dentro ou próximo de áreas urbanas, esteja focado na avaliação da sua sustentabilidade.

Vários autores são unânimes em afirmam que a definição de critérios globais para os indicadores da sustentabilidade turística contribui para a estruturação dos processos de análise que os relacionam de uma forma sistemática, sendo que o uso de um sistema de indicadores (ambientais, económicos socioculturais e político-institucionais) associados a um planeamento participativo, vem sendo apontado como a estratégia mais eficaz de gestão pública para o desenvolvimento do turismo sustentável e sustentabilidade urbana. Todavia, as evidências sobre esta eficácia nem sempre são consistentes, o que torna a sua aplicação discutível. Portanto, não há entendimento suficientemente robusto sobre como a definição e aplicação de um sistema de indicadores de sustentabilidade turística ajudará a reduzir os impactes negativos. Este facto sugere a necessidade urgente de promover a definição universal destes indicadores e, conseqüentemente, criar modelos de referência, replicáveis noutras situações, que possam auxiliar as empresas, os responsáveis pelas políticas públicas e as autoridades governamentais, a tomarem decisões mais sólidas neste processo.

Os indicadores do turismo são sistematizados com o propósito de avaliar a sustentabilidade do setor, como instrumento para a gestão dos impactes e para influenciar o processo de tomada de

decisão no quadro do planeamento territorial (urbano) integrado. Neste âmbito, é importante combinar abordagens qualitativas e quantitativas, na tentativa de responder a estes objetivos.

A principal limitação resulta da fragilidade na abordagem de critérios e parâmetros quantitativos de avaliação, associado a questões político-institucionais e de participação das partes interessadas do turismo, que não são devidamente consideradas nos modelos de sistemas de indicadores da sustentabilidade do turismo. Contudo, alguns modelos são mais consistentes e de fácil aplicação, sendo úteis para integrar uma análise multicritério, com a triangulação da técnica Delphi. Nesta tese, no processo de seleção de indicadores, foi feita ainda uma análise de diferentes políticas públicas (instrumentos estratégicos de desenvolvimento económico e social, instrumentos de ordenamento do território e instrumentos de planeamento do turismo). Por outro lado, para avaliar o sistema de indicadores são identificados dois métodos MCDA: o AHP para atribuição de pesos relativos aos indicadores, através da classificação dos principais grupos de critérios; e o método ELECTRE Tri para classificar o sistema através da agregação de preferências e apresentação de cenários (classificação de grupos de critérios e subcritérios).

Portanto, a relevância da investigação fundamenta-se pelo facto de a urbanização turística ser um conceito relativamente recente na teoria urbana e nos estudos turísticos, ao mesmo tempo que são poucos os trabalhos empíricos e de aplicação realizados sobre essa teoria. Como consequência, verifica-se uma lacuna teórico-metodológica com falta de modelos de análise passíveis de aplicação universalmente, e por isso voltados para consideração das especificidades locais do espaço urbano e da atividade turística. Ou seja, considerando a forma como a urbanização relacionada com a atividade turística representa uma parte significativa destes espaços. Estas dificuldades são visíveis sobretudo em países do sul global (como Moçambique), onde áreas consideráveis de cidades onde o turismo é uma das principais atividades económicas ainda não foram consideradas no contexto de urbanização turística.

Avaliar a tendência desta nova urbanização é também relevante para auxiliar a mitigar os erros do passado, já que a urbanização em Moçambique tem sido resultado de um planeamento territorial espontâneo, focado no rápido crescimento económico e menos baseado em procedimentos de base científica ou técnica. Assim, procura-se examinar a atividade turística no contexto do desenvolvimento sustentável das cidades, considerando as relações estruturais do turismo local/regional, como forma de sintetizar as transformações ambientais, socioculturais, económicas e institucionais do território Moçambicano.

A revisão da literatura científica destacou a integração da atividade turística no planeamento do território numa perspetiva de sustentabilidade. Desta forma, o objetivo do próximo capítulo analisa as cidades Moçambicanas e o planeamento territorial. Este enquadramento é importante para melhor compreender o processo de urbanização e a evolução da atividade turística em Moçambique. Embora a tese tenha como estudos de caso as cidades de Inhambane e Xai-Xai, a mesma propõe-se a desenvolver uma metodologia que consiste na criação de um sistema de indicadores que possa medir o nível de sustentabilidade da atividade turística nos processos de urbanização destas cidades, e que também possa ser replicada noutras cidades Moçambicanas.

3 AS CIDADES MOÇAMBICANAS E O PLANEAMENTO TERRITORIAL

3.1 Introdução

O presente capítulo faz um enquadramento relativo ao desenvolvimento urbano em Moçambique, para melhor compreender o processo de urbanização das suas cidades. Para tal, considera o Sistema de Planeamento Territorial (SPT), onde são estabelecidos os Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) a serem implementados em diferentes âmbitos ou níveis do sistema.

O capítulo está organizado em quatro partes. No subcapítulo 3.2 é feita a descrição geral do território nacional, destacando-se os aspetos sociodemográficos e económicos. No subcapítulo 3.3, com base na divisão administrativa, faz-se a discussão da categoria espaço urbano, de acordo com os critérios de classificação definidos por diferentes instituições, para além do enquadramento histórico-legal do desenvolvimento urbano, em harmonia com as condições de urbanização que configuram o modelo de estrutura urbana do país. Ainda neste subcapítulo é apresentado a base normativa do planeamento urbano a partir da hierarquia de aplicação dos IGT. No subcapítulo 3.4 é abordado o turismo em Moçambique, reconhecendo que essa contextualização contribuirá para uma melhor reflexão do desenvolvimento do turismo nas duas cidades analisadas (Capítulo 5). No último subcapítulo se apresenta a conclusão.

3.2 Caracterização geral de Moçambique

A República de Moçambique localiza-se na costa oriental da África Austral e ocupa uma superfície de 801.590 km². É atravessado pelo trópico de Capricórnio e faz fronteira a Norte com a Tanzânia, a Oeste com o Maláui, Zâmbia, Zimbabué, a Sudoeste e Sul com a África do Sul e Suazilândia (Figura 3.1). O país é banhado ao longo de cerca de 2.515 km de costa pelo oceano Índico e situa-se frontalmente à Ilha de Madagáscar, da qual se separa através do canal de Moçambique (Ferrão, 2002; INE, 2008).

De acordo com o Censo 2017, o país tem 27.909.798 habitantes, um aumento de 35% em relação ao Censo de 2007. A taxa de crescimento da população foi de 2,8%, portanto, a maior cifra de todos tempos, já que nos Censos 1980, 1997 e 2007, as taxas foram de 2,5%, 1,7% e novamente 2,5%, respetivamente. Do universo atual, 52% dos habitantes são do sexo feminino, o que significa que para cada 100 mulheres há 93,5 homens.

A população estrangeira é de 142.315 habitantes, apenas 0,5%, uma redução na ordem de 0,5% em relação a 2007. Dos estrangeiros, aproximadamente 4% são de nacionalidade portuguesa. A densidade demográfica é de 33,5 habitantes por km².

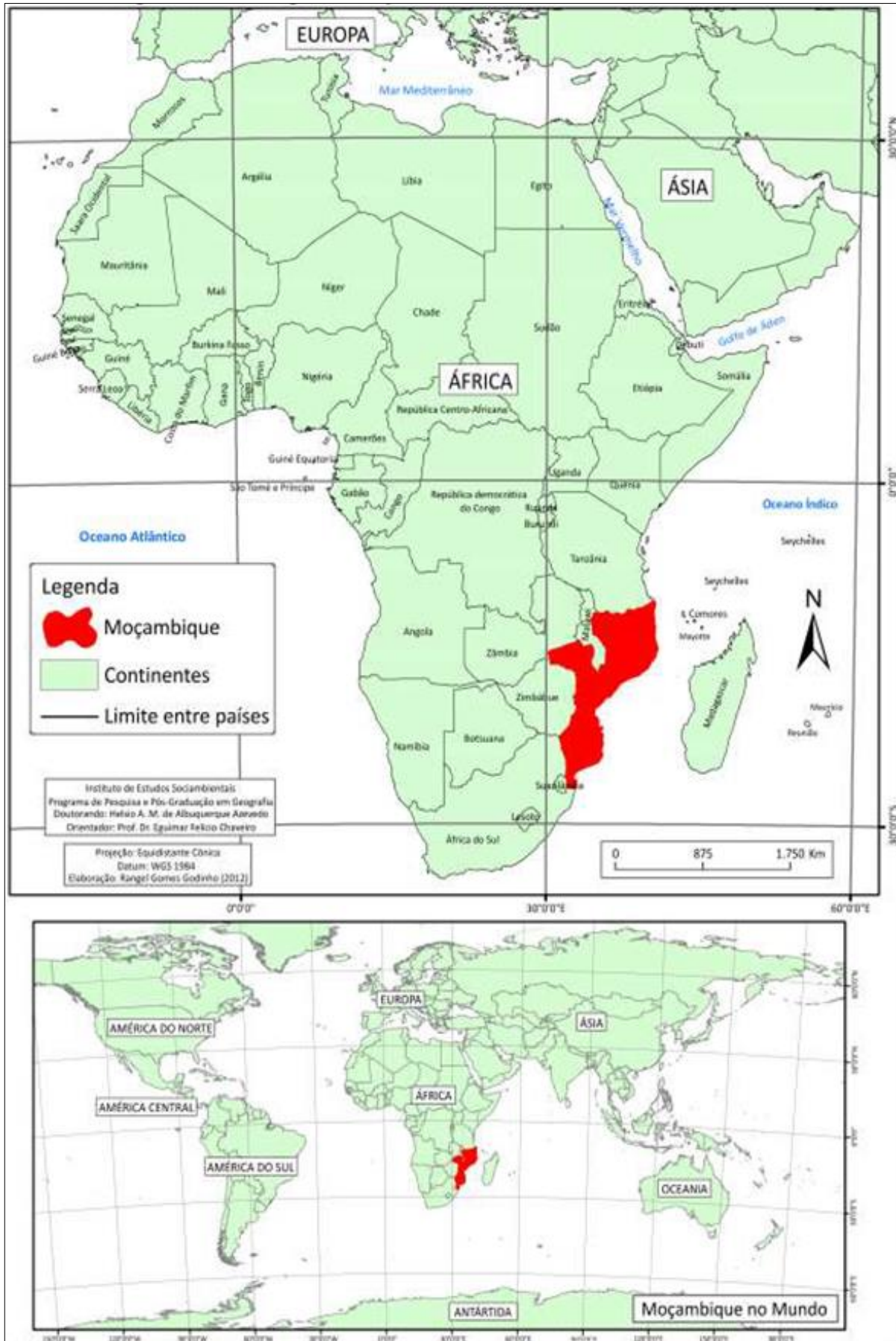


Figura 3.1 - Localização geográfica de Moçambique no mundo (Azevedo, 2014)

A pirâmide etária é constituída por uma população que tem na sua maioria idades compreendidas entre os 15 e 64 anos (50,1%) e 0 e 14 anos (46,6%), para uma esperança de vida à nascença de 53,8 anos, um aumento de quase 3 anos, relativamente ao ano 2007. O padrão de 2007 se mantém, isto é, as mulheres continuam a viver mais comparativamente aos homens, com 56,5 e 51 anos, respetivamente (Tabela 3.1). A evolução positiva em relação a esperança média de vida dos moçambicanos, sem considerar outros fatores, relaciona-se diretamente com a redução da taxa bruta de mortalidade que em dez anos baixou de 13,8 óbitos (2007) para 11,8 óbitos (2017), não obstante o aumento geral da população. Contudo, os números ainda são assustadores, uma vez que em cada mil habitantes, morrem cerca de 12 pessoas. Por outro lado, em cada 100 mil nados vivos, morrem cerca de 452 mulheres e, em cada mil nascidos vivos, morrem 67 menores de 1 ano (Tabela 3.1).

Tabela 3.1 - Esperança de vida e mortalidade (construído a partir de INE, 2019)

Esperança de vida (número médio de anos)	2007	2017	Δ (%)	Mortalidade (óbitos)			
				2007	2017	Δ (%)	
Global	50,9	53,8	5,7	Taxa Bruta de Mortalidade	13,8	11,8	- 14,5
Homens	48,8	51,0	4,5	Taxa de Mortalidade Materna	500,1	451,6	- 9,7
Mulheres	52,9	56,5	6,8	Taxa de Mortalidade Infantil	93,6	67,3	- 28,0

A esperança média de vida é um dos indicadores utilizados para determinar o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), juntamente com a educação e o PIB *per capita*. Relativamente ao setor da educação, houve melhorias significativas nos últimos 10 anos, portanto, a percentagem de pessoas com 15 anos e mais de idade que não sabem ler nem escrever baixou de 50,4% em 2007 para 39% em 2017. Embora a população feminina seja maior, é neste grupo onde se registam as maiores taxas de analfabetismo, que estiveram na ordem de 64,2% e 49,4%, entre os dois anos em análise.

Esta tendência que aponta para um número maior de mulheres analfabetas se reflete também nas áreas urbanas, onde a taxa foi de 25,7%, contra 11,2% referente a dos homens (Tabela 3.2). Em resumo, a taxa de analfabetismo é menor nos homens, sobretudo para os residentes das áreas urbanas; e continua a ser alta nas áreas rurais, com peso relativo acrescido nas mulheres.

Tabela 3.2 - Taxa de analfabetismo (construído a partir de INE, 2019)

	2007 (%)	2017 (%)	2017 (%)	Área de Residência		
				Urbana (%)	Rural (%)	
Homens	34,6	27,2	Homens	27,2	11,2	36,7
Mulheres	64,2	49,4	Mulheres	49,4	25,7	62,4
Total	50,4	39,0	Total	39,0	18,8	50,7

A economia de Moçambique é precária e dependente do Investimento Direto Estrangeiro (IDE), tendo a África do Sul como principal parceiro comercial, seguido pelos Países Baixos, China, Índia, EAU, Bahrain, Portugal, Reino Unido, EUA e Japão (Tabela 3.3). Contudo, o solo é rico em ouro, carvão, sal, grafite e bauxite, mas ainda é pouco explorado. O país possui também reservas de gás natural, petróleo, mármore e madeiras. No geral, os principais recursos naturais

são a energia hidroelétrica, gás, carvão, alumínio, minerais, madeira e terra agrícola (MIC, 2010). A maioria da população vive da agricultura de subsistência.

Tabela 3.3 - Principais parceiros comerciais de Moçambique (média 2011-2015) (construído a partir de UNDESA, s.d., in: MIC, 2016)

(milhões de USD)	Valor do comércio (exportações + importações)	Balança comercial
África do Sul	3.264	-1.789
Países Baixos	1.678	537
China	851	-371
Índia	625	34
Emiratos Árabes Unidos	550	-465
Bahrain	465	-447
Portugal	434	-336
Reino Unido	354	-68
EUA	289	-152
Japão	238	-198

As principais exportações centram-se no camarão, castanha de caju, gergelim, amêndoa, açúcar, e algodão nos produtos alimentares e nas culturas de rendimento, respetivamente. Quanto aos megaprojetos, indústria extrativa e produtos indústrias o país exporta principalmente alumínio, carvão, gás natural e eletricidade, enquanto o setor importa petróleo, alumínio em bruto, eletricidade e maquinaria (Quadro 3.1), tendo a África do Sul como principal fonte das importações, e os Países Baixos como destino das exportações nacionais (Figura 3.2).

Devido a forte dependência do IDE, a balança comercial do país é deficitária. Por exemplo, entre 2011 e 2015 a balança foi negativa, com exceção para as trocas comerciais realizadas entre Moçambique e Índia, que teve um *superavit* de 34 milhões de USD (Tabela 3.3).

Quadro 3.1 - Carteira dos principais produtos exportados e importados em Moçambique (média 2011-2015) (construído a partir de UNDESA, s.d., in: MIC, 2016)

	Megaprojetos, Indústria Extrativa e Produtos Industriais	Culturas de Rendimento	Produtos Alimentares
Exportações	- Alumínio	- Castanha de caju	
	- Carvão	- Gergelim	
	- Gás natural	- Amêndoa	
	- Eletricidade	- Açúcar	- Crustáceos
	- Áreas pesadas	- Algodão	
	- Pedras preciosas	- Banana	
	- Madeira	- Tabaco	
	- Petróleo		
Importações	- Alumínio em bruto		- Trigo
	- Eletricidade		- Milho
	- Maquinaria		- Arroz
	- Material de construção	- Açúcar	- Peixe congelado
	- Veículos		- Animais vivos e carnes
	- Produtos farmacêuticos		
	- Mobiliário		

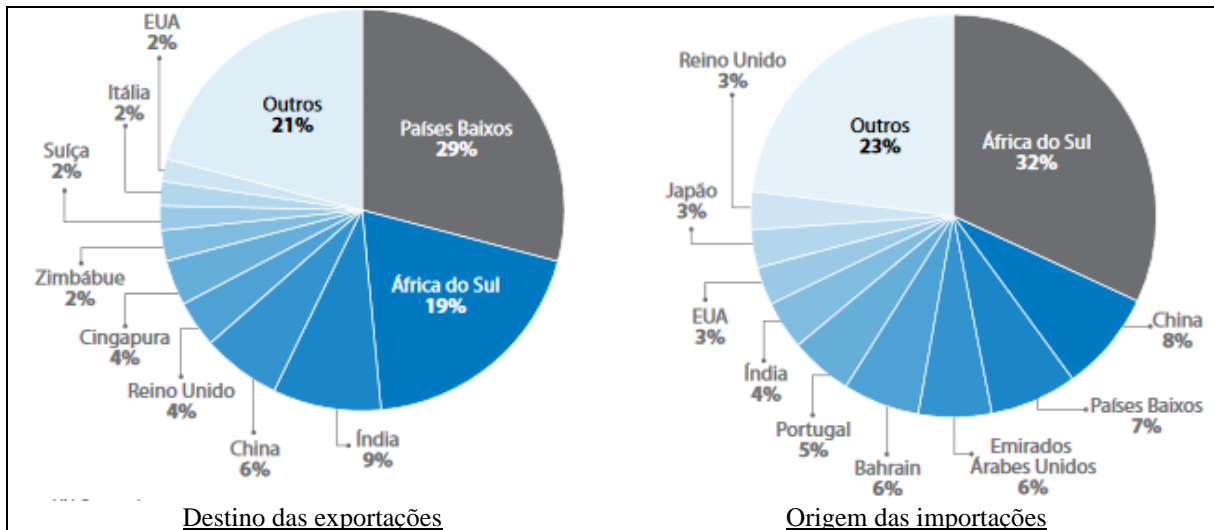


Figura 3.2 - Destino das exportações e origem das importações de Moçambique (média 2011-2015) (UNDESA, s.d., in: MIC, 2016)

A população economicamente ativa é de 57,6%²², sendo a maioria homens (51%) (INE, 2019). Esta tendência altera o padrão que caracterizou os residentes moçambicanos nas últimas décadas. De acordo com o Censo 2007, as mulheres representavam a maior força de trabalho, cifrada em 50,3%. Ainda em 2007, a população ativa era de 69,2%, portanto, maior que 2017, taxada em 57,6%. Contudo, em termos absolutos, existem agora mais de 16 milhões de habitantes em situação económica ativa, contra pouco mais de 14 milhões do ano 2007. O decréscimo em causa é justificado pelas guerras que tiveram palco no território nacional, pelos movimentos migratórios dos homens, sobretudo para trabalhar nas minas (ouro e diamante) e plantações sul-africanas, e pela tendência de crescimento natural da população.

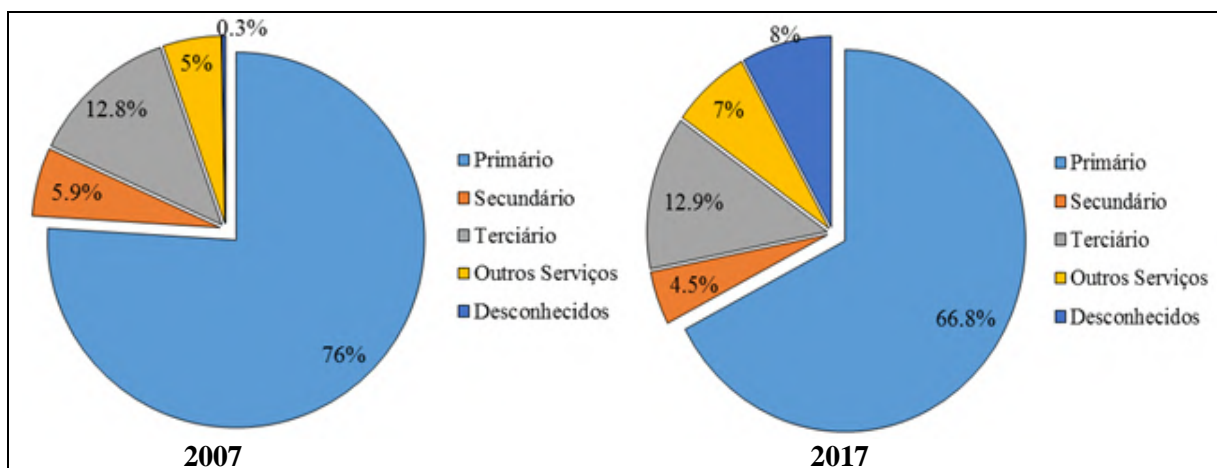


Figura 3.3 - Distribuição da força de trabalho por setores de atividades (construído a partir de INE, 2019)

²² Este número não é surpreendente, pois, quando correlacionado com a estrutura etária da população segundo grupos funcionais, verifica-se que a maior parte da população está no intervalo dos 15 a 64 anos.

A força de trabalho acima identificada dedica-se a prática de atividades do setor primário (66,8%), onde se destaca a agricultura, incluindo silvicultura, pesca e extração mineira. O setor terciário segue ocupando a segunda posição (12,9%), representado pela área dos transportes e comunicações, comércio, finanças e serviços administrativos. Por fim, o ramo da transformação, representado pela indústria manufatureira, energia e construção, ocupa o quarto lugar (4,5%) no ranking dos setores de atividades, já que no terceiro lugar, o gráfico é ocupado pelos outros serviços (7%), onde se destaca o turismo.

O setor de serviços foi o único que cresceu entre 2007 e 2017, de 5% para os atuais 7%, neste caso, considerando apenas a categoria “outros serviços”, embora a tendência prevaleça no “setor terciário” (Figura 3.3). Esta avaliação não considera o “ramo desconhecido”, que teve um incremento de 0,3% para 8%, no mesmo horizonte temporal de análise.

No que diz respeito a produção, o PIB real em termos de Paridade de Poder de Compra (PPP) no ano 2017 foi de 3.734 mil milhões de USD o equivalente a um PIB *per capita* de 1.243 USD. No igual período, o PIB nominal foi de 12.681 mil milhões de USD, para um PIB *per capita* de USD 429 (FMI, 2018²³). A taxa atual de crescimento do PIB é de 3,7% (INE, 2019). De acordo com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), Moçambique tem um dos IDH mais baixos do mundo (0,437) (UNDP, 2018), ocupando a posição 180 (num universo de 189 países), depois da Eritreia e seguido pela Libéria, Mali, Burkina Faso, Serra Leoa, Burundi, Chade, Sudão do Sul, República Centro Africana e Níger que ocupa a última posição. O país tem o IDH mais baixo da SADC, da CPLP e da comunidade dos PALOP.

A desigualdade na distribuição da renda é visível nas cidades, caracterizadas pela dicotomia “área formal” urbanizada e “área informal” suburbana ou periférica, como se descreve adiante, ocupando o índice 54 de acordo com o coeficiente de Gini, em relação a 2014 (World Bank, 2019²⁴). No terreno, verifica-se a consolidação de uma população cada vez mais pobre e de uma classe social cada vez mais rica.

3.3 Organização territorial e contexto urbano

3.3.1 Aspetos gerais

Moçambique está dividido²⁵ em províncias (maior unidade territorial) e estas em distritos, que por sua vez se dividem em postos administrativos e estes em localidades (o nível administrativo mais baixo) (Lei n° 4/86²⁶, de 25 de julho; Lei n° 8/2003²⁷, de 19 de maio). Desde 1997 o país

²³ <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2018/01/weodata/weorept.aspx?>

²⁴ <https://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.GINI?end=2015&locations=MZ&start=1981&view=chart>.

²⁵ No caso de Portugal, as principais divisões administrativas são distritos (18 no continente e duas regiões autónomas dos Açores e Madeira), que se subdividem em concelhos (308) e freguesias (3.091). Os distritos representam a mais relevante subdivisão do país (DGT, 2016).

²⁶ Que aprova a 5ª Revisão da Constituição de 1975. As conclusões resultaram da análise profunda da situação política, militar, económica e social do país, culminando com a presente divisão administrativa.

²⁷ Que estabelece os princípios e normas de organização, competência a funcionamento dos Órgãos Locais do Estado (OLE) nos escalões de província, distrito, posto administrativo e de localidade.

institucionalizou as autarquias locais, com o processo de municipalização (Lei nº 2/97²⁸, de 18 de fevereiro). O país tem onze províncias distribuídas em três regiões geográficas (Figura 3.4 e Tabela 3.4), a região norte é constituída pelas províncias de Cabo Delgado, Nampula e Niassa; centro pelas províncias de Sofala, Manica, Tete e Zambézia; e sul pelas províncias de Maputo cidade (maior cidade e capital nacional), Maputo província, Gaza e Inhambane.



Figura 3.4 - Divisão de Moçambique por províncias (Azevedo, 2014)

Segundo Araújo (2003), do ponto de vista geográfico estras três regiões são: norte do Zambeze, que engloba todo o território nacional que do rio Zambeze se estende até ao rio Rovuma, que constitui limite norte; entre o Save e o Zambeze, território localizado entre estes dois rios; sul do Save, que se estende desde a fronteira sul até o rio Save.

²⁸ Lei de Bases das Autarquias que estabelece o quadro jurídico sobre a implantação das autarquias locais.

As províncias de Nampula e Zambézia são as mais populosas e concentram 39% da população, enquanto Niassa, com cerca de 129.056 km² e Zambézia com 105.008 km², são as provinciais mais extensas do país (Tabela 3.4). É na região sul onde se localizam as cidades de Inhambane (erguida em 1956) e de Xai-Xai (criada em 1961), capitais das províncias de Inhambane e Gaza, respetivamente. E serão estas duas cidades consideradas como estudo de caso nesta tese.

Tabela 3.4 - Características do território moçambicano (construído de INE, 2009; 2019)

Nº	Província	Capital	Criação (capital)	Área (Km ²)	População (2007)	População (2017)	Δ (%)	Região
1	Niassa	Lichinga	1962	129.056	1.213.398	1.810.794	49,2	Norte
2	Cabo-delegado	Pemba	1958	82.625	1.807.485	2.320.261	28,4	
3	Nampula	Nampula	1956	81.606	4.084.656	5.758.920	41,0	
4	Zambézia	Quelimane	1942	105.008	3.890.453	5.164.732	32,8	Centro
5	Tete	Tete	1959	100.724	1.807.485	2.648.941	46,6	
6	Manica	Chimoio	1969	61.661	1.438.386	1.945.994	35,3	
7	Sofala	Beira	1907	68.018	1.685.663	2.259.248	34,0	Sul
8	Inhambane	Inhambane	1956	68.615	1.304.820	1.488.676	14,1	
9	Gaza	Xai-Xai	1961	75.709	1.236.284	1.422.460	15,1	
10	Maputo	Matola	1972	26.058	1.225.489	1.968.906	60,7	Sul
11	Maputo cidade	Maputo	1887	300	1.111.638	1.120.867	0,8	
Total				799.380	20.632.434	27.909.798	35	
População Urbana (%)					30,4	33,4	48,6	
População Rural (%)					69,6	66,6	29,4	

Segundo o INE (2019), 33,4 % da população reside na área urbana. Em 2007, este número foi de 30,4 % (Tabela 3.4). Para as Nações Unidas, Moçambique tem uma das mais elevadas proporções de população urbana na África Oriental, cifrada em 36% (UN, 2014; World Bank Staff & Muzima, 2009) e prevê-se que atinja até 2030, os 60%. De acordo com esta previsão, poderá haver até 2030 cerca de 17 milhões de pessoas nas áreas urbanas. Projeta-se que, em 2025, seja o quarto país mais urbanizado da África Austral (MOPHRH, 2016). Entre 2007 e 2017 a taxa de crescimento da população foi de 35%, enquanto o crescimento da população urbana foi de 48,6%, portanto, maior ainda que a rural que aumentou 29,4% (Tabela 3.4).

As taxas de crescimento, tanto urbana como municipal foram sempre superiores às taxas nacional e rural (2,3% ano), por exemplo, como provam os dados do Censo 1997 e 2007. De acordo com World Bank Staff & Muzima (2009), três fatores de particular importância estiveram por detrás desta urbanização: a migração líquida positiva de populações para áreas urbanas, o aumento natural da população (excedente de nascimentos em relação a mortes²⁹) nas zonas urbanas, num valor mais elevado que no resto da população, e a reclassificação de aglomerados rurais como aglomerados urbanos (áreas periurbanas).

Para Monteiro (2017), o crescimento populacional, o investimento privado e público, a expansão e disponibilidade de água e rede de energia, o saneamento e a relativa melhoria nas áreas de transportes e comunicações, são outros fatores que tem influenciado a urbanização acelerada em Moçambique.

²⁹ A este ponto associa-se a elevada taxa de mortalidade em zonas rurais (24 por 1000) em comparação com a de zonas urbanas (14,3 por 1000) (World Bank Staff & Muzima, 2009).

Considerando as taxas anuais de crescimento entre 1997 e 2007, as populações urbanas e municipais deveriam crescer para quase 12 e 10 milhões de habitantes, respetivamente. Isso significa que entre 2008 e 2030 as áreas urbanas e os municípios tiveram/terão cerca de 250 mil e 200 mil novos residentes em cada ano (World Bank Staff & Muzima, 2009). Estes números implicam desafios substanciais, relacionados com a criação de infraestruturas socioeconómicas, bem como oportunidades de emprego e produtividade nos centros urbanos em crescimento.

Cerca de 75% da população urbana em Moçambique vivia em áreas informais³⁰ (Robson et al., 2009). Embora a cifra tenha reduzido para 70% (MOPHRH, 2016), aproximadamente “70% das populações urbanas vivem ainda em povoações com características de bairros de lata³¹, incluindo um crescimento intenso e desregulado, a falta de infraestruturas de serviços comuns como a água, saneamento, remoção de resíduos sólidos, esgotos, eletricidade, e onde os lares são feitos em materiais precários” (World Bank Staff & Muzima, 2009, p. 16).

Este cenário que caracteriza o urbano em Moçambique é também realidade no contexto africano, onde a taxa de urbanização aumentou drasticamente de 15% em 1960 até 40% em 2010 e estima-se que atinja 60% em 2050 (UN-Habitat, 2010; Freire et al., 2014).

A nível regional, a África Subsaariana, última macrorregião a ser urbanizada (Tique, 2010), está a atravessar uma das mais importantes transições demográficas e económicas na sua história, com um alto crescimento populacional, uma urbanização generalizada e acelerada, não obstante a fraca provisão de serviços públicos, incluindo saúde, água e saneamento, e altas taxas de desemprego na população jovem (Knott, 2005).

É dentro deste quadro que alguns fatores demonstram a gravidade dos desafios que os países africanos enfrentam (Knott, 2005): no ano 2000, 25% da população africana vivia em zonas urbanas, em 2020 previu-se que esse número seria de quase dois terços; o processo de urbanização na África é muito mais rápida do que aconteceu em outras regiões do mundo, no entanto, em todo o mundo, a urbanização rápida sempre esteve diretamente relacionada com o crescimento económico, à exceção de África, ironicamente, onde as zonas urbanas detêm 60% do PIB; e mais de 70% dos africanos que residem nessas zonas vivem nos bairros de lata.

Em Moçambique, estudos realizados pelo arquiteto José Forjaz estimaram a existência de cerca de 1.500.000 famílias urbanas e que destas 1.000.000 viviam em zonas informais. O crescimento da população urbana em um ano (2007) seria de cerca de 51.350 famílias, das quais 36.750 estariam instaladas em áreas informais.

³⁰ Existem outras expressões usadas como: áreas de caniço, precárias, ilegais, espontâneas, periféricas, suburbanas e irregulares. Para Araújo (2003), estas áreas correspondem a “cidade de caniço”, herança da cidade colonial também apelidada de cidade negra, suburbana, horizontal, não planificada, de construção espontânea e de material precário (estacas, barro, caniço, etc.), sem infraestruturas e serviços e que se dispunha à volta da “cidade de cimento”, cercando-a. As transformações após a independência não alertaram a dualidade económica, social e territorial das cidades moçambicanas e africanas no geral (Fernandes & Mendes, 2012b).

³¹ As Nações Unidas usam o termo “*Slums*” para se referir a estes bairros.

Para os residentes das áreas urbanas informais, os principais problemas estão relacionados com as dificuldades de acesso a água, energia e saneamento básico, esgotos deficientes, falta de segurança e dificuldade de acesso dos seus lares para o emprego ou serviços (Forjaz, 2006, apud Roson et al., 2009). Os habitantes sofrem também com a insegurança quanto à legitimidade dos seus direitos de ocupação da terra e da construção onde vivem. Os estratos sociais mais abastados, que vivem em áreas de habitação formal, sentem o problema da habitação em termos de sobrelotação, casas que não correspondem às suas expectativas sociais ou dos elevados custos da habitação em relação ao seu rendimento (Idem).

Embora a pobreza³² urbana seja um pouco menor (52%) que nas áreas rurais (55%), a diferença é surpreendentemente pequena. É de notar que a pobreza baixou mais rapidamente nas zonas rurais que nas urbanas, em 22,3 % e em 16,5 %, respetivamente no período entre 1996-1997 e 2002-2003 (Fox et al., 2008, apud World Bank Staff & Muzima, 2009). Não obstante a esta cifra, o crescimento das cidades esteve associado a um declínio de 16% dos efetivos nacionais de pobreza entre 1997 e 2003. Em 2012, a taxa de pobreza nas cidades era de 21,5%, comparativamente a 37,7% nas vilas e 46,2% nas áreas rurais (BIRD/BM, 2017). Contudo, estes dados precisam ser atualizados para se ter a real dimensão do grau de incidência da pobreza nas áreas urbanas e também nas áreas rurais, como forma de melhor discutir a integração urbano-rural no território nacional.

A principal constatação é que as 23 principais cidades moçambicanas (segunda coluna do Quadro 3.2) são motores de desenvolvimento económico. Ainda que tivessem apenas 22,2% da população total, estas cidades geram 51,4% do PIB nacional. O consumo médio *per capita* é mais elevado nas cidades e é mais do triplo da média rural (1.160 USD contra 336 USD). A indústria e os serviços formais estão concentrados nas cidades. Este facto reflete-se nos padrões de consumo dos agregados familiares urbanos, que inclui produtos e serviços mais industriais (BIRD/BM, 2017). Desde a introdução das reformas políticas e económicas dos anos 90, o desenvolvimento urbano e a redução da pobreza têm sido significativos.

Retomando com a divisão administrativa, existem no país 53 municípios, denominadas autarquias locais (as 23 cidades mais três vilas municipalizadas em cada província, exceto Maputo cidade que apenas tem uma unidade administrativa, o município e a cidade de Maputo), conforme sintetiza o Quadro 3.2. Cerca de 33 autarquias foram fundadas em 1998 (Lei n° 10/97³³, de 31 de maio), com o início do processo de descentralização nacional, via estabelecimento progressivo de municípios locais. Em 2008 foram criados mais 10 municípios (Lei n° 3/2008³⁴, de 2 de maio), um por província, e o mesmo processo se repetiu em 2013 (Lei n° 11/2013³⁵, de 3 de junho). Portanto, os municípios são compostos pela cidade capital, as dez

³² Segundo o *World Development Report 2004*, existem três formas de melhorar a pobreza urbana: (i) aumentar a opção e participação dos pobres nos serviços prestados; (ii) aumentar o espaço de reivindicações dos mais pobres; e (iii) recompensar a efetiva e penalizar a inefetiva prestação de serviços para os pobres.

³³ Lei que cria os primeiros 33 municípios de cidade e de vila.

³⁴ Lei que cria 10 novos municípios de vila.

³⁵ Lei que cria os últimos 10 municípios.

capitais provinciais, todas as outras doze cidades e três vilas em cada província, como se referiu no início deste parágrafo.

Relativamente aos distritos, existem em Moçambique 154 jurisdições, 128 destas existem desde 1986, mais 26 novas criadas desde então. Inicialmente, 23 novos distritos foram criados pela Assembleia da República 2013 (Lei nº 26/2013, de 18 de dezembro). Destes novos distritos, dez coincidem com as capitais provinciais (correlato direto aos municípios), com exceção da cidade de Maputo, e mais treze distritos foram criados nas províncias de Manica, Nampula, Tete e Zambézia. Nesta reforma administrativa também se registou a mudança de nomes de alguns distritos e transferências territoriais, entre outros aspetos (Lei nº 27/2013, de 18 de dezembro). Em 2016 foram criados três distritos em Gaza (Lei nº 3/2016, de 6 de maio).

Quanto aos postos administrativos, existem no país 419 postos, com a constituição de 14 novos postos nas províncias de Gaza, Tete e Zambézia. Por fim, Moçambique tem 1053 localidades, que representam a menor unidade territorial da administração central do Estado.

3.3.2 A definição de espaço urbano em Moçambique e a integração de Inhambane e Xai-Xai

A definição de espaço urbano varia consideravelmente em todo o mundo. A ideia que anima este debate em Moçambique é de facto simples: a urbanização e o urbano no país ainda não têm merecido uma interpretação do seu conjunto, seja pela abrangência interdisciplinar ou mesmo por uma visão do território considerado como um todo (Custódio & Maloa, 2018).

O estudo do urbano no país não constitui corpo teórico e metodológico homogéneo, nem tão pouco contempla linhas programáticas convergentes que possibilitem indicar categorias de orientações predominantes. A problemática tem vindo a ser abordada por certas instituições, mesmo que de modo disciplinarmente não estruturado (Viana & Lage, 2014). Assim, existem pelo menos três abordagens usadas, por três diferentes órgãos públicos: o MAE³⁶, o MICOA³⁷ e o INE. Entre estes três órgãos, o conceito difere essencialmente na unidade espacial de análise e no nível de desenvolvimento económico (Maloa, 2018; World Bank Staff & Muzima, 2009).

De acordo com a Constituição da República, as áreas urbanas nacionais se estruturam em cidades e vilas urbanas. Estas áreas são classificadas em quatro tipos: A, B, C e D (Quadro 3.2 e Figura 3.6). O Tipo “A” inclui a capital do país, o Tipo “B” as capitais das províncias de Nampula e Sofala, e recentemente a cidade da Matola, e o Tipo “C” inclui todas as outras capitais provinciais e outras pequenas cidades (Nacala e Ilha de Moçambique). Os municípios do Tipo “D” desempenham um papel importante para o desenvolvimento local na qualidade de pequenas cidades (BR, 1987; World Bank Staff & Muzima, 2009).

³⁶ Ministério de Administração Estatal, hoje Ministério de Administração Estatal e Função Pública (MAEFP).

³⁷ Ministério para a Coordenação da Ação Ambiental, hoje Ministério da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural (MITADER).

Os critérios de classificação definidos pelo MAE, de acordo com o BR, Iª Serie, N° 16 de maio de 1987, levam em consideração os aspetos políticos, económicos, sociais, culturais, densidade populacional, número e tipo de indústrias, grau de desenvolvimento comercial, educação e saneamento. Os critérios em referência definem o estágio de desenvolvimento económico e social dos centros urbanos do país, a partir de uma perspectiva político-administrativa.

Quadro 3.2 - Classificação das cidades e vilas urbanas (construído a partir de várias fontes³⁸)

Tipo de cidade	Cidade	Província	Vilas municipalizadas	Região
A	- Maputo	- Maputo Cidade		Sul
	- Beira	- Sofala		Centro
B	- Nampula	- Nampula		Norte
	- Matola	- Maputo Província		Sul
C	- Inhambane	- Inhambane		Sul
	- Xai-Xai	- Gaza		Centro
	- Tete	- Tete		
	- Quelimane	- Zambézia		
	- Chimoio	- Manica		Norte
	- Pemba	- Cabo-Delegado		
	- Lichinga	- Niassa		
	- Nacala Porto	- Nampula		
	- Ilha de Moçambique			
D	- Maxixe	- Inhambane	- Massinga - Quissico - Vilanculos	Sul
	- Chibuto - Chokwé	- Gaza	- Macia - Mandjakazi - Praia do Bilene	
		- Maputo Província	- Boane - Manhiça - Namaacha	
		- Tete	- Moatiz - Nhamnayábuè - Ulonguè	Centro
	- Gurué - Mocuba	- Zambézia	- Alto Malócuè - Maganja da Costa - Milange	
	- Manica	- Manica	- Catandica - Gondola - Sussundenga	
	- Dondo	- Sofala	- Gorongosa - Marromeu - Nhamatanda	
	- Montepuez	- Cabo-Delegado	- Chirúre - Moncíbua da Praia - Mueda	Norte
	- Cuamba	- Niassa	- Marrupa - Mandimba - Metangula	
	- Angoche	- Nampula	- Malema - Monapo - Ribaué	

³⁸ Lei n° 10/97, de 31 de maio; Lei n° 3/2008, de 2 de maio; Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n° 7/87, de 25 de abril, que classifica as cidades em quatro níveis ou tipos; RCM n° 55/2007, de 16 de outubro, que eleva a cidade da Matola a categoria de cidade do Tipo B; World Bank Staff & Muzima (2009).

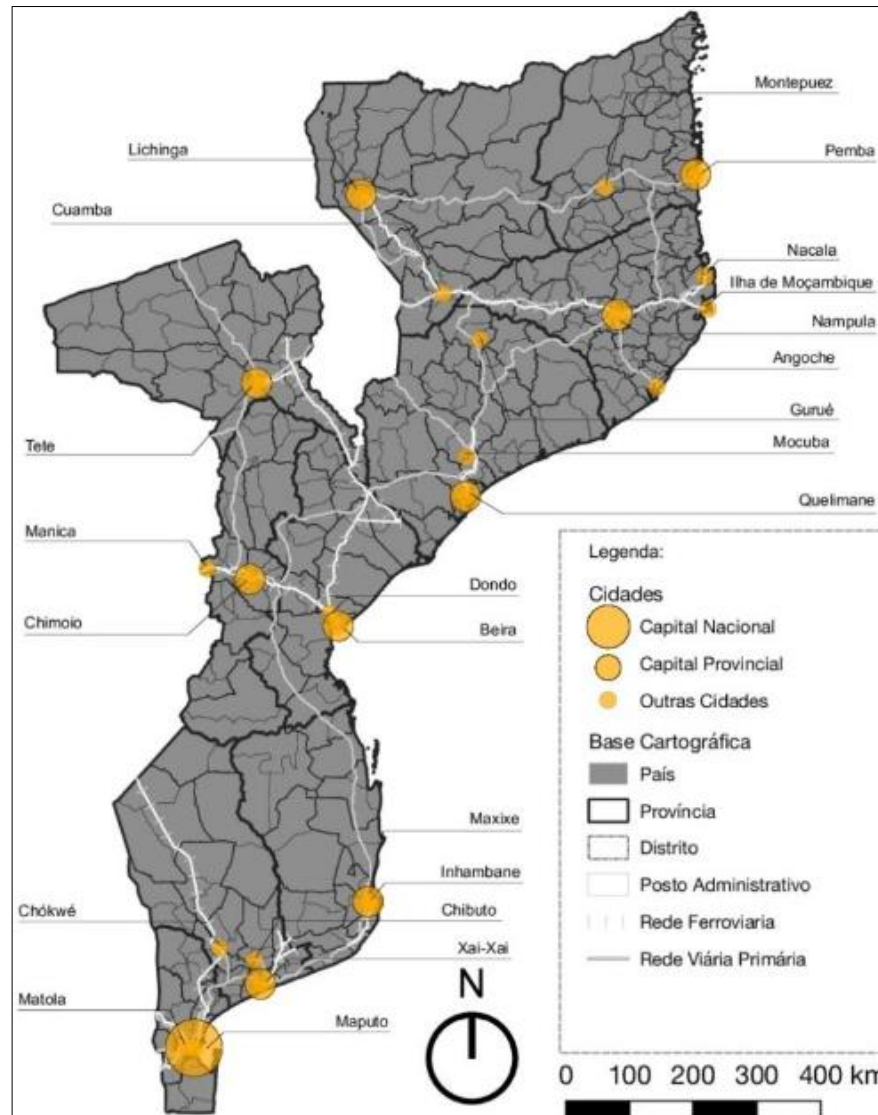


Figura 3.5 - Localização e hierarquia administrativa das cidades (LAUREL, 2017, In: MITADER, 2019)

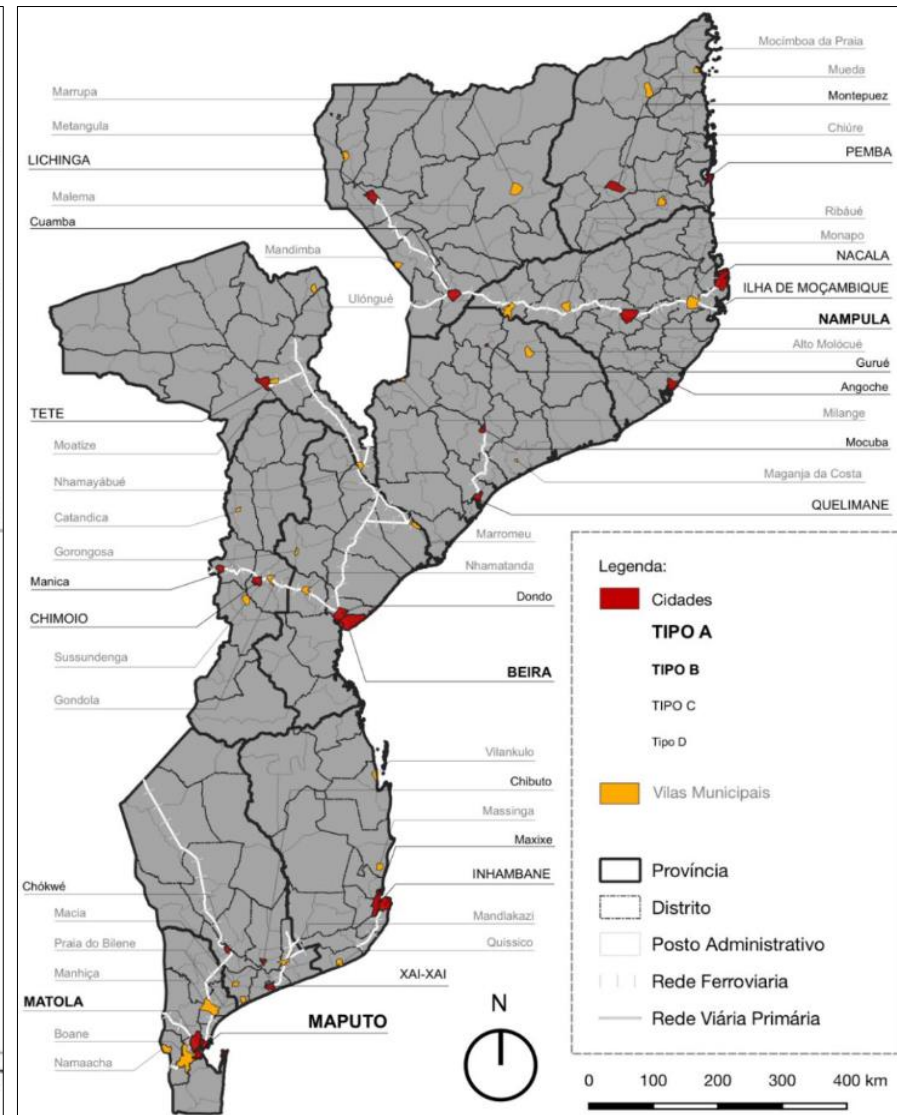


Figura 3.6 - Localização e hierarquia dos municípios (MAEFP/DNOT, 2018, In: MITADER, 2019)

Com o objetivo de (i) promover a sustentabilidade das áreas urbanas, (ii) melhorar a gestão de terrenos entre municipalidades e a administração central e, (iii) melhorar o planeamento para garantir o desenvolvimento das cidades, o MICOA classifica as áreas urbanas tendo em consideração a sustentabilidade de espaços em termos de uso de solo urbano, saneamento e ambiente, desenvolvimento de infraestruturas de transportes e de comunicações, e condições de habitação (Resolução n° 18/2007 de 30 de maio³⁹).

Para tal, em conformidade com a Lei do Ordenamento Territorial - LOT (Lei n° 19/2007, de 18 de julho) adota o termo solo urbano para se referir a cidades e vilas. De acordo com esta lei, coadjuvada com o Decreto n° 23/2008, de 1 de julho, que aprova o Regulamento da LOT (RLOT), o solo urbano compreende toda área dentro do perímetro dos municípios, vilas e das povoações (sedes de postos administrativos e localidades), legalmente instituídas.

A definição acima supracitada, ao desconsiderar as áreas rurais dentro do perímetro dos municípios (cidades e vilas), questiona a legitimidade dos municípios que contemplam áreas urbanas, semiurbanas e rurais. Em outras palavras, o documento limita o solo rural a parte do território nacional exterior aos perímetros dos municípios e das povoações, legalmente instituídas. Portanto, se a configuração e a forma urbana das cidades de Inhambane e Xai-Xai, a título de exemplo, apresentarem especificidades que não podem ser explicadas somente a partir desta compreensão, pelo menos uma lacuna foi identificada nesta abordagem, o que sugere uma maior atenção de sua interpretação e aplicação.

A perspectiva do MICOA define o urbano a partir das seguintes áreas: municípios (todas as cidades moçambicanas são municípios), aldeias comunais (estes se encontram em alguns municípios, vilas e outros desdobramentos rurais), sede do posto (capital da administração das localidades distritais, muito deles com características rurais) e localidades (Lei n° 19/2007, de 18 de julho; Maloa, 2018; World Bank Staff & Muzima, 2009). Esta definição genérica é fundamentada no grau de utilização urbana do solo.

Por fim, com base na área de enumeração urbana, que é a mais pequena unidade estatística do recenseamento, o INE, define o urbano a partir de três principais categorias de espaços (INE, 1997; World Bank Staff & Muzima, 2009): (i) cidades capitais (Tabela 3.5); (ii) cidades com mais de 20.000 agregados familiares (todas as cidades cumprem com este requisito, conforme a Tabela 2.5), (iii) e as restantes áreas urbanas das províncias. Em 1986 foram estabelecidas 91 áreas urbanas e todas as respetivas áreas de enumeração. As áreas de enumeração têm entre 100 e 150 agregados familiares, ao contrário das rurais que têm entre 80 e 100 agregados.

Embora nenhuma das definições resumidas no Quadro 3.3 considere na prática a densidade populacional, que é o critério utilizado para definir as áreas urbanas (World Bank Staff & Muzima, 2009), ao mesmo tempo em que se observa uma heterogeneidade⁴⁰ (Maloa, 2018) e

³⁹ Aprova a Política de Ordenamento do Território - BR I Série, N° 22, Resolução 18/2007 de 30 de maio.

⁴⁰ Maloa (2018) observa que cada legislação (decretos ministeriais), que dão poder as instituições públicas que trabalham com questões urbanas, define o urbano de formas diferentes. Como consequência, a heterogeneidade da

imprecisão (Palmer & Tricamegy, 2009) na caracterização do espaço urbano em Moçambique, este estudo adota a definição jurídico-administrativa de cidade (município) como unidade de análise, para melhor propor um sistema de indicadores que garanta a sustentabilidade da atividade turística das cidades de Inhambane e Xai-Xai.

Tabela 3.5 - Hierárquica das cidades capitais segundo a população (INE, 2019)

Nº/Ordem	Cidades capitais	Total	Homens	Mulheres	Tipo
1	Maputo	1.080.277	521.356	558.921	A
2	Matola	1.032.197	495.259	536.938	B
3	Nampula	663.212	325.373	337.839	B
4	Beira	592.090	295.362	296.728	B
5	Chimoio	363.336	178.918	184.418	C
6	Tete	307.338	151.816	155.522	C
7	Quelimane	246.915	119.475	127.440	C
8	Lichinga	242.204	118.162	124.042	C
9	Pemba	200.529	99.103	101.426	C
10	Xai-Xai	132.884	61.363	71.521	C
11	Inhambane	82.119	38.056	44.063	C
	Total	4.943.101	2.404.243	2.538.858	

Quadro 3.3 - Síntese da classificação das cidades de acordo com o MAE, MICOA e INE

Instituição	MAE	MICOA	INE
Denominação	Cidade e vila urbana	Solo urbano	Área urbana
Classificação/Tipo	A, B, C e D	Municípios, aldeias comunais, sede do posto e localidades	Cidades capitais, cidades com mais de 20.000 agregados familiares, e restantes áreas das províncias
Critério	Políticos, económicos, sociais, culturais, densidade populacional, número e tipo de indústrias, grau de desenvolvimento comercial, educação e saneamento do meio	Sustentabilidade do território (uso de solo), saneamento e ambiente, desenvolvimento de infraestruturas de transportes e de comunicações, e condições de habitação	Área de enumeração urbana
Inhambane e Xai-Xai	Cidade do Tipo C	Município (autarquia)	Cidade capital

A abordagem adotada requer conhecimento integral do espaço urbano, que varia consideravelmente entre e no seio das cidades. As fronteiras das cidades municipais abrangem combinações de áreas urbanas densamente povoadas (tanto nos centros planificados como nos povoados informais), assim como povoações periurbanas e espaço rural (World Bank Staff & Muzima, 2009), utilizado sobretudo em atividades do setor primário e também terciário.

Segundo Araújo (2003), o modelo de estrutura urbana do país é constituído por três manchas circulares concêntricas (Figura 3.7), onde as condições de urbanização e socioeconómicas se degradam do centro para a periferia. Para o autor, as características destes três espaços podem sintetizar-se da seguinte forma: “cidade de cimento” também designada por área urbana/formal

definição do urbano cria ineficácia de coordenação de políticas públicas urbanas multissetoriais ou interministeriais, comprometendo a organização territorial sustentável e bem-estar de seus habitantes.

- organizada territorialmente, obedecendo a uma planta ortogonal; com rede viária pavimentada; serviços de saneamento básico; redes de abastecimento de energia elétrica, de água potável e de telecomunicações; construção, em geral, vertical; concentração de comércio, serviços e algumas indústrias; falta de espaços verdes e de lazer.

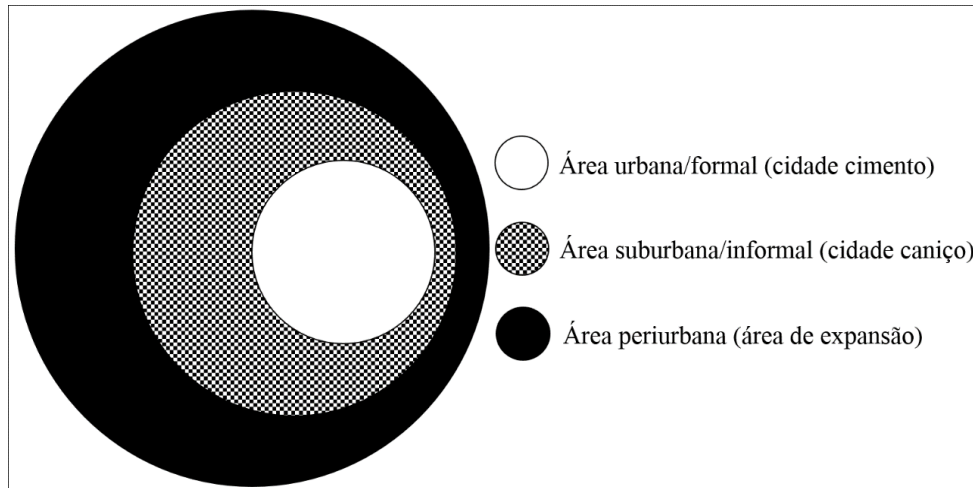


Figura 3.7 - Modelo de estrutura urbana (contruído de Araújo, 2003)

A área suburbana, conhecida por "cidade de caniço"⁴¹ ou área informal (com bairros de lata), constituída por bairros não planeados, de planta indiferenciada ou anárquica; elevada densidade de ocupação do solo, dificultando a circulação e falta de espaço para serviços; redes de abastecimento de energia elétrica e de água potável deficientes ou inexistentes; falta ou muito deficiente rede de telecomunicações; falta de serviços de saneamento básico; construção horizontal, com predominância de material de construção de baixo custo ou precário; falta de serviços e deficiente rede comercial; dificuldades de circulação viária; área fundamentalmente residencial de classes trabalhadoras pobres; existência de algumas unidades industriais; graves problemas ambientais e de saúde pública.

A área periurbana corresponde ao espaço de expansão da cidade, ainda com muito terreno para edificação; manchas de bairros planeados que alternam com bairros espontâneos e residências rurais dispersas, ainda muito frequentes; construção totalmente horizontal, alternando o material de construção durável com o precário; redes de abastecimento de energia elétrica e de água potável inexistentes ou deficientes; falta de serviços de saneamento básico; dificuldade de circulação viária por falta de vias adequadas, com exceção dos eixos de saída e entrada da cidade; persistência de atividades rurais; a população é constituída por camponeses há muito tempo ali residentes, por imigrantes de outras áreas rurais e "imigrantes" urbanos vindos da "cidade de cimento" que instalam residências, vulgarmente designadas por quintas.

Na realidade, corroborando com Araújo (2003), as áreas periurbanas são cinturas de território onde as características da sociedade rural se misturam com formas socioeconómicas e culturais

⁴¹ Plantas da família *Typhaceae*, muito utilizadas na construção de casas tradicionais ou palhotas em Moçambique. Em Portugal são plantas do género *Phragmites*, muito comum em dunas e zonas húmidas (<https://pt.wikipedia.org/wiki/Cani%C3%A7o>, consultado no dia 2/5/2019 às 13:15).

urbanas. Segundo Custódio & Maloa (2018), é neste palco onde se observa a periferização dos espaços construídos, uma vez que estão crescendo para além dos limites administrativos dos municípios estabelecidos, o que atrofia a capacidade do poder local de planificar. A este processo, os autores chamam de “acumulação da dualidade urbana”. Só para se ter uma ideia, quando a população urbana era de aproximadamente 8.468.799 habitantes, cerca de 80%, moravam nas periferias, em situação precária (Custódio & Maloa, 2018; Maloa, 2016).

Uma análise comparativa restrita às principais cidades moçambicanas, que correspondem as onze capitais provinciais municipalizadas (Tabela 3.5), destaca que em termos absolutos, Maputo e Matola são as cidades mais populosa do país, cada uma com mais de 1 milhão de habitantes. A unificação da mancha urbana entre estas duas cidades, num eixo de 20 km, acelerada pela proximidade e continuidade físico-geográfica, desenvolvimento de atividades económicas e consequente aumento de fluxo populacional (por motivos de trabalho/emprego, escola, saúde, entre outros serviços), criou a Área Metropolitana de Maputo, conhecida por “Área de Grande Maputo”, que até então, corresponde a única região metropolitana do país.

Esta área conta com um aglomerado urbano de aproximadamente um terço da população urbana de Moçambique, mais de 80% das receitas do país, cerca de 70% dos veículos registados e concentra o maior parque industrial do país bem como uma alta concentração de empresas do setor terciário (Ilal & Weimer, 2017). É certo que Maputo, ao fornecer maior percentagem de empregos e serviços a Matola, detém a “hegemonia⁴² urbana”, ou “macrocefalia do poder”, por concentrar os poderes político, económico-financeiro, académico e cultural. Em outras palavras, é a única cidade moçambicana do Tipo A.

A hierarquia urbana das cidades capitais (Tabela 3.5 e Figuras 3.5 e 3.6), de acordo com a cifra populacional, coloca as cidades de Xai-Xai e de Inhambane na penúltima e última posição, com 132.884 e 82.119 habitantes, respetivamente. Salientar que estas cidades são do Tipo C, portanto, no mesmo grupo estão as cidades de Chimoio, Tete, Quelimane, Lichinga e Pemba.

3.3.3 Sistema de gestão territorial e planeamento urbano

Em Moçambique, o planeamento territorial (e urbano) é definido dentro de um quadro geral que estabelece o âmbito das intervenções no território, operacionalizadas através dos Instrumentos de Ordenamento Territorial⁴³ (IOT) ou Instrumentos de Gestão Territorial (IGT), hierarquizadas aos níveis nacional, provincial, distrital e autárquico (Figura 3.8). Este quadro é conhecido por Sistema de Planeamento Territorial (SPT) de acordo com a LOT e RLOT.

⁴² Ilal & Weimer (2017) usam o termo “primazia”. Uma cidade de primazia representa uma cidade dominante, em termos económicos, fiscais, de infraestruturas e serviços num conjunto de outras cidades secundárias e terciárias. A gestão e manutenção das suas infraestruturas, serviços básicos, segurança pública, implicam, sob condições de constrangimentos orçamentais, uma distorção estrutural na alocação de recursos públicos ao custo das cidades secundárias e terciárias e zonas rurais. No geral toda área metropolitana ocupa a posição de primazia.

⁴³ Outras traduções do termo Planeamento/Ordenamento do Território são: *Spatial Planning* (países anglo-saxónicos), *Aménagement du Territoire* (nações francófonas), *Raumordnung* (Alemanha), *Assetto Territoriale* (Itália), *Ruimtelijke Ordening* (Holanda) e *Ordenación del Territorio* (países de expressão espanhola).

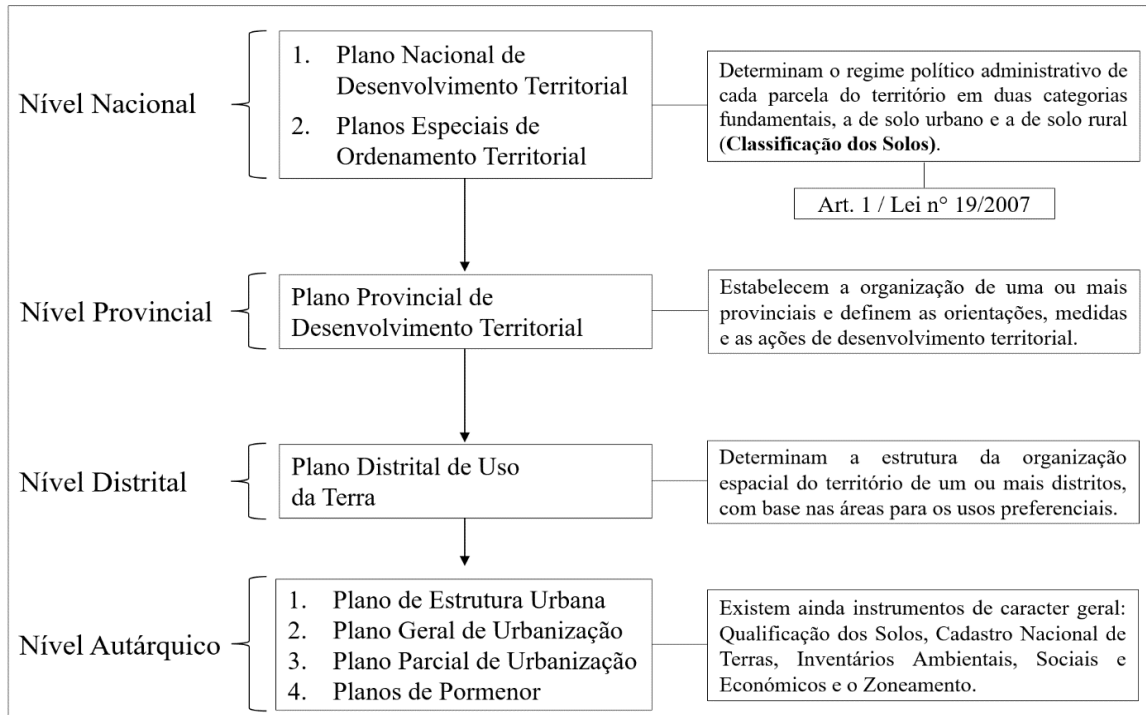


Figura 3.8 - IGT e níveis de planeamento (construído a partir da LOT)

O planeamento do território, de acordo com o seu nível de intervenção, é realizado utilizando os instrumentos necessários à concretização dos objetivos do planeamento, em conformidade com sua regulamentação e, baseia-se no princípio de que os IGT de nível inferior não devem contrariar as decisões e as diretivas emanadas a nível superior.

Sem mencionar os planos especiais, Moçambique conta com um Plano Nacional de Ordenamento do Território (PNDT), instrumento de âmbito nacional recentemente aprovado pelo Conselho de Ministros (outubro de 2021) que serve de cúpula do SPT. O PNDT é um documento estratégico que estabelece os parâmetros e as condições de uso de zonas com continuidade espacial, ecológica e ou provincial. Nele é definido o modelo de organização espacial do território nacional, identificando os recursos naturais e económicos relevantes; as áreas de desenvolvimento prioritário e redes urbanas, de equipamentos e de infraestruturas de escala nacional e internacional. Define igualmente as orientações, medidas e ações necessárias para a prossecução dos objetivos de desenvolvimento territorial de interesse nacional.

Para além dos documentos específicos, sobretudo a LOT, o planeamento do território no país conta com um conjunto de instrumentos gerais acautelados desde a Constituição de 1975, quando iniciou o processo da nacionalização da terra, incluindo as propriedades do solo urbano (Tabela 3.6). Neste conjunto, se destaca ainda a Lei de Terras aprovada pelo Decreto-Lei nº 19/97, em decorrência da revogação da Leis nºs 6/79, e 1/86, de 3 de julho e 16 de abril, respetivamente. Esta lei que focaliza a questão do Direito de Uso e Aproveitamento de Terra (DUAT), introduz as bases do planeamento urbano em Moçambique, ao estabelecer a organização de perímetros urbanos, sua conceção e forma, parâmetros de ocupação, destino das

construções, valores patrimoniais a proteger, locais destinados à instalação de equipamentos coletivos, espaços livres e o traçado esquemático da rede viária e das infraestruturas principais.

Tabela 3.6 - Legislação de gestão do território em Moçambique (adaptado de Tique, 2010)

1975 Constituição de Moçambique nacionalização da terra																			
1	9	7	0	1	9	8	0	1	9	9	0	2	0	0	0	2	0	1	0
				1979 Decreto-Lei N° 6/79 Lei de Terras								1997 Decreto-Lei n° 19/97 Lei de Terras							
				1987 Decreto n° 16/87 Regulamento da Lei de Terras								Direito de Uso e Aproveitamento da Terra Lei n° 2/97 Gestão do Solo Urbano							
												1998 Decreto n° 66/98 Regulamento da Lei de Terras							
																2006 Decreto-Lei n° 60/2006 Regulamento do Solo Urbano			
																2007 Lei n° 19/2007 Lei do Ordenamento do Território			
																2008 Decreto-Lei n° 23/2008 Regulamento da Lei do Ordenamento do Território			

Considerando a necessidade de regulamentar a Lei de Terras na parte respeitante ao regime do DUAT nas cidades e vilas, é aprovado o Regulamento do Solo Urbano (Decreto n° 60/2006, de 26 de dezembro). Autorizado em um contexto de rápida transformação do solo, com o processo de urbanização, o regulamento em análise, classifica os níveis de urbanização, que pode ser parcial, intermédia ou urbanização completa. Outrossim, determina a natureza dos planos de ordenamento característicos das cidades e vilas municipais: PEU, PGU, PPU e PP. Estes planos foram acomodados na LOT, onde é prevista a articulação conjunta e coordenada entre os OLE e o município, já que o uso e aproveitamento do solo urbano será objeto de regulamentação específica, de acordo com a política nacional de terras e a política do ordenamento do território.

Conforme a Figura 3.8, a nível provincial, são definidas as estratégias de ordenamento da província, integrando-as com as estratégias nacionais de desenvolvimento económico e social e se estabelecem as diretrizes para o ordenamento distrital e autárquico. A nível distrital, são elaborados os planos de ordenamento do território da área do distrito e os projetos para a sua implementação, refletindo as necessidades e aspirações das comunidades locais, integrando-os com as políticas nacionais e de acordo com as diretrizes de âmbito nacional e provincial.

Por fim, a nível municipal, se estabelecem os programas, planos, projetos de desenvolvimento e o regime de uso do solo urbano de acordo com a legislação vigente. Como se fez referência, constituem IGT dos municípios, os seguintes documentos: PEU, PGP, PPU e PP. Existem ainda instrumentos de carácter geral com incidência nas cidades e vilas municipais. Para cada nível a Figura 3.8 identifica os respetivos IGT.

Os IGT de âmbito municipal relacionam-se com os instrumentos de níveis hierárquicos superiores. Igualmente, estes articulam-se com os grandes objetivos de desenvolvimento económico e social do país, a partir do potencial territorial das cidades e vilas. Por outro lado, de forma a colaborar com o PNDT no desempenho de suas funções, os IGT municipais criam as bases para a implementação das políticas setoriais, no âmbito dos investimentos públicos de desenvolvimento territorial programados estrategicamente no PNDT, em articulação com os instrumentos estratégicos do país. A contribuição das políticas públicas para a urbanização e desenvolvimento sustentável do turismo é sintetizada no Apêndice B.

Em termos comparativos, com uma estrutura legal relativamente recente, os objetivos e a metodologia de planeamento territorial em Moçambique seguem a mesma perspetiva do SGT português, onde os documentos (políticas, planos e programas) estão hierarquizados aos âmbitos nacional, regional, intermunicipal e municipal (Quadro 3.4).

Quadro 3.4 – Níveis/âmbitos de planeamento em Portugal (adaptado de várias fontes⁴⁴)

Âmbito nacional	Âmbito regional	Âmbito intermunicipal	Âmbito municipal
– Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)	– Programas Regionais de Ordenamento do Território (PROT)	– Programa Intermunicipal de Ordenamento do Território (PRIOT)	– Plano Diretor Municipal (PDM)
– Programas Setoriais com Incidência Territorial (PS)		– Planos Intermunicipais de Ordenamento do Território (PIOT)	– Plano de Urbanização (PU)
– Programas Especiais de Ordenamento do Território (PEOT)			– Plano de Pormenor (PP)
– Planos de Ordenamento de Áreas Protegidas (POAP)			
– Planos de Ordenamento de Albufeiras de Águas Públicas (POAAP)			
– Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC)			

Corroborando com Pereira (2012) e Sicola (2014), o atual sistema de planeamento moçambicano procede do sistema de português. A POT de 2007, que orienta o ordenamento do território do país, inspira-se na Lei de Bases da Política do Ordenamento do Território e do Urbanismo (LBOTU) português de 1998 (Lei n.º 48/98⁴⁵, de 11 de agosto). A LBOTU cria o quadro de ordenamento do território e de urbanismo, bem como dos IGT que a concretizam.

Estabelecidas as bases, procedeu-se à concretização do programa de ação legislativa adicional, definindo-se o regime de coordenação dos âmbitos nacional, regional e municipal do SGT (Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de setembro), o regime geral do uso do solo e o regime de

⁴⁴ Com base na LBOTU, Decreto-Lei (DL) n.º 380/99 (aprova o regime jurídico dos IGT); DL n.º 560/71 (aprova o PU e PP); DL n.º 208/82 (aprova o PDM); DL n.º 176-A/88 (aprova o Plano Regional de Ordenamento do Território); DL n.º 69/90 (aprova o PMOT); DL n.º 151/95 (aprova o PEOT).

⁴⁵ A presente lei contém as seguintes alterações: Lei n.º 54/2007, de 31 de agosto (2ª versão) e Lei n.º 31/2014, de 30 de maio (3ª versão).

elaboração, aprovação, execução e avaliação dos IGT. A figura do PNPOT⁴⁶ foi também criada pela LB POTU, através da Lei nº 58/2007, de 4 de setembro.

Em termos comparativos, o sistema de planeamento português é mais complexo, sobretudo, nos IGT de âmbito nacional que Moçambique não tem: PS, POAP, POAAP e POOC, embora haja semelhança entre o PNPOT e o PNDT, e também nos PEOT, onde em Moçambique destacam-se os planos de ordenamento da zona costeira, como o Plano de Macrozoneamento Tofo-Barra-Tofino (em Inhambane) e o Plano de Desenvolvimento Integrado da Praia de Xai-Xai.

No que diz respeito aos Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT), os países possuem instrumentos similares, sendo o PDM equivalente ao Plano de Estrutura Urbana (PEU). Com o processo de descentralização (municipalização), em Moçambique, os PEU e PP, constituem os principais IGT das cidades.

Relativamente aos PROT, PRIOT e PIOT, estes são coordenados por ações específicas assumidas pela Associação Nacional dos Municípios de Moçambique (ANAMM⁴⁷), que além de fomentar a cooperação intermunicipal, representa as autarquias locais junto das instituições nacionais, regionais e internacionais. Destacar que a Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP⁴⁸) é mais antiga, portanto fundada em 1984.

3.4 O desenvolvimento do turismo em Moçambique

3.4.1 *Aspetos gerais*

Para uma melhor compreensão da atividade turística em Moçambique, inicialmente faz-se um enquadramento desta atividade no mundo e uma análise geral por região turística.

No contexto global, o turismo teve uma expansão contínua ao longo do tempo, apesar de circunstâncias limitativas (crise económica, tensões político-militares e atual crise pandémica), demonstrando a força e resiliência do setor (Figura 3.9). De acordo com a OMT, as chegadas turísticas internacionais cresceram 5% em 2018 para atingir a marca de 1,4 bilhão. Esse número foi alcançado dois anos antes do período previsto pela organização.

As viagens foram impulsionadas por uma economia global relativamente forte, uma classe média das economias emergentes crescente, avanços tecnológicos, consolidação de novos modelos de negócios, redução dos custos de viagens e facilidade de aquisição de vistos para movimentos internacionais. Por outro lado, as receitas de exportação geradas pelo turismo internacional aumentaram para USD 1,7 trilhão, o equivalente a 4% em termos de taxa de crescimento (Figura 3.9).

⁴⁶ <http://pnpot.dgterritorio.pt/pnpot>, consultado no dia 13/05/2019.

⁴⁷ <http://www.anamm.org.mz/index.php>, consultado no dia 13/05/2019.

⁴⁸ <https://www.anmp.pt/index.php/a-anmp#aanmp>, consultado no dia 13/05/2019.

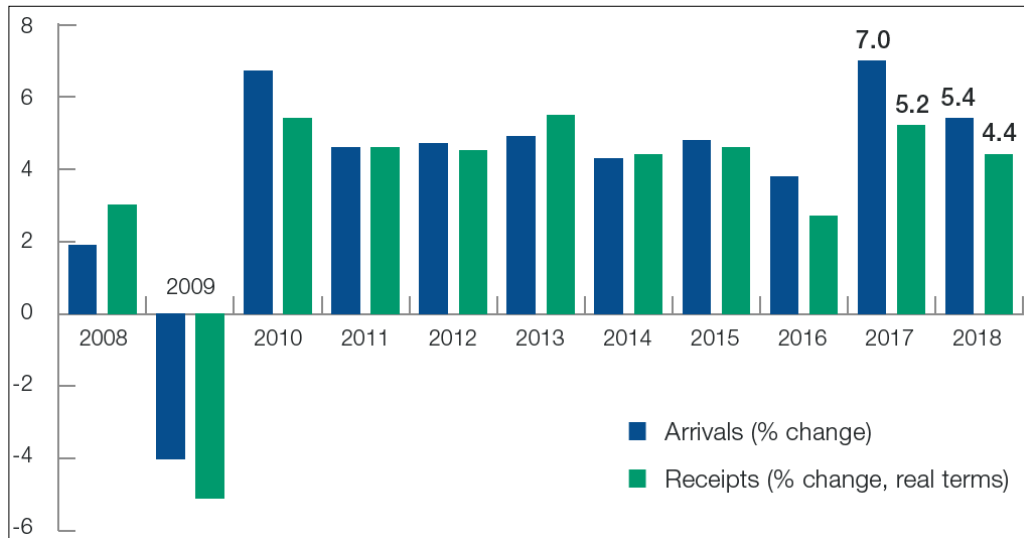


Figura 3.9 - Chegadas e receitas do turismo internacionais (% de variação) (UNWTO, 2019)

Como ilustra a Figura 3.10, as receitas do turismo em função dos gastos efetuados pelos turistas cresceram mais rapidamente, quando comparado com o resto da economia mundial. Isso faz do setor uma verdadeira força global para o crescimento e desenvolvimento económico, estimulando a criação de empregos diretos e indiretos e servindo como catalisador para inovação e empreendedorismo (UNWTO, 2019). Em 2018 as receitas com as exportações do turismo tiveram um valor marginal de USD 121 bilhões, em comparação com o ano anterior, representadas pelas viagens e transporte de passageiros. Neste contexto, o turismo é um setor importante na diversificação das exportações, tanto para as economias emergentes quanto para os países desenvolvidos, com uma forte capacidade de reduzir os *déficits* comerciais e de compensar as menores receitas de exportação de outros bens e serviços.

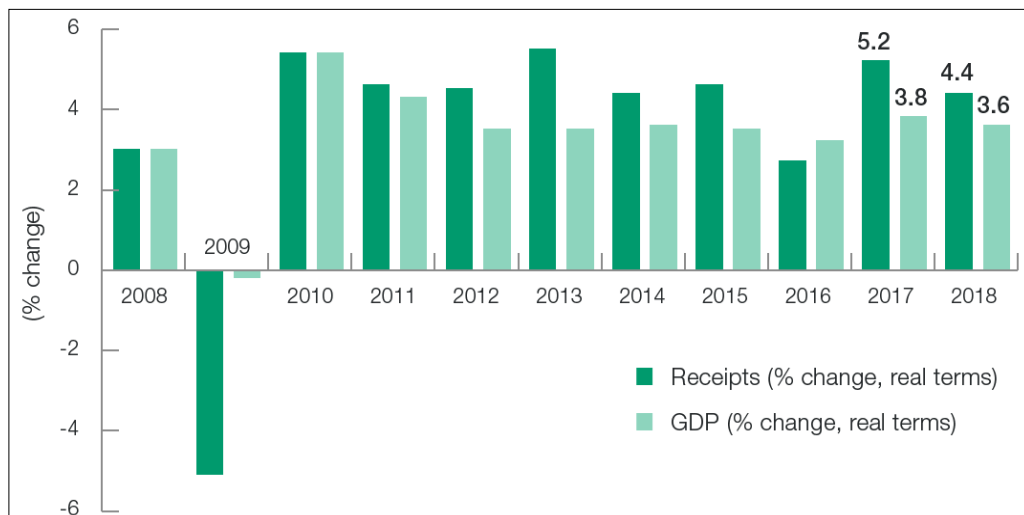


Figura 3.10 - Receitas do turismo internacional e o PIB mundial (% de variação) (International Monetary Fund - IMF, 2019, In: UNWTO, 2019)

A atividade turística gera USD 5 bilhões por dia em exportações (UNWTO, 2019), tendo sido o terceiro maior setor nas exportações mundiais em 2017, com USD 1,586 bilhões, depois dos

produtos químicos e combustíveis, e à frente dos produtos automotivos e alimentares (Figura 3.11). Portanto, pelo sétimo ano consecutivo, as receitas totais de exportação do turismo internacional cresceram mais rapidamente que as exportações de mercadorias.

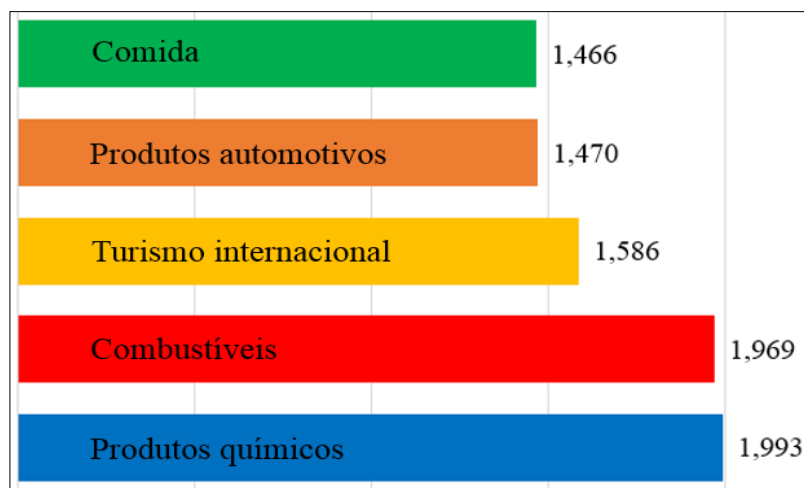


Figura 3.11 - Receitas das exportações por categoria de produtos, 2017 (bilhões de USD) (UNWTO, 2019)

Em termos regionais (Tabela 3.7), Ásia e Pacífico lideraram o crescimento nas chegadas e receitas. A região registou o maior crescimento de chegadas, seguido de perto pela África. Juntamente com a Europa, Ásia e Pacífico teve um crescimento acima da média nos ganhos com o setor. A Europa é responsável por metade das chegadas internacionais, seguida pela Ásia e Pacífico, com uma em cada quatro chegadas. A Europa representa quase 40% das receitas internacionais de turismo, depois Ásia e Pacífico com quase um terço.

Tabela 3.7 - Chegadas internacionais e receitas de turismo nas fronteiras regionais (construído a partir da UNWTO, 2019)

Regiões	Chegadas (milhões)	Variação (%)	Receitas (bilhões USD)	Variação (%)
Américas	216	+2	334	0
Europa	710	+5	570	+5
Ásia e Pacífico	348	+7	435	+7
África	67	+7	38	+2
Médio Oriente	60	+5	73	+4

Na região turística africana, os dados da OMT revelam que o crescimento foi liderado pelo norte da África, pois a Tunísia continuou a consolidar a recuperação graças ao diagnóstico de aspetos negativos sobre viagens, tendo aumentado de seguida, o fluxo de visitantes dos mercados europeus. Marrocos, o maior destino da sub-região, cresceu com uma taxa robusta.

Na África Subsaariana, os destinos insulares como Reunião, Cabo Verde, Comores, Maurícias e Seychelles, também registaram um crescimento robusto. Quênia apresentou resultados positivos, graças à melhoria do sistema de segurança e de conectividade aérea, para além de Togo, Uganda, Costa do Marfim e Zimbábue. O destino mais visitado da sub-região da vizinha

África do Sul assinalou um crescimento moderado, em parte devido a uma moeda forte e a uma crise de seca na cidade do Cabo em 2018.

Os indicadores da OMT demonstram uma tendência crescente da atividade turística, chamando atenção para a importância de desenvolver o turismo como meio para alcançar os ODS, sobretudo nos países emergentes. Já em 2012, a OMT previu um crescimento da atividade a uma taxa anual de 3,3%, entre 2010 e 2030, o que originará até o ano final, um total de 1,8 bilhões de chegadas, representando um aumento real de mais de 43 milhões de chegadas internacionais por ano (UNWTO, 2012).

De acordo com a fonte anterior, os destinos turísticos das economias emergentes nas últimas quatro décadas conheceram um crescimento significativo comparativamente aos países desenvolvidos. Entre 2010 e 2030, previu-se um crescimento mais acelerado das chegadas turísticas nos países emergentes, isto é, 4,4% ao ano, o equivalente ao dobro das economias mais avançadas, onde a taxa prevista foi de 2,2% ao ano. Esta tendência é evidenciada por outro lado, pela quota de mercado das economias emergentes, que cresceu na ordem de 30% em 1980 a 47% em 2011 e, projeta-se que a mesma atinja 57% até 2030, o equivalente a mais de um bilhão de chegadas turísticas.

Moçambique é um dos países pertencentes às economias emergentes, na qual as cifras do turismo são ainda modestas, mas assinalam perspectivas significativas. O turismo teve uma grande importância económica entre os anos 1950 e 1970, tendo sido uma das principais fontes de receita do país. Moçambique tornou-se um ponto de referência para os turistas de sol e praia dos países do interior e da África do Sul, tendo também atraído turistas europeus, sobretudo portugueses (HUB, 2002). O país era considerado um dos destinos turísticos de primeira classe na África e o setor representava um papel importante na economia nacional (MITUR, 2003, 2004), contribuindo consideravelmente para o PIB (FIAS, 2006).

O turismo começa a possuir alguma importância na década dos anos de 1960. O turismo externo era sobretudo proveniente da África do Sul e da Rodésia do Sul. Era principalmente o turismo de praia, existindo ainda o cinegético (nos parques e reservas de caça - sobretudo da Gorongosa, na província de Sofala) e a pesca (principalmente nas ilhas em frente à costa de Inhambane e no Sul de Lourenço Marques). As praias de Sofala (Beira), de Inhambane, Gaza (Bilene e Xai-Xai), de Maputo e da Ponta de Ouro eram as mais procuradas. Nestes locais existiam importantes complexos e instâncias turísticas. O turismo interno era praticado por uma reduzida elite e geralmente era de pequena distância e de curta instância, dirigindo-se para as praias já referidas. (Mosca, 2005, p. 117)

Em 1973 o país recebeu cerca de 400,000 turistas provenientes principalmente da África do Sul, Zimbábue e Portugal. O turismo desenvolveu-se em torno de três produtos: praia, fauna e ambiente dinâmico dos grandes centros urbanos (Maputo, Beira e Nampula) (MITUR, 2004). Tratava-se de uma oferta única na África Austral, possibilitada pelas praias tropicais com águas quentes e cristalinas para prática da pesca desportiva e atividades náuticas; contemplando uma fauna diversificada para a observação e caça e; de uma paisagem urbana cosmopolita.

A falta de segurança que se seguiu à independência nacional em 1975 resultou num acentuado declínio da atividade turística⁴⁹. Nos finais dos anos 1970 o turismo era praticamente inexistente em consequência da guerra civil que se alastrou durante dezasseis anos. “A guerra civil que se seguiu quase paralisou todas as atividades económicas e resultou na destruição de grande parte da infraestrutura técnica e social existente” (HUB, 2002, p.1). Este evento, para além de estimular o êxodo rural, arrasou a herança organizacional colonial do setor do turismo que se encontrava em fase de ascensão (Azevedo, 2013).

Com a revitalização do turismo, influenciada pela assinatura do AGP em outubro de 1992, que colocou fim à guerra civil, Moçambique tornou-se de novo um ponto de referência nacional e internacional em turismo. Foi neste contexto em que a política nacional deu prioridade à reabilitação do setor. Entre 1992 e 2002, houve uma recuperação significativa no número de entradas turísticas, com uma média de crescimento estimada em 8% (FIAS, 2006). Com esta revitalização, o governo privilegiou o setor como sendo estratégico para fomentar o desenvolvimento económico. Esse processo culmina com a criação do Ministério do Turismo em 2000 (hoje Ministério da Cultura e Turismo), órgão do governo responsável pelo planeamento da atividade turística nacional, através de instrumentos que materializam o ressurgimento da atividade turística em Moçambique, a luz das recomendações da OMT.

É importante destacar que com o objetivo de oferecer um maior protagonismo ao turismo, o país sentiu a necessidade de solicitar a OMT para formular uma estratégia nacional de desenvolvimento. Como reação, a OMT produziu em 1993, o primeiro plano de desenvolvimento estratégico (1993-1997). Documento este, que serviu de base para a elaboração da política nacional de turismo de 1995.

Através da Resolução nº 14 de 4 de abril de 2003⁵⁰, o governo aprovou a Política do Turismo e Estratégia de sua Implementação - PTEI que estabelece a perspetiva orientadora do crescimento e desenvolvimento do turismo. Nele constam os princípios gerais, os objetivos, e as áreas prioritárias de intervenção e atuação do turismo.

Por outro lado, elaborou-se o primeiro Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Moçambique - PEDTM I (2004-2013), aprovado pelo Conselho de Ministro a 12 de outubro de 2004⁵¹, que serviu de base de planificação estratégica. Este documento, moldando os objetivos da política turística: fixou prioridades específicas, definiu produtos e mercados, identificou APIT's, e focalizou recursos necessários para o desenvolvimento do turismo. Atualmente está em vigor o PEDTM II (2016-2025), aprovado a 8 de dezembro de 2015.

Portanto, diversas ações foram empreendidas para robustecer a atividade turística. Já em 1996, cerca de 550,000 turistas (HUB, 2002) visitaram Moçambique, mas, devido às grandes cheias de 1999/2000, a atividade teve outra recessão acentuada, ainda que posteriormente tenha

⁴⁹ Mais dados sobre a rutura do turismo no pós-independência constam nas obras de Mosca (1989) e HUB (2002).

⁵⁰ Instrumento que revoga a primeira Política do Turismo (Resolução Nº 2/95 de 30 de maio de 1995).

⁵¹ Resultado da revogação dos Planos Diretores anexos a Política Nacional de Turismo de 1995, aprovados em 5 de outubro de 1999, através da Resolução Interna 13/99 do Conselho de Ministros.

recuperado a sua dinâmica. Nos anos seguintes, devido à ausência quase total de estatísticas de confiança foi difícil averiguar o progresso do turismo país. Um inquérito realizado em 2001 nas quatro fronteiras principais contou com um milhão de entradas (HUB, 2002), dos quais 429,000 correspondem a turistas domésticos.

Em relação ao turismo internacional, tanto o número de entradas, assim como o valor das receitas e despesas foram sempre crescentes, conforme a Tabela 3.8, que apresenta dados de 2001 a 2012. Este foi um período particular de crescimento, já que de 2013 a 2017 a atividade turística teve uma recessão com a entrada de 1,970,000, 1,751,000, 1,634,000, 1,715,000 e 1,514,000 turistas, respetivamente.

O valor das receitas e despesas também baixou, com destaque para 2016 onde a receita foi de 114,000,000 USD, e 2017 onde os visitantes gastaram 237,000,000. A atividade viria a recuperar sua dinâmica em 2018, com a receção de 2,870,000 turistas que contribuíram para produzir uma receita de 331,000,000 USD, embora despendendo menos (135,000,000 USD), comparativamente aos outros anos (desde 2003).

Tabela 3.8 - Chegadas turísticas, receitas e despesas do turismo internacional em Moçambique, 2001-2012 (construído a partir de OMT e BM)

Ano	Número de Chegadas	Receitas (USD)	% das exportações totais (Receitas)	Despesas (USD)	% das importações totais (Despesas)
2001	404,000		–	132,000,000	–
2002	943,000	65,000,000	–	115,000,000	–
2003	726,000	106,000,000	–	141,000,000	–
2004	711,000	96,000,000	–	140,000,000	–
2005	954,000	138,000,000	6.6	187,000,000	6.5
2006	1,095,000	145,000,000	5.2	196,000,000	5.8
2007	1,259,000	182,000,000	6.3	209,000,000	5.7
2008	1,439,000	213,000,000	6.6	241,000,000	5.2
2009	1,711,000	217,000,000	7.9	24,700,000	5.5
2010	1,836,000	135,000,000	5.2	247,000,000	5.2
2011	2,013,000	171,000,000	5.0	264,000,000	3.5
2012	2,206,000	224,000,000	5.0	247,000,000	2.0

Em 1999 a “indústria do turismo” contribuiu com 2,8% para o PIB, e a economia turística participou com 9,4% (WTTC, 1999). Entre 2005 e 2009, apesar da oscilação o setor continuou a contribuir com pelo menos 2% para o PIB. Nos anos seguintes, o turismo tributou com 2,5% (Ferrão, 2013), muito próximo da média mundial (2,9%), e um pouco aquém dos países da Europa (3,1%), de Portugal (5,6%) a nível da CPLP; e da África do Sul (8%) a nível da região austral da África ou da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (CDAA), conhecida pela sigla SADC.

Na SADC, entre 2013 e 2019 (Tabela 3.9), os dados provam que a África do Sul detém a hegemonia regional do desenvolvimento do turismo, tendo reforçado a sua atratividade em 2010 com a realização da Copa do Mundo da Fifa, entre outros investimentos que repercutiram na oferta de equipamentos e serviços turísticos e marketing internacional.

Tabela 3.9 - Número de turistas, receitas e despesas do turismo internacional na região da SADC, 2013-2019 (construído a partir de OMT e BM)

Países da SADC	Turistas				Receitas				Despesas			
	Chegadas (mil)		Saídas (mil)		Milhões (USD)		Exportações (%)		Milhões (USD)		Importações (%)	
	2013	2019	2013	2019	2013	2019	2013	2019	2013	2019	2013	2019
África do Sul	14,318	14,797	–	–	10,468	9,064	9.2	8.6	6,491	5,866	5.3	5.7
Angola	650	218	–	–	1,241	395	1.8	1.1	316	717	0.6	3.2
Botswana	–	–	–	–	484	572	5.5	–	262	231	2.9	–
Essuatíni	1,299	1,226	1,573	1,721	4	14	0.2	0.7	48	33	2.5	1.7
Lesoto	433	1,142	–	–	–	–	–	–	212	289	9.4	13.1
Madagáscar	–	486	–	–	609	952	19.1	–	256	319	6.2	–
Maláui	795	–	–	–	33	47	2.4	4	90	150	3.0	4.7
Maurícias	1,015	1,418	228	320	1,593	2,024	28.2	39.1	458	699	6.2	9.4
Moçambique	1,97	2,033	–	–	228	324	4.8	5.7	313	99	2.5	1.0
Namíbia	1,327	1,651	–	–	357	451	8.2	9.9	47	89	0.7	1.5
R.D. Congo	191	–	–	–	8	–	0.1	–	170	–	1.3	–
Seychelles	237	428	47	76	484	618	33.2	37.8	62	109	4.0	6.0
Tanzânia	1,096	1,527	–	–	1,939	2,625	22.9	–	1,101	738	8.1	–
Zâmbia	915	1,266	–	–	–	820	–	9.9	357	511	3.2	6.4
Zimbábue	1,833	2,294	2,946	3,275	183	–	4.4	–	441	–	5.1	–

Moçambique disputou colocações próximas com países da região que tradicionalmente se encontram bem posicionados no Índice de Competitividade Global em Viagem e Turismo (ICVT), como Maurícias, Tanzânia e Zimbábue (Tabela 3.9). Países vizinhos como África do Sul, Essuatíni e Maláui, viram suas cifras a reduzir entre 2013 e 2019, como impacto direto da crise económica mundial, iniciada em 2008. Desde este período, a conjuntura económica mundial, associada às políticas de austeridade, estabelecidas pelo governo moçambicano para conter os impactos da crise, resultaram na queda da dinâmica do turismo que já experimentava uma tendência crescente nos outros anos.

Tabela 3.10 - Ranking dos países da SADC no ICVT em 2019 (construído de WEF, 2019)

Ranking global	Países da SADC	Diferença com 2017		Diferença de pontuação com a média de referência	
		Ranking	Variação (%)	Regional (%)	Global (%)
61	África do Sul	-8.0	-1.2	27.3	3.2
134	Angola	–	–	-12.3	-28.9
92	Botswana	-7.0	-1.2	11.4	-9.6
118	Essuatíni	–	–	0.1	-18.8
124	Lesoto	4.0	6.4	-3.3	-21.5
125	Maláui	-2.0	0.7	-6.2	-23.9
54	Maurícias	1.0	2.3	28.5	4.2
127	Moçambique	-5.0	-0.4	-6.7	-24.3
81	Namíbia	-3.0	1.7	17.5	-4.7
136	R.D. Congo	-3.0	1.4	-14.3	-30.5
62	Seychelles	–	–	25.9	2.1
95	Tanzânia	-4.0	-0.5	10.0	-10.8
113	Zâmbia	-5.0	-0.6	1.3	-17.8
114	Zimbábue	0.0	1.2	1.0	-18.0

Atualmente, Moçambique é um dos países menos competitivos do mundo, tendo ocupado a posição 127 no ICVT (Tabela 3.10), de acordo com o último relatório do Fórum Económico Mundial, que avaliou 140 países. Na SADC o país só está a frente de Angola e da República Democrática do Congo. Por outro lado, o país apresenta um dos piores desempenhos da CPLP, depois de Portugal (posição 12), Brasil (32) e Cabo Verde (88). A variação negativa entre 2017 e 2018 do ICVT apresentada na Tabela 3.10, deve-se aos fatores mencionados, portanto, relacionados com a crise económica, a tensão político-militar (no norte e centro do país) e a atual crise pandémica, como se discute no subtítulo a seguir. Outros fatores são comuns na região, com destaque para o fraco desenvolvimento de infraestruturas urbanas e investimento turístico, considerando o tipo de turismo que é baseado na exploração da natureza, o que significa que parte considerável do potencial ainda continua inexplorado e inacessível.

A evolução da atividade turística identificada na Tabela 3.8, esteve associada ao aumento de investimentos, o que reforçou a emergência do país neste setor. Por exemplo, o investimento nas empresas do setor de hotelaria e turismo de 2003 a 2009, aumentou de 31,446,289 USD para 264,129,388 USD, saindo da quinta posição, para o segundo setor com maior volume de investimento no país; sabendo-se de antemão que em 2005 e 2006, o setor ocupou o primeiro lugar, com 36,6% e 47,9% da cifra total do investimento nacional, respetivamente.

De acordo com a Tabela 3.11, o setor do turismo voltaria a se destacar nos anos 2012, 2013 e 2014, ocupando o terceiro, segundo e primeiro lugar respetivamente, no ranking do investimento global. Os anos seguintes foram de expressiva queda, sobretudo o ano passado, onde foram criadas 43 empresas turística, com apenas 54,415,804 USD, devido a contração da economia pelo impacte da crise pandémica, como se discute na subsecção a seguir.

Tabela 3.11 - Investimento e empresas geradas na hotelaria e turismo, 2010-2020 (construído a partir de APIEX, 2021)

Ano	Investimento global (USD)	Investimento no setor do turismo (USD)	% do setor do turismo	Posição do setor	Total de empresas geradas no turismo
2010	3,090,254,355	134,017,147	4.3	6	47
2011	2,852,564,257	92,162,415	3.2	8	35
2012	3,212,107,669	322,764,153	10.0	3	50
2013	4,224,032,751	370,002,886	8.8	2	57
2014	4,516,567,973	589,523,374	13.1	1	48
2015	1,787,177,802	163,382,039	9.1	5	43
2016	1,281,931,473	199,766,521	15.6	4	49
2017	1,123,227,796	47,473,779	4.2	11	42
2018	1,499,458,798	89,352,573	6.0	9	73
2019	3,674,679,040	113,109,780	3.1	7	79
2020	1,134,262,085	54,415,804	4.8	10	43
Total	28,396,263,999	2,175,970,471	7.7		566

As cifras do turismo conforme as tabelas anteriores, apesar de ainda serem modestas, demonstram uma tendência de crescimento, reconhecendo as oscilações e descontinuidades características da atividade turística. Por outro lado, ilustram a tendência de crescimento económico positivo, derivado dos investimentos, número de empresas, receitas geradas, e

contribuição para o PIB, o que coloca o setor do turismo como estratégico na dinâmica económica do país. Assim sendo, o impacte real desta evolução, precisa ser investigado a nível local e regional, para que efetivamente, a atividade turística possa repercutir de forma sustentável na melhoria da qualidade de vida das comunidades locais.

Cabe destacar que desde 2013, Moçambique tem sido palco de instabilidade político-militar, devido a falta de segurança que se instalou vinte e um anos após a assinatura do AGP, que marcou o fim dos dezasseis anos de guerra civil. Tratou-se de uma forte tensão político-militar⁵² que novamente envolveu as forças de defesa nacional e o movimento armado da RENAMO, principalmente na região central do país, mais concretamente na localidade de Muxúnguè (distrito de Gorongosa, província de Sofala) que reduziu substancialmente a entrada de turistas nas fronteiras nacionais. A tensão em referência, com período de pico entre outubro de 2013 e janeiro de 2014, tomou proporções alarmantes, pois, os focos de guerrilha se fizeram sentir em mais três províncias, nomeadamente Tete (distrito de Moatiz), Nampula (Repale) e em Inhambane (Homoíne).

Segundo Azevedo (2014) o número de vítimas mortais ultrapassou cinco dezenas e a quantidade de bens que se perderam são elevados. Este cenário foi responsável pelo comportamento do turístico, no que diz respeito a fraca procura pelos atrativos turísticos, tendo manchado a imagem que o país estava a reconstruir nos últimos vinte anos, através de ações e prioridades estabelecidas no PEDTM I.

A relativa estabilidade política verificada em 2015, possibilitada pelo acordo assinado entre o governo e o líder da RENAMO, cessou em agosto de 2019, com o surgimento da Junta Militar da RENAMO, devido a desentendimentos internos. Este grupo é responsável pela atual instabilidade no centro do país. Outra região insegura (a mais conhecida atualmente a nível internacional) é o norte de Moçambique, mais concretamente na província de Cabo Delegado, que desde outubro de 2017 tem sido palco de ataques terroristas que já provocou a morte de mais de mil pessoas e levou mais de 700 mil a abandonar a região, de acordo com dados do governo, também divulgados pela Organização Internacional para as Migrações e o Banco Mundial, portanto, devido a insurreição “jihadistas” nos últimos quatro anos.

A segurança é um fator indispensável para o desenvolvimento do turismo. O desafio consiste na fortificação do diálogo entre as partes envolvidas na instabilidade político-militar, isto é, entre o governo e partidos políticos, e outros atores, como as comunidades locais que devem ser envolvidas na discussão de soluções para que eventos desta natureza não sejam cíclicos, pois, alguns problemas políticos associados ao passado foram marcantes e, deixaram vestígios na configuração da imagem de Moçambique como destino turístico. Contudo, sob determinadas condições, um novo modelo de turismo pode impulsionar o desenvolvimento de forma positiva, sobretudo na área de preservação dos atrativos, melhoria da imagem, e na questão do desenvolvimento económico local e regional.

⁵² A tensão em causa resulta de insatisfação e exigências da RENAMO quanto a processos eleitorais, administrativos e financeiros que segundo este partido, não estão a ser cumpridos a luz do AGP.

3.4.2 A atividade turística nas províncias

Em termos de “indústria do turismo”, a capacidade de acolhimento de visitantes é mais concentrada nas províncias da cidade de Maputo, Inhambane e Tete, que contribuíram com 63,2% do parque de alojamento e restauração. Entre as principais contribuições em 2019, a cidade de Maputo representa 35,3% do parque, tendo aumentado gradualmente nos últimos anos com registo de 33,7% e 34,9% alcançadas em 2017 e 2018, respetivamente. Inhambane e Gaza, onde se localizam as cidades de Inhambane e Xai-Xai respetivamente, ocupam a segunda e a terceira posição no ranking nacional da capacidade da “indústria turística” (Tabela 3.12).

Tabela 3.12 - Estrutura do número de quartos por província, 2017-2019 (INE, 2020c)

Província	Estrutura do número de quartos (%)			Variação média	
	2017	2018	2019	2018/17	2019/18
Niassa	3,4	3,3	3,1	-2,9	-6,1
Cabo Delegado	5,5	5,4	5,0	-1,8	-7,4
Nampula	5,5	5,6	6,6	0,1	1,0
Zambézia	6,7	6,1	5,7	-1,8	-17,9
Tete	8,1	8,0	7,5	-1,2	-6,3
Manica	5,6	5,5	5,1	-1,8	-7,3
Sofala	8,0	7,9	7,4	-1,3	-6,3
Inhambane	11,2	11,0	12,9	-1,8	17,3
Gaza	8,0	8,0	7,5	0,0	-6,3
Província de Maputo	4,3	4,3	3,9	0,0	-9,3
Cidade de Maputo	33,7	34,9	35,3	1,2	0,4
Total	100	100	100	0,0	0,0

A província de Inhambane contribuiu com 12,9% do indicador em análise, tendo melhorado a capacidade dos anos anteriores de 11% e 11,2% registados em 2018 e 2017 respetivamente, portanto, entre 2019 e 2018 Inhambane teve a melhor variação média (17,3%), superando a cidade de Maputo (0,4%), que também teve uma variação positiva, além de Inhambane. A província de Gaza contribuiu com 7,5%, tendo apresentado uma variação média de -6.3 pontos percentuais, o que mostra uma relativa diminuição da contribuição da “indústria do turismo”, como foi tendência a nível nacional (última coluna da Tabela 3.12).

O número de camas tem acompanhado o parque de alojamento e restauração no período em análise. Para o INE, a cidade de Maputo continua a liderar o ranking, com 33,7% do total de camas no país, depois de registar 33,1% e 33% em 2018 e 2017 respetivamente. Inhambane e Gaza apresentaram 12,8% e 9% respetivamente. Inhambane se destaca ainda juntamente com Nampula por serem as províncias que registaram evoluções positivas destacáveis entre 2019 e 2018, com crescimentos médios de 17,4% e 12,5%, respetivamente (Figura 3.12).

Em relação a procura de produtos e serviços turísticos em 2019, tanto por visitantes nacionais assim como estrangeiros, 51,7% das dormidas foram registadas na cidade de Maputo, seguido de Inhambane com 12,8%. A província de Gaza ocupou a quinta posição, conforme o gráfico (b) da Figura 3.12. A cidade de Maputo (43,6%) e a província de Inhambane (10,1%) se destacaram no total de dormidas nacionais, pois apresentaram-se como as mais preferidas para pernoitar por visitantes nacionais, de acordo com os dados do INE (2020). Em relação as dormidas pelos estrangeiros, novamente a preferência foi para cidade de Maputo e Inhambane,

com 58,6% e 15,1%, respetivamente. Gaza segue na quarta posição (7,4%) e sexto lugar (1,9%) na estrutura de dormidas nacionais e estrangeiras, respetivamente.

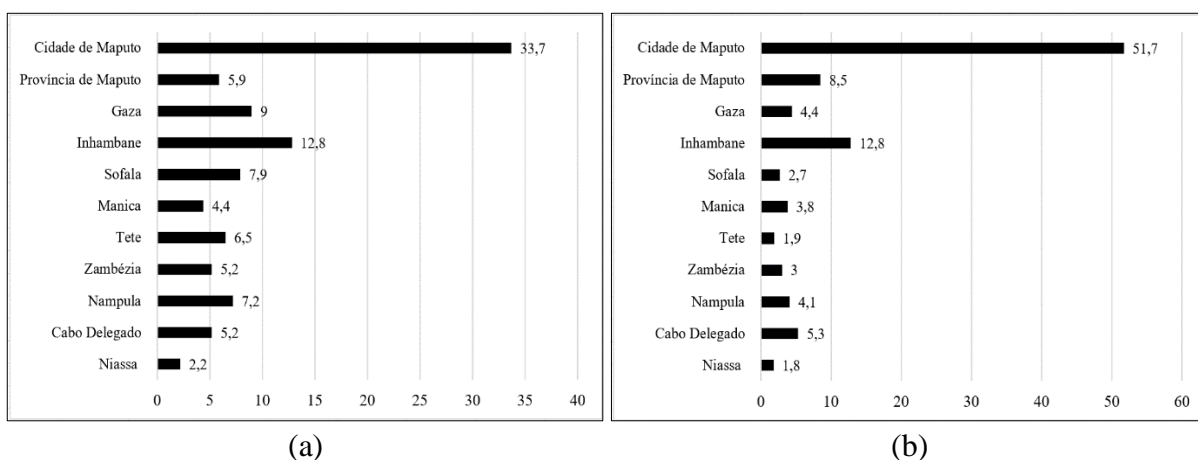


Figura 3.12 - Número de camas (a) e estrutura de dormidas (b) por província, 2019 (%) (construído a partir de INE, 2020c)

Os dados do INE reportam que 46,2% da mão-de-obra do setor está na cidade de Maputo, 9,3% em Gaza e 7,3 em Nampula. Inhambane ocupou a quinta posição com 5,8% (Figura 3.13). A estrutura de emprego no período em análise é representada pelos homens (68,5%).

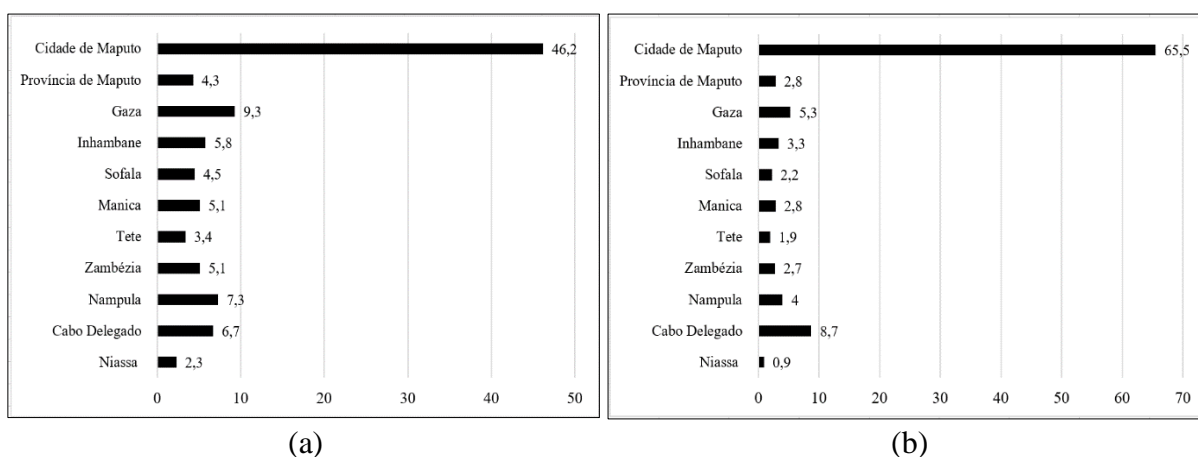


Figura 3.13 - Estrutura do total de trabalhadores (a) e de remunerações totais (b) por província, 2019 (%) (construído a partir de INE, 2020)

A hegemonia da cidade de Maputo verifica-se também nas remunerações, onde a cidade se destaca em primeiro lugar com 65,5% do total das remunerações, seguida por Cabo Delgado e Gaza com 8,7% e 5,3% respetivamente. A províncias de Inhambane com 3,3% ocupa o quinto lugar neste ranking, conforme o gráfico acima.

Quanto ao volume de negócios, detalhada pelas receitas de alojamento, restauração e similares e outras atividades, em 2019, do total da faturação das empresas destes empreendimentos, 46,6% foi de alojamento, 43,5% de restauração e similares e 9,9% de outras atividades (INE, 2020). Para a atividade de estabelecimentos hoteleiros, e outras atividades as vendas

representaram uma redução de 0,3% e 1%, facto compensado pela área de restauração, que registou um incremento de 1,3% no período de referência. Por província, destaque vai novamente para a cidade de Maputo com 73%, Cabo Delgado com 7%, Inhambane com 4,3% e Gaza com 3,7% do volume de negócios total (Figura 3.14).

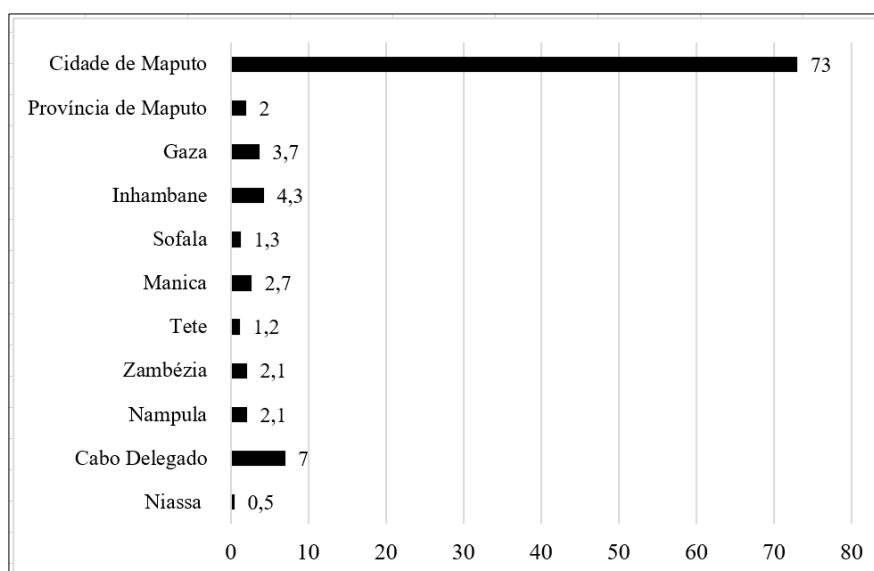


Figura 3.14 - Volume de negócios por província, 2019 (%) (construído a partir de INE, 2020c)

Em relação aos investimentos (Tabela 3.11), entre 2010 e 2020, foram implementados 566 projetos turísticos, onde 30% foram investidos na província de Inhambane, 16% na província de Maputo e 11% em Gaza. Contudo, a cidade de Maputo (28%) e Cabo Delgado (22%) correspondem os territórios que obtiveram o maior volume de investimento, avaliado em 2,175,970,469 USD. A província de Maputo (20%) ocupou o terceiro lugar (Figura 3.15).

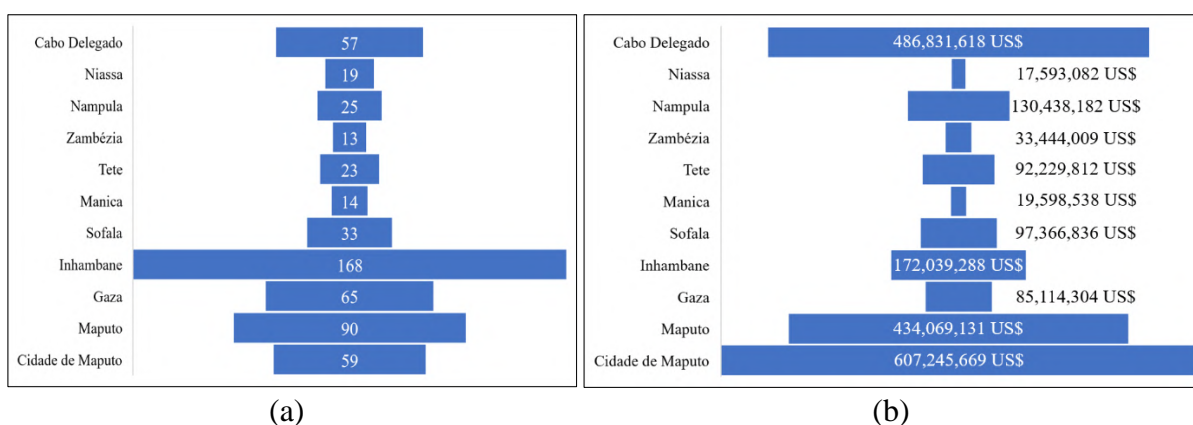


Figura 3.15 - Distribuição do número de projetos de turismo (a) e valor de investimento (b) por província, 2010-2020 (construído a partir de APIEX, 2021)

O turismo é uma atividade praticada em todo território nacional, contudo, o desenvolvimento da “indústria do turismo” ainda continua concentrada na capital (cidade de Maputo). Esta indústria é representada pela oferta de produtos e serviços turísticos (capacidade de alojamento,

restauração e áreas similares), procura de produtos e serviços (estrutura de visitantes/hóspedes, movimento de dormidas e estadia dos visitantes), características do emprego, estrutura de remunerações e volume de negócio total.

Portanto, a sustentabilidade do desenvolvimento do turismo passa pelo equilíbrio do espaço geográfico, onde o planeamento do setor deve buscar uma melhor redistribuição territorial dos equipamentos e serviços, como forma de equilibrar a distribuição da procura turística, já que o país possui uma variedade de atrativos naturais e culturais.

Inhambane e Gaza são províncias que se destacam depois da cidade de Maputo, no ranking das variáveis de oferta e procura turística. Este protagonismo foi visível no número de quartos, camas e dormidas, onde as províncias ocuparam a segunda e terceira posição respetivamente, exceção feita da província de Gaza, que esteve na quinta posição no ranking das dormidas. A anterior cifra de Gaza foi recompensada no total de trabalhadores, ao ocupar a segunda posição, onde por sua vez, Inhambane desceu para a quinta posição.

A província de Inhambane manteve-se na quinta posição no ranking das remunerações, onde Gaza ocupou a terceira posição. Quanto ao volume de negócios, no horizonte de onze províncias, Inhambane (terceiro lugar) e Gaza (quarto lugar) voltam a ocupar lugares cimeiros.

Em Inhambane, entre 2012 e 2016, as chegadas turísticas amentaram 4%, não obstante os anos anteriores (2013, 2014 e 2015) terem apresentado uma taxa de crescimento negativa em relação ao ano base (2012) (Tabela 3.13). Apesar da crise económica mundial, da tensão político-militar e das dívidas ocultas que implicou a saída de organizações como o FMI e o BM no “apoio” financeiro a Moçambique, em Inhambane o número de equipamentos turísticos, quartos e camas cresceu 28%, 19% e 19%, respetivamente, entre 2012 e 2016. As pessoas empregadas no setor também aumentou (32%) entre 2012 e 2016, de 6 256 para 8 254 funcionários.

Tabela 3.13 - Estatísticas do turismo da província de Inhambane, 2012-2016 (construído a partir de DPCTI, 2019)

Indicador	2012	2013	2014	2015	2016
Produção do setor (Milhões de MZN)	536.40	595.60	578.11	661.50	532
Nº de Equipamentos Turísticos	529	545	602	653	675
Nº de Quartos	7,368	7,760	8,134	8,510	8,740
Nº de Camas	14,606	15,483	16,231	16,983	17,443
Nº de Trabalhadores	6,256	6,631	7,346	8,069	8,254
Nº Projetos Aprovados	68	73	57	51	26
Investimentos (Milhões de USD)	7,116.30	7,684.20	7,192.78	7,479.12	10,591.82
Nº de Turistas	338,400	287,106	302,843	319,055	351,881

A produção nos equipamentos cresceu significativamente, chegando a render USD 19,21 milhões em 2013, mais 65% que o ano 2009, tendo ainda atingido uma taxa de crescimento de 23% entre 2012 e 2015. Contudo, em 2016 a produção baixou em -0,82 pontos percentuais. A cifra negativa também se verificou nos projetos aprovados (-62%) durante o período em análise. O volume de investimento aumentou de USD 7,116.30 milhões em 2013 para USD 10,591.82 milhões em 2016, portanto um aumento na ordem de 49% (Tabela 3.13).

A Tabela 3.14 é inerente a província de Gaza. Apesar das taxas negativas observadas nos anos 2014, 2015 e 2016, comparativamente ao ano base, a produção no setor cresceu de forma impressionante, portanto, acima de 100% entre 2013 e 2018. Este incremento resulta do número de turistas que também aumentou (29%) no período em análise, igualmente, não obstante variações negativas nos três anos intermédios, devido as mesmas causas identificadas na província de Inhambane.

Tabela 3.14 - Estatísticas do turismo da província de Gaza, 2013-2018 (construído a partir de DPCTG, 2019)

Indicador	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produção do setor (Milhões de MZN)	252.54	164.00	185.00	195.00	383.00	566.00
Nº de Equipamentos Turísticos	135	–	–	–	–	144
Nº de Quartos	2,484	–	–	–	–	2,803
Nº de Camas	5,303	–	–	–	–	5,993
Nº de Trabalhadores	2,057	–	–	–	–	2,138
Nº Projetos Aprovados	–	–	–	–	–	5
Investimentos (Milhões de USD)	–	–	–	–	–	–
Nº de Turistas	88,913	60,910	63,588	66,215	96,029	114,591

NB: Dados referentes apenas ao setor de alojamento

A capacidade de oferta do parque de alojamento, incluindo o número de pessoas empregadas neste parque também tiveram taxas positivas, embora não se possa generalizar com propriedade este resultado, devido a escassez de dados. Os cinco projetos identificados na Tabela 3.14 já foram aprovados, totalizando 744,600,000.00 MZN do volume de investimento, na razão da oferta de mais 111 quartos e 188 camas.

Os indicadores identificados refletem o crescimento da atividade turística em Inhambane e Gaza, e ressaltam a necessidade de investigar este cenário de evolução e examinar seu impacto real no desenvolvimento urbano e melhoria das condições de vida dos residentes locais. Os planos estratégicos das cidades em análise destacam o turismo como uma das principais atividades económicas, mas o conhecimento das urbes nesta área ainda está pouco desenvolvido, bem como o papel que poderão desempenhar para atrair e controlar um turismo que faça uso sustentável dos recursos. No subcapítulo 5.4, estes dados são analisados de forma específica nas cidades de Inhambane e Xai-Xai.

3.4.3 Impactes da pandemia Covid-19 na atividade turística

A pandemia Covid-19 tem efeitos particularmente significativos nas áreas urbanas e na “indústria do turismo”, um dos setores mais afetados. De acordo com as Nações Unidas, mais de 90% dos casos de Covid-19 estão a ocorrer nas áreas urbanas, sendo nessas áreas onde a atividade turística é mais praticada e onde reside a maior parte da população mundial.

A pandemia trouxe enormes desafios para mais de 4 biliões de pessoas das cidades do mundo interior (UN, 2020), que mesmo antes do novo coronavírus, já enfrentavam o agravamento da poluição do ar, infraestruturas e serviços inadequados e expansão urbana não planeada, portanto, derivados da rápida urbanização. As cidades vão emergir da pandemia, mas se elas

estarão preparadas para a próxima crise vai depender de quanto elas podem promover um desenvolvimento urbano inclusivo e sustentável (UN, 2020), como destaca o 11º ODS.

O turismo como atividade económica é o terceiro maior setor mundial em receitas de exportação, representa 10% do PIB mundial, 30% das exportações de serviços e emprega 1 em cada 10 pessoas no mundo (UNWTO, 2020a), que em 2020 teve o pior ano da sua história, com menos de 1 bilhão de chegadas turísticas internacionais, devido às restrições de viagens, o que representou uma queda de 74% de acordo com os dados da OMT, quebrando a tendência de crescimento de 2019, embora as chegadas não tenham superado as taxas observadas em 2017 (7%) e 2018 (6%). A OMT compara essa queda com a recessão de 4% registada em 2009, durante a crise económica mundial.

De acordo com o último Barómetro Mundial do Turismo da OMT (UNWTO, 2020b), o colapso nas viagens internacionais representa uma perda estimada em USD 1,3 trilião nas receitas totais de exportação, mais de 11 vezes da perda observada em 2009. A pandemia colocou em risco entre 100 e 120 milhões de empregos diretos do turismo, sobretudo, em pequenas e médias empresas. Atualmente, a queda nas viagens turísticas é de 87%. (Figura 3.16)

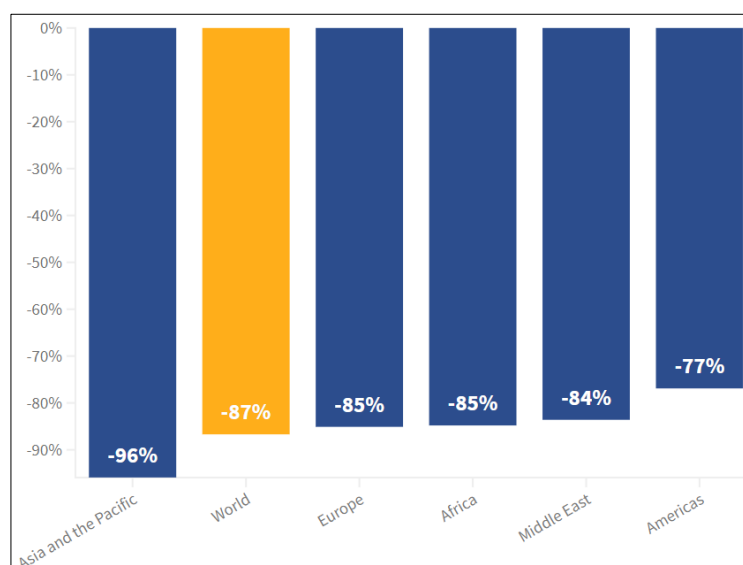


Figura 3.16 - Variação (%) das chegadas turísticas internacionais por região em janeiro de 2021 (UNWTO, publicado a 28.03.2021)

A Ásia e o Pacífico (-96%), é a primeira região a sofrer o impacto da pandemia e a que apresenta o maior nível de restrições de viagens em vigor, tendo registado a maior redução nas chegadas em 2020 (pelo menos 300 milhões). A África e a Europa registaram uma queda de 85%, enquanto o Oriente Médio registou uma queda de 84% e 77% observou-se nas Américas.

As restrições de viagem culminaram com o encerramento total das fronteiras em 32% dos destinos a nível mundial, no início de fevereiro de 2021, e outros 34% com encerramento parcial (UNWTO, 2020b). Diferentes pesquisas foram conduzidas por um Painel de Especialistas da OMT, para desenvolver cenários de recuperação da atividade turística. Os últimos resultados

revelam que 50% do painel espera que a recuperação ocorra em 2022. Em África, 40% aponta para o último trimestre deste ano, em comparação com igual percentagem que também identifica o ano 2022 (Figura 3.17), como o período da revitalização da atividade.

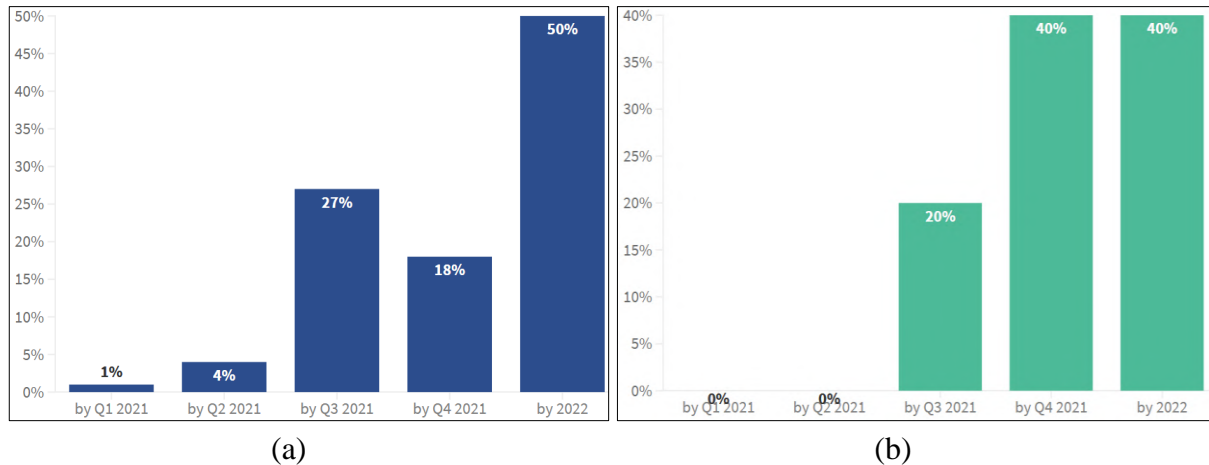


Figura 3.17 - Perspetiva de recuperação do turismo internacional no mundo (a) e em África (b) (UNWTO, publicado a 26.01.2021)

Como a maioria dos países, devido ao Estado de Emergência, Moçambique registou em 2020 a sua primeira contração em quase três décadas. Como ilustra a Figura 3.18, a taxa de crescimento do PIB até ao segundo trimestre de 2020 foi de -3,3%, contra 1,2% de igual trimestre de 2019, período em que a economia começou a apresentar sinais de contração.

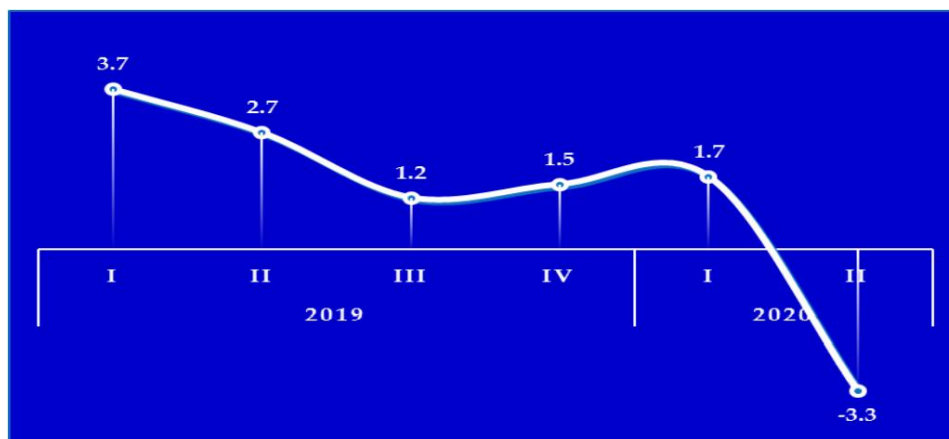


Figura 3.18 - Taxa de crescimento real do PIB por trimestre 2019 e 2020 (%) (GM, 2020a)

O turismo (hotelaria, restauração e similares) foi o setor mais afetado, tendo contribuído com -23,1% para o PIB em 2020, depois de 1,0% alcançado em 2019, percentagem que se espera alcançar em 2021, conforme a Tabela 3.15. Muitas empresas tiveram que encerrar (total ou parcialmente) as suas atividades e despedir os seus funcionários, sobretudo as pequenas e médias. Pelo menos 43 578 trabalhadores perderam seus empregos (INE, 2020b). Com exceção da área de saúde e ação social (7,4%), e agricultura, produção animal, caça e florestas (2,8%), as outras atividades tiveram um desempenho negativo em 2020. Ainda que se projete uma recuperação em 2021, a taxa de crescimento do PIB continuará abaixo da cifra de 2019.

Tabela 3.15 - PIB na ótica de produção (%) (construído a partir de GM, 2021)

Nº	Ramo de atividade	2019	2020	2020	2021
		Real	Plano	Real	Projetado
1	Agricultura, produção animal, caça e florestas	1,1	1,8	2,8	4,0
2	Pesca	2,3	1,0	-0,4	1,5
3	Indústria extrativa	-3,7	1,5	-16,8	1,5
4	Indústria transformadora	1,4	1,0	-1,2	1,6
5	Eletricidade e gás	-1,1	1,5	2,7	3,7
6	Construção	2,2	3,0	-0,6	3,0
7	Comércio a grosso e a retalho	0,0	0,5	-1,2	1,6
8	Alojamento, restaurantes e similares	1,0	0,0	-23,1	1,0
9	Transportes, armazém e informação e comunicações	4,2	2,0	-2,2	2,5
10	Atividades financeiras e seguros	4,0	2,0	-1,1	1,3
11	Aluguer de imóveis e prestação de serviços	4,5	3,5	-	3,2
12	Administração pública, defesa e segurança social	4,1	2,0	-6,2	1,3
13	Educação	0,9	0,8	-1,1	1,2
14	Saúde e ação social	4,1	2,0	7,4	5,0
Taxa de crescimento do PIB		2,3	2,2	-1,28	2,1

De acordo com o INE (2020b), 90,4% de um total de 89 385 empresas foram afetadas pelo impacto da Covid-19. As atividades de educação e artísticas, de espetáculos, desporto e de turismo foram afetadas na sua totalidade (100%). Pela distribuição geográfica, as quatro províncias do sul do país são as mais afetadas com percentagem média desta região a situar-se em 95%, com destaque para as províncias de Inhambane e Gaza como as mais afetadas em todo o país com 98,8% e 94,8% das suas empresas afetadas.

Inhambane conta com um total de 836 equipamentos turísticos (581 de alojamento e 255 de restauração e bebidas), dos quais 196 comunicaram oficialmente o seu encerramento, sendo 139 de alojamento, 37 de restauração, incluindo 18 empresas de prestação de serviços turísticos e duas agências de viagens, de acordo com dados fornecidos pela DPCTI no final do terceiro trimestre de 2020.

Cerca de 10 unidades de alojamento (duas sediadas na cidade da Maxixe, duas na cidade de Inhambane e seis na cidade de Vilanculos) e uma empresa de prestação de serviços comunicaram a sua reabertura, reduzindo o total para 185 equipamentos encerrados, conforme a Tabela 3.16. Estes prejuízos afetaram 2140 trabalhadores (28,2% do total) e os equipamentos em funcionamento registaram uma taxa de ocupação média de 1%, até setembro de 2020.

Em relação a província de Gaza, até meados do quarto trimestre de 2020, muitos operadores turísticos não tinham enviado à DPCTG as suas cartas de encerramento, sobretudo os operadores da cidade de Xai-Xai. Conforme a Tabela 3.17, continuavam encerrados 12 unidades de alojamento e duas associações culturais, com um total de 404 e 16 trabalhadores (16,1% do total), respetivamente, sem incluir os trabalhadores com contratos suspensos. Foram identificados três equipamentos turísticos reabertos nos distritos de Chokwè, Limpopo e Bilene, recolocando no ativo 10, 30 e 58 trabalhadores, respetivamente.

Tabela 3.16 - Equipamentos turísticos encerrados na província de Inhambane (construído a partir de DPCTI, 2020)

Localização	Alojamento		Restauração, bar, sala de danças		Outras empresas encerradas		Trabalhadores afetados
	Reais	Encerrados	Reais	Encerrados	A/ Viagens	P/ Serviços	
Zavala	13	3	12	0	0	0	24
Inharrime	26	14	7	0	0	0	148
Jangamo	69	11	10	2	0	2	155
Inhambane	122	49	67	18	2	9	851
Maxixe	19	0	21	0	0	0	0
Homoníne	4	1	6	2	0	0	5
Panda	3	0	8	0	0	0	0
Morrumbene	30	2	10	0	0	0	48
Massinga	54	4	23	0	0	0	95
Mabote	10	0	10	0	0	0	0
Vilanculos	113	29	43	9	0	5	635
Inhassoro	92	11	25	0	0	1	142
Govuro	16	5	6	6	0	0	37
Funhalouro	10	0	7	0	0	0	0
Total	581	129	255	37	2	17	2140

Tabela 3.17 - Equipamentos turísticos encerrados na província de Gaza (construído a partir de DPCTG, 2020)

Localização	Alojamento		Restauração, bar, sala de danças		Outras empresas encerradas	Trabalhadores afetados
	Reais	Encerrados	Reais	Encerrados	Associações culturais	0
Xai-Xai	23	0	40	0	0	0
Limpopo	13	4	-	0	0	157
Bilene-Macia	44	7	13	0	0	244
Mandlakazi	23	1	5	0	0	3
Chokwè	6	0	22	0	2	16
Chigubo	2	0	-	0	0	0
Chicualacuala	4	0	1	0	0	0
Massingir	9	0	-	0	0	0
Massangena	1	0	-	0	0	0
Chibuto	5	0	8	0	0	0
Guija	2	0	3	0	0	0
Mabalane	3	0	1	0	0	0
Total	135	12	93	0	2	420

Como foi demonstrado na Tabela 3.11, entre 2019 e 2020 o investimento global em Moçambique teve uma queda de 69%. No setor de turismo a queda foi de 52%. Instituições credíveis, como o Banco Mundial, esperam que a economia moçambicana recupere o seu crescimento gradualmente em 2021, embora subsistem riscos substâncias de uma queda devido a incerteza em torno do progresso da pandemia de Covid-19, contudo, espera-se que o crescimento recupere a médio prazo, atingindo cerca de 4% em 2022, e que o turismo volte a recuperar a sua contribuição de pelo menos 2,5% para o PIB.

3.5 Conclusão

O território moçambicano está dividido em províncias (11) e estas em distritos (154), que por sua vez se dividem em postos administrativos (419) e estes em localidades (1053). Desde 1997

o país institucionalizou as autarquias locais, com a criação de municípios (53). Do ponto de vista geográfico, existem no território nacional três regiões: norte do Zambeze, entre o Save e o Zambeze e sul do Save. É na região sul do Save onde se localizam as cidades municipais de Inhambane e Xai-Xai, capitais das províncias de Inhambane e Gaza, respetivamente.

Com 27.909.798 habitantes, 33,4 % da população reside na área urbana. Em dez anos a taxa de crescimento da população foi de 35%, enquanto o crescimento da população urbana foi de 48,6%, portanto, maior que a rural que dilatou 29,4%. Moçambique tem uma das mais elevadas proporções de população urbana na África Oriental, cifrada em 36%, que irá atingir 60% até 2030. Assim, poderão existir até 2030 cerca de 17 milhões de pessoas nas áreas urbanas do país.

O estudo da urbanização e do espaço urbano (área urbana) ainda carece de um corpo teórico e metodológico homogéneo em Moçambique, seja pela abrangência interdisciplinar ou mesmo por uma abordagem do território como um todo. A problemática tem sido minimizada pela contribuição de diferentes instituições, com destaque para o MAE, MICOA, e INE, que são órgãos públicos que distinguem o conceito do urbano, basicamente, tendo em conta a unidade espacial de análise e o nível de desenvolvimento económico.

As áreas urbanas são constituídas de cidades e vilas urbanas. O MAE classifica estas áreas em quatro tipos: A, B, C e D. O Tipo “A” inclui a capital do país, o Tipo “B” as capitais das províncias de Nampula e Sofala, e Matola, e o Tipo “C” inclui todas as outras capitais provinciais bem como outras pequenas cidades. Os municípios do Tipo “D” desempenham um papel importante para o desenvolvimento local na qualidade de pequenas cidades. Os critérios de classificação do MAE consideram os aspetos políticos, económicos, sociais, culturais, densidade populacional, número e tipo de indústrias, grau de desenvolvimento comercial, educação e saneamento do meio. Estes critérios definem o estágio de desenvolvimento económico e social dos centros urbanos, a partir de uma perspetiva político-administrativa.

A classificação do MICOA tem em conta a sustentabilidade de espaços urbanos em termos de uso de solo, saneamento e ambiente, desenvolvimento de infraestruturas de transportes e de comunicações, e condições de habitação. A instituição usa o termo solo urbano para se referir a cidades e vilas, que compreende toda área dentro do perímetro dos municípios, vilas e sedes de postos administrativos e localidades, legalmente instituídas.

A perspetiva do MICOA delimita o espaço urbano a partir das seguintes áreas: municípios (todas as cidades moçambicanas são municípios), aldeias comunais (estes encontram-se em alguns municípios, vilas e outros desdobramentos rurais), sede do posto (capital da administração das localidades distritais) e localidades. Esta definição genérica é fundamentada no grau de utilização urbana de terrenos.

Por fim, considerando a área de enumeração urbana, o INE, define o urbano a partir de três principais categorias de espaços: cidades capitais; cidades com mais de 20.000 agregados familiares; e as restantes áreas urbanas das províncias.

O estudo adotou a definição jurídico-administrativa de cidade (município) como unidade territorial para analisar as cidades de Inhambane e Xai-Xai, a partir do modelo de estrutura urbana que abrange três áreas concêntricas: urbana ou formal, suburbana ou informal e periurbana ou área de expansão. Inhambane e Xai-Xai são cidades médias⁵³ (Tipo “C”) com características próprias quanto ao perfil sociocultural dos aglomerados populacionais, tipo de atividades económicas e quanto às suas dimensões intermédias.

Em relação ao enquadramento legal e institucional do desenvolvimento urbano em Moçambique, os principais eventos foram categorizados em dois grandes períodos: o colonial (1505 - 1975), com três subperíodos (fixação portuguesa no território nacional, expansão e fixação de novas áreas urbanas, e implantação do Estado Novo); e o pós-colonial ou pós-independência (a partir de 1975), com dois subperíodos (antes e depois da assinatura dos AGP). Com destaque para o período pós-independência, a gestão do território continuou bastante similar, em estrutura e funções, às câmaras do período colonial, ao mesmo tempo em que as instituições executivas do Estado, incluindo as estruturas locais responsáveis pelo provimento de infraestruturas e serviços básicos, estavam centradas no partido político.

A liberalização económica e política do país, contemplada na constituição de 1990, e acelerada pelas deliberações dos AGP, resultou na formulação de uma estratégia para a introdução de governação local descentralizada. Esta estratégia foi acautelada pela Lei do Quadro Institucional dos Distritos Municipais - LQIDM (1994), que marca a transição de uma “democracia centralizada” para uma “democracia liberal”, ao prever as autarquias locais. A legitimação e viabilização da LQIDM, se efetiva com a aprovação da Lei de Bases das Autarquias - LBA (1997), que introduz as primeiras 23 cidades municipais eleitas em 1998.

Apesar dos avanços alcançados nas últimas décadas, com a reforma dos órgãos do Estado, a base normativa para o planeamento urbano, desde a criação dos municípios não tem sido clara, colhida em regulamentação dispersa com base na legislação colonial e em modelos de um Estado socialista (centralizado), que coexistem com o atual “sistema descentralizado”. De facto, corroborando com diferentes autores (Cabannes, 2009; Dávila et al., 2009; Ilal & Weimer, 2017; Mendonça, 2014; Nguenha, 2009; Rocha & Zavale, 2015; Viana, 2012; Zavale, 2015), o município não é o único ator institucional público, na circunscrição territorial em que governa, que fornece bens e serviços essenciais. Consequentemente, existem responsabilidades geralmente claras e outras funções que requerem esclarecimentos quanto ao desempenho das diferentes instituições que atuam no município.

Na prática, a estrutura legal e institucional da gestão urbana municipal ainda continua frágil, o que limita o âmbito das ações que podem ser implementadas pelos governos locais na promoção da urbanização sustentável, que aconteceu de forma setorial nos últimos 22 anos, trazendo consigo vários impactes negativos. Portanto, a reformulação das políticas públicas (incluído a criação de uma Política de Desenvolvimento Urbano) com vista a fortalecer este quadro legal

⁵³ Cidade média é aquela que tem dimensão intermedia ao nível da área e do número de habitantes. São consideradas cidades médias as que possuem entre 20 mil e 500 mil habitantes (Pereira, 2012).

deve contemplar também o mercado, uma vez que são as intervenções efetuadas por investidores privados que têm maior impacto ao nível do território, sob influência de novas aspirações político-económicas das elites urbanas.

O SPT é o quadro geral que estabelece o âmbito das intervenções no território moçambicano, através dos IGT hierarquizados em quatro níveis (nacional, provincial, distrital e autárquico). É dentro deste quadro onde se realiza o planeamento urbano. Para que se alcancem os objetivos do planeamento (desenvolvimento territorial), identificados na POT, a LOT faz o enquadramento jurídico da POT. Por sua vez, é através do RLOT onde se determinam as medidas e procedimentos regulamentares que asseguram a aplicação da LOT.

De acordo com cada nível de intervenção, o processo de planeamento se efetiva com a utilização dos instrumentos necessários, baseando-se no princípio de que os IGT de nível inferior não devem contrariar as decisões e as diretivas emanadas a nível superior. A nível nacional se destacam dois instrumentos, portanto, a própria a LOT e o PNNDT. Para além dos documentos específicos, o planeamento do território no país conta ainda com um conjunto de instrumentos gerais, desde a Constituição de 1975, que iniciou o processo da nacionalização da terra e das propriedades do solo urbano, até a Lei de Terras e o Regulamento do Solo Urbano, que introduzem as bases do planeamento urbano nas cidades e vilas.

As estratégias de ordenamento provincial ainda carecem de IGT, embora exista nas jurisdições distritais e autárquicas os PP e PEU, elaborados pela respetiva Direção Provincial da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural e pelo Conselho Municipal da Cidade, respetivamente.

Por fim, Moçambique tem um grande potencial para o turismo, com destaque para as praias e zonas propícias ao mergulho nos mais de 2.000 km de costa, e os parques e reservas naturais no interior do país, para além da influência cosmopolita que caracteriza o tecido urbano das cidades Moçambicanas. De acordo com a UN-Habitat (2007), cerca de 15% de todos os investimentos desde 2002 foram canalizados neste setor que oferece grande potencial para o país, já que se interliga com uma gama de outras atividades, como transportes, agricultura, alimentação e bebidas, serviços financeiros, construção e artesanato. Contudo, o desafio está ligado à sua natureza integradora, estradas pobres, falta de acesso bancário e a baixa qualidade das infraestruturas e serviços básicos, como se discute mais adiante.

A partir dos objetivos iniciais, da revisão da literatura e do enquadramento do processo de urbanização e a evolução da atividade turística em Moçambique, foi possível estabelecer uma metodologia para o desenvolvimento desta tese que é apresentada de seguida.

4 METODOLOGIA DA TESE

4.1 Introdução

Este estudo segue uma abordagem quantitativa e qualitativa, baseada em conceitos estruturados e instrumentos formais para a recolha de dados, mediante condições de controlo, com ênfase na objetividade e análise numérica de dados através de procedimentos estatísticos (Polit et al., 2004 apud Gerhardt & Silveira, 2009), cálculos matemáticos da análise multicritério e análise de sensibilidade dos grupos envolvidos na investigação. A abordagem quantitativa em estudos desta natureza, é particularmente importante para definir um sistema de indicadores (ou índice); selecionar o método de avaliação apropriado para a análise; e para fornecer sugestões normativas devidamente fundamentadas para apoiar a tomada de decisão (Xu et al., 2016). Estas três etapas serão apresentadas mais adiante, na identificação dos aspetos práticos da metodologia.

Com o propósito de auxiliar o processo de tomada de decisão no planeamento e na gestão sustentável da atividade turística, pretende-se criar um sistema de indicadores, que será fundamental adaptar ao contexto urbano de Moçambique, abrangendo as dimensões ambiental, sociocultural, económica e político-institucional, relativo à governança, denominado a partir deste ponto de **‘Sistema de Indicadores de Sustentabilidade da Atividade Turística’ (SISAT)**.

O ‘SISAT’ é apresentado como instrumento para avaliar e reportar a evolução dos níveis de sustentabilidade turística nas cidades moçambicanas, de maneira que se possa controlar o desenvolvimento da atividade turística, e tornar mais eficaz o processo de urbanização sob influência desta atividade, no quadro mais amplo do planeamento urbano. Trata-se de um instrumento de apoio a monitorização das estratégias de planeamento territorial, que irá contribuir para avaliar o cumprimento de objetivos e metas de políticas públicas, por meio da constituição de um modelo flexível de apoio a tomada de decisão (Hanai & Espíndola, 2011; Stilwell, 2011) na gestão do turismo em ambientes urbanos.

Para efeitos de avaliação, dois métodos MCD foram selecionados: o AHP, para atribuição de pesos relativos aos indicadores, e o método ELECTRE Tri para classificar em categorias os indicadores de sustentabilidade turística das cidades de Inhambane e Xai-Xai, a partir do índice de relevância no conjunto do ‘SISAT’.

Este capítulo está estruturado da seguinte forma: o subcapítulo 4.2 identifica as etapas do desenvolvimento da investigação, com a descrição das técnicas e instrumentos de pesquisa concebidos em cada etapa para responder os objetivos específicos do estudo; o subcapítulo 4.3 expõe os procedimentos de seleção do conjunto de indicadores de sustentabilidade turística para avaliação das cidades moçambicanas, incluindo os métodos adotados para avaliação combinada dos indicadores propostos; por último, o subcapítulo 4.4 apresenta a conclusão.

4.2 Procedimentos metodológicos

O estudo compreendeu quatro principais etapas (Figura 4.1), com a seguinte sequência: (i) pesquisa bibliográfica e documental; (ii) elaboração dos instrumentos de pesquisa e recolha de dados; (iii) análise de dados e (iv) comunicação de resultados.

Inicialmente fez-se a conceção dos instrumentos de recolha de dados, revisão dos conceitos operacionais para os estudos de caso, seleção dos indicadores de sustentabilidade turística, definição dos métodos multicritério e cálculo da amostra para diferentes grupos caracterizados na segunda etapa da pesquisa.

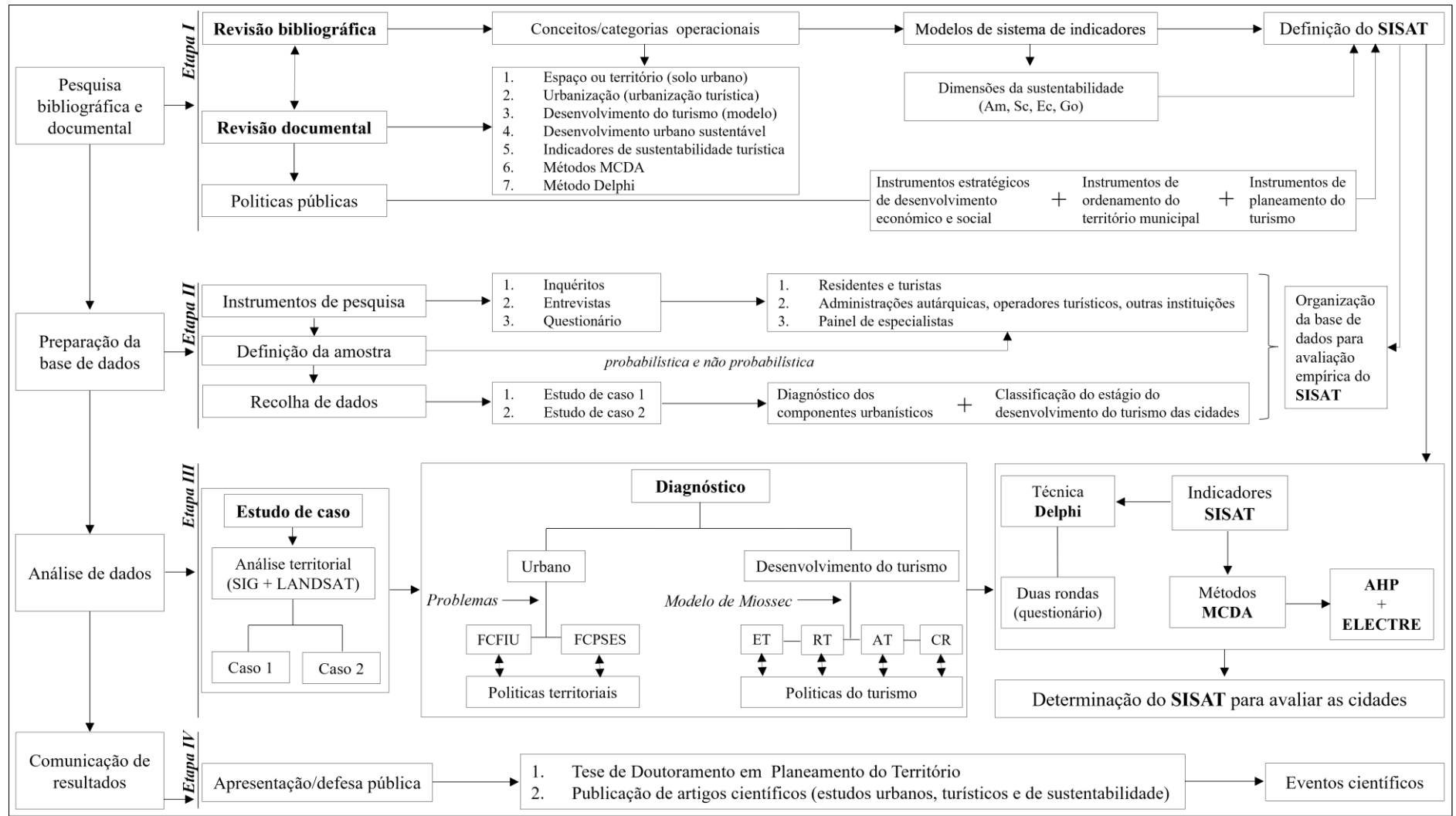
A revisão bibliográfica resumiu-se na recolha e sintetização de informação consultada em obras que abordam o tema em estudo, a fim de se familiarizar com os assuntos e termos aplicados, assim como identificar as dimensões e categorias válidas para uma investigação do gênero. A literatura teórica, empírica e metodológica em relação ao tema, bem como estudos anteriores sobre as cidades moçambicanas em análise, foram privilegiados nesta técnica.

A pesquisa documental consistiu na recolha de informação principalmente em fontes e/ou instituições ligadas ao planeamento e gestão do território e desenvolvimento do turismo, com destaque para as seguintes: Conselho Municipal da Cidade, Instituto Nacional de Estatística, Direção Provincial da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural, Direção Provincial da Cultura e Turismo, Direção Provincial da Indústria e Comércio, Direção Provincial do Trabalho, Direção Provincial da Saúde, Direção Provincial da Educação e Desenvolvimento Humano e Direção Provincial da Economia e Finanças. O desenvolvimento do conjunto de indicadores para o método de análise multicritério contou com a análise de políticas públicas, planos, relatórios técnicos, legislativos e estatísticas fornecidas por estas instituições.

A segunda etapa da investigação integra a elaboração de três questionários que foram aplicados através da técnica de inquérito (Inquérito ao Especialista, direcionado aos tomadores de decisão, académicos e planeadores territoriais, Inquérito ao Turista e Inquérito ao Residente), conforme os Apêndices E, F e G. O inquérito para o visitante foi elaborado em duas versões: portuguesa e inglesa, com o intuito de facilitar o trabalho dos inquiridos. Na sequência foram elaborados dois guiões para entrevista semiestruturada, um para os operadores turísticos (Apêndice H) e outro para as autoridades locais/municipais (Apêndice I).

Os instrumentos mencionados foram testados para melhorar a sua aplicação final. A preparação do trabalho de campo contemplou a realização de dois *workshops*: o primeiro direcionado a estudantes⁵⁴; o segundo foi para os agentes locais, com o objetivo de apresentar e explicar a relevância do presente estudo.

⁵⁴ A recolha de dados contou com a colaboração de cinco estudantes finalistas da Universidade Eduardo Mondlane. Antes da aplicação dos instrumentos os estudantes foram treinados/preparados.



Legenda: AT - Atitude dos turistas. CR - Comportamento dos residentes. ET - Equipamentos turísticos. FCFIU - Funções da cidade no fornecimento de infraestruturas urbanas. FCPSES - Funções da cidade na prestação de serviços económicos e sociais. RT - Rede dos transportes. SIG - Sistema de Informação Geográfica.

Figura 4.1 - Síntese das etapas metodológicas

Em relação a amostra, inicialmente foram identificados e definidos dois grupos amostrais, sendo o primeiro para a comunidade residente nas cidades de Inhambane e Xai-Xai, e a segunda para os turistas que visitam estas cidades. Entretanto, para cada grupo foram utilizados critérios considerados de acordo com a amostra representativa (probabilística) para os residentes e não-probabilística para os turistas, devido a impossibilidade de se aplicar a primeira abordagem, com o agravamento das consequências da Pandemia da Covid-19 no início de 2020.

A seleção da amostra da população residente foi obtida a partir dos registos do INE (2019), referentes ao número total de habitantes das cidades em análise e sua distribuição por bairros. Neste caso a amostra do residente foi estratificada segundo o critério “área de residência” e “faixa etária” onde foi possível trabalhar com jovens e adultos das áreas urbanas, semiurbanas e não urbanas, correspondentes ao recorte territorial delimitado para cada estudo de caso. Desta forma, a amostra foi calculada a partir do universo identificado no INE, tendo-se obtido uma amostra de 382 habitantes para um universo de 82119 habitantes, e 384 habitantes para um universo de 132884 habitantes, para as cidades de Inhambane e Xai-Xai, respetivamente (Tabela 4.1). A fórmula (1) foi utilizada para o cálculo da amostra.

$$n = \frac{X^2 \times N \times P \times (1 - P)}{[ME^2 \times (N - 1)] + [X^2 \times P \times (1 - p)]} \quad (1)$$

Onde:

n = Tamanho da amostra

X^2 = Chi - quadrado para o nível de confiança especificado em um grau de liberdade

N = Tamanho da população

P = Proposta da população (0,50 nesta tabela)

ME = Margem de erro desejado (expressa em proporção)

Tabela 4.1 - Síntese de amostras e pessoas entrevistadas

Variável	Categoria	Inhambane	Xai-Xai	Data de Campo (Fases)
População residente	N	82119	132884	01/10/2018 – 28/12/2018
	n (definida)	382	384	01/01/2019 – 20/04/2019
	n	382	384	
Turistas	N	351881	32375	01/11/2018 – 28/12/2018
	n (definida)	384	379	03/01/2020 – 31/03/2020
	n	126	78	
Painel de especialistas	N	–	–	01/03/2020 – 24/03/2020
	n (definida)	35 (1ª ronda)	35 (1ª ronda)	01/04/2020 – 17/06/2020
	n	26 (2ª ronda)	20 (2ª ronda)	
Operadores turísticos	N	–	–	01/11/2018 – 28/12/2018
	n (definida)	–	–	03/01/2020 – 28/02/2020
	n	48	23	
Instituições municipais e provinciais	N	–	–	03/12/2018 – 19/04/2019
	n (definida)	–	–	
	n	40	24	

O tamanho da amostra para o residente foi determinado com a aplicação da fórmula (1), que segundo Krejcie e Morgan (1970), é direcionada para a pesquisa quantitativa, por ser representativa, devido a sua margem de erro (5%) e intervalo de confiança (95%), o que possibilita a generalização de resultados. Para este grupo, a seleção da amostra foi aleatória

simples, pois cada elemento da população residente das duas cidades teve “[...] a mesma possibilidade de ser escolhido como parte da amostra” (Schluter, 2003, p. 90).

De igual forma procedeu-se com a seleção da amostra para os turistas, a partir dos registos do INE (2019), do Conselho Municipal da Cidade e da Direção Provincial da Cultura e Turismo, para se ter o universo de turistas que visitaram Inhambane e Xai-Xai no igual período de realização da investigação do ano anterior. Assim, nos meses de novembro e dezembro de 2018 e janeiro a março de 2020, fez-se a recolha de dados através do inquérito. Contudo, a abordagem não probabilística é que serviu para selecionar esta amostra, de acordo com o procedimento por acessibilidade/conveniência⁵⁵, isto é, foram inquiridos apenas os visitantes disponíveis no momento do levantamento no campo, daí que não se pode ter uma segurança da exaustividade e da representatividade dos dados recolhidos. Trabalhou-se com uma amostra (inquéritos validados) de 126 turistas em Inhambane e 78 turistas e Xai-Xai (Tabela 4.1).

Em relação ao trabalho de campo, deslocou-se ao objeto empírico para a recolha de dados por meio das seguintes técnicas:

- a) Inquéritos que foram direcionados aos residentes para identificar e caracterizar os principais problemas urbanos locais, e sua participação no planeamento e desenvolvimento do turismo; turistas, com o objetivo de averiguar o grau de atratividade urbana dos casos estudados; e aos especialistas (tomadores de decisão, formuladores de políticas públicas ou planeadores territoriais e académicos), para selecionar, quantificar e classificar os indicadores de sustentabilidade da atividade turística, através da aplicação da técnica Delphi e métodos MCDA. Neste processo, trabalhou-se com 26 especialistas de Inhambane e 20 de Xai-Xai, embora tenham sido identificados 35 peritos para cada cidade (Tabela 4.1).
- b) Entrevistas semiestruturadas que foram encaminhadas aos gestores ou autoridades locais de instituições públicas e privadas (40 em Inhambane e 24 em Xai-Xai), com o objetivo de identificar o percurso histórico e caracterização geral da urbanização em Moçambique, e da urbanização turística de maneira particular nas cidades mencionadas. Igualmente, foram entrevistados 48 e 23 representantes de equipamentos turísticos das cidades de Inhambane e Xai-Xai, respetivamente (Tabela 4.1).

A terceira etapa da investigação consistiu na análise de dados, que abrangeu a sistematização de dados, através dos procedimentos de codificação e categorização, bem como de triangulação de métodos. Os exercícios de codificação e categorização ocorreram concomitantemente à recolha de dados. “A codificação é aqui entendida como representação das operações pelas quais os dados são fragmentados, conceitualizados e reintegrados de novas maneiras” (Flick, 2009a, p.277). Por sua vez, a categorização compreende o processo que aloca os dados junto a outros dados a um termo ou título para verificar similaridades e diferenças entre as respostas, para maior riqueza das análises (Dencker, 2002; Schluter, 2003).

⁵⁵ Na amostragem por acessibilidade/conveniência o investigador seleciona os elementos a que tem acesso, admitindo que estes possam de alguma forma representar o universo (Gil, 1999).

A triangulação foi adotada como uma palavra-chave utilizada para designar a combinação de diversos métodos (incluindo codificação e categorização) e perspectivas teóricas distintas para tratar um fenómeno (Flick, 2009a; 2009b; Veal, 2011), representada nesta investigação pela urbanização turística e desenvolvimento sustentável. Através da triangulação, procurou-se usar diferentes métodos e fontes de dados das entrevistas, inquéritos e pesquisa documental, para maior enriquecimento da análise do tema. Neste processo, se destacam os seguintes métodos:

- a) Descritivo, para produzir relatos identificados por meio da observação no campo. Os dados examinados consistiram em notas de campo e registos identificados durante o diagnóstico urbano, classificação do estágio do desenvolvimento do turismo nas cidades e análise do sistema de indicadores.
- b) Comparativo, onde com auxílio da técnica de categorização foi possível registar as semelhanças e diferenças entre as diversas abordagens sobre o assunto em discussão, por outro lado, com os dados recolhidos, foi possível estabelecer padrões de comparação de urbanização turística e indicadores de sustentabilidade turística entre Inhambane e de Xai-Xai. O método foi também importante para testar/discutir as hipóteses teóricas em termos empíricos, com os resultados obtidos.
- c) Estatístico, para o processamento de dados dos inquéritos, através do uso da técnica de tabulação. Igualmente, foi possível elaborar tabelas, quadros, diagramas e gráficos interpretativos. A implementação do método estatístico contou com a técnica Delphi e de dois métodos de análise de decisão multicritério, para seleccionar e quantificar os indicadores de sustentabilidade relevantes.
- d) *Landsat 8*, que é um programa de satélite de observação da terra do Serviço Geológico dos Estados Unidos (*United States Geological Survey - USGS*). A descarga de dados do *Landsat* fez-se a partir da plataforma “*Earth Explorer*” (<https://earthexplorer.usgs.gov/>), que contém uma base de dados geo-espaciais. Com este programa, foi possível obter imagens de satélite das áreas de estudo, através de series temporais para avaliar a tendência de urbanização entre 2010 e 2020 (Apêndices L e M).
- e) Sistema de Informação Geográfica (SIG), para analisar e representar a cartografia das áreas de estudo, através do *ArcGIS*. Com base nos dados do *Landsat 8*, o *ArcGIS* permitiu a criação de mapas, com recurso ao software *ArcMap 10.7.1*.

4.3 Proposta de um sistema de indicadores para as cidades moçambicanas – o SISAT

4.3.1 Aspectos gerais

Qualquer que seja a abordagem adotada (científica ou de formulação de políticas públicas), a definição de um sistema de indicadores de turismo sustentável é determinada pelas características dos territórios avaliados (Blancas et al., 2016). A partir de um nível mínimo de consistência entre os indicadores seleccionados e os princípios básicos do turismo sustentável da região objeto da avaliação, o subtema de indicadores pode ser facilmente desenvolvido.

Considerando as limitações dos modelos de indicadores de sustentabilidade turística, escolheu-se o modelo SISDTur (Sistema de Indicadores de Sustentabilidade do Desenvolvimento do Turismo) proposto por Hanai (2009) para identificar os indicadores relevantes. A seleção teve ainda em conta a ponderação do conjunto de indicadores resumidos na Figura 2.7, detalhados no Apêndice A, e da análise de políticas públicas (Apêndice B).

4.3.2 Seleção de indicadores

Os critérios considerados para a seleção do SISAT foram definidos atendendo a um conjunto de características: relevância, precisão científica, mensurabilidade, transparência, adaptabilidade, comparabilidade, facilidade de atualização, eficiência de custos, representação territorial, representação temporal, sensibilidade, comunicação e participação (Torres-Delgado & Saarinen, 2014). Adicionalmente, observou-se a usabilidade, frequência de uso, disponibilidade de informação estatística e cobertura conceitual, de forma que os indicadores permitam avaliar todas as dimensões da sustentabilidade (Blancas et al., 2016). O procedimento de avaliação do SISAT é resumido na Figura 4.2.

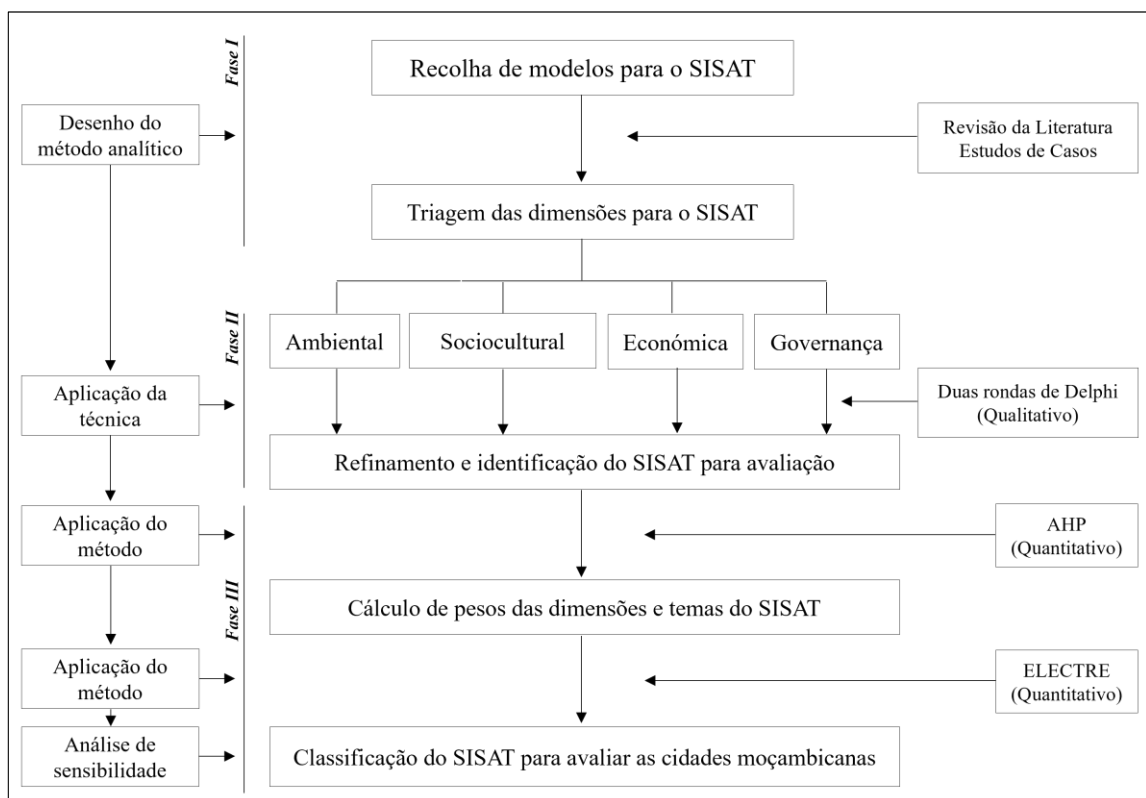


Figura 4.2 - Processo metodológico para avaliação do SISAT

A partir das características mencionadas, foram priorizados três principais critérios para seleção prática dos indicadores, ponderando: o seu significado e relevância; a sua facilidade de medição e obtenção de dados; e a sua aplicabilidade e utilidade ao contexto local (Hanai, 2009). Com base na análise crítica da lista de sistemas de indicadores e de políticas públicas, desenvolveu-se a estrutura do SISAT. A atribuição de indicadores às dimensões de sustentabilidade, baseou-se na revisão da literatura e na aplicação de duas rondas da técnica Delphi (Figura 4.2).

4.3.3 Métodos selecionadas para a avaliação combinada de indicadores

No subtítulo anterior constatou-se que a “seleção de indicadores e seu monitoramento periódico é um componente fundamental para a gestão e o desenvolvimento de atividades turísticas em uma localidade” (Hanai & Espíndola, 2011, p. 10). Todavia, a seleção de um método com critérios e parâmetros flexíveis de avaliação da sustentabilidade é indispensável neste processo, com a finalidade de apoiar a tomada de decisão às organizações turísticas, maioritariamente privadas, comunidades residentes e principalmente autoridades públicas.

Nesta tese foram considerados dois métodos MCDA (AHP e ELECTRE Tri). Contudo, inicialmente foi aplicada a técnica Delphi para a definição de indicadores.

4.3.4 Técnica Delphi

A técnica Delphi permite fazer uma análise qualitativa e estruturada tecnicamente para o alcance de um consenso entre os membros do grupo (Hanai, 2009), por meio de uma serie de questionários intercalados, com controlo do feedback de opinião (Dalkey & Helmer, 1963). A técnica consiste em consultar um grupo de especialistas sobre um tema complexo e específico por intermédio de questionários aplicados sucessivamente, até a obtenção de resultados estáveis, consensuais e convergentes, representando uma consolidação do julgamento intuitivo do grupo de especialistas consultado (Wright & Giovinazzo, 2000 apud Hanai, 2009).

Existem vários domínios da técnica Delphi (Quadro 4.1). Neste estudo, a técnica foi adotada como instrumento de investigação para resolver um problema cujo conhecimento é incompleto.

Quadro 4.1 - Domínios de aplicação do Delphi (adaptado de Skulmoski et al., 2007)

Problema	Autor
– Comunicação em grupo para facilitar a resolução de problemas e estruturar modelos	Linstone & Turloff (1975)
– Ferramenta de julgamento, auxílio à decisão ou previsão	Rowe & Wright (1999)
– Planeamento e administração de programas	Delbeq, Van de Ven & Gustafson (1975)
– Desenvolvimento de soluções ou previsões para o conhecimento incompleto sobre um problema ou fenómeno	Adler & Ziglio (1996); Delbeq et al. (1975)
– Julgamentos subjetivos de grupos e foco na abordagem coletiva do problema em questão	Adler & Ziglio (1996); Linstone & Turloff (1975)
– Investigação do que ainda não existe	Czinkota & Ronkainen (1997); Halal, Kull, & Leffmann (1997); Skulmoski & Hartman (2002)

Inicialmente, a pesquisa Delphi pode ser adaptada de forma criativa a uma situação particular. Em segundo lugar, com a adaptação desta abordagem, é necessário equilibrar a sua validação com a inovação (Skulmoski et al., 2007). Isto é, quanto maior o afastamento do Delphi clássico, mais provável será a validação de resultados, através da triangulação com outras abordagens de pesquisa, que neste estudo será através da análise multicritério, como foi mencionado.

A técnica Delphi foi adotada como instrumento de investigação para selecionar os indicadores apropriados que iriam compor posteriormente o SISAT, antes da aplicação dos métodos AHP

e ELECTRE Tri. Portanto, a definição do SISAT contou com a colaboração de um painel de especialistas, onde foram recolhidos julgamentos anónimos e independentes através de questionários aplicados com a técnica de Inquérito (vide o modelo no Apêndice E) enviados em duas fases (rondas), com o objetivo de refinar os indicadores inicialmente propostos.

O questionário da segunda fase foi desenvolvido com base nos resultados do questionário anterior. O feedback dos questionários foi apresentado e discutido nas reuniões técnicas, realizadas também em duas fases, em cada cidade, com a participação dos colaboradores da investigação, isto é, duas reuniões em Inhambane e duas em Xai-Xai (Tabela 4.2).

Tabela 4.2 - Cronograma de atividades durante a utilização da técnica Delphi

Nº	Atividade	Inhambane	Xai-Xai	Observação
1	Envio do questionário 1 (Delphi)	01.03.2020	01.03.2020	
2	Primeira reunião técnica (Delphi)	16.03.2020	24.03.2020	
3	Envio do questionário 2 (Delphi)	01.04.2020	01.04.2020	Este exercício se estendeu
4	Segunda reunião técnica (Delphi)	08.06.2020	17.06.2020	até meados de
5	Quantificação de pesos (AHP)	08.06.2020	17.06.2020	agosto/2020 (análise de
6	Categorização dos indicadores (ELECTRE)	08.06.2020	17.06.2020	sensibilidade)

Em termos práticos, esta técnica desenvolveu-se em cinco fases, sendo a primeira relacionada com a identificação do problema (seleção inicial de vários indicadores identificados). A segunda compreendeu a resposta ao primeiro questionário, que se efetivou de forma independente por cada especialista. A terceira comportou a sintetização de respostas e apresentação dos consensos alcançados com a administração do primeiro questionário (primeira reunião técnica). A quarta consistiu na resposta ao segundo questionário, igualmente de forma independente. A quinta e última fase abrangeu a compilação de respostas do segundo questionário, portanto, apresentado na segunda reunião a todos colaboradores da investigação, seguindo o mesmo procedimento descrito na terceira fase.

Para analisar as possíveis divergências nos resultados de cada grupo de especialistas, recorreu-se ao teste de *Kruskal Wallis*. Trata-se de um procedimento estatístico não paramétrico confiável para comparar várias amostras pequenas e independentes, com base em dados ordinários. As técnicas não paramétricas são relevantes para testar hipóteses de dados provenientes de experimentos que não satisfazem a suposição de normalidade e homogeneidade de variâncias (Siegel, 1975 apud Hanai, 2009).

4.3.5 Análise de decisão multicritério (MCDA)

A aplicação dos métodos de análise de decisão multicritério (MCDA - *Multi-Criteria Decision Analysis*) nos estudos turísticos e em espaços urbanos é importante, por um lado, devido a complexidade de análise que abrange uma lista extensa e variável de indicadores, por outro lado, como sustentam Timur & Getz (2009), apesar de existirem vários estudos sobre turismo sustentável, a sua aplicação a conjuntos urbanos é relativamente nova já que os trabalhos focaram-se mais em ambientes naturais, embora a maioria da população mundial viver em áreas urbanas e a maioria das viagens turísticas ocorrer nas cidades. O turismo é, na sua essência, um

fenómeno eminentemente urbano, produto de urbanistas que circulam entre espaços com maior ou menor grau de urbanização (Brito Henriques, 2003).

Existem vários métodos MCDA. O Quadro 4.2 apresenta os métodos mais populares, onde investigadores e empresas desenvolveram vários *softwares* ao longo das últimas décadas para ajudar os usuários a estruturar e resolver seus problemas de decisão.

Quadro 4.2 - Problemas e métodos MCDA (Ishizaka & Nemery, 2013)

Seção	Problema de escolha	Problema de ranking	Problema de classificação	Problema de descrição
1	AHP	AHP	AHPSort	
2	ANP	ANP		
3	MAUT/UTA	MAUT/UTA	UTADIS	
4	MACBETH	MACBETH		
5	PROMETHEE	PROMETHEE	FlowSort (FS)	GAIA, FS-Gaia
6	ELECTRE I	ELECTRE I	ELECTRE-Tri	
7	TOPSIS	TOPSIS		
8	Goal Programming			
9	DEA	DEA		
10	Plataforma multi-métodos que suporta vários métodos MCDA			

Nenhum dos métodos é perfeito nem pode ser aplicado a todos os problemas. Cada método tem suas próprias limitações, particularidades, hipóteses, premissas e perspectivas. Roy & Bouyssou⁵⁶ (1993) afirmam que embora exista uma grande diversidade de procedimentos, ela também pode ser uma fraqueza. Até agora, não é fácil decidir qual método faz mais sentido em relação a outro, perante um problema específico. Portanto, uma análise axiomática sistemática de procedimentos e algoritmos de decisão ainda está por ser desenvolvida. Guitouni⁵⁷ et al. (1999) propõem uma estrutura investigativa inicial para a escolha de um procedimento multicritério apropriado, no entanto, essa abordagem é destinada a investigadores experientes.

De acordo com o problema de decisão, existem diferentes formas de escolher os métodos apropriados (Ishizaka & Nemery, 2013). Uma forma é examinar as informações de entrada necessárias, ou seja, os dados e os parâmetros do método e, conseqüentemente, o esforço de modelação, bem como observar os resultados. Se a função de utilidade para cada critério for conhecida, então o MAUT/UTA (*Multi-Attribute Utility Theory/ UTilités Additives*) é recomendado. O UTADIS (*UTilités Additives DIScriminates*) é mais específico para problemas de tomada de decisão relacionados com a classificação de alternativas ou opções.

No entanto, a construção da função utilidade requer muito esforço, mas se for muito difícil, há alternativas. Outra forma é usar comparações pareadas entre critérios e opções. O AHP (*Analytic Hierarchy Process*) e o MACBETH (*Measuring Attractiveness by a Categorical Based Evaluation TechNique*) suportam essa abordagem. A diferença é que as comparações são avaliadas em uma escala de razão para o AHP e em uma escala de intervalo para o MACBETH.

⁵⁶ Citados por Ishizaka & Nemery (2013).

⁵⁷ Idem.

O tomador de decisões precisa saber qual escala é mais adequada para gerar suas preferências. A desvantagem é que uma grande quantidade de informação é necessária.

Uma outra alternativa consiste em definir parâmetros-chave. Por exemplo, o PROMETHEE (*Preference Ranking Organization Method for Enrichment Evaluations*) requer apenas entradas de indiferença e preferência, enquanto o ELECTRE (*ELimination Et Choix Traduisant la REalité* ou *ELimination Et Choice Translating REality*) requer limites de indiferença, preferência e veto. Existem métodos para ajudar a definir esses parâmetros, mas se o usuário quiser evitar esses parâmetros, o TOPSIS (*Technique for Order of Preference by Similarity to Ideal Solution*) pode ser usado porque apenas opções ideais e anti-ideais são necessárias. Se os critérios forem dependentes, o ANP (*Analytic Network Process*) pode ser usado.

Goal Programming e DEA (*Data Envelopment Analysis*) também fazem parte da família MCDA, mas são usadas em casos específicos. No Goal Programming, um objetivo ideal pode ser definido, sujeito a restrições de viabilidade. O método DEA é aplicado principalmente para avaliação de desempenho ou *benchmarking*, onde nenhuma entrada subjetiva é necessária. Por fim, o método GAIA (*Geometrical Analysis for Interactive Aid*) é mais recomendado para resolver problemas de discriminação na análise multicritério.

Considerando a abrangência e aplicabilidade aos estudos urbanos e turísticos (Hsu et al., 2009; Lee et al., 2010), nesta investigação serão considerados dois MCDA: o AHP para atribuição de pesos relativos aos indicadores, através da classificação dos principais grupos de critérios; e o método ELECTRE para determinar através de cenários, as categorias de indicadores por meio da classificação de grupos de critérios e subcritérios. Park & Yoon (2011) defendem o uso de indicadores de sustentabilidade turística baseada na abordagem multi-método ou método misto, uma vez que a combinação de procedimentos quantitativos e qualitativos fornece uma visão mais profunda do problema. Por sua vez, corroborando com Isik & Demir (2017), os MCDA ajudam a resolver problemas de forma objetiva para os tomadores de decisão.

Os métodos AHP e ELECTRE para além de sua aplicabilidade no campo do turismo, são simples e flexíveis para priorizar decisões apropriadas para a área de estudo. Neste contexto, após o agrupamento dos indicadores selecionados e atribuição de sua importância relativa, serão utilizados dois métodos MCDA com múltiplos critérios, descritos nos subtítulos a seguir.

4.3.5.1 Método de quantificação de pesos (AHP)

Com o objetivo de auxiliar a tomada de decisões complexas, Thomas Saaty desenvolveu na década 1970 o método AHP, onde pessoas singulares ou coletivas, além de determinar a alternativa correta, conseguem justificar a opção escolhida. É uma das abordagens MCAD pertencentes a escola americana, denominada *Full Aggregation Approach*. O AHP é particularmente adequado para situações em que a maioria dos indicadores essenciais é subjetivo (Hsu et al., 2009). Trata-se de um método único, que reconhece preconceitos e inconsistências nos julgamentos subjetivos. Essas inconsistências podem ser testadas e aprimoradas, resultando em uma classificação final mais consistente.

Na análise multicritério, o peso que cada indicador assume depende do tipo do problema que se pretende estudar e dos objetivos que se pretendem concretizar, sendo a quantificação da importância de cada indicador uma componente importante desta análise (Rodrigues, 2002 apud Cavaco, 2016). De acordo com esta fonte, existem diferentes formas de quantificar os indicadores, podendo estes serem determinados por métodos de obtenção direta que se baseiam em questionários onde é solicitado aos inquiridos que avaliem a prioridade de cada indicador, ou por métodos de obtenção indireta baseados em resultados de avaliações anteriores.

Neste trabalho aplicou-se um método direto (o AHP), devido ao rigor que o mesmo apresenta. O AHP se desenvolve em quatro fases (Saaty, 1980; Cavaco, 2016), isto é, implica a formulação do problema, cálculo de prioridade, verificação de consistência e exame de sensibilidade.

1ª Fase: Formulação do problema

Uma vez que os problemas que exigem técnicas de MCDA são complexos, o AHP baseia-se no lema dividir e conquistar. Trata-se de um procedimento vantajoso, já que permite resolver um sub-problema de cada vez. Este detalhe é feito em duas fases, isto é: durante a estruturação do problema; e durante a elucidação de propriedades através das comparações pareadas. O problema é estruturado de acordo com uma hierarquia resumida na matriz (2). Os coeficientes a_{ij} da matriz representam a importância relativa que o critério i tem em relação ao critério j .

$$\underline{A} = \begin{bmatrix} 1 & a_{12} & \cdots & a_{1n} \\ a_{21} & 1 & \cdots & a_{2n} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ a_{n1} & a_{n2} & \cdots & 1 \end{bmatrix}, \quad a_{ii} = 1, \quad a_{ji} = \frac{1}{a_{ij}}, \quad a_{ij} \neq 0 \quad (2)$$

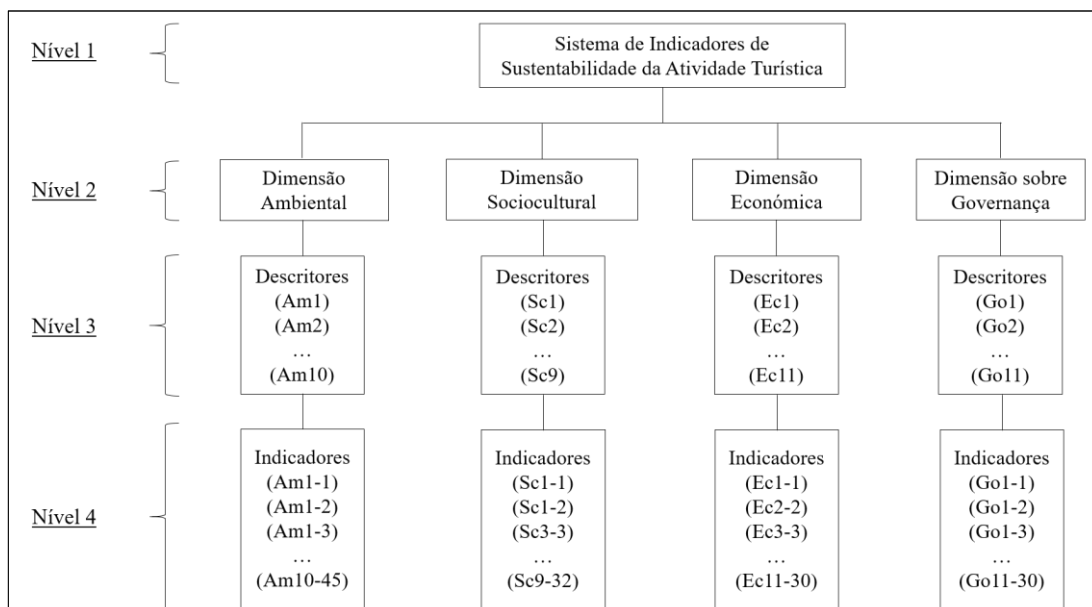


Figura 4.3 - A hierarquia para a avaliação do SISAT

A investigação parte de um modelo composto por quatro níveis hierárquicos (Figura 4.3). No nível mais alto consta o problema de desenvolvimento de um sistema de indicadores para as

idades moçambicanas. O conjunto de critérios associados a cada fator no segundo nível estão vinculados ao nível seguinte. Por sua vez, o conjunto de subcritérios (dimensões da sustentabilidade) ligado a cada critério no terceiro nível (temas dos indicadores) está associado ao quarto nível, que é constituído pelos indicadores (alternativas).

O estabelecimento da importância relativa, como se descreve a seguir, precedeu à recolha de dados através de inquéritos a um painel de especialistas. Este painel constituído por académicos, formuladores de políticas públicas e planeadores urbanos, foi responsável pelo preenchimento do questionário que consta no Apêndice E.

2ª Fase: Cálculo de prioridade

Uma prioridade é uma pontuação que classifica a importância da alternativa e critério na decisão a ser tomada. Após a fase de estruturação do problema, três tipos de prioridades devem ser calculados (Ishizaka & Nemery, 2013):

- a) Prioridades de critérios. Importância de cada critério (observando o objetivo central).
- b) Prioridades alternativas locais. Importância de uma alternativa em relação a um critério específico.
- c) Prioridades alternativas globais. Critérios prioritários e preferências alternativas locais são resultados intermediários usados para calcular as prioridades alternativas globais. As prioridades alternativas globais classificam as alternativas em relação a todos os critérios e, conseqüentemente, ao objetivo geral.

Os critérios e prioridades das alternativas locais são calculados usando a mesma técnica. Em vez de alocar performances diretamente a alternativas (ou critérios), o AHP usa comparações pareadas. O uso de comparações pareadas é geralmente avaliado na escala fundamental de 1 a 9. A conversão da escala verbal para a numérica é dada no Quadro 4.3, que define a importância relativa de cada indicador (alternativa).

Quadro 4.3 - A escala fundamental de 1 a 9 utilizada para comparação de critérios (adaptado de Saaty, 1980; Ishizaka & Nemery, 2013)

Nível de importância	Definição	Descrição
1	Igualmente importante	Dois indicadores contribuem igualmente para o objetivo
2	Baixa	Quando é necessário um meio-termo
3	Importância média	Um indicador é igualmente mais importante que o outro
4	Mais moderada	Quando é necessário um meio-termo
5	Importância alta	Um indicador é mais importante que o outro
6	Mais alta	Quando é necessário um meio-termo
7	Importância muito alta	Um indicador é fortemente mais importante que o outro
8	Muito, muito alta	Quando é necessário um meio-termo
9	Extremamente importante	A importância de um indicador/critério em relação a outro é da mais alta ordem possível de afirmação

Após a definição da matriz de comparação, o peso w_i de cada critério i pode ser calculado por aplicação da fórmula (3), onde n representa o número total de indicadores.

$$w_i = \frac{(\prod_{j=1}^n a_{ij})^{\frac{1}{n}}}{\sum_{i=1}^n (\prod_{j=1}^n a_{ij})^{\frac{1}{n}}}, \quad i, j = 1, 2, \dots, n \quad (3)$$

3ª Fase: Verificação de consistência

Após a conclusão da matriz, uma verificação de consistência pode ser executada para detetar possíveis contradições nas entradas. Quando várias comparações de pares sucessivas são apresentadas, elas podem se contradizer. As razões para essas contradições podem ser, por exemplo, problemas vagamente definidos, falta de informação suficiente (racionalidade limitada), informação incerta ou falta de concentração.

Uma vantagem do uso do AHP é que ele pode medir o grau em que as comparações entre pares são consistentes. Essa medida, índice de consistência (*Consistency Ratio* - CR), permite que os tomadores de decisão detetem erros de julgamento inadvertidos nas comparações. Isso não só reduz os erros descuidados, mas também pode revelar ao gestor o próprio viés ou exagero insuspeito em relação a uma ou mais comparações. Assim, é necessário determinar o valor característico da matriz de comparação, $\lambda_{m\acute{a}x}$, através da equação (4).

$$\underline{A} \cdot \underline{w} = \lambda_{m\acute{a}x} \cdot \underline{w} \quad (4)$$

Após o cálculo do valor da matriz, o CR é calculado através da expressão (5), onde o valor do índice de aleatoriedade (*Random Consistency Index* - RI) é definido em função do número de critérios (n), de acordo com os valores apresentados na Tabela 4.3, portanto, obtidos a partir da análise de 500 matrizes de comparação de pares de critérios (Saaty, 1980).

$$CR = \frac{CI}{RI} = \frac{\lambda_{m\acute{a}x} - n}{n - 1} \quad (5)$$

Tabela 4.3 - Random Consistency Index (RI) (Saaty, 1980)

n	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
RI	0	0	0.58	0.90	1.12	1.24	1.32	1.41	1.45	1.49	1.51	1.48	1.56	1.57	1.59

De acordo com Saaty (1990), se o CR for maior que 0,1 (ou seja 10% de inconsistência) recomenda-se que o tomador de decisão reavalie as comparações, uma vez que alguns dos julgamentos são contraditórios (Hsu et al., 2009). A soma total dos pesos (w) deve ser igual a 1, portanto, no final dos cálculos.

4ª Fase: Análise de sensibilidade

A última fase do processo de decisão é a análise de sensibilidade, na qual os dados de entrada são ligeiramente modificados para observar o impacte nos resultados. Como os modelos complexos de decisão são inerentemente mal definidos, esta análise permite que diferentes cenários sejam gerados. Esses diferentes cenários podem resultar em outras classificações, e

discussões adicionais podem ser necessárias para chegar a um consenso. Se a classificação não mudar, os resultados são considerados robustos, caso contrário, são sensíveis.

4.3.5.2 Técnica de análise multicritério (ELECTRE Tri)

Existem diferentes tipos de metodologias que podem ser utilizadas em análises multicritério, de acordo com a definição dos problemas. Assim, podem ser distinguidos dois modos de resolução, isto é, através de métodos multiobjetivo ou através de métodos multiatributo (Cavaco, 2016). Os primeiros estão relacionados com problemas de conceção, em que não se conhecem as soluções do problema (as alternativas) e os critérios são definidos pelos objetivos. Por outro lado, os métodos multiatributo estão associados a problemas de seleção, em que se conhecem todas as alternativas e os critérios são definidos pelos atributos, permitindo distinguir qual a melhor solução através de uma análise comparativa entre as alternativas (Rodrigues, 2002 apud Cavaco, 2016). Uma vez que se pretende comparar e classificar diferentes cenários em relação à situação inicial, recorreu-se à utilização de um método multiatributo.

No conjunto de métodos deste tipo, sobressaem as técnicas por filtragem e as técnicas por agregação de preferências (Cavaco, 2016). No primeiro tipo destacam-se os métodos conjuntivo, disjuntivo e da dominância que se baseiam no princípio lógico de eliminação das alternativas que são dominadas por outras ou que simplesmente são inaceitáveis ou inadmissíveis. Por outro lado, os métodos por agregação de preferências permitem ordenar as alternativas ou parte delas através de uma função de síntese (por exemplo, método da Soma Ponderada e TOPSIS) ou através de uma relação binária de síntese (por exemplo, métodos ELECTRE). Para este estudo optou-se pela utilização da técnica ELECTRE.

Os métodos de eliminação e escolha, denominados ELECTRE, pertencem aos métodos de sobre-classificação (*Outranking Approach*), desenvolvidos pela escola europeia. São métodos baseados nas comparações pareadas das alternativas ou opções. Isso significa que todas as alternativas são comparadas entre todos os critérios para extrair as recomendações finais, explorando o conceito de dominância ou de sobre-classificação (Almeida-Dias et al., 2012; Figueira et al., 2005; Gomes & Costa, 2015; Ishizaka & Nemery, 2013). A construção da relação de sobre-classificação leva em conta os conceitos de concordância (vantagem relativa da alternativa) e discordância (desvantagem).

Os métodos ELECTRE partem da relação de preferência e indiferença para compararem alternativas. Por cima desta lógica é introduzido o conceito de limites de indiferença, que representam o limiar que uma alternativa pode transitar até ser indiferente à outra. A definição dos limites de preferência a partir dos quais uma alternativa passa a ser mais preferida em detrimento da outra. Foi criado o limiar de veto para as alternativas, que são os limites (mínimo ou máximo) que as alternativas podem ter em determinados critérios, de acordo com a avaliação do tomador de decisão. A principal característica e vantagem destes métodos é que eles evitam compensação entre critérios e qualquer processo de normalização, o que distorce os dados originais. Bernard Roy, o pai destes métodos, apresentou o ELECTRE I pela primeira vez em uma conferência em 1965 e publicou o primeiro artigo sobre este assunto em 1968.

O primeiro método ELECTRE, ELECTRE I e sua variante ELECTRE IS foram desenvolvidos para resolver problemas de escolha. Hoje, os problemas de escolha são tratados principalmente com o método ELECTRE IS. ELECTRE II, ELECTRE III e ELECTRE IV, são métodos relacionados com a organização de um *ranking*, que podem levar a uma ordem parcial em um conjunto de opções (a classificação aceita que duas opções sejam incomparáveis), mas sem atribuir uma pontuação às alternativas. ELECTRE-Tri-B (mais conhecido como ELECTRE-Tri) e ELECTRE-Tri-C são métodos de classificação que permitem a atribuição independente de um conjunto de opções para uma ou várias categorias predefinidas (Quadro 4.4).

Quadro 4.4 - Propriedades dos métodos ELECTRE (Costa et al., 2020; 2021)

Métodos	Tipo de problema	Critério	Pesos
ELECTRE I	Escolha	Verdadeiro	Sim
ELECTRE IS	Escolha	Pseudo	Sim
ELECTRE II	Ranking	Verdadeiro	Sim
ELECTRE III, ELECTRE-GD	Ranking	Pseudo	Sim
ELECTRE IV E IV-H	Ranking	Pseudo	Não
ELECTRE TRI, TRI-B, TRI-C, TRI-nB, TRI-nC, TRI-Rc, ME	Classificação/distribuição	Pseudo	Sim
ELECTRE INTERCLASS	Classificação	Pseudo	Sim
ELECTRE-SHORT	Classificação	Pseudo	Sim
ELECTRE-CBR	<i>Data mining</i> *	Pseudo	Sim
ELECTRE ^{GKMS} , Hierarchical	Escolha/Ranking	Pseudo	Sim

* O método ELECTRE-CBR é um método híbrido que utiliza as propriedades da família ELECTRE para resolver problemas de *data mining*

Os métodos de classificação são supervisionados, mas com a particularidade de existir uma relação de preferência entre as categorias, ou seja, podem ser ordenadas do melhor para o pior. A diferença entre os dois métodos está na definição das categorias: delimitando perfis ou limites (ELECTRE-Tri), ou por perfis típicos ou centrais (ELECTRE-Tri-C) (Ishizaka & Nemery, 2013). Neste trabalho foi adotado o ELECTRE Tri, que procura atribuir níveis de importância, portanto, desenvolvido especificamente para tratar do problema da classificação/distribuição.

Com o propósito de compreender a sustentabilidade da atividade turística nas cidades moçambicanas, o ELECTRE Tri é importante uma vez que o problema de decisão em análise apresenta muitos indicadores. Por outro lado, com base em Figueira et al. (2005) apud Ishizaka & Nemery (2013), escolheu-se esta abordagem devido aos seguintes fatores: (i) o desempenho dos indicadores são expressos em diferentes unidades; (ii) o problema de determinação do índice de sustentabilidade não tolera o efeito de compensação entre os indicadores; (iii) a necessidade de se usar os limites de indiferença e preferência, de modo que pequenas diferenças possam ser insignificantes, embora a soma de pequenas diferenças seja decisiva; (iv) e pelo facto dos indicadores serem avaliados em uma escala que apresenta uma ordem.

O ELECTRE Tri é um método de ordenação multicritério usado para a atribuição de um conjunto de alternativas A em K categorias completamente ordenadas C_1, \dots, C_K , onde a categoria C_1 é a melhor categoria e C_K a pior. Neste trabalho, a priorização do conjunto de indicadores foi categorizada em quatro escalas ordinais, no intervalo de 0 a 3, equivalentes a uma avaliação “alta”, “média”, “baixa” ou “nenhuma” importância, facilidade de medição e

aplicabilidade dos indicadores de sustentabilidade da atividade turística, portanto, conforme os três critérios definidos na subseção 4.3.2.

O ELECTRE estabelece três situações fundamentais de comparação entre as alternativas e os limites de classes predefinidas (Costa et al., 2021):

- a) Indiferença (q): razões positivas que não implicam uma preferência restrita em favor de uma (bem definida) das duas ações, mas essas razões são insuficientes para que seja assumida uma preferência restrita em favor de outra;
- b) Preferência (p): existem razões positivas que justificam uma preferência significativa em favor de uma (bem definida) das duas ações;
- c) Veto (v): limite definido para cada critério que fixa um valor para a diferença $g_j(b) - g_j(a)$ (diferença em relação ao critério j e discordante da afirmativa aSb), a partir do qual não será aceita a proposição aSb (Gomes & Gomes, 2019 apud Costa et al., 2021).

O processo de aplicação do ELECTRE Tri compreendeu duas fases principais. A primeira consistiu na transformação dos conceitos ordinais atribuídos pelo painel de especialistas a cada critério em valores no intervalo de 0 a 3. Por outro lado, fez-se o cálculo dos valores das preferências (q e p), do veto (v) e definição de pesos para cada critério, de acordo com os consensos alcançados no painel. A segunda fase consistiu no cálculo dos índices e limites das classes, de acordo com as seguintes fórmulas (Costa et al., 2021):

- a) Índice de concordância:

A condição ($p > q$) foi atendida para que o resultado do cálculo não fosse igual a zero (6)

$$c_j(a, b_h) = \begin{cases} 0 & \text{se } g_j(b_h) - g_j(a) \geq p_j(b_h) \\ 1 & \text{se } g_j(b_h) - g_j(a) \leq q_j(b_h) \\ \text{se } p_j \geq g_j(b_h) - g_j(a) > q_j \\ 1 - \left(\frac{-g_j(b_h) + g_j(a) + q_j}{-p_j - q_j} \right) \end{cases} \quad (6)$$

- b) Índice de concordância global (7)

$$c(a, b_h) = \frac{\sum_{j \in F} w_j c_j(a, b_h)}{\sum_{j \in F} w_j} \quad (7)$$

- c) Índice de discordância

A condição ($v > p$) foi atendida para que o resultado do cálculo não fosse igual a zero (8)

$$d_j = \begin{cases} 0 & \text{se } g_j(a) - g_j(b) \leq p \\ 1 & \text{se } g_j(a) - g_j(b) > v \\ \text{se } v > g_j(a) - g_j(b) \geq p \\ \left(\frac{g_j(a) - g_j(b) - p}{v - p} \right) \end{cases} \quad (8)$$

d) Índice de credibilidade (9)

$$\sigma(a, b_h) = c(a, b_h) \prod_{j \in F} \frac{1 - d_j(a, b_h)}{1 - c(a, b_h)} \quad (9)$$

e) Obtenção dos limites das classes

O ELECTRE permite duas formas de estabelecer os perfis de classes – b_h e b_n (10) e (11)

$$b_h = g^- + h * k \quad (10)$$

Onde $k = (g^* - g^-) / h + 1$; $g^* = \max_j g_{ij}$; $g^- = \min_j g_{ij}$; h é o número de classes.

$$b_n = g [(h + 1 - n) * L] \quad (11)$$

Onde $L = j / h + 1$; n é o índice do perfil; j é o número de alternativas e h representa o número de limites das classes.

f) Nível de corte

A expressão aSb_h significa que a alternativa a não tem desempenho pior do que o perfil b_h . Na validação da expressão aSb_h , calcula-se um índice de credibilidade (a, b_h), o qual expressa o grau de confiança da declaração a não é pior que b_h . Para definir a relação de sobre-classificação, é dotado o nível de corte λ (12).

$$aSb_h \leftrightarrow \delta(a, b_h) \geq \lambda \quad (12)$$

A classificação é realizada por meio de dois cenários: o otimista, que consiste em comprar a alternativa sucessivamente à alternativa b , a partir do último perfil (categoria, classe); e pessimista, que consiste em comparar a alternativa a sucessivamente à alternativa b , partindo do primeiro perfil, sendo esta a classificação mais exigente (Costa et al., 2020, 2021). Alguns resultados obtidos nas classes predefinidas (b_h e b_n) podem ser heterogêneos. Neste sentido, a classificação final prossegue com a análise da sensibilidade de cada estudo de caso, para se ter maior robustez e transparência dos resultados do método ELECTRE Tri.

4.4 Conclusão

Os procedimentos metodológicos desta tese desenvolveram-se em quatro etapas principais: (i) pesquisa bibliográfica e documental; (ii) elaboração dos instrumentos de investigação e recolha de dados; (iii) análise de dados e (iv) comunicação de resultados.

A primeira etapa consistiu na delimitação do tema e preparação do trabalho de campo, com a elaboração de instrumentos de recolha de dados, que foram considerados na segunda etapa. A delimitação do tema e preparação do estudo de caso contou com o levantamento de dados em instituições públicas e privadas das cidades de Inhambane e Xai-Xai.

A segunda etapa compreendeu a recolha de dados, com a realização do diagnóstico urbano e identificação da fase atual de urbanização turística nas cidades em análise, através da observação sistemática não participante, onde o contato com os atores da urbanização e do desenvolvimento da atividade turística foi realizado mantendo-se alheio aos factos/eventos para não os influenciar. Igualmente, foram elaborados três questionários, aplicados através da técnica de inquérito (Inquérito ao Especialista, direcionado aos tomadores de decisão, académicos e planeadores territoriais, Inquérito ao Turista e Inquérito ao Residente). Na sequência foram elaborados dois guiões de entrevista para a técnica de entrevista semiestruturada, um para os operadores turísticos e outro para as autoridades locais/municipais e provinciais.

Para cada grupo de amostra, foram utilizados critérios probabilísticos para os residentes e não-probabilísticos para os turistas, operadores turísticos e painel de especialistas. A amostra ficou composta por 382 e 384 (habitantes), 126 e 78 (turistas), 48 e 23 (operadores), 26 e 20 (especialistas, sabendo-se de antemão que na primeira ronda do Delphi, foram identificados 35 peritos para cada estudo de caso), para as cidades de Inhambane e Xai-Xai respetivamente.

Na terceira etapa fez-se a análise de dados, com a aplicação da técnica Delphi e dos métodos AHP e ELECTRE Tri, onde foi possível definir a proposta de um sistema de indicadores para as cidades moçambicanas (o SISAT), sua quantificação através da atribuição de pesos relativos, e sua categorização através da classificação de indicadores com base em múltiplos critérios. A compilação do essencial baseou-se na triangulação de diferentes métodos (descritivo, comparativo, estatístico e análise de conteúdo), técnicas/softwarewares (*Landsat 8*, *SIG - ArcGIS*) e fontes de dados (questionários, observações e pesquisa documental).

Como se fez referência no início deste capítulo, uma última fase de investigação foi proposta, portanto, a comunicação de resultados através de um evento de divulgação do estudo na sua versão final (Tese de Doutoramento).

Os Capítulos 2, 3 e 4 desta tese de doutoramento são entendidos como partes integrantes de um mesmo documento contendo informação científica e de conhecimento da realidade local, sistematizada e estruturada para contribuir para o conhecimento sobre a integração da atividade turística no contexto administrativo e político de Moçambique.

Assim, posteriormente pretende-se dinamizar reuniões que envolvam instituições de planeamento e gestão do território, incluindo os formuladores de política públicas e tomadores de decisão, líderes das comunidades locais, representantes dos setores económicos, representantes de instituições de ensino e investigação e organizações não-governamentais.

5 CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE QUALITATIVA DA ATIVIDADE TURÍSTICA NAS CIDADES DE INHAMBANE E XAI-XAI

5.1 Introdução

Este capítulo apresenta o estudo desenvolvido em duas cidades moçambicanas, ambas localizadas na região sul de Moçambique. O estudo procurou responder os seguintes objetivos da tese: (i) diagnosticar a atividade turística a partir do levantamento das características urbanísticas, usando como estudo de caso as cidades moçambicanas de Inhambane e Xai-Xai; e (ii) analisar de forma mais específica, a fase de urbanização turística nas cidades indicadas, com base no modelo de evolução do espaço turístico de Miossec (1976, 1977).

O capítulo está estruturado em cinco partes, incluindo esta pequena introdução. O subcapítulo 5.2 trata da delimitação da área de cada estudo de caso, incluindo sua caracterização de aspetos administrativos, demográficos e socioeconómicos. O subcapítulo 5.3 é sobre o diagnóstico urbano, para melhor compreender os problemas das cidades no fornecimento de infraestrutura urbana e na prestação de serviços económicos e sociais. O subcapítulo 5.4 examina o desenvolvimento do turismo nas cidades selecionadas nos últimos dez anos, a partir do modelo selecionado que explica as diferentes fases de evolução da atividade turística.

O subcapítulo 5.5, sendo o último, apresenta a conclusão, relativamente importante para o Capítulo 6, onde se avalia o SISAT como ferramenta de apoio a tomada de decisão no planeamento territorial, com a integração da atividade turística. Portanto, o conhecimento integral dos aspetos urbanísticos e turísticos foi indispensável para avaliar o SISAT a partir da análise de decisão multicritério, uma vez que os indicadores propostos neste trabalho são direcionados a ambientes urbanos.

Destacar que no estudo de caso foram apresentadas características que são de conjunto da cidade (Inhambane e/ou Xai-Xai) e outras mais específicas e locais das áreas delimitadas. Em termos metodológicos, como foi descrito no Capítulo 4, os conteúdos desta parte da tese foram recolhidos a partir de questionários aplicados através das técnicas de inquérito (a turistas e população residente) e entrevista semiestruturada (a operadores turísticos e autoridades locais), e da própria pesquisa documental em diferentes instituições públicas e privadas.

5.2 Delimitação e caracterização geral da área de estudo

A cidade de Inhambane (Estudo de Caso 1), conhecida como a capital nacional do turismo, situa-se na zona central da província de Inhambane, a cerca de 490 km ao norte da capital nacional e a uma distância de 30 km da Estrada Nacional Número 01 (N-01). Com uma área total de 192 km², limita-se a Norte pela baía de Inhambane, a Sul pelo distrito de Jangamo, a Este pelo oceano Índico, e a Oeste novamente pela baía de Inhambane (Figura 5.1).

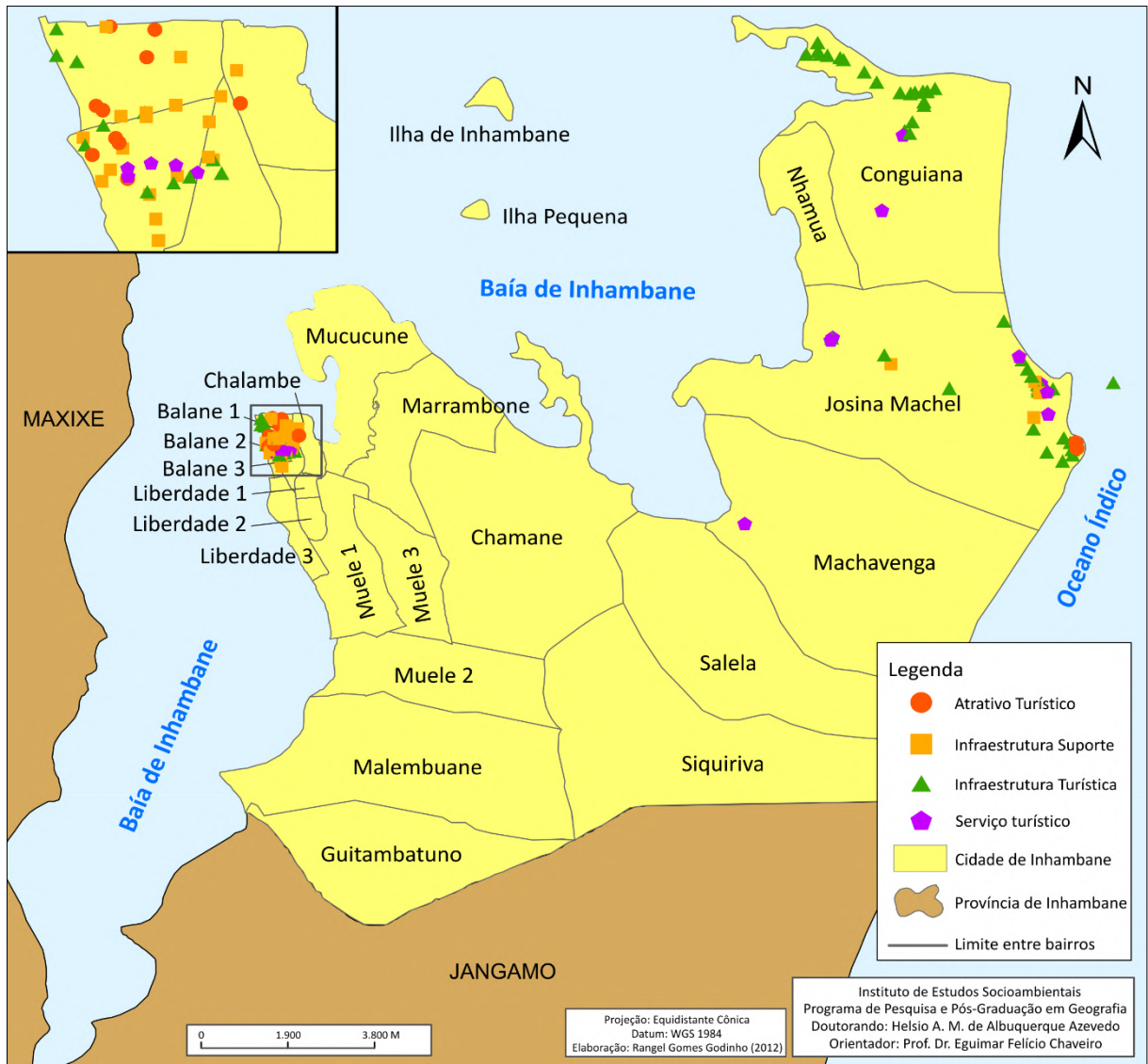


Figura 5.1 - Delimitação da área de estudo na cidade de Inhambane (CENACARTA in: Azevedo, 2014)

A cidade de Inhambane é a capital da província com mesmo nome e ocupa uma área de 0,3% do total da província. Desde 1998, ascendeu a categoria de autarquia, através da Lei nº 10/97, de 31 de maio, o que significa que coexistem no mesmo território dois governos: o municipal (descentralizado) e o distrital (desconcentrado através dos OLE).

A cidade foi delimitada a partir de três áreas, nomeadamente: (i) a área urbana, ou seja, o centro da cidade que compreende os bairros Balane I, II e III; Liberdade I e Muelé I; (ii) a área semiurbana, representada pelos bairros Chalambe I e II, Liberdade II e III, Muelé II e III e Josina Machel e; (iii) a área não urbana, que abrange os bairros costeiros de Conguiana, Machavenga e Salela. Nesta última área, incluem-se Malembuane e Chamane, por fazerem parte do grupo dos bairros de expansão da cidade.

Conforme ilustra o mapa acima, estas são as áreas que possuem certo nível de desenvolvimento urbano e infraestrutura de turismo, para além da diversidade de atrativos turísticos, elementos estes que qualificam a cidade como uma APIT do Tipo A. Por outro lado, as comunidades ao longo da costa e da área urbana tem maior contato com a atividade turística, devido a concentração de atrativos, equipamentos e serviços turísticos, fora a infraestrutura e expansão urbana. É na zona semiurbana e não urbana onde se localizam as praias do Tofo e Tofinho (Josina Machel) e da Barra (Conguiana), respetivamente.

A cidade tem uma população total de 82 119 habitantes (INE, 2019), o equivalente a 6,3% da população da província. Embora seja a capital e a cidade do Tipo C com menor população, entre 2007 e 2017 houve um aumento de 16 970 habitantes, o equivalente a 26% de taxa de crescimento. Cerca de 54% da população é do sexo feminino. A densidade populacional é de 428 habitantes por quilómetro quadrado, distribuídos em mais de 70% para além da área urbana.

No geral, a população dedica-se ao comércio (69%), turismo⁵⁸ (25%) e as outras atividades, como o setor de serviços e pesca, que tem um peso de 6% (Figura 5.2). Como na cidade de Xai-Xai, as empresas de prestação de serviços são representadas pela banca, seguradoras, logística/transportes, estação de serviço (bombas de combustíveis), empresas de construção de consultoria e de prestação de serviços de segurança.

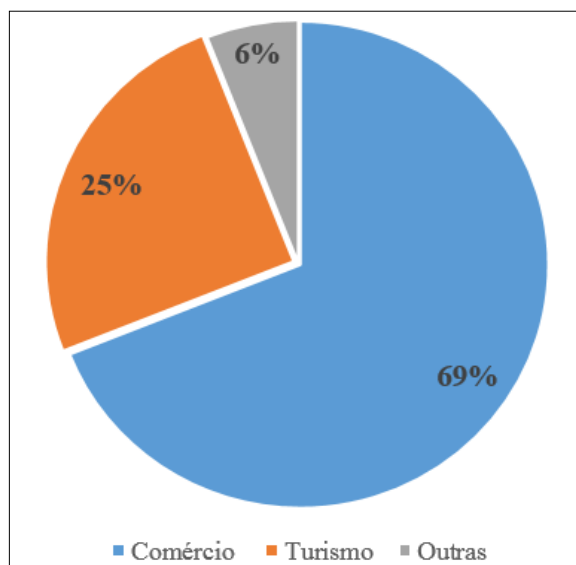


Figura 5.2 - Principais atividades económicas na cidade de Inhambane (construído a partir de ATM-Inhambane/DAF-I, 2018)

Economicamente, a indústria de Inhambane, tal como se verifica em Xai-Xai, não é desenvolvida, já que só existem algumas fábricas de processamento derivados de coco (óleos e sabões) e algumas indústrias de mobiliário, moagem e serralheira, entre outros empreendimentos de dimensão micro do setor alimentar. A economia informal desempenha um

⁵⁸ Na província de Inhambane, 3 em cada 5 pessoas empregadas além da função pública, um trabalha na “indústria do turismo” ou então num negócio que é alimentado pelo turismo (Xavier, 2009).

papel importante, com destaque para o comércio nos mercados informais das cidades, que serve não só a população das urbes, mas também aos visitantes.

Inhambane tem um padrão e tecido que abrange áreas⁵⁹ urbanas, semiurbanas e não urbanas ou rurais (Figura 5.3), distribuídas por 22 bairros e uma localidade (Quadro 5.1)⁶⁰. De acordo com o modelo de estrutura urbana de Araújo (2003), os bairros urbanos correspondem aos bairros formais, e os restantes enquadram-se nas estruturas informais e periféricas.

Quadro 5.1 - Características dos bairros da cidade de Inhambane

Nº	Bairros	Urbanos	Semiurbanos	Não urbanos	Formais	Informais	Periféricos
1	Balane I	●			●		
2	Balane II	●			●		
3	Balane III	●			●		
4	Chalambe I		●		●		
5	Chalambe II		●			●	
6	Liberdade I	●			●		
7	Liberdade II		●		●		
8	Liberdade III		●			●	
9	Muelé I	●			●		
10	Muelé II		●		●		
11	Muelé III		●			●	
12	Malembuane		●			●	
13	Guitambatuno		●				●
14	Mucucune			●			●
15	Marrambone			●			●
16	Chemane			●			●
17	Siquiriva			●			●
18	Salele			●			●
19	Machavenga			●			●
20	Josina Machel		●			●	
21	Conguiana			●		●	
22	Nhamua			●		●	
23	Ilha de Inhambane			●		●	
	Total	5	9	9	8	8	7

A cidade de Inhambane apresenta uma tendência crescente da população, onde os bairros urbanos e semiurbanos encontram-se mais aglomerados enquanto as áreas rurais são caracterizadas por dispersão populacional. Balane, Chalambe, Liberdade e Muelé são os bairros mais povoados, sendo que o bairro de Muelé se destaca por possuir maior população, atingindo 27% da população total da cidade.

⁵⁹ Com base nos PEU das cidades em análise, foram estabelecidas as seguintes classes com os respetivos usos dominantes: (i) área urbana ou urbanizada ao espaço com uso residencial, administrativa e comercial dominante e caracterizado por estar planejado, consolidado na sua estrutura e com infraestruturas urbanas completas; (ii) área semiurbana ou semi-urbanizada ao espaço de uso residencial, administrativa e comercial dominante, planejado ou não (desenvolvimento espontâneo), com infraestruturas por completar; e área não urbana ou não urbanizada ou ainda rural, ao espaço com ocupações sem terem sido precedidas de ações de planeamento urbano, zonas de características rurais com ocupação habitacional dispersa. As áreas urbanas e semiurbanas também contam com áreas de equipamentos sociais e serviços públicos e industriais.

⁶⁰ Classificação adaptado a luz da Resolução n° 52/AM/2006 e da proposta de estrutura urbana de Araújo (2003).

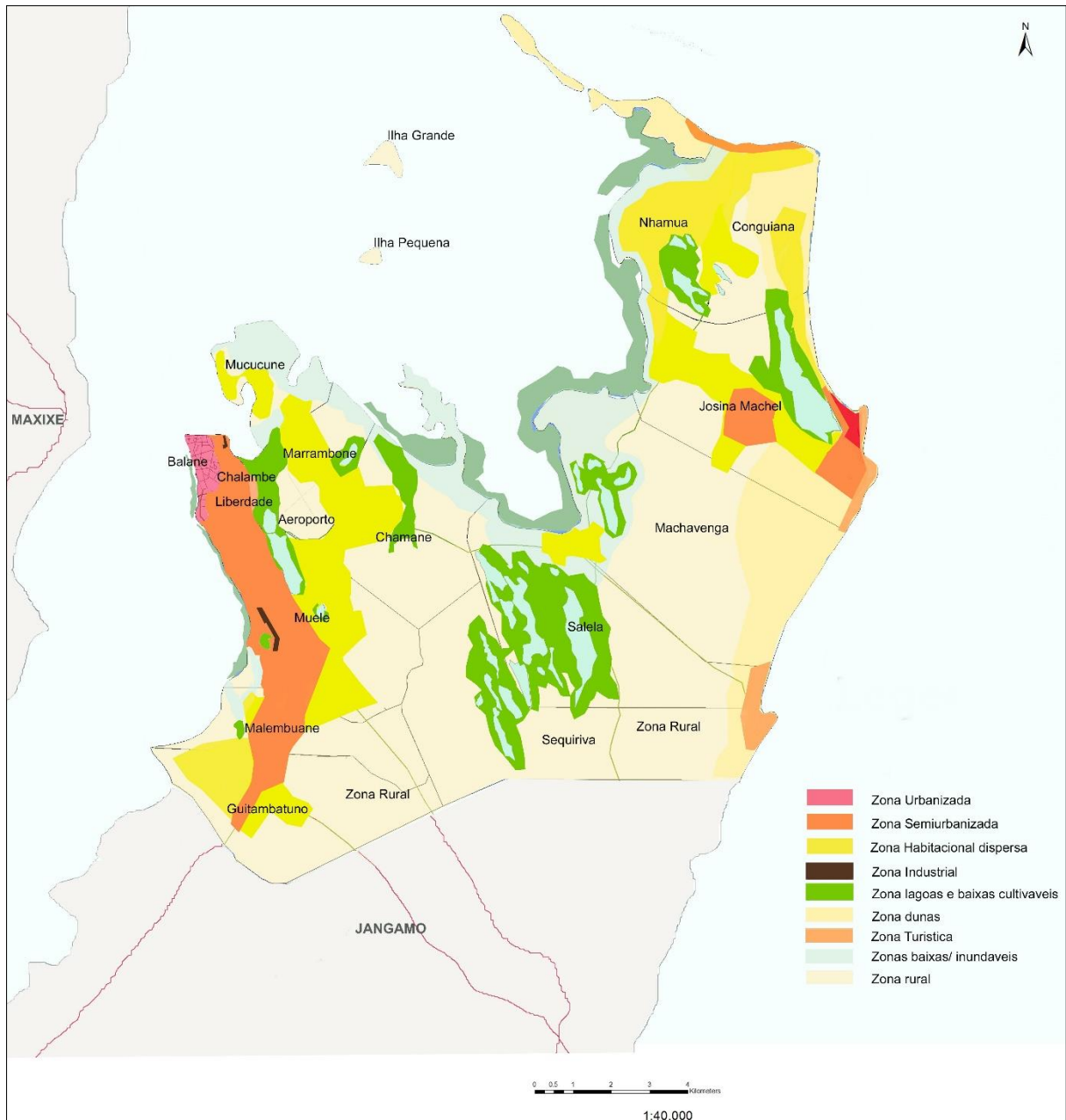


Figura 5.3 - Uso do solo urbano na cidade de Inhambane (cortesia do CMCI)

Com o crescimento populacional que se tem verificado, acompanhado com a necessidade de expansão urbana, que vem ocorrendo de forma linear, ao longo das duas principais vias, a N-01 que liga a cidade de Inhambane pela N-05 às demais capitais provinciais e localidades da província e do país, e a N-256 que liga a área urbana a área turística da cidade (praias da Barra, Tofo, Tofinho e Rocha), novos assentamentos humanos e habitacionais estão a surgir nos bairros de Malembuane, Guitambatuno, Chamane, Salela, Machavenga e Josina Machel (Azevedo, 2009), sendo assim considerados os maiores bairros de expansão da cidade.

O Estudo de Caso 2 compreende a cidade de Xai-Xai, definida como centro de organização e apoio às atividades económicas do Complexo Agroindustrial do Limpopo (CMCXX, 2009, 2011; INE, 2013), devido a posição privilegiada do tráfego rodoviário, ao longo da N-01. Trata-

se da 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 (Figura 5.4).

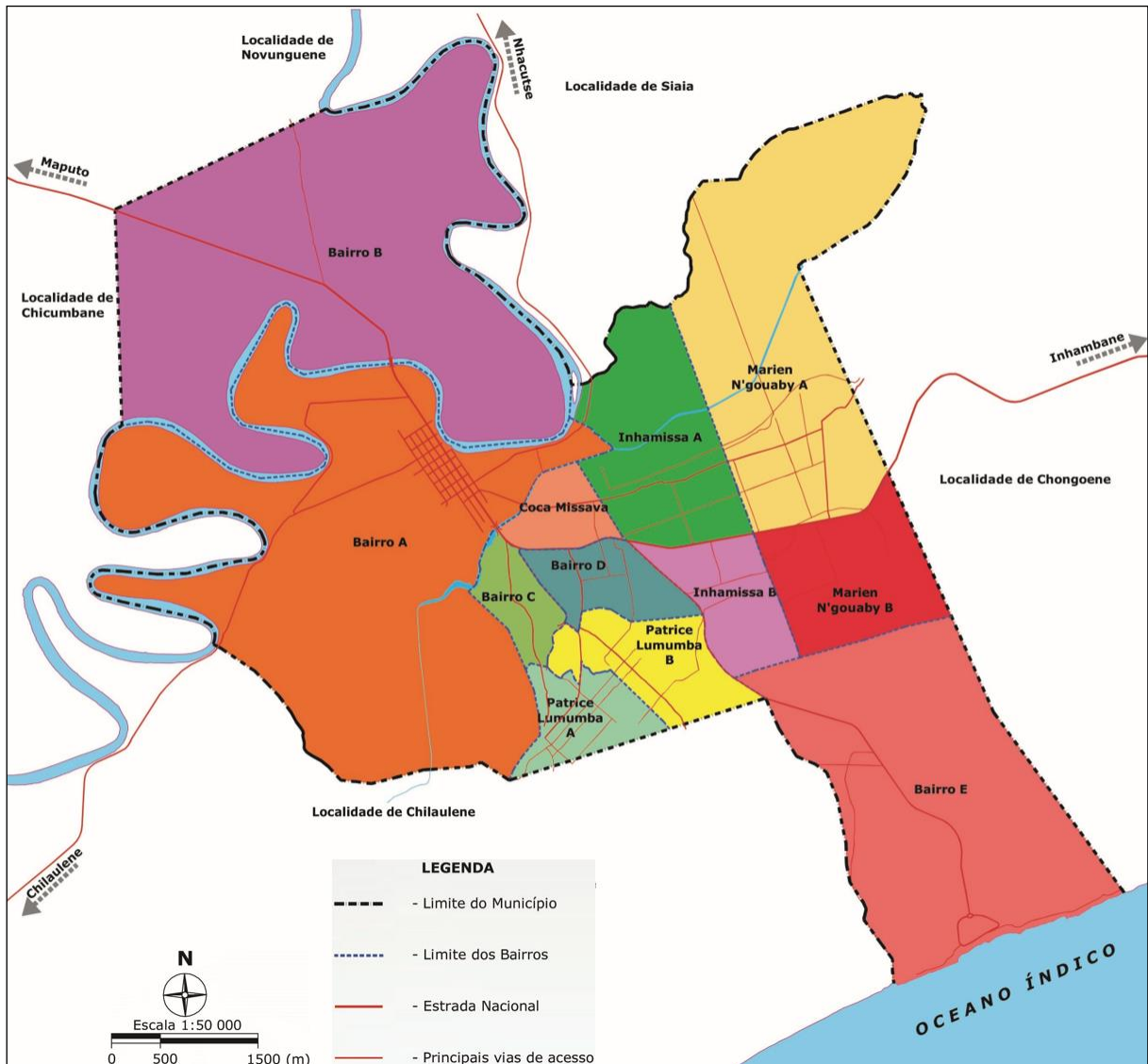


Figura 5.4 - Delimitação da área de estudo na cidade de Xai-Xai (cortesia do CMCXX)

Em 1998 Xai-Xai também elegeu o seu primeiro governo com a introdução de autarquias locais, portanto, administrativamente, a cidade é também um município. Com uma área de 135 km², Xai-Xai localiza-se no sudeste de Gaza, a uma distância de 210 km a norte da cidade de Maputo e a 260 km de Inhambane, percorridos pela N-01.

O recorte espacial do segundo estudo de caso compreendeu: (i) o bairro A (área urbana e central, ou cidade baixa) e o bairro E (cidade alta); (ii) os bairros C, D e Coca-Missava, os três com áreas urbanas e semiurbanas; e (iii) parte dos bairros semiurbanos e não urbanos mais povoados da cidade (Inhamissa, Marien Ngoaby e Patrice Lumumba). O critério para a seleção destes bairros seguiu a mesma lógica usada para a delimitação dos bairros em Inhambane.

É no bairro E onde se localiza a praia de Xai-Xai, maior atração turística da cidade (Figura 5.4). A praia em referência, para além de contar com uma área cimentada (urbanizada), concentra a maior parte dos equipamentos e serviços turísticos da cidade e uma área semiurbana.

A cidade conta com uma população de 132 884 habitantes (INE, 2019), sendo maioritariamente jovem (44%, abaixo dos 15 anos de idade) e maioritariamente feminina (taxa de masculinidade é de 43%). Xai-Xai exerce uma influência em toda a província de Gaza, sobretudo na região que se estende num raio de 70km. Esta área de influência, se reflete no setor administrativo, no parque industrial e nos serviços beneficiados pela presença de equipamento 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, abrangendo 70% da população (INE, 2009), no geral, o setor de atividade económica que mais contribui para o Estado na cidade de Xai-Xai é o da administração pública, devido ao 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 setor do comércio, com 8%, na terceira posição se depara o turismo, com apenas 2%. Os restantes setores (agricultura, construção civil, indústria e transporte e comunicações) contribuem individualmente cada com menos de 0,9% (Figura 5.5).

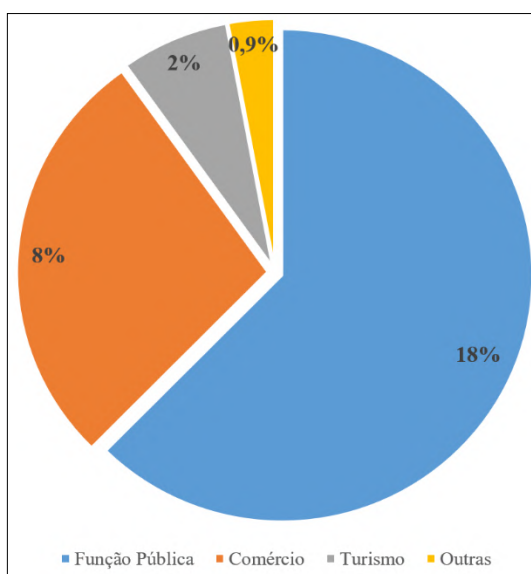


Figura 5.5 - Principais atividades económicas na cidade de Xai-Xai (construído a partir de ATM-Gaza/DAF-XX, 2019)

Apesar de possuir um modelo de estrutura urbana idêntico ao de Inhambane, a organização administrativa de Xai-Xai é mais complexa, uma vez que é dividida em quatro postos administrativos urbanos, cada um dos quais subdividido em bairros comunais (cerca de 12

bairros comunais⁶¹), unidades, quarteirões e blocos (sendo este último equivalente a 12 casas). O Quadro 5.2 mostra a organização da cidade de Xai-Xai.

Quadro 5.2 - Organização da cidade de Xai-Xai

Postos Administrativos	Bairros	Unidades	Área (Ha)
Sede	A	1, 2, 12, A, B, C (Switinine), Fenicelene, Malhangalene e Denguene	3412
	B	Juvuaze, Chimangue, Matsengane e Macandene	3256
	C	8, 9 e 13	190
	D	10 e 11	268
	Coca-Missava	1, 2, 3, 4 e 5	190
Praia	E	Cimento, Chinunguine e Macanwineda	2008
Inhamissa	Inhamissa A	1, 2, 3 e 4	784
	Inhamissa B	5 e 6	347
	Marien Ngoaby A	1, 2, 3, 4 e 5	1792
	Marien Ngoaby B	6 e 7	571
Patrice Lumumba	Patrice Lumumba A	1 e 2	273
	Patrice Lumumba B	3, 4, 5 e 6	394
Total			13485

Como consta no PEU da cidade de Xai-Xai (PEUXX), embora se afirme que hierarquicamente as estruturas administrativas da cidade estejam bem definidas, a maior preocupação reside na falta de conhecimento e diferenciação clara daquilo que constitui um bairro de outras designações como unidade, quarteirão ou bloco o que confunde e vicia em grande medida as análises que se pretendem elaborar. Portanto, para simplificar a compreensão, neste estudo, optou-se em caracterizar a estrutura urbana da cidade considerando os 12 bairros.

Quadro 5.3 - Características dos bairros da cidade de Xai-Xai

Nº	Bairros	Urbanos	Semiurbanos	Não Urbanos	Formais	Informais	Periféricos
1	A	●			●		
2	B			●		●	
3	C		●		●		
4	D	●			●		
5	Coca-Missava		●			●	
6	E	●			●		
7	Inhamissa A		●			●	
8	Inhamissa B			●			●
9	Marien Ngoaby A		●			●	
10	Marien Ngoaby B			●			●
11	Patrice Lumumba A		●				●
12	Patrice Lumumba B			●			●
Total		3	5	4	4	4	4

O Quadro 5.3 traz uma ideia aproximada das características dos bairros de Xai-Xai, já que não é possível encontrar em um único bairro, unidades 100% urbanizadas, face a sua coexistência com áreas semiurbanas e rurais. Como na cidade de Inhambane, a classificação proposta está adaptada à realidade local, por um lado, mas por outro lado, é fundamental ajustar os critérios que corroboram com estas características.

⁶¹ De acordo com a Resolução nº 74/AMCXX/2001 que aprova os 12 bairros comunais.

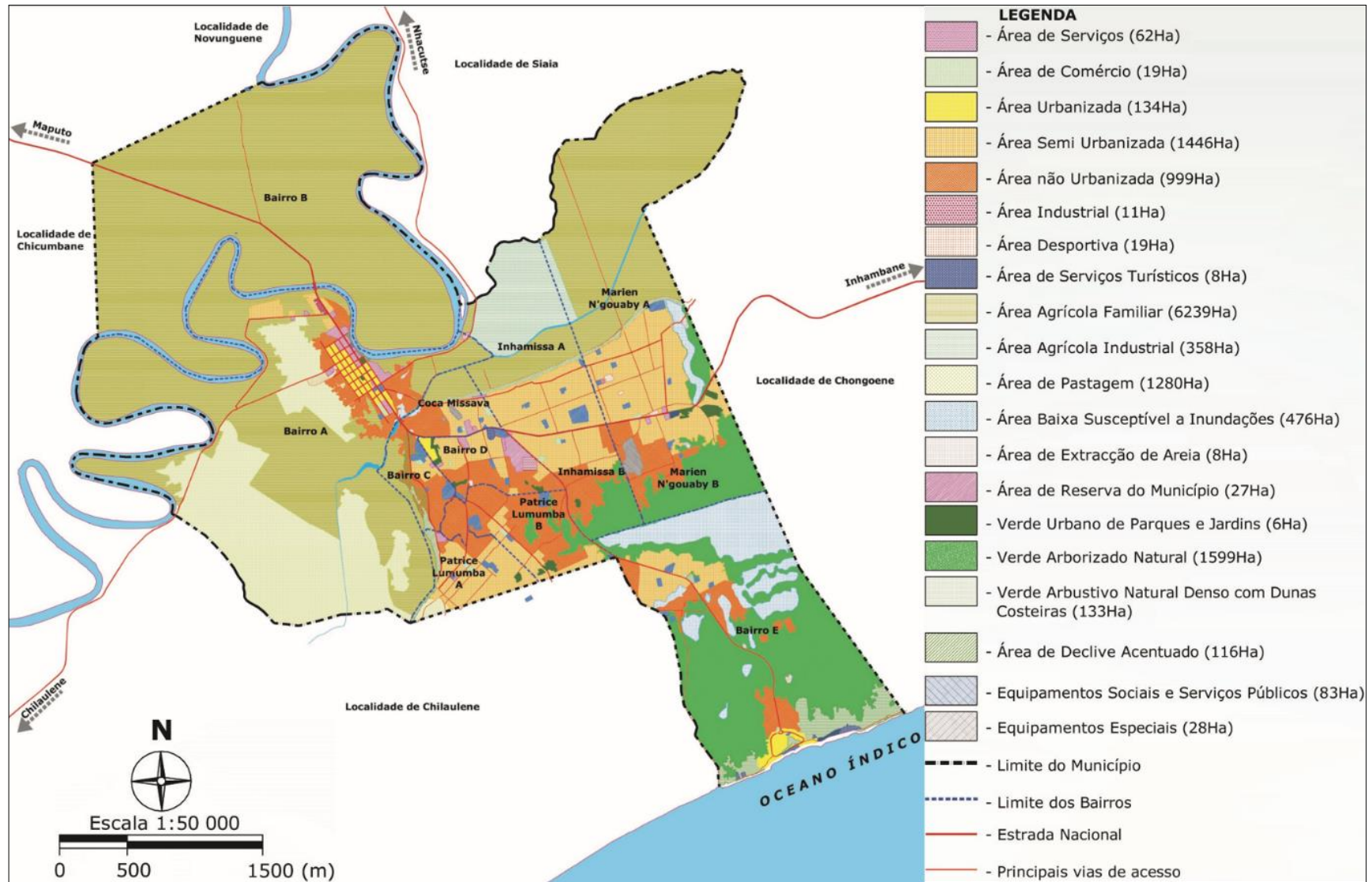


Figura 5.6 - Uso do solo urbano na cidade de Xai-Xai (cortesia do CMCXX)

As três áreas identificadas no Quadro 5.3 representam 20% do uso 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 da cidade de Xai-Xai (Figura 5.6). 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.

Devido a sua topografia elevada e disponibilidade de espaço para novas habitações, a zona alta abrange os bairros mais povoados da cidade, onde se destacam Patrice Lumumba, Inhamissa e Marien Ngoaby (Figura 5.7), sobretudo após acolher as famílias afetadas pelas cheias de 1977 e 2000. Esta zona constitui a melhor faixa com aptidão para expansão da cidade, não obstante, é entremeada por zonas impróprias caracterizadas por pendentes acentuadas e por bolsas inundáveis que acabam levando a cidade a piores ocorrências de erosão (CMCXX, 2011a), associado a problemas dos assentamentos informais na ocupação do solo não ordenado, e a requerer altas tecnologias de drenagem de águas pluviais.

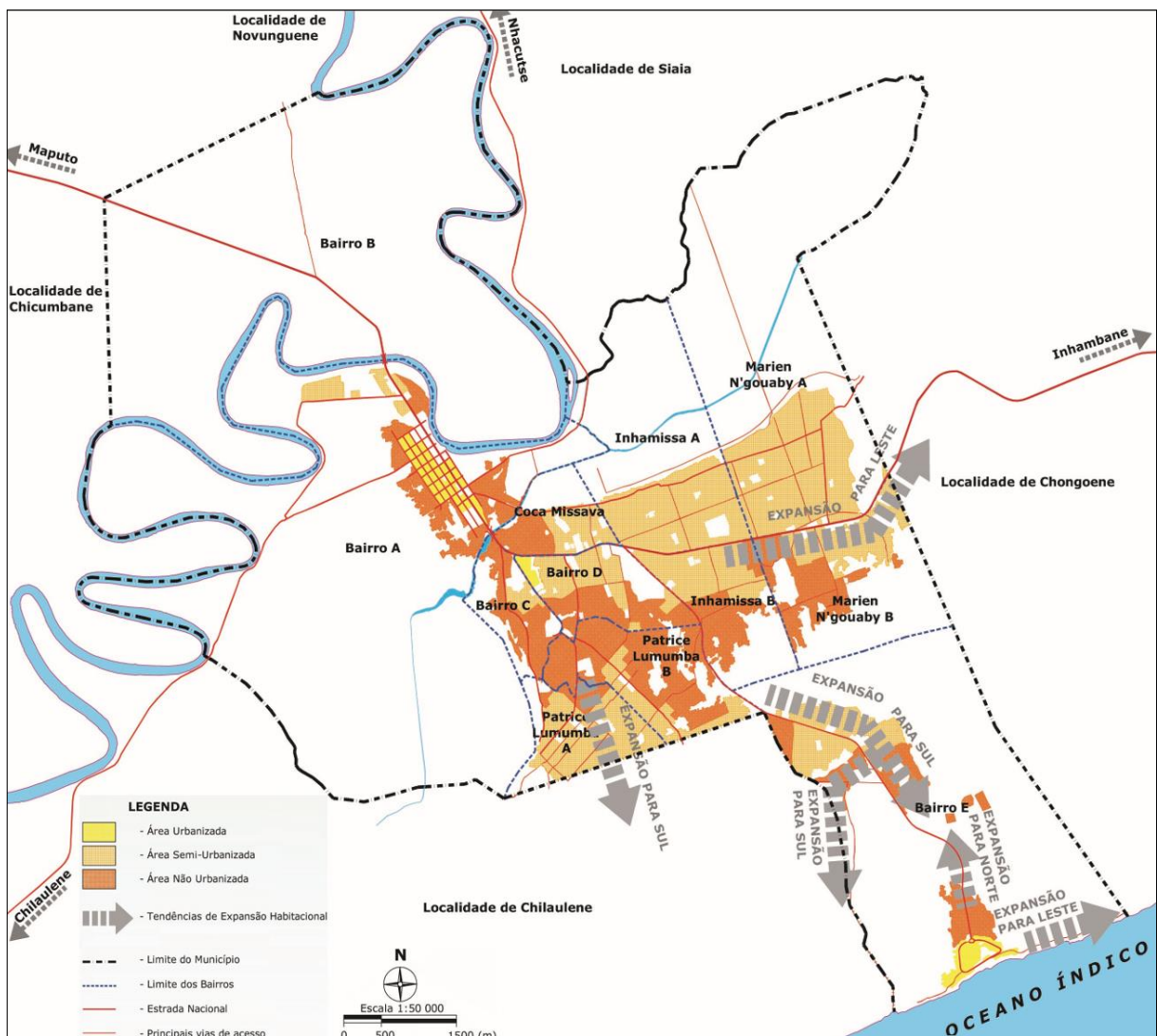


Figura 5.7 - Tendências de expansão habitacional na cidade de Xai-Xai (cortesia do CMCXX)

5.3 Diagnóstico urbano das cidades de Inhambane e Xai-Xai

O diagnóstico urbano nas cidades em análise foi realizado de forma funcional considerando dois (02) setores. O primeiro relacionado com o fornecimento de infraestrutura urbana e o segundo ligado a prestação de serviços económicos e sociais.

A partir da análise feita no Capítulo 2, esta discussão foi fundamental para a seleção do conjunto de indicadores de sustentabilidade turística, uma vez que os problemas identificados, portanto, decorrentes do crescimento urbano, também estão relacionados com a urbanização turística. Por outro lado, os indicadores em referência foram desenhados para ambientes urbanos.

Em relação ao papel da cidade no fornecimento de infraestrutura básica, foram identificados sete (7) principais variáveis, a saber: estradas urbanas, abastecimento de água, fornecimento de energia elétrica e iluminação pública, sistema de drenagem (esgotos sanitários e drenagens de águas de superfície), sistema de comunicações, instalações para mercados e a situação dos parques e espaços verdes. Os principais problemas deste setor são identificados no Quadro 5.4

Quadro 5.4 - Síntese dos fatores (problemas) no fornecimento de infraestrutura

Nº	Variáveis	Problemas
1	Estradas urbanas	<ul style="list-style-type: none"> - Existência de estradas vicinais degradadas e não classificadas nas urbes - Rede viária sem uma clara hierarquização das vias rodoviárias e limitação nas conexões entre as áreas urbanas e não urbanizadas - 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 atividade comercial na zona de estrada e de proteção parcial - Deficiente sistema de manutenção das vias de acesso - Carência de uma base de dados quantitativa atualizada sobre a extensão das estradas, tendo em conta as diferentes tipologias e infraestruturas associadas a rede viária. Este problema é constante nas outras variáveis
2	Abastecimento de água	<ul style="list-style-type: none"> - Reduzida cobertura do Fundo de Investimento e Património do Abastecimento de Água (FIPAG) no fornecimento de água canalizada - Consumo de água canalizada fora de casa e/ou consome água não canalizada em poços sem bombas e a céu aberto - Consumo de água salobra nas áreas costeiras das urbes - Inexistência de um sistema canalizado de qualidade e integrado
3	Fornecimento de energia	<ul style="list-style-type: none"> - Reduzida cobertura da Eletricidade de Moçambique (EDM) no abastecimento da eletricidade - A maior parte da população recorre a petróleo/parafina sem dimensão dos impactes negativos - Fraca iluminação pública nas avenidas, ruas, praças, entre outros locais - Inexistência de um plano integrado de fornecimento de energia
4	Sistema de drenagem	<ul style="list-style-type: none"> - Ausência de uma rede de esgotos integrada e de tratamento de efluentes e descaso das autoridades locais - Falta de manutenção e limpeza regulares das valas de drenagem - Sistema de drenagem obsoleto e falta de um plano de gestão
5	Sistema de comunicações	<ul style="list-style-type: none"> - Reduzido alcance da rede de telefonia móvel e da televisão na periferia - Interrupções constantes do sinal das redes de telefonia móvel, radiofusão e televisão - Carência de um plano de gestão integrado do sistema de comunicações
6	Instalações para mercados	<ul style="list-style-type: none"> - Precariedade das instalações, devido a falta de manutenção e limpeza regulares e elevado estado de obsolescência - Mercados sem instalações e/ou instalações modernas

7	Parques e espaços verdes	<ul style="list-style-type: none"> - Informalidade dos mercados - Fraca diversidade de oferta de espaços verdes - Deficiência na manutenção e renovação de parques, jardins e praças - Inexistência de um plano de desenvolvimento integrado do setor
---	--------------------------	---

Quanto às funções da cidade na prestação de serviços económicos e sociais, foram identificados oito (8) variáveis, a saber: segurança pública e privada, sistema de recolha de resíduos sólidos, sistema de saúde, área de educação, setor de habitação, transportes, promoção dos desportos e da cultura e preparação e resposta das urbes para desastres. O Quadro 5.5 sintetiza os principais fatores que constituem problemas relacionados com este setor urbano.

Quadro 5.5 - Síntese dos fatores (problemas) na prestação de serviços

Nº	Variáveis	Problemas
1	Segurança	<ul style="list-style-type: none"> - Reduzida abrangência (raio de influência) dos postos policiais da Polícia da República de Moçambique (PRM), Polícia Municipal (PM) e Serviço Nacional de Salvação Pública (SENSAP)
2	Recolha de resíduos sólidos	<ul style="list-style-type: none"> - Existência de uma segurança privada não institucionalizada - Fraca gestão de resíduos sólidos - Existência de lixeiras sem vedação - Inexistência de aterros sanitários e de incineradoras - Irregularidades na frequência de recolha do lixo - Existência de lixeiras muito próximas das habitações - Fraca abrangência na recolha do lixo nos bairros da urbe
3	Saúde	<ul style="list-style-type: none"> - Insuficiência e irregularidade da distribuição espacial das unidades sanitárias públicas e privadas - Alargamento do raio de cobertura do sistema de saúde local a outros distritos circunvizinhos (como na educação) - Postos de saúde que funcionam menos de 24h por dia
4	Educação	<ul style="list-style-type: none"> - Fraca abrangência do sistema nacional de ensino, sobretudo o secundário e superior - Irregularidade na manutenção e limpeza regulares das escolas - Pouca oferta do sistema de educação privado
5	Habitação	<ul style="list-style-type: none"> - Construção desordenada de habitações nas áreas suburbanas e de expansão e sem acesso aos serviços básicos (água, saneamento e energia) - Construção com recurso a material origem vegetal nas áreas urbanizadas - Dificuldade de acesso aos projetos do Fundo para o Fomento da Habitação (FFH) - Fraca coordenação entre FFH e as autarquias - Falta de habitação social nas urbes - Inexistência de um plano de desenvolvimento de habitação com incidência para o tipo de crescimento pretendido (vertical ou horizontal)
6	Transportes	<ul style="list-style-type: none"> - Fraca abrangência dos transportes semiolectivos 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 utentes - Existência de transportes de carga a movimentar passageiros nas cidades - 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</i>, <i>carpooling</i>, <i>táxi-sharing</i>) - Falta de um plano de desenvolvimento integrado do sistema de transportes
7	Desporto e cultura	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de infraestruturas para a prática de atividades desportivas e culturais e necessidade de manutenção, renovação e recuperação do que existe - Adormecimento das instituições desportivas e culturais

8	Preparação e resposta para desastres	- Fraca articulação associativa entre os praticantes do desporto e artistas locais, bem como no estabelecimento de parcerias público-privado para a manutenção e renovação do setor na urbe
		- Inexistência de um plano de promoção de desportos e cultura
		- Fraca preparação das urbes para responder o setor
		- Informalidade na articulação intersectorial entre o Instituto Nacional de Gestão de Calamidades (INGC) e os municípios
		- Falta de um plano de gestão e redução de risco de desastres

Constatou-se que os problemas urbanos das cidades de Inhambane e Xai-Xai, derivam de processos de urbanização do passado, que atualmente, além de se replicarem, tendem a assumir novas formas, inerentes a processos emergentes nestas urbes, como a massificação da atividade turística nos bairros costeiros e o crescimento extensivo e fragmentado das periferias, que acelera a dualidade urbana entre as áreas formais (urbanas) e informais (suburbanas).

Como ponto de partida para a definição de indicadores de sustentabilidade urbana e auxiliar o processo de tomada de decisão, com a integração da atividade turística desenvolveu-se uma matriz de fatores prioritários, a partir do diagnóstico dos problemas que afetam as cidades em análise. Conforme os quadros 5.4 e 5.5, a matriz ficou composta por 64 fatores, distribuídos em 15 variáveis, e dois componentes urbanos (infraestruturas e serviços públicos).

O fornecimento de infraestruturas urbanas abrangeu 7 variáveis e 27 fatores (problemas), e a prestação de serviços económicos e sociais incluiu 8 variáveis e 37 fatores. Foi na parte dos serviços onde se identificaram mais problemas, sobretudo, na área de transportes, habitação e resíduos sólidos. Nas infraestruturas destacaram-se as estradas urbanas.

5.4 Urbanização turística nas cidades de Inhambane e Xai-Xai

5.4.1 Aspetos gerais

No subcapítulo 3.5 constatou-se que o desenvolvimento do turismo é um processo complexo. Alguns trabalhos sistematizaram as fases pelas quais os espaços percorrem ao longo do tempo com a prática da atividade turística, com a criação de modelos de desenvolvimento do turismo, embora cada espaço turístico tenha o seu próprio ciclo de vida (Agarwal, 1997; Butler, 1980; Johnston, 2001; Pearce, 2003; Telfer & Sharpley, 2008).

Os modelos propostos são importantes para explicar os processos de transformação do espaço turístico e identificar a sua fase ou etapa atual. Este resultado é útil para definir o futuro pretendido com o desenvolvimento da atividade turística. No geral, o ciclo de vida ocorre durante um longo período, embora alguns espaços tenham se desenvolvido e consolidado muito rápido, por não terem seguido todas as fases do seu ciclo evolutivo.

O modelo de Miossec (1977) foi aplicado neste subcapítulo com o objetivo de caracterizar o turismo e identificar a fase atual da urbanização turística nas cidades de Inhambane e Xai-Xai entre 2010 e 2020, a partir dos fundamentos levantados nos subcapítulos 3.4 e 3.5, para a posterior definição de indicadores de sustentabilidade turística. A aplicação do modelo permitiu

analisar a atividade turística em toda extensão das áreas de estudo, e de forma particular em cinco subáreas, três em Inhambane (praias da Barra, do Tofo incluindo Tofinho, e centro da cidade), e duas em Xai-Xai (praia de Xai-Xai e centro da cidade).

A faixa costeira que abrange as praias faz parte da Zona Costeira do Sul do Save, caracterizada por ser uma costa de barreiras com dunas altas interiores e exteriores, onde se encontram lagoas alongadas paralelas à linha de costa entre as dunas referidas. A zona está sob influência da corrente quente do Canal de Moçambique e regista o aparecimento de recifes de coral e formações coralíferas associadas a cabos e plataformas rochosas submersas (HUB, 2002; MICOA et al., 2002). Estes fatores são determinantes para a prática do turismo em Inhambane e Xai-Xai durante todas as épocas do ano, sobretudo o de sol e praia, associado a modalidades emergentes como o ecoturismo costeiro, o mergulho, o turismo de aventura e o turismo cultural.

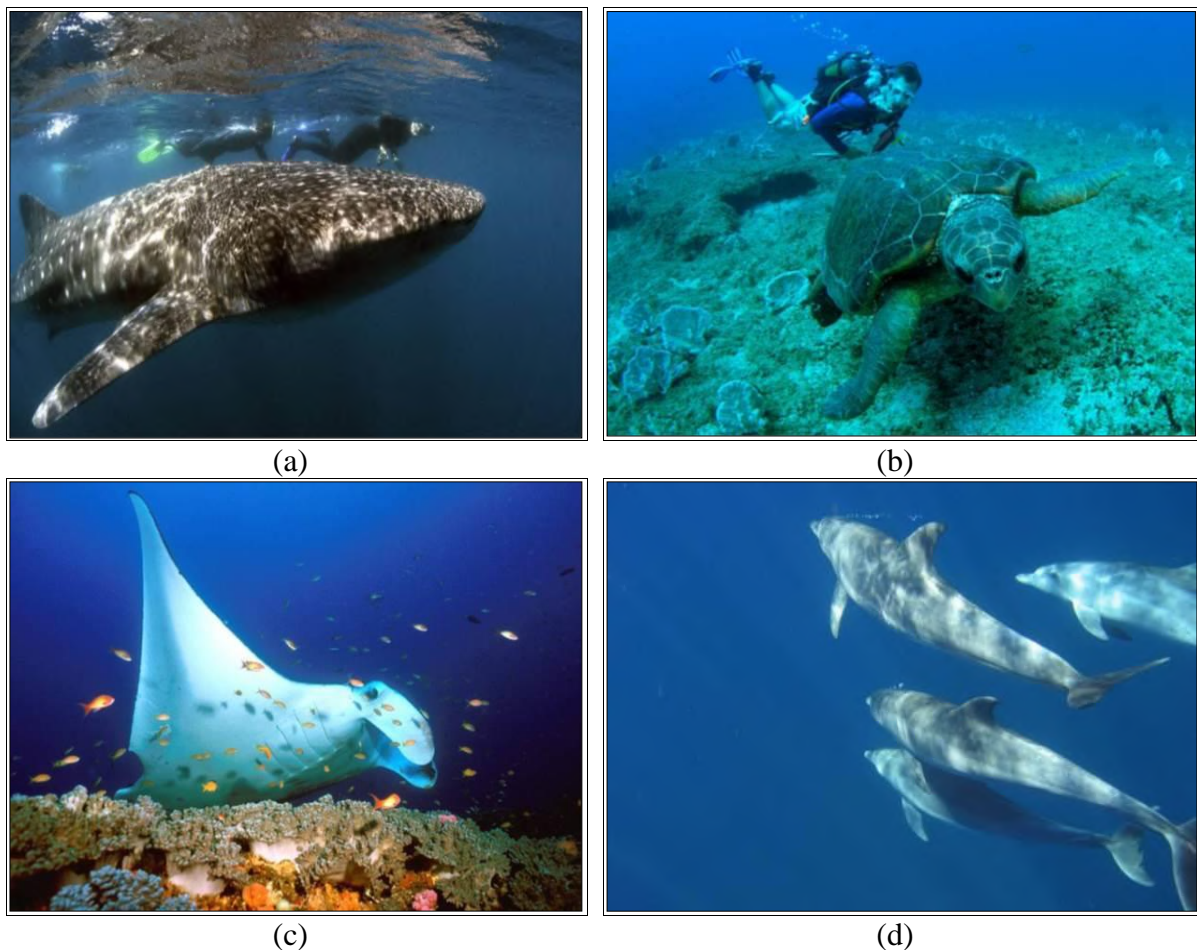


Figura 5.8 - Quatro dos “Big Five” da costa de Moçambique: Tubarão-baleia e mergulhadores (a), Tartaruga e mergulhador (b), Raia manta (c), Golfinhos (d) (Pierce e Marshall (s.a.), in: Nhantumbo, 2009)

É na zona de contato com as águas do Índico que se observa a viabilidade do uso turístico. Essa viabilidade foi identificada a partir das praias da Barra e Tofo, situadas a norte e a este da península de Inhambane, respetivamente, e a praia de Xai-Xai localizada na parte sul de Xai-Xai. A água das praias é cristalina e quente o ano todo, com temperatura a variar entre 23°C e

29°C (Nhantumbo, 2009). Estas praias constituem as principais atrações locais, tendo sido descobertas antes da independência e são até hoje as mais conhecidas e frequentadas por turistas domésticos e internacionais e, conseqüentemente, há uma concentração de equipamentos e serviços turísticos ao seu redor.

Com particular destaque, existe uma forma/paisagem faunística, caracterizada pela sua rica biodiversidade marinha, que é valorizada por sua qualidade de mergulho, pesca, *surf* e safaris oceânicos e fotográficos, atividades estas que são realizadas sobretudo por turistas internacionais. Esta procura é justificada não só pela qualidade das águas do mar, mas também pela concentração de grandes espécies marinhas na costa, sobretudo, para os chamados "Big Five" aquáticos - golfinhos, tubarões, tartarugas, tubarões-baleia e raias manta (Figura 5.8), que proporcionam uma diversificada e única experiência turística.

A oferta turística do centro das cidades é basicamente constituída de atrativos culturais, sobretudo Inhambane, que é uma das cidades mais antiga de Moçambique, que durante as diferentes guerras nunca foi destruída, e por isso até hoje se podem ver construções muito antigas que refletem a história de Moçambique.

A atual morfologia urbana é caracterizada pela heterogeneidade e unidade arquitetónica, com locais demonstrativos de acontecimentos cívicos internos, históricos e de elementos de influência cosmopolita. Os edifícios arquitetónicos hoje cumprem funções diversas, como as de residência, ensino e investigação, serviço e comércio, cadeia pública, casa de alfândega, mercado, museu, biblioteca, arquivo, palácio, hotel, arco da vitória, ponte, hospital, orfanato, creche, santa casa de misericórdia, casa de caridade, entre outras.

As cidades foram construídas e urbanizadas com espaçosas ruas alcatroadas, infraestruturas sociais, várias praças e pequenos parques e jardins. As casas antigas construídas durante o tempo colonial, algumas delas estão em decadência, ainda que algumas, como o edifício do Conselho Municipal de ambas cidades tenham sido restauradas. As influências europeia e árabe estão refletidas nos edifícios de arquitetura religiosa. Como exemplo se destaca a velha Catedral da Nossa Senhora da Conceição, do fim do século XVIII (HUB, 2002). Ao seu lado foi construída uma nova Igreja que atrai visitantes pelo seu *design* (formato de um barco, refletindo a Arca de Noé), ao longo da baía de Inhambane. O centro da cidade conta também com mesquitas do século XIX rodeadas de casas coloniais e vários edifícios históricos.

Portanto, o modelo de espaço turístico de Miossec (1977) foi testado como base para explicar a evolução da urbanização turística das cidades de Inhambane e Xai-Xai. Em cinco fases, nomeadamente a pré-turística, pioneira, multiplicação, organização, saturação e a fase de rejuvenescimento ou reestruturação, o modelo destaca quatro elementos de análise, ou seja, a evolução da estrutura de oferta de equipamentos turísticos, o papel da rede de transportes, o comportamento dos turistas e a atitude dos residentes face ao turismo.

Os resultados dos quatro elementos do modelo examinados a seguir, são essenciais para a definição do sistema de indicadores de sustentabilidade da atividade turística. Igualmente, a discussão considera os principais problemas urbanos identificados no subcapítulo 5.3.

5.4.2 O desenvolvimento de equipamentos turísticos

Na cidade de Inhambane, o turismo é uma das principais atividades económicas que mais contribui para os cofres do Estado, ocupando a segunda posição (25%), depois do setor do comércio, com uma participação média mensal de 69%. As outras atividades como agricultura, pesca, transportes contribuem com 6%. A tabela a seguir identifica a contribuição do turismo na província de Inhambane, de acordo com as receitas arrecadadas nas áreas fiscais. Embora mais de 60% das receitas sejam cobradas na Direção da Área Fiscal de Inhambane (DAFI⁶²), o turismo contribui com 7% (abaixo da média total), depois das unidades orgânicas de Viankulo e Quíssico, com o peso de 23% e 16%, respetivamente.

Tabela 5.1 - Contribuição do setor do turismo em Meticais (construído a partir de ATM-Inhambane/DAFI, 2019)

Unidade orgânica	Receita total (MZN)	Receita do turismo (MZN)	Peso do turismo (%)
DAF-Inhambane	553 603, 51	39 663, 87	7,16
DAF-Vilankulo	297 871,66	69 895,38	23,46
DAF-Quíssico	14 955,08	2 415,67	16,15
Total	866 430,25	111 974,92	12,92

NB: Os dados são de janeiro a setembro de 2018.

A principal fonte da receita do turismo está nos impostos cobrados nos equipamentos turísticos. Na província de Inhambane existem 836 equipamentos, representados pelo parque de alojamento e restauração. Deste universo, a maior parcela (23%) localiza-se na cidade de Inhambane (Tabela 5.2). Entre 2013 e 2020, a taxa de crescimento do parque foi de 53%.

De acordo com Tabela 5.2, a hegemonia de Inhambane, enquanto cidade turística é explicada ainda pelo volume de investimento e mão-de-obra empregada nos equipamentos, com 24% e 23%, respetivamente. A aquisição de investimentos subiu substancialmente, de USD 16 000,00 em 2005, para USD 56 000,00 em 2007 e USD 2 085 000,00 em 2008. O investimento cresceu na ordem de 133% em apenas 3 anos. Em 2017 a província implantou 33 projetos turísticos, o equivalente a 110% de execução em relação ao plano aprovado, o que significa que houve uma variação positiva de 27% em relação ao ano de 2016.

⁶² A cidade de Inhambane representa a DAFI, incluindo dois municípios (Maxixe e Massinga) e seis distritos (Jangamo, Homoíne, Panda, Funhalouro, Massinga e Morrumbene). A DAF de Viankulo compreende um município (Vilankulo) e quatro distritos (Vilankulo, Mabote, Govuro, Inhassoro). A DAF de Quíssico é representada por um município (Quíssico) e dois distritos (Inharrime e Zavala).

Tabela 5.2 - Resumo dos equipamentos turísticos de Inhambane, 2020 (construído a partir de DPCTI, 2020; CMCI, 2020)

Nº	Cidade ou Distrito	Nº Equipamentos			Capacidade				Investimentos USD	PE Aloj	PE Rest	PE Total
		Total	Aloj	Rest	Quartos	Camas	Mesas	Cadeiras				
1	Inhambane	189	122	67	1951	3738	643	2839	7,465,489.16	1304	454	1758
2	Maxixe	40	19	21	285	512	188	667	318,387.10	227	124	351
3	Jangamo	79	69	10	1525	2822	60	269	7,217,502.74	730	36	766
4	Inharrime	33	26	7	246	406	14	82	1,438,304.80	168	19	187
5	Zavala	25	13	12	363	620	79	347	562,935.48	156	78	234
6	Morrumbene	40	30	10	423	869	56	236	4,411,539.93	281	18	299
7	Massinga	77	54	23	769	1357	138	597	1,978,888.48	589	205	794
8	Mabote	20	10	10	104	208	102	275	106,451.61	81	50	131
9	Vilankulo	156	113	43	1820	3661	237	944	5,834,064.52	1515	232	1747
10	Inhassoro	117	92	25	1350	2422	136	566	1,646,784.94	793	229	1022
11	Homoine	10	4	6	25	25	26	106	58,387.10	12	12	24
12	Govuro	22	16	6	134	259	39	166	77,741.94	102	48	150
13	Panda	11	3	8	20	20	49	189	25,483.87	9	29	38
14	Funhaloro	17	10	7	159	314	52	223	17,741.94	50	31	81
	Total	836	581	255	9174	17233	1819	7506	31,159,703.56	6017	1565	7582

Legenda: Aloj - Alojamento; Rest - Restaurante; PE - Pessoas Empregadas. **NB:** O investimento é de 2013.

Entre 2010 e 2020 foram aprovados 168 projetos turísticos na província de Inhambane, avaliados em USD 172 039 288,00. A maior parte dos projetos (43,5%) foram implementados na cidade de Inhambane, totalizando um investimento de USD 49 991 954,00 (Figura 5.9).

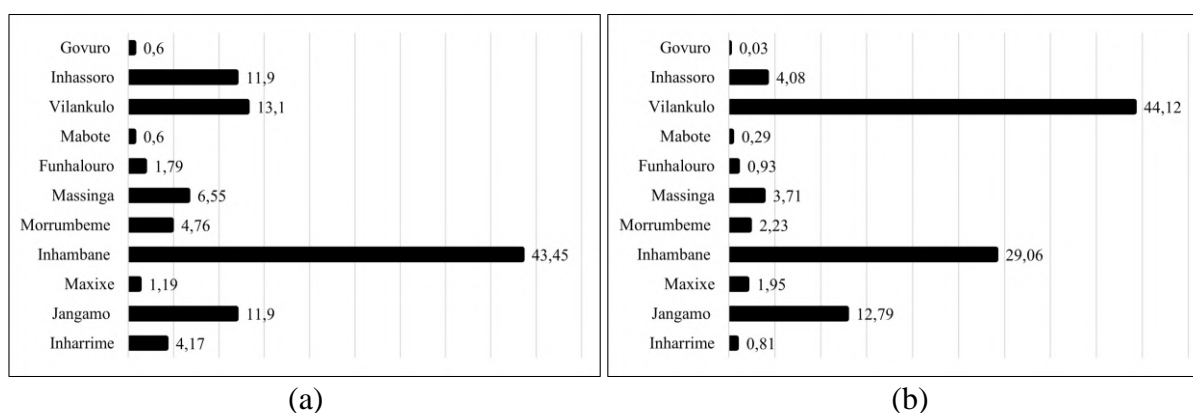


Figura 5.9 - Distribuição de projetos turísticos (a) e do volume de investimento (b), na província de Inhambane, 2010-2020 (%) (construído a partir de APIEX, 2021)

A atração de investimentos é justificada em primeiro lugar, pela qualidade e singularidade dos recursos naturais, que mesmo não contando com um acentuado desenvolvimento turístico, isto é, no que diz respeito a existência de equipamentos de luxo ao seu redor, atraem por seu talento, visitantes exploradores que preferem ser os pioneiros na descoberta de destinos turísticos.

Por outro lado, os operadores turísticos são unânimes em afirmar que uma das principais razões da escolha de Inhambane para a construção de seus estabelecimentos, tem a ver com o número de turistas que procura o destino, que nos últimos tempos vem apresentando índices significativos de crescimento, como se discute na subseção 5.4.4.

Os equipamentos em análise correspondem a sociedades singulares de natureza estrangeira, sobretudo de capital sul-africano, de uma a cinco estrelas, embora a maioria com classificação única, que oferecem serviços de alojamento, restauração, agenciamento, eventos e entretenimento em bares, boates, discotecas, clubes e campos de golfe. As principais atividades oferecidas aos visitantes são: mergulho, *city-tour*, pesca desportiva, passeios de barco, caiaque, observação da natureza (biodiversidade), visita a locais histórico-culturais, natação, entre outras atividades como safari oceânico, fotografia e filmagem, *sightseeing* e *windsurf* (Tabela 5.3).

Tabela 5.3 - Características dos equipamentos turísticos

Variável	Categoria	Inhambane (%)	Xai-Xai (%)	
Tipo de sociedade	Pessoa singular	64,6	47,8	
	Pessoa coletiva	35,4	52,2	
Investimento	Nacional	27,1	56,5	
	Estrangeiro	52,1	43,5	
	Misto	20,8	0,0	
Categoria	Hotel	16,7	13,0	
	<i>Guesthouse</i>	6,3	30,4	
	Pensão	2,1	0,0	
	<i>Lodge</i>	43,8	13,0	
	Acampamento turístico	0,0	13,0	
	Restaurante	16,7	21,7	
	Outra	14,6	8,7	
Classificação	Única	50	47,8	
	1 - 2 *	25	43,5	
	3 *	16,7	8,7	
	4 *	4,2	0,0	
	5 *	4,2	0,0	
Serviços prestados	Alojamento	17,6	36,8	
	Restauração	15,5	20,6	
	Agenciamento	10,8	8,8	
	Locação de veículos	6,1	0,0	
	Eventos	8,1	10,3	
	Entretenimento	8,8	8,8	
	Informação turística	9,5	0,0	
	Passeios	8,1	0,0	
	Comércio turístico	8,8	0,0	
	Outros	6,8	14,7	
	Atividades turísticas	Mergulho	13,4	15,6
Natação		4,5	13,3	
Caiaque		9,0	0,0	
Passeios de barcos		11,2	11,1	
Observação da natureza		8,2	7,8	
Caminhada ecológica		0,0	11,1	
<i>City-tour</i>		17,9	14,4	
Quad Bike		8,2	0,0	
Pesca desportiva		11,2	10,0	
Visitas a locais culturais		7,5	0,0	
Safar oceânico		0,0	8,9	
Outras		9,0	7,8	
Divulgação		Telefone	18,0	15,4
		Skype	8,6	0,0
	Facebook	20,3	17,9	
	E-mail	20,3	20,5	
	Website	21,9	12,8	
	Twitter	0,0	15,4	
	Outra	10,9	17,9	

NB: Inhambane (n = 48), Xai-Xai (n = 23)

Na cidade de Xai-Xai, como se fez referência, o turismo ocupa o terceiro lugar com 2% no ranking das atividades económicas que mais contribuem para o Estado no município da cidade, depois dos setores de administração pública e comércio, com 18% e 8% respetivamente. O contributo económico do turismo para o PIB a nível da cidade, em termos de impostos arrecadados é quase inexistente, portanto a sua contribuição 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 Direção da Área Fiscal de Xai-Xai (DAFXX⁶³).

A Tabela 5.4 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 do setor de turismo não ultrapassou 3% no período em análise. Por outro lado, este crescimento foi diretamente proporcional ao aumento total de receitas cobradas em todos setores de atividades.

Tabela 5.4 - Contribuição do setor do turismo em Meticais (construído a partir de ATM-Gaza/DAFXX, 2019)

Período	Receita total (MZN)	Receita do turismo (MZN)	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

A província de Gaza possui 228 equipamentos turísticos, dos quais 63 se situam na cidade de Xai-Xai. A cidade ocupa o primeiro lugar no ranking de oferta de equipamentos e serviços turísticos, seguida de Bilene-Macia (25%) e os distritos de Mandlakazi e Chókwè, ambos com 12% (Tabela 5.5). Esta oferta é representada pelo alojamento e restauração. A cidade também concentra o maior número de pessoas empregadas no setor (30%), como mostra a Tabela 5.5.

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%). A cidade de Xai-Xai arrecadou 10% da produção na área de alojamento, depois dos distritos de Bilene (50%), Mandlakazi (12%) e Limpopo (11%). Esta receita resulta de 14 300 hóspedes, o equivalente a 12%, portanto, perdendo com Bilene (37%) e Mandlakazi (13%).

Na área de restauração, a cidade arrecadou 13% do total das receitas, ficando atrás dos distritos de Massingir (20%), Chókwè e novamente Bilene, ambos com 14% (Figura 5.10). 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.

⁶³ A DAFXX compreende quatro municípios (Xai-Xai, Macia, Praia do Bilene e Mandlakazi) e cinco distritos (Xai-Xai, Limpopo, Chongoene, Bilene e Mandlakazi), um total de 15 postos administrativos e 50 localidades e tem 215 autoridades comunitárias. Os postos de cobrança fiscal da Macia, da Praia do Bilene e de Mandlakazi, por falta ainda de operacionalização dos sistemas de cobrança (SICR e e-tributação), a sua informação dá entrada em Xai-Xai, agregando os dados ao DAFXX, sem distinguir os sujeitos passivos dos postos. Nesta conformidade, a informação agregada na unidade orgânica de DAFXX, inclui cidades vizinhas

Tabela 5.5 - Resumo dos equipamentos turísticos da província de Gaza, 2013 (construído a partir de DPCTI, 2019; CMCXX, 2019)

Nº	Distrito	Nº Equipamentos			Capacidade			PE	PE	PE	
		Total	Aloj	Rest	Quartos	Camas	Mesas	Cadeiras	Aloja	Rest	Total
1	Cidade de Xai-Xai	63	23	40	413	749	684	2963	519	273	792
2	Limpopo	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

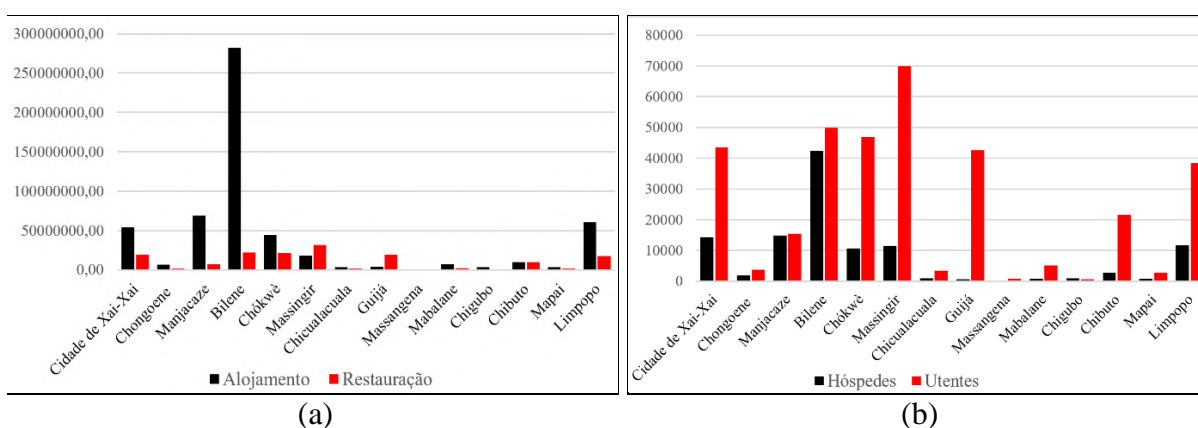


Figura 5.10 - Produção em meticais (a) e número de hospedes e utentes (b) nos equipamentos da província de Gaza, 2018 (construído a partir de DPCTXX, 2019)

As características dos equipamentos de Xai-Xai seguem o mesmo padrão de oferta da cidade de Inhambane, não obstante, em Xai-Xai, a maior parte dos equipamentos correspondem a sociedades coletivas e de investimento nacional (Tabela 5.3). A divulgação dos serviços é feita através do site institucional, para além do E-mail, redes sociais e telefone.

A evolução da oferta turística técnica ou de equipamentos é o primeiro elemento de análise no modelo de Miossec (1977). Nesta análise procura-se identificar as mudanças quantitativas e qualitativas que ocorreram nas cidades de Inhambane e Xai-Xai nos últimos dez anos, nas cinco subáreas identificadas. Estas subáreas constituem os pontos turísticos mais dinâmicos das urbes, com transformações territoriais significativas nos últimos anos. Atualmente, as subáreas concentram mais de 90% dos equipamentos procurados pelos visitantes, como ilustra a Figura 5.11, que destaca apenas o setor de alojamento (Figuras 5.12 a 5.18). Os restaurantes estão mais distribuídos no centro da cidade, atingindo 88% em Xai-Xai e 67% em Inhambane.

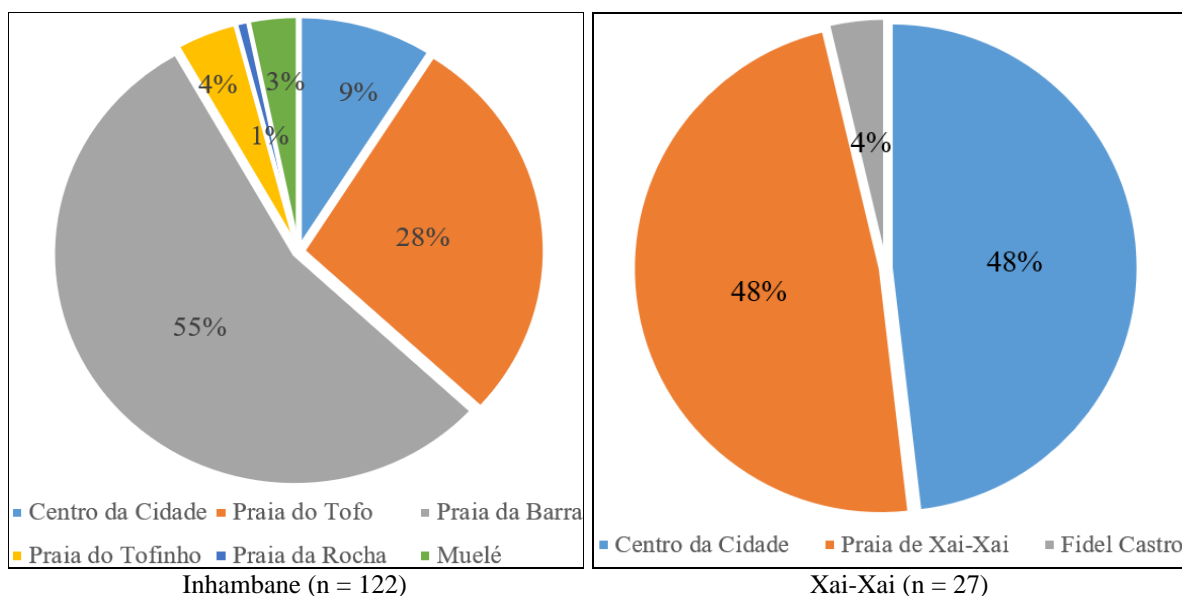


Figura 5.11 - Distribuição de equipamentos de alojamento

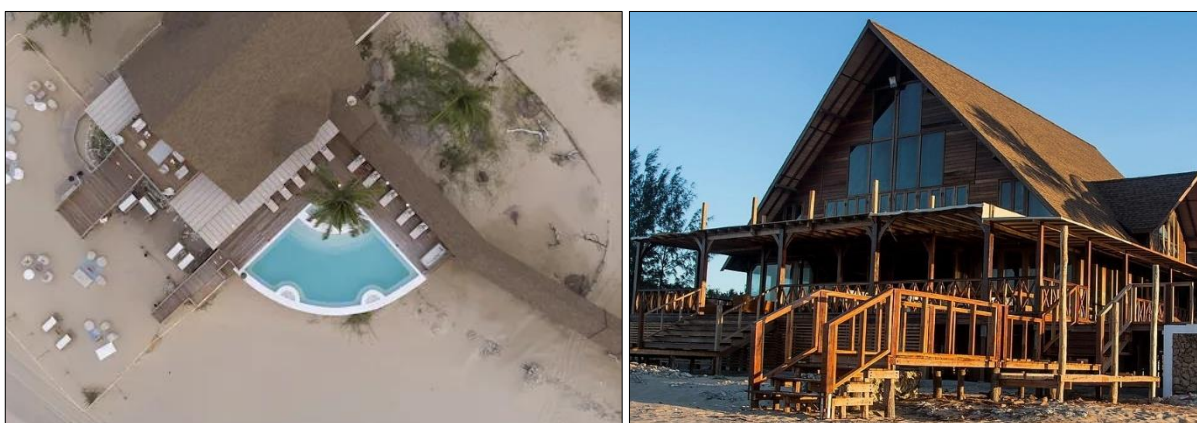


Figura 5.12 - Vista aérea e frontal da vila privativa do Hotel Sentidos Beach Retreat, Barra (<https://www.sentidosbeachretreat.com/galeria/>)



Figura 5.13 - Vista frontal do Barra Beach Club, Barra (<https://mozambique.travelmanagement.com/packages/barra-beach-club-package/>)

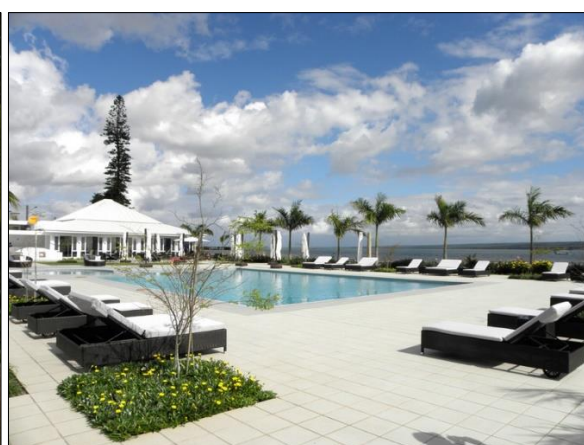


Figura 5.14 - Hotel Casa do Capitão, Balane (área central de Inhambane) (<https://www.booking.com/hotel/mz/casa-do-capitao.pt-pt.html>)



Figura 5.15 - Flamingo Bay Water Lodge, Barra (<http://www.barraresorts.com>)



Figura 5.16 - Vista frontal do Farol da Barra, Barra (<https://www.faroldabarra.co.za/>)



Figura 5.17 - Vista frontal da cabana e estúdio do Go Wild Resort, praia de Xai-Xai (<http://www.gowildresort.co.za/gallery>)



Figura 5.18 - Paradise Properties, praia de Xai-Xai (<https://www.paradiseinxai.com/gallery>)

Barra, Tofo e área urbana (Balane, Liberdade e uma pequena parte de Chalambe) reúnem a maior percentagem do alojamento turístico de Inhambane, com 59%, 25% e 9% respetivamente. Em Xai-Xai a cifra é de 96% repartidos equitativamente entre a praia e o centro urbano (bairros A e D). De acordo com a Figura 5.19, o parque de alojamento é representado por *lodges*, seguido por aluguer de quartos para fins turísticos e hotéis. As casas de hóspedes, pensões e alojamento particular seguem partilhando o quarto lugar em Inhambane, enquanto em Xai-Xai, o terceiro lugar é ocupado pelas casas de hóspedes, tendo a seguir os hotéis, as pensões e os conjuntos turísticos a partilharem o quarto lugar.

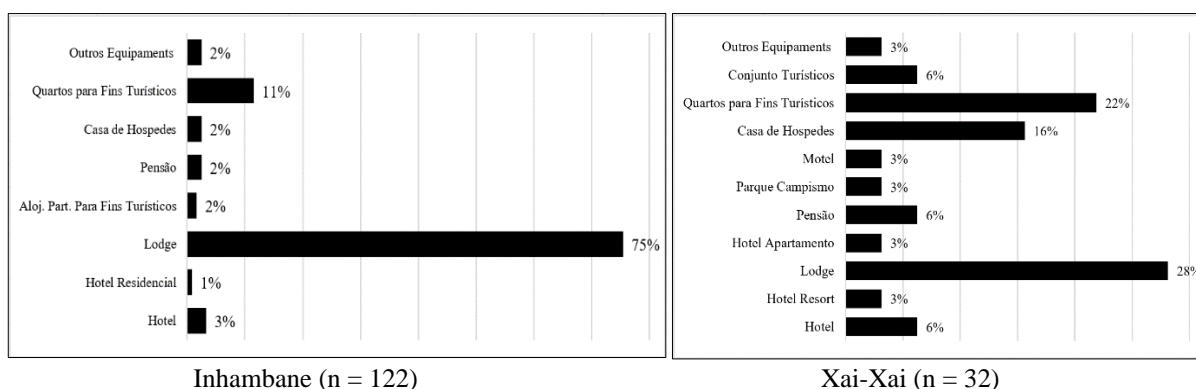
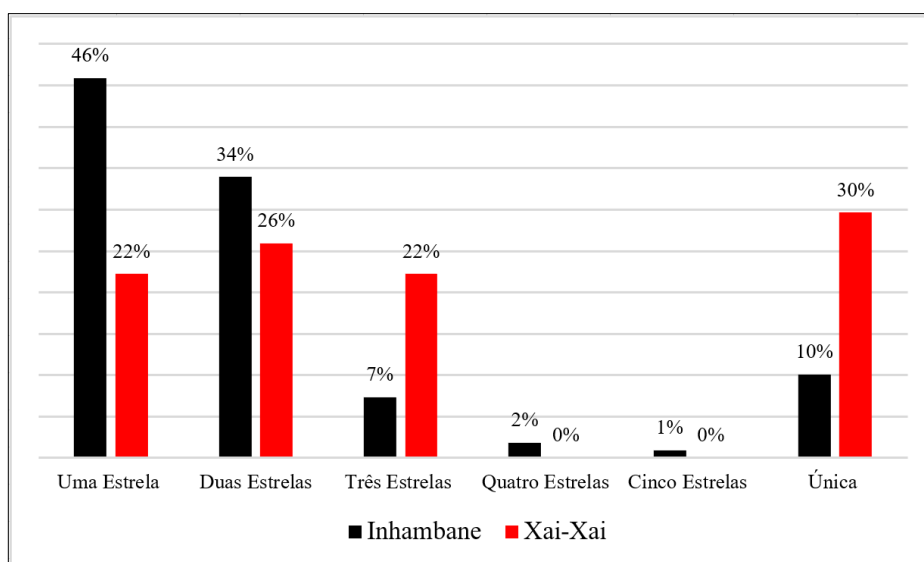


Figura 5.19 - Categoria de equipamentos de alojamento

A escassez de dados estatísticos sobre a atividade turística nas cidades dificultou a análise detalhada da evolução da oferta técnica em cada ponto turístico. Contudo, os dados empíricos mostram uma tendência sempre crescente da oferta, como se descreveu no início do subcapítulo. Entre 2013 e 2020, as instalações de alojamento e restauração de Inhambane aumentaram de 130 para 189 unidades, o equivalente a 45% em termos de taxa de crescimento. O alojamento cresceu 40%, enquanto na área de restauração a taxa foi de 56%. Apesar desta tendência positiva, a oferta de quartos (-21%) e camas (-21%) reduziu no período em análise.

Na cidade de Xai-Xai, embora tenha sido mais difícil interpretar os dados fornecidos pela DPCTG e CMCXX, só no setor de alojamento, verificou-se um incremento de 39%, portanto, entre 2013 e 2018 a oferta aumentou de 23 para 32 unidades.



Nota: Inhambane (n = 109), Xai-Xai (n = 27)

Figura 5.20 - Classificação dos equipamentos de alojamento

A multiplicação de equipamentos turísticos posiciona as cidades na segunda fase de urbanização turística, de acordo com o modelo de Miossec (1977). A reorganização espacial de cada equipamento é importante para o início da hierarquização e espacialização de cada ponto

turístico em particular, e das urbes no geral. Neste processo, os aspetos qualitativos também devem ser examinados.

Apesar do crescimento, uma maior percentagem do alojamento ainda é constituída de unidades com uma e duas estrelas, ou com classificação única (Figura 5.20), no caso concreto dos quartos alugados para fins turísticos. A cidade de Xai-Xai não possui alojamento com quatro e cinco estrelas. Na cidade de Inhambane existe apenas um *lodge* com cinco estrelas, um *lodge* com quatro estrelas e um hotel com quatro estrelas.

5.4.3 O papel do sistema de transportes no desenvolvimento do turismo

Como já foi referido, a acessibilidade e os transportes são aspetos essenciais para o desenvolvimento da atividade turística. Em relação aos dois estudos de caso, esta importância foi mencionada nas funções da cidade no fornecimento de infraestrutura urbana e na prestação de serviços económicos e sociais, onde as estradas urbanas e os transportes rodoviários, foram identificadas como os principais elementos do sistema de transportes, respetivamente.

Nas vias de comunicação, constatou-se que as cidades são abrangidas pela rede de estradas classificadas (vias primárias, secundárias, terciárias e vicinais) e não classificadas. A N-01 é a estrada primaria que dá acesso a Inhambane e Xai-Xai. Em Inhambane, a N-01 é complementada pela N-05, por não constituir o principal eixo que atravessa a cidade. A circulação nos bairros semiurbanos e não urbanos é feita em terra batida e picadas (vias terciárias), em estradas não classificadas, e em uma pequena extensão de rodovia asfaltada e pavimentada (vias vicinais). Nos bairros urbanos existem vias secundarias, embora parte deste perímetro ainda compreenda estradas de terra batida e não classificadas.

Em relação aos veículos rodoviários, o transporte semicolectivo de passageiro é o meio mais utilizado. Existem ainda o transporte público (TPM Inhambane e TPM Xai-Xai), o táxi e o triciclo (com exceção de Xai-Xai).

Os turistas que visitam Inhambane e Xai-Xai na sua maioria são de nacionalidade sul-africana, e viajam por estrada, portanto, de carro particular ou de autocarro, o que demonstra a importância das infraestruturas rodoviárias e serviços complementares.

A oferta de transporte é um dos serviços mais exigidos pela “indústria do turismo”. Por exemplo, em Inhambane, os trabalhos da SNV (2007) provaram que 62% dos equipamentos turísticos fornecem transporte aos seus visitantes, enquanto 38% contratam serviços de terceiros. Por outro lado, 48% dos representantes dos equipamentos reportaram que oferecem transporte para os turistas que viajam por via aérea, enquanto 52% não o fazem (Nhantumbo, 2009). No geral, os turistas que viajam de avião é que se beneficiam dos serviços de *transfer* ou transporte oferecido pelos equipamentos. Na cidade de Xai-Xai, o *transfer* tem sido mais longo, isto é, do Aeroporto Internacional de Maputo (AIM) até a cidade.

A distância por estrada entre as cidades de Inhambane e Xai-Xai e o AIM é de 478 km e 211 km, respetivamente. As cidades ficam a 1021 km e 758 km de Durban, 993 km e 731 km de Joanesburgo, 652 km e 389 km de Nelspruit, respetivamente (Figura 5.21). Estas três cidades sul-africanas são os maiores emissores de turistas, devido a proximidades geográficas com as cidades moçambicanas. África do Sul desempenha um papel importante por receber turistas de todos os continentes e por ser um centro de distribuição de turistas em toda SADC.

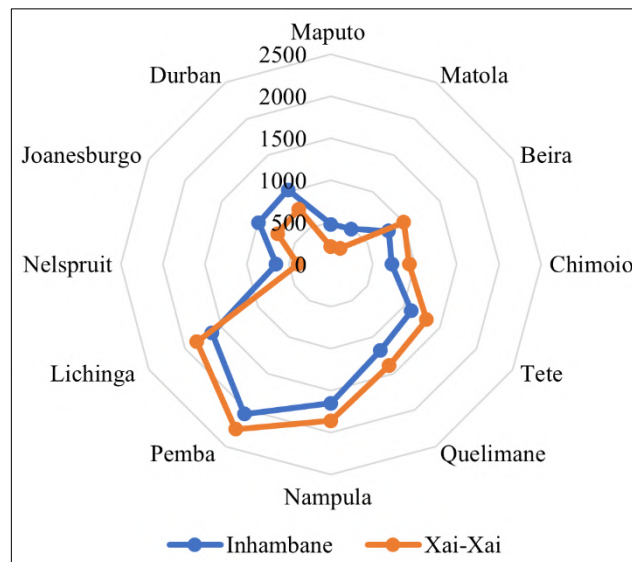


Figura 5.21 - Matriz de distâncias das principais cidades (construído a partir de <http://www.distanciasidades.com/>)

O desenvolvimento de infraestruturas de transportes e serviços complementares é essencial para a urbanização turística. 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 de transportes, já que o acesso a Inhambane e Xai-Xai é também possível por via aérea, marítima e fluvial, embora as infraestruturas de suporte aéreo, marítimo e fluvial continuem insuficientes. O sistema ferroviário não é abordado uma vez que as infraestruturas ferroviárias continuam obsoletas desde a guerra civil que cessou em 1992.

De forma particular, o acesso marítimo ainda continua a ser inexplorado, embora alguns estudos (Nhantumbo, 2007, 2009) previam mudanças à medida que o número de cruzeiros marítimos aumentava, por exemplo na praia da Barra, com significativo impacto para a economia local, devido ao número de visitantes que aumentou mais de quatro vezes entre 2004 e 2008.

O modal terrestre rodoviário constitui o sistema mais utilizado nas cidades em análise. Para além de satisfazer as necessidades de mobilidade e de deslocação de passageiros (na sua maioria residentes), este modal desempenha três principais funções, nomeadamente: (i) a interligação entre a origem dos turistas e as cidades moçambicanas (vice-versa), (ii) a interligação entre estas cidades na qualidade de destino principal e as outras áreas dentro ou fora das urbes, como destinos secundários; (iii) e a garantia de mobilidade urbana no processo de consumo turístico.

As cidades possuem estradas que ligam todos os pontos turísticos. A N-01 e algumas vias vicinais como a N-05 e N-259 (Inhambane) e a R-851 (Xai-Xai) 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. Paradoxalmente, desde 2000, a Administração Nacional de Estradas (ANE) (ANE, 2006; Simões, 2016) vem intensificando projetos de reconstrução e de ampliação da rede de estradas no país, em colaboração com as autarquias.

Por outro lado, as autarquias têm projetos específicos de expansão e modernização de estradas, que além de ligar a N-01, por exemplo, melhoram a ligação entre os pontos turísticos e o Aeroporto de Inhambane (AI⁶⁴), que é um dos principais pontos de entrada de turistas. A importância do AI foi revitalizada em 2005, com a reabertura de voos domésticos e internacionais (Nhamumbo, 2009), tendo aumentado a sua capacidade com a reabilitação efetuada em 2014, desde o início de funcionamento em 2000. Atualmente existem voos diretos e regulares ligando a cidade de Maputo (rota Maputo - Vilanculos - Inhambane / Vilanculos - Inhambane - Maputo) e a África do Sul (Inhambane - Joanesburgo / Joanesburgo - Inhambane).

A cidade de Xai-Xai não tem um aeroporto, contudo, na sua fronteira Este, mais concretamente no distrito de Chongoene, foi construído um aeroporto internacional (Aeroporto Internacional de Chongoene - AIC⁶⁵). O projeto iniciado em 2018, coloca pela primeira vez a província de Gaza na rede de transporte aéreo nacional. A infraestrutura visa promover o desenvolvimento económico local e regional, especificamente no domínio do turismo, comércio e parques industriais. Este objetivo terá maior impacto em Xai-Xai, não só por ser a capital provincial, mais também por representar a “indústria do turismo” de Gaza.

Retomando ao sistema rodoviário, 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. 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.

Em ambas cidades, a carreira urbana também serve aos visitantes, uma vez que não existe uma carreira regular dedicada exclusivamente ao transporte de turistas, embora tenham sido identificadas agências de viagens como a Baía, Turismo, Transporte & Serviços (BTTS) e a *Tourism Information & Tofo Activity Centre* (Tic-Tac) em Inhambane, que prestam serviços de

⁶⁴ Empresa estatal criada em 1980. Há mais de quatro anos, está em curso um projeto de privatização do aeroporto.

⁶⁵ Mais detalhes em <https://www.portaldogoverno.gov.mz/por/Imprensa/Noticias/PR-lanca-primeira-pedra-para-o-Aeroporto-de-Chongoene>.

rent-a-car (aluguer de carros) e de *transfer* a diferentes utentes, incluindo turistas e operadores turísticos. O exercício destas atividades 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 infraestruturas 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 as autarquias têm dificuldades na sua implementação, uma vez que esta política, incluindo a Política das Comunicações, são instrumentos antigos à constituição das autarquias nacionais. Portanto, emerge a necessidade de atualização 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 da definição do conjunto de objetivos que servirão de base à planificação das atividades do setor.

Em segundo lugar, a intervenção do governo no desenvolvimento da rede de transportes com vista a promover a atividade turística é bastante limitada, uma vez que depende do investimento público direcionado ao fornecimento de infraestruturas e prestação de serviços urbanos para o bem-estar da população residente. Como foi resumido nos quadros 5.4 e 5.5, e como se discute mais adiante, esta restrição traz um conjunto de desvantagens que desafiam o planeamento urbano e o desenvolvimento da atividade turística.

No geral, apesar da baixa qualidade do sistema de transportes, e da rede rodoviária em particular, as infraestruturas e serviços de transportes nas cidades de Inhambane e Xai-Xai contribuem positivamente para o aumento de visitantes e de equipamentos turísticos. Para a maioria dos turistas que visita Inhambane, a qualidade da rede de estradas, do transporte rodoviário e dos transportes no geral é aceitável, com 28%, 25% e 24% respetivamente. Na cidade de Xai-Xai, as rodovias, o transporte rodoviário e o sistema de transportes no geral também oferecem qualidades aceitáveis, com 38%, 27%, e 37%, respetivamente.

Ambas cidades são acessíveis por três vias de comunicação, nomeadamente a terrestre, aérea e aquática. A via terrestre é a mais utilizada pelos turistas. O modal aéreo é mais procurado pelos turistas que escalam a vizinha África do Sul e que depois viajam até a cidade de Inhambane, existindo ainda um pequeno grupo de executivos nacionais que viaja por motivos de negócio.

Outra forma de aceder a Inhambane é através de cruzeiros que geralmente atracam na praia da Barra e da travessia da baía entre as cidades de Inhambane e Maxixe, portanto, por ferryboat. Em relação a cidade de Xai-Xai, embora nenhum caso tenha sido verificado, a cidade é também

acessível por via lacustre (rio Limpopo) e aérea, que se espera trazer uma maior dinâmica com a abertura do AIC.

A LAM (Linhas Aéreas de Moçambique) é a única companhia aérea nacional licenciada para o transporte de turistas, contudo não possuem transportes turísticos. Este facto, faz com que alguns operadores turísticos disponham de campos de aterragem, como forma de receber voos charters ou aeronaves privadas. Igual cenário se observa nos modais terrestre e aquático, pelo facto de não existirem transportes públicos turísticos, ficando a responsabilidade a cargo dos equipamentos turísticos.

A ligação rodoviária entre os pontos turísticos vem crescendo nos últimos dez anos (2010 - 2020), sobretudo na cidade de Inhambane que oferece mais pontos, quer entre os bairros costeiros onde se localizam as praias (Barra, Tofo, Tofinho e Rocha), quer entre estes bairros e o centro da cidade. O melhoramento da rede de estradas, sobretudo entre Tofo e Barra em 2013, e a introdução dos transportes públicos em 2015, teve um efeito positivo no aumento do número de turistas e de itinerários (circuitos de excursão) entre as praias.

Em Xai-Xai, embora esta ligação seja basicamente bidimensional (entre a praia 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 equipamentos turísticos, garantindo-se desta forma, a integração entre os modais transportes.

A intensificação nas ligações de transportes entre pontos turísticos coloca as cidades de Inhambane e Xai-Xai na segunda fase do modelo de evolução do espaço turístico de Miossec (1977). Contudo, em Xai-Xai, esta intensificação ainda está no período embrionário, onde a ligação entre os pontos turísticos ainda depende exclusivamente do sistema rodoviário, diferentemente de Inhambane, que por outro lado, com o aumento de circuitos turísticos, a cidade já começa com o processo de transição para a terceira fase do modelo. Em todo o caso, a análise do comportamento dos turistas e a atitude da população residente, são importantes para melhor explicar fase atual de urbanização turística de cada cidade.

5.4.4 Comportamento dos turistas

O comportamento do visitante é a terceira característica do modelo de evolução do espaço turístico. O padrão de comportamento que pode variar ou não ao longo do tempo, é típico da experiência que o turista tem com o destino principal e/ou da sua relação com outros destinos nacionais e internacionais. No geral, Miossec (1976, 1977) sugere que a atitude do turista varia à medida que o destino se desenvolve. A discussão a seguir procura examinar a referida mudança nas cidades de Inhambane e Xai-Xai, a partir da estrutura do tipo e volume de chegadas turísticas entre 2010 e 2020.

O movimento de turistas por províncias aumentou nas últimas décadas. Conforme a Figura 5.22, apesar da oscilação nos anos intermediários, que implicou na redução de visitantes. O

movimento viria a ganhar uma maior dinâmica a partir de 2016 para Inhambane, ao receber 351 881 turistas, portanto, superando o número alcançado em 2012, que foi de 338 400 turistas. Na província de Gaza, a recuperação se fez sentir em 2017, com a receção de 96 029 turistas, mais 7 116 alcançados em 2013. Em seis anos, as chegadas turísticas nas fronteiras provinciais aumentaram 33% em Inhambane (2012-2017) e 29% em Gaza (2013-2018).

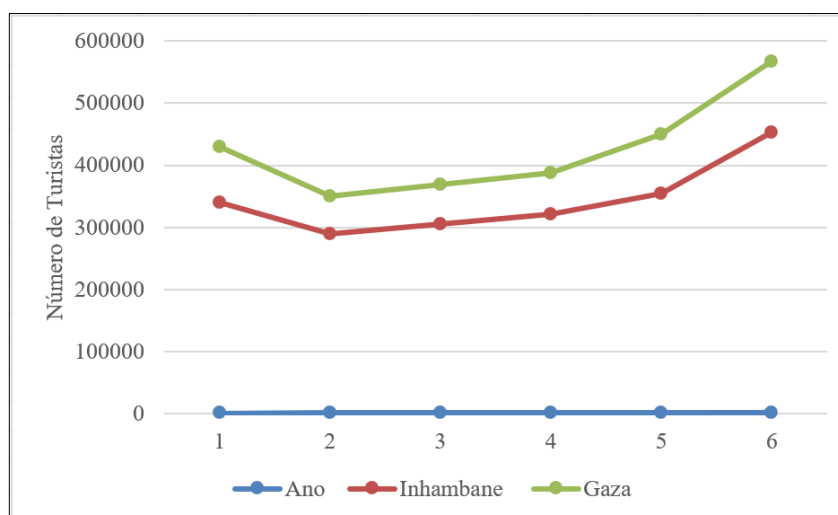


Figura 5.22 - Chegadas turísticas (construído a partir de DPCTI, 2019; DPCTG, 2019)

Em relação às capitais provinciais, a cidade de Inhambane apresentou uma tendência sempre crescente nas chegadas, em detrimento da cidade de Xai-Xai, que após um crescimento exponencial entre 2015 e 2016, teve uma queda significativa de -37% entre 2016 e 2017 (Figura 5.23). Como consequência, a nível provincial, a capital de Gaza arrecadou apenas 10% da produção no setor de alojamento, depois dos distritos de Bilene (50%), Mandlakazi (12%) e Limpopo (11%). Esta produção resultou da visita de 14 300 turistas, o equivalente a 12% do volume da província, portanto, perdendo com Bilene (37%) e Mandlakazi (13%).

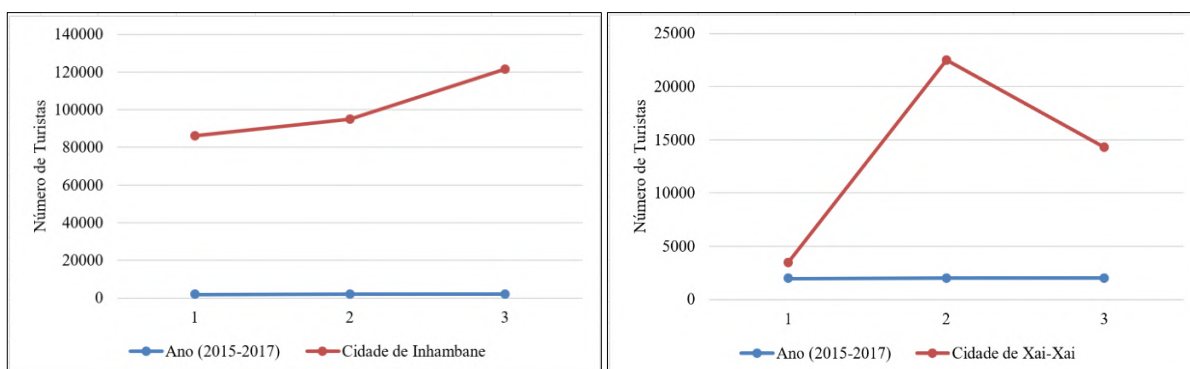


Figura 5.23 - Tendência das chegadas turísticas nas cidades de Inhambane e Xai-Xai (construído a partir de CMCI, 2018; CMCXX, 2018)

Diferentemente de Inhambane, a estrutura de chegadas em Xai-Xai é maioritariamente constituída por turistas domésticos, que teve uma variação marginal negativa de -0,25% entre 2017 e 2016, pelo facto de ter recebido mais turistas estrangeiros em 2016, conforme se

demonstra na Tabela 5.6. Inhambane teve uma variação positiva, tanto no número de turistas estrangeiros, assim como nacionais, com aproximadamente 37% e 8%, respetivamente. Apesar da queda do número de estrangeiros em 2019, cerca de 138 522 turistas visitaram Inhambane.

Tabela 5.6 - Estrutura das chegadas turísticas por cidade, 2015-2017 (construído a partir de CMCI, 2018; CMCXX, 2018; INE, 2020c)

Cidade	Turistas	2015	2016	2017	2018	2019	Variação Média (%)	
							2016/2015	2017/2016
Inhambane	Estrangeiros	61163	65534	89690	–	80957	7,15	36,86
	Nacionais	24982	29474	31844	–	57565	17,98	8,04
	Total	86145	95008	121534	–	138522	10,29	27,92
Xai-Xai	Estrangeiros	326	12140	3955	–	–	3623,93	-67,42
	Nacionais	3163	10371	10345	–	–	227,88	-0,25
	Total	3489	22511	14300	–	–	545,20	-36,48

A investigação incluiu um inquérito aplicado aos turistas de Inhambane, na sua maioria mulheres jovens, com destaque para as nacionalidades sul-africana, alemã, moçambicana, chinesa, portuguesa, brasileira e norte-americana. São turistas solteiros, funcionários públicos e com educação de nível superior na sua maioria, que preferem viajar com amigos e família, através da organização de suas próprias viagens, com recurso a carro particular/privado. Algumas viagens são organizadas por clubes ou associações, como as férias completas (transporte, alimentação, alojamento e animação turística) subsidiadas pelas empresas com o objetivo de motivar os seus recursos humanos.

A principal motivação da viagem é o lazer (17%), onde se destaca o turismo de sol e praia, seguido pelo turismo científico (14%) e turismo de aventura (14%) praticado nas ilhas, lagoas/lagos e comunidades recônditas da cidade. O turismo urbano é praticado sobretudo no centro da cidade, e tem como principais motivações a cultura (14%), os congressos (13%) e negócios (13%), e a observação da forma urbana (11%). A duração da estadia é de sete dias, para um gasto diário inferior a USD 100,00 (Tabela 5.7).

Em relação a cidade de Xai-Xai, pelo tipo do produto turístico oferecido, baseado na costa (substituto direto) verifica-se que as características motivacionais dos turistas seguem o mesmo perfil da cidade de Inhambane. Portanto, o lazer (30%), a aventura (16%), a investigação (14%) e os negócios e congressos (16%), constituem as principais motivações dos turistas (Tabela 5.7).

Diferentemente de Inhambane, a maioria dos turistas da cidade de Xai-Xai são homens jovens, de nacionalidade sul-africana, seguida por portugueses e brasileiros. A maior percentagem é representada por casais com ensino médio, trabalhadores de empresas privadas e estudantes, que gostam de viajar sozinhos e por organização própria, também através de um carro particular. Como em Inhambane, os turistas desta cidade permanecem uma semana e gastam por dia não mais de USD 100,00 (Tabela 5.7). Sobre os gastos com o turismo, 50% dos inquiridos em Xai-Xai ficou indiferente. Em Inhambane a taxa de indiferença foi de 47%.

Tabela 5.7 - Perfil demográfico dos turistas

Variável	Categoria	Inhambane (%)	Xai-Xai (%)	
Género	Masculino	39,7	60,3	
	Feminino	60,3	39,7	
Idade	15 - 24	29,4	25,6	
	25 - 44	33,3	30,8	
	45 - 64	31,7	34,6	
	> 65	5,6	9,0	
Nacionalidade	Itália	7,9	0,0	
	Africa do Sul	19	25,6	
	Portugal	9,5	14,1	
	Moçambique	12,7	0,0	
	Alemanha	13,5	0,0	
	EUA	8,7	9,0	
	China	11,1	7,7	
	Brasil	9,5	11,5	
	Austrália	0,0	10,3	
	Zimbabué	0,0	6,4	
	Outra	7,9	10,3	
	Estado civil	Casado (a)	28,6	33,3
		Solteiro (a)	34,1	29,5
Viúvo (a)		15,9	11,5	
Divorciado (a)		21,4	12,8	
Separado (a)		0,0	12,8	
Educação	Primária	7,9	12,8	
	Secundária	42,1	48,7	
	Superior	50,0	38,5	
	Outra	0,0	0,0	
Ocupação	Empresa privada	18,3	23,1	
	Emprego público	20,6	19,2	
	Estudante	19,8	23,1	
	Empresário	16,7	10,3	
	Aposentado (a)	18,3	17,9	
	Outra	6,3	6,4	
Duração da viagem	1 - 7 Dias	36,5	51,3	
	2 Semanas	24,6	24,4	
	1 Mês	23,8	12,8	
	2 - 3 Meses	15,1	11,5	
Meio de transporte	Autocarro	32,5	28,2	
	Avião	31,7	0,0	
	Carro particular	35,7	71,8	
	Outro	0,0	0,0	
Forma de viajar	Só	20,6	30,8	
	Com parceiro (a)	19,8	25,6	
	Com família	27,0	24,4	
	Com amigos	32,5	19,2	
Organização da viagem	Agências de viagens	23,8	16,7	
	Conta própria	39,7	57,7	
	Clubes/associações	29,4	12,8	
	Outra	7,1	12,8	
Motivação	Lazer	17,0	29,8	
	Negócio	13,2	8,8	
	Aventura	13,9	15,8	
	Estudo/pesquisa	14,0	14,0	
	Cultura	13,5	12,6	
	Congresso	13,4	7,0	
	Paisagem urbana	11,3	6,0	
	Outra	3,8	6,0	
Gasto diário	< 100 USD	34,9	35,9	
	101 – 500 USD	12,7	12,8	
	501 – 1000 USD	5,6	1,3	
	> 1001 USD	0,0	0,0	

NB: Inhambane (n = 126), Xai-Xai (n = 78).

A concentração no espaço e no tempo é uma das características da atividade turística. O turismo praticado em Inhambane e Xai-Xai não é alheio a estas duas constantes. Quanto ao espaço, como se fez referência, verifica-se uma forte convergência nas praias do Tofo (32%), Barra (29%) e Xai-Xai (36), embora o local de hospedagem continua a ser o centro da cidade, com 33% e 49% de concentração para Inhambane e Xai-Xai respetivamente (Tabela 5.8), embora em conjunto as praias de Inhambane constituam o principal local para pernoitar.

Tabela 5.8 - Preferência do turista em relação a cidade

Variável	Categoria	Inhambane (%)	Xai-Xai (%)
Frequência de visita	< 5 Vezes	45,2	29,5
	5 - 10 Vezes	25,4	23,1
	> 10 Vezes	29,4	47,4
Local de hospedagem	Centro da cidade	33,3	48,7
	Praia do Tofo	31,7	0,0
	Praia da Barra	28,6	0,0
	Praia de Xai-Xai	0,0	35,9
	Outro	6,3	15,4
	Familiares	15,9	20,5
	Amigos	19,8	24,4
Fonte de informação	Internet	15,1	10,3
	Redes sociais	9,5	9,0
	Televisão	9,5	20,5
	Rádio	7,9	6,4
	Revistas/jornais	10,3	2,6
	Outra	11,9	6,4

Em relação ao tempo, a concentração está em duas épocas (alta e baixa). Abril, junho a julho, e dezembro a janeiro são os meses de pico, devido a semana da Páscoa, férias escolares do primeiro semestre e de fim do ano que coincide com o Natal, respetivamente. A distribuição de fluxos turísticos entre as praias e a área central das cidades, não é surpreendente, não só pela maior convergência de equipamentos, mas também pela oferta turística natural. A atividade turística é afetada por esta sazonalidade, agravada pela inexistência de um plano conjunto com vista a fazer face os impactes negativos causados na época baixa.

A avaliação da forma (paisagem) urbana, como elemento do espaço (turístico), foi importante para descrever o grau de atratividade das cidades, considerando a satisfação dos turistas, a partir da sua ponderação no ato do consumo desta forma que lhe é ofertada a partir de atrativos naturais e culturais, e também dos elementos de estrutura e do contexto urbano, que viabilizam a atividade turística. Os referidos atrativos e elementos, foram avaliados considerando sobretudo, o estado de conservação e utilidade turística. Trata-se de uma abordagem consistente, já que cerca de 55% e 71% dos turistas afirma ter visitado entre 5 e 10 vezes e mais de 10 vezes as cidades de Inhambane e Xai-Xai, respetivamente (Tabela 5.8).

Em Inhambane, a avaliação da qualidade do clima, das praias, da paisagem cultural e das excursões guiadas, foi de excelente, boa e razoável, com respostas de 37%, 34%, 28% e 27%, respetivamente. Os turistas avaliaram positivamente o estado de conservação do meio ambiente (61%), e da flora e fauna (67%). Cerca de 25% e 24% dos turistas consideram razoável a estrutura histórica e a arquitetura da cidade, respetivamente, contudo, este número precisa ser

analisado, já que a maior parte dos inqueridos (27% e 24%) optou pela indiferença, em relação a estas duas variáveis.

Quanto aos elementos de estrutura e do contexto urbano, houve uma ponderação positiva (boa e excelente) em relação a qualidade do alojamento (43%) e serviços de alimentação e bebidas (56%), incluindo os bares e discotecas (44%). Outra avaliação satisfatória foi atribuída ao sistema de segurança, cerca de 59% distribuídos hierarquicamente entre boa, razoável e excelente qualidade, por outro lado, 23% considera aceitável, e 21% considera boa a qualidade do saneamento do meio, embora 21% dos turistas não tenha respondido a esta pergunta e 17% tenha avaliado com má a situação do saneamento na cidade.

Os museus, supermercados e parques de diversão (jardins e espaços verdes) tiveram avaliação razoável, com 30%, 24% e 20%, respetivamente. Igualmente, a rede de estradas (28%), o transporte rodoviário (25%) e os transportes no geral (24%), embora com oferta aceitável para a maioria, de seguida os turistas avaliaram como má a qualidade destes elementos de estrutura, com 22%, 16% e 17% respetivamente.

A sinalização rodoviária foi a variável que teve a péssima avaliação, com 22%, embora a seguir, 17% tenha ponderado como aceitável, por sua vez, igual percentagem dos turistas ficou indiferente. Outra ponderação negativa (má e péssima) recaiu nos parques de estacionamento (40%) e nas conectividades-distâncias-paragens-alternativas (34%). Cenário preocupante foi também observado na sinalização turística, onde houve um empate entre os que mediram esta variável como aceitável (19%) e má (19%), sabendo-se de antemão que 17% não respondeu à questão e 16% mediu como péssima a situação da sinalização turística.

As agências de viagens (29%), centros de informação turística (28%), passeios guiados (27%) e serviços de interpretação da cidade (24%), tiveram as respostas com as maiores taxas de indiferença, embora a seguir, estes serviços tenham sido considerados razoáveis, com 18%, 20%, 21% e 19% respetivamente, em terceiro lugar, com 17% para cada serviço, os mesmos foram avaliados como maus, com exceção dos serviços de interpretação, onde a insatisfação foi de 30%, entre má e péssima qualidade. Na prática, por não existirem agências, centros de informação e empresas que prestam serviços de guias e interpretação turística nas cidades em análise, estes serviços são assumidos pelas unidades de alojamento. A maioria dos turistas manteve-se indiferente também na questão sobre os medicamentos de emergência, com 21%, seguido de avaliação má e péssima, com 34% repartidos equitativamente. A qualidade dos cuidados médicos é razoável (21%), má (19%) e péssima (19%).

Em relação a Xai-Xai, as condições climáticas (46%) e a qualidade das praias (53%) também foram excelentes. Nesta avaliação os turistas incluíram os serviços de alimentação e bebidas (38%). Sobre estas três variáveis, a média de satisfação esteve acima dos 80%. Houve ainda satisfação (razoável, boa e excelente) quanto ao estado de conservação do ambiente costeiro (74%), da flora e fauna (71%) e da arquitetura local (57%). A maioria das respostas considerou

razoável os eventos especiais (33%) e a paisagem cultural (32%), contudo, a seguir as respostas foram negativas (má conservação), com 29% e 26%, respetivamente.

Conforme o modelo da Figura 5.24, os elementos de estrutura e o contexto urbano também foram avaliados na cidade de Xai-Xai. Portanto, houve satisfação em relação aos museus (67%), segurança pública e privada (67%), supermercados (76%), alojamento (77%), excursões (82%) e bares e discotecas (83%). As rodovias (38%), sistema de transportes no geral (37%), o saneamento do meio (32%) e transporte rodoviário (27%), tiveram qualidade aceitável nesta urbe, contudo, seguida de avaliação negativa (má), com 19%, 19%, 17% e 17%, respetivamente.

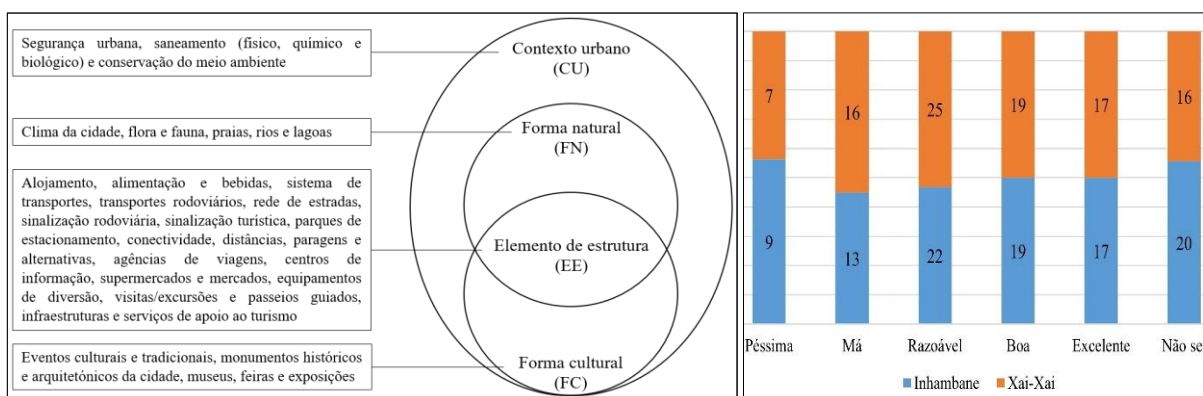


Figura 5.24 - Determinantes da atratividade e avaliação global das cidades (%)

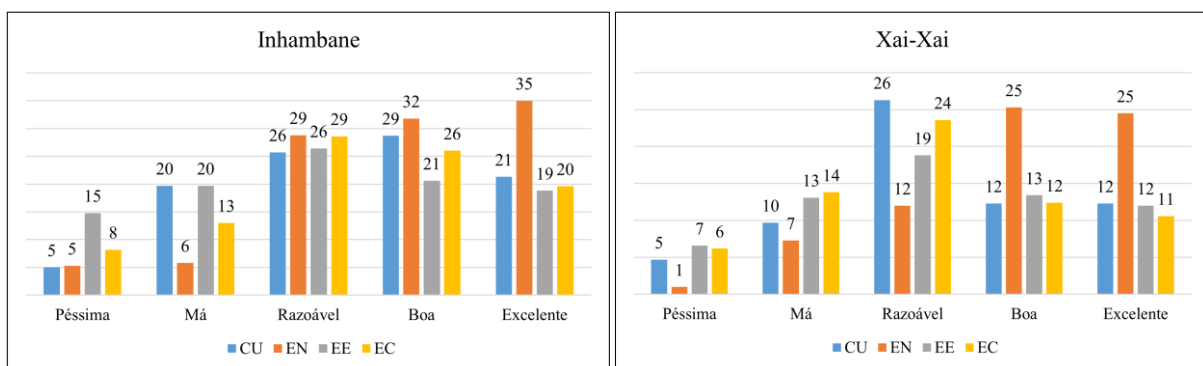


Figura 5.25 - Média da avaliação dos determinantes da forma urbana

A maioria dos inquiridos respondeu negativamente em relação às conetividades-distâncias-paragens-alternativas (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%). Contudo, a seguir, estes serviços tiveram uma avaliação satisfatória, com exceção dos centros de informação.

A Figura 5.24 avalia de forma global os atrativos naturais e culturais, os elementos de estrutura e o contexto urbano que constituem a forma urbana das cidades em análise. Hierarquicamente,

a avaliação foi razoável, boa, excelente, má e por fim péssima, tendo a cidade de Inhambane ficado com 22%, 19%, 17%, 13% e 9%, respetivamente, e a cidade de Xai-Xai com 25%, 19%, 17%, 16% e 7%, respetivamente.

A satisfação dos visitantes de Inhambane foi de 58%, contra 61% de Xai-Xai. Igualmente, as respostas indiferentes foram superiores em Inhambane, com 20% (segundo lugar no posicionamento geral), contra 16% em Xai-Xai (quarto lugar), contudo, a amostra de Inhambane foi de 126 turistas contra 78 turistas. As Figuras 5.24 e 5.25 mostram a percentagem global e os valores médios de avaliação, de acordo como o modelo dos determinantes ou fatores de atratividade turística das cidades de Inhambane e Xai-Xai.

A atratividade das cidades moçambicanas é determinada em primeiro lugar, pelos elementos da forma natural e cultural. Contudo, como são oferecidos pela natureza e pelo Homem, esses elementos são insuficientes para garantir a permanência de turistas. Corroborando com Cunha (1997, 2003), torna-se com efeito, necessário a oferta de equipamentos e serviços turísticos que, por um lado, permitam o deslocamento (transportes) de pessoas e por outro, assegurem a sua permanência (alojamento, restauração, equipamentos de lazer, etc.). Sem estes equipamentos não existirá atividade turística, embora possam existir deslocamentos. Com base neste argumento, avaliou-se os preços praticados nos equipamentos turísticos das urbes. Isso se tornou imprescindível, pois, como defende Lemos (2003), com o aumentando da globalização, as cidades dos mais diferentes cantos do mundo disputam as preferências dos (mesmos) turistas, procurando informá-los sobre a qualidade de seus produtos (a forma turística) a fim de influenciá-los em suas decisões de consumo.

Como ilustra a Figura 5.26, a maioria dos turistas considera razoável o preço dos serviços. Em Inhambane a percentagem foi de 24%, contra 35% de Xai-Xai, o que significa que Inhambane é a cidade mais cara. De acordo com os gráficos, o índice de satisfação em Xai-Xai com o preço (razoável, baixo e muito baixo) de alojamento, alimentação e bebidas, transportes, comércio turísticos, agenciamento e entretenimento, foi de 73%, 77%, 55%, 77%, 39% e 57% respetivamente, contra 49%, 44%, 46%, 50%, 45% e 27% respetivamente.

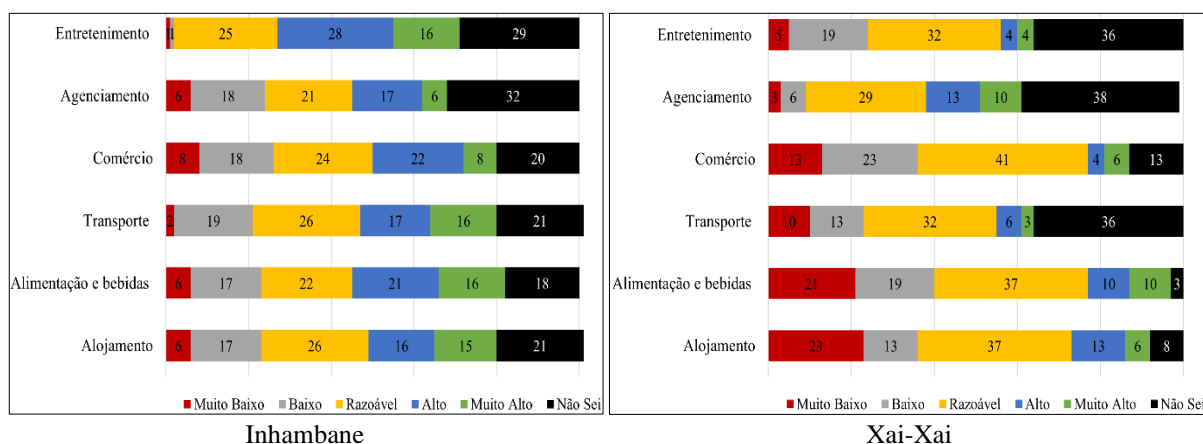


Figura 5.26 - Avaliação de preços dos serviços turísticos nas cidades (%)

Em outras palavras, em Inhambane, depois de razoável, os preços foram ponderados como sendo altos e muito altos. Por outro lado, foi nesta cidade onde se obteve maior percentagem de respostas indiferentes. Em Xai-Xai, estes números foram significativos nas áreas de transportes, agenciamento e entretenimento. Destacar ainda que a maior parte dos turistas (28%) considerou alto o preço das atividades turísticas em Inhambane.

O planeamento da oferta turística deve ser repensado tendo em conta a avaliação feita pelos turistas, para aumentar a competitividade turística. Corroborando com Beni (2008), no espaço altamente competitivo do turismo, o fator “qualidade” é o único critério que se impõe de maneira natural para determinar o êxito ou o malogro do território. Por exemplo, para as ponderações negativas que se refletiram no preço do alojamento, o problema não é a qualidade em si que não é compatível com o preço praticado, mas sim a falta de criatividade local, devido a lógica de padronização internacional que tende a homogeneizar a oferta turística no mundo inteiro. Como consequência, as cidades moçambicanas, pelo facto de serem espaços estratégicos das redes globais do alojamento turístico, acabam por repetir taxativamente a oferta padrão desenvolvida nos países europeus, americanos e asiáticos.

A análise anterior, também deve ser feita na área dos transportes turísticos, agências de viagens e empresas de animação turística, que praticamente não existem nas cidades em análise. Por outro lado, subsistem poucos equipamentos para o comércio turístico, isto é, espaços para a venda de artigos locais, como os mercados de artesanato e lojas de convenientes. Outras questões estão relacionadas com a estética arquitetónica e estado de conservação dos equipamentos, já que algumas construções são feitas em dunas primárias ou em ecossistemas sensíveis⁶⁶, o que perturba a forma turística criada pelo próprio ecossistema e retraia a procura.

No geral, o preço praticado na oferta de serviços é aceitável para a maioria dos turistas, razão pela qual tencionam visitar a cidade, e recomendá-la a amigos e familiares (Tabela 5.9). Contudo, esta oferta precisa ser melhorada para aumentar o índice de satisfação do visitante, e consequentemente, aumentar a sua despesa diária, ainda abaixo de USD 100,00.

Tabela 5.9 - Cenários de intenções futuras dos turistas nas cidades

Variável	Categoria	Inhambane (%)	Xai-Xai (%)
Visitar novamente	De certeza que não	4,0	3,8
	Provavelmente não	8,7	3,8
	Não sei	11,1	12,8
	Provavelmente sim	29,4	21,8
	De certeza sim	46,8	57,7
Recomendar a cidade	De certeza que não	4,8	5,1
	Provavelmente não	4,8	11,5
	Não sei	11,1	7,7
	Provavelmente sim	31,7	14,1
	De certeza sim	47,6	61,5

⁶⁶ Quando os equipamentos turísticos foram implantados, a regulamentação ambiental já definia as zonas e os sistemas frágeis que incluem as zonas primárias. No entanto, foi nessas zonas que a maior parte dos investidores na Barra e no Tofo preferiram implantar as suas construções. Como exemplo de construção em zonas sensíveis, temos o Flamingo Bay (Barra), que foi construído sobre o mangal. Este estabelecimento, suscitou uma forte controvérsia devido aos impactes ambientais negativos a ele associados, como observou Xavier (2009).

Como se constatou, o lazer e a aventura, incluindo atividades desportivas e o mergulho, constituem as principais motivações dos visitantes. Desta forma, o turismo de sol e praia é o principal produto oferecido. É com base no tipo de produto que se pode definir o tipo de turista que procura as cidades moçambicanas.

Em ambas cidades estudadas, os turistas escolheram-nas como opção principal para visitar (52% para Inhambane e 42% para Xai-Xai), e tencionam revisitá-las e recomendá-las a amigos e familiares. Na sequência, 39% dos turistas em Inhambane e 38% em Xai-Xai, afirmaram que a cidade foi opção secundária, apontando como destino principal as praias vizinhas de Jangamo, Paindame, Cocos e Ligogo, na província de Inhambane, ou de Bilene, Zongoene, Chongoene, Chizavene, e Chidenguele em Gaza. Alguns turistas em Xai-Xai tinham como destino principal as praias de Inhambane.

Outros turistas escolheram as áreas de conservação, como o Parque Nacional do Arquipélago do Bazaruto (Inhambane) e o Parque Nacional do Limpopo (Gaza), como opção principal. Em todo o caso, os turistas têm ao longo da faixa costeira uma variedade de opções de produtos substitutos (sol e praia, e dinâmica urbana cosmopolita), e mais para o interior, se destacam os produtos complementares baseados nas áreas de conservação. Desta forma, existe na região, a rara oportunidade de integração *Beach and Bush*. Em ambas cidades, foi através de amigos e familiares que a informação foi veiculada, ou por meio da Internet e Televisão.

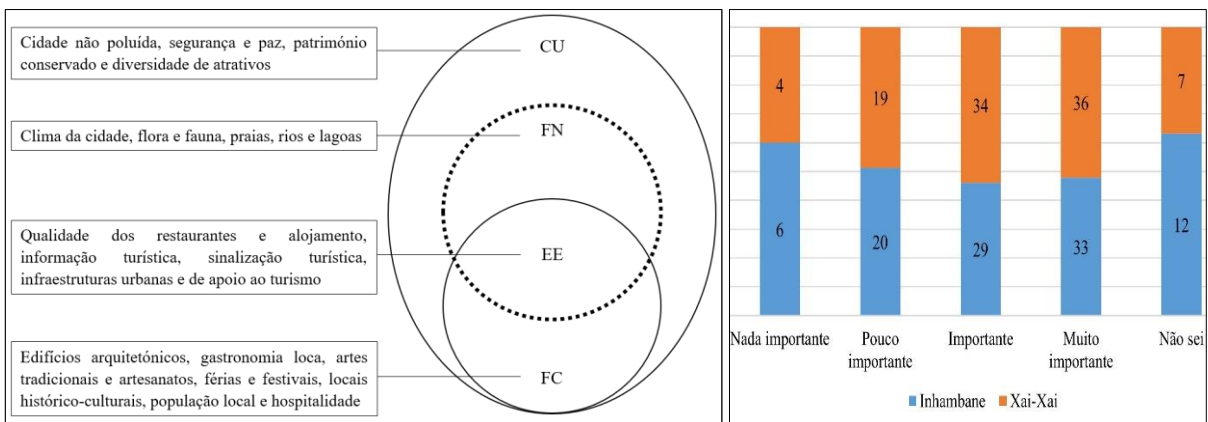


Figura 5.27 - Importância dos determinantes da atratividade urbana e avaliação global (%)

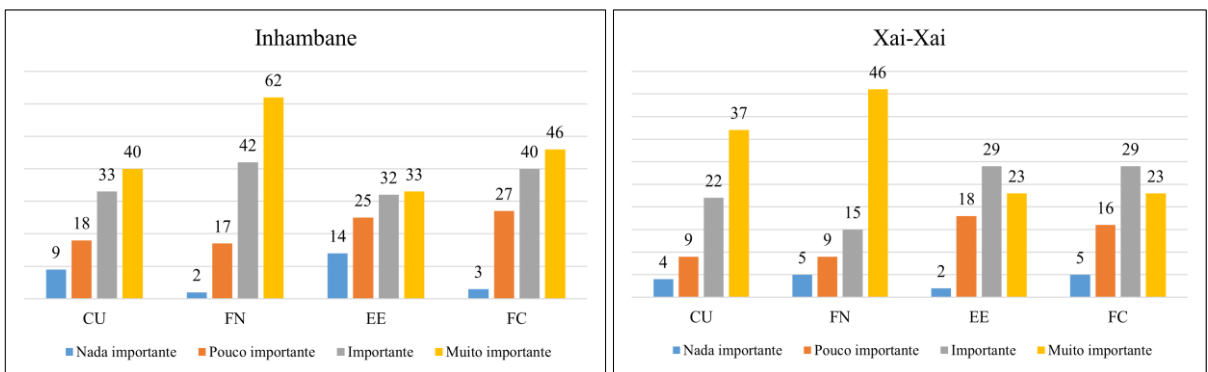


Figura 5.28 - Média do grau de importância dos determinantes da forma urbana

Os gráficos das Figuras 5.27 e 5.28 mostram o grau de importância dos fatores da forma urbana que constituem determinantes da atratividade turística, de acordo com os visitantes. Portanto, os resultados têm uma correlação com a avaliação feita nas Figuras 5.24 e 5.25. Uma estimativa global mostra que tanto os aspetos naturais, assim como os culturais foram avaliados como muito importantes e importantes, atingindo 62% em Inhambane e 70% em Xai-Xai.

Uma avaliação específica, mostra que os aspetos da forma urbana natural como as praias e o clima da cidade constituem as variáveis mais importantes. Na cidade de Inhambane, as respostas foram de 57% e 40% respetivamente, e 59% e 57% para Xai-Xai, respetivamente. Estes dados corroboram com o perfil motivacional dos turistas e foram determinantes na escolha das cidades moçambicanas e na decisão de viajar.

Sobre a forma urbana cultural, apesar do interesse em conhecer a população residente (56% para Inhambane e 49% para Xai-Xai), e da importância atribuída a gastronomia típica e dos locais de interesse histórico-cultural, mais de 65% dos turistas não tem muito interesse em conhecer os edifícios arquitetónicos. Por outro lado, embora importantes, não há muito interesse em conhecer as artes tradicionais e o artesanato. Em Xai-Xai, é acrescentada a participação em feiras e festivais. Esta reduzida preferência deriva da fraca conservação e divulgação do património cultural, embora exista o Decreto 10/88, de 22 de dezembro, que aprova a Lei de Proteção de Património Cultural. Como consequência, para o turista, a cidade de Inhambane ou de Xai-Xai é um *mono-produto* costeiro, em que o sol e praia, constitui a única atração.

Refletir sobre o património cultural, e a forma como este atrativo pode ser (re)ativado para fins turísticos, em atividades complementares e/ou substitutas às tradicionais atividades [...] ainda é um assunto pouco debatido, não só por parte dos políticos, técnicos e planeadores territoriais diversos, assim como por parte das instituições de ensino e pesquisa, sobretudo para um município no qual o Turismo se instalou e continua a crescer com base na (re)apropriação do património natural, ou de atrativos de influência heliotrópica e telassotrópica⁶⁷. (Maxlhaieie & Catrogiovanni, 2014, p.371)

O desenvolvimento de políticas, planos e programas de diversificação da oferta é importante para ultrapassar este problema, com se discute mais adiante, no capítulo sobre indicadores de sustentabilidade da atividade turística. Trata-se de um exercício que pressupõe a participação efetiva dos agentes responsáveis pela produção do espaço urbano e desenvolvimento do turismo (setor público, setor privado e população residente).

Com o aumento das chegadas turísticas internacionais, a preocupação com a conservação do meio ambiente, segurança urbana e bem-estar local também tendem a aumentar, o que significa que os mercados emissores não são simples atores exógenos, que olham para as cidades apenas na perspetiva utilitária, isto é, com vista apenas a satisfazer necessidades turísticas. A internacionalização do turismo e o progresso na perceção das cidades, coloca as mesmas na segunda fase de urbanização turística, de acordo com o modelo de Miossec (1977), embora Xai-Xai receba menos turistas estrangeiros e ofereça menos atrativos em relação a Inhambane.

⁶⁷ Atrativos onde o sol e as praias são fatores que originam os fluxos turísticos (Montejano, 2001).

5.4.5 Atitude dos residentes face ao desenvolvimento do turismo

O quarto e último elemento do modelo de evolução do espaço turístico examina a reação da população residente e da autoridade local com poder de tomada de decisão. Esta subseção analisa a atitude dos residentes face ao turismo nas cidades moçambicanas nos últimos anos, com o objetivo de identificar possíveis padrões de mudança (positiva e/ou negativa).

A análise da atitude contou com um inquérito aplicado a população residente, representada na sua maioria por homens, entre os 25 e 44 anos de idade, com educação primária (Inhambane) e secundária (Xai-Xai) completas, que moram nas urbes entre 20 e 40 anos. Diferentemente de Xai-Xai, onde a função pública é a principal ocupação, grande parte da população de Inhambane se dedica ao comércio e afirma ter alguma instrução na área de turismo, adquirida no ensino geral e/ou superior (Tabela 5.10).

Tabela 5.10 - Perfil demográfico da população residente

Variável	Categoria	Inhambane (%)	Xai-Xai (%)
Género	Masculino	59,4	60,9
	Feminino	40,6	39,1
Idade	15 – 24 anos	25,9	33,1
	25 – 44 anos	39,5	47,9
	45 – 64 anos	21,5	14,8
	> 65 anos	13,1	4,2
Educação	Ensino primário	36,6	30,2
	Ensino secundário	31,7	39,6
	Ensino superior	22,3	25,8
	Outra	9,4	4,4
Educação no turismo	Sim	47,4	31,3
	Não	52,6	68,8
Ocupação	Empresa privada	14,7	12,5
	Emprego público	8,9	25,8
	Estudante	11,8	20,3
	Empresário	11,0	10,7
	Conta própria	13,9	13
	Aposentado	1,0	1,3
	Comércio	18,1	13
	Agropecuária	10,7	–
	Outra	9,9	3,4
Tempo de residência	< 10 Anos	22,3	20,6
	10 - 20 Anos	26,4	26,3
	20 - 40 Anos	27,7	27,6
	> 40 Anos	23,6	25,5

NB: Inhambane (n = 382), Xai-Xai (n = 384).

A Tabela 5.11 é inerente ao contributo do turismo na transformação das cidades. Para facilitar a interpretação, um conjunto de 27 variáveis que melhor representam os custos e os benefícios da atividade turística foram categorizadas em quatro componentes⁶⁸, nomeadamente: (i) os benefícios na qualidade de vida (com nove variáveis); (ii) os custos ambientais e sociais da atividade (dez variáveis); (iii) os benefícios económicos (três variáveis) e as (iv) implicações institucionais relacionadas com o planeamento e governança (com cinco variáveis).

⁶⁸ Ribeiro & Valle (2013) conceberam o modelo onde examinam as três primeiras componentes em Cabo-Verde. Com base neste modelo, Maxilhaieie (2015) estudou a atitude dos residentes em Inhambane.

Tabela 5.11 - Contributo do turismo no desenvolvimento das cidades

Componente	Categoria	Inhambane (%)	Xai-Xai (%)
Benefícios na qualidade de vida	Piorou	25,7	22,1
	Manteve	24,8	28,4
	Melhorou	28,2	28,9
	Não sei	21,3	20,6
Custos ambientais e sociais	Piorou	23,2	23,3
	Manteve	23,8	26,7
	Melhorou	30,5	29,0
	Não sei	22,5	20,9
Benefícios económicos	Piorou	32,5	23,6
	Manteve	26,5	27,7
	Melhorou	34,0	28,0
	Não sei	7,0	20,8
Planeamento e governança	Piorou	26,6	26,4
	Manteve	22,4	26,8
	Melhorou	22,2	24,1
	Não sei	28,8	22,7

NB: Inhambane (n = 314), Xai-Xai (n = 341).

Componente 1 - Benefícios na qualidade de vida

Sobre a qualidade de vida, onde são englobados aspetos de âmbito económico, social e ambiental, de acordo com a maioria dos inquiridos, o turismo contribuiu positivamente, através da melhoria da qualidade da infraestrutura urbana e serviços públicos, do saneamento do meio, e do comércio e iniciativas empreendedoras locais. Na cidade de Xai-Xai, os benefícios foram assinalados ainda na sinalização rodoviária e na iluminação pública, o que representa uma vantagem potencial, uma vez que os principais pontos turísticos se localizam na área urbana.

As ponderações provam que a importância do turismo nas urbes melhorou nos últimos dez anos, e tem contribuído para a cidade, com respostas de 38% e 36% em Inhambane e Xai-Xai, respetivamente. Por outro lado, existe uma expectativa depositada no turismo como meio para melhorar a qualidade de vida. Contudo, os residentes, sobretudo de Inhambane, reconhecem que certos eventos como a inflação do preço de produtos básicos, o acesso restritivo a equipamentos e serviços turísticos, a sinalização e a iluminação pública, pioraram.

Os problemas relacionados com o fornecimento de infraestrutura (sobretudo água, energia, estradas e telecomunicações), e com a prestação de serviços económicos e sociais (transportes, habitação, educação, saúde e saneamento do meio) foram sintetizados nos quadros 5.4 e 5.5, respetivamente. Alguns residentes (21%) optaram pela indiferença, sem incluir os indivíduos não abrangidos nesta fase de recolha de dados (Tabela 5.11), o que constitui matéria para investigações futuras. Os residentes indiferentes reconhecem menos os benefícios da atividade turística, quer na qualidade de vida, quer em termos económicos, mas também não admitem que esta atividade gera custos ambientais e socioculturais significativos, e que também esteja a melhorar a governança do bairro ou da cidade.

A Figura 5.30 traz uma avaliação média relativa ao fornecimento de infraestrutura urbana e prestação de serviços públicos nas cidades (municípios). Em Inhambane, as ponderações totais evidenciam percentagens mais elevadas na classificação péssima, nomeadamente, na rede de

estradas (26%), parques de estacionamento (26%), abastecimento de água (26%), saúde (25%), sinalização rodoviária (25%), sistema de transportes (22%), saneamento (22%), telecomunicações (22%), mercados e/ou supermercados (22%), educação (21%) e fornecimento de energia (20%). Nas ponderações positivas (muito boa) se destaca a segurança com 23%, enquanto 19% considerou razoável a qualidade dos transportes rodoviários, e 39% avaliou como sendo razoável e muito boa a conectividade-distância-paragens-alternativas do sistema rodoviário.

Na cidade de Xai-Xai, a maioria considerou razoável as variáveis que integram as infraestruturas e serviços públicos, nomeadamente, os transportes no geral (28%), estradas urbanas (26%), transportes rodoviários (24%), conectividade-distância-paragens-alternativas (24%), segurança (24%), sinalização (24%), mercados e/ou supermercados (23%), educação (23%) e serviços de saúde (21%). O abastecimento de energia e água, e as telecomunicações, tiveram uma boa classificação, com 26%, 24% e 23%, respetivamente. Os residentes demonstraram insatisfação no estacionamento (22%) e saneamento (21%), devido a péssima qualidade. Não obstante, 22% dos inquiridos, também avaliou o sistema de estacionamento como sendo razoável.

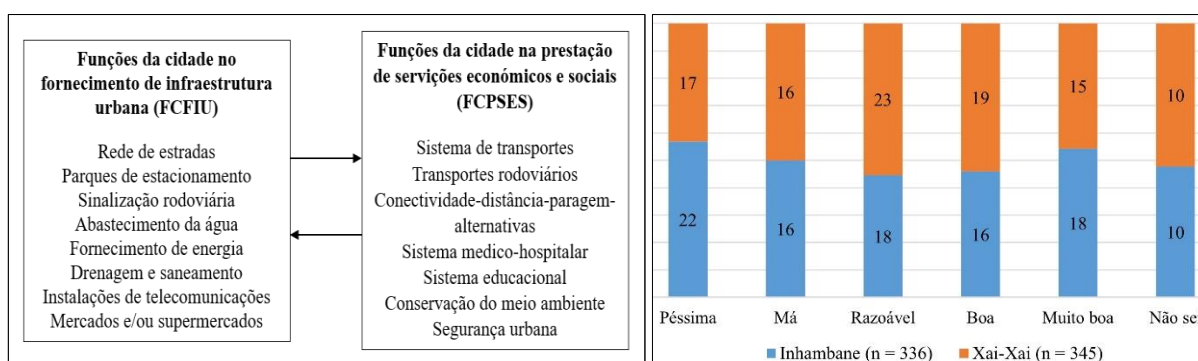


Figura 5.29 – Funções das cidades de Inhambane e Xai-Xai e sua avaliação global (%)

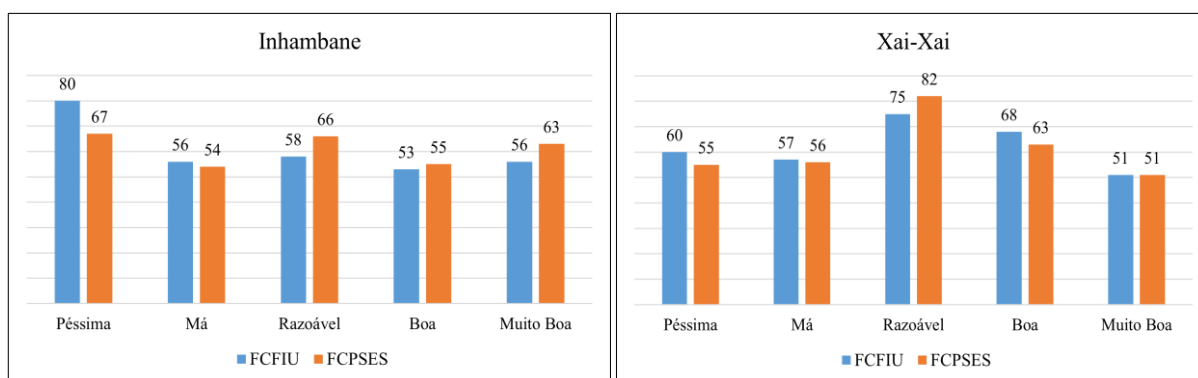


Figura 5.30 - Média da avaliação da infraestrutura urbana e serviços públicos

No global, 22% da população de Inhambane considerou a situação atual da infraestrutura e serviços públicos como péssima, embora para 18,3% e 17,7%, a situação seja razoável e muito boa, respetivamente. A seguir, a ponderação da população nesta avaliação foi de má (16,4%) e boa (16,1%) qualidade (Figura 5.29). Em Xai-Xai, 22,7% e 18,9% da população avaliou como

sendo razoável e boa a qualidade de infraestrutura e serviços urbanos, respetivamente, contra 16,7% e 16,4% que considerou como péssima e má esta qualidade. Os resultados demonstram que para a maioria da população de Xai-Xai, a situação atual é satisfatória, considerando ainda que quase 15% classificou como muito boa a infraestrutura e serviços em análise.

A discussão anterior prova que os benefícios do turismo na qualidade de vida são interpretados de forma diferente, de acordo com a realidade de cada cidade, embora prevalece o entendimento comum de que o turismo tenha melhorado as estruturas socioeconómicas locais (Tabela 5.11), com incidência para os benefícios no fornecimento da infraestrutura e prestação de serviços (Figura 5.30). De acordo com as vantagens mencionadas, na cidade de Xai-Xai foram identificados mais benefícios, ao mesmo tempo em que houve maior satisfação (56,5%) por parte dos residentes, embora 10,4% tenha optado pela indiferença (Figura 5.29).

Em Inhambane, os residentes começam a ter mais reservas em relação a esse contributo, devido a ocorrência de vários fatores, dentre os quais se destacam: (i) o significado da “indústria do turismo” na província de Inhambane em geral e na cidade capital em partícula, como se fez referência, Inhambane ocupa o segundo lugar, depois da cidade de Maputo em termos de capacidade da “indústria do turismo”; (ii) a internacionalização da atividade turística, intensificada com o aumento de fluxos turísticos estrangeiros; (iii) a existência de uma estrutura territorial heterogênia, que permite o desenvolvimento da atividade em diferentes áreas (urbanas, semiurbanas e rurais); (iv) a presença de uma população com maior contato e experiência com a atividade turística na cidade; e (v) a existência de uma população com formação e/ou mais informada sobre o turismo no seu dia-a-dia, como se discute adiante.

Componente 2 – Custos ambientais e sociais

Os custos ambientais e sociais estão relacionados com as desigualdades sociais, consumo de drogas, alcoolismo e prostituição, respeito às tradições e locais de interesse histórico-cultural, relacionamento com o visitante, insegurança e criminalidade, qualidade do ambiente construído em harmonia com o respeito a arquitetura local, alteração da forma urbana e da biodiversidade, e poluição ambiental.

De acordo com a Tabela 5.11, existe um forte nível de concordância entre as duas cidades. Para além dos que optaram pela indiferença, os residentes manifestaram uma atitude positiva em relação a esta componente (31% em Inhambane e 29% em Xai-Xai). De seguida, concordaram que a situação se manteve (24% em Inhambane e 27% em Xai-Xai), e por fim, 23% dos residentes de cada urbe considerou que os custos socioambientais derivados da atividade turística pioraram nos últimos dez anos.

Os custos em referência estão mais relacionados com o consumo de drogas, alcoolismo, prostituição e criminalidade, que tendem a crescer nas urbes, sobretudo nas praias. Apesar da percepção global que os residentes têm em relação aos impactes negativos, são os residentes das áreas urbanas que expõem uma atitude mais realista ao fenómeno, em parte, devido ao maior nível de instrução e acesso a informação, mesmo se envolvendo pouco com a atividade turística.

Os residentes da paria do Tofo, também começam a reconhecer estes custos, devido a maior visibilidade dos impactes nesta praia.

À medida que a atividade turística cresce no Tofo, Barra e praia de Xai-Xai, os residentes percebem que o aumento de incidentes criminais e de outros problemas sociais é diretamente proporcional ao aumento da população no seu bairro, portanto, influenciado pela imigração que é atraída pela atividade turística. Com o crescimento do turismo, a especulação imobiliária criou um tipo particular de conflitos de terra, que envolve os residentes entre si, e entre estes e o mercado turístico. O padrão de conflitos entre os residentes é marcado pela usurpação e ocupação, dupla atribuição e ocupação de terra, sendo os bairros de expansão os mais afetados.

Em relação aos problemas ambientais, ficou evidente que os residentes não estão devidamente esclarecidos sobre a forma como o turismo degrada os recursos naturais nos pontos turísticos, quer pela falta de informação e consciencialização, ou devido aos benefícios económicos imediatos. Contudo, a construção em dunas primárias ou em ecossistemas sensíveis é visível nas praias. Recentemente, mais de quatro equipamentos turísticos tombaram na Barra e Tofo devido a marés altas, sob influência da construção na zona de respiração do mar, o que exige a retirada dos equipamentos a menos de 30-50 m da linha da costa. Trata-se de um debate antigo, e acautelado pela legislação ambiental e turística, que defende a sustentabilidade das conceções urbanísticas e arquitetónicas e o modo de exploração dos equipamentos.

Componente 3 – Benefícios económicos

Na componente económica, três variáveis foram priorizadas, nomeadamente, os postos de emprego, rendimento do turismo que por sua vez possibilita a melhoria da qualidade de vida e, oportunidades de trabalho/negócio ligado ao turismo.

De acordo com a maioria, o turismo contribuiu satisfatoriamente para a economia local, portanto 34% dos residentes de Inhambane e 28% de Xai-Xai, afirmaram que o turismo trouxe impactes económicos positivos. Trata-se da única concordância observada entre as duas cidades, já que em Inhambane, 33% e 27% afirmaram que estes benefícios tinham piorado e se mantiveram, respetivamente. Em Xai-Xai, a segunda maior taxa de resposta concordou que a situação se manteve (28%), enquanto para 24%, tais benefícios pioraram (Tabela 5.11). Destacar que a taxa de indiferença foi elevada, cerca 21% contra apenas 7% de Inhambane.

O emprego direto gerado no setor do turismo, corresponde a variável que mais se deteriorou nas urbes, embora as oportunidades de negócio tenham melhorado com o crescimento da atividade turística, antes da Covid-19. De facto, pelas características das comunidades locais, maioritariamente rurais, onde a agropecuária e a pesca de subsistência constituem as principais atividades, os residentes veem no turismo uma alternativa de geração de renda.

Esta tendência não é recente, por exemplo, Nhantumbo (2009) concluiu que entre 1992 e 2008, que os residentes da zona costeira de Inhambane, aceitavam os visitantes e investidores do setor

na expectativa de conseguirem emprego e melhorarem a qualidade de vida. De acordo com Miossec (1977), esta euforia é particular da primeira fase do desenvolvimento do turismo.

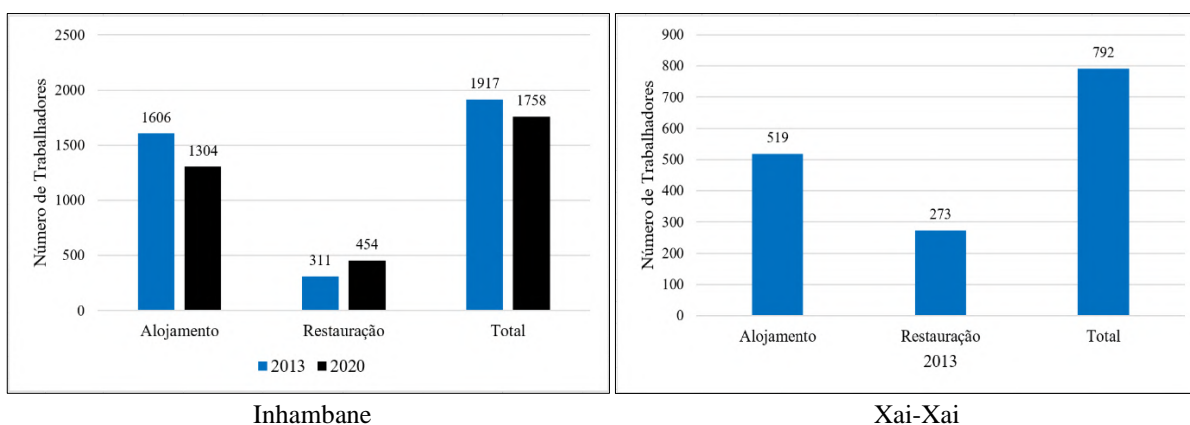


Figura 5.31 - População empregada nos equipamentos turísticos

Contudo, atualmente, existe uma relativa mudança da atitude dos residentes em relação a euforia depositada no turismo. Entre 2013 e 2020, o número de pessoas empregadas nos equipamentos de alojamento e restauração em Inhambane reduziu significativamente (- 8,3%), principalmente, devido a Pandemia da Covid-19, apesar da variação positiva de 46% verificada na restauração, o alojamento teve uma queda de -19%. O setor de alojamento é que oferece mais postos de emprego, portanto, mais de 75% da população empregada na cidade de Inhambane. Em Xai-Xai, a taxa é de pelo menos 65% (Figura 5.31).

Para além da redução do número de pessoas nas empresas, o tipo de emprego oferecido é também criticado. Os residentes desempenham funções meramente operacionais (guardas, jardineiros e pessoal de limpeza), sem qualquer tipo de formação ou treinamento, existindo situações de residentes que exerce suas funções sem assinatura prévia do contrato de trabalho.

O benefício imediato percebido com as remunerações, faz com que os residentes se distanciem de suas atividades tradicionais ligas aos setores primário e secundário para se dedicarem exclusivamente ao turismo. Desta forma, o turismo tende a criar uma dependência permanente no seio dos residentes, porém, sem sustentabilidade, sobretudo, devido a sazonalidade turística que afeta diretamente o número e o tipo de emprego oferecido nas urbes.

Os aspetos mencionados devem constituir objetos de estudos futuros, já que as comunidades continuam a depositar no emprego, sua maior expectativa. Aproximadamente 65% da população residente de Inhambane e 69% de Xai-Xai, afirma que a atividade turística é bem-vinda na cidade, e o relacionamento com os turistas é saudável. Este forte nível de concordância foi consubstanciado quando mais de 70% da população defende o emprego como a melhor forma em que o turismo pode contribuir para promover o desenvolvimento económico.

Paralelamente, outras questões consideradas neste debate estiveram relacionadas com o aumento do salário mínimo, investimento em mais equipamentos turísticos, revisão e fiscalização da política de responsabilidade social e aposta no turismo doméstico (social),

através da revisão de tarifas, além do alargamento das oportunidades de negócio, reconhecendo a transversalidade e o efeito multiplicador do turismo.

Componente 4 – Planeamento e governança

Com cinco variáveis, a última componente analisa a participação dos residentes no processo de planeamento do turismo, com impacto no planeamento (urbano) territorial, transparência e responsabilidade na governação do setor, corrupção por parte do governo e o engajamento na gestão sustentável da cidade por parte das autoridades públicas e setor privado, com o desenvolvimento da atividade turística nos últimos dez anos.

De acordo com a maioria dos residentes de Inhambane, o planeamento e governança piorou (27%) entre 2010 e 2020. Embora 22% tenha considerado que a situação melhorou, e igual percentagem tenha achado que a quadro se manteve, 29% ficou indiferente em relação a esta questão, por motivos não claros, contudo, o clima de medo, a instrumentalização política e a falta de informação por parte da população, são algumas hipóteses que podem ser avançadas. Na cidade de Xai-Xai, a indiferença foi também significativa, embora relativamente menor (23%). Nesta cidade, para 27% o cenário se manteve, para 26% piorou, enquanto 24% afirmou que melhorou (Tabela 5.11).

A diferença entre as variáveis que se mantiveram e que pioraram é de facto ínfima, de apenas 0,4%, sendo a variável “gestão sustentável da cidade”, onde houve satisfação da população. Apesar da fraca convergência entre estas duas cidades, considerando as respostas, os residentes estão insatisfeitos com a situação atual dos processos de tomada de decisão conduzidos pelo governo e pelo mercado turístico, com vista a resolver os problemas coletivos ligados ao desenvolvimento do turismo.

Cerca de 52% e 51% da população de Inhambane tem conhecimento e se relaciona com a atividade turística, respetivamente. Em Xai-Xai as taxas são de 51% e 34% respetivamente. O envolvimento da população com a atividade é mais indireto, isto é, através da venda de produtos agrícolas, pesqueiros, pecuários e artesanais (*souvenirs*) aos visitantes e operadores turísticos. O envolvimento direto é suportado pelos equipamentos de alojamento e de restauração, onde a população adquire trabalho a tempo inteiro ou sazonal. A maioria consegue adquirir emprego nos *lodges*, o que não surpreende, uma vez tratar-se da categoria de equipamento turístico comum nas cidades, como se identificou na subseção 5.4.2.

O envolvimento foi avaliado tendo em conta o nível de participação dos residentes no planeamento turístico, conforme a Figura 5.32. Mais do que discutir se participam ou não, a discussão esteve em torno de quando e como participam, onde novamente, as hipóteses antes apresentadas se fizeram sentir nesta discussão.

As maiores ponderações evidenciam que os residentes não participam no planeamento (38%), e não sabem se estão no processo (32% em Inhambane e 31% em Xai-Xai). Com pelo menos 30%, a convergência se fez sentir também nos residentes que afirmaram ter participado no

processo. Geralmente, a participação se efetiva na fase de implementação de um projeto turístico, onde a população oferece a sua mão-de-obra tanto na fase da construção do projeto, assim como na fase de funcionamento do mesmo. Pelo tipo de planeamento em vigor (mais estratégico), nas atividades inerentes ao estudo diagnóstico do plano, programa ou projeto turístico, incluindo as fases seguintes (prognóstico, definição de objetivos, estabelecimento de estratégias para atingir os objetivos, até a monitoria e avaliação de resultados), o residente não tem qualquer tipo de participação, o que sugere uma abordagem *Top-down*, típica do modelo não colaborativo.

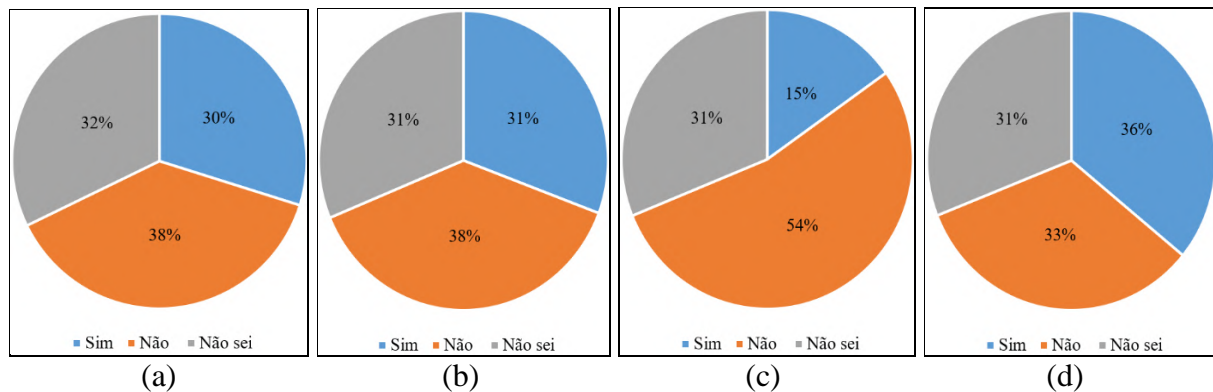


Figura 5.32 - Participação dos residentes no planeamento turístico em Inhambane (a) e Xai-Xai (b), e nos conselhos consultivos de investimentos em Inhambane (c) e Xai-Xai (d)

A preocupação com a maximização de lucros a curto prazo, pode implicar na insustentabilidade da atividade turística. Mesmo que se opte por um planeamento racional, com envolvimento exclusivo de peritos, tal perspetiva não significa deixar de lado a participação dos residentes locais. Neste contexto, o planeamento advocatório se demonstra importante, no sentido de treinar os residentes para que possam estar mais preparados a intervir nos processos de planeamento e de tomada de decisão, e consequente apoio ao desenvolvimento do turismo.

Em relação aos conselhos consultivos (Figura 5.32), verificou-se uma divergência nas respostas. Na cidade de Inhambane, quando se pretende desenvolver um projeto, como a construção de um *lodge* na praia, ou de um hotel no centro da cidade, a comunidade local não participa (54%), enquanto em Xai-Xai o cenário é diferente, já que a comunidade participa (36%) nos conselhos. Em Inhambane, apenas 15% dos residentes afirmou que participa, sabendo-se de antemão que 31% não sabe se faz parte do processo. A indiferença em Xai-Xai foi relativamente inferior (31%), considerando que 33% dos inquiridos declarou que não participa nos conselhos. Mais uma vez, as hipóteses apresentadas entram em jogo, sobretudo na questão da instrumentalização partidária que interfere diretamente nas questões institucionais do planeamento urbano em Moçambique, como foi discutido no Capítulo 3.

Neste caso concreto, verifica-se uma maior hegemonia político-partidária na cidade de Xai-Xai, onde na prática não existe oposição, diferentemente da cidade de Inhambane, onde outras opiniões não centralizadas ao grupo hegemónico começam a ganhar espaço. A longo prazo, estas opiniões podem interferir positivamente no desenvolvimento urbano, contudo, a

população residente precisa estar devidamente organizada, como estratégia para melhor exigir e monitorar as responsabilidades ao governo e às empresas turísticas e, obviamente, impor a sua participação, reconhecendo os desafios do planeamento impostos pela urbanização turística, que pouco consideram as funções básicas das cidades.

A atitude dos residentes das cidades mudou nos últimos dez anos, acompanhando a própria evolução da atividade turística, caracterizada pelo aumento de fluxos turísticos e da capacidade de oferta da “indústria turística”. Mais concretamente nos últimos cinco anos, observou-se uma forte convergência no apoio ao setor do turismo, não só pelos benefícios atuais, mas também pela expectativa depositado no setor a médio e longo prazo. Esta euforia é particular da primeira fase de urbanização turística, segundo o modelo de Miossec (1977). De acordo com Nhantumbo (2009), entre 1992 e 2008, a expectativa em referência já existia na zona costeira de Inhambane.

Devido ao seu maior envolvimento com o turismo, a população de Inhambane tende a criticar mais o turismo, face aos impactos negativos. A divergência de opiniões coloca Inhambane na segunda fase do modelo de desenvolvimento do espaço turístico, enquanto Xai-Xai permanece na primeira fase, contudo, em processo de consolidação da mesma. Portanto, enquanto se advoga o incremento da oferta de equipamentos e serviços turísticos na cidade de Inhambane, com vista a maximização de benefícios, na cidade de Xai-Xai os residentes defendem que a urbanização turística ainda carece de investimentos iniciais ou básicos.

5.4.6 Classificação da fase atual da urbanização turística nas cidades

O modelo de desenvolvimento do turismo de Miossec (1977) foi aplicado para identificar a fase atual da urbanização turística das cidades de Inhambane e Xai-Xai, através da análise dos equipamentos turísticos, sistema de transportes, atitude dos turistas e dos residentes locais. Para além do impacto do turismo nas urbes em geral, foram destacadas cinco subáreas de atracção (pontos turísticos) onde a atividade turística tem maior dinâmica, nomeadamente, as praias do Tofo (incluindo Tofinho), da Barra, de Xai-Xai e a área central de cada cidade.

a) A praia do Tofo

Localizada no nordeste da zona costeira de Inhambane, a praia do Tofo foi urbanizada pelos portugueses desde os anos 1960. Os portugueses construíam casas de férias neste lugar e em 1970 foi aberto o primeiro hotel. No mesmo ano foi concluída uma estrada de alcatrão que a liga à área urbana da cidade de Inhambane, a 22 km de distância.

Já nos anos 30 foi aberta uma estrada para a praia da Barra, a norte da península de Inhambane. Ao longo de 15 km o caminho para o Tofo segue a mesma estrada, depois desvia para a costa Este, que fica a aproximadamente 7 km de distância (HUB, 2002). Enquanto essa ligação foi alcatroada nos anos 70, os 7 km restantes para a Barra se mantiveram até 2013 como estrada arenosa, tendo sido asfaltada nos finais de 2013. Em 1972 elaborou-se um plano de urbanização da zona do Tofo, mas o Estado por estar financeiramente debilitado não conseguiu desenvolver a infraestrutura necessária para o desenvolvimento de um turismo de alta qualidade.

Durante a guerra civil a urbanização da zona foi interrompida, muitas casas foram abandonadas e caíram em ruínas. Só depois dos AGP, em 1992, sobretudo a partir de 1994, o turismo recomeçou, através de investidores estrangeiros (HUB, 2002, MITUR, 2004). Na sequência surgiram *lodges*, bares, escolas de mergulho e novas casas de férias, na sua maioria ainda no enquadramento do antigo plano, mais de baixo investimento, na maioria construídos com materiais locais, recentemente modernizados.

A urbanização da zona criou uma situação heterogênea com equipamentos coletivos isolados, casas em reabilitação e novas construções de vários tipos e modernizadas turisticamente com material convencional, outras misturando o material local e convencional, dentre hotéis, *lodges*, parques de campismo, restaurantes, bares e escolas de mergulho construídas de forma linear na orla marítima. Como nas outras praias em estudo, existe ainda um mercado local (do Tofo, Barra e praia de Xai-Xai) junto a terminal de transporte rodoviário, com lojas ao redor, onde se vende artesanato, comidas e bebidas, entre outros produtos regionais, e um conjunto de barracas, recentemente melhoradas para atender a demanda do lazer e turismo. O comércio informal e ambulante impulsionado pelo turismo atrai a população local de diferentes bairros.

A valorização do espaço pelo turismo no Tofo, assim como nas outras praias, tem sido acompanhada pela escassez de terra (especulação imobiliária) e rápido crescimento de condomínios fechados e residências secundárias. A este processo de expansão urbana, Paiva (2011, p. 206) chama de “*periferização dos ricos*”, ligado a emergência de uma classe alta (residentes, empresários e truístas). Esta *periferização* evoluiu da costa para o interior dos bairros abrangidos pelas praias (Conguiana, Josina Machel, Machavenga e bairro E), principalmente, a partir de 2010, com a valorização dos atrativos naturais. Portanto, “mesmo desempenhando eventualmente um papel demográfica e territorialmente secundário, os atrativos do sítio natural têm constituído importante fator de expansão urbana” (Villaça, 1998, p. 107 apud Paiva, 2011, p. 208), embora restrita a indivíduos de alta renda.

A dinâmica imobiliária nas principais áreas turística é caracterizada por transformar alguns vazios urbanos do interior, mas também por expulsar os residentes locais, tanto pelo aumento de equipamentos e serviços turísticos, assim como de residências privadas de luxo. Parte das novas edificações são feitas sobre as dunas arborizadas, desconfigurando a arquitetura local e colocando em causa a “qualidade ambiental urbana”⁶⁹.

A praia do Tofo tornou-se num lugar de atração para uma variedade de usuários, desde turistas internacionais jovens da África do Sul, Zimbábue, da Europa e recentemente da América, sobretudo dos Estados Unidos; até visitantes da classe média e alta de Maputo, Sofala e Inhambane, assim como de outras províncias que engrossam as estatísticas do turismo doméstico. Atualmente coexistem nela surfistas, banhistas, mergulhadores, pescadores

⁶⁹ Equivalente a qualidade de vida urbana, este conceito “vai além dos conceitos de salubridade, saúde, segurança, bem como das características morfológicas do sítio ou do desenho urbano. Incorpora também os conceitos de funcionamento da cidade fazendo referência ao desempenho das diversas atividades urbanas e às possibilidades de atendimento aos anseios dos indivíduos que a procuram” (Vargas, 1999, p. 10 apud Paiva, 2011, p. 228).

artesanais e desportivos, entre outros usuários. Corroborando com a HUB (2002), foi assim criada uma verdadeira “vila de férias públicas e multicultural”.

Tofo ocupa o segundo lugar (depois da praia da Barra) em termos de número de equipamentos de alojamento, com 28% de equipamentos. Igualmente, segue na segunda posição na capacidade de oferta turística técnica global da cidade de Inhambane. Por ser um destino massificado, sobretudo a partir de 2010, associado a escassez de terras na orla costeira para novos investimentos, muitos projetos passaram a ser desenvolvidos na Barra e alguns na praia da Rocha (destino secundário). O turismo de massa permitiu a retirada tanto de turistas exploradores (*alocêntricos*), por exemplo para Rocha, por gostarem de ser os primeiros a descobrir e explorar novos espaços; assim como de turistas de elite (*psicocêntricos*) para Barra, como exemplo, já que preferem lugares mais confortáveis, seguros e com atrativos únicos.

Quando comparada com os outros pontos turísticos da área, a praia do Tofo conta com uma infraestrutura desenvolvida. Há uma estrada alcatroada que dá acesso à praia, redes de abastecimento elétrico e de água potável, e ligação com rede de telefonia fixa e móvel. Como acontece em todas as praias de Inhambane, incluindo a praia de Xai-Xai, a fraca fiabilidade no abastecimento de água e da eletricidade faz com que os operadores turísticos tenham reservatórios de água e geradores elétricos próprios.

A zona de Tofo, incluindo a sua subzona (Tofinho), com cerca de 200Ha, foi definida como uma zona para o desenvolvimento do turismo de média qualidade, de acordo com o estudo da avaliação ambiental estratégica e macrozoneamento das praias da cidade de Inhambane (Tofo, Barra, Tofinho e Rocha - TBT). A razão de se indicar esta zona para este tipo de turismo, prende-se com o facto de existir, uma infraestrutura convencional extensa, composta por casas de praia particulares e estabelecimentos de material convencional, com classificação média.

b) A praia da Barra

A costa norte da península de Inhambane ou praia da Barra, possui cerca de 180Ha e foi “descoberta” e desenvolvida desde o início dos anos 1990, sobretudo por operadores turísticos sul-africanos (HUB, 2002). Neste período, ao longo dos 4 km de extensão da praia, foram estabelecidos *lodges*, todos eles com parques de campismo, alguns com restaurantes próprios, e certo número de casas de férias privadas. A urbanização turística teve maior impulso em 1993, após a guerra civil.

A maioria dos equipamentos turísticos foram construídos no início do ano 2000. Atualmente, Barra é o ponto turístico com mais equipamentos na cidade de Inhambane. A título de exemplo, ocupa o primeiro lugar em termos de capacidade de oferta de alojamento, com 55% dos equipamentos, num universo de 122 equipamentos registados. Toda a zona da Barra, ao contrário do Tofo e da praia de Xai-Xai, mostra um caráter de privacidade, como ilustram as imagens entre as figuras 5.33 e 5.38. Alguns *resorts* cercaram as áreas viradas para a estrada e para vizinhos, com marcos como muros de blocos de argila, outros com madeira ou estacas.



Figura 5.33 - Vista aérea do Barra Beach Club, Barra (<http://www.mozambique.co.za>)



Figura 5.34 - Vista aérea do Hotel Sentidos Beach Retreat, Barra
(<https://www.sentidosbeachretreat.com/galeria/>)



Figura 5.35 - Flamingo Bay Water Lodge, Barra
(<http://us.zooverresources.com/images/T4409835I285026W900H675/Flamingo-Bay-Water-Lodge.jpg>)



Figura 5.36 - Vista aérea da Casa Barry Beach Lodge, Tofó
(<https://www.booking.com/hotel/mz/casa-barry-beach-lodge.pt>)



Figura 5.37 - Vista de frente a praia do Resort Tofo Mar, Tofo (<https://www.hoteltofomar.com/hotel-gallery.html>)



Figura 5.38 - Vista aérea do Reef Resort, praia de Xai-Xai (<https://www.mozcon.com/Reef-Resort-Xai-Xai.html>)

Os *resorts* (incluindo as residências secundárias) equiparam-se aos parques temáticos, pelo carácter privativo da faixa de praia e de exclusão socio-espacial (Zukin, 2003 apud Paiva, 2011), como acontece nas cidades analisadas (figuras 5.33 a 5.38) e em quase todo território nacional. Corroborando com Paiva (2011), estes empreendimentos que não oferecem soluções para os problemas urbanos existentes e, no caso local, a despeito de reverter o processo de urbanização desigual, acabam por exacerbá-los, pois se voltam para os visitantes e para a população com maior poder aquisitivo.

O planeamento técnico destes empreendimentos e o papel dos governos locais apontam para a consolidação da fragmentação territorial do tecido urbano costeiro, portanto, que se articula com a promoção de modelos urbanísticos que valorizam o uso do espaço privado em detrimento do espaço público (Pereira, 2020), devido a priorização dos investimentos privados que coincide com a escassez de recursos públicos para minimizar a fragmentação urbana.

Como a praia da Barra não conta com muitas instalações públicas, nem com muita população local, e é de difícil acesso para a maioria dos moradores das áreas urbana e semiurbana, estabeleceu-se um enclave de operadores e turistas exclusivamente internacionais (predominantemente sul-africanos) que aparentemente criaram um ambiente que inibe os

turistas domésticos e residentes locais. Esta espacialização da paria é uma forma específica de segregação social característica da urbanização turística, que no caso da Barra, teve início nas décadas de 1990 e de 2000, de acordo com alguns estudos (HUB, 2002; Nhantumbo, 2009; Nhantumbo & Ferreira Sanette, 2012).

Uma explicação para esta situação, deve-se a forma de acesso a praia, que durante muito tempo era possível por uma estrada de areia, transitável por veículos com tração nas quatro rodas. Portanto, a precariedade da estrada e o uso intenso pelos visitantes e fornecedores de bens e serviços aos equipamentos turísticos e comerciais da Barra, são fatores que contribuíram para a escassez de transportes públicos, uma vez que depois da estação chuvosa e da época alta do turismo, a estrada mantinha-se em condições cada vez piores.

Entretanto, fruto do asfaltamento da rodovia que dá acesso a praia da Barra em 2013, verifica-se um aumento de fluxos turísticos em direção a Barra, sobretudo por parte dos turistas domésticos e de outros usuários das comunidades locais quem identificam nesta praia, oportunidades de obter benefícios com o desenvolvimento do turismo, através do seu envolvimento direto ou indireto na atividade.

A zona da Barra foi definida para o desenvolvimento do turismo de alta qualidade, de acordo com o estudo TBT, devido as características peculiares, nomeadamente por ser uma zona plana, com uma praia extensa, bela e relativamente calma, sendo, deste modo, uma zona balnear por excelência e por oferecer condições para a prática de desportos de praia; ter vários recifes de coral e de rocha ao longo da costa, que oferecem condições ótimas para o mergulho e pesca de recreio; e não possuir uma infraestrutura física convencional. Contudo, atualmente, ela está quase toda ocupada por empreendimentos turísticos, compreendendo *resorts*, parques de campismo e casas de praia particulares.

c) A praia de Xai-Xai

A praia de Xai-Xai tem uma área de 1200Ha, dos quais 85% é ocupada pelas dunas costeiras e 15% pela zona habitacional, incluindo a parte de expansão (CMCXX, 2008). Situado no bairro E, a praia compreende três áreas: a praia Velha, a praia de Xai-Xai que consiste em três assentamentos (praia de Xai-Xai Sede, Macamwine e Chinunguine) e a área entre a praia de Xai-Xai Sede e a praia de Chongoene (Figura 5.39). Trata-se do maior centro turístico da cidade, descoberto nas décadas de 1950 e 1960. Assim como Tofo representa a imagem de marca de Inhambane, a paria de Xai-Xai é o cartão de vista do turismo de Xai-Xai, que é na prática o único emblema de desenvolvimento do turismo da cidade, desde a década de 1960.

De acordo com o levantamento efetuado na autarquia de Xai-Xai, em harmonia com o PEU, além de possuir a maior parte do solo ocupado pelas dunas que de certa maneira impede o avanço para novas construções habitacionais, a praia de Xai-Xai apresenta-se bem ordenada e com talhões relativamente maiores contribuindo para a redução de aglomerados populacionais.

Diferentemente das praias de Inhambane, a praia de Xai-Xai localiza-se numa zona urbanizada, onde o acesso a terra (licenciamento e titulação) é por via formal, portanto, o ordenamento do território beneficiou-se dos planos de urbanização coloniais, que previa habitações permanentes, prédios e mordias, e infraestruturas básicas para o abastecimento de água domiciliar e eletricidade. Atualmente, a praia compreende duas unidades de expansão com crescimento ordenado, não obstante, uma parcela da praia (unidade de Chinunguine) observa problemas de ocupação ilegal e espontânea do solo, construção informal de habitações e sem acesso condigno a infraestruturas e serviços públicos essenciais. A ocupação ocorre de forma linear ao longo de duas estradas principais (Figura 5.39).

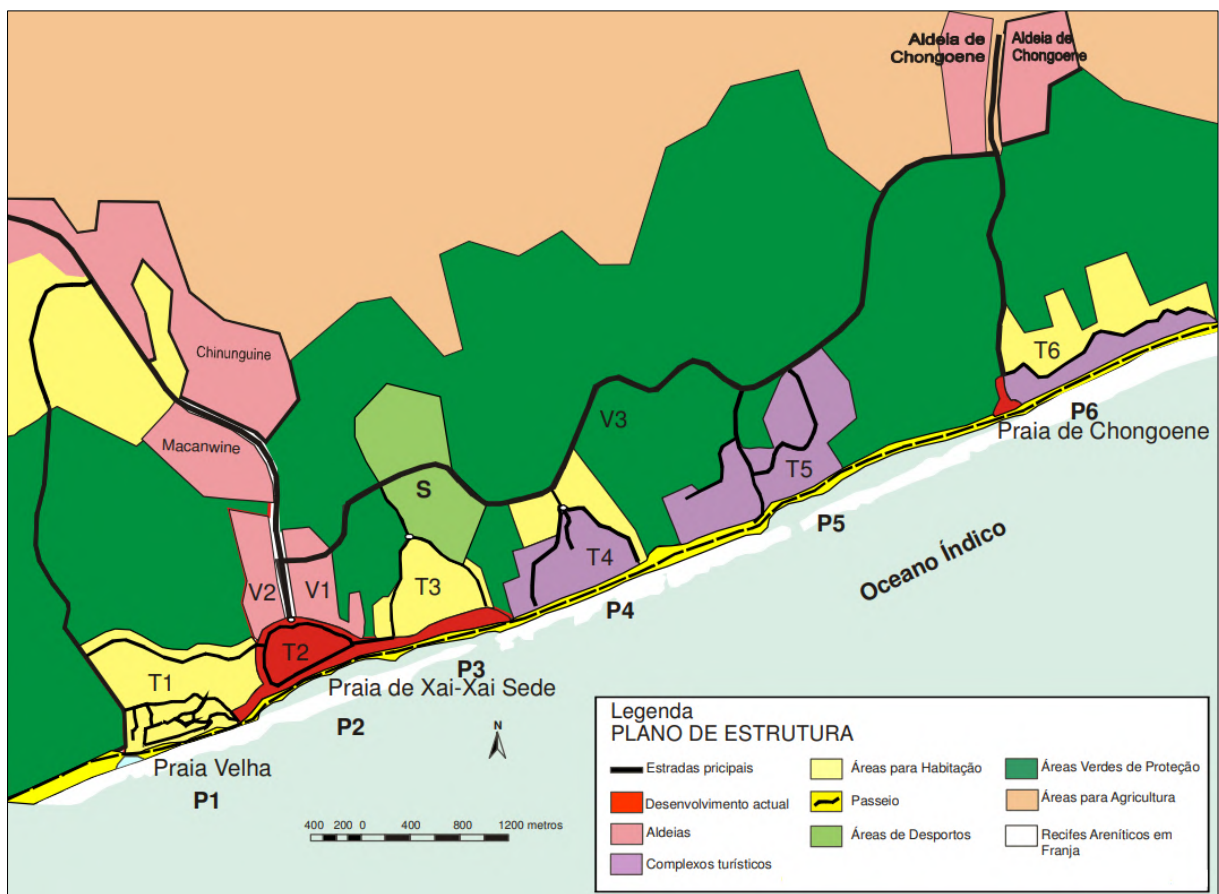


Figura 5.39 - Plano de estrutura proposto no PID (Machava, 2006, a partir de UNEP/FAO/PAP/MICOA, 2000)

Parte significativa destes problemas urbanos teriam sido resolvidos com a implementação do Plano Integrado de Desenvolvimento para a praia de Xai-Xai (PID), aprovado em 1999 e interrompido devido a falta de recursos⁷⁰. O objetivo do PID consistia em providenciar um novo modelo de planeamento e gestão da zona costeira para reverter a situação de degradação e gestão tradicional e assegurar um efetivo desenvolvimento sustentável (Machava, 2006;

⁷⁰ Existiam três áreas de financiamento. A primeira é o financiamento operacional para o governo local garantir a continuidade das suas funções de fornecer serviços para a comunidade, e de regulamentação e administração. O segundo diz respeito a um financiamento intermédio ou de capital de desenvolvimento para construção de infraestruturas. A terceira área diz respeito a operações de manutenção de infraestruturas e serviços fornecidos pelas autoridades locais e por empresas de serviços públicos (UNEP/FAO/PAP/MICOA, 2000).

UNEP/FAO/PAP/MICOA, 1998, 2000). O PID foi elaborado no âmbito do projeto de proteção e gestão das áreas costeiras e marinhas da África Oriental, apoiado pela Organização das Nações Unidas para Alimentação e a Agricultura (FAO), em cooperação com a Organização das Nações Unidas para o Ambiente (UNEP) e implementado em articulação com o extinto MICOA.

De acordo com a Figura 5.39, o plano de ocupação do solo da zona costeira da praia de Xai-Xai, que inclui a praia de Chongoene, previa o desenvolvimento integrado de equipamentos turísticos, áreas residenciais ao longo da costa, renovação dos assentamentos que existiam na altura, proteção de dunas interiores com a recomposição da vegetação degradada (V3), a área reservada para a prática de agricultura ao longo dos machongos até à planície do rio Limpopo e espaço delimitado para as atividades desportivas (S) (Machava, 2006). O turismo é a principal atividade da praia de Xai-Xai (T1 a T5), portanto, apropriada para o turismo intensivo, sobretudo entre as zonas P1 e P2, e P2 e P3 (CDS, 2012; MICOA, 2012a), embora seu desenvolvimento ainda continua limitado. Com se referiu, a praia concentra 48% do alojamento turístico da cidade.

d) A área central das cidades

Embora tenham ocorrido transformações com a construção de equipamentos turísticos, a dinâmica urbana do centro das cidades não tem muita influência da atividade turística, sobretudo na cidade de Xai-Xai, apesar de concentrar 48% e 88% das unidades de alojamento e de restauração, respetivamente.

O atual modelo de planeamento urbano (PEUI-2013 e PEUXX-2011), incluindo os modelos precedentes (PEUI-1991, PEUI-2006, PEUXX-1998 e Plano de Estrutura da Cidade de Xai-Xai e de Desenvolvimento da Periferia - PECXXDP-1998), não estabelece como prioridade, a urbanização turística da área central, já que o processo é reservado aos bairros costeiros, como se observou em Xai-Xai (Figura 5.39) e como ilustra a Figura 5.40, em relação a Inhambane.

A área central insere-se no processo de fragmentação que acompanha a urbanização turística, uma vez que o processo de concentração ainda continua expressiva nas praias (Barra, Tofo e de Xai-Xai). Contudo, esta desconcentração é também visível nos bairros costeiros, por exemplo, Tofinho e Rocha em Inhambane, e a zona entre a praia de Xai-Xai Sede e a praia de Chongoene, com mais de 50% de espaço inexplorado, são também subáreas fragmentadas com a atividade turística, portanto, influenciadas com a proximidade dos principais pontos turísticos e pela oferta de atividades complementares e homogéneas.

Portanto, a produção e consumo do espaço pelo turismo é o principal fator da expansão urbana da zona costeira de Inhambane e Xai-Xai, apesar de não ter sido planeada para o desenvolvimento do turismo. As vias naturais que interligam Barra - Tofo - Tofinho - Rocha, parcialmente melhoradas na última década, permitiram uma maior mobilidade turística na costa de Inhambane. Em Xai-Xai, a conexão interna ainda é feita numa estrada natural, principalmente entre as praias de Xai-Xai e Chongoene. Contudo, esta ligação é também possível pela N-01, seguindo a R-851, que forma uma linha paralela à estrada natural.

Apesar do papel significativo da urbanização turística na formação dos bairros costeiros na qualidade de áreas urbanas contemporâneas, a sua funcionalidade continua fortemente condicionada às estruturas socio-territoriais pré-existentes (corroborando com a tese de Paiva, 2011), baseada numa infraestrutura urbana precária e na escassez de serviços económicos e sociais básicos, como foi resumido nos quadros 5.4 e 5.5.

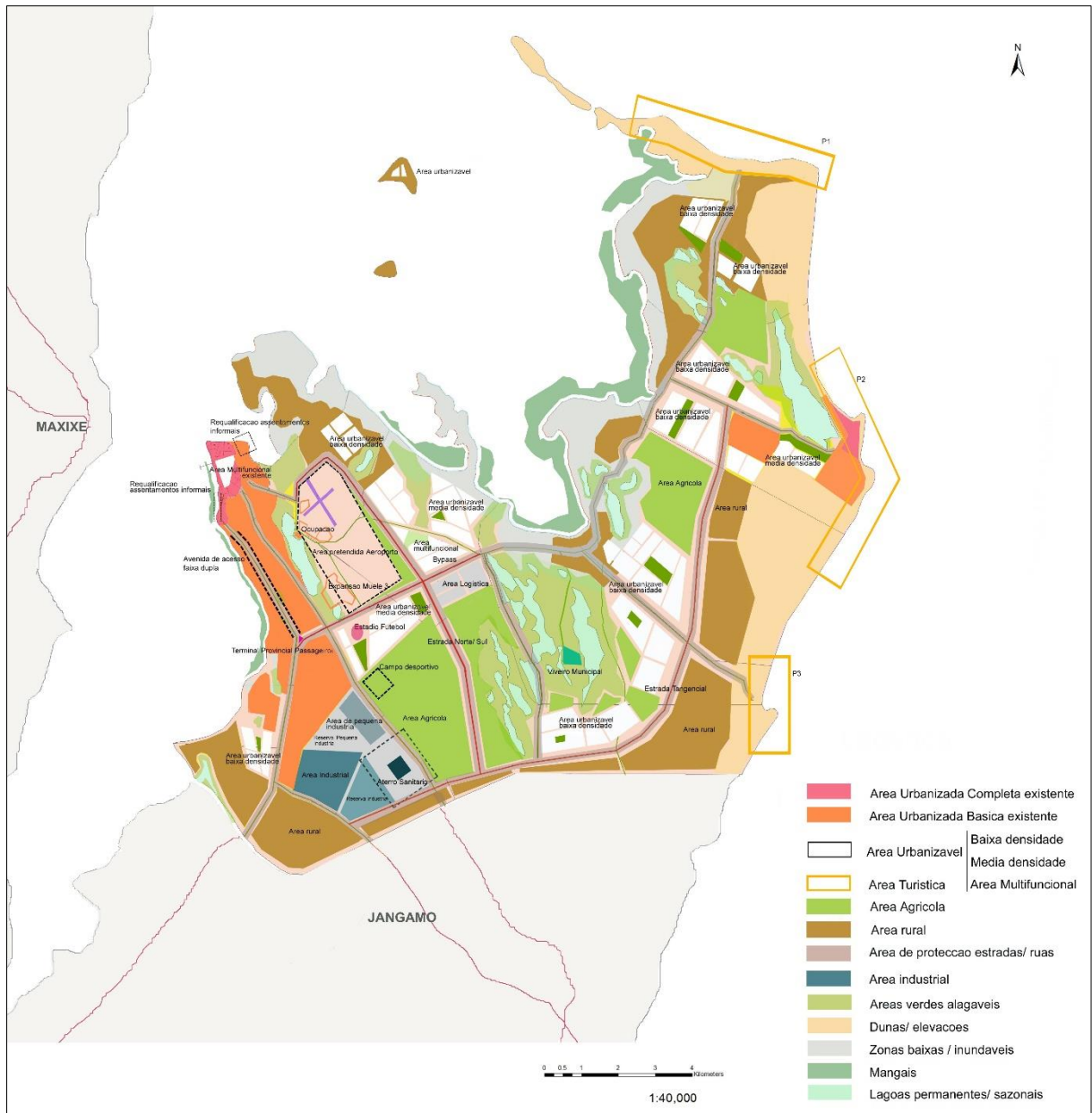


Figura 5.40 - Planta de ordenamento da cidade de Inhambane (cortesia do CMCI)

Por outro lado, as subáreas turísticas são sistematicamente afetadas pela sazonalidade turística, com efeitos diretos na economia local, devido a dinâmica urbana que reduz durante a época baixa, incluindo as residências secundárias que ficam abandonadas por muitos meses.

O crescimento urbano verificado desde a criação das primeiras autarquias locais não trouxe mudanças estruturais no tecido urbano das cidades de Inhambane e Xai-Xai, tendo crescido na

mesma base infraestrutural do período precedente a 1998. Igualmente, são poucas as evidências de reestruturação territorial e de desenho urbano orientadas para o turismo, embora a urbanização no geral tenha expandido a atividade turística, por exemplo, através do aumento de estradas urbanas asfaltadas e pavimentadas. Ao mesmo tempo, esta urbanização é também influenciada pelo desenvolvimento do turismo, onde os esforços públicos esperam obter mais ganhos para os cofres do Estado e para o desenvolvimento local e regional. As transformações físico-territoriais e sociais incrementadas com a atividade turística nas cidades de Inhambane e Xai-Xai, definidas como urbanização turística (concordando com Luchiari, 1998), são resumidas no Quadro 5.6.

Quadro 5.6 - Principais transformações derivadas da urbanização turística

Categoria	Cidade de Inhambane	Cidade de Xai-Xai
Estruturais	<ul style="list-style-type: none"> - Asfaltagem da via entre Tofo e Barra - Modernização (pavimentação) das estradas urbanas secundárias e terciárias - Introdução do transporte público (TPM) - Projeto de reabilitação e modernização do AI (construção de novo terminal de embarque e desembarque de passageiros), orçado em USD 10 milhões 	<ul style="list-style-type: none"> - Início da construção do AIC - Melhoramento da estrada vicinal R-851, que dá acesso a praia de Xai-Xai - Modernização (pavimentação) das estradas urbanas secundárias e terciárias da cidade - Introdução do transporte público (TPM)
Funcionais	<ul style="list-style-type: none"> - Convergência e distribuição de mercados turísticos nacionais e internacionais - Aumento de atividades económicas relacionadas com o comércio e setor de serviços, embora o setor primário seja a principal vocação da cidade - Integração urbano-rural entre os bairros caseiros e a área central urbanizada 	<ul style="list-style-type: none"> - Convergência de mercados nacionais - Espaço de transito e de recreação de turistas internacionais - Fortalecimento da rede urbana entre a praia de Xai-Xai e a área central da cidade de Xai-Xai, e entre Xai-Xai e a cidade Maputo
Formais	<ul style="list-style-type: none"> - Consolidação da nova configuração do uso e cobertura do solo com o aumento equipamentos turísticos na Barra e Tofo, e início do processo nas áreas adjacentes - Construção de equipamentos de luxo como o Flamingo Bay (Barra), Hotel Casa do Capitão (área central) e Sentido Beach Retreat (Barra), este último avaliado em USD 6 milhões - Criação de postos de emprego e oportunidades de trabalho/negócio para a população local - Construção de condomínios horizontais - Especulação imobiliária e transformação de vazios urbanos do interior dos bairros costeiros e próximos a infraestruturas aeroportuária e rodoviária - Cooperação público privado e conceção de IGT, com destaque para a Avaliação Ambiental Estratégica e Macrozoneamento de Tofo, Barra, Tofinho e Rocha 	<ul style="list-style-type: none"> - Consolidação da dinâmica do uso e cobertura do solo pela atividade turística, embora restrita na área da praia de Xai-Xai sede, e sem novos equipamentos construídos na última década - Criação de emprego diretos e oportunidades de trabalho para a população local - Construção de condomínios horizontais - Expansão urbana e transformação de vazios urbanos do interior da praia de Xai-Xai (Macamwine e Chinunguine), acelerada com o desenvolvimento do turismo residencial - Reforço da relação público privado (incluindo instituições internacionais) no desenvolvimento de planos especiais de ordenamento territorial integrados, com destaque para o PID para a Praia de Xai-Xai, Estratégia de Gestão da Área Costeira do Distrito de Xai-Xai e Plano da Morfodinâmica da Praia de Xai-Xai

Não se pode afirmar categoricamente que as intervenções urbanas sintetizadas no Quadro 5.6 tenham sido responsáveis pelo aumento de fluxos turísticos internacionais, tendo em conta o

produto turístico oferecido, portanto baseado nos atrativos naturais. Uma extensão considerável das cidades estudadas é caracterizada por áreas não urbanas, contudo, continuam a manter e atrair mercados emissores, como foi discutido no perfil dos visitantes e dos operadores turísticos, associado às transformações das políticas urbanas locais, que são influenciadas pelo turismo, sobretudo na cidade de Inhambane.

A valorização social pela prática da atividade turística, constitui o principal fator da urbanização turística da costa moçambicana. Segundo Cruz (2002, 2003), este é o processo que consiste na urbanização pelo turismo, sem o planejamento antecipado da infraestrutura de suporte para o desenvolvimento posterior da atividade. Tal processo se efetiva com a transformação do espaço urbano pelo visitante (César & Vianna, 2013) e aumento de fluxos espacializados em “sol, areia e mar”, descrito como uma das formas de urbanização turística (Gladstone, 1998), para além da urbanização baseada na exploração de capital altamente intensivo, como aconteceu por exemplo em Las Vegas, Orlando e Atlantic City (EUA), Gold Coast e Sunshine Coast (Austrália), Cancun (México), com a criação de megaprojetos urbanos para atrair turistas.

O rápido crescimento da população, a maior disponibilidade de mão de obra-de-obra, o sistema de produção “flexível”, a fragmentação da forma urbana e o envolvimento mínimo do Estado, como defendem alguns autores (Dedekorkut-Howes & Bosman, 2015; Deng et al., 2021; Gladstone, 1998; Mascarenhas, 2004; Mullins, 1991, 1999; Qian et al., 2012), não são processos exclusivos do desenvolvimento do turismo em Moçambique, embora nas últimas duas décadas seja evidente a reestruturação da organização social e territorial do trabalho ao longo das cidades costeiras, onde a população passou a dedicar-se mais ao turismo, sobretudo durante a época alta, onde as suas casas são transformadas em alojamento local, apesar desta atividade não ser legalizada.

De acordo com os indicadores de crescimento populacional, estrutura sociodemográfica, dados económicos, evolução da forma urbana e atual modelo de estrutura urbana (subcapítulo 5.2), o desenvolvimento urbano de Inhambane e Xai-Xai não difere das outras cidades moçambicanas, principalmente, as cidades do Tipo C municipalizadas em 1998. Assim, não se pode afirmar que estas cidades sejam exclusivamente de consumo e lazer, embora prevalece a imagem de Inhambane como uma “cidade turística” e reconhecida como a “capital nacional do turismo”.

Portanto, as cidades de Inhambane e Xai-Xai se enquadram no desenvolvimento característico de pequenas e médias cidade costeiras (Luan & Wei, 2015; Petrisor, et al., 2020; Xie, 2020), onde os espaços públicos e o contexto urbano (Boivin & Tanguay, 2019) são menos importantes para os visitantes; e no que Anton Clavé (1998) e César & Vianna (2013) chamam de “centralidade difusa” ou “novas centralidades”, geralmente condicionada pelo surgimento de novas funções urbanas, neste caso, direcionadas aos visitantes (função turística), para além dos tradicionais exercícios de fornecimento de infraestrutura urbana e prestação de serviços públicos para os residentes. Como se fez referência, as intervenções urbanas, na sua maioria paliativas, servem de estratégias para manter os atuais e atrair novos turistas.

O Quadro 5.7 identifica a fase atual de cada cidade, tendo em conta a caracterização individual dos quatro elementos que integram o modelo de Miossec (1977), e que serviram de base para analisar a urbanização turística em Inhambane e Xai-Xai. Com a discussão anterior (subseções 5.4.2 a 5.4.5), constatou-se que as cidades estão em fases convergentes e divergentes.

Uma análise mais específica revela que nas fases semelhantes, as cidades apresentam em certos elementos diferenças relativas, uma vez que as principais subáreas turísticas permanecem em transição de uma fase para outra, ou ainda em processos iniciais, de desenvolvimento, ou de consolidação da respetiva fase atual, tendo em conta o elemento do modelo em análise.

A multiplicação de equipamentos e serviços turísticos coloca as cidades na segunda fase de urbanização turística, embora esta reprodução seja lenta na cidade de Xai-Xai, e mais visível no setor da restauração. Na cidade de Inhambane, esta fase já foi consolidada, onde os esforços adequados de planeamento e reordenamento do território poderão dar lugar de forma sustentável a terceira fase do desenvolvimento, com o início da hierarquização e espacialização dos equipamentos e serviços de apoio ao turismo.

O aumento das ligações de transportes entre os equipamentos e pontos turísticos posiciona Xai-Xai na fase dois do ciclo de vida da urbanização turística. A intensificação das ligações, uma vez consolidada em Inhambane, posiciona a cidade no princípio da terceira fase, ou em processo de transição, com o incremento de itinerários ou circuitos turísticos. Contudo, o uso integrado dos transportes ainda é um desafio nas urbes.

A expansão de chegadas turísticas com consciencialização global sobre Inhambane ou Xai-Xai, coloca as urbes numa situação privilegiada e competitiva no mercado turístico regional e internacional. A internacionalização do turismo enquadra as urbes na segunda fase da urbanização turística.

De facto, a progressão na perceção dos pontos e itinerários turísticos é maior na cidade de Inhambane, não só por receber o maior volume de turistas, mas também pela diferenciação do tipo de volume, composto maioritariamente por visitantes estrangeiros. A cidade de Xai-Xai ainda procura por esta consolidação, que se efetivará com o aumento de chegadas internacionais, embora exista uma perceção global por parte dos turistas domésticos, que integram o maior mercado emissor da cidade.

Por fim, os residentes aceitam a atividade turística como alternativa económica para melhorar as suas condições de vida. Algumas diferenças provam que existe uma maior euforia e expectativa da atividade na cidade de Xai-Xai, em detrimento de Inhambane, onde o entusiasmo é seguido de uma apatia, onde se advoga o incremento de equipamentos turísticos, com vista a maximização de seus benefícios económicos e sociais.

Quadro 5.7 - Fases de urbanização turística das cidades segundo o modelo de Miossec (1977)

Cidade	Características				Fases
	Equipamentos turísticos	Rede de transportes	Comportamento dos turistas	Atitude dos residentes	
Inhambane	<ul style="list-style-type: none"> - Multiplicação de <i>lodges</i> na Barra e no Tofo - O número de hotéis e de quartos para fins turísticos no centro da cidade se manteve - Desenvolvimento de instalações turísticas iniciais no Tofinho, Rocha e Muelé - Multiplicação de restaurantes no centro - Reprodução de equipamentos com uma e duas estrelas - Oferta de poucos <i>lodges</i> e hotéis com quatro e cinco estrelas - Falta de agências de viagens, centros de informação, etc. - “Indústria turística” diversificada (alojamento, alimentação e recreação) - Marketing centrado no equipamento, no ponto turístico e no destino/cidade 	<ul style="list-style-type: none"> - Predomínio do sistema terrestre rodoviário, seguido pelo aéreo e marítimo, que vem se integrando - Intensificação nas ligações de transportes entre pontos e equipamentos turísticos - Incremento de circuitos ou itinerários turísticos - Boa qualidade das vias secundárias - Aumento de veículos rodoviários públicos e semiolectivos, embora limitados (quantidade e qualidade) - Existência de voos regulares domésticos e regionais - Reduzida oferta de serviços de transportes de apoio ao turismo - Sistema de transporte pouco diversificado e integrado - Péssima qualidade das estradas nas praias, restringindo a circulação a veículos 4x4/4WD - Insuficiência de infraestruturas marítimas e estado obsoleto das ferroviárias - Falta de transportes públicos turísticos 	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento de fluxos turísticos experientes e exigentes - Na época alta, o número de turistas é maior e superlota certos <i>lodges</i> e restaurantes - Internacionalização do destino por receber mais visitantes estrangeiros - Turistas motivados pelos atrativos naturais (praia, sol, recifes de coral, recursos marinhos e forma natural) - Viajam com carro particular, com amigos e família e se hospedam nas parias durante uma semana - Aumento de viagens organizadas por clubes ou associações e agências - Satisfação com a forma urbana natural e cultural - Insatisfação com alguns elementos de estrutura (infraestrutura urbana e de apoio ao turismo) 	<ul style="list-style-type: none"> - Aceitam o turismo e reconhecem que melhorou a qualidade de suas vidas - Insatisfeitos com a infraestrutura e serviços urbanos - Crítica à inflação, acesso limitado aos equipamentos turísticos e à oferta direta de emprego - Perceção dos custos socioeconómicos do turismo - Maior indiferença em relação ao papel do turismo na melhoria da governança urbana - Se sentem excluídos no planeamento e desenvolvimento do turismo, e reconhecem a necessidade desta ferramenta na sustentabilidade da atividade turística 	Dois/Três – Multiplicação/Organização
	Fase dois	Fase três	Fase dois	Fase dois	
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 (centro) - 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 no ponto turístico 	<ul style="list-style-type: none"> - Predominância do sistema rodoviário - Intensificação nas ligações de transportes entre pontos e equipamentos turísticos, sobretudo entre a praia de Xai-Xai e cidade baixa - 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 a praia e alguns restaurantes - Destino preferido por turistas domésticos - Espaço de transição e recreativo de turistas internacionais - Turistas motivados pelos atrativos naturais - 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 desenvolvimento do turismo 	<ul style="list-style-type: none"> - Aceitam o turismo e reconhecem que melhorou a qualidade de vida - Expectativa depositada no turismo, como alternativa económica - Crítica ao emprego direto gerado - Avaliação razoável da infraestrutura e serviços urbanos, e do papel do turismo nos processos de planeamento e de tomada de decisão - Perceção dos impactes socioambientais negativos - Maior indiferença sobre o contributo económico do - Também se sentem excluídos no planeamento, e reconhecem a necessidade desta ferramenta 	Dois – Multiplicação
	Fase dois	Fase dois	Fase dois	Fase um	

Portanto, a observação e participação dos residentes na “indústria do turismo”, através da oferta de emprego nos equipamentos e surgimento de iniciativas empresariais, consolida a cidade de Xai-Xai na fase um do modelo de Miossec (1977). Na cidade de Inhambane, estes eventos tiveram lugar entre os anos 2000 e 2010, estando atualmente em curso a segunda fase do modelo, embora com enormes desafios relativos à integração dos residentes nos processos de planeamento e de tomada de decisão no desenvolvimento do turismo.

Na última coluna do Quadro 5.7 identifica-se a fase atual da urbanização turística das cidades de Inhambane e Xai-Xai, de acordo com os elementos examinados (equipamentos, transportes, turistas e residentes). O turismo na cidade de Xai-Xai não foi além da segunda fase, com os equipamentos turísticos ainda em transição da fase um para a fase dois, embora a rede de transportes e o comportamento de turistas tenham sido consolidados. A atitude dos residentes ainda se mantém na primeira fase do modelo de espaço turístico.

Por sua vez, a segunda fase do ciclo de urbanização turística na cidade de Inhambane apresenta-se consolidada, sustentada pelo aumento do número de equipamentos, de infraestruturas, mão-de-obra e do volume de turistas. Apesar da apatia dos residentes, as mudanças verificadas na rede de transporte, propiciaram a abertura natural da urbe para a terceira fase do seu ciclo evolutivo, caracterizado pela concorrência entre os pontos turísticos internos e do sul do país.

5.5 Conclusão

Com a delimitação da área de estudo, este capítulo procurou responder os seguintes objetivos da tese: (i) diagnosticar a atividade turística a partir do levantamento das características urbanísticas, usando como estudo de caso as cidades moçambicanas de Inhambane e Xai-Xai; e (ii) analisar de forma mais específica, a fase atual da urbanização turística nas cidades indicadas, com base no modelo de evolução do espaço turístico de Miossec (1977).

As cidades analisadas foram edificadas no período colonial para fins comerciais, devido as condições naturais favoráveis de navegabilidade no mar (em Inhambane) e no rio (em Xai-Xai). A partir desta estrutura urbana, as cidades evoluíram até a atual configuração, caracterizada pela coexistência de áreas urbanas, suburbanas e de expansão (rurais), que se estendem do centro à periferia. A atividade comercial faz-se sentir de forma particular na cidade de Xai-Xai, devido a N-01 que atravessa a urbe, transformando-a em ponto de convergência regional.

Com o diagnóstico urbano foram identificados um conjunto de fatores (problemas) que constituem desafios ao planeamento das urbes e como ponto de partida para a discussão do SISAT. Corroborando com alguns autores (Bragança et al., 2017; Huovila et al., 2019), esta sistematização é importante para os planeadores territoriais e formuladores de políticas, uma vez que as cidades foram construídas tendo subjacentes alguns aspetos que contribuam para a sua insustentabilidade, observando-se uma evidente procura na busca de soluções.

De facto, “o crescimento desenfreado das cidades e a falta de planeamento urbano, desde a industrialização até os dias atuais, gerou inúmeros problemas para os residentes, em todos os aspetos da vida urbana” (Fabrício et al., 2019, p.475). Para que seja possível orientar o crescimento urbano, é necessário desenvolver metodologias para avaliar os principais componentes urbanos (Bragança et al., 2016a; Bragança et al., 2017), e repensar as políticas públicas (Bragança et al., 2016b). Nesta investigação os componentes foram representados por duas funções, nomeadamente, o fornecimento de infraestruturas urbanas e a prestação de serviços económicos e sociais, de acordo com o quadro que define o planeamento urbano no país, portanto, o SPT, através dos IGT de âmbito municipal (PEU das duas cidades em análise).

Foram identificados 64 fatores, distribuídos em 15 variáveis das duas funções urbanas. O fornecimento de infraestruturas abrangeu 7 variáveis e 27 fatores, e a prestação de serviços incluiu 8 variáveis e 37 fatores. Foi na parte dos serviços onde se identificaram mais problemas, sobretudo, na área de transportes, habitação e resíduos sólidos. Nas infraestruturas se destacaram as estradas urbanas.

Em relação ao segundo objetivo deste capítulo, constatou-se que a oferta turística nas cidades é composta por elementos naturais, distribuídos ao longo da zona costeira, e de elementos histórico-culturais concentrados no centro das urbes, que representam o património cultural. É na costa onde se verifica a maior dinâmica da atividade turística, devido a diversidade de atrativos e oferta de equipamentos e serviços turísticos.

O meio ecológico, empresas ou firmas, infraestruturas, instituições e turistas, são os principais elementos responsáveis pela urbanização turística das cidades de Inhambane e Xai-Xai. Dentro destes elementos, se destacam dois: as empresas e os turistas, de onde resulta toda produção e consumo do espaço urbano pelo turismo.

Os turistas são os visitantes pioneiros, que se fazem presentes nas cidades, movidos pelo atrativo turístico existente. Desta forma, a mobilidade urbana nas cidades, não compreende apenas os residentes, por considerar ainda os visitantes que consomem quase toda a oferta turística, uma vez que a urbanização turística se efetiva em primeiro plano, para atender as necessidades dos visitantes.

Como argumenta Portas (2007, p.96), nesta nova urbanização (pós-moderna), “o crescimento populacional não é o único fator (ou medida) do crescimento da urbanização e do edificado”. Assim, outros fatores determinam o crescimento físico das cidades, como a alteração dos estilos de vida; aumento de renda, consumo e poupança; aumento dos setores terciário e quaternário; crescimento dos consumos culturais e turismo; efeito conjugado da mobilidade e da oferta imobiliária, etc.

As empresas, representados pelas multinacionais, são responsáveis pela produção do espaço urbano, criando produtos turísticos por meio de investimentos em equipamentos turísticos, que influenciam a criação de infraestruturas urbanas, e no funcionamento das instituições. As

idades analisadas, não fogem a lógica de mercado capitalista, ou seja, à medida que a globalização impunha a formação e consolidação de um espaço mundial, o Estado-Nação cede lugar a empresa, como ator principal dos processos económicos e os espaços de lugar (periféricos) são abarcados pelos espaços de fluxos (Castells, 2003; Mattos, 2006).

Verificou-se no terreno, sobretudo em Inhambane, uma expansão de equipamentos nos pontos turísticos, atraídas pelo rico património turístico e pela tendência crescente de visitantes ávidos em consumir o referido património. Este fenómeno é ainda responsável pela homogeneização da oferta urbana, legitimado com a manutenção de empresas globais hegemónicas que operam em redes, isto é, a maior parte dos empreendimentos turísticos nas cidades moçambicanas são de origem externa.

A estrutura evolutiva da oferta de equipamentos turísticos, do papel da rede de transportes, do comportamento dos turistas e da atitude dos residentes face ao turismo foi caracterizada por apresentar fases convergentes e também divergentes, de acordo com o modelo de Miossec (1977) que foi adotado para analisar a urbanização turística nas cidades de Inhambane e Xai-Xai.

Nas convergências se destacam na segunda fase os equipamentos e os turistas, o que não é surpreendente, tendo em conta o turismo local, que tem nos atrativos naturais (praia, sol, recifes de coral, recursos marinhos e forma natural) a sua principal base de produção e consumo. Contudo, estas semelhantes sempre apresentaram diferenças relativas entre as cidades, isto é, diferenças inerentes a transição de uma fase para outra, ou início, desenvolvimento e consolidação de uma determinada fase. Nas diferenças se destacaram os transportes e os residentes, onde Inhambane leva vantagem com as fases três e dois, respetivamente, contra as fases dois e um de Xai-Xai, respetivamente,

A Multiplicação e Organização (fases dois e três) e a Multiplicação (fase dois) do espaço turístico, constituem as diferentes fases que classificam o desenvolvimento do turismo nas cidades de Inhambane e Xai-Xai, respetivamente.

Os resultados deste capítulo oferecem um exame mais detalhado das características urbanísticas e problemas urbanos de cada área de estudo, ao mesmo tempo que classificaram a situação real da urbanização turística de cada área, através de um processo que envolveu a análise dos equipamentos turísticos, da rede de transportes, do comportamento dos turistas e da atitude dos residentes face ao desenvolvimento do turismo.

Pela tendência ambiental, económica, sociocultural e institucional insustentável da urbanização turística nas cidades de Inhambane e Xai-Xai, foi fundamental definir um SISAT para auxiliar a medir o nível e o progresso da sustentabilidade da atividade turística nos processos de urbanização das cidades. Portanto, este assunto é discutido no Capítulo 6, com destaque para a avaliação do SISAT de acordo com o painel de especialistas envolvidos nesta investigação.

6 ANÁLISE MULTICRITÉRIO PARA O DESENVOLVIMENTO DE UM SISTEMA DE INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE DA ATIVIDADE TURÍSTICA NAS CIDADES DE INHAMBANE E XAI-XAI

6.1 Introdução

O desenvolvimento de um sistema de indicadores para avaliar a sustentabilidade de espaços turísticos, com base na participação de diferentes especialistas, tornou-se fundamental para validar o sistema proposto, uma vez que os consensos alcançados para o planeamento e desenvolvimento do turismo, poderão derivar tanto da anuência dos formuladores de políticas públicas, assim como da aceitação técnico-científica.

O presente capítulo procura responder dois objetivos específicos da tese. O primeiro consiste em definir um sistema de indicadores que possam integrar uma análise multicritério para as intervenções urbanísticas de desenvolvimento sustentável do turismo, designado de SISAT, aplicado no contexto das cidades de Inhambane e Xai-Xai.

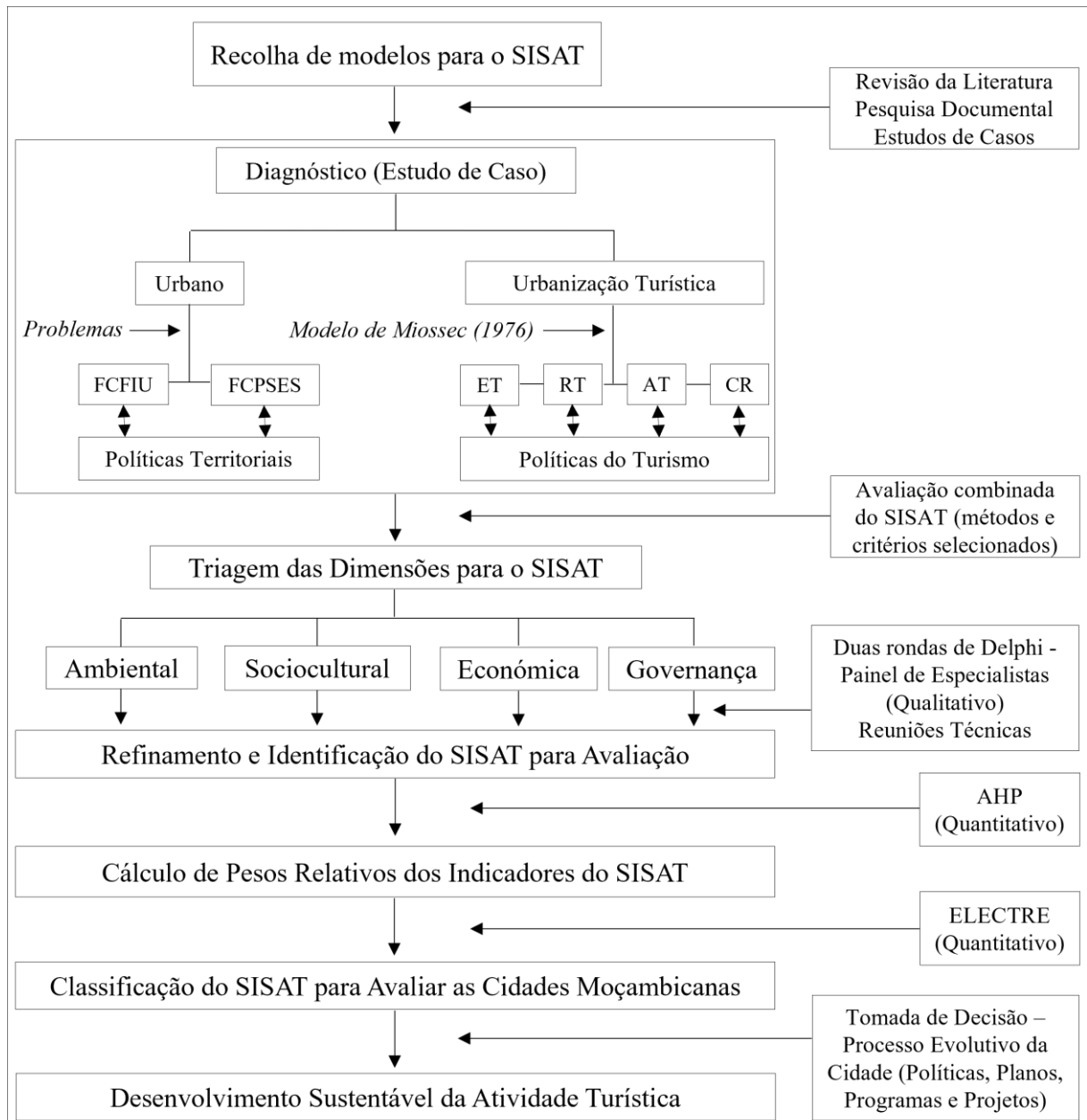
O segundo objetivo consiste em propor um modelo para avaliar a sustentabilidade turística destas cidades, a partir dos indicadores selecionados, como ferramenta de suporte ao planeamento urbano (territorial) com a integração da atividade turística.

O capítulo está organizado em sete subcapítulos. No subcapítulo 6.2 se descreve o processo de seleção dos indicadores até a composição de um sistema, com a utilização da técnica Delphi e de teste estatístico não paramétrico, utilizado para comparar os conteúdos identificados nos diferentes grupos que colaboraram na investigação.

O subcapítulo 6.3 apresenta o conjunto de matrizes construídas para os dois estudos de casos, com a aplicação do método de análise de decisão multicritério AHP. Com base nas matrizes propostas, no subcapítulo 6.4 são discutidos os resultados do processo de quantificação de pesos das dimensões e temas dos indicadores de sustentabilidade turística.

No subcapítulo 6.5 são definidos os limiares de classificação para o SISAT, ou dados operativos que foram aplicados na técnica de análise multicritério ELECTRE Tri, portanto, desenvolvido no subcapítulo 6.6. Por último, o subcapítulo 6.7 apresenta a conclusão.

O processo metodológico de construção e aplicação do SISAT é sintetizado na Figura 6.1, de acordo com a descrição feita no Capítulo 4.



Legenda: AT - Atitude dos turistas. CR - Comportamento dos residentes. ET - Equipamentos turísticos. FCFIU - Funções da cidade no fornecimento de infraestrutura urbana. FCPSES - Funções da cidade na prestação de serviços económicos e sociais. RT - Rede dos transportes.

Figura 6.1 - Estrutura metodológica de construção e aplicação do SISAT

6.2 Definição do SISAT com aplicação da técnica Delphi e recurso à opinião de especialistas

A definição do SISAT envolveu um painel de especialistas de ambas as cidades, na seleção, adequação, quantificação e classificação de indicadores, que constituem ponto de partida para auxiliar o processo de tomada de decisão do desenvolvimento territorial das urbes, com a integração da atividade turística. O conhecimento científico e experiência profissional nas áreas de planeamento urbano e desenvolvimento do turismo, foram os critérios ponderados na seleção do painel, com vista a permitir uma maior heterogeneidade e riqueza de opiniões.

Contudo, como foi discutido na revisão bibliográfica, a opinião conduzida por especialistas tem sido criticada nos estudos sobre sistema de indicadores, por seguir uma metodologia “*Top-down*”. Para minimizar este impacto, antes das reuniões agendadas, os especialistas tiveram acesso aos resultados do diagnóstico das características urbanísticas das cidades de Inhambane e Xai-Xai, e da análise da fase de urbanização turística de cada cidade, onde foram sintetizados os problemas derivados do crescimento urbano e da prática da atividade turística, sobretudo, nos últimos dez anos, respetivamente. São resultados fundamentados na abordagem “*Bottom-up*”, portanto, através da participação da população residente, turistas e representantes dos equipamentos turísticos, como se discutiu no Capítulo 5 (teste do modelo de Miossec, 1977).

No total foram realizadas quatro reuniões técnicas oficiais, agendadas atempadamente, duas para cada cidade, para sintetizar a definição dos indicadores relevantes através da aplicação de duas rondas da técnica Delphi. Na última reunião incluiu-se ainda o exercício de atribuição de pesos e classificação dos indicadores, através da aplicação dos métodos AHP e ELECTRE Tri, respetivamente. Os debates nas reuniões foram antecipados por questionários direcionados a cada participante, tendo sido inicialmente identificados 35 especialistas para cada cidade.

Tabela 6.1 - Perfil demográfico dos especialistas das cidades

Variável	Categoria	Inhambane (%)	Xai-Xai (%)
Instituição	Pública	80,8	75
	Privada	19,2	25
Cargo/Função	Tomador de decisão	23,1	20
	Académico	46,2	45
	Planeador do território	23,1	25
	Outro ⁷¹	7,7	10
Nacionalidade	Moçambicana	84,6	75
	Outra	15,4	25
Género	Masculino	69,2	65
	Feminino	30,8	35
Idade	15 - 24	0	0
	25 - 44	53,8	45
	45 - 64	26,9	25
	> 65	19,2	10
Grau Académico	Licenciatura	34,6	40
	Mestrado	53,8	50
	Doutoramento	11,5	10
Área de Formação	Turismo	26,9	20
	Geografia	15,4	30
	Arquitetura	7,7	15
	Engenharias	7,7	5
	Economia e Gestão	15,4	10
	Administração Pública	11,5	0
	Outra	15,4	20

NB: Inhambane (n = 26), Xai-Xai (n = 20).

O painel compreendeu três grupos de especialistas, na sua maior de nacionalidade moçambicana e funcionários de instituições públicas, principalmente académicos ou professores universitários, seguido de planeadores urbanos (territoriais) que trabalham nos

⁷¹ Foram envolvidos dois peritos em gestão de resíduos sólidos (Inhambane) e dois peritos em desenvolvimento local (Xai-Xai). Estes participantes privados fazem parte do grupo de planeadores urbanos.

conselhos municipais das respectivas cidades, incluindo os tomadores de decisão, representados pelos diretores provinciais, vereadores dos municípios e chefes de departamentos. São profissionais experientes e qualificados nas mais diversas áreas (turismo, geografia, arquitetura, engenharias, economia e gestão). Pelo menos 50% do painel tem nível de mestrado, seguindo-se os de licenciatura e doutoramento (Tabela 6.1). Como foi explicado no Capítulo 4 e resumido na Figura 4.2, a aplicação da técnica Delphi na discussão do processo participativo dos três grupos envolvidos na definição de indicadores, compreendeu as seguintes atividades:

- a) Levantamento de modelos de sistemas de indicadores de sustentabilidade da atividade turística na revisão da literatura e em estudos de casos (Apêndice A), com destaque para o SISTur, em harmonia com as políticas públicas (Apêndice B);
- b) Refinamento dos indicadores de sustentabilidade turística para ambientes urbanos;
- c) Seleção das dimensões dos indicadores de sustentabilidade turística aplicadas ao contexto urbano moçambicano, em harmonia com o estudo exploratório realizado nas cidades de Inhambane e Xai-Xai;
- d) Identificação do painel de especialistas ou grupo de colaboradores da investigação (tomadores de decisão, académicos e planeadores urbanos);
- e) Formulação de critérios e escalas numéricas para atribuição de conceitos no processo de classificação de indicadores (escala ordinal categorizada adaptada de *Likert*);
- f) Aplicação de questionários ao grupo de colaboradores para atribuição de conceitos aos indicadores (para cada cidade foram enviados dois questionários em duas fases);
- g) Realização das reuniões técnicas com os grupos de investigação para discussão dos resultados dos questionários, em função dos conceitos atribuídos (para cada cidade foram organizadas duas reuniões em duas fases diferentes);
- h) Identificação de indicadores finais para compor o SISAT, através da análise comparativa e estatística dos conceitos atribuídos por cada grupo.

A partir dos critérios mencionados no Capítulo 4, a seleção de cada indicador foi precedida de um conceito qualitativo atribuído por cada especialista. Para facilitar a atribuição do conceito a cada indicador, foi estabelecida uma escala numérica ordinal categorizada (alta, razoável, baixa e nenhuma), adaptada de Hanai (2009), que se refere ao grau de importância, facilidade de medição e obtenção de dados e aplicabilidade do indicador (critérios básicos). Por outro lado, para cada categoria de análise do indicador foi correlacionado um valor numérico referente a uma escala previamente estabelecida, adaptada da escala de *Likert* (Quadro 6.1), para determinar o grau de concordância ou discordância sobre a categoria optada na resposta.

Quadro 6.1 - Escala ordinal definida no intervalo de 0 a 3 (adaptado de Hanai, 2009)

Conceito	Descrição
0	Se o indicador possui nenhuma importância, facilidade de medição e aplicabilidade
1	Se o indicador possui baixa importância, facilidade de medição e aplicabilidade
2	Se o indicador possui razoável importância, facilidade de medição e aplicabilidade
3	Se o indicador possui alta importância, facilidade de medição e aplicabilidade

As reuniões técnicas tinham como objetivo discutir os resultados dos questionários e foram determinantes para refinar a extensa lista de indicadores. As discussões envolveram (Hanai,

2009): a análise do significado, a abrangência e a abordagem dos indicadores; a seleção, adaptação, proposição e definição de indicadores; as críticas e argumentos sobre a praticidade e a relevância dos indicadores propostos; as considerações sobre a existência de dados e a disponibilidade de informações dos indicadores; a forma de obtenção de informação e da medição dos indicadores, com base nos conhecimentos técnicos específicos necessários para a obtenção dos dados; e a sugestão da desejável readequação dos indicadores e a proposição necessária de novos indicadores para aplicação à realidade das cidades moçambicanas.

Com um total de 188 indicadores (68 ambientais, 39 socioculturais, 47 económicos e 34 relativos a governança), o primeiro inquérito direcionado ao painel de especialistas identificou 137 indicadores com o conceito 3 (73% do total), distribuídos nas dimensões ambiental (45 indicadores), sociocultural (32 indicadores), económica (30 indicadores) e governança (30 indicadores). Após a segunda ronda, com a aplicação do segundo questionário contendo os 137 indicadores, a estrutura do SISAT ficou composta por 62 indicadores, distribuídos nas quatro dimensões de sustentabilidade (Quadro 6.2), o equivalente a 45% do total da segunda lista. Os indicadores foram agrupados de acordo com as dimensões para facilitar o trabalho dos especialistas. Parte considerável destes indicadores foram fundidos, criando uma categoria única, por possuírem propriedades semelhantes e complementares.

Quadro 6.2 - Indicadores selecionados pelo painel de especialistas

Indicadores da ronda 1	Indicadores da ronda 2	Código
1. Água consumida por turistas por dia ou semana	Quantidade de água consumida por turista num período	Am1-1
2. Água consumida por turistas por mês		
3. Água consumida por turistas no máximo de três meses		
4. Programas de educação para consumo sustentável de água	Programas de redução de desperdício ou reuso de água	Am1-2
5. Campanhas de sensibilização sobre desperdício de água		
6. Políticas urbanas de abastecimento de água	Políticas ou planos específicos de redução do consumo de água	Am1-3
7. Planos integrados de gestão de serviços de fornecimento de água		
8. Programas de redução do consumo de água urbana		
9. Controlo da qualidade da água urbana	Monitoramento da qualidade de água (abastecimento e lazer aquático)	Am1-4
10. Monitoramento da água consumida nos pontos e equipamentos turísticos		
11. Quantidade e tipo de resíduos sólidos gerados por dia ou semana	Resíduos sólidos gerados por turistas	Am2-5
12. Quantidade e tipo de resíduos sólidos gerados por mês		
13. Quantidade e tipo de resíduos sólidos gerados no máximo três meses		
14. Resíduos sólidos com destino adequado a aterros sanitários	Resíduos sólidos com destino adequado (aterros sanitários)	Am2-6
15. Resíduos com destino desconhecido		
16. Programas de educação e sensibilização de redução de resíduos	Programas específicos de redução do N° de resíduos sólidos	Am2-7
17. Programas específicos desenvolvidos nos pontos e equipamentos turísticos		
18. Tratamento de resíduos sólidos	Recolha seletiva de resíduos sólidos e processos de reciclagem	Am2-8
19. Programas de reciclagem nas cidades		
20. Quantidade e classificação de resíduos sólidos reciclados	Resíduos sólidos reciclados	Am2-9
21. Gestão de resíduos sólidos perigosos na cidade	Programas de manejo de resíduos sólidos perigosos na cidade	Am2-10

22. Consumo de energia por turista por dia ou semana, nos equipamentos turísticos e outros equipamentos coletivos da cidade	Energia consumida por turista num período	Am3-11
23. Consumo de energia mensal por turista		
24. Consumo de energia no máximo de três meses na cidade		
25. Programas de educação para consumo sustentável de energia	Programas específicos de redução de consumo de energia	Am3-12
26. Campanhas de sensibilização sobre desperdício de energia	etérica	
27. Tratamento do sistema de esgoto	Processo de tratamento e sistema de coleta de esgotos	Am4-13
28. Processo de recolha de resíduos no sistema de esgoto		
29. Quantidade e classificação de esgotos tratados	Quantidade de esgotos tratados	Am4-14
30. Distribuição dos esgotos tratados na cidade		
31. Áreas urbanas preservadas e/ou conservadas	Áreas preservadas, recuperadas ou em processo de recuperação	Am5-15
32. Distribuição das áreas preservadas e/ou conservadas		
33. Programas de recuperação e renovação das áreas urbanas preservadas		
34. Avaliação da qualidade do ar na cidade	Melhoria e monitoramento da qualidade do ar	Am6-16
35. Programas integrados de monitoria da qualidade do ar		
36. Programas de educação ambiental na cidade	Iniciativas e programas desenvolvidos para interpretação e educação ambiental num período	Am7-17
37. Iniciativas de interpretação e educação ambiental focadas para o desenvolvimento do turismo sustentável		
38. Iniciativas regionais e locais de implementação dos indicadores ambientais dos ODS	Iniciativas de implementação da Agenda 2030 (ODS) e Plano de Desenvolvimento Sustentável	Am8-18
39. Iniciativas regionais e locais de implementação dos objetivos ambientais do Plano Nacional do Desenvolvimento Sustentável		
40. Certificação ambiental dos equipamentos turísticos	Certificação ambiental e/ou turística	Am9-19
41. Sistema de monitoria dos equipamentos turísticos		
42. Entidades estratégicas atuantes nos processos de tomada de decisão	Organismos, instituições e entidades atuantes nos processos decisórios sobre questões ambientais	Am10-20
43. A participação das partes interessadas nos processos de tomada de decisão das questões ambiental		
44. Estrutura organizacional da gestão ambiental	Existência de estruturas organizacionais e administrativas específicas em meio ambiente e preparação e resposta para riscos e desastres	Am10-21
45. Preparação e resposta para riscos e desastres		
1. Oferta de gastronomia típica local	Oferta de produtos típicos locais	Sc1-1
2. Valorização de artigos de artesanato e artes plásticas		
3. Conservação do património cultural material	Bens patrimoniais, arquitetónicos, arqueológicos e históricos conservados	Sc2-2
4. Conservação do património cultural imaterial		
5. Existências de festividades tradicionais locais	Existências de festividades populares tradicionais de manifestações culturais típicas realizados num período	Sc3-3
6. Periodicidade e calendarização dos eventos culturais típicos		
7. Avaliação do grau de atratividade das manifestações culturais típicas		
8. Instituições culturais de resgate e manutenção da cultura local	Organismos, instituições, entidades de resgate, promoção e manutenção da cultura tradicional local	Sc3-4
9. Programas públicos de valorização e promoção da cultura tradicional		
10. Programas públicos de resgate, promoção e manutenção da cultura local	Iniciativa de resgate, promoção e manutenção da cultura local	Sc3-5
11. Quantidade de residentes locais empregados nos equipamentos turísticos	Residentes locais empregados nos equipamentos turísticos	Sc4-6
12. Funções e cargos ocupados pelos residentes inseridos no turismo		

13. Quantidade de residentes locais com título de propriedade de uma empresa turística	Proprietários e empresários de estabelecimentos turísticos de origem local	Sc4-7
14. Programas públicos de capacitação e treinamento profissional aos residentes	Iniciativas de programas de capacitação e treinamento profissional aos residentes locais	Sc4-8
15. Iniciativas privadas de capacitação e treinamento profissional dos residentes		
16. Quantidade de profissionais locais com qualificação específica em turismo	Funcionários residentes locais com capacitação em turismo	Sc4-9
17. Quantidade de profissionais locais com qualificação em outra área		
18. Grau de empregabilidade definitiva dos residentes	Empregos fixos e temporários no setor turístico	Sc5-1
19. Grau de empregabilidade temporária dos residentes		
20. Proporção entre turistas e residentes na época alta	Proporção entre turistas e residentes em alta e baixa temporada	Sc6-11
21. Proporção entre turistas e residentes na época baixa		
22. Aceitação da atividade turística por parte da população residente	Nível de satisfação/aceitação dos residentes em relação ao turismo	Sc6-12
23. Satisfação do residente com o desenvolvimento do turismo		
24. Inserção de projetos sociais dos residentes locais no desenvolvimento do turismo	Programas e projetos sociais dos residentes locais e articulados com o desenvolvimento do turismo	Sc6-13
25. Aceitação pública dos projetos turísticos desenvolvidos pelos residentes		
26. Equipamentos urbanos para mobilidade de pessoas com dificuldades de locomoção e/ou outras necessidades especiais	Facilidade para mobilidade de pessoas com dificuldades de locomoção e/ou outras necessidades especiais	Sc7-14
27. Serviços urbanos para mobilidade de pessoas com dificuldades de locomoção		
28. Segurança pública das áreas e equipamentos turísticos na cidade	Incidentes (roubo, furto, violência) e acidentes envolvendo turistas/visitantes num período	Sc8-15
29. Segurança privada oferecida nos equipamentos turísticos na cidade		
30. Satisfação do turista com a visita realizada na cidade	Nível de satisfação e quantidade de vezes que o turista doméstico e internacional repete a viagem	Sc9-16
31. Quantidade de vezes que o turista repete e/ou irá repetir a viagem		
32. Grau de fidelização do destino turístico		
1. Receita gerada nos equipamentos turísticos	Renda gerada pelo turismo para os equipamentos, o Estado e residentes locais	Ec1-1
2. Impostos coletados pelo Estado		
3. Rendimentos auferidos pelos residentes empregados nos equipamentos		
4. Rendimentos auferidos pelos residentes envolvidos em trabalhos ou negócios na “indústria do turismo”		
5. Longevidade média dos equipamentos turísticos	Longevidade média dos equipamentos turísticos	Ec2-2
6. Disponibilidade média de funcionamento do equipamento por dia e semana	Funcionamento nos finais de semana e feriados dos equipamentos turísticos	Ec3-3
7. Funcionamento nos finais de semana		
8. Funcionamento nos feriados e dias especiais		
9. Média de oferta de novos equipamentos num período	Novos equipamentos, empreendimentos e produtos turísticos num período	Ec4-4
10. Média de oferta de novos produtos turísticos num período		
11. Investimentos públicos em turismo	Investimentos públicos em turismo	Ec5-5
12. Linhas de crédito para investimento em turismo	Linhas de crédito disponíveis específicas de turismo para investimento	Ec5-6
13. Gasto médio dos turistas por dia	Gasto médio dos turistas num período	Ec6-7
14. Gasto médio dos turistas por semana		
15. Gasto médio dos turistas por mês		

16. Capacidade dos meios de alojamento/hospedagem	Oferta de meios de alojamento/hospedagem	Ec7-8
17. Distribuição dos meios de alojamento/hospedagem		
18. Capacidade dos equipamentos de alimentação e bebidas	Oferta de equipamentos de alimentação e bebidas	Ec7-9
19. Distribuição dos equipamentos de alimentação e bebidas		
20. Oferta de serviços de transportes turísticos rodoviários	Oferta de serviços de transportes	Ec7-10
21. Oferta de serviços de transportes turísticos ferroviárias		
22. Oferta de serviços de transportes turísticos marítimos		
23. Oferta de serviços de transportes turísticos fluviais ou lacustres		
24. Oferta de serviços de transportes turísticos aéreos		
25. Oferta de agências e serviços de turismo recetivos	Oferta de agências e serviços de turismo recetivos	Ec7-11
26. Oferta de agências e serviços de turismo emissores		
27. Distribuição das agências de viagens		
28. Programas públicos de gestão da sazonalidade turística	Programas estratégicos que lidam com a sazonalidade turística	Ec8-12
29. Programas privados de gestão da sazonalidade turística		
30. Programas conjuntos de gestão da sazonalidade turística		
1. Cadastro de recursos/atrativos turísticos da cidade	Recursos/atrativos turísticos reais e potenciais	Go1-1
2. Cadastro de potencialidades naturais e culturais da cidade		
3. Cadastro de diferentes categorias de equipamentos turísticos	Sistema de registo e controlo de equipamentos e serviços turísticos	Go1-2
4. Cadastro de serviços turísticos prestados na cidade		
5. Registo do número de turistas internacionais	Número de turistas	Go1-3
6. Registo do número de turistas domésticos		
7. Plano de zoneamento municipal/urbano	Regulamentos e normas para ocupação e uso do solo em áreas turísticas	Go2-4
8. Plano de zoneamento do solo para fins turísticos		
9. Políticas públicas de uso e aproveitamento do solo em áreas turísticas		
10. Participação do setor público no processo de desenvolvimento turístico	Participação pública no processo de desenvolvimento turístico	Go3-5
11. Participação do setor privado no processo de desenvolvimento turístico		
12. Participação da comunidade local no processo de desenvolvimento turístico		
13. Comunicação dos resultados de decisões sobre o desenvolvimento turístico	Mecanismos de comunicação dos resultados de decisões sobre o desenvolvimento turístico e dos relatórios de avaliação turística obtidos pela aplicação do SISAT	Go3-6
14. Disponibilização pública dos relatórios de avaliação turística obtidos pela aplicação do SISAT		
15. Existência do Plano Municipal de Turismo - PMT	Plano Municipal de Turismo	Go3-7
16. Avaliação e monitoria do grau de implantação do PMT		
17. Integração entre o planeamento urbano e desenvolvimento do turismo	Integração do planeamento territorial e dos planos de gestão ambiental com o desenvolvimento turístico	Go3-8
18. Integração entre planos de gestão ambiental e desenvolvimento do turismo		
19. Integração entre os instrumentos estratégicos de desenvolvimento económico e social e instrumentos do planeamento do turismo	Integração entre a planificação do desenvolvimento do turismo com os instrumentos estratégicos de desenvolvimento económico e social regionais/nacionais	Go3-9
20. Integração entre os instrumentos de ordenamento do território e instrumentos do planeamento do turismo		
21. Integração entre a planificação do desenvolvimento do turismo local com o processo de planeamento regional e nacional		
22. Programas públicos de educação e consciencialização sobre turismo sustentável	Programas de educação e consciencialização sobre turismo sustentável	Go4-10
23. Iniciativas privadas de educação e consciencialização sobre turismo sustentável		
24. Organismos sociais (comunitários) atuantes nos processos decisórios de desenvolvimento turístico	Organismos sociais, associações e entidades de classe de turismo atuantes nos processos	Go5-11

25. Atuação de organizações não governamentais, associações e entidades de classe de turismo nos processos de tomada de decisão	decisórios de desenvolvimento turístico	
26. Estrutura organizacional específica do conselho municipal da cidade	Estruturas organizacionais e administrativas específicas em turismo	Go6-12
27. Estrutura organizacional específica do governo central (secretaria do Estado)		
28. Estrutura organizacional específica do governo provincial na cidade (direção provincial)		
29. Articulação conjunta na gestão turística municipal/urbana		
30. Avaliação e monitoria do desenvolvimento sustentável do turismo na cidade	Equipa de aplicação do SISAT	Go7-13

A partir da escala numérica ordinal categorizada para os conceitos atribuídos a cada indicador, com valores discretos de 0, 1, 2 e 3, calculou-se a mediana ponderada pelos especialistas, considerando os indicadores finais codificados no Quadro 6.2. Os consensos alcançados revelam uma alta importância e aplicabilidade dos indicadores, embora não sejam de fácil medição, devido a escassez de dados (tabelas 6.2 e 6.3). Em todas as dimensões, a ordem de seleção vai do conceito 3, com maior peso percentual, até o conceito 0, que teve o menor peso.

Tabela 6.2 - Proporção dos conceitos atribuídos em Inhambane

Categorias	Dimensões dos indicadores (%)											
	Ambiental			Sociocultural			Económica			Governança		
	TD	A	PU	TD	A	PU	TD	A	PU	TD	A	PU
Conceito 3	0,39	0,69	0,63	0,63	0,77	0,51	0,63	0,67	0,60	0,56	0,90	0,74
Conceito 2	0,38	0,25	0,26	0,22	0,18	0,27	0,26	0,28	0,28	0,24	0,08	0,16
Conceito 1	0,20	0,06	0,11	0,15	0,05	0,19	0,11	0,06	0,12	0,12	0,02	0,09
Conceito 0	0,02	0,00	0,00	0,01	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,08	0,00	0,01
Total	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

Legenda: TD - Tomadores de decisão. A - Académicos. PU - Planeadores urbanos

Tabela 6.3 - Proporção dos conceitos atribuídos em Xai-Xai

Categorias	Dimensões dos indicadores (%)											
	Ambiental			Sociocultural			Económica			Governança		
	TD	A	PU	TD	A	PU	TD	A	PU	TD	A	PU
Conceito 3	0,64	0,71	0,70	0,66	0,66	0,63	0,65	0,73	0,63	0,69	0,78	0,76
Conceito 2	0,24	0,19	0,17	0,27	0,21	0,22	0,21	0,19	0,21	0,17	0,15	0,15
Conceito 1	0,08	0,08	0,08	0,06	0,09	0,10	0,10	0,07	0,14	0,06	0,04	0,08
Conceito 0	0,04	0,02	0,05	0,02	0,04	0,05	0,04	0,00	0,01	0,08	0,03	0,01
Total	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

Legenda: TD - Tomadores de decisão. A - Académicos. PU - Planeadores urbanos

Na cidade de Inhambane (Tabela 6.2), o conceito 0 não teve nenhuma ponderação por parte dos académicos (em todas as dimensões) e planeadores urbanos (nas dimensões ambiental e económica) e tomadores de decisão (nos indicadores económicos). Diferentemente de Inhambane, na cidade de Xai-Xai, o conceito 0 consta em todas as dimensões, tendo sido atribuído por todos colaboradores da investigação, com exceção dos académicos, quanto aos indicadores económicos (Tabela 6.3). A representação gráfica das medianas para as cidades de Inhambane e Xai-Xai constam nas figuras 6.2 e 6.3, respetivamente, sendo sintetizadas nas tabelas 6.4 e 6.5, respetivamente. Os valores das medianas estão distribuídos entre os intervalos dos quatro conceitos categorizados.

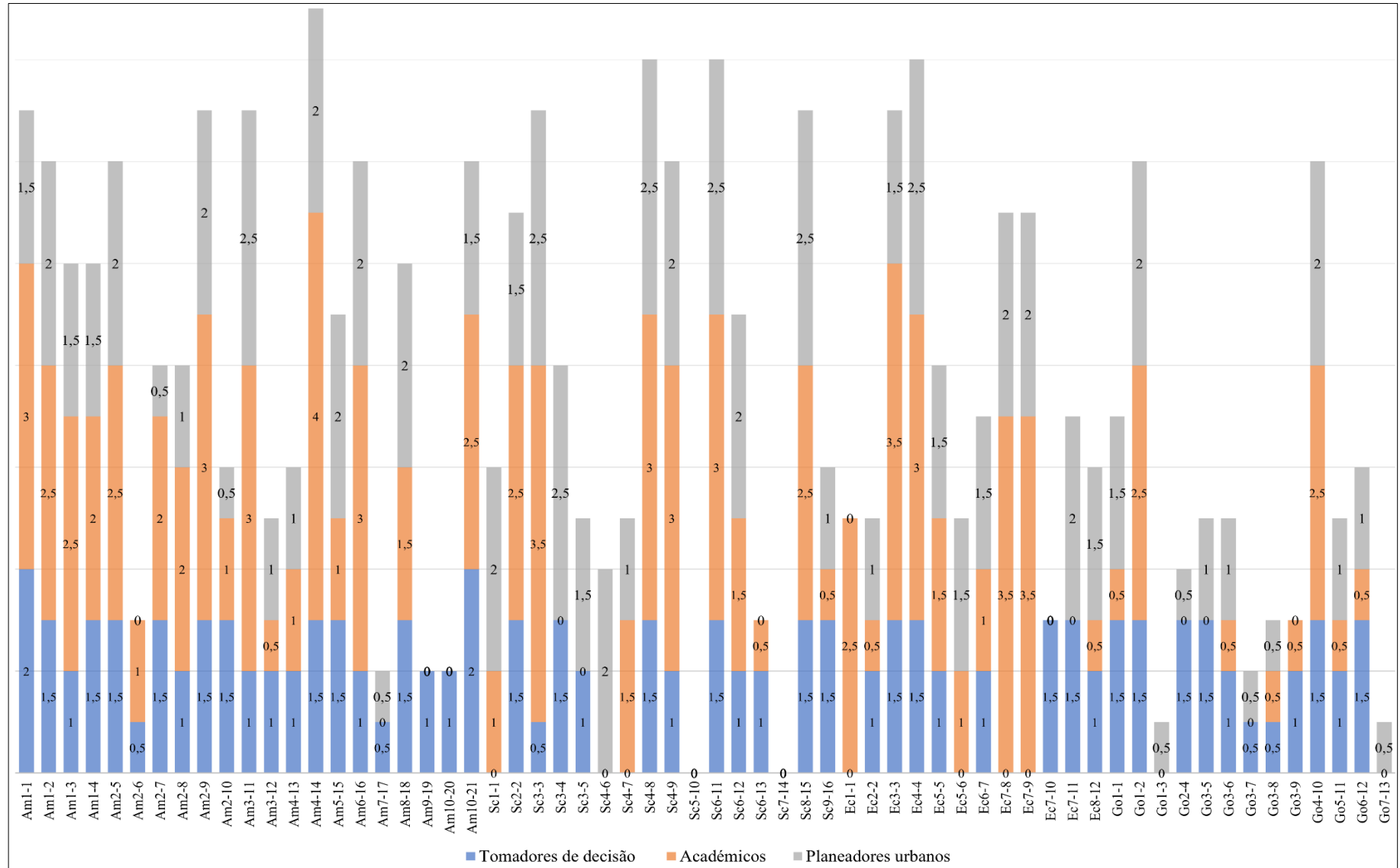


Figura 6.2 - Mediana dos conceitos atribuídos aos indicadores em Inhambane

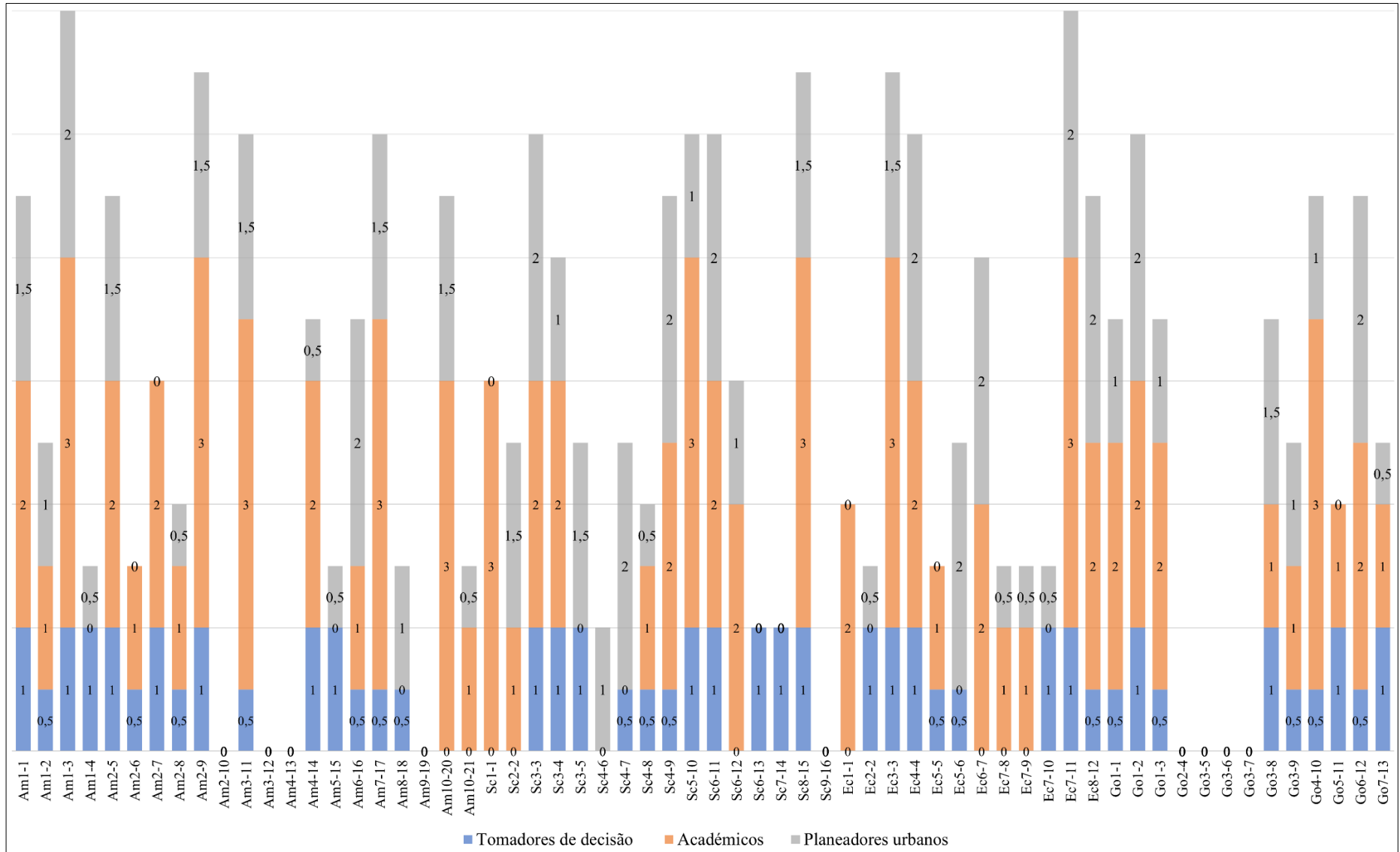


Figura 6.3 - Mediana dos conceitos atribuídos aos indicadores em Xai-Xai

Tabela 6.4 - Síntese da mediana dos conceitos atribuídos aos indicadores em Inhambane

Categorias	Dimensão																									
	Ambiental						Sociocultural						Económica						Governança							
	TD		A		PU		TD		A		PU		TD		A		PU		TD		A		PU			
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%		
Conceito 3	0	0,00	5	0,24	0	0,00	0	0,00	4	0,25	0	0,00	0	0,00	4	0,33	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Conceito 2 e 2,5	2	0,10	7	0,33	8	0,38	0	0,00	2	0,13	9	0,56	0	0,00	1	0,08	4	0,33	0	0,00	2	0,15	2	0,15	2	0,15
Conceito 1 e 1,5	17	0,81	5	0,24	7	0,33	10	0,63	3	0,19	4	0,25	8	0,67	3	0,25	6	0,50	9	0,69	0	0,00	5	0,38	5	0,38
Conceito 0 e 0,5	2	0,10	4	0,19	6	0,29	6	0,38	7	0,44	3	0,19	4	0,33	4	0,33	2	0,17	4	0,31	11	0,85	6	0,46	6	0,46
Total de indicadores	21	1,00	21	1,00	21	1,00	16	1,00	16	1,00	16	1,00	12	1,00	12	1,00	12	1,00	13	1,00	13	1,00	13	1,00	13	1,00

Legenda: TD - Tomadores de decisão. A - Académicos. PU - Planeadores urbanos

Tabela 6.5 - Síntese da mediana dos conceitos atribuídos aos indicadores em Xai-Xai

Categorias	Dimensão																									
	Ambiental						Sociocultural						Económica						Governança							
	TD		A		PU		TD		A		PU		TD		A		PU		TD		A		PU			
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%		
Conceito 3	0	0,00	1	0,05	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,08	0	0,00
Conceito 2 e 2,5	0	0,00	8	0,38	2	0,10	0	0,00	8	0,50	4	0,25	0	0,00	4	0,33	5	0,42	0	0,00	2	0,15	2	0,15	2	0,15
Conceito 1 e 1,5	8	0,38	1	0,05	8	0,38	8	0,50	0	0,00	7	0,44	5	0,42	3	0,25	1	0,08	4	0,31	2	0,15	5	0,38	5	0,38
Conceito 0 e 0,5	13	0,62	11	0,52	11	0,52	8	0,50	8	0,50	5	0,31	7	0,58	5	0,42	6	0,50	9	0,69	8	0,62	6	0,46	6	0,46
Total de indicadores	21	1,00	21	1,00	21	1,00	16	1,00	16	1,00	16	1,00	12	1,00	12	1,00	12	1,00	13	1,00	13	1,00	13	1,00	13	1,00

Legenda: TD - Tomadores de decisão. A - Académicos. PU - Planeadores urbanos

Os valores anteriores (tabelas 6.2 a 6.5) provam a existência de uma diferença de opiniões, internamente e entre os especialistas das duas cidades envolvidas no estudo. A heterogeneidade de respostas é comprovada ainda pela variabilidade de opiniões em torno da média aritmética, que foi de 1,5; 3,0 e 2 para os tomadores de decisão, académicos e planeadores urbanos de Inhambane, respetivamente. Em Xai-Xai, as médias obtidas foram de 1,0; 2,5 e 1,8, para os tomadores de decisão, académicos e planeadores, respetivamente.

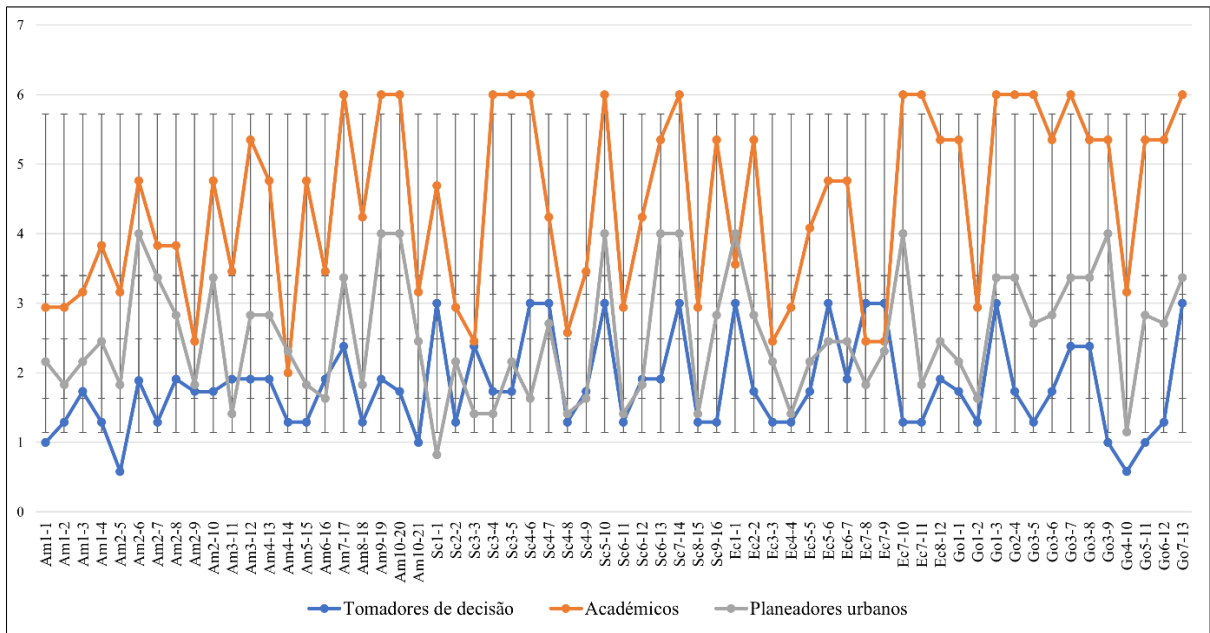


Figura 6.4 - Desvio padrão para Inhambane

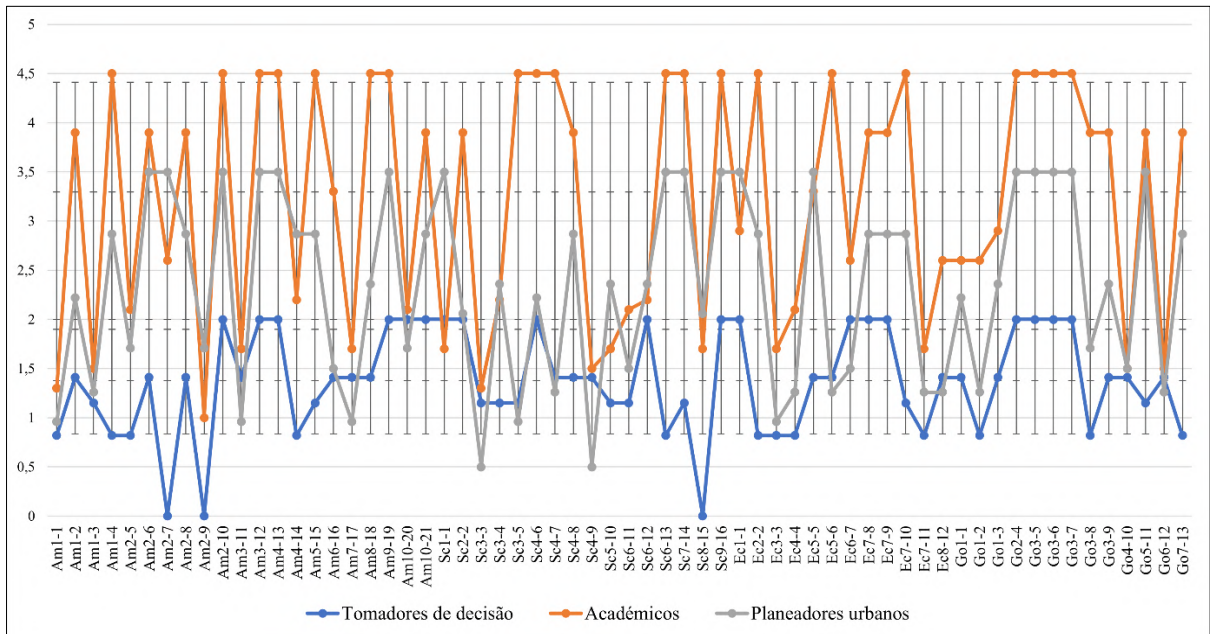


Figura 6.5 - Desvio padrão para Xai-Xai

De acordo com os valores de desvio padrão (figuras 6.4 e 6.5), a variação foi de 100%, considerando apenas os indicadores que alcançaram os maiores valores de desvio padrão,

portanto, acima da média. Abaixo da média, os valores são mais heterogêneos, mantendo-se o padrão geral de distribuição não normal, que demonstra a dispersão das respostas dos especialistas de ambas cidades. Contudo, a validação de possíveis divergências entre os conceitos atribuídos aos indicadores é feita a seguir, com base no teste de *Kruskal Wallis*.

6.2.1 Aplicação do teste estatístico de *Kruskal Wallis*

A análise de divergências dos valores das medianas (figuras 6.2 e 6.3), de acordo com os conceitos atribuídos por cada grupo de especialistas, baseou-se no teste de *Kruskal Wallis*, devido ao tipo de dados examinados, que sugerem um procedimento estatístico não paramétrico, considerando ainda a amostra comparada, portanto, constituída por três grupos (tomadores de decisão, acadêmicos e planejadores urbanos).

O método de *Kruskal Wallis* foi usado para testar uma hipótese nula (H_0), segundo a qual todos os conceitos (0, 1, 2 e 3) possuem medianas iguais de distribuição, contra a hipótese alternativa (H_1), segundo a qual pelo menos um dos conceitos possui distribuição diferente. Portanto, a análise dos indicadores do SISAT teve como objetivo verificar as seguintes hipóteses:

- H_0 : Não existem diferenças entre os conceitos atribuídos aos indicadores pelo painel de especialistas, ou seja, os conceitos dos tomadores de decisão, acadêmicos e planejadores urbanos são iguais;
- H_1 : Existe pelo menos uma diferença entre os conceitos atribuídos aos indicadores do SISAT pelos especialistas das cidades de Inhambane e Xai-Xai.

A análise do teste de *Kruskal Wallis* foi efetuada com recurso ao software “*Real Statistics Using Excel*” (<https://www.real-statistics.com/>), seguindo o procedimento da ANOVA de um fator, incluindo o *post-hoc* de *Dunn* nas opções de saída do teste, para o teste *pos-hoc*, através da comparação entre pares (grupos de especialistas).

A comparação das hipóteses baseou-se na seguinte interpretação adaptada de Hanai (2009): rejeita-se a H_0 se o valor da significância ρ (P-valor) obtido for maior que o nível de significância α (Alfa) estabelecido pelo teste estatístico padronizado, que tem um intervalo de confiança de 95% e probabilidade de erro de 5%. De acordo com a Tabela 6.6, enquanto na cidade de Inhambane, as evidências rejeitam a H_0 e validam a H_1 , ($H_{(2)} = 4,216$; $\rho = 0,121$) na cidade de Xai-Xai rejeita-se a H_1 e aceita-se a H_0 ($H_{(2)} = 8,408$; $\rho = 0,015$).

Tabela 6.6 - Teste de *Kruskal Wallis*

Variável	Inhambane	Xai-Xai
H (estatística do teste)	4,216264	8,408468
Grau de liberdade	2	2
P-valor (ρ)	0,121465	0,014932
Alfa (α)	0,05	0,05
Significância	Não	Sim
Rejeitar a H_0	Sim	Não

Apesar dos resultados globais apresentados na Tabela 6.6, o *post-hoc* de *Dunn* mostrou que existe uma diferença entre os conceitos atribuídos pelos académicos e planeadores urbanos de Xai-Xai, devido o valor ρ que é maior que α , representando a única combinação de grupo que rejeita a H_0 (última coluna da Tabela 6.7). Em Inhambane, o resultado do teste inicial manteve-se para os grupos comparados (quarta coluna da Tabela 6.7).

Tabela 6.7 - Teste de *Dunn* (hipóteses por grupos de especialistas)

Grupos comparados		Inhambane (ρ)	Rejeitar H_0	Xai-Xai (ρ)	Rejeitar H_0
Tomadores de decisão	Académicos	0,101492705	Sim	0,00723729	Não
Tomadores de decisão	Planadores urbanos	0,058549575	Sim	0,022038261	Não
Académicos	Planadores urbanos	0,799572254	Sim	0,692093257	Sim

Tabela 6.8 - SISAT para as cidades de Inhambane e Xai-Xai

Dimensão	Tema			Nº indicadores		
				C	B	A
Ambiental	Am	Consumo e qualidade da água	Am1	4	10	21
		Geração e manejo dos resíduos sólidos	Am2	6	11	20
		Consumo de energia elétrica	Am3	2	5	6
		Tratamento de esgotos	Am4	2	4	4
		Áreas naturais preservadas	Am5	1	3	3
		Melhoria da qualidade do ar	Am6	1	2	2
		Iniciativas de educação e interpretação ambiental e cultural	Am7	1	2	3
		Implementação da Agenda 2030 (ODS) e/ou do PNDS	Am8	1	2	3
		Certificação ambiental e/ou turística	Am9	1	2	2
		Capacidade administrativa da gestão ambiental	Am10	2	4	4
Sociocultural	Sc	Valorização de produtos típicos locais	Sc1	1	2	3
		Conservação de bens patrimoniais históricos e culturais	Sc2	1	2	4
		Valorização da cultura tradicional local	Sc3	3	6	8
		Inserção socioeconómica de residentes locais	Sc4	4	7	7
		Empregabilidade no setor turístico	Sc5	1	2	2
		Satisfação dos residentes locais	Sc6	3	6	8
		Acessibilidade	Sc7	1	2	2
		Segurança turística	Sc8	1	2	2
		Fidelização, satisfação e repetição do turista	Sc9	1	3	3
Económica	Ec	Renda gerada pelo setor turístico	Ec1	1	4	9
		Longevidade dos equipamentos turísticos	Ec2	1	1	1
		Disponibilidade/funcionamento de equipamentos turísticos	Ec3	1	3	5
		Novos equipamentos turísticos	Ec4	1	2	2
		Investimentos no setor turístico	Ec5	2	2	2
		Gastos do turista	Ec6	1	3	6
		Capacidade total dos equipamentos turísticos	Ec7	4	12	19
		Sazonalidade turística	Ec8	1	3	3
Governança	Go	Registo e controlo da atividade turística	Go1	3	6	8
		Zoneamento paisagístico e normas de edificações turísticas	Go2	1	3	3
		Planeamento do turismo	Go3	5	12	12
		Consciencialização do turismo sustentável	Go4	1	2	2
		Organização social do desenvolvimento do turismo	Go5	1	2	2
		Capacidade de gestão turística municipal/urbana	Go6	1	4	6
		Capacidade de monitoramento do turismo sustentável	Go7	1	1	1
Total			34	62	137	188

NB: Inhambane (n = 74%, ronda 1; n = 100% ronda 2) e Xai-Xai (n = 57%, ronda 1; n = 100%, ronda 2). A - Lista inicial de indicadores. B - Resultado da 1ª ronda do Delphi. C - Resultado da 2ª ronda do Delphi.

A seleção de indicadores finais para o SISAT passou por diferentes análises comparativas e estatísticas. A técnica Delphi compreendeu duas rodadas de discussão com o painel de especialistas de cada cidade (estudo de caso). Apesar das divergências relativas apresentadas nos conceitos atribuídos, em ambas cidades, os consensos alcançados na última reunião convergem para uma alta importância, facilidade de medição e aplicabilidade dos indicadores selecionados. Portanto, a estrutura do SISAT composta por 62 indicadores, distribuídos em 34 temas, para as quatro dimensões de sustentabilidade (Tabela 6.8), são importantes para avaliar a sustentabilidade da atividade turística das cidades moçambicanas.

A Tabela 6.8 (detalhada nos Apêndices C e D), apresenta as dimensões e temas dos indicadores, incluindo a quantidade de indicadores finais e a base inicial. Verifica-se um maior número de aspetos ambientais e socioculturais, contudo, esta quantidade pode não ser diretamente proporcional a sua importância relativa, como se discute a seguir.

6.3 Aplicação do método de quantificação de pesos (AHP)

6.3.1 Aspetos gerais

O procedimento de avaliação está dividido em quatro níveis. O primeiro é relativo ao problema-alvo, isto é, a necessidade de estruturar um conjunto de indicadores flexíveis para acompanhar o desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Inhambane e Xai-Xai. O segundo inclui a diretriz da sustentabilidade, ou seja, as quatro principais dimensões. O terceiro abrange os 34 temas dos indicadores, sendo 10 ambientais, 9 socioculturais, 8 económicos e 7 de governança. O quarto e último nível compreende os 62 indicadores, sendo 21 ambientais, 16 socioculturais, 12 económicos e 13 de governança.

Devido ao número elevado de indicadores, a atribuição de pesos fez-se nas quatro dimensões e 34 temas, correspondentes aos níveis dois e três de aplicação do método AHP, respetivamente. A aplicação dos modelos matemáticos do AHP baseou-se nas fórmulas (2), (3), (4) e (5) identificadas na metodologia (subtítulo 4.3.5).

6.3.2 Construção do conjunto de matrizes do estudo de caso 1 – Inhambane

O estudo de caso 1 foi desenvolvido na cidade de Inhambane. Com base no procedimento apresentado na metodologia da tese, as matrizes de comparação são apresentadas na Tabela 6.9 (para as quatro dimensões) e entre as tabelas 6.10 e 6.13 (para cada tema).

Tabela 6.9 - Dimensões do SISAT

	Ambiental	Sociocultural	Económica	Governança	Autovetor aproximado (AV-A)	Autovetor (AV)
Ambiental	1	1	1	1/5	0,110	0,109
Sociocultural	1	1	3	1/7	0,136	0,135
Económica	1	1/3	1	1/9	0,077	0,073
Governança	5	7	9	1	0,676	0,682
Total	8,000	9,333	14,000	1,454	1,000	1,000

Tabela 6.10 - Tema ambiental

	Am1	Am2	Am3	Am4	Am5	Am6	Am7	Am8	Am9	Am10	AV-A	AV
Am1	1	3	1	3	3	1	1/5	1/7	1/7	1/7	0,048	0,046
Am2	1/3	1	1	1	3	1	1/5	1/5	1/9	1/7	0,032	0,029
Am3	1	1	1	3	3	1	1/3	1/5	1/7	1/5	0,046	0,046
Am4	1/3	1	1/3	1	3	5	3	1/5	1/5	1/5	0,085	0,078
Am5	1/3	1/3	1/3	1/3	1	1	1	1/5	1/9	1/7	0,030	0,030
Am6	1	1	1	1/5	1	1	1/5	1/5	1/5	1/5	0,027	0,025
Am7	5	5	3	1/3	1	5	1	3	3	3	0,180	0,188
Am8	7	5	5	5	5	5	1/3	1	3	1/7	0,146	0,144
Am9	7	9	7	5	9	5	1/3	1/3	1	1/7	0,158	0,141
Am10	7	7	5	5	7	5	1/3	7	7	1	0,248	0,273
Total	30,0	33,33	24,67	23,87	36,0	30,0	6,93	12,48	14,91	5,31	1,000	0,954

Tabela 6.11 - Tema sociocultural

	Sc1	Sc2	Sc3	Sc4	Sc5	Sc6	Sc7	Sc8	Sc9	AV-A	AV
Sc1	1	1	1	3	1/3	1/3	1/5	1/5	3	0,066	0,060
Sc2	1	1	1	3	1/3	1/3	1/5	1/5	3	0,066	0,060
Sc3	1	1	1	3	1/5	1	3	3	3	0,121	0,132
Sc4	1/3	1/3	1/3	1	1/5	1/3	3	1/7	5	0,061	0,057
Sc5	3	3	5	5	1	1	3	3	3	0,217	0,226
Sc6	3	3	1	3	1	1	3	3	3	0,165	0,169
Sc7	5	5	1/3	1/3	1/3	1/3	1	1/7	3	0,096	0,086
Sc8	5	5	1/3	7	1/3	1/3	7	1	5	0,174	0,181
Sc9	1/3	1/3	1/3	1/5	1/3	1/3	1/3	1/5	1	0,032	0,028
Total	19,667	19,667	10,333	25,533	4,067	5,000	20,733	10,886	29,000	1,000	1,000

Tabela 6.12 - Tema económico

	Ec1	Ec2	Ec3	Ec4	Ec5	Ec6	Ec7	Ec8	AV-A	AV
Ec1	1	5	3	3	3	1	3	1	0,226	0,230
Ec2	1/5	1	1/5	1	1/5	1/9	1	1	0,053	0,047
Ec3	1/3	5	1	3	3	3	1	1	0,174	0,182
Ec4	1/3	1	1/3	1	1	3	1	1	0,096	0,098
Ec5	1/3	5	1/3	1	1	3	5	1	0,150	0,150
Ec6	1	9	1/3	1/3	1/3	1	1	1	0,116	0,113
Ec7	1/3	1	1	1	1/5	1	1	1	0,079	0,076
Ec8	1	1	1	1	1	1	1	1	0,107	0,104
Total	19,667	19,667	10,333	25,533	4,067	5,000	20,733	10,886	1,000	1,000

Tabela 6.13 - Tema sobre governança

	Go1	Go2	Go3	Go4	Go5	Go6	Go7	AV-A	AV
Go1	1	1	1/7	1	1/5	1/5	1/5	0,054	0,053
Go2	1	1	1	1	1	1/5	1/5	0,093	0,088
Go3	7	1	1	1	1	1	1	0,169	0,170
Go4	1	1	1	1	1	1	1	0,135	0,129
Go5	5	1	1	1	1	1	1	0,158	0,156
Go6	5	5	1	1	1	1	1	0,196	0,202
Go7	5	5	1	1	1	1	1	0,196	0,202
Total	25,000	15,000	6,143	7,000	6,200	5,400	5,400	1,000	1,000

A hierarquia relativa criada na cidade de Inhambane, confere um maior peso global a governança (0,682), seguida pelas dimensões sociocultural (0,135), ambiental (0,109) e económica (0,073), como se ilustra na Tabela 6.14.

Tabela 6.14 - Pesos dos indicadores de sustentabilidade da atividade turística para Inhambane

Dimensão		Peso	Tema	Peso	Ranking	Indicadores
Ambiental	Am	0,109	Am1	0,046	5	4
			Am2	0,029	6	6
			Am3	0,046	5	2
			Am4	0,078	4	2
			Am5	0,030	6	1
			Am6	0,025	7	1
			Am7	0,188	2	1
			Am8	0,144	3	1
			Am9	0,141	3	1
			Am10	0,273	1	2
Socioeconómica	Sc	0,135	Sc1	0,060	6	1
			Sc2	0,060	6	1
			Sc3	0,132	4	3
			Sc4	0,057	6	4
			Sc5	0,226	1	1
			Sc6	0,169	3	3
			Sc7	0,086	5	1
			Sc8	0,181	2	1
			Sc9	0,028	7	1
Económica	Ec	0,073	Ec1	0,230	1	1
			Ec2	0,047	7	1
			Ec3	0,182	2	1
			Ec4	0,098	5	1
			Ec5	0,150	3	2
			Ec6	0,113	4	1
			Ec7	0,076	6	4
			Ec8	0,104	5	1
Governança	Go	0,682	Go1	0,053	6	3
			Go2	0,088	5	1
			Go3	0,170	2	5
			Go4	0,129	4	1
			Go5	0,156	3	1
			Go6	0,202	1	1
			Go7	0,202	1	1
Total						62

Os indicadores ambientais foram agrupados em 10 temas, onde a capacidade da autarquia na gestão ambiental (0,273); os programas de educação e interpretação ambiental (0,188); e a implementação dos ODS (0,144), bem como a certificação ambiental da atividade turística (0,141), constituíram os temas mais pontuados, que devem receber maior atenção na cidade de Inhambane. Com menor peso, se destacou a variável melhoria da qualidade ar da urbe (0,025).

A dimensão sociocultural contou com 9 temas, tendo sido priorizados os seguintes: empregabilidade no setor do turismo (0,226); segurança turística (0,181) e satisfação da população residente (0,169). Contrariamente, a satisfação da procura (0,028), como estratégia para fidelização do mercado turístico teve a menor classificação.

Composta por 8 temas, a dimensão económica classificou como prioritário: a renda gerada pelo setor do turismo (0,230); a disponibilidade dos equipamentos turísticos para satisfazer as necessidades e desejos da procura (0,182) e o investimento no setor (0,150). O menor peso relativo foi atribuído ao tema tempo de duração dos equipamentos (0,047).

Com um total de 7 temas, na governança, dois temas se destacaram na primeira posição, nomeadamente: a capacidade da autarquia na gestão do turismo (0,202) e a capacidade de monitoria do turismo sustentável (0,202). O planeamento do turismo (0,170) e a organização social da urbe para responder aos desafios deste planeamento (0,156), seguem na segunda e terceira posição, respetivamente. O cadastro e controlo dos elementos da oferta e procura (0,053) teve o valor mais baixo nesta dimensão.

6.3.3 Construção do conjunto de matrizes do estudo de caso 2 – Xai-Xai

O estudo de caso 2 foi desenvolvido na cidade de Xai-Xai. As matrizes de comparação são apresentadas na Tabelas 6.15 e entre as tabelas 6.16 e 6.19, para as dimensões e temas dos indicadores, respetivamente.

Tabela 6.15 - Dimensões do SISAT

	Ambiental	Sociocultural	Económica	Governança	Autovetor aproximado (AV-A)	Autovetor (AV)
Ambiental	1	2	5	1/5	0,224	0,213
Sociocultural	1/2	1	3	1/3	0,155	0,146
Económica	1/5	1/3	1	1/7	0,058	0,055
Governança	5	3	7	1	0,564	0,587
Total	6,700	6,333	16,000	1,676	1,000	1,000

Tabela 6.16 - Tema ambiental

	Am1	Am2	Am3	Am4	Am5	Am6	Am7	Am8	Am9	Am10	AV-A	AV
Am1	1	1/5	1	1/5	4	1	1/5	3	1/5	1/3	0,073	0,064
Am2	5	1	3	1	4	1	1	1	1	1/5	0,108	0,110
Am3	1	1/3	1	3	3	1	1	1	1	1/5	0,081	0,082
Am4	5	1	1/3	1	4	1	3	1	1/5	1/5	0,093	0,096
Am5	1/4	1/4	1/3	1/4	1	1	1	1	1	1/5	0,049	0,044
Am6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1/5	0,067	0,065
Am7	5	1	1	1/3	1	1	1	1	1	1/5	0,078	0,080
Am8	1/3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0,082	0,078
Am9	5	1	1	5	1	1	1	1	1	1	0,122	0,133
Am10	3	5	5	5	5	5	5	1	1	1	0,247	0,246
Total	26,58	11,78	14,67	17,78	25,00	14,00	15,20	12,00	8,40	4,53	1,000	1,000

Tabela 6.17 - Tema sociocultural

	Sc1	Sc2	Sc3	Sc4	Sc5	Sc6	Sc7	Sc8	Sc9	AV-A	AV
Sc1	1	1/2	½	1/5	1/5	1	1	1/5	1	0,046	0,046
Sc2	2	1	1	1	1/5	1/5	4	3	1	0,110	0,108
Sc3	2	1	1	1/5	1/5	1/5	3	1/5	1	0,055	0,053
Sc4	5	1	5	1	1	3	4	3	6	0,227	0,224
Sc5	5	5	5	1	1	1	3	1	3	0,186	0,191
Sc6	1	5	5	1/3	1	1	4	1	1	0,142	0,152

Sc7	1	1/4	1/3	1/4	1/3	1/4	1	1/5	1	0,037	0,035
Sc8	5	1/3	5	1/3	1	1	5	1	3	0,143	0,135
Sc9	1	1	1	1/6	1/3	1	1	1/3	1	0,055	0,057
Total	23,000	15,083	23,833	4,483	5,267	8,650	26,000	9,933	18,000	1,000	1,000

Tabela 6.18 - Tema económico

	Ec1	Ec2	Ec3	Ec4	Ec5	Ec6	Ec7	Ec8	AV-A	AV
Ec1	1	3	1	3	3	1	5	3	0,207	0,202
Ec2	1/3	1	1	4	1	1/5	1	1/5	0,077	0,082
Ec3	1	1	1	3	1/5	1/5	1	1	0,082	0,079
Ec4	1/3	1/4	1/3	1	1/5	3	1	1/5	0,073	0,078
Ec5	1/3	1	5	5	1	3	5	3	0,206	0,212
Ec6	1	5	5	1/3	1/3	1	7	3	0,197	0,182
Ec7	1/5	1	1	1	1/5	1/7	1	1	0,048	0,048
Ec8	1/3	5	1	5	1/3	1/3	1	1	0,109	0,117
Total	4,533	17,250	15,333	22,333	6,267	8,876	22,000	12,400	1,000	1,000

Tabela 6.19 - Tema sobre governança

	Go1	Go2	Go3	Go4	Go5	Go6	Go7	AV-A	AV
Go1	1	3	1/5	1/4	1/4	1/4	1	0,077	0,075
Go2	1/3	1	1	3	1/5	1	1	0,124	0,116
Go3	5	1	1	4	4	3	3	0,290	0,284
Go4	4	1/3	1/4	1	3	1/5	1	0,115	0,119
Go5	4	5	1/4	1/3	1	1	1	0,150	0,154
Go6	4	1	1/3	5	1	1	1	0,153	0,163
Go7	1	1	1/3	1	1	1	1	0,092	0,088
Total	19,333	12,333	3,367	14,583	10,450	7,450	9,000	1,000	1,000

A classificação global da cidade de Xai-Xai, tendo em conta os pesos relativos é liderada pela governança (0,587), seguida das componentes ambiental (0,213), sociocultural (0,146) e por fim, económica (0,055), como sintetiza a Tabela 6.20.

Os três temas prioritários da dimensão ambiental foram: capacidade do município da cidade de Xai-Xai na gestão ambiental (0,246); certificação ambiental do turismo (0,133) e gestão de resíduos sólidos (0,110). O tema das áreas naturais conservadas ou preservadas na urbe (0,044) foi classificado com menor importância quantitativa.

Na dimensão sociocultural, as principais classificações recaíram nos seguintes temas: inserção social e económica da população residente no desenvolvimento da atividade turística (0,224); empregabilidade do setor (0,191) e satisfação da população residente (0,152). Aspectos culturais como a valorização de produtos da gastronomia típica (0,046) e valorização de tradições, hábitos e costumes locais (0,053), tiveram menor classificação.

Na dimensão económica classificou-se como prioritário: o investimento turístico (0,212); a renda gerada no setor (0,202) e o gasto efetuado pela procura turística (0,182). A capacidade total dos equipamentos turísticos corresponde ao tema económico com menor peso relativo.

Tabela 6.20 - Pesos dos indicadores de sustentabilidade da atividade turística para Xai-Xai

Dimensão		Peso	Tema	Peso	Ranking	Indicadores
Ambiental	Am	0,213	Am1	0,065	6	4
			Am2	0,110	3	6
			Am3	0,082	5	2
			Am4	0,096	4	2
			Am5	0,044	7	1
			Am6	0,065	6	1
			Am7	0,080	5	1
			Am8	0,078	5	1
			Am9	0,133	2	1
			Am10	0,246	1	2
Socioeconómica	Sc	0,146	Sc1	0,046	7	1
			Sc2	0,108	5	1
			Sc3	0,053	7	3
			Sc4	0,224	1	4
			Sc5	0,191	2	1
			Sc6	0,152	3	3
			Sc7	0,035	8	1
			Sc8	0,135	4	1
			Sc9	0,057	6	1
Económica	Ec	0,055	Ec1	0,202	2	1
			Ec2	0,082	5	1
			Ec3	0,079	5	1
			Ec4	0,078	5	1
			Ec5	0,212	1	2
			Ec6	0,182	3	1
			Ec7	0,048	6	4
			Ec8	0,117	4	1
Governança	Go	0,587	Go1	0,075	6	3
			Go2	0,116	4	1
			Go3	0,284	1	5
			Go4	0,119	4	1
			Go5	0,154	3	1
			Go6	0,163	2	1
			Go7	0,088	5	1
Total						62

Por último, o planeamento do turismo (0,284); a capacidade do município da cidade de Xai-Xai na gestão do turismo (0,163) e a organização social da urbe para responder os desafios deste planeamento (0,154), correspondem aos três temas mais relevantes da dimensão político-institucional, que a par da cidade de Inhambane, também posiciona o tema sobre o cadastro dos elementos da oferta e procura turística (0,075) no último lugar.

6.4 Reflexão sobre os resultados obtido na quantificação de pesos do SISAT

A quantificação de pesos relativos nos indicadores estabeleceu uma hierarquia de dimensões e temas prioritários para o desenvolvimento do turismo sustentável nas cidades moçambicanas, e que podem auxiliar o processo de tomada de decisão a médio e longo prazos, tendo em conta as áreas que estão a falhar no setor, através do exame da atividade turística sob duas perspetivas, portanto, no âmbito do planeamento setorial (turismo) e na visão integrada do planeamento do território (urbano).

O SISAT é uma ferramenta importante para orientar o desenvolvimento, tendo resultado de uma metodologia que permitiu a otimização da análise através da comparação de resultados, uma vez que a proposta foi aplicada a dois estudos de caso, tradicionalmente, com um padrão de oferta e procura turística homogéneo.

Contudo, como se discutiu no Capítulo 5, o estágio de desenvolvimento do turismo de cada cidade examinada é diferente, sendo que um sistema de indicadores consistente pode não ser aplicável de forma unilateral para avaliar o progresso da sustentabilidade.

A escassez de dados quantitativos sobre a atividade turística, bem como a disponibilidade de especialistas para auscultar opiniões técnicas, que além de diferente, foi também limitada nesta investigação, são fatores que ressaltam a necessidade de aplicar o sistema de indicadores tendo em conta a particularidade de cada estudo de caso, para que de facto, auxilie os agentes responsáveis pelo desenvolvimento da atividade (*stakeholders* ou partes interessadas).

Por outro lado, como foi discutido, as pesquisas de atitude dos residentes, da reação das autoridades locais/regionais com poder de decisão, do comportamento dos visitantes ou das partes interessadas, oferecem um conjunto padronizado e abrangente de indicadores, não obstante, os mesmos devem ser quantificadas e/ou seguir abordagens paramétricas, não só para identificar a fase atual da sustentabilidade, através de um índice, mas também para avaliar o progresso dessa sustentabilidade. Neste segundo detalhe, a análise de sensibilidade através de procedimentos qualitativos torna-se indispensável, para se ter uma visão holística do território.

Nesta tese, a seleção de indicadores para medir a sustentabilidade turística em Inhambane e Xai-Xai, baseou-se na pesquisa de opinião a um painel de 46 académicos, planeadores territoriais e formuladores de políticas públicas, que após duas rodadas de discussão, aprovaram 62 indicadores, distribuídos em 34 temas e quatro dimensões, a saber: ambiental (21 indicadores), sociocultural (16 indicadores), económica (12 indicadores) e governança (13 indicadores). Para atingir este objetivo, foi utilizada uma abordagem *'Bottom-up'* e *'Top-down'*, por meio da técnica Delphi e dois métodos MCDA (AHP e ELECTRE), respetivamente. Mesmo sem o envolvimento direto dos residentes e turistas na quantificação de pesos, os resultados do comportamento dos turistas e atitude dos residentes face ao desenvolvimento da atividade turística, foi analisado pelo painel de especialistas.

Os métodos MCDA foram testados neste estudo como procedimentos práticos que permitem avaliar a viabilidade da atividade turística rumo ao desenvolvimento sustentável, tendo a ciência de que o processo envolve muitos indicadores e muitas opiniões. Igualmente, devido a natureza complexa do turismo, o desenvolvimento de indicadores para monitorar a sustentabilidade em espaços turísticos precisa ser baseado em abordagens abrangentes que reconhecem as relações entre o pensamento *'Bottom-up'* e *'Top-down'*.

A maioria de indicadores de estudos anteriores, como se explicou, foi caracterizada por apresentar mais aspetos económicos e ambientais. Nesta tese, os resultados diferem e/ou vão

além das dimensões gerais, sendo baseados na relevância local e regional, mensurabilidade, aplicabilidade e na prática de políticas públicas.

Na avaliação do SISAT, os índices de governança (Figura 6.6) foram superiores a 0,550 em ambas cidades, representando a dimensão com maior peso relativo, em decorrência da fragilidade estrutural das instituições locais e regionais na gestão do território, integrando a atividade turística.

Moçambique não dispõe de políticas e planos de desenvolvimento do turismo em espaços urbanos. Embora exista o PEDTM (2016-2025), este instrumento não apresenta nenhuma visão do turismo praticado nas urbes e da sustentabilidade da urbanização turística, ao mesmo tempo em que as províncias, distritos, municípios e regiões carecem de planos de desenvolvimento do turismo para acomodar os objetivos do PEDTM. Portanto, persistem problemas de alinhamento entre os instrumentos de gestão territorial e setorial de âmbito nacional e municipal.

Igualmente, não existe no território nacional um SIDS, muito menos um sistema de indicadores de desenvolvimento sustentável específico para avaliar a atividade turística. Como consequência, a articulação entre os instrumentos específicos do desenvolvimento do turismo, com os grandes objetivos de desenvolvimento económico e social do país, a partir do potencial territorial das provinciais e cidades continua frágil. Tais instrumentos seriam importantes para acomodar e avaliar o progresso dos ODS, tendo em conta os quatro pilares de sustentabilidade, contribuindo igualmente para a urbanização turística sustentável, em harmonia com os outros setores de atividade económica.

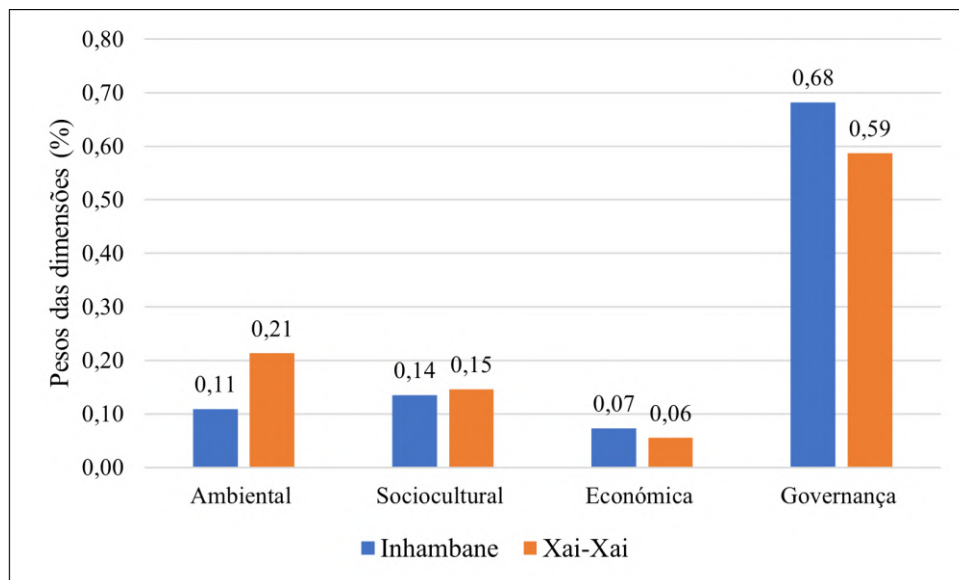


Figura 6.6 - Prioridade das dimensões dos indicadores

Com menor peso posiciona-se a dimensão económica, com índices de 0,073 e 0,055 para Inhambane e Xai-Xai respetivamente. Os estudos anteriores explicam a menor importância relativa dos aspetos económicos. De facto, a visão simplista de que o turismo traz

automaticamente benefícios económicos tende a ser minimizada nas cidades moçambicanas, não porque a dimensão não seja importante.

Para Jafari (2000, 2005), esta seria a primeira corrente denominada de “plataforma de defesa”, que caracterizou o conjunto de trabalhos científicos sobre o desenvolvimento do turismo entre as décadas de 1950 e 1960. A corrente cedeu lugar para a “plataforma de advertência” que destaca os impactes negativos do turismo; a “plataforma de adaptação” que reconhece e incorpora os princípios de desenvolvimento sustentável na atividade turística; e a “plataforma de conhecimento”, que examina a atividade na sua dimensão holística e complexa, englobando funções, estruturas, processos e impactes da prática do turismo. É nesta última plataforma que se insere a presente tese.

Como se discute no subtítulo 5.4.5, embora haja uma aceitação da atividade turística por parte dos residentes, devido aos benefícios económicos percebidos, algumas diferenças provaram a existência de focos de transição de uma maior euforia e expectativa depositada na atividade para uma apatia, face aos impactes negativos da atividade.

De acordo com os resultados do AHP, as restantes dimensões tiveram um comportamento divergente nas urbes em análise, isto é, enquanto a dimensão sociocultural (0,135) teve a segunda maior importância em Inhambane, em Xai-Xai, esta prioridade recaiu na dimensão ambiental, e com um índice relativamente maior (0,213). Estes indicadores, incluindo os económicos são importantes para territórios em que o turismo ainda está na sua fase inicial de desenvolvimento (Park & Yoon, 2011), como na maioria das cidades moçambicanas, associado ao facto do país não ter ainda um sistema de indicadores de sustentabilidade aplicado ao turismo em particular, e ao planeamento urbano (territorial) em geral.

Após a conclusão das matrizes de comparação, fez-se a verificação de consistência para detetar possíveis contradições nas entradas, de acordo com os modelos matemáticos do método AHP. De acordo com a Tabela 6.21, a Razão de Consistência (RC) ou *Consistency Ratio* (CR) calculado foi de 0,057 e 0,077, para as cidades de Inhambane e Xai-Xai, respetivamente, o que significa que a RC foi inferior a 0,1 (ou seja 10% de inconsistência). Neste caso, o painel de especialistas não precisa reavaliar as comparações entre as dimensões do SISAT.

Tabela 6.21 - Teste de consistência das dimensões do SISAT

Categoria	Cidade de Inhambane	Cidade de Xai-Xai
λ_{max}	4,15343	4,208045
n	4	4
IC	0,051143	0,069348
IR	0,9	0,9
RC	0,056826	0,077054
%	5,68259	7,705378

Em relação aos temas (Figura 6.7), os valores de peso de 10 índices foram de pelo menos 0,200, entre os quais o peso da capacidade dos municípios em gerir o ambiente; o peso do grau de

empregabilidade do setor do turismo em Inhambane e da inserção socioeconómica dos residentes de Xai-Xai; a importância da renda gerada no setor de ambas cidades e do investimento turístico na cidade de Xai-Xai; o peso do planeamento do turismo em Xai-Xai e o valor da capacidade institucional do conselho municipal da cidade de Inhambane na gestão da atividade turística e na monitoria do turismo sustentável.

Os valores inferiores ou iguais a 0,050 foram registados em 13 índices, onde se destaca a cidade de Inhambane com os pesos calculados no consumo e qualidade de água, consumo de energia elétrica, geração e manejo de resíduos sólidos, melhoria da qualidade do ar e áreas naturais conservadas, sendo este último tema também ponderado em Xai-Xai. Os outros temas incluem os valores registados na valorização de produtos típicos, da cultura local e da acessibilidade e mobilidade urbana em Xai-Xai, e da componente fidelização e satisfação da procura turística em Inhambane; do peso da durabilidade dos equipamentos turísticos em Inhambane e da capacidade dos equipamentos em Xai-Xai; e por fim o peso do registo e controlo da atividade turística em Inhambane.

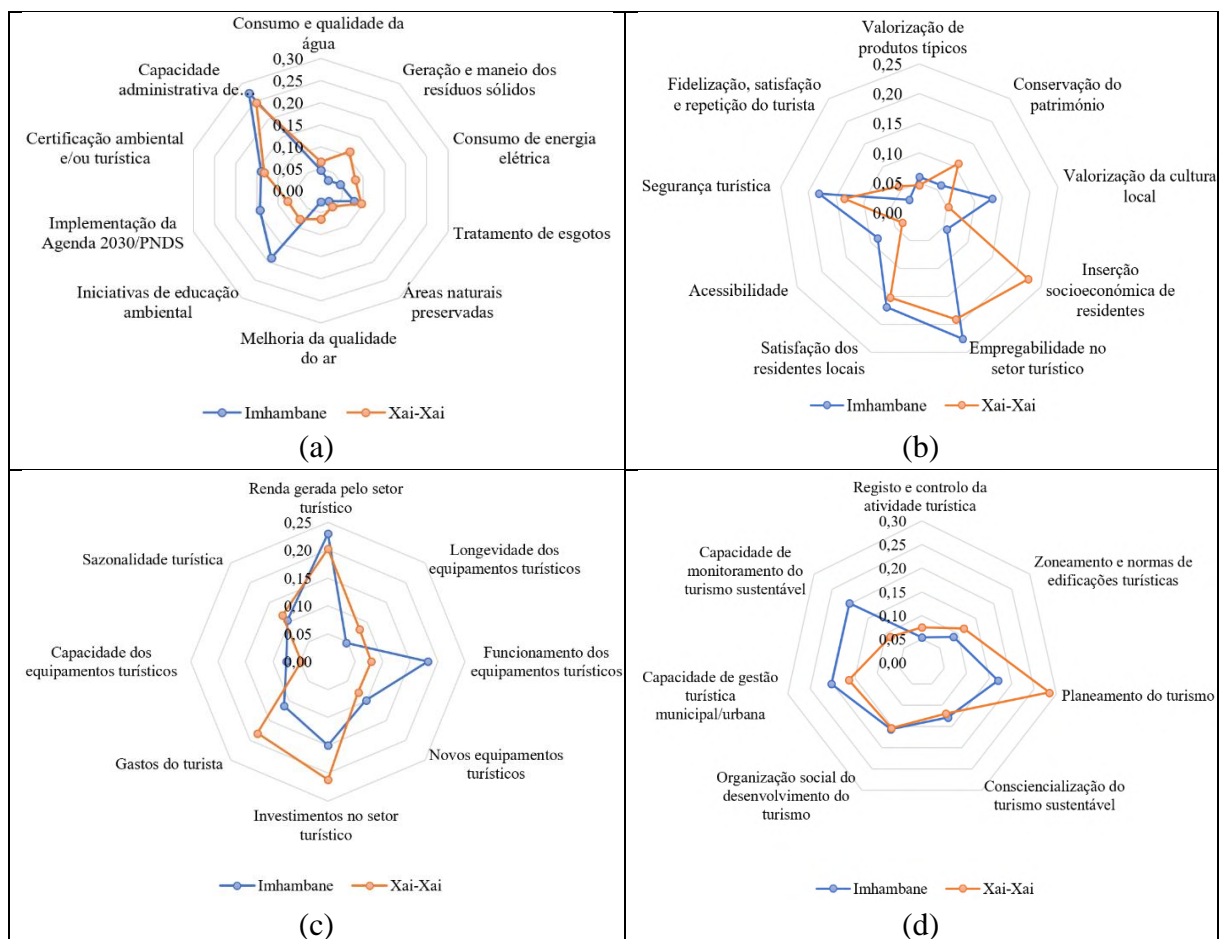


Figura 6.7 - Gráficos de radar de temas dos indicadores ambientais (a), socioculturais (b) económicos (c) e de governança (d)

Nos indicadores ambientais, os três valores com maiores pesos coincidiram na capacidade de gestão ambiental, com índices superiores a 0,250. Em Inhambane depois seguem a educação

ambiental (0,188) e dois temas (implementação dos ODS e certificação ambiental/turística), cada com um índice de 0,140. Em Xai-Xai, o segundo maior peso foi atribuído ao tema da certificação, e no terceiro lugar, o peso foi ponderado na gestão de resíduos sólidos. A preparação institucional e a certificação são prioridades comuns nas duas urbes.

Na componente sociocultural, houve coincidência no terceiro tema mais pontuado, neste caso, relacionado com a satisfação da população residente face ao desenvolvimento da atividade turística. Desta forma, o emprego (0,226) e a segurança urbana (0,181) constituem os indicadores prioritários para Inhambane, contra a inserção socioeconómica da população (0,224) e também o emprego (0,191) na cidade de Xai-Xai. Em todo o caso, os fatores empregabilidade e satisfação da comunidade, são temas centrais nas duas cidades.

Os temas económicos apresentaram uma divergência significativa em termos de prioridades, embora a renda gerada no setor de turismo e o investimento no setor estejam presentes na lista dos índices com valores mais altos em ambas cidades. Assim, em Inhambane a ordem foi a seguinte: renda (0,230), funcionamento dos equipamentos (0,182) e investimentos (0,150). Por sua vez, em Xai-Xai a lógica foi a seguinte: investimentos (0,212), renda (0,202) e despesas dos turistas (0,182).

Na governança, também houve coincidência no terceiro maior peso relativo, isto é, no tema da organização social da urbe para fomentar a atividade turística, onde o índice foi de pelo menos 0,150. No primeiro índice, Inhambane elencou dois temas (gestão turística municipal e monitoria do turismo sustentável), cada com 0,202, seguido do indicador planeamento (0,170).

A lista de Xai-Xai teve a seguinte ordem: planeamento (0,284) e gestão municipal (0,163). Com exceção do tema sobre monitoria do turismo sustentável, todos os temas prioritários da cidade de Inhambane, convergem com os temas selecionados na cidade de Xai-Xai, embora sem seguir a mesma hierarquia ou ordem de prioridade. Portanto, nos três temas prioritários selecionados em cada dimensão, na governança, três estão relacionados ou pertencem ao mesmo grupo em ambas cidades, contra dois temas verificado nas outras dimensões.

Como se fez referência, os indicadores de sustentabilidade no campo do turismo foram documentados como instrumentos relevantes para o planeamento do ecoturismo e turismo rural, turismo cultural, gestão de crises, gestão do turismo comunitário, avaliação de destinos turísticos, sobretudo os costeiros, avaliação do comportamento responsável e práticas turísticas, critérios de seleção para implementação de políticas e reconhecimento científico, e integração das partes interessadas.

No entanto, faltam estudos que destacam a governança e que integram as três dimensões em conjunto no desenvolvimento de indicadores para avaliar os ambientes urbanos. Como foi constatado na revisão da literatura, apesar de existirem vários estudos sobre turismo sustentável, a sua aplicação a conjuntos urbanos é relativamente nova, embora a maioria da população mundial viva em áreas urbanas, onde ocorrem a maioria das viagens turísticas. Esta tese

desenvolve-se na tentativa de ultrapassar as lacunas mencionadas. Assim, no subtítulo a seguir, será feita uma avaliação mais específica dos 62 indicadores do SISAT.

6.5 Definição de limiares de classificação para os critérios (ELECTRE Tri)

Os critérios utilizados na seleção e definição de indicadores, foram também adotados na aplicação da técnica ELECTRE, conforme o Quadro 6.3. Enquanto na técnica Delphi privilegiou-se a opinião de cada especialista que colaborou na investigação, na análise multicritério foram destacados os consensos alcançados em cada estudo de caso.

Quadro 6.3 - Critérios e subcritérios considerados no SISAT (construído a partir de Blancas et al., 2016; Hanai, 2009; Torres-Delgado & Saarinen, 2014; UNEP/WTO, 2005)

Critérios	Subcritérios	Definição
Importância (C ₁)	Relevância (C ₁₋₁)	Significado do indicador no contexto das políticas públicas locais e sua relevância para o planejamento e desenvolvimento do turismo de cada estudo de caso, em harmonia com os ODS e PNDS
	Precisão científica (C ₁₋₂)	Abrangência conceitual e metodológica fundamentada cientificamente
Mensurabilidade (C ₂)	Acesso a dados (C ₂₋₁)	Facilidade de obtenção de dados necessários e credíveis para efetuar os cálculos
	Transparência (C ₂₋₂)	Clareza e simplicidade quanto a metodologia e seleção de parâmetros e unidades de medição
Aplicabilidade (C ₃)	Adaptabilidade (C ₃₋₁)	Adaptável às características específicas do território (utilidade ao contexto local e regional)
	Atualização (C ₃₋₂)	Facilidade de utilização de dados atuais
	Comparabilidade (C ₃₋₃)	Produção de resultados comparáveis em contextos regionais, nacionais e internacionais
	Eficiência de custos (C ₃₋₄)	Balanço entre os custos necessários a serem providenciados na recolha de dados com o tipo de informação a ser obtida
	Representação territorial (C ₃₋₅)	Possibilidade de produzir mapas a partir de dados georreferenciados
	Representação temporal (C ₃₋₆)	Possibilidade de mostrar a tendência de desempenho do indicador ao longo do tempo
	Participação (C ₃₋₇)	Abrangência das necessidades e interesses dos atores envolvidos
	Comunicação (C ₃₋₈)	Resultados facilmente comunicados e compreensível para todos

Todos os critérios constituem variáveis de benefício, onde os valores mais altos são os mais preferidos. Na análise realizada, optou-se por uma escala de preferência discreta no intervalo de 0, 1, 2 e 3 (Quadro 6.1), para avaliar se o indicador possui “nenhuma”, “baixa”, “razoável” ou “alta”, relevância, facilidade de medição e aplicabilidade, respetivamente.

A transformação das preferências ordinais em valores cardinais é resumida na matriz de *inputs* (Tabela 6.22). Os dados operativos foram distribuídos em 62 alternativas, representadas por 21 indicadores ambientais (Am), 16 indicadores socioculturais (Sc), 12 indicadores económicos (Ec) e 13 indicadores sobre governança (Go). Os critérios considerados na análise empírica são também apresentados na tabela da matriz de decisão preenchida com o painel de especialistas.

Tabela 6.22 - Matriz de decisão (dados operativos)

Alternativa	Inhambane			Xai-Xai		
	Critérios			Critérios		
	C ₁	C ₂	C ₃	C ₁	C ₂	C ₃
Am1-1	2	1	1	1	1	1
Am1-2	3	1	2	1	1	1
Am1-3	3	3	3	3	3	3
Am1-4	3	1	2	3	2	2
Am2-5	2	1	1	2	0	1
Am2-6	3	1	2	3	1	3
Am2-7	3	1	2	3	3	3
Am2-8	3	3	3	3	1	1
Am2-9	2	2	2	3	1	1
Am2-10	2	3	2	3	1	1
Am3-11	2	1	1	3	0	2
Am3-12	3	2	2	3	3	3
Am4-13	3	2	3	3	3	3
Am4-14	3	3	3	3	3	3
Am5-15	3	2	2	3	2	3
Am6-16	3	1	2	3	1	1
Am7-17	2	2	2	2	2	2
Am8-18	3	3	3	3	3	3
Am9-19	3	3	3	3	3	3
Am10-20	2	2	2	3	2	2
Am10-21	2	2	2	1	2	2
Sc1-1	3	1	2	2	1	2
Sc2-2	2	1	1	3	3	3
Sc3-3	2	1	2	1	1	2
Sc3-4	3	3	3	1	2	2
Sc3-5	1	1	1	3	3	3
Sc4-6	3	2	3	3	1	3
Sc4-7	3	2	2	3	1	3
Sc4-8	2	1	1	2	2	2
Sc4-9	1	1	1	1	3	2
Sc5-10	3	3	3	3	1	3
Sc6-11	3	2	2	3	1	3
Sc6-12	3	3	3	3	2	3
Sc6-13	3	3	3	2	2	2
Sc7-14	3	1	1	2	2	2
Sc8-15	3	2	1	2	2	2
Sc9-16	3	1	2	3	1	2
Ec1-1	3	1	1	3	1	3
Ec2-2	3	1	2	1	2	3
Ec3-3	2	3	3	1	1	3
Ec4-4	3	3	3	3	2	3
Ec5-5	3	1	3	3	1	2
Ec5-6	3	3	3	3	3	3
Ec6-7	3	0	1	3	1	3
Ec7-8	3	2	3	1	2	2
Ec7-9	3	2	2	1	2	2
Ec7-10	3	2	2	3	2	2
Ec7-11	3	2	2	3	2	2
Ec8-12	3	3	3	3	1	2
Go1-1	3	1	2	3	1	2
Go1-2	3	1	2	3	1	2
Go1-3	3	1	2	3	1	3
Go2-4	3	3	3	2	2	3
Go3-5	3	1	2	3	2	3
Go3-6	2	1	2	1	1	2

Go3-7	3	3	3	3	2	3
Go3-8	3	3	3	1	1	1
Go3-9	3	3	3	3	3	3
Go4-10	2	2	2	3	3	3
Go5-11	3	1	3	3	1	3
Go6-12	1	2	2	1	2	3
Go7-13	3	3	3	3	3	3

A definição de pesos (w), limiares de indiferença (q), preferência (p) e veto (v) para cada critério (considerando os subcritérios), fez-se de acordo com a visão comum ponderada pelos colaboradores de investigação (Tabela 6.23), identificados em cada estudo de caso.

Tabela 6.23 - Limites de classes predefinidas, pesos dos critérios, limiares de indiferença, preferência e veto

Variáveis	Inhambane			Xai-Xai				
		C_1	C_2	C_3	C_1	C_2	C_3	
Ambientais	b_h	b_2	2,6667	2,3333	2,3333	2,3333	2	2,3333
		b_1	2,3333	1,6667	1,6667	1,6667	1	1,6667
	b_n	b_2	3	2	2	3	3	3
		b_1	2	1	2	3	1	1
Socioculturais	b_h	b_2	2,3333	2,3333	2,3333	2,3333	2,3333	2,6667
		b_1	1,6667	1,6667	1,6667	1,6667	1,6667	2,3333
	b_n	b_2	3	2	2	3	2	3
		b_1	2	1	1	2	1	2
Económicas	b_h	b_2	2,6667	2	2,3333	2,3333	2,3333	2,6667
		b_1	2,3333	1	1,6667	1,6667	1,6667	2,3333
	b_n	b_2	3	3	3	3	2	3
		b_1	3	1	2	1	1	2
Governança	b_h	b_2	2,3333	2,3333	2,6667	2,3333	2,3333	2,3333
		b_1	1,6667	1,6667	2,3333	1,6667	1,6667	1,6667
	b_n	b_2	3	3	3	3	2	3
		b_1	3	1	2	2	1	2
Decisão do painel	q	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	
	p	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	v	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	
Peso	w	0,20	0,30	0,50	0,20	0,30	0,50	

Por fim, foi estabelecido o nível de corte de 0,75 ($\lambda = 0,75$) para ordenar a classe de resultados pessimistas e otimistas, portanto, para os dois cenários, considerando as duas formas de calcular os perfis de classe (b_h e b_n), conforme as fórmulas (10) e (11) identificadas no subtítulo 4.3.6. O teste dos modelos matemáticos do ELECTRE empregou ainda as fórmulas (6), (7), (8), (9) e (12), apresentadas no subtítulo mencionado.

6.6 Aplicação da técnica de análise multicritério (ELECTRE Tri)

A aplicação do método ELECTRE Tri recorreu ao *software* “J-Elecre”⁷². Na primeira forma de obtenção dos limites de classes (b_h), todas as alternativas apresentaram a melhor classificação em ambos cenários, tanto na cidade de Inhambane, assim como na cidade de Xai-Xai. Em

⁷² <https://sourceforge.net/projects/j-electre/?fbclid=IwAR3RM4Da1pCPmAdPzGs9Fv4DPx5zSY3rxJPTHLLrEQQ-pm99YrBd6x-Pt6k>

relação a segunda forma de derivação das classes (b_n), os resultados foram diferentes, mantendo-se o melhor desempenho apenas no cenário pessimista (classe A), como evidenciam as seguintes alternativas: Ec7-8, Ec7-9, Ec7-10, Ec7-11 e Go4-10 (Inhambane); e Am1-4, Am5-15, Am7-17, Am10-20, Am10-21, Sc4-8, Sc6-13, Sc7-14, Sc8-15, Ec7-10, Ec7-11 (Xai-Xai), conforme a Tabela 6.24.

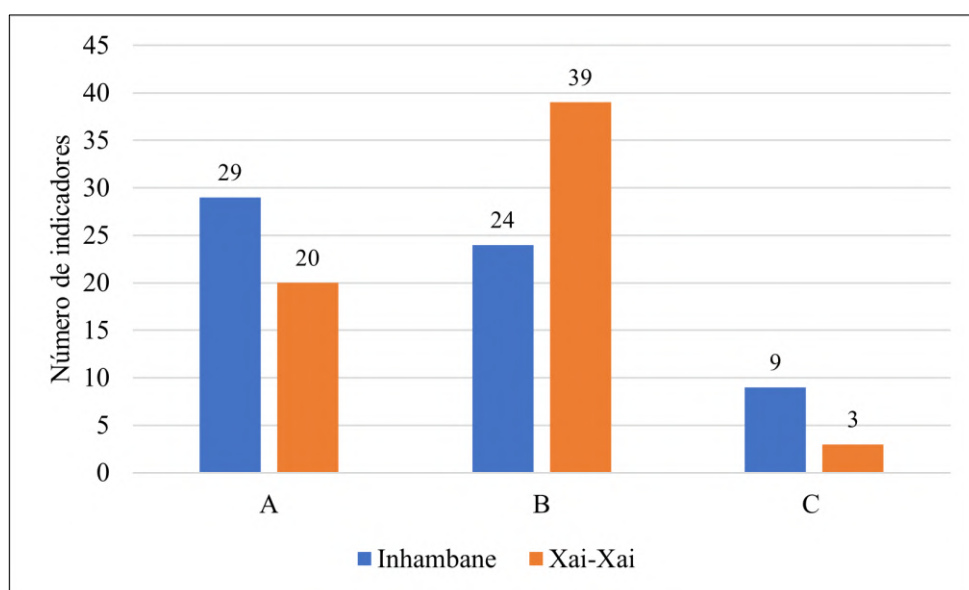
Tabela 6.24 - Classificação das alternativas

Alternativa	Cenários para Inhambane				Cenários para Xai-Xai			
	$bh; \lambda = 0,75$		$bn; \lambda = 0,75$		$bh; \lambda = 0,75$		$bn; \lambda = 0,75$	
	Pessimista	Otimista	Pessimista	Otimista	Pessimista	Otimista	Pessimista	Otimista
Am1-1	C	C	C	C	B	B	B	B
Am1-2	B	B	B	B	B	B	B	B
Am1-3	A	A	A	A	A	A	A	A
Am1-4	B	B	B	B	A	A	B	B
Am2-5	C	C	C	C	C	C	C	C
Am2-6	B	B	B	B	B	B	B	B
Am2-7	B	B	B	B	A	A	A	A
Am2-8	A	A	A	A	B	B	B	B
Am2-9	A	A	A	A	B	B	B	B
Am2-10	A	A	A	A	B	B	B	B
Am3-11	C	C	C	C	C	C	C	B
Am3-12	A	A	A	A	A	A	A	A
Am4-13	A	A	A	A	A	A	A	A
Am4-14	A	A	A	A	A	A	A	A
Am5-15	A	A	A	A	A	A	B	B
Am6-16	B	B	B	B	B	B	B	B
Am7-17	A	A	A	A	A	A	B	B
Am8-18	A	A	A	A	A	A	A	A
Am9-19	A	A	A	A	A	A	A	A
Am10-20	A	A	A	A	A	A	B	B
Am10-21	A	A	A	A	A	A	B	B
Sc1-1	B	B	B	B	B	B	B	B
Sc2-2	C	C	B	B	A	A	A	A
Sc3-3	B	B	B	B	B	B	B	B
Sc3-4	A	A	A	A	B	B	B	B
Sc3-5	C	C	B	B	A	A	A	A
Sc4-6	A	A	A	A	B	B	B	B
Sc4-7	A	A	A	A	B	B	B	B
Sc4-8	C	C	B	B	A	A	B	B
Sc4-9	C	C	B	B	B	B	B	A
Sc5-10	A	A	A	A	B	B	B	B
Sc6-11	A	A	A	A	B	B	B	B
Sc6-12	A	A	A	A	A	A	A	A
Sc6-13	A	A	A	A	A	A	B	B
Sc7-14	C	C	B	B	A	A	B	B
Sc8-15	B	B	B	B	A	A	B	B
Sc9-16	B	B	B	B	B	B	B	B
Ec1-1	B	B	C	C	B	B	B	B
Ec2-2	B	B	B	B	A	A	A	A
Ec3-3	A	A	A	A	B	B	B	B
Ec4-4	A	A	A	A	A	A	A	A
Ec5-5	B	B	B	B	B	B	B	B
Ec5-6	A	A	A	A	A	A	A	A
Ec6-7	C	C	C	C	B	B	B	B
Ec7-8	A	A	B	B	B	B	B	B
Ec7-9	A	A	B	B	B	B	B	B
Ec7-10	A	A	B	B	A	A	B	B

Ec7-11	A	A	B	B	A	A	B	B
Ec8-12	A	A	A	A	B	B	B	B
Go1-1	B	B	B	B	B	B	B	B
Go1-2	B	B	B	B	B	B	B	B
Go1-3	B	B	B	B	B	B	B	B
Go2-4	A	A	A	A	A	A	A	A
Go3-5	B	B	B	B	A	A	A	A
Go3-6	B	B	B	B	B	B	B	B
Go3-7	A	A	A	A	A	A	A	A
Go3-8	A	A	A	A	C	C	C	C
Go3-9	A	A	A	A	A	A	A	A
Go4-10	A	A	B	B	A	A	A	A
Go5-11	B	B	B	B	B	B	B	B
Go6-12	B	B	B	B	A	A	A	A
Go7-13	A	A	A	A	A	A	A	A

Para garantir uma maior robustez dos resultados, fez-se a análise de sensibilidade com um nível de corte maior ($\lambda = 0,90$), onde as melhores classificações obtidas nas duas formas de obtenção dos limites e nos dois cenários se mantiveram, com exceção de Xai-Xai, que apresentou duas alternativas irregulares (Ec2-2 e Go6-12).

A avaliação final teve em conta o cenário pessimista, embora no geral, os resultados tenham sido coincidentes com o procedimento otimista. Portanto, não houve variação significativa entre os dois cenários, com o aumento do valor do nível de corte (classe A). Na cidade de Inhambane, cerca de 47% dos indicadores obtiveram classificação A, o que significa que a maior proporção de alternativas (indicadores) foi priorizada, contra 39% e 15% das alternativas que alcançaram classificação B e C, respetivamente. Em relação a cidade de Xai-Xai, cerca de 32% dos indicadores conseguiram desempenho alto (classe A), sabendo-se de antemão que maior proporção (63%) recaiu na classificação B, e 5% do total dos indicadores teve o pior desempenho (Figura 6.8).



Legenda: A - Desempenho alto. B - Desempenho médio. C - Desempenho baixo

Figura 6.8 - Classificação final dos indicadores do SISAT

Uma análise detalhada, tendo em conta o total de indicadores por cada dimensão, demonstra que nos resultados com as melhores classificações, foram destacados os indicadores ambientais (62%), socioculturais (44%), sobre governança (38%) e económicos (33%), portanto, em relação a Inhambane. Na cidade de Xai-Xai, a hierarquia dos indicadores prioritários foi a seguinte: governança (54%), ambientais (33%), económicos (25%) e socioculturais (19%).

A ordem identificada acima, é diretamente proporcional à classificação final dos indicadores distribuídos nas três classes. Neste caso, valores inferiores das alternativas na classe A, implicam em valores superiores nas outras classificações, de acordo com o número total de indicadores de cada dimensão. Para uma melhor compreensão e análise comparativa, os resultados foram representados na Figura 6.9.

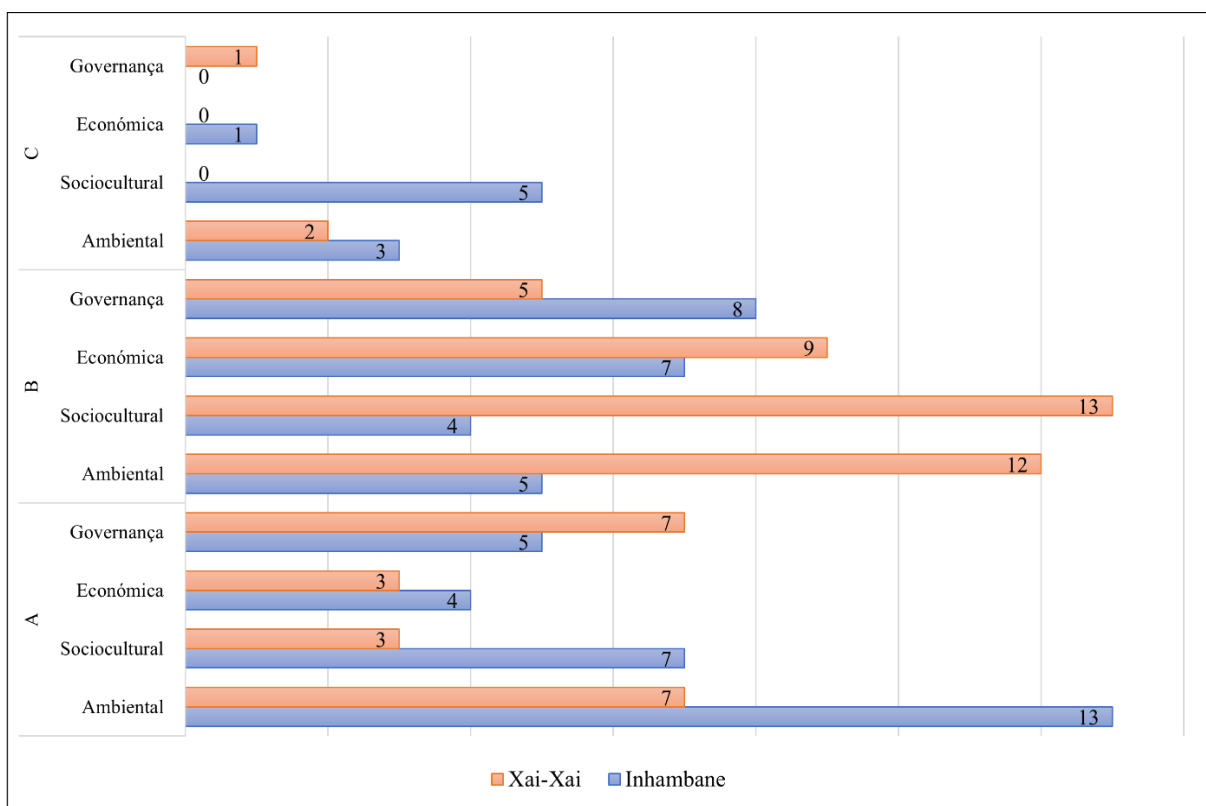


Figura 6.9 - Distribuição dos indicadores do SISAT por classe e dimensão de sustentabilidade

Na classe B, os indicadores sobre governança e económicos obtiveram os maiores valores em Inhambane, com 62% e 58%, respetivamente, enquanto em Xai-Xai, se destacaram os indicadores socioculturais e económicos, com 81% e 75%, respetivamente. Em outra palavras, a governança foi a única dimensão de sustentabilidade da atividade turística com melhor classificação relativa (classe A) na cidade de Xai-Xai. Contudo, na classe C, Xai-Xai teve apenas três alternativas, contra nove da cidade de Inhambane, onde 31% correspondem ao peso dos indicadores socioculturais (Figura 6.9).

Portanto, os critérios considerados para construir e comparar o conjunto de alternativas do SISAT, demonstram que a cidade de Inhambane priorizou mais indicadores em detrimento da

cidade de Xai-Xai. Como foi discutido no Capítulo 5, este resultado deve-se ao facto de a atividade turística ter maior significado em Inhambane, onde os grupos envolvidos começam a ter maior percepção e reação face aos impactes negativos da atividade.

Assim, as autoridades locais, formuladores de políticas, operadores turísticos, organizações não governamentais, entre outros intervenientes com poder de decisão no planeamento e desenvolvimento do turismo em Inhambane, devem em primeiro lugar considerar os indicadores ambientais para avaliar e reportar o progresso da sustentabilidade turística.

Em relação a cidade de Xai-Xai, o grupo de indicadores com melhor desempenho pertence a dimensão institucional, devido a fragilidade dos sistemas de governança que orientam o desenvolvimento do turismo. Desta forma, a democratização e participação das diferentes partes interessadas nos processos de tomada de decisão devem ser prioridades nesta cidade, para assegurar a longo prazo, a sustentabilidade da atividade turística e maior controlo do desenvolvimento do território.

6.7 Conclusão

A definição de indicadores para integrar a análise multicritério, no âmbito das intervenções urbanísticas de desenvolvimento sustentável do turismo, aplicado ao contexto urbano de Inhambane e Xai-Xai, culminou com o desenvolvimento de um sistema para avaliar a sustentabilidade turística, a partir dos indicadores selecionados, denominado de SISAT.

Neste processo, a técnica Delphi e os métodos multicritérios AHP e ELECTRE Tri, foram fundamentais para identificar, quantificar os pesos e ordenar as alternativas do SISAT, através da agregação de preferências que permitiu classificar as alternativas em diferentes cenários, respetivamente.

Os resultados empíricos com o envolvimento de um painel composto por 46 especialistas, entre académicos, planeadores territoriais e formuladores de políticas públicas, identificaram 62 indicadores fundamentais, distribuídos em 34 temas e quatro dimensões, com a seguinte distribuição: dimensão ambiental (21 indicadores), sociocultural (16 indicadores), económica (12 indicadores) e governança (13 indicadores).

A eficácia e eficiência do processo de avaliação da sustentabilidade das cidades moçambicanas, depende da relação de interdependência que pode ser estabelecida entre os indicadores, quer internamente, em cada nível (análise individual por dimensão, tema e entre os próprios indicadores), quer entre os diferentes níveis (análise comparativa entre os níveis do AHP).

Os fatores relacionados ao ambiente, sociedade, economia e governança são importantes para o desenvolvimento do turismo sustentável. Contudo, as evidências deste estudo concluem que a dimensão da governança é relativamente mais importante do que as outras dimensões. Portanto, conforme os resultados do inquérito aplicado ao painel de especialistas, população

local, turistas e operadores turísticos, os aspetos político-institucionais constituem os fatores prioritários para o desenvolvimento do turismo sustentável nas cidades de Inhambane e Xai-Xai, e ponto de partida para repensar o planeamento do território com integração do turismo.

Os três temas mais importantes para a cidade de Inhambane foram os seguintes: Am10, Am7 e Am8 e Am9 (dimensão ambiental); Sc5, Sc8 e Sc6 (sociocultural); Ec1, Ec3 e Ec5 (económica); Go6 e Go7, Go3 e Go5 (governança). Considerando a mesma lógica, na cidade de Xai-Xai constam os seguintes temas: Am10, Am9 e Am2; Sc4, Sc5 e Sc6; Ec5, Ec1 e Ec6; Go3, Go6 e Go5.

Verificou-se um número significativo de convergência entre as duas cidades, nos temas prioritários (Am10 e Am9; Sc5 e Sc6; Ec1 e Ec5; Go6, Go3 e Go5). Esta ligação, ressalta o interesse da análise, e a importância destes temas para avaliar a sustentabilidade das cidades moçambicanas. Contudo, a robustez da análise, está dependente do desenvolvimento de mais estudos empíricos.

Em relação aos 62 indicadores agregados por classes (A, B e C), tanto no cenário pessimista, assim como no cenário otimista, cerca de 47% dos indicadores em Inhambane obtiveram melhor desempenho (classe A), contra 32%, valor alcançado na cidade de Xai-Xai. Portanto, cerca de 68% das alternativas, não tiveram a melhor classificação (classe B e C) em Xai-Xai. Em Inhambane, o número de alternativas com fraco desempenho foi relativamente menor (39% na classe B e 9% na classe C).

Cerca de 52% e 40% das alternativas com melhor desempenho coincidiram com os três temas prioritários (nas diferentes dimensões do SISAT) das cidades de Inhambane e Xai-Xai, respetivamente, embora alguns destes temas, não tenham listado alternativas, isto é, quatro temas de Inhambane (Sc8, Ec1, Go5 e Go6) e seis de Xai-Xai (Am10, Sc4, Sc5, Ec1, Ec6 e Go5) não obtiveram indicadores da classe A (Tabela 6.25).

Esta distribuição é justificada pelo nível de corte (λ) que foi de 0,75 e de 0,90 na análise de sensibilidade. Optou-se por um corte maior para assegurar a robustez dos resultados. Com $\lambda = 0,50$, todos os temas mencionados apresentaram alternativas de classe A, embora esta ordenação não confira maior transparência e exigência com a aplicação da metodologia de análise de decisão multicritério.

Por fim, na análise das dimensões do SISAT, a cidade de Xai-Xai se destaca por ter apresentado o maior número de indicadores com classificação A (cerca de 54%), na dimensão com o maior peso relativo (governança). Na cidade de Inhambane, esse número foi de 38%, sabendo-se de antemão que as melhores classificações foram alcançadas nas alternativas ambientais (62%) e socioculturais (44%), portanto, contrariando os resultados do AHP.

A partir do conjunto de indicadores definido no SISAT, a Tabela 6.25 apresenta os temas e indicadores prioritários de cada estudo de caso, de acordo com sua importância relativa.

Tabela 6.25 - Síntese dos resultados de Delphi, AHP e ELECTRE Tri

Delphi		Inhambane			Xai-Xai		
		AHP		ELECTRE Tri	AHP		ELECTRE Tri
Nº de indicadores	Tema	Peso	Ranking	Alternativa (Classe A)	Peso	Ranking	Alternativa (Classe A)
4	Am1	0,046	5	Am1-3	0,065	6	Am1-3
6	Am2	0,029	6	Am2-8, Am2-9, Am2-10	0,110	3	Am2-7
2	Am3	0,046	5	Am3-12	0,082	5	Am3-12
2	Am4	0,078	4	Am4-13, Am4-14	0,096	4	Am4-13, Am4-14
1	Am5	0,030	6	Am5-15	0,044	7	
1	Am6	0,025	7		0,065	6	
1	Am7	0,188	2	Am7-17	0,080	5	
1	Am8	0,144	3	Am8-18	0,078	5	Am8-18
1	Am9	0,141	3	Am9-19	0,133	2	Am9-19
2	Am10	0,273	1	Am10-20, Am10-21	0,246	1	
1	Sc1	0,060	6		0,046	7	
1	Sc2	0,060	6		0,108	5	Sc2-2
3	Sc3	0,132	4	Sc3-4	0,053	7	Sc3-5
4	Sc4	0,057	6	Sc4-6, Sc4-7	0,224	1	
1	Sc5	0,226	1	Sc5-1	0,191	2	
3	Sc6	0,169	3	Sc6-11, Sc6-12, Sc6-13	0,152	3	Sc6-12
1	Sc7	0,086	5		0,035	8	
1	Sc8	0,181	2		0,135	4	
1	Sc9	0,028	7		0,057	6	
1	Ec1	0,230	1		0,202	2	
1	Ec2	0,047	7		0,082	5	Ec2-2
1	Ec3	0,182	2	Ec3-3	0,079	5	
1	Ec4	0,098	5	Ec4-4	0,078	5	Ec4-4
2	Ec5	0,150	3	Ec5-6	0,212	1	Ec5-6
1	Ec6	0,113	4		0,182	3	
4	Ec7	0,076	6		0,048	6	
1	Ec8	0,104	5	Ec8-12	0,117	4	
3	Go1	0,053	6		0,075	6	
1	Go2	0,088	5	Go2-4	0,116	4	Go2-4
5	Go3	0,170	2	Go3-7, Go3-8, Go3-9	0,284	1	Go3-5, Go3-7, Go3-9
1	Go4	0,129	4		0,119	4	Go4-10
1	Go5	0,156	3		0,154	3	
1	Go6	0,202	1		0,163	2	Go6-12
1	Go7	0,202	1	Go7-13	0,088	5	Go7-13
62				29			20

7 CONCLUSÕES E TRABALHOS FUTUROS

7.1 Caracterização urbanística e diagnóstico da atividade turística nas cidades de Inhambane e Xai-Xai

O objetivo principal da tese consistiu em desenvolver um sistema de indicadores para auxiliar a medir o nível de sustentabilidade da atividade turística nos processos de urbanização das cidades moçambicanas. Para tal, foi necessário diagnosticar a atividade turística a partir do levantamento das características urbanísticas; analisar de forma mais específica, a fase atual de urbanização turística local; definir os indicadores que integraram a análise multicritério para as intervenções de desenvolvimento sustentável do turismo e propor um modelo para avaliar a sustentabilidade turística das cidades moçambicanas, para o uso e aplicação pelos agentes locais, a partir dos indicadores selecionados, como ferramenta ou instrumento de apoio ao processo de tomada de decisão.

A investigação teve como estudo de caso as cidades de Inhambane e Xai-Xai, ambas localizadas na região sul de Moçambique. São cidades médias (Tipo “C”) municipalizadas desde 1998, que foram descobertas antes da fixação portuguesa (1505-1884/5) e durante a expansão e fixação de novas áreas urbanas em Moçambique (1884/5-1930), respetivamente.

Atualmente, prevalecem nas cidades de Inhambane e Xai-Xai, problemas derivados de processos de urbanização do passado, que para além de se replicarem, tendem a assumir novas formas, inerentes a processos emergentes nestas urbes, como a massificação da atividade turística nos bairros costeiros e o crescimento desordenado das áreas de expansão (periferias), que acelera a dualidade urbana entre as áreas formais e informais.

Como forma de auxiliar a promover o desenvolvimento urbano sustentável, em harmonia com os diferentes Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) hierarquizados no Sistema de Planeamento Territorial (SPT) do país e, como ponto de partida para a definição de indicadores de sustentabilidade turística para as cidades, o diagnóstico urbano sistematizou um conjunto de fatores que constituem problemas e desafios ao planeamento do território nas cidades analisadas. Tais fatores estiveram categorizados em duas principais funções, nomeadamente, o fornecimento de infraestruturas urbanas e a prestação de serviços económicos e sociais.

Assim, foram identificados 64 fatores, distribuídos em 15 variáveis das duas funções urbanas. O fornecimento de infraestruturas abrangeu 7 variáveis (estradas, água, energia, drenagem, comunicações, mercados e parques e espaços verdes) e 27 fatores. A prestação de serviços incluiu 8 variáveis (segurança, resíduos sólidos, saúde, educação, habitação, transportes, desporto e cultura, e preparação e resposta para desastres) e 37 fatores. Foi na parte de serviços onde se identificaram mais problemas, sobretudo, na área de transportes, habitação e resíduos sólidos. Nas infraestruturas se destacaram as estradas urbanas, o abastecimento de água e o fornecimento de energia.

Os problemas decorrentes do crescimento urbano têm uma relação intrínseca com o desenvolvimento da atividade turística, pelo carácter transversal desta atividade, e reforçam o apelo para o desenvolvimento de indicadores de avaliação da sustentabilidade que possam auxiliar o processo de tomada de decisão não só na atividade turística, mas também no ambiente urbano como um todo integrado.

Em relação à atividade turística, constatou-se que a oferta turística é composta por elementos naturais e histórico-culturais. Os primeiros atrativos estão distribuídos sobretudo ao longo da faixa costeira, onde se destacam as praias da Barra, Tofo, Tofinho e Rocha (Inhambane), e a praia de Xai-Xai. O segundo grupo de atrativos está mais concentrado no centro das urbes. Devido a diversidade de atrativos e oferta de equipamentos e serviços turísticos, é na zona costeira onde se verifica a maior dinâmica da atividade turística ou urbanização turística.

Portanto, a forma ou paisagem urbana natural constitui a principal motivação de viagem turística para as cidades analisadas. Contudo, as urbes possuem ainda uma variedade de elementos culturais que precisam ser considerados a médio e longo prazo, como estratégia para manter os atuais turistas e captar potenciais segmentos. Entre os aspetos urbanos naturais e culturais, existem os elementos de estruturas e o contexto urbano que são indispensáveis para a prática do turismo. Neste conjunto se destacaram a qualidade do alojamento e dos serviços de alimentação, onde os turistas consideram como sendo importantes, no inquérito aplicado. Por outro lado, uma maior importância foi atribuída a informação, sinalização turística, infraestruturas de apoio ao turismo, saneamento, segurança urbana, conservação do património e diversificação de atrativos na cidade.

Na avaliação da forma urbana, apesar da satisfação generalizada ponderada nos elementos de estrutura (museus, supermercados, locais de diversão, rede de estradas, transporte rodoviário e sistema de transportes no geral), os turistas avaliaram negativamente estes elementos, devido a sua fraca qualidade. Dentro deste conjunto, se destacaram a sinalização (rodoviária e turística), os parques de estacionamento, as conectividades-distâncias-paragens e os centros de informação turística.

A produção da forma urbana das cidades de Inhambane e Xai-Xai se efetiva quando os objetos naturais se transformam em atrativos com a valorização da prática da atividade turística. Neste processo, os equipamentos turísticos, as infraestruturas urbanas e as infraestruturas de apoio ao turismo, correspondem aos elementos de estrutura que resultam de intervenções urbanísticas e arquitetónicas, que garantem a viabilidade turística. Os consumidores desta forma são turistas maioritariamente internacionais.

Portanto, os turistas e as empresas são os principais agentes responsáveis pela urbanização turística e produção do espaço urbano, através de visitas efetuadas e criação de produtos turísticos, controlados pelas iniciativas locais/regionais e nacionais, assumidas pelos respetivos poderes públicos correlatos ao Estado no seu papel de planificação e regulamentação do

território. Contudo, o meio ecológico, as infraestruturas e as instituições são outros elementos responsáveis pela urbanização turística das cidades de Inhambane e Xai-Xai.

A produção e consumo do espaço pelo turismo é o principal fator da expansão urbana de Inhambane e Xai-Xai, sobretudo, na zona costeira, apesar de não ter sido planeada para o desenvolvimento do turismo. Este processo que acelera a segregação socio-espacial e a dualidade urbana entre a área formal e periférica, atua sobretudo em áreas tradicionalmente pobres e detentoras de atrativos turísticos singulares.

O turismo não reponde às necessidades básicas das cidades, no que diz respeito ao fornecimento de infraestruturas urbanas e prestação de serviços económicos e sociais. As fragilidades do Estado nas políticas e provisão de facilidades e serviços públicos não são exclusivas da urbanização turística, mas do desenvolvimento urbano em geral. Aliás, as práticas de planeamento do turismo, ainda incipientes no território moçambicano, são posteriores ao próprio crescimento do turismo, concebido num contexto de subdesenvolvimento económico. Neste sentido, os esforços públicos são orientados para atender a lógica do mercado em detrimento das necessidades básicas do país.

A urbanização turística desempenha um papel importante na formação dos bairros costeiros, contudo, a sua funcionalidade continua dependente das estruturas pré-existentes, isto é, baseada numa infraestrutura urbana precária e escassez de serviços económicos e sociais.

O crescimento urbano não trouxe mudanças estruturais no tecido urbano das cidades de Inhambane e Xai-Xai, tendo evoluído na mesma base infraestrutural do período precedente a 1998. São poucas as evidências de reestruturação territorial e de desenho urbano orientadas para o desenvolvimento do turismo. Contudo, a urbanização no geral expandiu a atividade turística, com destaque para o aumento de estradas urbanas asfaltadas e pavimentadas. Igualmente, esta urbanização foi também influenciada pelo turismo, com o aumento de fluxos especializados em “sol, areia e praia” e investimentos turísticos.

Para classificar a fase atual da urbanização turística das cidades selecionadas, foi aplicado o modelo de espaço turístico de Miossec (1977), que em cinco fases diferentes (de 0 a 5), explica a evolução da atividade turística, com base em quatro elementos de análise (equipamentos turísticos, rede de transportes, comportamento dos turistas e a atitude dos residentes). As fases são as seguintes: 0 - Pré-turística, 1- Pioneira, 2 - Multiplicação, 3 - Organização, 4 - Saturação e 5 - Reestruturação.

Com o teste do modelo, constatou-se que a estrutura evolutiva da oferta de equipamentos turísticos, o papel da rede de transportes, o comportamento dos turistas e a atitude dos residentes, foram caracterizadas por apresentar pontos de convergência e também de divergência entre as fases e cidades comparadas. Nas convergências estiveram identificadas na segunda fase os equipamentos e os turistas, o que não é surpreendente, tendo em conta o turismo local, que tem nos atrativos naturais (praia, sol, recifes de coral, recursos marinhos e forma

natural) a sua principal base de produção e consumo. Contudo, estas fases semelhantes sempre apresentaram diferenças relativas entre as cidades, isto é, diferenças inerentes a transição de uma fase para outra, ou início, desenvolvimento e consolidação de uma determinada fase. Nas divergências posicionaram-se os transportes e a atitude dos residentes, onde Inhambane leva vantagem com as fases três e dois, respetivamente, contra as fases dois e um de Xai-Xai, respetivamente.

Os quatro elementos acima identificados interrelacionam-se na produção e consumo das cidades moçambicanas analisadas. À medida que se intensificam as ligações de transportes entre as subáreas turísticas, a perceção global das cidades por parte dos visitantes também aumenta, dando-se início ao processo de internacionalização das cidades como destinos turísticos. Esses eventos promovem a multiplicação de equipamentos e serviços, sob gestão de empresas turísticas internacionais que adotam o marketing competitivo como estratégia para a maximização de lucros, através da satisfação das necessidades e desejos dos turistas, que são por esta via fidelizados e alargados, com a segmentação de novos mercados emissores.

A expansão de investimentos e o aumento de fluxos turísticos desperta maior atenção da população residente, que da ilusão e recusa inicial, começa a apoiar a atividade turística como alternativa de desenvolvimento económico, garantindo sua participação na “indústria do turismo”, em forma de empregos diretos e indiretos, e desenvolvimento de iniciativas empreendedoras/empresariais locais e regionais.

A Multiplicação e Organização (fases dois e três) e a Multiplicação (fase dois) do espaço turístico, constituem as diferentes fases que classificam o desenvolvimento do turismo das cidades de Inhambane e Xai-Xai, respetivamente. O planeamento com a integração do turismo e o reordenamento do território são processos que precisam ser considerados a médio e longo prazo, para assegurar a sustentabilidade das urbes, na expectativa de evitar a saturação com a hierarquização piramidal de pontos turísticos; crise em função da superprodução e saturação do destino; e fuga de certos tipos de turistas que procuram destinos turísticos ainda não saturados.

7.2 Sistema de indicadores de avaliação da sustentabilidade turística das cidades moçambicanas

A partir do exame detalhado das características urbanísticas e problemas urbanos, e da identificação da fase atual da urbanização turística de cada área de estudo, observou-se que a situação ambiental, social, cultural, económica e institucional do desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Inhambane e Xai-Xai era insustentável.

Desta forma, com o propósito de auxiliar o processo de tomada de decisão no planeamento e na gestão sustentável da atividade turística, criou-se um modelo para avaliar a sustentabilidade turística das cidades moçambicanas, a partir de um sistema de indicadores selecionados para o efeito, como ferramenta de apoio ao planeamento territorial, com a integração do turismo. O modelo denominado de **‘Sistema de Indicadores de Sustentabilidade da Atividade**

Turística’ (SISAT), foi adaptado ao contexto urbano de Moçambique e abrange as dimensões ambiental, sociocultural, económica e político-institucional, relativo à governança.

Com um total de 188 indicadores (68 ambientais, 39 socioculturais, 47 económicos e 34 relativos a governança), inicialmente foram identificados 137 indicadores (45 ambientais, 32 socioculturais, 30 económicos e 30 sobre governança). Após a segunda ronda da técnica Delphi, com a aplicação do segundo inquérito contendo os 137 indicadores, a estrutura do SISAT ficou composta por 62 indicadores, o equivalente a 45% da lista inicial (segunda ronda do Delphi).

De acordo com o grau de importância, facilidade de medição e aplicabilidade ao contexto urbano moçambicano, os 62 indicadores fundamentais, ficaram distribuídos em 34 temas e quatro dimensões, com a seguinte distribuição: dimensão ambiental (21 indicadores), sociocultural (16 indicadores), económica (12 indicadores) e governança (13 indicadores).

Com a construção do conjunto de matrizes, através da aplicação do método de quantificação de pesos (AHP), a hierarquia relativa criada para a cidade de Inhambane, conferiu um maior peso global a governança (0,682), seguida pelas dimensões sociocultural (0,135), ambiental (0,109) e económica (0,073). A classificação global da cidade de Xai-Xai, foi também liderada pela governança (0,587), seguida das componentes ambiental (0,213), sociocultural (0,146) e por fim, económica (0,055), novamente, como se verificou em Inhambane. Em termos práticos, os aspetos relativos a governança constituem os principais fatores da insustentabilidade turística em ambas cidades, no qual os decisores locais devem prestar maior atenção.

Os três temas mais importantes para a cidade de Inhambane são os seguintes: capacidade municipal de gestão ambiental, educação e interpretação ambiental e implementação dos ODS (PNDS) e certificação ambiental e/ou turística (dimensão ambiental); empregabilidade no turismo, segurança turística e satisfação dos residentes (sociocultural); renda gerada pelo turismo, disponibilidade/funcionamento de equipamentos turísticos e investimentos turístico (económica); capacidade de gestão turística urbana e de monitoramento do turismo sustentável, planeamento do turismo e organização social do desenvolvimento do turismo (governança).

Considerando a mesma lógica, na cidade de Xai-Xai constam os seguintes temas: capacidade de gestão ambiental, certificação e gestão de resíduos sólidos; inserção socioeconómica dos residentes, empregabilidade e satisfação dos residentes; investimentos, renda gerada pelo turismo e gastos do turista; planeamento, capacidade de gestão turística e organização da sociedade civil para responder o desenvolvimento da atividade turística.

Verificou-se um número significativo de convergência entre as duas cidades, nos temas prioritários (capacidade de gestão ambiental, certificação, empregabilidade, satisfação dos residentes, renda, investimentos, gestão turística municipal/urbana, planeamento e organização social do turismo). Estas ligações, ressaltam o interesse da análise comparativa, e a importância destes temas para avaliar a sustentabilidade das cidades moçambicanas.

Por fim, os 62 indicadores foram agregados por classes A, B e C, relativas aos indicadores de desempenho alto, médio e baixo, respetivamente. Tanto no cenário pessimista, assim como no cenário otimista, cerca de 47% dos indicadores em Inhambane obtiveram melhor desempenho (classe A), contra 32%, valor alcançado na cidade de Xai-Xai. Portanto, cerca de 68% das alternativas ou indicadores, não tiveram a melhor classificação (classe B e C) em Xai-Xai. Em Inhambane, o número de alternativas com fraco desempenho foi relativamente menor (39% na classe B e 9% na classe C).

Cerca de 52% e 40% das alternativas ou indicadores com melhor desempenho coincidiram com os três temas prioritários (nas diferentes dimensões do SISAT) das cidades de Inhambane e Xai-Xai, respetivamente, embora alguns destes temas, não tenham listado alternativas, isto é, quatro temas de Inhambane e seis de Xai-Xai não obtiveram indicadores da classe A. Esta distribuição é justificada pelo nível de corte (λ) que foi de 0,75 e de 0,90 na análise de sensibilidade. Optou-se por um corte maior para assegurar a robustez dos resultados. Contudo, com $\lambda = 0,50$, todos os temas mencionados apresentaram alternativas na classe A.

Na análise das dimensões do SISAT, a cidade de Xai-Xai se destaca por ter apresentado o maior número de indicadores com classificação A (cerca de 54%), na dimensão com o maior peso relativo (governança). Na cidade de Inhambane, esse número foi de 38%, sabendo-se de antemão que as melhores classificações foram alcançadas nas alternativas ambientais (62%) e socioculturais (44%), contrariando os resultados do AHP. Portanto, os resultados do ELECTRE Tri, apresentam os indicadores prioritários do SISAT para cada cidade analisada, de acordo com sua importância relativa, onde as autoridades públicas e privadas devem prestar atenção.

7.3 Conclusões gerais

Como resposta às perguntas e condições iniciais de investigação e objetivos específicos, o contributo desta tese se destaca pela inovação metodológica e viabilidade de aplicação prática dos resultados, baseados na triangulação de modelos de transformação territorial, métodos de análise multicritério e trabalho de campo com envolvimento direto de diferentes colaboradores.

Desta forma, em primeiro lugar, esta tese é um relevante contributo à ciência, por permitir a ampliação do debate teórico, metodológico e empírico sobre a urbanização turística e sistemas de indicadores de sustentabilidade turística, sobretudo, a partir de um paradigma do sul global. São poucos os trabalhos científicos identificados sobre este assunto. No caso de Moçambique, não foram encontradas obras, tanto em trabalhos científicos, tanto na literatura cinzenta, assim como em trabalhos académicos de doutoramento, mestrado e licenciatura.

Em segundo lugar, esta tese é importante para a sociedade civil em geral, e a moçambicana em particular, pela possibilidade que se abre de enriquecimento cultural através da apreensão de novos conceitos e modelos explicados de forma didática e representados empiricamente pelos resultados adaptados e testados nas cidades de Inhambane e Xai-Xai.

Em terceiro e último lugar, a ferramenta SISAT é direcionada aos formuladores de políticas públicas e tomadores de decisão, representados pelas autoridades locais, municipais, regionais e nacionais. Cumulativamente, pode também auxiliar a atividade profissional dos planeadores territoriais, sobretudo dos urbanistas e arquitetos e dos investidores do setor do turismo, e pode ajudar ainda a recentrar o papel dos *stakeholders* (incluindo os cidadãos), envolvidos nas operações relacionadas com o turismo. São estes intervenientes que devem adotar o SISAT para avaliar o desempenho da cidade em matéria de desenvolvimento sustentável da atividade turística. Como se compreendeu ao longo da investigação, Moçambique não tem um sistema de indicadores específico para o turismo. Igualmente, não existe no país um Sistema de Indicadores de Desenvolvimento Sustentável, com diferentes setores integrados. Esta tese, pode ser um primeiro passo nessa direção.

Portanto, o SISAT é uma ferramenta flexível que pode ser aplicada, validada, revisada e atualizada em Moçambique e em outras cidades africanas. O modelo também pode ser adaptado a outros contextos de desenvolvimento da atividade turística. A utilização do SISAT para comparar cidades é a principal vantagem da ferramenta, embora seja importante fazer uma análise de sensibilidade mais objetiva para os indicadores de carácter qualitativo, e ter muita atenção quanto aos parâmetros quantitativos, no que diz respeito à experiência técnico-científica dos colaboradores envolvidos, e nos dados a serem recolhidos, para que possam ser normalizados em todos os territórios envolvidos na comparação. Independentemente do contexto em que o SISAT for a ser usado, é importante considerar a otimização de critérios e parâmetros relacionados com a aplicabilidade, viabilidade, revisão e atualização periódica. É também fundamental agregar os indicadores do SISAT através da atribuição de escalas ou criação de índices de sustentabilidade turística, para facilitar o processo de avaliação da sustentabilidade.

Por fim, os resultados da aplicação do SISAT devem ser comunicados e disponibilizados a todos agentes do território objeto da avaliação, e não só. Desta forma, o planeamento da atividade turística poderia ser estruturado para que os impactes territoriais negativos possam ser minimizados e os positivos possam incluir a melhoria das estruturas urbanas locais e regionais, através de uma gestão territorial que integra a atividade turística e de uma política urbana participativa e colaborativa.

A partir do enquadramento feito acima, o resultado da investigação sobre a atividade turística no processo de urbanização das cidades moçambicanas valida a primeira hipótese de investigação, segundo a qual em Moçambique, a urbanização turística não é resultado da revolução urbana tardia ou extensão da urbanização industrial na pós-modernidade. Trata-se de um processo recente com origem no norte global que se desenvolve de forma desarticulada com as características locais, relacionadas com o modelo de estrutura urbana pré-existente, as estruturas socioeconómicas e as políticas territoriais, o que sugere a necessidade de desenvolvimento de um sistema de indicadores de sustentabilidade de atividade turística adaptado ao contexto local, como instrumento de apoio ao processo de tomada de decisão do planeamento e desenvolvimento do turismo.

Como foi considerado na segunda hipótese, o turismo é também caracterizado pela forte presença do investimento estrangeiro na constituição da forma ou paisagem das cidades de Inhambane e Xai-Xai, e de facto, sugere a necessidade de criação de indicadores de sustentabilidade. Contudo, a urbanização turística local não é uma tipologia urbana específica, daí que não se pode afirmar que estas cidades sejam exclusivamente de consumo e lazer.

Em termos demográficos, sociais e económicos, as cidades estudadas não são diferentes das outras cidades moçambicanas (Tipo “C”), embora a atividade turística seja responsável pelas diferenças físico-territoriais relativas, evidenciadas pela dinâmica de ocupação do solo urbano, sobretudo ao longo da linha de costa. Na área central das cidades, embora tenham ocorrido transformações com a construção de equipamentos turísticos, a dinâmica urbana não tem muita influência da atividade turística. Por outro lado, o atual modelo de planeamento do território, não estabelece como prioridade, a urbanização turística da área central.

O rápido crescimento da população, a maior disponibilidade de mão de obra-de-obra, o sistema de produção “flexível”, a fragmentação e segregação da forma urbana e o envolvimento mínimo do Estado, não são processos exclusivos do desenvolvimento do turismo em Moçambique, embora nas últimas duas décadas seja evidente a reestruturação da organização social e territorial do trabalho ao longo das cidades costeiras.

Por fim, valida-se também a terceira hipótese de investigação, pois, se existir alguma alteração nos processos de decisão, com maior controlo do “sistema” capitalista e com o modelo de urbanização baseado na industrialização das cidades moçambicanas, a urbanização turística nas cidades de Inhambane e Xai-Xai, poderá representar uma nova configuração de produção sustentável do espaço urbano sob gestão central do Estado, enquanto se adapta às determinações e estruturas urbanas pré-existentes, devido ao conjunto de indicadores de sustentabilidade que potencialmente poderá vir a ser aplicado no terreno.

De acordo com as conclusões apresentadas, estudos futuros são imprescindíveis, como se descreve no subcapítulo a seguir.

7.4 Investigação futura

A tese identificou três áreas fundamentais nos quais os trabalhos futuros devem ser orientados, de acordo com as conclusões e reacomodações mencionadas neste capítulo.

Em primeiro lugar, o estudo destacou cinco principais subáreas (pontos turísticos), que correspondem a realidades territoriais heterogéneas, com comunidades residentes localizadas em áreas urbanas (praia de Xai-Xai, centro de Xai-Xai e centro de Inhambane) e semiurbanas e rurais (Barra e Tofo, incluindo Tofinho). Uma análise mais específica da urbanização turística em cada uma destas subáreas é importante, já que a amostra selecionada teve em conta o universo populacional de cada cidade, e não o local de residência da população inquerida, que

envolve outras áreas, como os bairros de expansão turística, denominados de áreas periféricas, localizadas ao redor dos principais pontos turísticos.

A análise específica acima mencionada, será importante para conceber um modelo apropriado para estudar o impacto da urbanização turística nas cidades moçambicanas, com destaque para as seguintes variáveis: receção e emissão/distribuição de fluxos turísticos no país e no exterior; expansão urbana, incluindo a periferização das residências secundárias e ocupação de vazios urbanos no perímetro das cidades e áreas adjacentes pelo “turismo imobiliário”; intervenções urbanísticas e arquitetónicas estruturais e funcionais voltadas para o turismo; políticas públicas focadas na criação de áreas de conservação e preservação em ambientes urbanos; e análise da dinâmica urbana (população, infraestruturas, economia e sistema político-administrativo) entre os diferentes períodos do desenvolvimento da atividade turística.

Em segundo lugar, estudos futuros são indispensáveis não só na perspetiva de testar empiricamente o SISAT, aumentar o tamanho dos grupos amostrais, ou incluir mais métodos de análise de decisão multicritério e de otimização matemática, mas também para incrementar fatores específicos, tendo em conta as diferentes formas e modalidades de turismo em ambientes urbanos, com envolvimento direto das partes interessadas. Isso implica sistematizar indicadores temáticos e especializados, por exemplo, no tradicional turismo de sol e praia, ou indicadores baseados em segmentos emergentes nas cidades, como o turismo cultural, o turismo de negócios e o turismo de eventos.

Em todo o caso, o foco deve centrar-se no desenvolvimento de indicadores flexíveis que permitem avaliar a sustentabilidade da influência da atividade turística nas cidades e não a sustentabilidade do turismo urbano em si, que olha para a cidade como um destino e não como um produto turístico. Este exercício é viável com a urbanização turística, processo complexo que reconhece a cidade turística a partir de uma visão integrada construída ao longo do tempo.

Uma das principais limitações desta investigação, prende-se pelo facto dos modelos, métodos e parâmetros padronizados para definir um sistema de indicadores (e respetivos índices) de sustentabilidade, basearem-se em procedimentos matemáticos e algoritmos complexos que requerem uma equipa multidisciplinar, além de conhecimento especializado. Ultrapassar este desafio não é tarefa fácil, sobretudo, no contexto das cidades analisadas.

Assim, em terceiro e último lugar, trabalhos futuros sobre estratégias de desenvolvimento de critérios e parâmetros, bem como as considerações sobre a agregação de indicadores e estabelecimento de índices de sustentabilidade, devem ser considerados, a partir de estudos empíricos que privilegiam a abordagem comparativa. Desta forma, será mais fácil refletir sobre como o SISAT pode ser utilizado para avaliar a atividade turística em qualquer cidade moçambicana. Igualmente, será fundamental discutir como os resultados da aplicação do SISAT podem afetar as decisões locais ou regionais, e como devem ser comunicados aos decisores e formuladores de políticas públicas.

8 REFERÊNCIAS

- Abeyratne, R. I. R. (1993). Air transport tax and its consequences on tourism. *Annals of Tourism Research*, 20, 450-460.
- Acserald, H. (1999). Discursos da Sustentabilidade Urbana. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, Anpur.
- Adler, M., & Ziglio, E. (1996). *Gazing into the oracle: The Delphi Method and its application to social policy and public health*. London: Jessica Kingsley Publishers.
- Agarwal, S. (1997). The resort cycle and seaside tourism: an assessment of its applicability and validity. *Tourism Management*, 18(2), 65-73.
- Agência Portuguesa do Ambiente - APA (2007). *Sistema de Indicadores de Desenvolvimento Sustentável - SIDS Portugal*. Lisboa: APA
- Ahn, B., Lee, B., & Shafer, S. (2002). Operationalizing sustainability in regional tourism planning: an application of the limits of acceptable change framework. *Tourism Management*, 23, 1-15.
- Akengin, H., & Dinç, Y. (2020). The effects of tourism sector on urbanization: The case of Manavgat. *International Journal of Geography and Geography Education (IGGE)*, 41, 199-220.
- Aladağ, C. (2017). Opinions of geography and social sciences student-teachers on the concept of urbanization and urbanizing. *Education and Urban Society*, 1-21.
- Albalate, D., & Bel, G. (2010). Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints. *Tourism Management*, 31, 425-433.
- Allen, A. (2009). Sustainable cities or sustainable urbanization? *Palette UCL's journal of sustainable cities*, 1-3.
- Allmendinger, P. (2002). *Planning Theory*. Hampshire: Palgrave
- Almada, J. A. B. de (2018). Lugar Turístico e Território Usado: contribuições teóricas ao estudo do Turismo a partir da Geografia de Milton Santos. *InterEspaço*, 4(15), 197-221.
- Almeida, I., & Abranja, N. (2009). Turismo e sustentabilidade. *COGITUR - Journal of Tourism Studies*, 2(2), 15-31.
- Almeida-Dias, J., Figueira, J. R., & Roy, B. (2012). A multiple criteria sorting method where each category is characterized by several reference actions: The Electre Tri-nC method. *Eur. J. Oper. Res*, 217(3), 567-579.
- Andrade, B. B. (2006). *Turismo e sustentabilidade no município de Florianópolis: uma aplicação do método da Pegada Ecológica* (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina). Acedido em <http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/89089>
- Andreatta, V., & Magalhães, S. (2011). *Relatório sobre as condições do planeamento urbano, habitação e infraestruturas em Maputo, Moçambique*. Maputo: International Growth Center - Programa Moçambique.
- Andriotis, K., & Vaughan, D. R. (2004). The tourism workforce and policy: Exploring the assumptions using Crete as the case study. *Current Issues in Tourism*, 7(1), 66-87.
- ANE - Administração Nacional de Estradas (2006). *Estratégia do Sector de Estradas 2007-2011 - Relatório Final*. Maputo: ANE.
- Anjo, A. (2009). *A Reabilitação de Áreas Urbanas "Informais" em Moçambique* (Dissertação de Mestrado, Universidade de Aveiro). Acedido em <https://ria.ua.pt/handle/10773/3466>
- Anton Clavé, S. (1998). La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística. *Doc. Anàl. Geogr.* 32, 17-43.

- Anton Clavé, S., & Wilson, J. (2017). The evolution of coastal tourism destinations: a path plasticity perspective on tourism urbanization. *Journal of Sustainable Tourism*, 25(1), 96-112.
- Apollo, M., Andreychouk, V., Moolio, P., Wengel, Y., & Myga-Piątek, U. (2020). Does the altitude of habitat influence residents' attitudes to guests? A new dimension in the residents' attitudes to tourism. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 31, 1-8.
- Araújo, M. G. M. (2003). Os espaços urbanos em Moçambique. *GEOUSP Espaço e Tempo*, 14, 165-82.
- Araújo, M. G. M. (1988). *O sistema das aldeias comunais em Moçambique: Organização do espaço residencial e produtivo*. Lisboa: Universidade de Lisboa.
- Arranda Torrents, X. (2003). Un sistema de indicadores sostenibles aptos para um destino turístico: un fundamento metodológico. In *Atas do Simpósio Internacional de Turismo Y Ocio*. Barcelona: ESADE.
- Assembleia da República de Moçambique. Conjunto de Leis aprovadas na Assembleia da República de Moçambique [1975-2020]. Disponível em <http://www.portaldogoverno.gov.mz/por/Governo/Legislacao>
- Asworth, G., & Page, S. (2011). Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes. *Tourism Management*, 32, 1-15.
- Azevedo, H. A. M. A. (2014). *A segurança em territórios turísticos: o caso do município de Inhambane em Moçambique* (Tese de Doutoramento, Universidade Federal de Goiás). Acedido em <https://repositorio.bc.ufg.br/tede/handle/tede/4130>
- Azevedo, H. A. M. A. (2013). Turismo em Moçambique: trajetórias, tendências e desafios. In *Revista Internacional em Língua Portuguesa - RILP. Turismo*. Lisboa: Associação das Universidades de Língua Portuguesa - AULP.
- Azevedo, H. A. M. A. (2009). *Modelo de diagnóstico ambiental para elaboração do plano ambiental do município de Inhambane em Moçambique* (Dissertação de Mestrado, Universidade Católica de Brasília). Acedido em <https://jbb.ibict.br/handle/1/544>
- Baia, A. H. M. (2009). *Os conteúdos da urbanização em Moçambique: considerações a partir da expansão da cidade de Nampula* (Tese de Doutoramento, Universidade de São Paulo). Acedido em <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-19022010-173301/pt-br.php>
- Banco de Moçambique (2016). *Estratégia Nacional de Inclusão Financeira 2016 - 2022*. Maputo: Banco de Moçambique, Departamento de Sistemas de Pagamento.
- Banco Mundial - BM (2018). *Moçambique avaliação da pobreza: crescimento forte, mas não partilhado*. Washington D.C: Grupo do Banco Mundial.
- Baros, Z., & Dávid, L. (2011). A Possible Use of Indicators for Sustainable Development in Tourism. *Anatolia*, 18(2), 349-355.
- Barros, V. G. (2009). Turismo Sustentável: Uma Aplicação ao Caso Madeirense. *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, 22, 91-102.
- Bastianí, E. V. de., Ulian, G., Silva, M. D., & Quílodrán, M. P. (2018). Metodologia diagnóstica de potenciais turísticos a partir do indicador de Complexidade Turística: Estudo de caso da Serra Gaúcha-RS. In *Atas do Congresso Internacional de Sustentabilidade Urbana: 14ª Jornada Urbanere e 2ª Jornada Cires*, Espírito Santo, Vol. I, II e III (pp. 495-504).
- Baum, S., Mullins, P., Stimson, R., & O'connor, K. (2002). Communities of the Postindustrial city. *Urban Affairs Review*, 3, 322-357.
- Bell, S. (2002). *Economic Governance and Institutional Dynamics*. Melbourne: Oxford University Press
- Beni, M. C. (2008). *Análise estrutural do mercado turístico* (13ª ed.). São Paulo: Senac.
- Beni, M. C. (1999). Política e estratégia do desenvolvimento regional: planeamento integrado e sustentável do turismo. *Turismo em Análise*, 10(91), 7-17.

- Bertoncello, R. (2008). Turismo, cultura y patrimonio. La ciudad-colonia San José (Entre Ríos). In Bertoncello, R. (Ed). *Turismo y Geografía; lugares y patrimonio natural-cultural de la Argentina*. Buenos Aires: CICCUS.
- Bieger, T., & Wittmer, A. (2006). Air transport and tourism - Perspectives and challenges for destinations, airlines and governments. *Journal of Air Transport Management*, 12, 40-46.
- BIRD/BM (2017). *Análise da urbanização em Moçambique: aceleração da urbanização em apoio à transformação estrutural em Moçambique*. Relatório N. ° AUS15538: BM.
- Blackstock, K. L., White, K., McCrum, G., Scott, A., & Hunter, C. (2009). Measuring Responsibility: An Appraisal of a Scottish National Park's Sustainable Tourism Indicators. *Journal of Sustainable Tourism*, 16(3), 276-297.
- Blancas, F. J., Caballero, R., González, M., Lozano-Oyola, M., & Pérez, F. (2010). Goal programming synthetic indicators: An application for sustainable tourism in Andalusian coastal countries. *Ecological Economics* 69, 2158–2172.
- Blancas, F. J., Lozano-Oyola, M., González, M., & Caballero, R. (2016). Sustainable tourism composite indicators: a dynamic evaluation to manage changes in sustainability. *Journal of Sustainable Tourism*, 1-22.
- Boivin, M., & Tanguay, G. A. (2019). Analysis of the determinants of urban tourism attractiveness: The case of Québec City and Bordeaux. *Journal of Destination Marketing & Management*, 11, 67-79.
- Boom, B. van den (2011). *Análise da pobreza em Moçambique: Situação da pobreza dos agregados familiares, malnutrição infantil e outros indicadores 1997, 2003, 2009*. Amsterdam, The Netherland: World Food Studies, VU University.
- Bragança, L. (2017). SBTool Urban - Instrumento para a Promoção da Sustentabilidade Urbana, SINGEURB 2017 – Simpósio Nacional de Gestão e Engenharia Urbana, São Carlos / SP, Brasil, 25-27 de outubro de 2017.
- Bragança, L., Guimarães, E., Barbosa, J.A., Araújo, C., & Alvarez, C.E. de. (2016a). Avaliação do nível de sustentabilidade em comunidades urbanas energeticamente eficiente. In Alvarez, C.E. de., & Bragança L. (Eds). *Comunidades urbanas energeticamente eficientes*. EDUFES: Vitória.
- Bragança, L., Guimarães, E., Barbosa, J.A., & Araújo, C. (2016b). Metodologia portuguesa de avaliação de sustentabilidade de áreas urbanas SBTool PT-PU. In Alvarez, C.E. de., & Bragança L. (Eds). *Comunidades urbanas energeticamente eficientes*. EDUFES: Vitória.
- Bragança, L., Araújo, C., Barbosa, J.A., & Guimarães, E. (2016c). Metodologia portuguesa de avaliação de sustentabilidade de edifícios de serviços e de turismo SBTool PT-S e SBTool PT-T. In Alvarez, C.E. de., & Bragança L. (Eds). *Comunidades urbanas energeticamente eficientes*. EDUFES: Vitória.
- Bragança L., Conde, K. M., & Alvarez, C. E. de (2017). *Proposta de indicadores de avaliação de sustentabilidade urbana para países latino americanos*. Paper apresentado no II Encontro Nacional Sobre Reabilitação Urbana e Construção Sustentável do Edifício para a Escala Urbana, Universidade do Minho, Livro de Atas (pp. 85-94). Disponível em <http://hdl.handle.net/1822/49966>
- Bragança L., & Mateus R. (2017). *Avaliação da Sustentabilidade das Operações de Reabilitação Urbana*. Paper apresentado no II Encontro Nacional Sobre Reabilitação Urbana e Construção Sustentável do Edifício para a Escala Urbana, Universidade do Minho, Livro de Atas (pp. 21-30). Disponível em <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/48354>
- Brasil Jr., A. C. P. (2002). *Fundamentos para o Desenvolvimento Sustentável*. Documento não publicado, Universidade de Brasília - Centro de desenvolvimento Sustentável, Brasília.

- Brida, J. G., Deidda, M., & Pulina, M. (2014). Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in South Tyrol. *Journal of Transport Geography*, 36, 1-11.
- Bridge, G. (2007). A global gentrifier class? *Environment and Planning A*, 39, 32-46.
- Brito Henriques, E. (2003). A cidade, destino de turismo. *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, 19, 163-172.
- Buongiorno, A., & Intini, M. (2021). Sustainable tourism and mobility development in natural protected areas: Evidence from Apulia. *Land Use Policy*, 101, 1-14.
- Burak, S., Dogan, E., & Gazioglu, C. (2004). Impact of urbanization and tourism on coastal environment. *Ocean & Coastal Management*, 47, 515-527.
- Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. *Canadian Geographer/ Le Géographe Canadien*, 24, 5-12.
- Cabannes, Y. (2009). Governação urbana e planeamento. In MAE/ANAMM (Orgs.). *Desenvolvimento municipal de Moçambique: as lições da primeira década* (pp. 70-99). Maputo: MAE/ANAMM.
- Canclini, N. G. (2003). *A globalização imaginada*. São Paulo: Iluminuras.
- Canclini, N. G. (1990). *Culturas híbridas: estratégias para entrar y salir de la modernidad*. México: Grijalbo.
- Carlisle, S., Johansen, A., & Kunc, M. (2016). Strategic foresight for (coastal) urban tourism market complexity: The case of Bournemouth. *Tourism Management*, 54, 81-95.
- Carvalho, P. G. M. de & Barcellos, F. C. (2009). Políticas públicas e sustentabilidade ambiental: Construindo indicadores de sustentabilidade. *Revista Indicadores Económicos*, 37, 1-14.
- Castells, M. (2009). *A Questão Urbana*. São Paulo: Paz e Terra.
- Castells, M. (2003). *A sociedade em Rede - A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura. Vol. 2*. São Paulo: Paz e Terra.
- Castells, M. (1999). *A sociedade em Redes*. São Paulo: Paz e Terra.
- Cavaco, N. M. A. P. (2016). *Cenários de Mobilidade Sustentável em Centros Históricos* (Dissertação de Mestrado, Universidade de Coimbra, Coimbra).
- Cavallaro, F., & Dianin, A. (2020). Cross-border public transport as a driver for tourism in the Alps. *Transportation Research Procedia*, 48, 2446-2461.
- CDS Zonas Costeiras (2012). *Estudo da Morfodinâmica da Praia de Xai-Xai e Suas Implicações no Surgimento de Zonas de Risco para Banhistas*. MICOA/CDS Zonas Costeiras.
- Cecília, R. M. (2012). Urbanizaciones turísticas y concentración espacial del deterioro ambiental. El caso de la costa marplatense, Argentina. *Revista Geográfica Venezolana*, 53(1), 129-146.
- Ceron, J. P., & Dubois, G. (2003). Tourism and Sustainable Development Indicators: The Gap between Theoretical Demands and Practical Achievements. *Current Issues in Tourism*, 6(1), 54-75.
- César, P., & Vianna, A. (2013). A Urbanização Turística de Caxias do Sul, RS: Uma categoria de análise na produção social do espaço. *Revista Rosa dos Ventos*, 5(3), 408-420.
- Chew, J. (1987). Transport and tourism in the year 2000. *Tourism Management*, 8(2), 83-85.
- Chien, K. (2017). Entrepreneurialising urban informality: Transforming governance of informal settlements in Taipei. *Urban Studies*, 1-17.
- Chiu, H. Y., Chan, C-S., & Marafa, L. M. (2016). Local perception and preferences in nature tourism in Hong Kong. *Tourism Management Perspectives*, 20, 87-97.
- Choi, H. C. & Sirakaya, E. (2006). Measuring residents' attitude toward Sustainable Tourism: development of sustainable tourism attitude scale. *Journal of Travel research*, 43, 380-394.

- Choi, Y. H., Song, H., Wang, J-H., & Hwang, J. (2019). Residents' perceptions of the impacts of a casino-based integrated resort development and their consequences: The case of the Incheon area in South Korea. *Journal of Destination Marketing & Management*, 14, 1-12.
- Cintra, H. B. (2004). Indicadores de sustentabilidade para o ecoturismo e o turismo rural. In *Atas do Congresso Académico sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento do Rio de Janeiro (CAMADRJ)*. Rio de Janeiro: CAMADRJ.
- CMCI - Conselho Municipal da Cidade de Inhambane (2020). *Cadastro de estabelecimentos turísticos do município*. Inhambane: CMCI.
- CMCI - Conselho Municipal da Cidade de Inhambane (2013a). *Plano de Estrutura Urbana de Inhambane: Fundamentação do PEUI*. Inhambane: CMCI.
- CMCI - Conselho Municipal da Cidade de Inhambane (2013b). *Regulamento do Plano de Estrutura Urbana do Município de Inhambane*. Inhambane: CMCI.
- CMCI - Conselho Municipal da Cidade de Inhambane (2009). *Plano Estratégico do Município Inhambane 2009-2019*. Inhambane: CMCI.
- CMCXX - Conselho Municipal da Cidade de Xai-Xai (2009). *Plano Estratégico do Município da Cidade de Xai-Xai 2009-2019*. Xai-Xai: CMCXX.
- CMCXX - Conselho Municipal da Cidade de Xai-Xai (2011a). *Plano de Estrutura Urbana do Município da Cidade de Xai-Xai: Diagnóstico da Situação Atual*. Xai-Xai: CMCXX.
- CMCXX - Conselho Municipal da Cidade de Xai-Xai (2011b). *Plano de Estrutura Urbana do Município da Cidade de Xai-Xai: Normas Regulamentares de Uso do Solo*. Xai-Xai: CMCXX.
- CMCXX - Conselho Municipal da Cidade de Xai-Xai (2011c). *Plano de Estrutura Urbana do Município da Cidade de Xai-Xai: Plano de Uso do Solo Urbano*. Xai-Xai: CMCXX.
- CMCXX - Conselho Municipal da Cidade de Xai-Xai (2020). *Cadastro de estabelecimentos turísticos do município*. Xai-Xai: CMCXX.
- Cobacho-Tornel, M. B. (2018). Synthetic indicators and sustainable coastal tourism in Murcia, Spain. *Anatolia*, 30(2), 223-234.
- Coëffé, V., & Stock, M. (2021). Tourism as Urban Phenomenon and the Crux of "Urban Tourism". In M. Stock (Ed.). *Progress in French Tourism Geographies, Geographies of Tourism and Global Change*, ISBN: 978-3-030-52136-3, 185-202.
- Comité de Conselheiros (2003). *Agenda 2025: Visão e Estratégia da Nação*. Maputo
- Cordeiro, I. J. D. (2008). *Instrumentos de Avaliação da Sustentabilidade do Turismo: Uma Análise Crítica* (Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa). Acedido em <https://run.unl.pt/handle/10362/1921>
- Cordeiro, I. D., Partidário, M. R., & Leite, N. K. (2009). Considerações Sobre o Escopo de um Processo de Avaliação da Sustentabilidade do Turismo. *Revista Turismo em Análise*, 20(3), 525-540.
- Costa, I.; Costa, A., Menezes, J., Castro Júnior, M., Corriça, J., Gomes, C. & Santos, M. (2020). *Desenvolvimento Axiomático e Implementação Computacional do Método Híbrido ELECTRE-MOR: Escolha de Avião-Hospitalar no Apoio ao Combate à Covid-19*. Paper apresentado no 15º Congresso Brasileiro de Sistemas, Universidade Federal e Goiás, ISSN: 2446-6700 (pp. 1-24).
- Costa, I., Sanseverino, M., Barcelos, M., Belderrain, M., Gomes, C. & Santos, M. (2021). Choosing Flying Hospitals in the Fight Against the Covid-19 Pandemic: Structuring and Modeling a Complex Problem using the VFT and ELECTRE-MOR Methods. *IEEE Latin America Transactions*, 19(6), 1099-1106.
- Costa, T. F. G., Lohmann, G., & Oliveira, A. V. M. (2010). A model to identify airport hubs and their importance to tourism in Brazil. *Research in Transportation Economics*, 26, 3-11.

- Cruz, R. C. A. da (2003). *Introdução à geografia do turismo* (2ª ed.). São Paulo: Roca.
- Cruz, R. C. A. da (2002). *Política de turismo e território*. São Paulo: Contexto.
- Cunha, G. F. (2010). *Indicadores de Sustentabilidade socioambiental relacionados com as atividades do turismo em Itapema (SC), com Ênfase na Qualidade da Água de Recreação e na Saúde da População* (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina). Acedido em <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/94006>
- Cunha, L. (2003). *Introdução ao turismo* (2ª ed.). Lisboa/São Paulo: Verbo.
- Cunha, L. (1997). *Economia e política do turismo*. Lisboa: McGraw-Hill.
- Currie, C., & Falconer, P. (2014). Maintaining sustainable island destinations in Scotland: The role of the transport-tourism relationship. *Journal of Destination Marketing & Management*, 3, 162-172.
- Custódio, V., & Maloa, J. M. (2018). A urbanização moçambicana: uma proposta de interpretação. *Geosp - Espaço e Tempo*, 22(1), 8-24.
- Czinkota, M. & Ronkainen (1997). International business and trade in the next decad: Report from Delphi study. *Journal of International Business Studies*, 2 (4), 827-844.
- Dalkey, N., & Heelmer, O. (1963). An experimental application of the Delphi method to the use of experts. *Management Science*, 9, 458-467.
- Davenport, J., & Davenport, J. L. (2006). The impact of tourism and personal leisure transport on coastal environments: A review. *Estuarine, Coastal and Shelf Science*, 67, 280-292.
- Dávila, J. D., Kyrou, E., Nuñez, T., Sumich, J. & Métier L. da (2009). Pobreza urbana e interligações urbano-rurais. In MAE/ANAMM (Orgs.). *Desenvolvimento municipal de Moçambique: as lições da primeira década* (pp. 132-162). Maputo: MAE/ANAMM.
- Dedekorkut-Howes, A. (2013). City without a plan: How the Gold Coast was shaped. In *State of Australian Cities conference proceeding*, Sidney.
- Dedekorkut-Howes, A., & Bosman, C. (2015). The Gold Coast: Australia's playground? *Cities*, 42, 70-84.
- Deery, M., Jago, L., & Fredline, L. (2005). A framework for the development of social and socioeconomic indicators for sustainable tourism in communities. *Tourism Review International*, 9, 69-77.
- Delbeq, A.; Van de Vem, A.; & Gustafson, D. H. (1975). *Group techniques for program planning: A guide to nominal group and Delphi processes*. Glenview, USA: Scott, Foresman and Company.
- Delegação Provincial do Instituto Nacional de Estatística de Gaza - DPINEG (2017). *Anuário Estatístico 2017 - Província de Gaza*. Xai-Xai: DPINEG.
- Dencker, A. F. M. (2002). *Métodos e técnicas de pesquisa em turismo* (6ª ed.). SP: Futura.
- Deng, T., Liu, S., & Hu, Y. (2021). Can tourism help to revive shrinking cities? An examination of Chinese case. *Tourism Economics*, 1-9.
- Diedrich, A., & García-Buades, E. (2009). Local perceptions of tourism as indicators of destination decline. *Tourism Management*, 30, 512-521.
- Di Giacobbe, B., Di Ludovico, D., & D'Ovidio, G. (2021). *Mountain cycle network as enhancer of sustainable economic post-earthquake development in the central Apennines area*. *Research in Transportation Business & Management* (Article in Press, <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100579>).
- Dimitrios, D. J., John, M. C., & Maria, S. F. (2017). Quantification of the air transport industry socio-economic impact on regions heavily depended on tourism. *Transportation Research Procedia*, 25, 5242-5254.
- Distrito de Xai-Xai - DXX (2010). *Plano Estratégico de Desenvolvimento do Distrito de Xai-Xai*. Xai-Xai: DXX.

- Díaz, A. R., Pedraza, A. C., & Morales, A. P. (2017). Expansión urbana y turismo en la Comarca del Campo de Cartagena-mar Menor (Murcia). Impacto en el sellado del suelo. *Cuadernos de Turismo*, 39, 521-546.
- DPCTG - Direção Provincial da Cultura e Turismo de Gaza (2020). *Cadastro de estabelecimentos turísticos da província*. Gaza: DPCTG.
- DPCTI - Direção Provincial da Cultura e Turismo de Inhambane (2020). *Cadastro de estabelecimentos turísticos da província*. Inhambane: DPCTI.
- DREM - Direção Regional de Estatística da Madeira, SREA - Serviço Regional de Estatística dos Açores, & Instituto Canário de Estatística - ISTAC (2006). *Sistema de Indicadores de Sustentabilidade do Turismo da Macaronésia 2000-2005*. Funchal: DREM.
- Dubois, G., Peeters, P., Ceron, J-P., & Gossling, S, (2011). The future tourism mobility of the world population: Emission growth versus climate policy. *Transportation Research Part A*, 45, 1031-1042.
- Dyer, P., Gursoy, D., Sharma, B., & Carter, J. (2007). Structural modeling of resident perceptions of tourism and associated development on the Sunshine Coast, Australia. *Tourism Management*, 28, 409-422.
- Dymond, S. J. (2010). Indicators of Sustainable Tourism in New Zealand: A Local Government Perspective. *Journal of Sustainable Tourism*, 5(4), 279-293.
- Erbes, R. (1973). *International tourism and the economy of developing countries*. Paris: OECD.
- Esteva, A. P. (2019). Illeïtat, turisme i urbanització a les Illes Balears. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 65(2), 321-343.
- European Commission (2006). Targeted summary of the European sustainable cities report for local authorities. European Commission.
- Falcão, M. C. (2010). *A Sustentabilidade do Destino Turístico de Fernando de Noronha: Uma Análise a partir da Abordagem do Ciclo de Vida de Áreas Turísticas e das Dimensões de Sustentabilidade*. (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Pernambuco). Acedido em <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/1197>
- Fang, L. (2018). Empirical Research on the Impact of Urbanization on Regional Tourism Economy in China Basing on Panel Data. In *ICEME (2018). Proceedings of the 2018 9th International Conference on E-business, Management and Economics*, 101-105.
- Fernandes, M. G., & Mendes, R. P. (2012a). *Dicotomias urbanas em Angola e Moçambique: a cidade de cimento e a cidade informal (muceque e caniço)*. Paper apresentado no XIII Colóquio Ibérico de Geografia: Respuestas de la Geografía Ibérica a la crisis actual, Universidade de Santiago de Compostela, Livro de Atas (pp. 565-575). Disponível em https://www.age-geografia.es/site/wp-content/uploads/2020/06/XIIICIB_actas_v2_compressed.pdf
- Fernandes, M. G., & Mendes, R. P. (2012b). Dicotomias urbanas em Moçambique: cidades de cimento e de caniço”. In: André, P.; Marat-Mendes, T.; Sampayo, M. T: (eds.). *Morfologia Urbana nos Países Lusófonos. Atas da 2ª Conferência PNUM 2012*. Acedido em <http://hdl.handle.net/10071/3633>
- Ferrão, J. (2013). Turismo no espaço da comunidade dos países de língua portuguesa: uma abordagem sobre a perspetiva da Associação das Universidades de Língua Portuguesa - AULP. In *Revista Internacional em Língua Portuguesa - RILP. Turismo*. Lisboa: AULP.
- Ferrão, V. (2002). *Compreender Moçambique: política, economia e factos básicos*. Maputo: Diname.
- Ferreira, A. L. (2018). *Os objetivos do desenvolvimento sustentável e os indicadores de sustentabilidade: Uma análise sobre as relações conceitual, metodológica e institucional*. Paper apresentado no Congresso Internacional de Sustentabilidade Urbana: 14ª Jornada Urbanere e 2ª Jornada Cires. Livro de Atas (pp. 1275-1284).

- Ferreira Machado, M. E. (2000). Urbanização e sustentabilidade ambiental. Questões do Território. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 1517-4115.
- FIAS - Foreign Investment Advisory Service (2006). *The tourism sector in Mozambique: a value chain analysis*. Disponível em <http://www.acismoz.com/wp-content/uploads/2017/06/000009.pdf>
- Figueira, J., Mousseau, V., & Roy, B. (2005). ELECTRE methods, in Multiple criteria decision analysis: State of the art surveys. *Springer*, 133-153.
- Filetto, F. (2007). *Desenvolvimento de Indicadores de Sustentabilidade para o Ecoturismo em Unidades de Conservação* (Tese de Doutorado, Universidade Federal de Lavras). Acedido em <http://repositorio.ufla.br/jspui/handle/1/4162>
- Fitzgerald, J., Flanagan, S., Griffin, K., Morrissey, M., & Kennedy-Burke, E. (2012). DIT-ACHIEV Model for Sustainable Tourism Management: Lessons Learned from Implementing a Holistic Model of Sustainable Tourism Indicators. *Advances in Culture, Tourism and Hospitality Research*, 6, 387-408.
- Flick, U. (2009a). *Introdução à pesquisa qualitativa* (3ª ed.). Porto Alegre: Artmed.
- Flick, U. (2009b). *Desenho da pesquisa qualitativa*. Porto Alegre: Artmed.
- Forjaz, J. (2006). *Uma estratégia de habitação para Moçambique: notas para o seu estabelecimento*. Junho de 2006.
- Fox, L.; Benfica, R.; Ehrenpreis, M.; Gall, M.; Nordang, H.; & Owen, D. (2008). *Beating the Odds: Sustaining Inclusion in Mozambique's Growing Economy*. Washington D.C.: World Bank.
- Frausto Martínez, O., Chalé Caamal, G. G., & Rojas López, J. (2006). Herramientas y técnicas para la aplicación y evaluación de indicadores de desarrollo sustentable para localidades o municipios. In Palafoz Muñoz, A. (2006). *Turismo: teoría y praxis*. Quintana: Universidade de Quintana Roo; Cuerpo Académico de Turismo; Plaza y Valdés.
- García-Falcón, J. M., & Medina-Munõz, D. (1999). Sustainable Tourism Development in Islands: A Case Study of Gran Canaria. *Business Strategy and the Environment* 8, 336-357.
- Gerhardt, T. E., & Silveira, D. T. (2009). *Métodos de Pesquisa*. Porto Alegre: UAB/UFRGS.
- Ghasemi, F. (2017). Clean Energy Efficiency of Vernacular-Traditional Architectural Indicators for the Development of Sustainable Tourism. *Journal of Sustainable Development*, 10(3), 250-261.
- Gil, A. C. (1999). *Métodos e técnica de pesquisa social* (5 ed.). São Paulo: Atlas.
- Gladstone, D. L. (2012). Event-based urbanization and the New Orleans tourist regime: a conceptual framework for understanding structural change in US tourist cities. *Journal of Policy. Research in Tourism, Leisure & Events*, 4(3), 221-248.
- Gladstone, D. L. (1998). Tourism Urbanization in the United States. *Urban Affairs Review*, 34, 3-27.
- GM, 2021- Governo de Moçambique (2021). *Balanço do Plano Económico e Social 2020*. Maputo: GM.
- GM - Governo de Moçambique (2020a). *Proposta do Plano Económico e Social para 2021*. Maputo: GM.
- GM - Governo de Moçambique (2020b). *Relatório da Revisão Nacional Voluntária da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável*. Maputo: CINEGROUP.
- GM - Governo de Moçambique (2020c). *Programa Quinquenal do Governo (2020-2024)*. Maputo: GM.
- GM - Governo de Moçambique (2015). *Programa Quinquenal do Governo (2015-2019)*. Maputo: GM.
- GM - Governo de Moçambique (2014). *Estratégia Nacional de Desenvolvimento (2015-2035)*. Maputo: GM.

- Gomes, C. F. S., & Costa, H. G. (2015)). Aplicação de métodos multicritério ao problema de escolha de modelos de pagamento eletrônico por cartão de crédito. *Production*, 25(1), 54-68.
- Gomes, L. & Gomes, C. F. S. (2019). *Princípios e métodos para a tomada de decisão: Enfoque multicritério*. São Paulo: Atlas.
- Gomes, R. A., Junqueira, A. M. R., & Medeiros, J. X. (2005). *Desempenho de indicadores de sustentabilidade na atividade de turismo rural no Distrito Federal: o caso dos hotéis-fazenda*. In *Atas do XLIII Congresso da Sociedade Brasileira de Economia e Sociologia Rural (SOBER)*, Ribeirão Preto (São Paulo). Brasília DF: SOBER.
- GPG - Governo da Província de Gaza (2010). *Plano Estratégico de Desenvolvimento do Distrito de Xai-Xai*. Gaza: GPG.
- GPG - Governo da Província de Gaza (2006). *Plano Estratégico da Província de Gaza (2006-2015)*. Gaza: GPG
- GPG - Governo da Província de Gaza (2018). *Plano Estratégico da Província de Gaza (2018-2027)*. Gaza: GPG.
- GPI - Governo da Província de Inhambane (2000). *Plano Estratégico da Província de Inhambane (2000-2009)*. Inhambane: GPI.
- GPI - Governo da Província de Inhambane (2000). *Plano Estratégico da Província de Inhambane (2011-2020)*. Inhambane: GPI.
- Gu, K., & Wall, G. (2007). Rapid urbanization in a transitional economy in China: The case of Hainan Island. *Singapore Journal of Tropical Geography*, 28, 158-170.
- Guimarães, R. P., & Feichas, S. A. Q. (2009). Desafios na construção de indicadores de sustentabilidade. *Ambiente e Sociedade*, 12(2), 307-323.
- Guitouni, A.; Martel, J.; & Vincke, P. (1999). A framework to choose a discrete multicriteria aggregation procedure. *Technical Report*.
- Hall, D. R. (1999). Conceptualising tourism transport: inequality and externality issues. *Journal of Transport Geography*, 7, 181-188.
- Hall, M. C., Le-Klahn, D-T., & Ram, Y. (2017). *Tourism, Public Transport and Sustainable Mobility*, UK: Channel View.
- Haller, A., Andexlinger, W., & Bender, O. (2020). City profile: Innsbruck. *Cities*, 97, 1-10.
- Hanai, F. Y. (2012). Desenvolvimento sustentável e sustentabilidade do turismo: conceitos, reflexões e perspectivas. *G&DR*, 8, 198-231.
- Hanai, F. Y. (2009). *Sistema de Indicadores de Sustentabilidade: Uma aplicação ao Contexto de Desenvolvimento do Turismo na Região de Bueno Brandão Estado de Minas Gerais, Brasil* (Tese de Doutorado, Universidade Federal de São Carlos, São Paulo). Acedido em <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18139/tde-17092009-082223/pt-br.php>
- Hanai, F. Y., & Espíndola, E. L. G. (2011). Indicadores de Sustentabilidade: Conceitos, Tipologias e Aplicação ao Contexto do Desenvolvimento Turístico Local, *RGSA*, 5, 135-149.
- Hannam, K., Butler, G., & Paris, C. M. (2014). Developments and key issues in tourism mobilities. *Annals of Tourism Research*, 44, 171-185.
- Harris, A. (2008). From London to Mumbai and back again: Gentrification and public policy in comparative perspective. *Urban Studies* 45(12), 2407-2428.
- Harvey, D. (1993). *A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. Edições Loyola.
- Harvey, D. (1985). *The Urbanization of Capital*. Baltimore, MD: John Hopkins University Press.

- Hateftabar, F., & Chapuis, J. M. (2020). How resident perception of economic crisis influences their perception of tourism. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 43, 157-168.
- Helling, A. L., SAL & Caldeira (2009). O Contexto jurídico e institucional para o desenvolvimento urbano e municipal. In MAE/ANAMM (Orgs.). *Desenvolvimento municipal de Moçambique: as lições da primeira década* (pp. 30-69). Maputo: MAE/ANAMM.
- Hills, T. L., & Lundgren J. O. J. (1977). The impact of tourism in the Caribbean: a methodological study. *Annals of Tourism Research*, 4 (5), 248-267.
- Hsu, T., Tsai, Y., & Wu, H. (2009). The preference analysis for tourist choice of destination: A case study of Taiwan. *Tourism Management* 30, 288–297.
- Humboldt-Universität Zu Berlin - HUB. (2002). *Gestão de zonas costeiras e turismo: contribuição para a redução da pobreza, transformação de conflitos de meio ambiente em Inhambane/ Moçambique*. Berlim: HUB.
- Huovila, A., Bosch, P., & Airaksinen, M. (2019). Comparative analysis of standardized indicators for Smart sustainable cities: What indicators and standards to use and when? *Cities*, 89, 141-153.
- Ial, A., & Weimer, B. (2017). *Urbanização, serviços públicos e recursos fiscais - Os desafios principais para as autarquias moçambicanas: Uma análise com enfoque às transferências fiscais intergovernamentais*. Paper apresentado no IESE Conference ‘Challenges of social and economic research in times of crisis, Maputo, 19-21 setembro.
- INE - Instituto Nacional de Estatística (2020a). *Estatísticas do Turismo 2019 - Província de Inhambane*. Maputo: INE.
- INE - Instituto Nacional de Estatística (2020b). *Resultado do Inquérito sobre o Impacto da Covid-19 nas Empresas*. Maputo: INE.
- INE - Instituto Nacional de Estatística (2020c). *Estatísticas do Turismo 2019 - Moçambique*. Maputo: INE.
- INE - Instituto Nacional de Estatística (2019). *IV Recenseamento Geral da população e Habitação 2017: Resultados Definitivos*. Maputo: INE.
- INE - Instituto Nacional de Estatística (2016). *Relatório final do Inquérito ao Orçamento Familiar (IOF) 2014/2015: Quadros básicos*. Maputo: INE.
- INE - Instituto Nacional de Estatística (2015). *Relatório final do Inquérito ao Orçamento Familiar (IOF) 2014/2015*. Maputo: INE.
- INE - Instituto Nacional de Estatística (2012). *Estatísticas do Distrito de Cidade de Inhambane*. Maputo: INE.
- INE - Instituto Nacional de Estatística (2013). *Estatísticas do Distrito de Cidade de Xai-Xai*. Maputo: INE.
- INE - Instituto Nacional de Estatística (2011). *Anuário Estatístico*. Maputo: INE.
- INE - Instituto Nacional de Estatística (2009). *Anuário Estatístico*. Maputo: INE.
- INE - Instituto Nacional de Estatística (1997). *Anuário Estatístico*. Maputo: INE.
- Irving, M. A., Bursztyn, I., Sancho, A., & Melo, G. (2005) Revisitando significados em sustentabilidade no planeamento turístico. *Caderno Virtual de Turismo*, 5(4), 1-7.
- Irving, M. A., & Camphora, A. L. A. (2005). Sustentabilidade como tendência no discurso turístico do Estado do Rio de Janeiro. In: Bartholo, R; Delamaro, M. & Badin, L. (orgs.) *Turismo e Sustentabilidade no Estado do Rio de Janeiro*. RJ: Garamond.
- Ishikawa, N., & Fukushige, M. (2007). Who expects the municipalities to take the initiative in tourism development? Residents’ attitudes of Amami Oshima Island in Japan. *Tourism Management*, 28, 461-475.
- Ishizaka, A., & Nemery, P. (2013). *Multi-Criteria Decision Analysis: Methods and Software*. Wiley. Disponível em www.it-ebooks.info

- Isik, B. O., & Demir, S. (2017). Integrated Multi-Criteria Decision-Making Methods for the Sustainability of Historical-Cultural Structures on the Trabzon Coastline. *Sustainability*, 9, 2-19.
- ISO 37120 (2018). *Sustainable cities and communities – Indicators for city services and quality of life*. Geneva: International Organization for Standardization.
- ISO 15392 (2008). *Building Construction – Sustainability in Building Construction – General Principles*. Geneva: International Organization for Standardization.
- Jafari, J. (2005). *Revampynng old challengers for integrative paradigms*. Artigo apresentado no VII Congreso Nacional & I Internacional de Investigación Turística. Guadalajara, Jalisco, México.
- Jafari, J. (2000). *Encyclopedia of tourism*. Londres: Routledge.
- Johnson, J. D., Snepenger, D. J., & Akis, S. (1994). Residents' perceptions of tourism development. *Annals of Tourism Research*, 21(3), 629-642.
- Johnston, C. S. (2001). Shoring the foundations of the destination life cycle model, part 1: Ontological and epistemological considerations. *Tourism Geographies*, 3, 2-28.
- Joia, P. R., & Caravassilakis, A. C. A. (2015). A espacialidade dos meios de hospedagem nas cidades de Aquidauana e Anastácio-MS. *Espaço Plural*, 32, 243-274.
- Kanwal, S., Rasheed, M. I., Pitafi, A. H., Pitafi, A., & Ren, M. (2020). Road and transport infrastructure development and community support for tourism: The role of perceived benefits, and community satisfaction. *Tourism Management*, 77, 1-10.
- Kara, B., Esbah, H., & Deniz, B. (2013). Monitoring and Analyzing Land Use/Land Cover Changes in a Developing Coastal Town: A Case Study of Kusadasi, Turkey. *Journal of Coastal Research*, 29(6), 1361-1372.
- Khadaroo, J., & Seetanah, B. (2007). Transport infrastructure and tourism development. *Annals of Tourism Research*, 34(4), 1021-1032.
- Khadaroo, J., & Seetanah, B. (2008). The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach. *Tourism Management*, 29, 831-840.
- Khan, S. A. R., Qianli, D., SongBo, W., Zaman, K., & Zhang, Y. (2017). 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*, 58, 125-134.
- Knott, J. (2005). Governança Urbana Democrática: Prestação de Serviços, Prestação de Contas e Transparência. In o Papel das Cidades no Desenvolvimento do País. Relatório da Conferência. Maputo: Woodrow Wilson International Center for Scholars (*Comparative Urban Studies Project*).
- Ko, T. G. (2001). Assessing progress of tourism sustainability. *Annals of Tourism Research*, 26, 431-445.
- Korça, P. (1996). Resident Attitudes toward Tourism Impacts. *Annals of Tourism Research*, 23(3), 695-726.
- Kormoss, I. B. F. (1989). Future developments in North-West European tourism: Impact of transport trends. *Tourism Management*, 10(4), 301-309.
- Kranjčević, J., & Hajdinjak, S. (2019). Tourism Urbanization in Croatia. The Cases of Poreč in Istria and Makarska in Dalmatia. *Südosteuropa*, 67(3), 393-420.
- Krejcie, R. V., & Morgan, D. W. (1970). Determining sample size for research activities. In *Educational and Psychological Measurement*. University of Minnesota, Duluth and Texas A. & M. University, 30, 607-610.
- Kunasekaran, P., Gill, S. S., Ramachandran, S., Shuib, A., Baum, T., & Afandi, S.H.M. (2017). Measuring Sustainable Indigenous Tourism Indicators: A Case of Mah Meri Ethnic Group in Carey Island, Malaysia. *Sustainability* 9, 1-20.

- Kurtz, J. C., Jackson, L. E., & Fisher, W. S. (2001). Strategies for evaluating indicators based on guideline from the Environmental Protection Agency's office of research and development. *Ecological Indicators*, 1, 49-60.
- Kuvan, Y., & Akan, P. (2005). Residents' attitudes toward general and forest-related impacts of tourism: the case of Belek, Antalya. *Tourism Management*, 26, 691-706.
- Lacerda, C. S. (2011). *Sistema de indicadores de sustentabilidade para atividade turística: uma proposta metodológica participativa aplicada no município do Conde/PB* (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Campina Grande). Acedido em <http://dspace.sti.ufcg.edu.br:8080/jspui/handle/riufcg/2117>
- Lan, L. W., Wu, W. W., & Lee, Y. T. (2012). Exploring an Objective Weighting System for Travel & Tourism Pillars. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 57, 183-192.
- Lawson, R. W., Williams, J., Young, T., & Cossens, J. (1998). A comparison of residents' attitudes towards tourism in 10 New Zealand destinations. *Tourism Management*, 19(3) 247-256.
- Lee, C., Huang, H., & Yeh, H. (2010). Developing an evaluation model for destination attractiveness: sustainable forest recreation tourism in Taiwan. *Journal of Sustainable Tourism*, 18(6), 811-828.
- Lee, T. H., & Hsieh, H. P. (2016). Indicators of sustainable tourism: A case study from a Taiwan's wetland. *Ecological Indicators* 67, 779-787.
- Lees, L. (2012). The geography of gentrification: Thinking through comparative urbanism. *Progress in Human Geography* 36(2), 155-171.
- Lefebvre, H. (2011). *O Direito à Cidade* (5ª ed. 3ª Reimpressão). São Paulo: Centauro.
- Lefebvre, H. (2008). *A Revolução Urbana* (3ª Reimpressão). Belo Horizonte: UFMG.
- Lemmi, E., Sacco, P. L., Crociata, A., & Agovino, M. (2018). The Lucca Comics and Games Festival as a platform for transformational cultural tourism: Evidence from the perceptions of residentes. *Tourism Management Perspectives*, 27, 162-173.
- Lemos, L. A. (2003). *Turismo: Que negócio é esse?* São Paulo: Papirus.
- Lepp, A. (2007). Residents' attitudes towards tourism in Bigodi village, Uganda. *Tourism Management*, 28, 876-885.
- Lerario, A., Turi, S. D. (2018). Sustainable Urban Tourism: Reflections on the Need for Building-Related Indicators. *Sustainability*, 10, 1-25.
- Li, F., Liu, X., Hu, D., Wang, R., Yang, W., Li, D., & Zhao, D. (2009). Measurement indicators and evaluation approach for assessing urban sustainability development: A case study for China's Jining City. *Landscape and Urban Planning*, 90, 134-142.
- Li, J. (2020). Culture and tourism-led peri-urban transformation in China – The case of Shanghai. *Cities*, 99, 1-8.
- Li, L., Yang, Q., Sun, C., Xie, X., & Zhang, F. (2021). Coupling Coordinated Evolution and Forecast of Tourism-Urbanization-Ecological Environment: The Case Study of Chongqing, China. *Hindawi - Mathematical Problems in Engineering*, 7271637, 1-15.
- Linstone, H. & Turloff, M. (1995). *The Delphi Method: Techniques and applications*. London: Addison-Wesley.
- Liu, J. C., & Var, T. (1986). Resident attitudes toward tourism impacts in Hawaii. *Annals of Tourism Research*, 13, 193-214.
- Liu, S-T (2020). Comparing the perspectives of municipal tourism departments and cultural departments on urban cultural-tourism development. *Journal of Destination Marketing & Management*, 16, 1-8.
- Lohmann, G., & Panosso Neto, A. (2012). *Teoria do turismo: conceitos, modelos e sistemas* (2ª ed.). São Paulo: Aleph.

- Lopes Júnior, E. (2000). População e meio ambiente nas paisagens da urbanização turística do Nordeste: o caso de Natal. In Torres, H.; Costa, H. (orgs.). *População em Meio Ambiente: Debates e Desafios*. São Paulo: SENAC.
- Lopes Júnior, E. (1997). *A construção social da cidade do prazer: urbanização turística, cultura e meio ambiente em Natal (RN)* (Tese de Doutorado, Universidade Estadual de Campinas, Campinas). Acedido em <http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/279816>
- Lozano-Oyola, M., Blancas, F. J., González, M., & Caballero, R. (2012). Sustainable tourism indicators as planning tools in cultural destinations. *Ecological Indicators*, 18, 659-675.
- Luan, Q., & Wei, S. (2015). Research on New-Style Urbanization Model in Hainan Province Under the Background of International Tourism Island. In L. Shen et al. (eds.). *Proceedings of the 19th International Symposium on Advancement of Construction Management and Real Estate*.
- Luchiari, M. T. (1999). *O lugar no mundo contemporâneo: turismo e urbanização em Ubatuba-SP* (Tese de Doutorado, Universidade Estadual de Campinas, Campinas). Acedido em <http://repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/280255>
- Luchiari, M. T. (1998). Urbanização Turística um novo nexo entre o lugar e o mundo. In Serrano, C.; Brunhs, H.; Luchiari, M. T. (orgs.). *Olhares Contemporâneos sobre o turismo*. São Paulo: Papirus.
- Luo, J. M., & Lam, C. F. (2017). Urbanization effects on hotel performance: A case study in China. *Cogent Business & Management*, 4, 1-11.
- Luo, J. M., & Lam, C. F. (2016). A qualitative study of urbanization effects on hotel development. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 29, 135-142.
- Luo, J. M., Qiu, H., Goh, C., & Wang, D. (2016). An Analysis of Tourism Development in China from Urbanization Perspective. *Journal of Quality Assurance in Hospitality & Tourism*, 17(1), 24-44.
- Luo, J. M., Qiu, H., & Lam, C. F. (2016). Urbanization impacts on regional tourism development: a case study in China. *Current Issues in Tourism*, 19(3), 282-295.
- Lützkendorf, T., & Balouktsi, M. (2017). Assessing a Sustainable Urban Development: Typology of Indicators and Sources of Information. *Procedia Environmental Sciences*, 38, 546-553.
- Łapko, A., & Panasiuk, A. (2019). Water tourism as a recipient of transport services on the example of Szczecin. *Transportation Research Procedia*, 39, 290-299.
- Ma, X. L., Dai, M. L., & Fan, D. X. F. (2020). Land expropriation in tourism development: Residents' attitudinal change and its influencing mechanism. *Tourism Management*, 76, 1-12.
- Machava, J. R. (2006). *Análise da Implementação e Gestão dos Projetos Ambientais em Moçambique, o caso do Plano Integrado de Desenvolvimento para a Praia de Xai-Xai, subsídios às políticas públicas* (Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho). Acedido em <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/95655>
- MAE - Ministério da Administração Estatal (1987). *Boletim da República (BR), I Série, nº 16, de 1987*, Maputo: MAE.
- MAE - Ministério da Administração Estatal (2005). *Perfil do Distrito de Xai-Xai - Província de Gaza*. Xai-Xai: Série Perfis Distritais.
- Mahadevan, R., Suardi, S., Ji, C., & Hanyu, Z. (2021). Is urbanization the link in the tourism-poverty nexus? Case study of China. *Current Issues in Tourism*, 1-15.
- Maloa, J. M. (2018). A construção jurídica do espaço urbano em Moçambique: uma reflexão a partir da norma jurídica. *Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas*, 10(1), 157-170.

- Maloa, J. M. (2016). *A urbanização moçambicana: uma proposta de interpretação* (Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo). Acedido em <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-05082016-155420/pt-br.php>
- Martins, C. S., & Cavaco, C. S. (2018). Portuguese West Coast tourism resorts: an unfinished landscape of territorial liabilities. *European Planning Studies*, 26(1), 94-114.
- Martín-Cejas, R., & Sánchez, P. (2010). Ecological footprint analysis of road transport related to tourism activity: The case for Lanzarote Island. *Tourism Management*, 31, 98-103.
- Mascarenhas, G. (2004). Cenários contemporâneos da urbanização turística. *Caderno Virtual de Turismo*, 4(4), 1-11.
- Massey, D. (2005). *For Space*. London: SAGE Publications Ltd.
- Mata, I. (2014). Estudos pós-coloniais: Desconstruindo genealogias eurocêntricas. *Civitas* 14, 27-42.
- Mateus, R., & Bragança, L. (2011). Sustainability assessment and rating of buildings: Developing the methodology SBToolPT-H. *Building and Environment*, 46, 1962-1971.
- Mattos, C A. de. (2006). Modernización capitalista y transformación metropolitana em América Latina: cinco tendências constitutivas. In Lemos, A. I. G. de., Arroyo, M., & Silveira, M. L. (orgs.). *América Latina: cidade, campo e turismo*. São Paulo: USP.
- Maxlhaieie, P. J., & Castrogiovanni, A. C. (2015). Patrimônio cultural e turismo: cenários sobre o município de Inhambane, Moçambique. *Rosa dos Ventos*, 6(3), 356-373.
- Maxlhaieie, P. J. (2015). *Patrimônio e desenvolvimento do turismo: percepções sobre o espaço turístico do município de Inhambane em Moçambique* (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio Grande do Sul). Acedido em <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/128943#>
- Mayer, A. L. (2008). Strengths and weaknesses of common sustainability indices of multidimensional systems. *Environmental International*, 34(2), 277-291.
- Mbaiwa, J. E., & Stronza, A. L. (2011). Changes in resident attitudes towards tourism development and conservation in the Okavango Delta, Botswana. *Journal of Environmental Management*, 92, 1950-1959.
- McCormick, K., Anderberg, S., Coenen, L., & Neij, L. (2013). Advancing sustainable urban transformation. *Journal of Cleaner Production* 50, 1-11.
- Mearns, K. F. (2011). Using sustainable tourism indicators to measure the Sustainability of a community-based ecotourism venture: Malealea Lodge & Pony Trek Centre, Lesotho. *Tourism Review International*, 15, 135-147.
- MEF - Ministério da Economia e Finanças (2016). *Mapeamento dos Instrumentos e Sistemas de Monitoria sobre os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável*. Maputo: MEF.
- MEF - Ministério da Economia e Finanças (2014). *Programa Integrado de Investimento (2014-2017)*. Maputo: MEF.
- Melo, V. P. (2013). Urbanismo português na cidade de Maputo: passado, presente e futuro. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 5(1), 71-88.
- Mendonça, I. N. de (2014). Mobilidade urbana na área metropolitana de Maputo: análise dos órgãos de gestão do planeamento e mobilidade urbana, arranjos institucionais e insumos para a sua efectiva articulação. *Journal of Transport Literature*, 8(2), 244-270.
- McGregor, N. C. (1996). Investment Horizons and Sustainable Tourism: Implications for EU Policy. *European Environment*, 6, 194-203.
- MIC - Ministério da Indústria e Comércio (2016). *Posicionamento de Moçambique no Comércio Internacional*. Maputo: MIC.
- MICOA - Ministério para a Coordenação da Acção Ambiental (2012a). *Perfil ambiental e mapeamento do uso atual da terra nos distritos da zona costeira de Moçambique: Distrito de Xai-Xai*. Maputo: MICOA.

- MICOA - Ministério para a Coordenação da Ação Ambiental (2012b). *Relatório do estado do ambiente em Moçambique*. Maputo: MICOA.
- MICOA, CDS-ZC e CMCI - Ministério para a Coordenação da Ação Ambiental, Centro de Desenvolvimento Sustentável das Zonas Costeiras e Conselho Municipal da Cidade de Inhambane (2002). *Avaliação Ambiental Estratégica e Macro-zonemaneto de TBT (Tofo, Barra, Tofinho e Rocha)*. Maputo: CDS-ZC (MICOA).
- MICTUR - Ministério da Cultura e Turismo (2015). *Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Moçambique (2016-2025)*. Aprovado na 48ª Sessão Ordinária do Conselho de Ministros de 8 de dezembro de 2015.
- Minasi, S. M., Talaska, A., & Tricárico, L. T. (2021). Rugosidades: desvelamentos sobre urbanização turística e património edificado. *PASOS - Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 19(1), 73-84.
- Ministério do Turismo (2007). *Estudos da Competitividade do Turismo Brasileiro: Turismo e a Dimensão Ambiental*. Campinas (São Paulo): NEIT/UNICAMP.
- Miossec J. M. (1977). Un modele de l'espace touristique. *Espace Géographique*, 6(1), 41-48.
- Miossec J. M. (1976). Elements pour une theorie de l'espace touristique. *Les Cahiers du Tourisme* C-36. CHET, Aix-en-Provence: Mintel.
- MITADER - Ministério da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural (2019). *Plano Nacional de Desenvolvimento Territorial: Proposta Técnica Preliminar de PNDT*. Maputo: MITADER.
- MITADER - Ministério da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural (2016). *Programa Nacional de Desenvolvimento Sustentável*. Maputo: MITADER.
- Mitlin, D., & Satterthwaite, D. (2013). *Urban Poverty in the Global South: Scale and Nature*. [S.l.]: London and New York: Routledge. ISBN 9780415624664. Disponível em https://books.google.pt/books?id=GYdeNdKrp8sC&pg=PA13&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false.
- MITUR - Ministério do Turismo (2004). *Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Moçambique (2004-2013)*. Aprovado na 15ª Sessão Ordinária do Conselho de Ministros de 12 de outubro de 2004.
- MITUR - Ministério do Turismo (2003). *Política do Turismo e Estratégia de sua Implementação*. Resolução nº 14, de 4 de abril de 2003, Maputo Ministério do Turismo.
- Moesch, M. (2000). *A produção do saber turístico*. São Paulo: Contexto.
- Moisey, R. N. & McCool, S. F. (2001). Sustainable tourism in the 21st century: lessons from the past: challenges to address. In *Tourism, Recreation and Sustainability: Linking Culture and the Environment*, McCool SF, Moisey RN (ed.). CABI: Wallingford, 343-352.
- Moniz, A. I. D. de S. A. A. (2006). *A Sustentabilidade do Turismo em Ilhas de Pequena Dimensão: O Caso dos Açores* (Tese de Doutoramento, Universidade dos Açores). Acedido em <https://repositorio.uac.pt/handle/10400.3/208>
- MOPHRH - Ministério das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos (2016). *Relatório Nacional da 3ª Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável - HABITAT III*. Maputo: MOPHRH.
- Morin, E. (1999). A noção de sujeito. In Morin, E. *A Cabeça Bem-Feita: repensar a reforma, reformar o pensamento* (8ª ed.). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Morin, E. (2008). *Introdução ao pensamento complexo* (5ª ed.). Lisboa: Instituto Piaget.
- Mosca, J. (2005). *Economia de Moçambique, Século XX*. Lisboa: Instituto Piaget.
- Mullins, P. (2003). The evolution of Australian tourism urbanization. In Hoffman, L. M., Fainstein, S. S., & Judd, D. R. (eds.), *Cities and visitors: Regulating people, markets, and city space* (pp. 126-142). Oxford: Blackwell Publishing.

- Mullins, P. (1999). International tourism and the cities of Southeast Asian. In Judd, D. R., & Fainstein, S. S. (eds.), *The tourist city* (pp. 245-260). New Haven, CT: Yale University Press.
- Mullins, P. (1994). Class relations and tourism urbanization: the regeneration of the Petite Bourgeoisie and the emergence of a new urban form. *International Journal of Urban and Regional Research*, 18(4), 591-608.
- Mullins, P. (1992). Cities for Pleasure: The Emergence of Tourism Urbanization in Australia. *Built Environment*, 18(3), 187-198.
- Mullins, P. (1991). Tourism urbanization. *International Journal of Urban and Regional Research*, 15(3), 326-342.
- Mullins, P., Natalier, K., Smith, P., & Smeaton, B. (1999). Cities and consumption spaces. *Urban Affairs Review*, 35(1), 44-71.
- Musavengane, R., Siakwah, P., & Leonard, L. (2020). The nexus between tourism and urban risk: Towards inclusive, safe, resilient, and sustainable outdoor tourism in African cities. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 29, 1-13.
- Myers, G. (2014). From expected to unexpected comparisons: Changing the flows of ideas about cities in a postcolonial urban world. *Singapore Journal of Tropical Geography*, 35, 104-118.
- Naidu, S. (2017). Exploring the dynamic effects of urbanization and real effective exchange rate on tourism output of Singapore. *Tourism Analysis*, 22, 185-200.
- Naidu, S., Chand, A., & Pandaram, A. (2017). Exploring the nexus between urbanization, inflation, and tourism output: empirical evidence from the Fiji Islands. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 22(10), 1021-1037.
- Nechar, M. C., & Panosso Netto, A. (2011). Implicações epistemológicas na investigação turística. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 20, 384-403.
- Negrão, J. (ed.) (2004). Mercado de terras urbanas em Moçambique. *Cruzeiro do Sul - IID*. Maputo.
- Nguenha, E. J. (2009). Governação Municipal Democrática em Moçambique: Alguns Aspetos Importantes para o Desenho e Implementação de Modelos do Orçamento Participativo. Paper apresentado na *II Conferência do IESE sobre "Dinâmicas da Pobreza e Padrões de Acumulação em Moçambique"*, Maputo, Livro de Atas.
- Nhantumbo, E. S. (2009). *Tourism development and community response: the case of the Inhambane coastal zone, Mozambique* (Dissertação de Mestrado, Stellenbosch University, Stellenbosch). Acedido em <https://core.ac.uk/display/37321656>
- Nhantumbo, E. S. (2007). *Tendências de desenvolvimento do turismo e alterações na ocupação e utilização do espaço no Município de Inhambane*. Inhambane: (ESHTI) Universidade Eduardo Mondlane.
- Nhantumbo, E. S., & Ferreira Sanette (2012). Tourism development and community response: the case of the Inhambane coastal zone, Mozambique. In Donaldson, R., & Marais, L. (eds). *Small town geographies in Africa*. New York: Nova Science Publishers.
- Nijman, J. (2007). Introduction - comparative urbanism. *Urban Geography*, 28 (1), 1-6.
- Nitivattananon, V., & Srinonil, S (2019). Enhancing coastal areas governance for sustainable tourism in the context of urbanization and climate change in eastern Thailand. *Advances in Climate Change Research*, 10, 47-58.
- Njoya, E. T. (2020). An analysis of the tourism and wider economic impacts of price-reducing reforms in air transport services in Egypt. *Research in Transportation Economics*, 79, 1-10.
- NP ISO 37120 (2017). *Desenvolvimento sustentável de comunidades: Indicadores para os serviços urbanos e a qualidade de vida*. Instituto Português de Qualidade.

- Ocampo, L., Ebisa, J. A., Ombe, J., & Escoto, M. G. (2018). Sustainable ecotourism indicators with fuzzy Delphi method - A Philippine perspective. *Ecological Indicators*, 93, 874-888.
- Oliveira, F. de O., & Sien, O. (2009). Indicadores relevantes para avaliação de turismo sustentável do município de Guajará-Mirim (RO). In VIII Encontro da Sociedade Brasileira de Economia Ecológica (SBEE), Cuiabá, Mato Grosso: SBEE.
- Oliveira, I. S. S., Oliveira, D. C., Gomes, L. J., Ferreira, R. A. (2008). Indicadores de sustentabilidade: diretrizes para a gestão do turismo na APA Litoral Sul de Sergipe. *Caderno Virtual de Turismo*, 8(2), 46-55.
- Oliveira, L. D., Ramão, F. S., & Mascarenhas, G. (2020). Urbanização turística e produção do espaço na cidade de Cabo Frio – RJ: um balanço crítico (1997-2018). *Rev. Tamoios, São Gonçalo (RJ)*, 16(2), 15-28.
- Oliveira, V. M. de., Cândido, G. A., & Gómez, C. R. P. (2011). Indicadores de sustentabilidade para a atividade turística: uma proposta de critérios de análise para o seu monitoramento. In *Atas do XIV Simpósio de Administração da Produção, Logística e Operações Internacionais*. São Paulo: SIMPOI.
- Organización Mundial de Turismo - OMT (2005). *Indicadores de desarrollo sostenible para los destinos turísticos: guía práctica*. Madrid: OMT.
- Organização Mundial do Turismo - OMT (2003). *Guia de desenvolvimento do turismo sustentável*. Porto Alegre: Bookman.
- Organização Mundial do Turismo - OMT (2001). *Introdução ao turismo*. São Paulo: ROCA.
- Ortiz, R. (2006). *Mundialização: saberes e crenças*. São Paulo: Brasiliense.
- Ortiz, R. (1994). *Mundialização e cultura*. São Paulo: Brasiliense.
- Paiva, R. A. (2011). *A Metrópole Híbrida: o papel do turismo n processo de urbanização da Região Metropolitana de Fortaleza* (Tese Doutorado, Universidade de São Paulo, São Paulo). Acedido em <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-13012012-160306/pt-br.php>
- Palamalai, S., & Kalaivani, M. (2016). Tourism Expansion, Urbanization and Economic Growth in India: An Empirical Analysis. *The IUP Journal of Business Strategy*, 13(4), 36-49.
- Palmer, I., & Tricamegy, M. (2009). Abastecimento de água e saneamento nas áreas urbanas. In MAE/ANAMM (Orgs.). *Desenvolvimento municipal de Moçambique: as lições da primeira década* (pp. 192-237). Maputo: MAE/ANAMM.
- Palsule, S. S. (2004). O desenvolvimento sustentável e a cidade. In Menegat, R.; Almeida, G. (Eds). *Desenvolvimento sustentável e gestão ambiental nas cidades: estratégias a partir de Porto Alegre*: Porto Alegre: UFRGS.
- Pan, Y., Zhai, M., Lin, L., Lin, Y., Cai, J., Deng, J., & Wang, K. (2016). Characterizing the spatiotemporal evolutions and impact of rapid urbanization on island sustainable development. *Habitat International*, 53, 215-227.
- Papatheodorou, A. (2021). 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*, 87, 1-10.
- Park, D. B., & Yoon, Y. S. (2011). Developing Sustainable Rural Tourism Evaluation Indicators. *International Journal of Tourism Research*, 13, 401-415.
- Partidário, M. R. (Coord.) (1999). *Crítérios para um Turismo Ambientalmente Responsável: Relatório Síntese*. Lisboa: Centro de Estudos de Planeamento e Gestão do Ambiente (CEPGA).
- Partidário, M. R. (1998). Ambiente e turismo. *Economia e Prospectiva*, 1(4), 79-88.
- Patandianan, M. V., & Shibusawa, H. (2020). Importance and performance of streetscapes at a tourism destination in Indonesia: The residents' perspectives. online at

- www.sciencedirect.com ScienceDirect journal homepage: *Frontiers of Architectural Research*, 9, 641-655.
- Pearce, D. (2003). *Geografia do turismo: fluxos e regiões no mercado de viagens*. SP: Aleph.
- Pearce, D. (1989). *Tourist development* (2nd ed.). New York: Longman Scientific & Technical.
- Pearce, D., & Butler, R. (1999). *Contemporary issues in tourism development*. London: Routledge.
- Peeters, P., & Dubois, G. (2010). Tourism travel under climate change mitigation constraints. *Journal of Transport Geography*, 18, 447-457.
- Pentelow, L., & Scott, D. J. (2011). Aviation's inclusion in international climate policy regimes: Implications for the Caribbean tourism industry. *Journal of Air Transport Management*, 17, 199-205.
- Pereira, A. Q. (2020). The Social and Urbanistic Effects of Tourism Developments in Fortaleza, Brazil. In Pereira, A. Q. (2020). *Coastal Resorts and Urbanization in Northeast Brazil*, Springer Briefs in Latin American Studies.
- Pereira, R. P. S. (2012). Instrumentos de Planeamento para Cidades Médias Moçambicanas – O Caso de Pemba (Dissertação de Mestrado, Universidade Técnica de Lisboa). Acedido em <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/5791>
- Petrisor, A.-I., Hamma, W., Nguyen, H. D., Randazzo, G., Muzirafuti, A., Stan, M.-I., Tran, V. T., Astefănoaiei, R., Bui, Q.-T., Vintilă, D.-F., Truong, Q. H., Lixândroiu, C., Tenea, D.-D., Sîrodoev, I., & Ianos, I. (2020). Degradation of Coastlines under the Pressure of Urbanization and Tourism: Evidence on the Change of Land Systems from Europe, Asia and Africa. *Land*, 9(275), 1-43.
- Pinheiro, T. R. (2014). Indicadores para o Desenvolvimento Sustentável do Turismo de base Comunitária: Um Estudo de Caso da Comunidade do Quilombo do Campinho da Independência, Paraty, Rio de Janeiro. *ABET*, 4, 61-71.
- Plyushteva, A., & Boussauw, K. (2020) Does night-time public transport contribute to inclusive night mobility? Exploring Sofia's night bus network from a gender perspective. *Transport Policy*, 87, 41-50.
- Polit, D. F., Beck, C. T., & Hungler, B. P. (2004). *Fundamentos de pesquisa em enfermagem: métodos, avaliação e utilização*. Trad. de Ana Thorell (5. ed.) Porto Alegre: Artmed.
- Pons, A., Rullan, O., & Murray, I. (2014). Tourism capitalism and island urbanization: tourist accommodation diffusion in the Balearics, 1936-2010. *Island Studies Journal*, 9(2), 239-258.
- Portas, N. (2007). Opções de estratégia e forma urbana. In Portas, N., Domingues, A., & Cabral, J. (Orgs.). *Políticas urbanas: tendências estratégicas e oportunidades* (2^a ed.). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Programa das Nações Unidas em Moçambique - PNUDM (2018). Não deixar ninguém para trás. PNUDM. Disponível em www.undp.org
- Qian, J., Feng, D., & Zhu, H. (2012). Tourism-driven urbanization in China's small-town development: A case study of Zhapo Town, 1986-2003. *Habitat International*, 36, 152-160.
- Racki, J., Patel, P., & DeGroot, D. (2014). Africa 2050: Urbanization. *Global Journal of Emerging Market Economies*, 6, 15-34.
- Rajaonson, J., & Tanguay, G. (2012). Strategy for Selecting Sustainable Tourism Indicators for the Gaspésie and Îles de la Madeleine Regions. *Téoros*, 77-84.
- Rangel-Buitrago, N., Contreras-López, M., Martínez, C., & Williams, A. (2018). Can coastal scenery be managed? The Valparaíso region, Chile as a case study. *Ocean and Coastal Management*, 163, 383-400.
- Reddy, M. V. (2008). Sustainable Tourism Rapid Indicators for Less-developed Islands: An Economic Perspective. *International Journal of Tourism Research*, 10, 557-576.

- Reihanian, A., Hin, T. W., Kahrom, E., & Biniti Mahmood, N. Z. (2015). A framework for implementing sustainable tourism in national parks of Iran: development and use of sustainable tourism indicators in Boujagh National Park, Iran. *Caspian Journal of Environmental Sciences*, 13, 41-52.
- Remond-Roa, R., González-Pérez, J. M., & Navarro-Jurado, E. (2015). Urbanización turística y ocupación del suelo en la península de Hicacos (Varadero, Cuba). Comportamientos diferenciados entre los espacios de uso público y privado. *EURE*, 41(124), 139-161.
- Reyna, M. (2002). Propuesta de indicadores de turismo sostenible para Tenerife. In Atas do Seminário Internacional Indicadores Ambientales de Turismo, Murcia (España). *Informe*. Murcia (España): Mullor y Asociados.
- Ribeiro, A. (2017). *Projeto urbano: conjunto de textos*. documento não publicado, Universidade de Coimbra - Mestrado Integrado em Engenharia Civil, Coimbra.
- Ribeiro, M. A., & Valle, P. O. (2013). Atitude dos residentes face ao desenvolvimento do turismo em Cabo Verde: uma análise de segmentação. In Revista Internacional em Língua Portuguesa - RILP. *Turismo*. Associação das Universidades de Língua Portuguesa - AULP. Lisboa: AULP.
- Robinson, D., Newman, S. P., & Stead, S. M. (2019). Community perceptions link environmental decline to reduced support for tourism development in small island states: A case study in the Turks and Caicos Islands. *Marine Policy*, 108, 1-7.
- Robinson, J. (2015). Thinking cities through elsewhere: Comparative tactics for a more global urban study. *Press in Human Geography*, 40(1), 3-29.
- Robinson, J. (2006). *Ordinary cities: Between Modernity and Development*, London: Routledge.
- Robson, P., Cain, A., Forjaz, J., & Vedor, B. (2009). Gestão do solo urbano. In MAE/ANAMM (Orgs.). *Desenvolvimento municipal de Moçambique: as lições da primeira década* (pp. 163-191). Maputo: MAE/ANAMM.
- Rocha, J. A. O., & Zavale, G. J. B. (2015). O desenvolvimento do poder local em África: O caso dos municípios em Moçambique. *Cadernos de Estudos Africanos*, 30, 105-133.
- Rodrigues, A. (2003). Geografia do turismo: novos desafios. In Trigo, L. G. G. (Org). *Turismo. Como aprender, como ensinar* (3ª ed.). São Paulo: Senac.
- Rodrigues, J. (2002). *Gestão de Empreendimentos - Avaliação e Gestão em Projectos de Engenharia* (2ª ed.). Coimbra: Gráfica Ediliber.
- Roman, M., & Roman, M. (2014). Bicycle Transport as an Opportunity to Develop Urban Tourism – Warsaw Example. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 151, 295-301.
- Rowe, G., & Wright, G. (1999). The Delphi technique as a forecasting tool: Issues and analysis. *International Journal of Forecasting*, 15(4), 353-375.
- Roy, A. (2015). Who is afraid of postcolonial theory? *International Journal of Urban and Regional Research*, 40, 200-210.
- Roy, A. (2009). The 21st-Century Metropolis: New Geographies of Theory. *Regional Studies*, 43(6), 819-830.
- Roy, B., & Bouyssou, D. (1993). *Aide multicritère à la décision: Méthodes et cas*. Paris: Economica.
- Rückert, A. A., Mungói, C. A., & Rambo, A. G. (2006). Reforma do estado e território: perspectiva de pesquisas em espaços periféricos à globalização no Brasil e em Moçambique. In Almeida, J. (Ed.). *Políticas públicas e desenvolvimento rural: percepções e perspectivas no Brasil e em Moçambique*. Porto Alegre: UFRGS-PGDR.
- Saaty, T. (1980). *Multicriteria Decision Making - The Analytic Hierarchy Process: Planning, Priority Setting, Resource Allocation*. New York: McGraw-Hill.

- Sachs, J., Schmidt-Traub, G., Kroll, C., Lafortune, G., Fuller, G., & Woelm, F. (2020). *The Sustainable Development Goals and COVID-19. Sustainable Development Report 2020*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Santos, J. G., & Cândido, G. A. (2018). Atividades turísticas e indicadores de sustentabilidade: Um estudo em um destino turístico brasileiro. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. ISSN 1695-7121, 37-54.
- Santos, M. (2008). *Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico-científico informacional* (5ª ed.). São Paulo: Edusp.
- Santos, M. (1985). *Espaço e método*. São Paulo: Nobel.
- Schettini, M. G. (2008). Del atractivo turístico auténtico a la construcción de autenticidad. Turismo y renovación urbana en el barrio de la Boca de la Ciudad de Buenos Aires. In Bertonecello, R. (Ed.). *Turismo y Geografía; lugares y patrimonio natural-cultural de la Argentina*. Buenos Aires: CICCUS.
- Schiefelbusch, M., Jain, A., Schäfer, T., & Müller, D. (2007). Transport and tourism: roadmap to integrated planning developing and accessing integrated travel chains. *Journal of Transport Geography*, 15, 94-103.
- Schluter, R. G. (2003). *Metodologia de Pesquisa em Turismo e Hotelaria*. São Paulo: Aleph.
- Schmid, C., Karaman, O., Hanakata, N. C., Kallenberger, P., Kockelkorn, A., Sawyer, L., Streule, M., & Wong, K. P. (2017). Towards a new vocabulary of urbanization processes: a comparative approach. *Urban Studies*, 55(1) 19-52.
- Scott, A. J., & Storper, M. (2014). The Nature of Cities: The Scope and Limits of Urban Theory. *International Journal of Urban and Regional Research*, 10, 1-16.
- Segala, K., Opressa, I., & Palalane, J. (2009). Gestão de resíduos sólidos. In MAE/ANAMM (Orgs.) *Desenvolvimento municipal de Moçambique: as lições da primeira década* (pp. 238-266). Maputo: MAE/ANAMM.
- Sessa, A. (1983). *La Scienza dei Sistemi per lo sviluppo del turismo*. Roma: Agnesotti.
- Shen, L., Ochoa, J., Shah, M., & Zhang, X. (2011). The application of urban sustainability indicators - A comparison between various practices. *Habitat International*, 35, 17 – 29.
- Shinde, K. A. (2017). Planning for urbanization in religious tourism destinations: insights from Shirdi, India. *Planning Practice & Research*, 32(2), 132-151.
- Sicola, R. F. (2014). Ordenamento territorial e planificação estratégica no âmbito local: os sistemas de gestão do território. *Vozes dos Vales*, 6, 1-20.
- Siegel, S. (1975). *Estatística não-paramétrica: para as ciências do comportamento*. São Paulo: McGraw-Hill.
- Silva, C. F. R., & Vargas, A. M. (2010). Sustentabilidade urbana: raízes, conceitos e representações”. *Scientia Plena*, 6(3), 1-6.
- Silva, N. C., & Cândido, G. A. (2016). Sistema de indicadores de sustentabilidade do desenvolvimento do turismo: um estudo de caso do município de Areia - PB. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, São Paulo, 10(3), 475-496.
- Silveira, M. R. (2009). As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro. In Silveira, M. R.; Lamoso, L. P.; Mourão, P. F. C. “*Questões nacionais e regionais do território brasileiro*”. São Paulo: Expressão Popular.
- Simões, I. C. A. L. (2016). Gestão da manutenção de Estradas Revestidas em Moçambique. In *Atas do VIII Congresso Rodoviário Português*, Lisboa, abril de 2016.
- Simpson, T. (2016). Tourist utopias: biopolitics and the genealogy of the post-world tourist city. *Current Issues in Tourism*, 19, 27-59.
- Singer, P. (1985). *Economia Política da Urbanização* (10ª ed.). São Paulo: Brasiliense.
- Sirakaya, E.; Jamal, T.; & Choi, H. S. (2001). Developing indicators for destination sustainability. In Weaver, D. B. (Ed.). *The encyclopedia of ecotourism*. New York: CAB International.

- Skulmoski, G. & Hartman, F. T. (2002). The Delphi method: Researching what does not exist (yet). Proceeding of the *International Research Network on Organization by Projects, IRNOP V Conference*, Renesse, The Netherlands.
- Skulmoski, G.; Hartman, F. T.; & Krahn, J. (2007). The Delphi Method for Graduate Research. *Journal of Information Technology Education*, 6, 1-21.
- SNV (Netherlands Development Organization) (2007). *Tourism and socio-economic development in Inhambane*. Maputo: SNV.
- Solarin, S. A. (2017). The Role of Urbanization in the Economic Development Process: Evidence from Nigeria. *Margin-The Journal of Applied Economic Research*, 11(3), 223-255.
- Soto, M. T. R., & Anton Clavé, S. (2017). Second homes and urban landscape patterns in Mediterranean coastal tourism destinations. *Land Use Policy*, 68, 117-132.
- Sousa, C. L., Santos, J. G., & Ramalho, A. M. C. (2012). Sistemas de Indicadores de Sustentabilidade: Um caminho para o Alcance do Turismo Sustentável. In *Atas do IX Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo*, Universidade Anhembi Morumbi - São Paulo.
- Sposito, M. E. B. (2011). A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades. In Carlos, A. F. A., Souza, M. L. de., & Sposito, M. E. B (Eds.). *A produção do espaço urbano*. São Paulo: Contexto.
- Sposito, M. E. B. (2004). *Capitalismo e urbanização*. São Paulo: Contexto.
- Stilwell, D. C. de C. (2011). *Indicadores de Sustentabilidade Aplicados ao contexto do desenvolvimento turístico português* (Dissertação de Mestrado, Universidade de Lisboa). Acedido em <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/6512>
- Sun, Q. (2015). In-Situ Urbanization in Tourism-Oriented Towns in China's Southwest Mountainous Area: A Case Study of Yongxin Town. In L. Shen et al. (Eds.), *Proceedings of the 19th International Symposium on Advancement of Construction Management and Real Estate*, 37-46.
- Sun, Y., Shao, Y., & Chan, E. H. W. (2020). Co-visitation network in tourism-driven peri-urban area based on social media analytics: A case study in Shenzhen, China. *Landscape and Urban Planning*, 204, 1-12.
- Tanguay, G. A., Rajaonson, J., & Therrien, M. C. (2013). Sustainable tourism indicators: selection criteria for policy implementation and scientific recognition. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(6), 862-879.
- Taylor, P. J., & Lang, R. E. (2004). The shock of the new: 100 concepts describing recent urban change. *Environment and Planning A*, 36, 951-958.
- Tedesco, D. (2012). The urbanization of politics: relational ontologies or aporetic practices? *Alternative" Global, Local, Political*, 37(4), 331-347.
- Telfer D. J., & Sharpley R. (2008). *Tourism and development in the Developing World: Concepts and issues*. London: Routledge, 2008.
- Teye, V., Sonmez, S., & Sirakaya, E. (2002). Residents' attitudes toward tourism development. *Annals of Tourism Research*, 29(3), 668-688.
- Timur, S., & Getz, D. (2009). Sustainable Tourism Development: how do destination stakeholders perceive sustainable urban tourism? *Sustainability Development*, 17, 220-232.
- Tique, J. T. (2010). Ocupação e gestão do solo urbano em Moçambique: o caso de Maputo. Trabalho apresentado no SIUTGI. Disponível em <http://www.gestual.fa.utl.pt/site-antigo/images/pdf/joao%20tique%20.pdf>
- Torres-Delgado, A., & Saarinen, J. (2014). Using indicators to assess sustainable tourism development: a review, *Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment*, 16(1), 31-47.

- Tosun, C. (2002). Host Perceptions of Impacts: A Comparative Tourism Study. *Annals of Tourism Research*, 29, 231-253.
- Tshipala, N., Coetzee, W.J., & Potgieter, M. (2019): Sustainable indicators for adventure tourism destinations: A case of Waterval Boven. *African Journal of Science, Technology, Innovation and Development*, 11(5), 1-8.
- Tudorache, D. M., Simon, T., Frent, C., & Musteată-Pavel, M. (2017). Difficulties and Challenges in Applying the European Tourism Indicators System (ETIS) for Sustainable Tourist Destinations: The Case of Brasov County in the Romanian Carpathians. *Sustainability*, 9(10), 1-19.
- Turton, B. J., & Mutambirwa, C. C. (1996). Air transport services and the expansion of international tourism in Zimbabwe, *Tourism Management*, 17(6), 453-462.
- Twining-Ward, L., & Butler, R. (2002). Implementing STD on a Small Island: Development and use of Sustainable Tourism Development Indicators in Samoa. *Journal of Sustainable Tourism*, 10(5), 363-387.
- UN (2020). *The Sustainable Development Goals Report 2020*. New York: UN.
- UN (2019). *The Sustainable Development Goals Report 2019*. New York: UN.
- UN (2008). *World urbanization prospects: The 2007 revision*. New York: UN
- UNDP (2018). *Human Development Report 2018*. New York: UNDP
- UNEP/FAO/PAP/MICOA (2000). *Integrated Development Plan for Xai-Xai Beach*. East African Regional Seas Technical Reports Series No. 5, Split: UNEP/FAO/PAP/MICOA. ISBN 953-6429-31- 4.
- UNEP/FAO/PAP/MICOA (1998). *Xai-Xai District Coastal Area Management Strategy*. East African Regional Seas Technical Reports Series No. 2. Split: UNEP/FAO/PAP/MICOA. ISBN 953-6429-13- 6.
- UNEP/WTO (2005). *Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers*. Madrid: WTO.
- UNESCO (2017). *Report of the Inter-agency and Expert Group on Sustainable Development Goal Indicators*. UNESCO, E/CN.3/2017/2.
- United Kingdom Office for National Statistics (2011). *Sustainable Tourism: A Review of Indicators*. London: UKONS.
- UN-Habitat (2007). *Perfil do sector urbano em Moçambique*. Publishing Services Section: Nairobi: UN-Habitat.
- UN-Habitat (2004). *Urban indicator guidelines: Monitoring the Habitat Agenda and the Millennium Development Goals*. Kenya: UN-Habitat.
- UNRIC (2016). *Guia sobre Desenvolvimento Sustentável: 17 objetivos para transformar o nosso mundo*. UNRIC. Disponível em [ods_2edicao_web_pages.pdf \(instituto-camoes.pt\)](#)
- UNWTO (2020a). *International Tourism Highlights*. Madrid: UNWTO.
- UNWTO (2020b). *UNWTO World Tourism Barometer*. Madrid: UNWTO.
- UNWTO (2019). *International Tourism Highlights*. Madrid: UNWTO.
- UNWTO (2014). *Tourism Highlights*. Madrid: UNWTO.
- UNWTO (2012). *Tourism Highlights*. Madrid: UNWTO.
- UNWTO & UNDP (2017). *Tourism and the Sustainable Development Goals - Journey to 2030*, Madrid: UNWTO.
- U.S. Agency for International Development, Bureau for Policy and Program Coordination. U.S. Foreign Aid: Meeting the Challenges of the Twenty-First Century (2004). In o Papel das Cidades no Desenvolvimento do País. Relatório da Conferência. Maputo: Woodrow Wilson International Center for Scholars (*Comparative Urban Studies Project*), 2005.

- Varajão, G. F. D. C., & Diniz, A. M. A. (2014). Turismo, produção do espaço e urbanização: evolução do uso e ocupação do solo de Lavras Novas, Ouro Preto-MG. *Caderno de Geografia*, 24(42), 73-89.
- Vargas, H. C. (1999). Qualidade ambiental urbana: em busca de uma nova ética. In *Anais do VII Encontro nacional de ANPUR*. Porto Alegre.
- Vásconez, J., & Ilal, A. (2009). Lições aprendidas. In MAE/ANAMM (Orgs.) *Desenvolvimento municipal de Moçambique: as lições da primeira década*. Maputo: MAE/ANAMM.
- Veal, A. J. (2011). *Metodologia de pesquisa em lazer e turismo*. São Paulo: Aleph.
- Viana, D. L. (2012). A urbanização extensiva [in]formal em Maputo a partir da retícula colonial. In *Atas do Congresso Internacional Saber Tropical em Moçambique: História, Memória e Ciência. IICT – JBT/Jardim Botânico Tropical*. Lisboa.
- Viana, D. L., & Lage, J. (2014). A forma urbana em Moçambique: projeto, intervenção e investigação. Perspetiva. In Oliveira V. (Ed.). *Revista de Morfologia Urbana*. Porto: Rede Lusófona de Morfologia Urbana.
- Vieira, J., Câmara, G., Silva, F., & Santos, C. (2019). Airline choice and tourism growth in the Azores. *Journal of Air Transport Management*, 77, 1-6.
- Villaça, F. (1998). *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel.
- Visser, G. (2002). Gentrification and South African cities: Towards a research agenda. *Cities*, 19(6), 419-423.
- Vucetic, A. S. (2018). Importance of environmental indicators of sustainable development in the transitional selective tourism destination. *Int J Tourism Res.*, 20, 317-325.
- Wang, W. C. (2019). The effect of early-life outdoor experiences on residents' attitudes towards sustainable tourism within an urban context. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 25, 1-9.
- WB - World Bank (2006). *A Decade of Measuring the Quality of Governance*. The WB, Washington D. C.: WB. Disponível em http://info.worldbank.org/governance/wgi/pdf/booklet_decade_of_measuring_governance.pdf
- WB - World Bank (1991). *Managing Development - The Governance Dimension*. The WB, Washington D. C.: WB. Disponível em <http://documents1.worldbank.org/curated/en/884111468134710535/pdf/34899.pdf>
- Weaver, D. B., & Lawton, L. (2013). Resident perceptions of a contentious tourism event. *Tourism Management*, 37, 165-175.
- WEF (2019). *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2019: Travel and Tourism at a Tipping Point*. Geneva: WEF.
- World Bank Staff (Urban and Water Group. East and Southern Africa) & Cabannes, Y. (2009). Conclusões e linhas de orientação para ações. In MAE/ANAMM (Orgs.) *Desenvolvimento municipal de Moçambique: as lições da primeira década* (pp. 315-358). Maputo: MAE/ANAMM.
- World Bank Staff (Urban and Water Group. East and Southern Africa) & Muzima, J. D. (2009). Introdução à urbanização e ao desenvolvimento municipal em Moçambique. In MAE/ANAMM (Orgs.) *Desenvolvimento municipal de Moçambique: as lições da primeira década* (pp. 11-29). Maputo: MAE/ANAMM.
- Wright, J. T. C. & Giovinazzo, R. A. (2000). Delphi: uma ferramenta de apoio ao planeamento prospetivo. *Caderno de Pesquisa em Administração*, 12, 54-65.
- WTO (2004). *Indicators of Sustainable Development for Tourism Destinations A Guidebook*. Madrid: WTO.
- Wu, C. (2016). How aviation deregulation promotes international tourism in Northeast Asia: A case of the charter market in Japan. *Journal of Air Transport Management*, 57, 260-271.

- Wu, C., Jiang, Q., & Yang, H. (2018). Changes in cross-strait aviation policies and their impact on tourism flows since 2009, *Transport Policy*, 63, 61-72.
- Wu, W., Su, Q., Li, C., Yan, C., & Gozgor, G. (2020). Urbanization, Disasters, and Tourism Development: Evidence from RCEP Countries. *Sustainability*, 12(3), 2-14.
- Xavier, H. (2007). *A percepção geográfica do turismo*. São Paulo: Aleph.
- Xavier, K. S. H. (2009). *Turismo e desenvolvimento humano na província de Inhambane* (Dissertação de Mestrado, Universidade Técnica de Lisboa). Acedido em <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/2095>
- Xie, N. (2020). Coupling of urbanization and the development of the marine tourism industry: An exploratory study. In Gong, D.; Zhang, M.; Liu, R. (Eds.). *Advances in Coastal Research: Engineering, Industry, Economy, and Sustainable Development*. *Journal of Coastal Research*, 106, 213-216.
- Xie, P. F., Chandra, V., & Gu, K. (2013). Morphological changes of coastal tourism: A case study of Denarau Island, Fiji. *Tourism Management Perspectives*, 5, 75-83.
- Xu, C., Wang, S., Zhou, Y., Wang, L., & Liu, W. (2016). A Comprehensive Quantitative Evaluation of New Sustainable Urbanization Level in 20 Chinese Urban Agglomerations. *Sustainability*, 8(91), 1-19.
- Xu, H., Wu, Y., & Wall, G. (2012). Tourism Real Estate Development as a Policy Tool for Urban Tourism: A Case Study of Dali and Lijiang, China. *Journal of China Tourism Research*, 8, 174-193.
- Yang, B., Wang, S., Yu, S., & Olofsson, T. (2020). Soft-mobility in a winter-dominant city: A case study by comparing Nordic and non-Nordic residents in Umeå. *Cities*, 102 1-11.
- Yarde, K., & Jonsson, C. (2016). 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*, 53, 12-22.
- Yuan, J., Deng, J., Pierskalla, C., & King B. (2018). Urban tourism attributes and overall satisfaction: An asymmetric impact-performance analysis. *Urban Forestry & Urban Greening*, 30, 169-181.
- Zhang, H. Q., Luo, J. M., Xiao, Q., & Guillet, B. D. (2013). The impact of urbanization on hotel development: Evidence from Guangdong Province in China. *International Journal of Hospitality Management*, 34, 92-98.
- Zhang, R., Xi, J., & Zhang, N. (2017). Study on the Landscape Pattern of Dalian Jinshitan National Holiday Resort in the Context of Tourism Urbanization. *Chinese Journal of Urban and Environmental Studies*, 5(3), 1-14.
- Zhang, S. & Chan, CS. (2016). Nature-based tourism development in Hong Kong: Importance-Performance perceptions of residents and tourists. *Tourism Management Perspectives*, 20, 38-46.
- Zhao, L., & Dong, Y. (2017). Tourism agglomeration and urbanization: empirical evidence from China. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 22(5), 512-523.
- Zavale, G. J. B. (2015). *Avaliação relativa da eficiência na gestão dos municípios Moçambicanos* (Tese de Doutoramento, Universidade do Minho). Acedido em <https://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/37394?mode=full>
- Zucarato, A. G., & Sansolo, D. G. *Uso de indicadores na pesquisa em turismo*. Paper apresentado no IV SeminTUR - Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL, Universidade de Caxias do Sul.
- Zuklin, S. (2003). Aprendendo com Disney World. *Espaço e Debates*, 23 (43 e 44), 11-27.

Apêndice A - Lista de possíveis sistemas de indicadores para a avaliação da sustentabilidade do turismo

Nº	Estudo de caso/ instituição/autor/ano	Critérios		Quantificados		Participação		Dimensão			
		Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	Ec	Am	Sc	Go
1	Organização Mundial do Turismo (OMT, 1995).		●		●		●	●			
2	<i>Sustainable tourism development in islands: a case study of Gran Canaria</i> (García-Falcón & Medina-Munoz, 1999).		●		●		●	●	●	●	
3	Proposta de Indicadores de Turismo Sustentável para Tenerife - Espanha (Reyna, 2002).	●			●		●	●	●	●	
4	<i>Implementing STD on a Small Island: Development and Use of Sustainable Tourism Development Indicators in Samoa</i> (Twining-Ward & Butler, 2002)	●			●	●		●	●		●
5	Um Sistema de Indicadores de Sustentabilidade para um destino turístico: o caso de Pineda de Mar - Espanha (Arranda Torrents, 2003).		●		●		●		●	●	
6	<i>Guidebook on Indicators of Sustainable Development for Tourism Destinations</i> (OMT, 2004).		●		●		●	●	●	●	
7	Indicadores de Sustentabilidade para o Ecoturismo e o Turismo Rural na Região de Aldeia Velha (Cintra, 2004).	●			●	●		●	●	●	●
8	<i>Making Tourism more Sustainable - A Guide for Policy Maker</i> (UNEP/WTO, 2005).	●			●		●	●	●	●	
9	Indicadores de Desenvolvimento Sustentável do Turismo nas Ilhas Canárias, Espanha (OMT, 2005).	●			●		●	●	●	●	
10	<i>A framework for the development of social and socioeconomic indicators for sustainable tourism in communities</i> (Deery et al., 2005).	●			●	●				●	
11	Desempenho de Indicadores de Sustentabilidade na Atividade de Turismo Rural no Distrito Federal: o caso dos Hotéis-Fazenda (Gomes et al., 2005).		●		●		●	●	●	●	●
12	SIST da Macaronésia (DREM et al., 2006).	●			●		●	●	●	●	●
13	Indicadores de desenvolvimento sustentável em Cozumel, México (Frausto Martínez et al., 2006).		●		●	●		●	●	●	
14	Análise da relação entre o desenvolvimento da atividade turística e o grau de sustentabilidade ecológica em Florianópolis, Brasil (Andrade, 2006).	●		●		●			●		
15	Estudos da Competitividade do Turismo Brasileiro e as Propostas de Indicadores de Sustentabilidade (Ministério do Turismo, 2007).		●		●	●		●	●	●	
16	Desenvolvimento de Indicadores de Sustentabilidade para o Ecoturismo em Unidade de Conservações - Brasil (Filetto, 2007).		●		●	●		●	●	●	
17	Indicadores de Sustentabilidade para a Gestão do Turismo na Área de Proteção Ambiental do Litoral Sul de Sergipe (Oliveira et al., 2008).	●		●		●			●		

18	<i>Sustainable Tourism Rapid Indicators for Less-developed Islands: An Economic Perspective</i> (Reddy, 2008).	●			●	●		●			
19	Sistema de Indicadores de Sustentabilidade: Uma aplicação ao Contexto de Desenvolvimento do Turismo na Região de Bueno Brandão, Estado de Minas Gerais, Brasil (Hanai, 2009).	●		●		●		●	●	●	●
20	Indicadores Relevantes para Avaliação de Turismo Sustentável do Município de Guajará-Mirim (RO) (Oliveira & Sien, 2009).	●			●	●		●	●	●	●
21	<i>Measuring Responsibility: An Appraisal of a Scottish National Park's Sustainable Tourism Indicators</i> (Blackstock et al., 2009).		●		●	●		●	●	●	●
22	Definição de Indicadores de Turismo Sustentável (Madeira) (Barros, 2009)	●			●		●	●	●	●	●
23	Indicadores sintéticos com recurso ao Goal Programming: Uma aplicação para o turismo sustentável em condados costeiros da Andaluzia (Blancas et al., 2010).	●		●			●	●	●	●	
24	Definição de indicadores de sustentabilidade socioambiental relacionados com as atividades do turismo em Itapema, Santa Catarina (Cunha, 2010).	●		●			●		●	●	
25	Sustentabilidade do Destino Turístico de Fernando de Noronha: Uma Análise a partir da Abordagem do Ciclo de Vida de Áreas Turísticas e das Dimensões da Sustentabilidade (Falcão, 2010).	●			●		●	●	●	●	
26	<i>Goal programming synthetic indicators: An application for sustainable tourism in Andalusian coastal counties</i> (Blancas et al., 2010).	●		●			●	●	●	●	
27	<i>Indicators of Sustainable Tourism in New Zealand: A Local Government Perspective</i> (Dymond, 2010).		●		●		●	●	●	●	●
28	Análise da sustentabilidade turística com aplicação de uma metodologia democrática e participativa em Conde (Paraíba) (Lacerda, 2011).	●		●		●		●	●	●	●
29	Indicadores de Sustent. para a Ativ. Turística: uma Proposta de critérios de análise para o seu monitoramento (Oliveira et al., 2011).	●		●			●	●	●	●	
30	Sistema de Indicadores de Sustentabilidade aplicados ao contexto do Desenvolvimento Turístico Português (Stilwell, 2011).		●		●		●	●	●	●	
31	<i>Developing Sustainable Rural Tourism Evaluation Indicators</i> (Park & Yoon, 2011).	●		●		●		●			●
32	<i>Using sustainable tourism indicators to measure the sustainability of a community-based ecotourism venture: Malealea Lodge & Pony Trek Centre, Lesotho</i> (Mearns, 2011).	●		●			●	●	●	●	
33	<i>Sustainable tourism indicators as planning tools in cultural destinations</i> (Lozano-Oyola et al., 2012).	●		●			●	●	●	●	
34	<i>Strategy for Selecting Sustainable Tourism Indicators for the Gaspésie and Îles de la Madeleine Regions</i> (Rajaonson & Tanguay, 2012).	●			●	●		●	●	●	●
35	<i>Sustainable tourism indicators: selection criteria for policy implementation and scientific recognition</i> (Tanguaya et al., 2013).	●			●	●		●	●	●	●

36	Definição de Indicadores para o Desenvolvimento Sustentável do Turismo de Base Comunitária na Comunidade do Quilombo do Campinho da Independência, Paraty (Rio de Janeiro) (Pinheiro, 2014).	●		●		●		●		●	
37	<i>A framework for implementing sustainable tourism in national parks of Iran: development and use of sustainable tourism indicators in Boujagh National Park, Iran</i> (Reihanian et al., 2015)	●		●			●	●	●	●	
38	Sistema de Indicadores de Sustentabilidade aplicado ao Desenvolvimento Turístico no Município de Areia (Paraíba) (Silva & Cândido, 2016).	●		●		●		●	●	●	●
39	<i>Sustainable tourism composite indicators: a dynamic evaluation to manage changes in sustainability</i> (Blancas et al., 2016).	●		●			●	●	●	●	
40	<i>Indicators of sustainable tourism: A case study from a Taiwan's wetland</i> (Lee & Hsieh, 2016).	●		●			●		●	●	
41	Metodologia Portuguesa de Avaliação de Sustentabilidade de Edifícios de Serviços e de Turismo SBTool PT-S e SBTool PT-T: Edifício de Serviços - Sede Tagusgás e o Edifício de Turismo Hotel Tivoli Vitória, Vilamoura (Bragança et al., 2016c).	●		●			●	●	●	●	
42	<i>Measuring Sustainable Indigenous Tourism Indicators: A Case of Mah Meri Ethnic Group in Carey Island, Malaysia</i> (Kunasekaran et al., 2017).	●		●		●		●	●	●	●
43	<i>Clean Energy Efficiency of Vernacular-Traditional Architectural Indicators for the Development of Sustainable Tourism</i> (Ghasemi, 2017).	●		●			●		●		
44	<i>Difficulties and Challenges in Applying the ETIS for Sustainable Tourist Destinations: The Case of Braşov County in the Romanian Carpathians</i> (Tudorache et al., 2017).	●		●			●	●	●	●	●
45	Análise das Atividades Turísticas a partir de um conjunto de Indicadores de Sustentabilidade para o Turismo no Porto de Galinhas (Pernambuco) (Santos & Cândido, 2018).	●		●		●		●	●	●	●
46	<i>Synthetic indicators and sustainable coastal tourism in Murcia, Spain</i> (Cobacho-Tornel, 2018).	●		●			●	●	●	●	
47	Metodologia Diagnóstica de Potencialidades Turísticas a partir do Indicador de Complexidade Turística: Estudo de Caso da Serra Gaúcha-RS, Brasil (Bastiani et al., 2018).		●		●		●	●	●	●	
48	<i>Sustainable indicators for adventure tourism destinations: A case of Waterval Boven</i> (Tshipala et al., 2019)		●		●	●		●	●	●	

Apêndice B - Principais políticas públicas e seu impacto na urbanização e desenvolvimento de indicadores de sustentabilidade turística

Instrumentos estratégicos económicos, setoriais e de gestão territorial	Definição (âmbito)	Contribuição à urbanização turística (planeamento e desenvolvimento do turismo)	Contribuição à sustentabilidade (indicadores de avaliação da sustentabilidade turística)
1. Estratégia Nacional de Desenvolvimento - END (2015-2035)	Estratégia elaborada em 2014, para assegurar a implementação da Agenda 2025, com o objetivo de elevar as condições de vida da população através da transformação estrutural da economia e diversificação da base produtiva	<ul style="list-style-type: none"> - Industrialização dos polos de desenvolvimento, incluindo os polos turísticos, com a necessidade de desenvolvimento de infraestruturas - Destaca o turismo em ambientes urbanos (turismo cultural, histórico e de eventos) - Reconhecesse a necessidade de elaboração de planos diretores 	<ul style="list-style-type: none"> - O turismo integra as áreas prioritárias de desenvolvimento do país - Destaca a dimensão económica com a identificação de dois instrumentos principais: (i) desenvolvimento do setor privado, e (ii) mecanismos para o financiamento do investimento público
2. Agenda 2025 - Visão e Estratégias da Nação	Documento de referência na definição de prioridades de crescimento e desenvolvimento, concebido em 2003	<ul style="list-style-type: none"> - O desenvolvimento urbano e qualidade de vida, e as infraestruturas fazem parte do conjunto de doze núcleos setoriais estratégicos da agenda 	<ul style="list-style-type: none"> - Introduce subsídios para as dimensões social, económica e institucional na análise da situação atual do país
3. Programa Nacional de Desenvolvimento Sustentável - PNDS	Criado em 2016, com o objetivo de responder as metas dos ODS, através da gestão de uma carteira de projetos que visam promover um crescimento rural, sustentável e inclusivo até 2030	<ul style="list-style-type: none"> - Nas oito grandes metas, quatro estão relacionados ao acesso a água potável acessível, construção de estradas terciárias e vicinais, acesso a terra e qualidade de vida urbana das áreas rurais (incluindo áreas turísticas) 	<ul style="list-style-type: none"> - Destaca variáveis da sustentabilidade ambiental (energias renováveis e redução de emissões de gases - CO₂) e sociais (redução da pobreza, acesso a terra, água potável, estradas urbanas e bem-estar social)
4. Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (ODS)	Plano de ação das Nações Unidas que integra 17 ODS, sucessores dos 8 ODM (2000-2015)	<ul style="list-style-type: none"> - Os objetivos 8, 12 e 14 relacionam-se com os processos de planeamento e urbanização turística. - Os objetivos 1, 3, 4, 11 e 13 relacionam-se com os processos de criação de cidadãs 	<ul style="list-style-type: none"> - Dimensões ambiental (ODS 13, 14 e 15), económica (ODS 7, 8, 9, 11 e 12), social (ODS 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10 e 17), e governança (ODS 16 e 17) - Os objetivos 1, 3, 4, 8, 11, 12, 13 e 14, ofereceram 14, 27, 11, 17, 15, 13, 8 e 10 indicadores, respetivamente, o equivalente a 47% do total de indicadores dos ODS
5. Programa Quinquenal do Governo - PQG (2015-2019)	Documento que apresenta as prioridades (metas e indicadores) do desenvolvimento económico e social do país nas diversas áreas de ação governativa	<ul style="list-style-type: none"> - O fornecimento de infraestruturas urbanas e a prestação de serviços económicas e sociais integram as prioridades do programa 	<ul style="list-style-type: none"> - A prioridade II (desenvolvimento do capital humano e social) reflete a dimensão social - A prioridade III (promoção do emprego, da produtividade e competitividade) e a prioridade IV (desenvolvimento de infraestruturas económicas e sociais) refletem a dimensão económica

			<ul style="list-style-type: none"> – A prioridade V (gestão sustentável e transparentes dos recursos naturais e do ambiente) reflete a dimensão ambiental
6. PQG (2020-2024)	Mantém o conteúdo do PQG (2015-2019)	<ul style="list-style-type: none"> – Mantém o conteúdo do PQG (2015-2019) – O turismo integra as seis opções estratégicas de desenvolvimento – Destaca as modalidades do turismo em ambientes urbanos (turismo de lazer, negócio e histórico-cultural) 	<ul style="list-style-type: none"> – A prioridade I (desenvolvimento do capital humano e social) reflete a dimensão social – A prioridade II (impulsionar o crescimento económico, a produtividade e a geração de emprego) refletem a dimensão económica – A prioridade III (fortalecer a gestão sustentável e transparentes dos recursos) reflete a dimensão ambiental
7. Plano Economico e Social (PES) para 2021	Estabelece diretrizes de operacionalização do PQG (2020-2024) e outros instrumentos de longo, médio e curto prazo, que vão orientar a ação governativa	<ul style="list-style-type: none"> – Não apresenta nenhuma contribuição específica de curto prazo para as cidades de Inhambane e Xai-Xai 	<ul style="list-style-type: none"> – Mantém as dimensões de sustentabilidade de médio prazo do PQG (2015-2019)
8. Estratégia Nacional de Inclusão Financeira - ENIF (2016-2022)	Instrumento que garante a disponibilidade e acessibilidade de produtos e serviços financeiros	<ul style="list-style-type: none"> – A inclusão financeira abrange as áreas urbanas, periurbanas e rurais – A infraestrutura básica integra as condições necessárias da estratégia 	<ul style="list-style-type: none"> – Destaca indicadores económicos e sociais
9. Programa Integrado de Investimento - PII (2014-2017)	Visava identificar os investimentos prioritários, de natureza estrutural e harmonizar os planos estratégicos setoriais	<ul style="list-style-type: none"> – Privilegiou o reforço a infraestruturas económicas e sociais 	<ul style="list-style-type: none"> – Destacou a sustentabilidade económica e social com os projetos prioritários
10. Política do Turismo e Estratégia de sua Implementação - PTEI	Aprovada em 2003, estabelece a perspetiva orientadora do crescimento e desenvolvimento do turismo	<ul style="list-style-type: none"> – O acesso a terra para o desenvolvimento do turismo, e infraestruturas e serviços públicos, constam nas áreas prioritárias de intervenção e atuação 	<ul style="list-style-type: none"> – Orienta-se pelos princípios de sustentabilidade ambiental, social e económica – O turismo sustentável é uma das áreas prioritárias de intervenção e atuação
11. Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Moçambique - PEDTM I (2004-2013)	Instrumento que que serviu de base do processo de planificação estratégica do turismo	<ul style="list-style-type: none"> – A cidade de Inhambane insere-se na APIT do Tipo A, tendo como produto-chave o sol, mar e praia, desportos aquáticos e cultura – A cidade de Xai-Xai integra a APIT do Tipo A/B, com o produto-chave urbano idêntico ao de Inhambane – Incentivou a criação de infraestrutura turística 	<ul style="list-style-type: none"> – Advogou-se a criação de uma plataforma para o crescimento sustentável do turismo na região sul do país, embora focado para o turismo praticado fora do contexto urbano
12. PEDTM II (2016-2025)	Com base no PEDTM I, apresenta as estratégias específicas e	<ul style="list-style-type: none"> – Mantém a abordagem do PEDT I 	<ul style="list-style-type: none"> – Nos indicadores económicos, destaca o incremento do número de turistas, receitas,

	prioritárias para o crescimento do turismo e medidas para garantir sua implementação eficaz, em apoio ao Plano de Ação para a Redução da Pobreza (PARP)	– Reforço ao investimento nas infraestruturas económicas e sociais	crescimento económico, PIB per capita e maximização da geração de emprego – A dimensão social focaliza o desenvolvimento comunitário e redução da pobreza – A dimensão ambiental centra-se nas mudanças climáticas e legislação ambiental
13. Plano Estratégico da Província de Inhambane - PEPI I (2000-2009)	Instrumento de promoção do desenvolvimento socioeconómico e de combate a pobreza	– Focalizou o turismo como uma das prioridades do desenvolvimento económico, através do melhoramento das infraestruturas e capacidade institucional e administrativa	– Os pilares I (pobreza e bem-estar), III (segurança alimentar), IV (infraestruturas técnicas), V (desenvolvimento humano) e VI (HIV/SIDA) são da dimensão social – O pilar II (desenvolvimento económico) reflete a dimensão económica – O pilar VII (meio-ambiente) é sobre a dimensão ambiental – Os pilares VIII (governança) e IX (participação e empoderamento) destacam a visão institucional
14. PEPI II (2011-2020)	Elaborado com base na avaliação do PEPI I	– Manteve a abordagem do PEPI I	– Reconheceu a dimensão social (pilar I - desenvolvimento humano e social), económica (pilar II - desenvolvimento económico) e institucional (pilar III - boa governança)
15. Plano Estratégico do Município da Cidade de Inhambane - PEMI (2009-2019)	Plano de inserção da cidade de Inhambane na economia nacional, regional e internacional	– Manteve a abordagem genérica do PEPI I	– O turismo sustentável foi uma das linhas estratégicas de ação, no conjunto de sete linhas – Manteve a visão genérica do PEPI I
16. Plano Estratégico da Província de Gaza - PEPG I (2006-2015)	Estratégia do governo elaborada no âmbito do cumprimento dos ODM, PQG e do PARPA	– Investimentos turísticos iniciais orientadas por uma visão do governo provincial	– Destaca todas as dimensões de desenvolvimento sustentável (ambiental, económica, político-institucional e social)
17. PEPG II (2018-2027)	Estratégia dos atores da província, elaborado com base na avaliação do PEGI I	– O desenvolvimento económico sustentável é um dos objetivos estratégicos que destaca o turismo como atividade alternativa que ainda carece de investimento estrutural	– Apresenta uma estratégia de desenvolvimento sustentável, tendo em conta todas as dimensões
18. Plano Estratégico do Município da Cidade de Xai-Xai - PEMXX (2009-2019)	Concebido para promover o desenvolvimento sustentável da cidade	– As ações estratégicas incluem o turismo – O planeamento da cidade para o fornecimento de infraestrutura e prestação de	– Manteve a lógica do PEPG I

		serviços urbanos é também contemplado nas estratégias	
19. Plano Nacional de Desenvolvimento Territorial (PNDT)	Principal instrumento estratégico de ordenamento que estabelece as perspetivas e as diretrizes gerais que orientam o uso do território nacional e as prioridades de intervenção multissetoriais à escala nacional até 2040, em harmonia com a END (2015-2035), Agenda 2025 e Agenda 2030 (ODS)	<ul style="list-style-type: none"> – O vetor estruturante 4 - VT 4 (espaços motores de crescimento) destaca as APIT – Reforça o desenvolvimento de infraestruturas urbanas e prestação de serviços básicos do sistema urbano 	<ul style="list-style-type: none"> – Indicadores ambientais (VT1 - estrutura ecológica) – Dimensão sociais (VT3 - sistema de infraestruturas sociais, VT5 - rede de serviços de interesse geral), – Dimensão económicos (VT4, VT5) – Governança (VT7 - governação territorial) – O VT2 (sistema urbano) e o VT6 (espaços rurais) refletem todas as dimensões
20. Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) e Macrozoneamento TBT (Tofo, Barra, Tofinho e Rocha)	Plano especial de ordenamento territorial e primeiro instrumento (AAE), concebido em 2002 como estratégia para minimizar os problemas que ocorrem na zona de TBT, e promover o desenvolvimento sustentável	<ul style="list-style-type: none"> – Proposta de macrozoneamento do TBT e delimitação de diferentes zonas de uso (agrícola, proteção comunitária, reflorestamento, pesca, pecuária e turismo) – Abordagem integrada do território (solo) – Definição das zonas de turismo de alta qualidade e de média qualidade 	<ul style="list-style-type: none"> – O documento resume-se na descrição das etapas de elaboração da AAE – Delimitação de zonas de interesse turístico e de matrizes de atividades permitidas, proibidas e normas, que constituem as bases para analisar os efeitos ambientais das políticas, planos e programas
21. Plano Integrado de Desenvolvimento para a Praia de Xai-Xai	Primeiro plano especial elaborado em 2000, com o objetivo de providenciar um novo modelo de planeamento e gestão da zona costeira para reverter a situação de degradação e gestão tradicional e assegurar um efetivo desenvolvimento sustentável	<ul style="list-style-type: none"> – O plano previu o turismo como a principal atividade para o desenvolvimento da zona, incluindo as áreas de ocupação de equipamentos turísticos, residências, infraestruturas e serviços, proteção, etc. – Descreveu o processo de planeamento, incluindo a necessidade de elaboração de um plano diretor e detalhe das áreas prioritárias 	<ul style="list-style-type: none"> – Criou as bases para o desenvolvimento do turismo sustentável – Definiu a estrutura do desenvolvimento sustentável com o zoneamento da área, onde o destaque foi o turismo, portanto, integrando todas as dimensões
22. Plano de Estrutura Urbana do Município da Cidade de Inhambane - PEUI	Elaborado em 2013 devido a desatualização de PEU anteriores, saturação da capacidade do sistema urbano existente e pela dinâmica do desenvolvimento físico verificado	<ul style="list-style-type: none"> – Advoga a modernização do modelo urbano que continua a depender da base infraestrutural de décadas passadas – O turismo influencia a dinâmica de ocupação e desenvolvimento territorial 	<ul style="list-style-type: none"> – Propõe a estruturação do desenvolvimento sustentável para tornar o território funcional, economicamente mais próspero e socialmente mais justo, enquanto visa proteger e preservar o ambiente
23. Plano de Estrutura Urbana do Município da Cidade de Xai-Xai - PEUXX	Elaborado em 2011 com o objetivo de maximizar a gestão e a integração dos aspetos socioeconómicos nos processos do uso do solo	<ul style="list-style-type: none"> – Advoga a modernização do atual modelo de estrutura urbana e a necessidade de investimento em infraestrutura turística 	<ul style="list-style-type: none"> – Mantém os três pilares da sustentabilidade identificados no PEUI

Apêndice C - Detalhe dos indicadores de sustentabilidade da atividade turística para as cidades moçambicanas

Nível 1	Nível 2	Nível 3 - Temas/Descritores	Nível 4 - Indicadores	Código
SISAT	DIMENSÃO AMBIENTAL	Consumo e qualidade da água (Am1)	Quantidade de água consumida por turista num período	Am1-1
			Programas de redução de desperdício ou reuso de água	Am1-2
			Políticas ou planos específicos de redução do consumo de água	Am1-3
			Monitoramento da qualidade de água (abastecimento e lazer aquático)	Am1-4
		Geração e manejo dos resíduos sólidos (Am2)	Resíduos sólidos gerados por turistas	Am2-5
			Resíduos sólidos com destino adequado (aterros sanitários)	Am2-6
			Programas específicos de redução do N° de resíduos sólidos	Am2-7
			Recolha seletiva de resíduos sólidos e processos de reciclagem	Am2-8
			Resíduos sólidos reciclados	Am2-9
			Programas de manejo de resíduos sólidos perigosos na cidade	Am2-10
		Consumo de energia elétrica (Am3)	Energia consumida por turista num período	Am3-11
			Programas específicos de redução de consumo de energia elétrica	Am3-12
		Tratamento de esgotos (Am4)	Processo de tratamento e sistema de coleta de esgotos	Am4-13
			Quantidade de esgotos tratados	Am4-14
		Áreas naturais preservadas (Am5)	Áreas preservadas, recuperadas ou em processo de recuperação	Am5-15
		Melhoria da qualidade do ar (Am6)	Melhoria e monitoramento da qualidade do ar	Am6-16
		Iniciativas de educação e interpretação ambiental e cultural (Am7)	Iniciativas e programas desenvolvidos para interpretação e educação ambiental num período	Am7-17
		Implementação da Agenda 2030 (ODS) ou do Plano Nacional de Desenvolvimento Sustentável (PNDS) (Am8)	Iniciativas de implementação da Agenda 2030 ou do Plano de Desenvolvimento Sustentável	Am8-18
		Certificação ambiental e/ou turística (Am9)	Certificação ambiental e/ou turística	Am9-19
		Capacidade administrativa da gestão ambiental (Am10)	Organismos, instituições ou entidades atuantes nos processos decisórios sobre questões ambientais	Am10-20
Existência de estruturas organizacionais e administrativas específicas em meio ambiente	Am10-21			
		Valorização de produtos típicos locais (Sc1)	Oferta de produtos típicos locais	Sc1-1
		Conservação de bens patrimoniais histórico-culturais (Sc2)	Bens patrimoniais, arquitetónicos, arqueológicos e históricos conservados	Sc2-2

SISAT	DIMENSÃO SOCIOCULTURAL	Valorização da cultura tradicional local (Sc3)	Existências de festividades populares tradicionais de manifestações culturais típicas realizados num período	Sc3-3
			Organismos, instituições ou entidades de resgate, promoção e manutenção da cultura tradicional local	Sc3-4
			Iniciativa de resgate, promoção e manutenção da cultura local	Sc3-5
		Inserção socioeconómica de residentes locais (origem local) (Sc4)	Residentes locais empregados nos equipamentos turísticos	Sc4-6
			Proprietários e empresários de estabelecimentos turísticos de origem local	Sc4-7
			Iniciativas de programas de capacitação e treinamento profissional aos residentes locais	Sc4-8
			Funcionários residentes locais com capacitação em turismo	Sc4-9
		Empregabilidade no setor (Sc5)	Empregos fixos e temporários no setor turístico	Sc5-10
		Satisfação dos residentes locais (Sc6)	Proporção entre turistas e residentes em alta e baixa temporada	Sc6-11
			Nível de satisfação/aceitação dos residentes em relação ao turismo	Sc6-12
			Programas e projetos sociais dos residentes locais, articulados com o desenvolvimento do turismo	Sc6-13
		Acessibilidade (Sc7)	Facilidade para mobilidade de pessoas com dificuldades de locomoção e/ou outras necessidades especiais	Sc7-14
		Segurança turística (Sc8)	Incidentes (roubo, furto, violência) e acidentes envolvendo turistas/visitantes num período	Sc8-15
Fidelização, satisfação e repetição do turista (Sc9)	Nível de satisfação e quantidade de vezes que o turista doméstico e internacional repete a viagem	Sc9-16		
SISAT	DIMENSÃO ECONÓMICA	Renda gerada pelo setor turístico (Ec1)	Renda gerada pelo turismo para os equipamentos, o Estado e residentes locais	Ec1-1
		Longevidade dos equipamentos turísticos (Ec2)	Longevidade média dos equipamentos turísticos	Ec2-2
		Disponibilidade de funcionamento de equipamentos turísticos (Ec3)	Funcionamento nos finais de semana e feriados dos equipamentos turísticos	Ec3-3
		Novos equipamentos turísticos (Ec4)	Novos equipamentos, empreendimentos e produtos turísticos num período	Ec4-4
		Investimentos no setor turístico (Ec5)	Investimentos públicos em turismo	Ec5-5
			Linhas de crédito disponíveis específicas de turismo para investimento	Ec5-6
		Gastos do turista (Ec6)	Gasto médio dos turistas num período	Ec6-7
		Capacidade total dos equipamentos e serviços turísticos (Ec7)	Oferta de meios de alojamento/hospedagem	Ec7-8
			Oferta de equipamentos de alimentação	Ec7-9
			Oferta de serviços de transportes	Ec7-10

			Oferta de agências e serviços de turismo receptivos	Ec7-11
		Sazonalidade turística (Ec8)	Programas estratégicos que lidam com a sazonalidade turística	Ec8-12
SISAT	DIMENSÃO INSTITUCIONAL (GOVERNANÇA)	Registo e controlo da atividade turística (Go1)	Recursos/atrativos turísticos reais e potenciais	Go1-1
			Sistema de registo e controlo de equipamentos e serviços turísticos	Go1-2
			Número de turistas	Go1-3
		Zoneamento paisagístico e normas de construções turísticas (Go2)	Regulamentos e normas para ocupação e uso do solo em áreas turísticas	Go2-4
			Planeamento do turismo (Go3)	Participação pública no processo de desenvolvimento turístico
		Mecanismos de comunicação dos resultados de decisões sobre o desenvolvimento turístico e dos relatórios de avaliação turística obtidos pela aplicação do SISAT		Go3-6
		Plano Municipal de Turismo - PMT		Go3-7
		Integração do planeamento territorial e dos planos de gestão ambiental com o desenvolvimento turístico		Go3-8
		Integração entre a planificação do desenvolvimento do turismo com os instrumentos estratégicos de desenvolvimento económico e social regionais/nacionais		Go3-9
		Consciencialização sobre o turismo sustentável (Go4)	Programas de educação e consciencialização sobre turismo sustentável	Go4-10
Organização social do desenvolvimento do turismo (Go5)	Organismos sociais, associações e entidades de classe de turismo atuantes nos processos decisórios de desenvolvimento turístico	Go5-11		
Capacidade de gestão turística municipal/urbana (Go6)	Estruturas organizacionais e administrativas específicas em turismo	Go6-12		
Capacidade de monitoramento do turismo sustentável (Go7)	Equipa de aplicação do SISAT	Go7-13		

Apêndice D - Proposta de parâmetros para medir os indicadores de sustentabilidade da atividade turística (adaptado de Hanai, 2009)

Indicadores	Parâmetro de medição	Tipo e unidade de medição
Am1-1	Volume mensal de água consumida por turistas	Quantitativa (m ³ por mês)
Am1-2	Nº de equipamentos turísticos com programas de redução de consumo, desperdício e reuso de água e % relativa ao total de equipamentos	Quantitativa (Nº e % do total)
Am1-3	Existência de políticas, planos ou programas específicos de redução do consumo de água na cidade	Booleana (Sim ou Não)
Am1-4	Nº de equipamentos turísticos com monitoramento da qualidade de água de abastecimento e de lazer aquático, % relativa ao total de equipamentos e periodicidade de monitoramento	Quantitativa (Nº e % do total e frequência)

Am2-5	Volume ou peso mensal de resíduos sólidos gerados por turistas	Quantitativa (volume ou peso por mês)
Am2-6	% de resíduos sólidos com destino de aterros sanitários em relação ao total	Quantitativa (% do total)
Am2-7	Existência de programas específicos de redução de resíduos sólidos na cidade; N° de equipamentos turísticos com programas e % relativa ao total de estabelecimentos	Booleana (Sim ou Não); Quantitativa (N° e % do total)
Am2-8	N° de equipamentos turísticos com coleta seletiva de resíduos sólidos e processos de reciclagem e % relativa ao total de equipamentos	Quantitativa (N° e % do total)
Am2-9	Volume ou peso mensal de resíduos sólidos reciclados e % relativa ao total de resíduos	Quantitativa (volume ou peso por mês e % do total)
Am2-10	Existência de programas de manejo de resíduos perigosos (resíduos de serviços de saúde, resíduos industriais, etc.)	Booleana (Sim ou Não)
Am3-11	Energia elétrica consumida pelos turistas por mês	Quantitativa (kwh por mês)
Am3-12	Existência de programas específicos de redução do consumo de energia na cidade, N° de equipamentos turísticos com estes programas e % relativa ao total de equipamentos	Booleana (Sim ou Não); Quantitativa (N° e % do total)
Am4-13	Existência de sistemas de coleta e estação de tratamento de esgotos; N° de equipamentos turísticos com processo de tratamento de esgotos (fossas) ou com sistema de coleta de esgotos para estação de tratamento e % relativa ao total de equipamentos	Booleana (Sim ou Não); Quantitativa (N° e % do total)
Am4-14	% de esgotos com tratamento em relação ao total	Quantitativa (% do total)
Am5-15	Superfície da área natural reservada, recuperada ou em processo de recuperação e % relativa ao total	Quantitativa (m ² ou hectare e % da área total)
Am6-16	Existência de iniciativas de monitoramento e de programas de melhoria da qualidade do ar; N° de equipamentos turísticos com programas ou instalações para melhoria da qualidade do ar e % relativa ao total de equipamentos	Booleana (Sim ou Não); Quantitativa (N° e % do total)
Am7-17	N° de iniciativas e programas desenvolvidos de educação ambiental num período; N° de participantes envolvidos no programa do setor de turismo	Quantitativa (N° por ano; N° de participantes)
Am8-18	Existência de iniciativas de implementação da Agenda 2030 (ODS) e plano de desenvolvimento sustentável	Booleana (Sim ou Não)
Am9-19	N° de equipamentos turísticos com certificação ambiental e/ou turística emitidas por entidade oficial e % relativa ao total de equipamentos	Quantitativa (N° e % do total)
Am10-20	N° de entidades e instituições registradas na cidade; N° de participantes por entidades/classe/associação	Booleana (Sim ou Não); Quantitativa (N° de instituições e N° de participantes)
Am10-21	Existência de estruturas organizacionais e administrativas específicas em meio ambiente (órgãos responsáveis ou equipa responsável da gestão ambiental municipal)	Booleana (Sim ou Não)
Sc1-1	N° de equipamentos turísticos com oferta de produtos típicos locais, tais como artesanato, produtos alimentícios, souvenirs, etc.; N° de produtos típicos locais por tipologia e % relativa ao total de produtos ofertados	Quantitativa (N° de equipamentos, N° de produtos e % do total)
Sc2-2	N° de bens patrimoniais, arquitetônicos, arqueológicos e históricos em bom estado de conservação e % relativa ao total de bens existentes; N° de bens patrimoniais, arquitetônicos, arqueológicos e históricos utilizados pelo turismo e % relativa do total de bens existentes	Quantitativa (N° de bens e % do total)
Sc3-3	N° de eventos populares tradicionais e festividades de manifestações culturais típicas realizadas por ano	Quantitativa (N° de eventos)
Sc3-4	N° de organismos, instituições e artistas cadastrados da cultura tradicional	Quantitativa (N°)

Sc3-5	Organismos, instituições de programas de resgate, promoção e manutenção da cultura tradicional local	Quantitativa (Nº)
Sc4-6	Nº de residentes locais empregados no equipamento turístico e % de ocupação nos postos de trabalho	Quantitativa (Nº e % do total)
Sc4-7	Nº de equipamentos turísticos com proprietários e empresários locais e % relativa ao total de equipamentos	Quantitativa (Nº e % do total)
Sc4-8	Nº de total de cursos de capacitação e treinamento profissional oferecidos as residentes locais e Nº total de participantes por ano	Quantitativa (Nº de cursos e Nº de participantes por ano)
Sc4-9	Nº de residentes locais com capacitação turística e % relativa ao total de funcionários	Quantitativa (Nº de residentes locais e % do total)
Sc5-10	Nº de empregos fixos; Nº de trabalhos temporários do setor turístico; % de empregos fixos em relação ao total de empregos no setor; % de empregos temporários em relação ao total de empregos no setor; relação entre empregos fixos e temporários	Quantitativa (Nº de empregos fixos e Nº de empregos temporários e % relativas ao total)
Sc6-11	Proporção entre Nº de turistas e o de residentes locais	Quantitativa (Nº de turistas e Nº de residentes locais)
Sc6-12	% de residentes satisfeitos em relação ao total de residentes entrevistados e grau de satisfação/aceitação média atribuída pelos residentes locais	Quantitativa (% de residentes satisfeitos) e Qualitativa (escala ordinal do nível de satisfação/aceitação)
Sc6-13	Existência de planos, programas e projetos sociais envolvendo residentes locais e articulados com o desenvolvimento turístico	Booleana (Sim ou Não)
Sc7-14	Existência de facilidades para mobilidade de pessoas com dificuldades de locomoção e/ou outras necessidades especiais	Booleana (Sim ou Não)
Sc8-15	Nº de incidentes (roubo, furto, violência) e acidentes envolvendo turistas/visitantes por ano	Quantitativo (Nº por ano)
Sc9-16	Grau de satisfação do turista; Nº de repetições do turista no equipamento turístico; Nº de turistas que repetem a visita e % relativa ao total de turistas entrevistados; Nº de turistas que recomendam o local e % relativa ao total de turistas entrevistados	Qualitativa (escala ordinal do nível de satisfação) e Quantitativa (Nº de repetições, Nº de turistas e % do total)
Ec1-1	Montante de renda gerada pelo turismo por temporada e % relativa ao total; contribuição (em %) das rendas individuais dos equipamentos turísticos – distribuição da renda	Quantitativa (em valores monetários e % do total)
Ec2-2	Idade de cada equipamento turístico e idade média dos equipamentos turísticos	Quantitativa (em anos)
Ec3-3	Nº de equipamento turísticos em funcionamento nos finais de semana e feriados	Quantitativa (Nº e % total)
Ec4-4	Nº de novos equipamentos, empreendimentos e produtos turísticos abertos no ano	Quantitativa (Nº)
Ec5-5	Valores de investimentos públicos em turismo no ano em conservação de infraestruturas específicas, bens patrimoniais históricos, arquitetônicos, eventos culturais tradicionais, benfeitorias ambientais e % por área de investimento relativo ao total; proporção entre o valor arrecadado pela atividade turística e o valor investido em turismo no ano	Quantitativa (em valores monetários e % do total)
Ec5-6	Existência de crédito disponíveis específicos de turismo para investimento	Booleana (Sim ou Não)
Ec6-7	Valores dos gastos médios diários dos turistas durante a estadia na região	Quantitativa (em valores monetários)
Ec7-8	Nº total de camas de acomodação em meios de hospedagem; Nº de camas e acomodação por tipo de hospedagem; % de camas por tipologia em relação à capacidade total	Quantitativo (Nº de camas e % de camas por tipologia)

Ec7-9	Nº total de restaurantes e meios de alimentação; Nº de restaurantes por tipologia e % relativa ao total; Nº total de restaurantes com oferta gastronómica típica local	Quantitativo (Nº de restaurantes e % por tipologia)
Ec7-10	Nº total e empresas e serviços de transportes; Nº de empresas e serviços de transportes por tipologia e % relativa ao total	Quantitativo (Nº de serviços e % por tipologia)
Ec7-11	Nº de agências e serviços de serviços de turismo recetivo; Nº de guias turísticos locais cadastrados e credenciados; Nº de postos e centros de informação turística	Quantitativo (Nº)
Ec8-12	Nº de equipamentos com programas e estratégias que lidam com a sazonalidade turística	Quantitativo (Nº) e Booleana (Sim/Não)
Go1-1	Nº total de atrativos e atividades turísticas ofertadas como produto turístico; Nº de atrativos e atividades turísticas por tipologia e % relativa ao total; Nº de atrativos e atividades turísticas potenciais/complementares e % relativa ao total	Quantitativa (Nº de atrativos e atividades turísticas e % do total)
Go1-2	Nº de equipamentos turísticos com sistema de registo e controlo de visita e % relativa ao total de equipamentos	Quantitativo (Nº e % do total)
Go1-3	Nº de turistas recebidos num período de temporada turística; Nº e % de ocupação de camas em meios de hospedagem em temporada específica	Quantitativo (Nº de turistas)
Go2-4	Existência de regulamentos e controlo para ocupação e uso do solo e áreas turísticas e de instrumentos regulatórios para construção e reforma de edificações e espaços turísticos que estejam em harmonia com a paisagem e características locais	Booleana (Sim ou Não)
Go3-5	Nº de eventos de consulta, reuniões, fóruns, assembleias realizadas no ano com a participação social no processo turístico; Nº de participantes por evento	Quantitativa (Nº de eventos por ano e Nº de participantes por evento)
Go3-6	Existência de meios de comunicação e disponibilização de recursos e decisões; periodicidade de divulgação dos resultados de decisões sobre o desenvolvimento do turismo	Booleana (sim ou Não); Quantitativa (Nº de divulgações num período)
Go3-7	Existência de um processo específico de planeamento municipal do desenvolvimento do turismo (PMT)	Booleana (sim ou Não)
Go3-8	Existência de integração do planeamento territorial e dos planos de gestão ambiental com desenvolvimento turístico; existência de meios para controlo de avanços e especulação imobiliária	Booleana (Sim ou Não)
Go3-9	Existência de integração entre planeamento do desenvolvimento turístico com o processo de planeamento regional/nacional de turismo (circuitos turísticos)	Booleana (sim ou Não)
Go4-10	Existência de programas de educação e consciencialização sobre turismo sustentável envolvendo a comunidade local; frequência de aplicação dos programas	Booleana (Sim ou Não); Quantitativa (Nº de programas realizados no período)
Go5-11	Nº de entidades e associações representativas das classes de turismo atuantes nos processos decisórios de desenvolvimento do turismo; Nº de participantes por entidade/classe/associação	Booleana (Sim ou Não); Quantitativa (Nº por tipo de classe ou associação e Nº de participantes)
Go6-12	Existência de estruturas organizacionais e administrativas específicas do turismo (órgão responsável ou equipa gestora do ordenamento e planeamento do desenvolvimento do turismo, Conselho do Turismo, Departamento do Turismo); Nº de participantes e Nº de gestores de turismo	Booleana (Sim ou Não); Quantitativa (Nº)
Go7-13	Existência de equipa tecnicamente preparada para aplicação do SISAT	Booleana (Sim ou Não)

**UNIVERSIDADE DE COIMBRA - FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL**

PROGRAMA DOUTORAL EM PLANEAMENTO DO TERRITÓRIO

Apêndice E - Inquérito ao Tomador de Decisão/Académico/Planeador Territorial

Este inquérito foi elaborado para auxiliar o processo de seleção e atribuição de pesos relativos ao Sistema de Indicadores de Sustentabilidade da Atividade Turística (SISAT), como instrumento para avaliar e reportar a evolução dos níveis de sustentabilidade turística nas cidades moçambicanas (Inhambane e Xai-Xai), no âmbito da investigação de doutoramento no curso/programa e instituição acima indicados. A investigação tem por finalidade desenvolver um sistema que garanta a sustentabilidade da atividade turística nos processos de urbanização das cidades. As suas respostas serão analisadas e publicadas sem fazer referência ao seu nome.

Por favor, responda com sinceridade todas as questões.

Nome completo:												
Instituição:												
Cargo / função na instituição:												
Nacionalidade:					Local de proveniência:							
Sexo: Masculino		Feminino		Idade: – 14		15 – 24		25 – 44		45 – 64		+ 65
Grau Académico:	Licenciatura			Mestrado		Doutoramento				Outro:	_____	
Área de Formação:												
Telefone:					Correio eletrónico:							
Telemóvel:					Telefax:							

Tabela 1 - Exemplo de questionário para a seleção de indicadores (1ª ronda), aplicado com base na escala ordinal de 0 a 3 (Quadro 1)

Nº	Indicadores ambientais	Nenhuma [0]	Baixa [1]	Média [2]	Alta [3]
1	Água consumida por turistas por dia ou semana				
2	Água consumida por turistas por mês				
...					
68	Preparação e resposta para riscos e desastres				
Indicadores socioculturais					
1	Oferta de gastronomia típica local				
2	Valorização de artigos de artesanato e artes plásticas				
...					
39	Grau de fidelização da cidade (destino turístico)				
Indicadores económicos					
1	Receita gerada nos equipamentos turísticos				
2	Impostos coletados pelo Estado				
...					
47	Programas conjuntos de gestão da sazonalidade turística				
Indicadores de governança					
1	Cadastro de recursos/atrativos turísticos da cidade				
2	Cadastro de potencialidades naturais e culturais da cidade				
...					
34	Avaliação e monitoria do desenvolvimento sustentável do turismo na cidade				

Tabela 2 - Exemplo de questionário aplicado para a seleção de indicadores (2ª ronda), aplicado com base na escala ordinal de 0 a 3 (Quadro 1)

Nº	Indicadores ambientais	Nenhuma [0]	Baixa [1]	Média [2]	Alta [3]
1	Água consumida por turistas por dia ou semana				
2	Água consumida por turistas por mês				
...					
45	Preparação e resposta para riscos e desastres				
Indicadores socioculturais					
1	Oferta de gastronomia típica local				
2	Valorização de artigos de artesanato e artes plásticas				
...					
32	Grau de fidelização da cidade (destino turístico)				
Indicadores económicos					
1	Receita gerada nos equipamentos turísticos				
2	Impostos coletados pelo Estado				
...					
30	Programas conjuntos de gestão da sazonalidade turística				
Indicadores de governança					
1	Cadastro de recursos/atrativos turísticos da cidade				
2	Cadastro de potencialidades naturais e culturais da cidade				
...					
30	Avaliação e monitoria do desenvolvimento sustentável do turismo na cidade				

Quadro 1 - Escala ordinal definida no intervalo de 0 a 3

Conceito	Descrição
0	Se o indicador possui nenhuma importância, facilidade de medição e aplicabilidade
1	Se o indicador possui baixa importância, facilidade de medição e aplicabilidade
2	Se o indicador possui razoável importância, facilidade de medição e aplicabilidade
3	Se o indicador possui alta importância, facilidade de medição e aplicabilidade

Tabela 3 - Matriz de prioridade das dimensões do SISAT (Nível 2), com base na escala fundamental de 1 a 9 (Quadro 2)

	Ambiental	Sociocultural	Económica	Governança
Ambiental	1			
Sociocultural		1		
Económica			1	
Governança				1

Tabelas 4 - Exemplo de matrizes de prioridades dos temas do SISAT (Nível 3) com base na escala fundamental de 1 a 9 (Quadro 2)

Tema ambiental	Am1	Am2	...	Am10
Am1	1			
Am2		1		
...			1	
Am10				1
Tema sociocultural	Sc1	Sc2	...	Sc9

Sc1	1			
Sc2		1		
...			1	
Sc9				1
Tema económico				
Ec1	1			
Ec2		1		
...			1	
Ec8				1
Tema governança				
Go1	1			
Go2		1		
...			1	
Go7				1

Quadro 2 - A escala fundamental de 1 a 9 utilizada para comparação de critérios

Nível de importância	Definição	Descrição
1	Igualmente importante	Dois indicadores contribuem igualmente para o objetivo
2	Baixa	Quando é necessário um meio-termo
3	Importância média	Um indicador é igualmente mais importante que o outro
4	Mais moderada	Quando é necessário um meio-termo
5	Importância alta	Um indicador é mais importante que o outro
6	Mais alta	Quando é necessário um meio-termo
7	Importância muito alta	Um indicador é fortemente mais importante que o outro
8	Muito, muito alta	Quando é necessário um meio-termo
9	Extremamente importante	A importância de um indicador (dimensão ou tema) em relação a outro é da mais alta ordem possível de afirmação

Tabelas 5 - Exemplo de questionário de atribuição de conceitos aos indicadores do SISAT de acordo com a escala de 0 a 3 (Quadro 1)

Indicadores ambientais	Nenhuma [0]	Baixa [1]	Média [2]	Alta [3]
Am1-1				
Am1-2				
...				
Am10-21				
Indicadores socioculturais				
Sc1-1				
Sc2-2				
...				
Sc9-16				
Indicadores económicos				
Ec1-1				
Ec2-2				
...				
Ec8-12				
Indicadores de governança				
Go1-1				
Go1-2				
...				
Go7-13				

**UNIVERSIDADE DE COIMBRA – FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL**

PROGRAMA DOUTORAL EM PLANEAMENTO DO TERRITÓRIO

Apêndice F - Inquérito ao Turista

Este inquérito foi elaborado para avaliar a atratividade urbana desta cidade turística (Inhambane/Xai-Xai), no âmbito da investigação de doutoramento no curso/programa e instituição acima indicados. O inquérito tem por finalidade recolher informações sobre o estado dos componentes urbanísticos que lhe são vendíveis em forma de oferta turística, tendo em conta a sua satisfação, com o objetivo de desenvolver um sistema de indicadores que garanta a sustentabilidade da atividade turística nos processos de urbanização desta cidade. As suas respostas serão analisadas e publicadas sem fazer referência ao seu nome, na qualidade de inquirido.

Por favor, responda com sinceridade todas as questões.

1. DADOS PESSOAIS DO TURISTA (SEGMENTAÇÃO)

Nacionalidade:				Local de proveniência:								
Sexo: Masculino		Feminino		Idade: – 14		15 – 24		25 – 44		45 – 64		+ 65
Estado civil: Casado (a)			Solteiro (a)		Viúvo (a)		Divorciado (a)		Separado (a)			
Escolaridade: Ensino primário			Ensino secundário			Ensino superior		Outro: _____				
Ocupação:			Empresa privada			Emprego público		Profissional liberal: _____				
Estudante			Empresário			Aposentado						
Formas de viajar: Só			Com parceiro			Com família		Com amigos				
Organização da viagem:			Agências de viagens			Conta própria		Clubes ou associações				
Gasto da viagem:		Valor por dia: _____				Custo total _____						
Duração da viagem: 1 – 7 Dias			2 Semanas			1 Mês			2 – 3 Meses			
Motivação da viagem:	Lazer		Aventura			Cultura			Paisagem urbana			
	Negócio		Estudo / Pesquisa			Congresso			Outra? Qual: _____			
Meio de transporte:			Autocarro			Carro próprio			Barco			
			Avião			Bicicleta			Motocicleta			

2. PREFERÊNCIA EM RELAÇÃO A CIDADE (Ex: INHAMBANE)

2.1. Quantas vezes visitou a cidade de Inhambane nos últimos 5 anos: _____							
2.2. Durante a viagem onde é que ficou alojado?							
Centro de Inhambane		Praia do Tofo		Tofinho		Praia da Barra	Outro: _____
2.3. Como teve informações sobre esta cidade turística?							
2.4. Qual era a sua impressão antes de visitar a cidade e o que esperava encontrar?							
2.5. Com a realização da visita houve alteração da sua perceção sobre a cidade?							
2.6. A cidade de Inhambane foi:							
A. Opção principal		B. Opção secundária		C. Outra: _____			
2.7. Se a cidade de Inhambane foi a segunda opção, qual foi a primeira? _____							
2.8. Refira até que ponto considera os itens abaixo transcritos como importantes na sua atual visita a cidade. Para cada frase assinale com um (X) no espaço em branco a sua melhor resposta.							
Nada Importante [1]	Pouco Importante [2]	Importante [3]	Muito Importante [4]	1	2	3	4
A. Conhecer a paisagem natural							
B. Visitar os edifícios com interesse artísticos e arquitetónicos							
C. Conhecer a gastronomia local							
D. Conhecer as artes e ofícios tradicionais e artesanatos							
E. Visitar exposições							

F. Participar em férias e festivais				
G. Visitar as praias da cidade				
H. Conhecer e visitar locais de interesse histórico-cultural				
I. Conhecer e relacionar-se com a população local				
J. Qualidade dos restaurantes da cidade				
K. Qualidade do alojamento da cidade				
L. Condições climáticas da cidade				
M. Acesso à informação turística				
N. Sinalização turística				
O. Boas infraestruturas urbanas/básicas (vias de acesso, saneamento do meio, etc.)				
P. Boas infraestruturas de apoio ao turismo (hospitais, bancos, etc.)				
Q. Simpatia das pessoas da cidade				
R. Diversidade das atrações turísticas na urbe				
S. Usufruir de um espaço ao ar livre				
T. Cidade não poluída				
U. Cidade segura e em paz				
V. Cidade com património conservado				

3. ATRATIVIDADE DA FORMA TURÍSTICA URBANA

3.1. Como classifica os atributos abaixo que configuram a forma turística urbana? Para cada item assinale com um (X) no espaço em branco a resposta que melhor corresponde a sua perceção.									
Péssima [1]	Má [2]	Razoável [3]	Boa [4]	Muito Boa [5]	1	2	3	4	5
A. Clima e tempo									
B. Flora e Fauna									
C. Praias e baías									
D. Meio ambiente									
E. Paisagem/forma cultural									
F. Eventos especiais									
G. Estrutura histórica e arquitetónica									
H. Rede de estradas									
I. Sistema de transportes									
J. Transportes públicos e privados									
K. Parques de estacionamento									
L. Conectividade, distâncias, paragens e alternativas									
M. Qualidade de alojamento									
N. Qualidade dos serviços de F&B (alimentação e bebidas)									
O. Supermercados									
P. Museus, feiras e exposições									
Q. Parques de diversão									
R. Bares e discotecas									
S. Visitas/excursões									
T. Agências de viagens									
U. Centros de informação									
V. Passeios guiados									
W. Interpretação da cidade									
X. Sinalização rodoviária									
Y. Sinalização turística									
Z. Sistema de cuidados médicos									
AA. Sistema de medicamentos de emergência									
BB. Saneamento físico, químico e biológico									
CC. Conservação do meio ambiente									
DD. Segurança pública e privada									

**UNIVERSITY OF COIMBRA – FACULTY OF SCIENCE AND TECHNOLOGY
DEPARTMENT OF THE CIVIL ENGENHEREENG**

DOCTORAL PROGRAMME IN SPATIAL PLANNING

Appendix F1 - Inquiry to the Tourist

This inquiry was designed to evaluate the urban attractiveness of this tourist city (Inhambane / Xai-Xai), within the scope of the PhD research in the course / program and institution indicated above. The purpose of the survey is to collect information on the state of the urban components that can be sold in the form of tourism offer, considering your satisfaction, with the aim to develop an indicator system methodology that guarantees the sustainability of tourist activity in the urbanization process in this city. The responses are going to be published without referring to the name of the respondent involved in the inquiry.

Please, answer all the questions with sincerity.

1. PERSONAL DETAILS OF THE TOURIST (SEGMENTATION)

Nationality:				Country and place of residence:									
Sex: Masculine		Feminine		Age: – 14		15 – 24		25 – 44		45 – 64		+ 65	
Marital estate: Married			Single		Widow		Divorced		Separated				
Schooling :		Primary school		Secondary school		University training		Others: _____					
Profession		Student		Employed		Workman		Others: _____					
		Worker		Independent		Researcher		_____					
Way of travelling				With a partner		With family		With friends					
Journey organization: Travelling agencies						In person		Clubs or associations					
Travelling expenditures:		Daily payment: _____				Total cost _____							
Journey length: 1 – 7 days		2 weeks		1 Month		2 – 3 Months							
Travelling motivation:		Leisure		Adventure		Ecotourism		Culture					
		Business		Studies/Research		Congress		Other? Which: _____					
Means of transport:		Air		Land		Water		Cyclist					

2. DATA ABOUT THE PREFERENCE IN RELATION TO THE CITY

2.1. How many times have you visited Inhambane City in the last 5 years: _____												
2.2. During your visit where did you stay?												
City of Inhambane		Tofo beach		Tofinho		Barra beach		Other: _____				
2.3. How did you get information about this tourist destination?												
2.4. What was you impression before visit this destination and what was you expectation?												
2.5. After visit this destination do you find another perception about this destination?												
2.6. The Inhambane City/Municipality was:												
D. Main Option		E. Profited by the occasion to visit				F. What was another option: _____						
2.7. If the Inhambane City was the second option, what was the first? _____												
2.8. Mention the point to which you consider the aspect transcribed bellow important in your current visit. For each sentence mark the blank spaces with an (X) the answer which gives a better answer.												
Nothing 20gentes20te [1]		Important somehow [2]		Important [3]		Very 20gentes20te [4]		1	2	3	4	
A. Know the natural scenery												
B. Visit the buildings with artistic and architectonic interest												
C. Know the local gastronomy												
D. Know arts and traditional crafts												

E. Visit expositions				
F. Participate in fair and festivals				
G. Participate in cruise in Inhambane Beach				
H. Know and visit places of cultural-historic interest				
I. Know and establish relationship with local people				
J. Quality of restaurant in the region				
K. Quality of accommodation in the region				
L. The atmosphere which denotes tranquillity and relaxation				
M. Access to good tourist information				
N. Facility to find places because there is good tourist signalling				
O. Good urban infra-structures				
P. Good infra-structures of support (hospitals, banks among other)				
Q. Sympathy of people in the region				
R. Attractions diversity				
S. Benefit from space in the open				
T. Free from pollution region and with environmental concerns				
U. Free from war region and good condition for peace				
V. City/Municipality with patrimony conserved				

3. DATA ABOUT TOURIST LANDSCAPE QUALITY

3.1. How do you rate the attributes below that shape the urban tourist form? For each sentence mark the blank spaces with an (X) the answer which gives a better answer to your perception.									
Very Negative [1]	Negative [2]	No influence at all [3]	Positive [4]	Very Positive [5]	1	2	3	4	5
A. Climate and weather									
B. Flora and Fauna									
C. Beaches and stalls									
D. Environment									
E. Landscape / cultural form									
F. Special events									
G. Historical and architectural structure									
H. Road network									
I. Transport system									
J. Public and private transport									
K. Parking lots									
L. Connectivity, distances, stops and alternatives									
M. Quality of accommodation									
N. Quality of F&B services (food and beverage)									
O. Supermarkets									
P. Museums, fairs and exhibitions									
Q. Amusement parks									
R. Bars and nightclubs									
S. Sightseeing / Tours									
T. Travel agencies									
U. Information 21gentes									
V. Guided tours									
W. Interpretation of the city									
X. Road signs									
Y. Tourist signage									
Z. Medical care system									
AA. Emergency medication system									
BB. Physical, chemical, and biological sanitation									
CC. Conservation of the environment									
DD. Public and private security									

**UNIVERSIDADE DE COIMBRA – FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL**

PROGRAMA DOUTORAL EM PLANEAMENTO DO TERRITÓRIO

Apêndice G - Inquérito à População Residente

Este inquérito foi elaborado para analisar a influência da atividade turística na urbanização de sua cidade (Inhambane/Xai-Xai), no âmbito da investigação de doutoramento no curso/programa e instituição acima indicados. O inquérito tem por finalidade recolher informações sobre os principais problemas urbanos e a forma como a sua comunidade/bairro tem participado no planeamento e desenvolvimento do turismo, com o objetivo de desenvolver um sistema de indicadores que garanta a sustentabilidade da atividade turística nos processos de urbanização desta cidade. As suas respostas serão analisadas e publicadas sem fazer referência ao seu nome.

Por favor, responda com sinceridade todas as questões.

Nome do bairro:												
Localização:					Local de proveniência:							
1. Sexo: Masculino		Feminino		2. Idade: – 14		15 – 24		25 – 44		45 – 64		+65
3. Escolaridade: Ensino primário				Ensino médio				Ensino superior		Outro:		
4. Educação em turismo:		Sim		Não		5. Ocupação:						
6. Tempo de residência:									Data de campo:			

7. Tem conhecimento da atividade turística no seu bairro?		Sim		Não					
8. O seu relacionamento com os visitantes que normalmente afluem ao seu bairro é:	Muito bom		Bom		Razoável		Mau		Muito mau
9. Tem alguma relação com o turismo?		Sim		Não					
10. Se sim em 9, qual é essa relação ou como participa no turismo?									
11. Se não em 9, gostaria de ter alguma relação? Se sim em que aspetos?									
12. O que tem (de património/atrativo) no seu bairro que pode ser visitado pelo turista?									
13. Qual tem sido o seu comportamento com os turistas e operadores turísticos, quando estes se apropriam de seu bem/património (Ex: praia) para desenvolver atividades turísticas?									
14. Participa na gestão do turismo no bairro?		Sim		Não		Não sei			
15. A comunidade participa nos conselhos consultivos dos investimentos turísticos?		Sim		Não					
16. Se sim na pergunta 15, como o governo tem-vos convidado a participar nestes fóruns?									
17. O turismo tem contribuído para o bairro?		Sim		Não		Não sei			
18. A atividade turística é bem-vinda no bairro?		Sim		Não		Não sei			
19. Em quais dos estabelecimentos você e/ou sua família trabalha? Indica o número		Hotel		Motel		Lodge			
		Albergue		Acampanamentos turísticos		Restaurante			
		Agenciamento		Transportadora turística		Eventos			
		Bar		Take away		Outro: _____			

20. O que acha do contributo do turismo no desenvolvimento do bairro ou da cidade nos últimos 10 anos?					
Nº	Itens	Piorou	Manteve	Melhorou	Não sei
Componente 1 – Benefícios na Qualidade de Vida					
A.	Qualidade de infraestruturas e dos serviços públicos				
B.	Comércio no bairro ou na comunidade				
C.	Acesso a equipamentos desportivos, culturais e de lazer				
D.	Sinalização rodoviária				
E.	Iluminação pública				
F.	Qualificação e introdução de novas tecnologias				
G.	Qualidade ambiental e paisagística da cidade				
H.	Preservação da cultura e estímulo ao artesanato local				
I.	A importância do turismo na cidade				
Componente 2 – Custos Ambientais e Sociais do Turismo					

**UNIVERSIDADE DE COIMBRA – FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL**

PROGRAMA DOUTORAL EM PLANEAMENTO DO TERRITÓRIO

Apêndice H - Guião de Entrevista ao representante do Equipamento Turístico

Esta entrevista foi elaborada para analisar a influência do turismo na urbanização desta cidade (Inhambane/Xai-Xai), no âmbito da investigação de doutoramento no curso/programa e instituição acima indicados. A entrevista tem por finalidade recolher informações sobre as atividades turísticas que o estabelecimento desenvolve, com o objetivo de desenvolver um sistema de indicadores que garanta a sustentabilidade destas atividades nos processos de urbanização da cidade. As suas respostas serão analisadas e publicadas sem fazer referência ao seu nome.

Por favor, responda com sinceridade todas as questões.

Nome do equipamento:									
Categoria do equipamento:									
Representante:					Correio eletrónico:				
Localização:					Telefone:				
Cargo / função na instituição:							Data:		
1. Tipo de sociedade:		Pessoa singular							Pessoa coletiva
2. Natureza do investimento:		Nacional			Estrangeira				Mista
3. Categoria do estabelecimento:		Hotel			Motel				Lodge
		Albergue			Acampamentos turísticas				Restaurante
		Agenciamento			Transportadora turística				Eventos
Outra:		Entretenimento			Informação turística				Passeios
Classificação do estabelecimento:				Sem *		1 – 2*	3*	4*	5*
4. Estimativa do número de turistas na época alta					Por dia:			Por mês:	
5. Estimativa do número de turistas na época baixa					Por dia:			Por mês:	
6. Capacidade do estabelecimento					Quartos:			Camas:	
					Mesas:			Cadeiras:	
7. Serviços oferecidos aos turistas:									
Alojamento				Eventos (organização, fornecedores de espaços para eventos)					
Restauração				Entretenimento (bares, boates, danceterias, clubes, parques de diversão, parques aquáticos e temáticos, campos de golfe)					
Agenciamento				Informação turística (guias, mapas, postos de informação)					
Transportes turísticos (aéreos, rodoviários, ferroviários, aquáticos)				Passeios (cavalo, helicóptero, barco, etc.)					
Locação de veículos (carros, motos, bicicletas, embarcações, equipamentos desportivos)				Comércio turístico (<i>souvenirs</i> , artesanato, produtos típicos)					
8. Categoria de atividades de entretenimento									
Mergulho		Caminhadas			Sightseeing			Esqui	
Natação		Passeios de barcos			City-tour			Hipismo	
Safar oceânico		Observação da natureza			Rafting			Ciclismo	
Paraquedismo		Observação de animais			Sky-surf			Montanhismo	
Caiaque		Voos panorâmicos (asa-delta)			Windsurf			Pesca desportiva	
Balonismo		Visita a locais culturais			Fotografia e filmagem			Outra: _____	
9. Como faz a publicidade para a divulgação do estabelecimento?									
10. Quais das seguintes TIC's o estabelecimento utiliza para se comunicar com os turistas:									
Telefone		Fax			E-mail			Website	
Skype		Facebook			Twitter			Outra: _____	
11. Fonte de abastecimento de água ao equipamento:									
FIPAG		Furo			Rio			Lago/lagoa	
12. Fonte de fornecimento de energia ao equipamento:									
EDM		Gerador elétrico			Painéis solares			Outra: _____	
13. Os turistas que frequentam o estabelecimento em sua predominância vêm de forma:									

**UNIVERSIDADE DE COIMBRA – FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL**

PROGRAMA DOUTORAL EM PLANEAMENTO DO TERRITÓRIO

Apêndice I - Guião de Entrevista para as autoridades locais (presidente do município, diretores provinciais, vereadores, chefe do bairro, líderes comunitários, associações)

Esta entrevista foi elaborada para analisar a influência da atividade turística na urbanização da sua cidade (Inhambane/Xai-Xai), no âmbito da investigação de doutoramento no curso/programa e instituição acima indicados. A entrevista tem por finalidade recolher informações sobre os principais problemas urbanos e a forma como a autoridade local tem participado no planeamento e desenvolvimento do turismo, com o objetivo de desenvolver um sistema de indicadores que garanta a sustentabilidade da atividade turística nos processos de urbanização desta cidade. As suas respostas serão analisadas e publicadas sem fazer referência ao seu nome.

Por favor, responda com sinceridade todas as questões.

Nome do bairro:												
Localização:					Local de proveniência:							
1. Sexo: Masculino		Feminino		2. Idade: – 14		15 – 24		25 – 44		45 – 64		+65
3. Escolaridade: Ensino primário				Ensino médio			Ensino superior			Outro: _____		
4. Ocupação:												
5. Tempo de residência:							6. Data de campo:					
6. Quais são os limites do bairro/cidade e as respetivas fronteiras?												
7. Qual é a história do bairro/cidade?												
8. Que grupos étnicos predominam no bairro/cidade?												
9. Qual o número atual da população do bairro/cidade? Distribuição e densidade.												
10. Quais são as práticas culturais desenvolvidas pelos residentes do bairro/cidade?												
11. Quais são as principais atividades económicas do bairro/cidade?												
12. Tem conhecimento da atividade turística no bairro/cidade?												
13. Como tem sido o desenvolvimento do turismo no bairro/cidade?												
14. Como tem participado no planeamento e gestão dos recursos turísticos do bairro/cidade?												
15. De que forma a comunidade participa nos conselhos consultivos dos investimentos turísticos?												
16. Como tem sido a relação entre comunidade local e governo central no planeamento turístico?												
17. Qual têm sido a relação entre turistas, operadores turísticos e comunidade local?												
18. Quais são os principais instrumentos de gestão territorial bairro/cidade?												
19. Quais são os principais agentes económicos que atuam neste bairro/cidade? Colaboram em algum projeto com estes agentes?												
20. Quais são os procedimentos para atribuição de terrenos (solo urbano), onde habitam às comunidades, para investimentos económicos, incluindo turísticos?												
21. Existem espaços de lazer (jardins, campos de futebol, etc.) no bairro/cidade? Se sim, quais e onde se localizam e quem faz a gestão desses espaços?												
22. O bairro possui uma rede de esgoto? Não possuindo, como se faz a gestão de águas negras e pluviais?												
23. Qual tem sido o sistema de limpeza do bairro/cidade e qual é o destino do lixo?												
24. No bairro/cidade como tem sido realizada a limpeza das vias de acesso e áreas comuns?												
25. Qual é a principal fonte de abastecimento de água no bairro/cidade às populações e aos empreendimentos turísticos?												
26. Existe um tratamento prévio antes do consumo da água? Se sim, qual?												
27. Qual é a cobertura de fornecimento de água nos bairros (quantas famílias ou pessoas se beneficiam)?												
28. O fornecimento de água é regular ou sofre restrições no bairro/cidade? Como avalia a qualidade da água fornecida?												
29. Quais são os mercados existentes no bairro/cidade?												

Apêndice J - Lista de pessoas contactadas na cidade de Inhambane

Nº	Nome	Instituição	Cargo/Função	Contacto
1	Elias Bande	Conselho Municipal da Cidade de Inhambane	Vereador do Planeamento Urbano	–
2	Hermenegildo Fernando Macuácuá	Conselho Municipal da Cidade de Inhambane	Chefe da Repartição de Planeamento Urbano	+258 842443644
3	Olímpia Marina Bernardo	Conselho Municipal da Cidade de Inhambane	Chefe do Setor de Recitas da Vereação de Finanças	+258 844355553
4	Isaías Joaquim Manguete	Conselho Municipal da Cidade de Inhambane	Chefe da Vereação dos Transportes	–
5	José Júnior Pene Pagula	Conselho Municipal da Cidade de Inhambane	Chefe do Setor de Tráfego e Fiscalização da Empresa Municipal de Transportes de Inhambane	+258 846976920
6	Rojasse Buramo	Conselho Municipal da Cidade de Inhambane	Chefe do Departamento de Administração	–
7	Raquel Vaz	Conselho Municipal da Cidade de Inhambane	Técnica da Vereação do Turismo	+258 847253369
8	Rafael Sabino Henriques Esteira	Conselho Municipal da Cidade de Inhambane	Técnico da Vereação da Educação e Saúde	–
9	Rafael Manuel	Conselho Municipal da Cidade de Inhambane	Técnico da Vereação da Cultura, Juventude, Desporto, Transportes e Comunicação	+258 847441994 / 867741994
10	Jaime Germano Devís	Conselho Municipal da Cidade de Inhambane	Técnico da Vereação da Cultura, Juventude, Desporto, Transportes e Comunicação	+258842833151
11	Albertina André	Conselho Municipal da Cidade de Inhambane	Técnica Administrativa do setor de Planificação e Património	+258 849371744
12	Fredson Bacar	Direção Provincial da Cultura e Turismo	Diretor	–
13	Felisberto Machava	Direção Provincial da Cultura e Turismo	Técnico do Departamento de Planificação	+258 829896540
14	Manhairo Chaquisso	Direção Provincial da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural	Chefe do Departamento de Ordenamento do Território e Reassentamento	–
15	Herito Marcelino António	Direção Provincial da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural	Técnico do Departamento de Ordenamento do Território e Reassentamento	+258 841057870
16	Afonsina Fernandes	Direção Provincial da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural	Técnica do Departamento de Gestão Ambiental	+258 844141058
17	José António Tavares	Direção Provincial das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos	Delegado do Fundo para o Fomento da Habitação	–
18	Nilza Mahunza	Direção Provincial das Obras Públicas,	Técnica do Departamento de Urbanismo	–

		Habitação e Recursos Hídricos		
19	Juvêncio Nhacuongue	Direção Provincial das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos	Técnico do Departamento de Habitação	–
20	Jossias Maleza Macamo	Direção Provincial da Indústria e Comércio	Técnico Profissional (Substituto do Diretor)	+258 29320339
21	Oswaldo Jacob	Direção Provincial da Indústria e Comércio	Técnico do Departamento de Tecnologias de Informação e Comunicação	+258 846424893
22	Virgolino Matavele	Direção Provincial da Indústria e Comércio	Técnico Profissional	+258 846552336
23	Anselmo Bernardo Dias	Direção Provincial dos Transportes e Comunicações	Técnico do Departamento de Estudos e Pesquisa	+258 829156396
24	Clésio Romão	Direção Provincial de Saúde	Técnico do Departamento de Planificação e Cooperação	+258 825314790
25	Dina Márcia Garrine	Serviços Distritais de Educação, Juventude e Tecnologia	Chefe do Departamento de Estatística	+258 846831340
26	Maria Ernesto Nhantumbo	Telecomunicações de Moçambique	Analista de Negócios	+258 827646496
27	Eduardo Banze	Fundo de Investimento e Património do Abastecimento de Água	Chefe do Departamento da Área Técnica	+258 848083745
28	Edson Merino Massangaie	Instituto Nacional do Emprego e Formação Profissional	Técnico Profissional da Delegação de Inhambane	–
29	Rodrigues Geze Massingue	Associação dos Transportadores de Inhambane	Delegado da Cidade de Inhambane	+258 840126896
30	Romão Armando da Silva	Associação Provincial de Táxis	Presidente	–
31	José da Cunha	Associação de Hotelaria e Turismo de Inhambane	Presidente	
32	Benilde João Macuamule	Balcão de Atendimento Único – Inhambane	Diretora Executiva	–
33	Raimundo Luzenda	Balcão de Atendimento Único – Inhambane	Chefe de Serviços de Licenciamento e Prestação de Serviços	–
34	Victor Alberto Macuácuca	Balcão de Atendimento Único – Inhambane	Técnico do Setor de Informática	+258 844085969 / 828851380
35	Florinda Uache	Autoridade Tributária de Moçambique – Delegação de Inhambane	Diretora da Área Operativa dos Impostos Internos	+258 29321102
36	Hélio Félix Nhantumbo	Autoridade Tributária de Moçambique – Delegação de Inhambane	Técnico Tributário do Setor de Análise e Previsão de Receitas	+258 29321102
37	Gabriel Niquice	Instituto Nacional de Meteorologia – Delegação de Inhambane	Chefe do Departamento de Observações e Rede	–

38	Luís José Machava	Agência para Promoção de Investimento e Exportações	Delegado da Província de Inhambane	–
39	Jorge Francisco Tembe	Aeroportos de Inhambane	Chefe das Operações	–
40	Assucena Zacarias Bata	Aeroportos de Inhambane	Técnica do Posto de Migração	+258 847761063

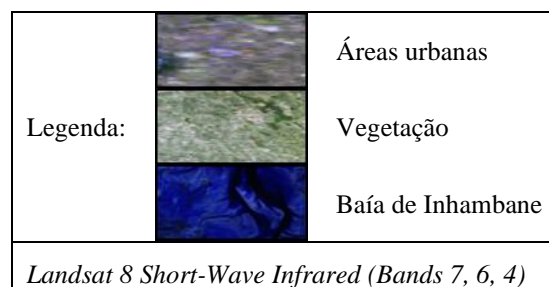
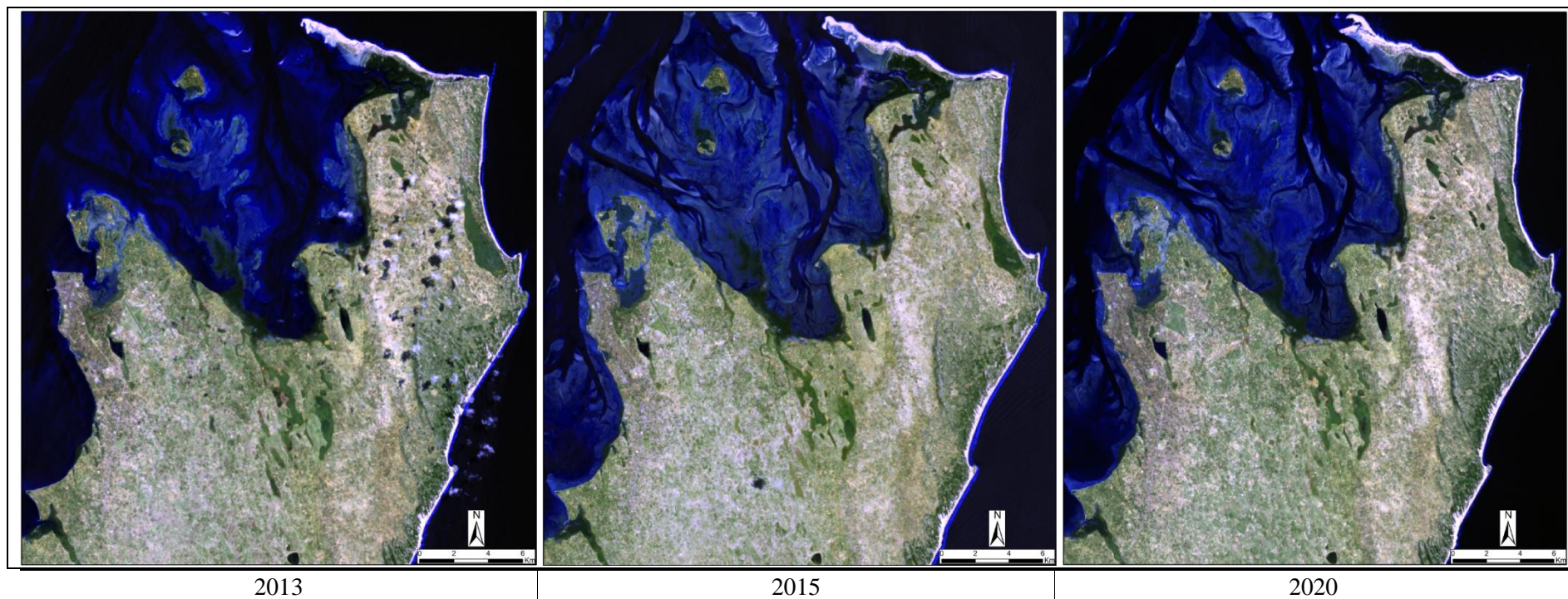
NB: Esta lista inclui todos colaboradores que participaram nas entrevistas semiestruturadas direcionadas e levantamento documental. Alguns também participaram no painel de especialistas. O mesmo serve para Xai-Xai.

Apêndice K - Lista de pessoas contactadas na cidade de Xai-Xai

Nº	Nome	Instituição	Cargo/Função	Contacto
1	Justinho Massingue	Conselho Municipal da Cidade de Xai-Xai	Chefe da Vereação de Planeamento Urbano e Ambiente	–
2	Hidrice Jossias Manhique	Conselho Municipal da Cidade de Xai-Xai	Técnico da Vereação de Planeamento Urbano e Ambiente	–
3	Carlos Chichavel	Conselho Municipal da Cidade de Xai-Xai	Diretor da Vereação dos Serviços Urbanos	–
4	Diogo Macuacua	Conselho Municipal da Cidade de Xai-Xai	Chefe de Serviços de Vias Municipais na Vereação de Obras e Infraestruturas	+258 846595318
5	Alexandre Manhique	Conselho Municipal da Cidade de Xai-Xai	Diretor da Vereação de Transportes e Transito	–
6	Orlando Carlos Muchave	Conselho Municipal da Cidade de Xai-Xai	Administrativo da Vereação de Economia e Desenvolvimento Local	+258 846972201
7	Romão Chizango	Conselho Municipal da Cidade de Xai-Xai	Assistente Social da Vereação da Ação Social e Coordenação Institucional	+258 848750711
8	Elsa Daniel Siteo Massango	Conselho Municipal da Cidade de Xai-Xai	Diretora do Departamento e Educação, Cultura, Juventude e Desporto	+258 848061800 / 8248061800
9	Maria Emília Mapsanganhe	Direção Provincial de Cultura e Turismo	Diretora	–
10	Esneta Manuel Naife	Direção Provincial de Cultura e Turismo	Departamento de Planificação Turística	+258 847508710
11	Sílvio Alexandre	Direção Provincial de Saúde	Médico-chefe	+258 827193060
12	Rafael Carmona	Direção Provincial da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural	Técnico do Departamento de Ordenamento do Território e Reassentamento	+258 848339330 / 828339330
13	Alberto Chemane	Direção Provincial da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural	Técnico do Departamento do Ambiente	+258 844836149
14	Jeremias Anselmo	Direção Provincial das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos	Delegado do Fundo para o Fomento da Habitação	–

15	Adelaide Cumaio	Direção Provincial das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos	Chefe do Departamento de Habitação e Urbanismo	+258 844881740 / 824929170
16	Carlos Júnior Mandlate	Direção Provincial dos Transportes e Comunicações	Chefe do Departamento de Transportes	–
17	Marcos Macamo	Direção Provincial dos Transportes e Comunicações	Chefe do Departamento de Comunicações	+258 845630712
18	Sérgio Langa	Direção Provincial de Economia e Finanças	Chefe de Planificação e Orçamento	+258 847966517
19	Sérgio Agostinho Paulo Malembane	Fundo de Investimento e Património do Abastecimento de Água	Técnico do Departamento de Projetos	–
	Délcio Tivane	Eletricidade de Moçambique -	Técnico Profissional	+258 829890320
20	Daude Camaldine Valgy	Associação de Hotelaria e Turismo de Gaza - AHTG, Confederação das Associações Económicas - CTA	Vice-presidente da AHTIG, Membro da CTA provincial	+258 824592730
21	Filimão Armando Manhique	Associação dos Transportadores de Gaza	Presidente	–
22	Calisto António Macuácuá	Serviços Distritais de Educação, Juventude e Tecnologia	Técnico de planificação	–
23	Manecas Paulo Castro Sindique	Autoridade Tributária de Moçambique - Delegação de Gaza	Superintendente Tributário da Direção da Área Fiscal de Xai-Xai	+258 846638059
24	Zacarias Massingue	Instituto Nacional de Estatística – Delegação de Gaza	Técnico Profissional	–

Apêndice L - Tendência de evolução da malha urbana da cidade de Inhambane



Apêndice M - Tendência de evolução da malha urbana da cidade de Xai-Xai

