



CENTRO DE INTEGRIDADE PÚBLICA  
Anticorrupção · Transparência · Integridade

# Aeroporto de Chongoene Um “elefante branco” chamado Filipe Jacinto Nyusi



Maputo, Junho 2024

**Título:** Aeroporto de Chongoene Um “elefante branco” chamado Filipe Jacinto Nyusi

**Director:** Edson Cortez

**Revisão de pares:** Alves Gomes e Edson Cortez

**Propriedade:** CIP

**Revisão linguística:** Samuel Monjane

Maputo, 2024



CENTRO DE INTEGRIDADE PÚBLICA  
Anticorrupção - Transparência - Integridade

# **Aeroporto de Chongoene Um “elefante branco” chamado Filipe Jacinto Nyusi**

Maputo, Junho 2024

**“É o nosso Aeroporto, onde só vamos dormir”** - agente da PRM afecta ao Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi, em Chongoene, Gaza.

**“É uma operação que não dá lucros (...) assim, somos obrigados a acompanhar esta operação (...)”** – MAHS, empresa participada pela LAM

**“Sinceramente, eu não consigo perceber como é que se chegou à conclusão da necessidade daquele tipo de infra-estrutura (...). Foi um gasto supérfluo”** - Alves Gomes, especialista em aviação civil



## ÍNDICE

Introdução.....	6
Antecedente.....	8
No “elefante branco”.....	9
Quando ir de carro é mais rápido que de avião.....	13
Nem voos chineses.....	17
Trabalhadores entregues ao ócio.....	18
Assistência sai de Maputo e é mais cara que a receita obtida com as passagens aéreas.....	19
“É uma operação que não dá lucros” - MAHS.....	22
Um Aeroporto sem táxi.....	25
Empresariado sem benefícios.....	26
Exumação de corpos: um dossier sensível.....	26
Indemnizações.....	30
Reassentar fora dos padrões locais.....	31
“Foi um erro”.....	33
Autoridades esperam que população e mineiros viabilizem o aeroporto.....	35
Em busca de interessados.....	36
“Como voar sem passageiros?” – director da Fly Modern Ark.....	36
O plano da FMA.....	36
“Operação charme”.....	37
“Foi um gasto supérfluo”.....	39
Conclusão.....	43
Recomendações.....	44
Referências.....	45

## Introdução

“As potencialidades da província não deixam qualquer dúvida de que este aeroporto é viável” (AIM, 2021), foi com estas palavras que, no dia 29 de Novembro de 2021, o então ministro dos Transportes e Comunicações, Janfar Abdulai, garantiu a viabilidade do Aeroporto de Chongoene, na província de Gaza. Abdulai falava na inauguração do Aeroporto que leva o nome do Presidente da República de Moçambique, Filipe Jacinto Nyusi<sup>1</sup>, que dirigiu o acto. A inauguração do aeroporto foi o culminar de trabalhos iniciados em Outubro de 2018, ano em que Filipe Nyusi procedeu ao lançamento da primeira pedra para a sua construção. (Presidência, 2018).

Entretanto, a implantação deste empreendimento, o primeiro na província de Gaza, esteve sempre envolto em dúvidas sobre a sua viabilidade económico-financeira<sup>2</sup>. É neste sentido que surgiu a presente pesquisa que tinha por objectivo avaliar o grau de utilização do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi. Particularmente interessava avaliar o fluxo de aviões e de passageiros, tendo em conta a capacidade instalada. A pesquisa, que incluiu trabalhos de campo realizados em Gaza, permitiu concluir que, mais de dois anos após a sua inauguração, o aeroporto com o nome do Presidente da República tornou-se num verdadeiro “elefante branco”.

Este é o principal argumento desta pesquisa, que mostra que a construção do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi foi uma decisão política pouco acertada, que levou, para Gaza, o que a província menos precisa para sair da lista de uma das mais pobres do país. O trabalho de campo confirmou que a despeito de a construção de um aeroporto, em Gaza, ter sido uma agenda eleitoralista do então candidato presidencial da Frelimo, na campanha para as gerais de 2014, não há, pelo menos por enquanto, demanda que justifique a implantação de uma infraestrutura desta natureza.

Este trabalho foi produzido com base em técnicas de investigação jornalística que incluíram observação participante, disfarce, com recurso à câmara oculta, consulta de documentação relevante e entrevistas com várias fontes directa ou indirectamente ligadas ao assunto. O trabalho de campo foi realizado durante duas semanas, entre Julho e Agosto de 2023.

Além da presente Introdução (Secção I), o trabalho apresenta, na Secção II, os antecedentes para a construção de um aeródromo (e não um aeroporto), em Xai-Xai, mostrando como esta é uma necessidade antiga sobretudo para atender a situações de emergências, numa das provinciais mais afectadas por cheias severas.

Na Secção III, a pesquisa descreve como, diferentemente do discurso político que, desde o início, considerou o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi como **viável, a infra-estrutura não** passa de um “elefante branco”, para onde apenas a LAM voa, ainda assim irregularmente, com situações insólitas em que a companhia moçambicana de bandeira vai a Chongoene para deixar ou levar um único passageiro.

Na Secção IV, a pesquisa mostra como, nas actuais condições, ir ou sair de Chongoene de avião é muito mais demorado que usar viatura, a partir ou para qualquer parte do país, incluindo Maputo, que fica a apenas 235 km. Na V parte, a investigação revela como, por falta de fluxo aeroportuário, os trabalhadores afectos ao aeroporto de Chongoene estão entregues ao ócio, havendo dias em que eles nem se fazem ao trabalho. No local, a ociosidade é tanta que os trabalhadores passam a maior parte do seu tempo a conversar e nos ecrãs de telemóveis.

---

1 Pela atribuição do seu nome ao Aeroporto, Filipe Nyusi foi acusado, entre outras coisas, de falta de descaramento e humildade (DW, 2021). No entanto, na inauguração da infra-estrutura, Filipe Nyusi disse que estava embaraçado, num discurso descrito como “pouco convincente” (Tchambule, 2021: 4). Isto sucedeu cinco anos depois de Filipe Nyusi ter recebido uma petição subscrita por 50 mil assinantes, sugerindo a alteração do nome do Aeroporto Internacional de Mavalane, em Maputo, para Aeroporto Internacional Samora Machel, uma solicitação que o Presidente nunca atendeu (Siteo, 2021: 6).  
2 O portal alemão Deutsche Welle chegou a mencionar haver, em Moçambique, temores de que o Aeroporto Filipe Nyusi se torne um “elefante branco”, que acabe não sendo utilizado, como o que aconteceu com o Aeroporto de Nacala, a mais de 2 mil quilómetros da capital do país, Maputo (O Globo, 2021). A Carta de Moçambique (2021) chamou-o por Aeroporto da “discórdia”.

Na Secção VI, a investigação descreve mais um caso insólito, em que a assistência em terra aos voos da LAM parte de Maputo, numa operação mais cara que a receita obtida nas passagens aéreas, por exemplo. A VII parte apresenta um outro caso raro na aviação civil, em que, num aeroporto, não há, sequer, um único táxi. Da mesma forma faltam quase todos os serviços prestados a um aeroporto normal.

Tal como os taxistas que não têm nada a ganhar no aeroporto com o nome do Presidente da República, os empresários também não se beneficiam da infra-estrutura – este é o ponto abordado na VIII parte do trabalho. Na IX secção, aborda-se um dos temas socialmente sensíveis na história do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi: a exumação e transladação de corpos, um *dossier* que envolve relatos de mutilação de cadáveres. Na mesma secção, mostra-se como as indemnizações foram injustas, tendo deixado toda uma comunidade revoltada em Chongoene.

Na X secção, um activista baseado em Gaza, que seguiu de perto todas as fases da construção do aeroporto, argumenta que a implantação da infra-estrutura foi um erro, ao mesmo tempo que classifica o caso de exumação e transladação de ossadas humanas como um problema criminal. A XI parte mostra como, desesperada, a empresa Aeroportos de Moçambique acredita que a população de Gaza, particularmente os mineiros que trabalham na África do Sul, poderão ser eles a viabilizar o aeroporto, através de uso de transporte aéreo. Na mesma secção, apresenta-se a perspectiva da Fly Modern Ark (FMA) que, além de colocar os mineiros na equação para a utilização da infra-estrutura, acrescenta mais variáveis de um plano visando viabilizar o aeroporto.

Este ponto é continuado na secção XII, em que se descreve uma “operação de charme” iniciada no final de 2023 que colocou alguns mineiros a voarem da África do Sul para Chongoene, uma acção acompanhada por uma forte campanha de propaganda nos *media*. Na secção seguinte (XIII), um especialista em aviação **civil fundamenta como a província de Gaza precisava apenas de um aeródromo**, sobretudo para fazer face a situações de emergência, principalmente cheias, ao invés de um aeroporto. O trabalho termina na secção XIV, responsabilizando o Presidente Nyusi e o seu Governo por, mesmo perante alertas para a inviabilidade de um aeroporto em Gaza, terem insistido com a infra-estrutura, que acabou por se tornar num “elefante branco”. Na secção XV apresentam-se recomendações sobre o que pode ser feito para minimizar o fardo que, actualmente, representa o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi.

## Antecedentes

Nunca foi intenção do CIP defender que a província de Gaza não tenha uma infra-estrutura aeroportuária. Com efeito, esse não é o ponto deste trabalho. O que a pesquisa discute é a pertinência e a viabilidade do “monstro” que se implantou nas matas de Nhancutse, no distrito de Chongoene. A implantação de uma infra-estrutura aeroportuária em Xai-Xai, a capital provincial, ou à sua volta, sempre foi, pelo contrário, uma necessidade antiga da província de Gaza. Com uma capital provincial e alguns distritos/cidades situados em zonas baixas e pantanosas e, por isso, propensos a inundações, a província de Gaza sempre se ressentiu de um aeródromo, sobretudo para fazer face a situações de emergência, particularmente cheias, que, vezes sem conta, deixam a cidade capital, e até toda a província, isoladas do resto do país, além de deixar vários distritos incomunicáveis.

Na verdade, Xai-Xai, com uma longa história da aviação, que vem desde a era colonial, sempre teve um aeródromo<sup>3</sup>, mas situado na zona baixa da cidade, tornando-o também vulnerável a inundações. Após o período colonial, a necessidade de um aeródromo na zona alta de Xai-Xai ganhou força na sequência das cheias de 1977. Foram as primeiras grandes inundações de Gaza e do país, após a independência nacional, em 1975, e foram consideradas, tal como as inundações do Vale do Zambeze no ano seguinte (1978), como as maiores do século (Comissão Interprovincial das Calamidades Naturais e Aldeias Comunais, *apud* Mandamule, 2024). Coelho (s.d) considera as cheias de 1977, em Gaza, como as primeiras de “importante dimensão” e que surpreenderam o Estado.

As cheias de 1977 mostraram que o aeródromo existente, pertencente ao Aero Clube de Xai-Xai, não era útil para situações de emergência, uma vez que ficava inoperacional assim que as águas do Rio Limpopo transbordavam. Por sua vez, as cheias de 2000, que também isolaram a cidade de Xai-Xai e vários outros pontos da província de Gaza, levaram à retomada do debate sobre a construção de uma pista na zona alta. Desta vez, o Aero Clube de Moçambique chegou a produzir um projecto completo para a construção da infra-estrutura, incluindo a identificação de um espaço apropriado.

Além dos então responsáveis do Aero Clube de Xai-Xai, este projecto foi apresentado ao governo provincial de Gaza, à **empresa** Aeroportos de Moçambique, ao Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM, o regulador do sector de aviação civil), ao governo central, na altura do presidente Joaquim Chissano, bem como a sucessivos ministros dos Transportes e Comunicação e das Obras Públicas. Este projecto também fez parte da agenda da Confederação das Associações Económicas (CTA) nas suas consultas com o Governo.

Na altura, o projecto estava orçado em meio milhão de dólares, muito abaixo dos cerca de USD 75 milhões aplicados para a construção do Aeroporto de Chongoene. A proposta compreendia um aeródromo com capacidade para receber aeronaves de entre 15 a 20 mil toneladas de carga.

Voltado, primariamente, para atender emergências relacionadas a inundações e servindo para o estabelecimento de uma ponte aérea para fazer chegar a assistência humanitária, como alimentos e medicação, o projecto estava concebido também para receber pequenas avionetas, sobretudo com turistas. Mas, os Governos dos presidentes Joaquim Chissano e Armando Guebuza nunca o tiraram do papel, até que Filipe Nyusi veio decidir pela construção de um “elefante branco”, com o seu próprio nome.

---

3 De acordo com relatos recolhidos pelo CIP, foi do aeródromo de Xai-Xai que o piloto Armando Torre do Valle, considerado o “pai da aviação moçambicana”, levantou os seus voos (<https://www.sabado.pt/sabermais/armando-torre-do-valle>). Do Valle foi o primeiro civil que voou de Moçambique a Lisboa, em 1933. Ele adquiriu o seu primeiro avião em 1929. Voou para várias partes do país e do mundo, incluindo África e Europa (<https://m.facebook.com/media/set/?vanity&set=a.410328915131>).

## No “elefante branco”

São 13 horas e 50 minutos do dia 9 de Agosto de 2023. É uma quarta-feira. O Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi está vazio. Completamente vazio. Os quatro balcões de check-in (dois de classe económica, um VIP/primeira classe e outro de serviços especiais) estão todos fechados. Nos respectivos painéis não há qualquer informação sobre partidas nem chegadas de voos. As esteiras das salas de embarque e desembarque e as respectivas máquinas de *scanner* estão desligadas. Todas as cadeiras, tanto na sala comum, como na sala de embarque, estão desocupadas. Não há um único passageiro nem utente de serviços aeroportuários.

Aliás, a própria secretaria do aeroporto está trancada, pelo terceiro dia consecutivo, pelo menos entre as 13h e as 15h. Os serviços de Migração também estão fechados. O mini-restaurante está às moscas. Os 10 compartimentos destinados a serviços comerciais estão vazios. Nem uma única loja funciona. Na entrada principal do aeroporto não há um único agente de segurança. Os dois polícias afectos ao local estão em conversa ao fundo do edifício, do lado interior.

Os lavabos, os corredores, as cadeiras... está tudo limpo - afinal, ninguém os usa, senão os poucos trabalhadores que, de vez em quando, aqui vêm. Nos lavabos, as luzes estão apagadas. De lá de fora do edifício, a pista está completamente vazia. Não há um único meio aéreo. Aliás, a pista do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi é um dos lugares onde se pode caminhar com maior segurança porque é certo que nenhum avião ou helicóptero irá aterrar. No ar, não há qualquer rugido de aeronave.

Aliás, em todo o aeroporto reina um silêncio ensurdecador, que é apenas interrompido pelas conversas entre os agentes da Polícia e entre a equipa de investigação do CIP. De resto, é o toque dos sapatos no chão que faz eco. Esta descrição, por mais fictícia que possa parecer, é o retrato mais fiel de mais um dia no Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi. O empreendimento parece que está para ser inaugurado, mas está assim há mais de dois anos.

Orçado em cerca de USD 75 milhões, financiamento chinês (Caldeira, 2018 e Lusa, 2021), alegadamente na forma de donativo através do Exim Bank (Lusa, 2021), o Aeroporto Filipe Jacinto é um dos mais modernos na República de Moçambique. Supera de longe os aeroportos das capitais provinciais, estando somente ao nível dos aeroportos internacionais de Maputo e de Nacala. O empreendimento, instalado na povoação de Nhacutse, distrito de Chongoene, em Gaza, é uma majestosa obra de arquitectura. No interior do edifício, o equipamento é de ponta.

A sua área total, que inclui a extensão para além da pista, é de 1,4 milhões de metros quadrados (Presidência, 2018), o equivalente a 140 campos de futebol de 11. A pista tem 1.8 km de extensão (AIM, 2021 e DW, 2021). Em termos de tráfego, o empreendimento tem capacidade para receber cerca de 220 mil passageiros por ano (AIM, 2021 e DW, 2021). Além de instalações de ajuda à navegação aérea - uma torre de controlo - a infra-estrutura inclui um centro de combate a incêndios e de salvamento, um posto de fornecimento de energia e água, um armazém de carga e centro de tratamento de águas residuais. Possui, ainda, uma garagem de estacionamento para veículos especiais e um parque de estacionamento (Carta de Moçambique, 2021) para dezenas de viaturas. Uma estrada alcatroada, com cerca de 1 km, dando acesso ao aeroporto, completa o leque de infra-estruturas instaladas em Chongoene.

Mas tudo não passa de um potencial sub-aproveitado. A realidade é que Filipe Jacinto Nyusi é um dos aeroportos menos movimentados, senão o menos movimentado do país, apenas a competir com o Aeroporto Internacional de Nacala, também ele um “elefante branco” e um dos menos usados em toda a África – o aeroporto de Nacala chegou a ser usado como um salão de eventos (Chissale, 2019 e DW, 2021). Até ao primeiro trimestre de 2024,

apenas as Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) faziam escalas em Chongoene. Às vezes, para deixar ou levar um único passageiro. Só para se ter uma ideia, de Janeiro a princípios de Dezembro de 2023, ou seja, antes de uma “operação de charme” que levou mineiros a usarem a via aérea para regressar a Gaza, o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi tinha recebido apenas 30 passageiros, tal como admitiu à Tv Sucesso um responsável dos aeroportos (Tv Sucesso, *apud* Integrity, 2023).

Normalmente realizam-se duas escalas semanais. Mas há semanas em que a LAM não voa por falta de passageiros de e para Chongoene. “Como você pode voar sem passageiros”, questionou-nos, retórico, Theunis Crous, o director executivo da Fly Modern Ark (FMA), a empresa que, desde Abril de 2023 gere a LAM. De forma aleatória, o CIP testou, em Novembro de 2023, a disponibilidade de voos na única companhia que voa para Chongoene. Com efeito, depois de tentativas mal-sucedidas para fazer marcação online, um dos pesquisadores, que fez-se passar por cliente, entrou em contacto com a companhia solicitando reserva de voo Maputo-Chongoene e vice-versa para os dias 4 e 8 de Dezembro de 2023. E a resposta não demorou.

“Para o dia 04 de Dezembro a LAM não tem voo para o Xai-Xai (Chongoene). Apenas temos voo no dia 8 de Dezembro. Por isso não está a conseguir efectuar a reserva”, respondeu uma funcionária do Departamento de E-Commerce – VDI, da Direcção Comercial da empresa. Até a primeira quinzena de Dezembro de 2023, antes do esforço para trazer mineiros da África do Sul, numa “campanha” com direito a uma “agressiva” publicidade, nos media, nenhum voo internacional havia acontecido no Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi. É tudo contra os anúncios triunfalistas feitos pelo Governo desde o início do projecto. De facto, a construção desta infra-estrutura, a primeira na província de Gaza, esteve sempre envolta a dúvidas sobre a sua viabilidade.

O aeroporto está situado a cerca de três horas e meia por estrada (235 km) da cidade de Maputo, onde fica o maior aeroporto do país. Além disso, a infra-estrutura está implantada numa província sem demanda suficiente para justificar um grande tráfego aeroportuário. Apesar de Gaza ser apresentada como um destino turístico de referência, no concreto a situação não justifica a implantação de um aeroporto - um aeródromo seria suficiente para atender à demanda turística - ainda mais um aeroporto da dimensão do que foi erguido em Chongoene.

Dados do Instituto Nacional de Estatística (INE), por exemplo, indicam que, em 2022, Gaza só foi a terceira região mais procurada por turistas estrangeiros (53.057), abaixo de Maputo (200.113) e Inhambane (106.109) (Redactor, 2023). Aliás, na inauguração do aeroporto com o seu nome, no dia 29 de Novembro de 2021, o presidente da República, Filipe Nyusi, mostrou que, em 2018, por exemplo, a província de Gaza foi visitada por apenas 47.250 turistas estrangeiros, maioritariamente da África do Sul, Zimbabwe e da Europa (ainda que estes últimos em pequena escala), admitindo que estes números mostravam a necessidade de maiores esforços para a atracção de mais visitantes que pudessem usar a via aérea.

“Com esses dados, o novo aeroporto exigirá mais acções de promoção para vender a oferta de Gaza e de Moçambique, de forma a atrair mais turistas da Europa, Américas e da Ásia, cujo meio de transporte mais usado é o avião”, disse Nyusi, instando os gestores, a vários níveis, a eliminarem as barreiras ao sector do turismo e não terem medo da competição para desviar o tráfego dos aeroportos regionais e dos países vizinhos (Tchambule, 2021: 4). Além do mais, Gaza é uma das províncias mais pobres de Moçambique, sem parque industrial suficientemente forte ou actividade empresarial que impliquem uma grande procura pelo transporte aéreo.

A visão das autoridades de que pode ser a população de Gaza a rentabilizar o aeroporto, recorrendo ao transporte aéreo, não apenas caro financeiramente (uma passagem de ida e volta de avião custava, pelo menos até Agosto de 2023, 24.930,00 meticais, contra cerca mil meticais de ida e volta por carro), mas igualmente mais demorado em relação ao transporte rodoviário (por causa de escalas do avião, sair de Maputo para Xai-Xai, por exemplo, chega a durar mais de 5 horas, contra apenas 3 a 4 de viatura), mostra-se por demais ambiciosa.

Como se não bastasse, a falta de voos frequentes de e para Chongoene, torna o recurso ao meio aéreo ainda mais inviável para um passageiro “normal” que sempre calcula custos de oportunidade. Com apenas dois voos semanais, por exemplo, quem tiver uma agenda em Xai-Xai numa quarta-feira e quiser ir de avião, tem uma única saída: comprometer uma semana inteira de trabalho. Com efeito, só pode ir no voo de segunda-feira. Além de longa espera de 24 horas, na terça-feira, depois de cumprir a agenda na quarta-feira, deve esperar até sexta-feira para ter voo de regresso.

Mas isto só se aplica a quem estiver em Maputo ou na Beira. Fora destas duas cidades, é preciso fazer mais ligações, ou para a capital do país, ou para a capital de Sofala. Mais ainda, é preciso ter a sorte de coincidir com uma das semanas em que a LAM voa para Chongoene. Se for como na semana de 4 de Dezembro de 2023, em que a companhia informou que não tinha voo para Chongoene, o passageiro “normal”, sem meio aéreo a frete, não tem como aterrar em Chongoene.

Um outro argumento levantado para justificar a construção do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi é este ser, alegadamente, alternativa ao Aeroporto Internacional de Maputo, particularmente em dias de mau tempo. O próprio Presidente da República já apresentou a infra-estrutura que viria a levar o seu nome como uma alternativa ao Aeroporto Internacional de Maputo (Domingo, 2014), assim como o então ministro dos Transportes e Comunicações, Janfar Abdulai, que destacou que a infra-estrutura seria alternativa à capital para algumas aeronaves (AIM, 2021).

No entanto, além de ser uma argumentação questionada no sector, desde a inauguração da infra-estrutura, há mais de dois anos, não há registo de ter sido alternativa a Maputo. Além de a proximidade com Maputo levantar dúvidas sobre até que ponto, por exemplo, nos dias de mau tempo, Chongoene terá, efectivamente, condições de navegabilidade tão diferentes que as de Maputo, a pista de 1.8 km não permite a aterragem de voos de grande porte, como da classe do Boeing que, geralmente, aterram em pistas com comprimento acima de 2 km de extensão.

Aliás, no dia 19 de Julho de 2022, por exemplo, a tripulação do Boeing 737 da LAM que partiu de Nampula com destino a Maputo, não tendo conseguido aterrar em segurança no aeroporto da capital do país, devido a fraca visibilidade, optou pelo “aeroporto alternante”, neste caso o Aeroporto Internacional da Beira (Carta de Moçambique, 2022). Mas, como o Aeroporto do Chiveve também tivesse a pista fechada, exactamente devido a “intenso nevoeiro”, a solução foi aterrar no Aeroporto de Chimoio, em Manica (idem).

Entretanto, mesmo com várias chamadas de atenção sobre a inviabilidade de construir um aeroporto em Chongoene, o Governo de Moçambique preferiu, desde o início, defender o projecto de forma vigorosa. A título de exemplo, na cerimónia de lançamento da primeira pedra para a construção da infra-estrutura, no dia 5 de Outubro de 2018, o Presidente da República considerou que o empreendimento iria promover o desenvolvimento da economia local e regional, especialmente no domínio do turismo, comércio e parques industriais, melhorando as condições de investimento da província, além de facilitar a circulação de pessoas e bens.

“É nestes termos que tomámos a decisão de implantar um aeroporto aqui em Gaza, na certeza de que será determinante no aumento da velocidade do desenvolvimento da província e do nosso país, como um todo. Este aeroporto deverá constituir uma das referências na região austral”, disse Filipe Nyusi (Presidência, 2018). De acordo com o Presidente, a localização do aeroporto não foi ao acaso, mas milimetricamente pensada, de modo a dar maior viabilidade à infra-estrutura, assinalando que a região da sua implantação permite ligações rápidas a vários locais de interesse sócio-económico, incluindo os locais turísticos da província, do país e da África Austral. “Mas, mais do que a dimensão económica, este aeroporto visa responder à equidade e justiça social entre as províncias do nosso país. Até hoje, Gaza é a única província do país que não tem aeroporto. E somos pelo desenvolvimento sustentável e equilibrado de Moçambique e é uma forma de fazer a descentralização”, referiu (Presidência, 2018).

Três anos depois, já na inauguração do aeroporto, Filipe Nyusi voltou a defender a viabilidade da infra-estrutura a partir do potencial turístico da província de Gaza, destacando a existência de praias, lagoas, parques, reservas e fazendas bravias, bem como locais históricos que fazem parte do património cultural - com destaque para as danças, gastronomia e artesanato - desafiando, assim, aos gestores a serem “competitivos e inovadores na oferta de serviços, integrando pacotes que exploram a plenitude do potencial traduzido pela experiência da praia e do sol, da contemplação dos animais nas reservas e de exploração da história do nosso país e de África” (Tchambule, 2021:4).

Na mesma ocasião, o Presidente disse que “a sustentabilidade do Aeroporto de Gaza não será garantida apenas pelo turismo” (AIM, 2021), chamando, à colação até sectores como a agricultura e a pesca, como parte dos que poderiam viabilizar a infra-estrutura. “Não fizemos o aeroporto só por causa do turismo. Seria pensar curto. A província de Gaza é, também, portadora do potencial de recursos em outros sectores. A agricultura, a pesca, a indústria e os recursos minerais, incluindo grandes projectos na cadeia de valor da agricultura no Limpopo, como uma zona económica especial”, precisou Nyusi (Tchambule, 2021:4).

Ainda na cerimónia de 29 de Novembro de 2021, o então ministro dos Transportes e Comunicações, Janfar Abdulai, por sua vez, garantiu a viabilidade do empreendimento nos seguintes termos: “as potencialidades da província não deixam qualquer dúvida de que este aeroporto é viável” (AIM, 2021). Mas nenhuma destas promessas se concretizou, pelo menos por enquanto. Aliás, publicamente não se conhece um único estudo que tenha determinado a viabilidade da construção de um Aeroporto em Chongoene.

O que se sabe é que a construção de um Aeroporto na província de Gaza foi uma promessa pessoal do então candidato presidencial da Frelimo, nas eleições gerais de 2014, quando Filipe Nyusi concorria para o seu primeiro mandato (Domingo, 2014). No lugar de uma demanda que justificasse a construção desta infra-estrutura, pelo contrário, o seu nascimento baseou-se em expectativas de crescimento para uma região que, além de potencial turístico, viu nascer um milionário investimento mineiro de exploração de areias pesadas.

Aliás, aquando da promessa, na campanha eleitoral de 2014, Filipe Nyusi disse que Gaza possuía condições para o estabelecimento de uma zona franca para o seu rápido crescimento económico (Domingo, 2014). A verdade, porém, é que, mais de dois anos depois da inauguração da infra-estrutura, todas as previsões se frustraram, pelo menos por enquanto. E, a factura da manutenção de um “elefante branco” recai sobre os Aeroportos de Moçambique, uma empresa pública em grave crise financeira, tendo, só em 2022, acumulado prejuízos de quase 820, 5 milhões de meticais (Mutemba, 2023).



*Filipe Nyusi no lançamento da primeira pedra para a construção do Aeroporto de Chongoene. As escritas, ao fundo, referem-se ao projecto como uma doação da República Popular da China.*

## Quando ir de carro é mais rápido que de avião

No Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi há, quando muito, apenas dois voos semanais. Um às segundas-feiras (no trajecto Maputo-Beira-Chongoene-Maputo) e outro às sextas (Maputo-Chongoene-Beira-Maputo). Todos são das Linhas Aéreas de Moçambique (LAM), a companhia nacional de bandeira que, em meio a uma grave crise financeira<sup>4</sup>, é obrigada a voar para Chongoene, apenas em resposta a decisões políticas, numa operação claramente insustentável, às vezes para embarcar ou desembarcar um único passageiro, o que pode ser insólito na história da aviação civil.

Um (a) dos (as) assistentes de voos de e para Chongoene fez saber ao CIP que há casos de voos que saem de Maputo para Beira sem um único passageiro que tenha como destino Chongoene, devendo ir ao Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi apenas para buscar um passageiro. Em outros casos, acrescentou, o avião sai de Maputo com um único passageiro, vai a Beira e, depois, tem de fazer escala em Chongoene apenas para desembarcar uma pessoa, sem levar ninguém, por falta de passageiros no Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi.

Mas, no Aeroporto com nome presidencial, isso não é tudo. Ir ou sair de Chongoene de avião é muito mais demorado que usar viatura, o que também pode ser bizarro na aviação, que é procurada, entre outras razões, pela sua rapidez. Mas, no caso de Chongoene, não é assim e tudo fica a dever-se, justamente, à inviabilidade do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi. É que, pelo facto de Gaza não ter demanda pelo transporte aéreo, a LAM, conforme acima indicado, não faz voos directos para Chongoene.

<sup>4</sup> Só em 2022, a LAM registou perdas no valor de cerca de 75 milhões de dólares e apresentou um rácio de endividamento bastante elevado em relação ao capital próprio. Aliás, cerca de um mês depois da entrada da Fly Modern Arc, a empresa sul-africana contratada pelo Governo moçambicano para a estabilização da LAM, o ministro dos Transportes e Comunicações, Mateus Magala, alertou, em Maio de 2023, que a companhia estava à beira do colapso (Mutemba, 2023).

Pelo contrário, a companhia faz escalas em Chongoene, a partir de um dos voos Maputo-Beira e vice-versa, habitualmente um Bombardier Dash 8 - Q400. Levantar voo com um avião com capacidade de 76 passageiros para ir deixar ou levar um passageiro em Chongoene, seria um suicídio total para a LAM. Fazer escala é a forma que a companhia de bandeira encontra para minimizar os custos da “operação Chongoene”.

Com efeito, quem quiser chegar a Gaza a partir de Maputo, por exemplo, uma distância de cerca de 20 minutos de voo, deve, primeiro, voar durante cerca de um hora e 20 minutos para Beira. No Aeroporto Internacional da Beira, faz-se, habitualmente, uma escala que varia entre 30 minutos a perto de uma hora de tempo. Só depois é que se voa durante cerca de uma hora para Chongoene. A contar com as duas horas reservadas ao check-in e a viagem casa-aeroporto, a viagem Maputo-Chongoene chega a ser feita em mais de cinco horas de tempo, quando, por estrada, Maputo-Chongoene é feito em até quatro horas.

Há casos em que um passageiro que sai de Maputo de manhã com destino a Xai-Xai, a capital provincial de Gaza, só chega ao anoitecer. Durante a produção desta pesquisa, fizemos essa experiência por duas vezes, durante as quais vivenciamos a situação única de uma viagem aérea mais demorada que a terrestre, quando uma das razões para a opção pelo transporte aéreo é, justamente, a sua rapidez.

A primeira viagem feita pela equipa do CIP de Maputo a Chongoene data de 31 de Julho, uma segunda-feira. Às 9h:50 minutos deste dia, abre o check-in. Às 11h:50 minutos, o capitão Stefan levanta o voo. Dos cerca de 50 passageiros a bordo do voo TM 1802, apenas três têm Chongoene como destino final. Mas, dos três, nenhum é daqueles clientes que recorrem à viagem aérea por iniciativa própria. Dois deles são pesquisadores do CIP, que investigam exactamente a “operação Chongoene”. O terceiro é um trabalhador da empresa pública Aeroportos de Moçambique, a mesma que gere o “elefante branco” de Chongoene.

Com uma velocidade de cruzeiro de 560 km, voando a uma altitude de 23 mil pés, cerca de sete mil metros acima do nível das águas, a viagem Maputo-Beira dura uma hora e 20 minutos. São 13h:10 minutos quando o Bombardier Dash 8 - Q400 aterra no Aeroporto Internacional da Beira. A escala dura 35 minutos, até às 13h:45 minutos, quando inicia o embarque para Chongoene. Da segunda maior cidade do país, o voo leva apenas dois passageiros com destino ao Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi. Destes dois, apenas uma passageira<sup>5</sup> é que recorre ao avião como opção própria para visitar família em Xai-Xai.

O outro passageiro que embarca na Beira, também é funcionário dos Aeroportos. Quando são 14h:10 minutos, o capitão Stefan volta a levantar voo, agora com destino a Chongoene. Uma hora e cinco minutos depois, a aeronave de fabrico canadiano aterra no Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi, às 15h:15 minutos. O avião de 32.6 metros de comprimento, 28.4 de envergadura e 8.2 de altura, é bem menor que o que a pista de 1.8 km pode suportar. No aeroporto de Chongoene, o avião leva apenas um passageiro para Maputo. Sem demoras, ele volta às nuvens, agora com destino à capital do país.

Os pesquisadores ficam em Chongoene para prosseguir com a investigação, desta vez com os pés assentes no terreno. Uma vez em terra, no Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi, começa-se a ver as marcas do que é um “elefante branco”. A começar pela pista, que está praticamente nova, a anunciar ser uma das menos usadas. Quando os

---

5 Chama-se Ilda Tivane. Ela foi a única passageira a avaliar positivamente o Aeroporto de Chongoene, pelo menos durante a produção desta pesquisa. Naquela segunda-feira, 31 de Julho, Ilda, natural de Xai-Xai e residente na Beira, ia à sua terra natal para visitar família. Sem escala, uma vez o voo partir da Beira para Chongoene, a passageira considerou a viagem aérea como mais confortável que a terrestre. Em entrevista ao CIP, ela recuou ao tempo para mostrar como o transporte aéreo veio aliviá-la. Disse que, nos tempos da tensão político-militar, por exemplo, quando a guerrilha da Renamo protagonizava ataques em vias públicas, com destaque para o troço Muxungue-Rio Save, ela, não podendo arriscar por uma viagem terrestre, tinha de viajar de avião da Beira para Maputo, cerca de um hora e 20 minutos. Da capital do país, tinha de seguir a Xai-Xai por via terrestre. Mas o caso actual de Ilda Tivane é uma excepção à regra. Aliás, ela própria reconheceu o transtorno para quem quer chegar a Chongoene não estando na Beira nem Maputo. “É transtornante, sem dúvidas. Talvez se se criasse rotas mais flexíveis. A LAM deveria melhorar isso”, anotou. Mais ainda, Ilda não tem dúvidas de que há muito trabalho a se fazer no Aeroporto de Chongoene, incluindo na componente de prestação de serviços.

passageiros chegam à sala de embarque, os assistentes accionam a esteira rolante que recebe as bagagens e as máquinas para o *scanner* não intrusivo. Mas não é a ligação destes aparelhos que chama atenção.

O que chama a atenção é sim ver uma esteira rolante de um aeroporto a processar apenas duas malas (de igual número de passageiros), uma vez que os restantes três passageiros têm apenas bagagens de mão. Alguns passos à frente, duas trabalhadoras da Migração estão no respectivo guichê, mas não têm trabalho porque dos cinco passageiros, ninguém é estrangeiro. Mais alguns passos à frente, entre três a quatro agentes da Polícia da República de Moçambique (PRM) aglomeram-se num *scanner* para verificar as bagagens dos passageiros.

Cumpridas todas as etapas pós-desembarque, chega-se ao enorme espaço comum que serve de local de chegada e de partida dos passageiros e dos seus acompanhantes, mas que está completamente vazio. Da pista até aqui, a situação confirma estar-se perante um monstro adormecido. Além de luxuosa, a infra-estrutura está limpa. É como se fosse uma “ilha” no meio dos aeroportos moçambicanos e outros serviços públicos caracterizados por imundície. Mas, longe de ter os melhores cuidados higiénicos do país, o aeroporto está limpo porque, praticamente, não é usado.

Agora que o único avião do dia se perdeu pelas nuvens em direcção a Maputo, os únicos aviões que se podem ver no Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi, são os quatro que estão numa extensa fotografia afixada numa das paredes do interior do edifício. A pista real, essa está vazia. Até sexta-feira, dia 4 de Agosto, quando o Bombardier Dash 8 - Q400 voltar a fazer a segunda e última escala semanal.

À frente do edifício, do lado de fora, o parque de viaturas também está vazio. As únicas viaturas são as que estão na fotografia que, teimosamente, mostra o cenário optimista do que deve ter sido a imaginação de quem concebeu o aeroporto, que agora não passa de um “elefante branco”. Mas, chegar ao aeroporto de Chongoene não é tudo. Uma vez no local, é preciso iniciar uma nova viagem até chegar à cidade de Xai-Xai, cerca de 35 km de estrada. Mas, aí também não falta um “entretanto”: o aeroporto não tem serviços de táxi.

Quem chega pela primeira vez, a pensar em recorrer a um serviço de táxi, como ocorre em qualquer aeroporto, tem de esperar pelo menos meia hora, enquanto chama uma viatura de Xai-Xai. De contrário, tem de se submeter ao “chapa”, como é vulgarmente conhecido o transporte público de passageiros, em Moçambique. Para esta segunda opção, menos provável para as exigências de um utente típico de transporte aéreo, o passageiro deve percorrer a pé pouco mais de um quilómetro do Aeroporto até à Estrada Nacional Número 102 (EN102), que liga Chongoene a Chibuto.

No caso dos investigadores do CIP, depois de terem saído de suas casas, em Maputo, logo pela manhã, entre as 8h e as 9h, eles só viriam a chegar a Xai-Xai às 18h: 20 minutos. Uma viatura que saiu de Maputo às 8h do mesmo dia, chegou a Xai-Xai às 12h. No dia 4 de Agosto, sexta-feira, acontece o último voo semanal, em Chongoene. Entre as 10h e as 11h, quatro funcionários da Mozambique Airport Handling Services (MAHS), a empresa que presta assistência em terra, chegam para assistir ao avião do dia. Por volta das 12h:15 minutos, chegam ao aeroporto de Chongoene dois funcionários da Kudumba, a empresa que gere os *scanners*.

Neste dia em que regressa a Maputo, a equipa de investigação do CIP testemunha mais um episódio sobre a operacionalidade do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi. Os investigadores querem parquear a viatura no aeroporto, mas encontram dificuldades em fazê-lo. Não é por falta de espaço, que está todo vazio, mas é porque os próprios funcionários e a direcção do aeroporto não sabem como proceder porque, em quase dois anos, nunca tiveram situação de parquear uma viatura por uma semana. Nem sabem quanto a equipa do CIP deve pagar. “É a primeira vez que tal ocorre”, confessa uma funcionária embaraçada.

São 12h:25 minutos. O avião irá pousar em Chongoene em cerca de cinco minutos para voltar a levantar voo por volta das 13h:00, mas a sala de embarque está vazia. Por volta das 12h:30 minutos, o avião, que vem de Maputo, volta a ocupar, sozinho, a extensa pista de Chongoene. Dele, descem apenas três passageiros vindos da capital do país. A assistente que pouco antes tinha estado no check-in, corre para receber os três passageiros vindos de Maputo.

Assim que os deixa na sala de desembarque, corre, novamente, agora para a sala de embarque, de modo a ir conduzir os passageiros que vão ao avião. Desta vez, o número passa da média dos cinco para sete passageiros porque incluem-se os dois investigadores do CIP. Mas o número de cinco também inclui um dos trabalhadores dos Aeroportos, que tinha chegado de Maputo na segunda-feira anterior.

Uma das passageiras do voo desta sexta-feira é uma funcionária de um Ministério que foi a Gaza na companhia de um colega em missão de serviço. Ao CIP, a funcionária pública confessa que foi por via aérea apenas por estar em missão de serviço. Se fosse uma viagem pessoal, enfatiza, não usaria voo para Chongoene por ser, nas suas próprias palavras, “uma chatice”. “Este investimento não faz sentido. O tempo que se leva do aeroporto para a cidade não faz sentido. Entendo que o aeroporto deve estar fora da cidade, mas este está longe demais”, argumenta. Como se não bastasse, acrescenta, a falta de serviços básicos também desencoraja a procura pela infra-estrutura.

Às 13h:10 minutos, o avião levanta voo para Beira, onde aterriza cerca de uma hora depois, exactamente às 14h:07. Uma vez em terra, na Beira, a nossa equipa entrevista o outro funcionário do Ministério que viajou com a colega para Gaza. Conta, desde logo, a história da viagem. “Éramos só dois passageiros: eu e a minha colega. Foi o mesmo trajecto que vocês (pesquisadores) fizeram. Viemos para aqui (Beira, a partir de Maputo), viemos deixar passageiros, levamos passageiros para Maputo, passamos por lá (Chongoene) e descemos só duas pessoas”, conta.

Para a fonte, que não vê qualquer viabilidade do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi, “era preciso que, pelo menos, se acautelasse alguns aspectos antes de se impor ali um Aeroporto”, lamentando, por exemplo que “o tempo que tu fazes da cidade (de Xai-Xai), até ao aeroporto, é muito”. Entretanto, depois de quase uma hora na Beira, o Bombardier volta a iniciar viagem, desta vez para Maputo, onde aterriza às 16h:20 minutos. Ou seja, a equipa do CIP saiu de Xai-Xai por volta das 10h e só chegou a Maputo depois das 16h:00, tempo mais do que dura uma viagem de carro da capital de Gaza à capital do país.

A segunda viagem da equipa do CIP a Chongoene foi no dia 7 de Agosto, uma segunda-feira. Cerca das 11h:00, os nossos pesquisadores fazem-se a um dos balcões do Aeroporto Internacional de Maputo para o *check-in*. A funcionária da MAHS questiona a um dos pesquisadores: “vai de trabalho?”. Mas, no lugar da resposta, o pesquisador rebate: “por que a pergunta?”. E ela responde: “pagar voo para ir a Gaza mesmo!”. É uma crítica à “operação Chongoene” a partir de dentro.

Com atraso de quase uma hora, o TM 1082, que devia ter partido às 11h:50 minutos, só às 12h:05 minutos é que sobe às nuvens. Desta vez com o capitão Fernando Bata. O Bombardier Dash 8 - Q400 aterriza na Beira por volta das 13h:20 minutos. Às 14h:10 minutos, inicia viagem para Chongoene, onde aterriza às 15h:25. Neste dia sete, a esteira rolante do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi é ligada apenas para receber uma única mala, no caso de um dos pesquisadores do CIP. O aeroporto, mais uma vez, está deserto.

O regresso de Chongoene a Maputo é no dia 11 de Agosto, uma sexta-feira. Até às 10h:10 minutos, os pesquisadores do CIP são os únicos passageiros que estão no aeroporto. De resto, são agentes da PRM,

funcionários da Migração, dos Aeroportos e da MAHS, além dos agentes de limpeza. Afinal, neste dia, os dois investigadores do CIP são os únicos passageiros que a LAM deve levar. Ou seja, se esta investigação não estivesse em curso, a LAM teria pousado em Chongoene apenas para deixar os dois passageiros vindos de Maputo.

Até à hora do embarque, às 12h:20 minutos, além dos 10 compartimentos destinados a lojas, que estão todos vazios, o mini-restaurant também está desocupado. Até que, às 12h:30 minutos, aterra o avião vindo de Maputo. Às 12h:37, mais uma imagem rara na história da aviação: um veículo de carga transporta a única mala de um dos pesquisadores do CIP. Ou seja, foram mobilizados recursos, desde o veículo, o combustível, até o condutor, tudo para transportar uma única mala que, a rigor, podia estar nas mãos do proprietário, não fosse o teste que a equipa de investigação faz sobre o funcionamento do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi.

Aos pesquisadores, resta registar mais esse momento insólito para mostrar o preço de decisões políticas menos acertadas que, no caso, terminaram num “elefante branco”. Às 13h:35 minutos, o avião decola para a Beira, onde aterra às 14h:00. Faz-se escala de mais de meia hora, até às 14h:50 minutos, quando o avião inicia a marcha com destino a Maputo, onde aterra às 16h:15 minutos. “É melhor ir de carro que isto aqui”, comenta um (a) dos (as) assistentes de voos de e para Chongoene.

## Nem voos chineses

Uma teoria que sobressai sempre que se fala do Aeroporto de Chongoene, e que foi hipótese desta pesquisa, é de que a infra-estrutura terá nascido para atender à logística da indústria extractiva no vizinho distrito de Chibuto, onde, desde 2018, a mineradora Dingsheng Minerals explora areias pesadas. A Dingsheng Minerals é uma empresa de capitais da China, o mesmo país que financiou, alegadamente a donativo, a construção do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi. No entanto, ao que constatou a pesquisa, no terreno, o aeroporto não está a ser usado pelos chineses.

Durante as duas semanas em que estivemos no terreno, não houve nenhum meio aéreo nem passageiro ao serviço da Dingsheng a chegar ou a partir do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi. Das entrevistas efectuadas no terreno, também não tivemos dados que confirmassem tal hipótese. Nas instalações do aeroporto, um agente da PRM, que disse estar afecto ao local há pelo menos dois meses, afirmou que, nesse período, nunca viu chineses das areias pesadas de Chibuto nem qualquer outro avião diferente do da LAM. Durante a pesquisa, o CIP foi até às instalações da Dingsheng, no distrito de Chibuto, para ouvir a mineradora, mas a empresa não recebeu os pesquisadores.

Entretanto, ainda que não se descarte por completo a possibilidade de um e outro trabalhador da Dingsheng ter alguma vez usado, ou um dia vir a usar, o aeroporto, é preciso assinalar que os trabalhadores de nacionalidade chinesa estão baseados no acampamento da empresa, que fica em Chibuto. Enquanto isso, a maioria dos trabalhadores moçambicanos são da classe operária, incluindo nativos de Chibuto, que não necessitam de deslocação aérea.

À excepção de alguma logística que pode ser transportada por via aérea, as areias pesadas, propriamente ditas, não se transportam em aviões, mas em camiões ou em navios – aliás, a Dingsheng está a investir na construção de um porto cais na praia de Chongoene, cerca de 65 km a Este das suas minas, em Chibuto, num caso polémico que envolve transgressões que consubstanciam violações ambientais<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Para mais detalhes, ver estudo do CIP intitulado “Extractivismo que destrói o ambiente”, disponível em <https://www.cipmoz.org/wp-content/>

## Trabalhadores entregues ao ócio

Sem voos ou, quando muito, com apenas um ou dois nas semanas em a LAM voa, o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi é dos postos de trabalho, na administração pública moçambicana, onde menos se trabalha, com o Estado a pagar a factura desse ócio. Neste Aeroporto, os trabalhadores chegaram a estabelecer uma regra, não se sabendo se à revelia ou não da direcção central da empresa. Há dias em que, simplesmente, não se fazem ao trabalho. Pelo menos até Agosto de 2023, quando esta pesquisa decorria, no terreno, nas semanas com os dois voos da LAM, por exemplo, habitualmente os trabalhadores afectos ao Aeroporto de Chongoene não trabalhavam às quartas-feiras e aos domingos.

Os mais de 10 agentes de limpeza ali afectos, pertencentes a uma empresa privada, a *Golden Clinning*, também haviam adoptado escala própria. Nas semanas com os dois voos, só iam em grande número às segundas e sextas, os dias com as escalas da LAM. Nos restantes dias da semana, apenas alguns se faziam presentes para manter limpo o “elefante branco” com o nome do Presidente. Os funcionários dos Serviços de Migração também só iam nos dias dos voos. O mesmo sucedia com os trabalhadores da Kudumba, a empresa associada ao partido Frelimo, que gere os *scanners* não intrusivos. A única trabalhadora do mini-restaurante também tinha dias que não punha os pés no aeroporto.

Mas, nos dias em que os trabalhadores das diversas áreas estivessem no local, também tinham regras próprias de trabalho. A título de exemplo, o horário normal de expediente vigente na função pública moçambicana, das 7h:30 minutos às 15h:30 minutos, não era aplicado no Aeroporto de Chongoene. Aqui, há trabalhadores que entravam às 9h:00 para saírem às 14h:00. No dia 2 de Agosto de 2023, por exemplo, uma quarta-feira, a viatura de marca Toyota, Modelo Coaster, cor branca, pertencente à empresa Aeroportos de Moçambique, recolheu os trabalhadores afectos ao Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi antes das 14h:00.

Até às 13h:30 minutos, já estava estacionada à frente do edifício, à espera do último pessoal que ainda saía dos respectivos postos. Foi assim que, antes das 14h:00, o majestoso edifício era ocupado apenas por agentes da PRM e a pela secretária que se encontrava na recepção. Com a excepção dos três, ninguém mais estava no edifício, além dos dois pesquisadores. Dos dois agentes, um estava ao celular. O director do aeroporto também estava ausente. De acordo com a única funcionária presente na Secretaria, o director estava numa reunião em Maputo. Mas, estando em Maputo, quem o devia substituir, o director do Sector de Operações Aeronáuticas, também estava ausente. Eram 15h:00 quando a funcionária nos informou que estávamos atrasados, quando a função pública moçambicana funciona até às 15h:30.

Para encontrar o substituto do director, a nossa equipa de investigação fez questão de regressar no dia seguinte. Mas, até às 13h:00 do dia 3 de Agosto, quinta-feira, o substituto não estava no aeroporto. A equipa de investigação teve de esperá-lo até às 14h:00. Quando a equipa se fez ao local, às 13h:00, estava um silêncio total no aeroporto. Havia apenas alguns trabalhadores, além dos agentes da PRM responsáveis pela segurança do empreendimento. Mas, quase todos estavam entretidos nos ecrãs dos seus telemóveis. No parque de estacionamento, havia apenas uma viatura Mahindra, pertencente aos Serviços Provinciais de Migração, o Coaster dos Aeroportos e duas viaturas particulares.

No mini-restaurante não havia um único cliente. As oito mesas (cada uma com quatro cadeiras) estavam vazias até quando, por volta das 13h:10 minutos, chegaram dois funcionários do aeroporto para o almoço. Mas não é que tenham comprado refeições no restaurante. Aliás, durante as duas semanas em que estivemos no terreno, não vimos um único funcionário a adquirir refeições no Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi. Pelo contrário, eles

traziam-nas de suas próprias casas. No entanto, quando chega a hora do almoço, usam exactamente as mesas e as cadeiras do mini-restaurante.

A própria trabalhadora é que prestava assistência aos trabalhadores que usavam, gratuitamente, um estabelecimento que existe para fazer lucro. Algo insólito, os trabalhadores nem precisavam de solicitar os serviços. Era a própria trabalhadora que o fazia. Ela já sabia que devia entregar pratos para eles servirem as comidas que traziam em tigelas. Além de comida, os trabalhadores também traziam, de casa, os seus próprios sumos e água. Ou seja, do mini-restaurante apenas usavam o espaço, cadeira, mesas, pratos e talheres, tudo gratuitamente. Para o que é o negócio do restaurante, não tiram um único tostão.

A nossa equipa de investigação fez questão de ocupar uma das mesas do restaurante. Mas, a trabalhadora não saiu do seu assento para atender eventuais pedidos de clientes. Pelo contrário, permaneceu concentrada no pequeno ecrã do seu telemóvel, onde, na falta de trabalho, gasta a maior parte do seu tempo.

Às 14h:55 minutos do dia 8 de Agosto, uma terça-feira, a secretaria do aeroporto estava fechada pelo segundo dia consecutivo. Por mais um dia, o aeroporto estava, assim, vazio, excepto com a presença de agentes da PRM, que têm a obrigação de proteger o “elefante branco”. A ociosidade que caracteriza o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi é espelhada por uma afirmação de uma das agentes da PRM afecta ao local: “é o nosso aeroporto onde só vamos dormir”.

Um outro agente da PRM considerou ser contraditório ir construir um aeroporto moderno, luxuoso e com equipamento de ponta, numa província sem infra-estruturas básicas. O resultado do que disse ser uma decisão mal pensada descreveu assim: “isto fica sempre às moscas”. A trabalhar no aeroporto, ele é uma das pessoas que sentem, na pele, a falta de serviços básicos no local. A título de exemplo, sempre que vai ou sai do local, tem de percorrer, a pé, cerca de 1 km de ou para a estrada principal, onde pode, finalmente, encontrar transporte público. Para isso também tem uma classificação: “isto é um inferno!”.

Porque no aeroporto com o nome do Presidente da República o ócio é tanto, quando os trabalhadores se cansam de mexer nos telemóveis ou de conversar, alguns até dão toques à bola, tal como a equipa do CIP lhes flagrou às 11h:50 minutos do dia 11 de Agosto, no recinto do empreendimento.

## **Assistência sai de Maputo e é mais cara que a receita obtida com as passagens aéreas**

Situado nas matas da povoação de Nhancutse e, praticamente, sem fluxo aeroportuário, o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi não tem pessoal permanente para a assistência de aviões em terra. Com efeito, a cada dia que o avião da LAM faz escala em Chongoene, o pessoal de assistência em terra deve sair de Maputo para o local, percorrendo cerca de 235 km. Trata-se de trabalhadores da MAHS, a prestadora de serviços de assistência nos Aeroportos de Moçambique que, por sinal, é participada pela própria LAM. Assim, em média, quatro funcionários viajam de Maputo a Chongoene, duas vezes por semana (nas semanas em que a LAM chega a fazer voos) para assistir à aeronave, aos passageiros e à carga que chega ou sai do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi.

Trata-se de um assistente de check-in; um oficial de placa (o que indica ao piloto o local para o estacionamento do avião); o chamado “operador” (o trabalhador que calça o avião) e o *load control* (agente de controlo de

carga da aeronave, responsável por garantir o carregamento seguro e eficiente de carga, bagagem e passageiros na aeronave, mantendo o equilíbrio e distribuição de peso da aeronave, garantindo a conformidade com as normas de segurança e otimizando a eficiência de combustível). No Aeroporto de Chongoene, o tractorista, responsável por transportar carga de e para o avião é um trabalhador dos Aeroportos baseado em Gaza, pelo que não precisa de vir da MAHS em Maputo.

Contas feitas pelo CIP mostram que a deslocação semanal Maputo-Chongoene sai muito mais cara que o valor conseguido, por exemplo, nas passagens para e/ou de Chongoene. A equipa de investigação do CIP identificou a empresa onde são alugadas as viaturas que transportam os trabalhadores da MAHS de Maputo para Chongoene. Viaturas da classe das usadas pela MAHS custam 17.510 meticaís por dia, sem motorista. Mas, às vezes, as viaturas transportando os trabalhadores da MAHS saem de Maputo para Gaza com um motorista da empresa onde é alugada. No pacote com motorista incluso, o custo diário é de 27.390 meticaís.

Por quatro ocasiões seguidas (duas por semana, durante a realização deste trabalho em Gaza), os trabalhadores da MAHS fizeram Maputo-Chongoene e vice-versa numa viatura de marca Toyota, modelo Fortuner, de última geração, 2.4 GD-6. Em outras ocasiões, a equipa usa viaturas também de primeira classe, como Mazda, Modelo BT 50. Tomando como exemplo a situação menos onerosa em que são os próprios trabalhadores da MAHS a conduzirem, isto é, um pacote sem motorista da empresa de aluguer da viatura, por duas viagens semanais (quatro dias), o custo é de 70.040 meticaís.

Mas este não é o único custo logístico que se incorre para a assistência aos voos em Chongoene. A factura inclui alojamento em Xai-Xai. Na capital provincial de Gaza, o CIP também identificou o estabelecimento hoteleiro onde se alojam os trabalhadores da MAHS. No local, os custos por noite partem de 4.500 meticaís até 6 mil, dependendo do tipo de quarto. Em média, são quatro trabalhadores, por viagem, que seguem para Gaza.

Como em média a equipa da MAHS que vai a Gaza é composta por quatro técnicos, e assumindo que a empresa paga pelo quarto mais barato, o que pode não ser o caso, alojar os quatro trabalhadores custa 18.000 meticaís a cada dia, totalizando 36 mil meticaís por semana. Para assistir aos voos das segundas-feiras, que chegam a Chongoene por volta das 15h:30 minutos, a equipa da MAHS habitualmente parte de Maputo na manhã do mesmo dia, mas, ao terminarem o trabalho, já no fim do dia, os trabalhadores pernoitam na cidade de Xai-Xai, seguindo para a capital do país na manhã seguinte, terça-feira.

No caso dos voos das sextas-feiras, que chegam a Xai-Xai por volta das 12h:30 minutos, os trabalhadores habitualmente viajam de Maputo a Gaza no dia anterior, quinta-feira, pernoitando em Xai-Xai. Findo o trabalho na sexta-feira, rumam na mesma tarde para Maputo. No dia 31 de Julho, por exemplo, a equipa que foi atender ao voo que fez escala em Chongoene, partiu de Maputo por volta das 8h do mesmo dia. Até às 12h, estava no Aeroporto de Chongoene. Para o voo do dia 11 de Agosto, os trabalhadores da MAHS chegaram a Gaza no dia anterior, 10, uma quinta-feira.

Estes custos envolvidos na logística para deslocação a Gaza, que não incluem encargos com combustível, alimentação, seguro de viagem e *perdiem* para os trabalhadores, representam mais de 50% em relação ao custo da passagem aérea Maputo-Chongoene, na LAM. Quer dizer que, no dia em que a companhia deixa pelo menos um passageiro e leva outro em Chongoene, gastam-se 47.975 meticaís só de custos de assistência em terra, numa operação que gera, de receita, apenas 24.930 meticaís.

Do ponto de vista operacional, uma vez no Aeroporto de Chongoene, os trabalhadores da MAHS fazem algumas operações de forma manual visto que, apesar de moderno e com equipamento de ponta, nem todos os

serviços estão automatizados. Nos quatro guichês de *check-in*, por exemplo, o processo é feito manualmente. Com efeito, os trabalhadores da MAHS escrevem, à caneta, nos cartões de embarque, dados como o horário de embarque. Mas, porque o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi também não está conectado ao sistema de gestão de tráfego aéreo, os assistentes da MAHS não têm como identificar, localmente, o número e a referência do assento a ocupar pelo passageiro no avião.

Nestas condições, eles têm apenas duas opções: ou telefonar para Maputo perguntar o número e a referência dos assentos vagos no avião, ou esperar pela aterragem para consultar a equipe de assistência a bordo, onde ainda há lugar para se ocupar. Neste último caso, só na sala de embarque é que os funcionários pedem os bilhetes dos passageiros para preencherem os respectivos lugares no avião.



*Sem sistema informatizado, as informações sobre os voos, nos cartões de embarque, são preenchidas à caneta, no Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi.*

No Aeroporto de Chongoene, também não se usa, por exemplo, o tapete rolante que serve para introduzir ou retirar carga do porão do avião. “Não usamos porque, às vezes, o avião só vem com uma mala”, disse-nos, no terreno, um dos trabalhadores da MAHS. Aliás, uma outra trabalhadora da MAHS, afecta ao sector de cargas em Maputo, explicou ao CIP que raramente se despacha carga para Chongoene, ela que nem se lembrava da última vez que tinha visto um “cartão de porte”, como é chamado o canhoto colado na carga com a referência do respectivo titular, com destino a Chongoene. Quando muito, disse, é uma ou são duas malas, o que, também, confirma a baixa procura por voos para Chongoene.

Questionado pelo CIP sobre a sustentabilidade da “operação Chongoene”, no geral, um trabalhador da MAHS escalado para a assistência em terra, aos voos da LAM, no Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi, fez-nos saber que essa tem sido, também, a conversa entre as equipas da MAHS quando vão a Chongoene, justamente por não entenderem a racionalidade da medida. “Eles (Direcção da MAHS) é que sabem, mas isso sai muito carro”, desabafou, apontando como alternativa a contratação de uma equipa local, baseada em Gaza.

## “É uma operação que não dá lucros” - MAHS

No entanto, confrontada pelo CIP sobre a racionalidade económica da “operação” Chongoene, a MAHS não podia ter sido mais esclarecedora. A empresa reconheceu a insustentabilidade da operação, mas atirou culpas às Linhas Aéreas de Moçambique. Ao CIP, a empresa participada pela LAM admitiu não ter nenhum encaixe financeiro na “operação Chongoene”. “Economicamente, é uma operação que não dá lucros à MAHS”, respondeu a empresa. A MAHS chegou mesmo a dizer que é “obrigada” a ir a uma operação que não gera nenhuma receita. “Sendo esta [MAHS] participada pela LAM, a qual tem obrigações sociais, que é participada pelo Estado, assim somos obrigados a acompanhar esta operação”, indicou a empresa, acrescentando que esta operação acaba sendo um risco para os trabalhadores que devem fazer o trajecto Maputo-Chongoene por via terrestre.

Por outro lado, a MAHS fez saber que todas as despesas da ida dos seus trabalhadores a Chongoene não recaem sobre si, mas sim às Linhas Aéreas de Moçambique, enquanto dona da operação. “Os custos de transporte, alojamento e ajudas de custo são imputados às Linhas Aéreas de Moçambique. Não há algum encaixe financeiro”, esclareceu a empresa. Na carta ao CIP, a MAHS também acabou por confirmar uma das principais constatações deste trabalho: que os voos para Chongoene acontecem apenas quando há um e outro passageiro. “Operação ad-hoc”, chama-lhe a MAHS, literalmente. “Porque esta operação não é regular, é uma operação até aqui ad-hoc, depende da solicitação da LAM, podendo acontecer numa semana ou não”, afirmou.



CENTRO DE INTEGRIDADE PÚBLICA  
Anticorrupção - Transparência - Integridade

À  
**Mozambique Airport Handling Services (MAHS)**

N.Ref.C.201/EC/2024

Assunto: **Pedido de informação**



Estimados,

O Centro de Integridade Pública (CIP), organização moçambicana da sociedade civil, estando a desenvolver uma pesquisa sobre o Aeroporto de Chongoene, solicita, com urgência de pelo menos uma semana, à Mozambique Airport Handling Services (MAHS), esclarecimentos sobre as seguintes questões:

1. O CIP sabe que as viaturas alugadas, em Maputo, pela MAHS (como os Mazda BT50 e os Fortuner 2.4 GD-6) para levarem os 4 trabalhadores da empresa que assistem aos voos da LAM, no Aeroporto de Chongoene, custam, na empresa onde são alugadas, entre 17.510 meticais por dia (sem motorista), a 27.390 meticais (com motorista). O CIP também sabe que o alojamento na instância onde se hospedam os trabalhadores da MAHS, em Xai-Xai, variam de 4.500 meticais até 6 mil meticais. O somatório destes custos, sem incluir os de combustível, alimentação e outros afins, está, claramente, acima do que paga o passageiro (às vezes, a LAM deixa ou leva um passageiro, em Chongoene), ou seja, 24.930 meticais. Qual é o encaixe financeiro que a MAHS faz por viagem a Chongoene e o que representa em relação aos custos da deslocação de seus técnicos de Maputo para Chongoene?
2. Qual é a racionalidade económica de a MAHS enviar pessoal de assistência em terra a partir de Maputo para assistir aos voos da LAM que aterram no Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi?
3. Não seria viável a MAHS ter trabalhadores baseados em Xai-Xai para prestarem assistência ao Aeroporto de Chongoene?

Para esclarecimentos, queiram por favor contactar:

Armando Nhantumbo: 844851528

Raúl Massingue: 848019294

Atenciosamente

Maputo, 19 de Março de 2024

O Director Executivo

Edson Cortés



Rua Fernão Melo e Castro n.º 124, Bairro da Sommerschield  
Tel.: (+258) 21 499916 | Fax: (+258) 21 499917 | Cel.: (+258) 82 3016391  
E-mail: [cip@cipmoz.org](mailto:cip@cipmoz.org) | [www.cipmoz.org](http://www.cipmoz.org) | Maputo - Mocimboa

*Pedido de informação submetido pelo CIP à MAHS.*



Ao  
Centro de Integridade Pública - CIP  
Att: Exmo. Sr. Director Executivo  
Edson Cortês

Rua Fernão Melo e Castro n. 124, Bairro da Sommerschild,  
Maputo

Ref. 041/DG/MAHS/2024

Maputo, 21 de Março de 2024

ASSUNTO: R. Pedido de Informação

A MAHS – *Mozambique Airport Handling Services, SA*, vem pela presente acusar recepção da vossa carta datada de 19/03/2024, com referência C.201/EC2024, na qual, V.Exias pede uma informação, ao que, somos de aproveitar o ensejo para esclarecer as questões conforme vossa solicitação:

1. Os custos de transporte, alojamento e ajudas de custo, são imputados às Linhas Aéreas de Moçambique – LAM, não há algum encaixe financeiro.
2. Porque esta operação não é regular, é uma operação até aqui *ad-hoc*, depende da solicitação da LAM, podendo acontecer numa semana ou não.
3. Para formar Agentes de Tráfego, é preciso cerca de dois meses, um pré estágio de três meses, após o qual, esses trabalhadores não são autónomos, devendo ser supervisionados por um a dois anos. A formação só poderia ocorrer em Maputo, o que teria que a MAHS incorrer despesas, com contratos promessa, ficariam depois a estagiar em Maputo. Manter um *staff* permanente para uma operação não regular, seria deveras onerosa para a MAHS.
4. Economicamente é uma operação que não dá lucros á MAHS, mas sendo esta participada pela LAM a qual tem obrigações sociais, que é participada pelo Estado, assim somos obrigados a acompanhar esta operação, embora reconhecendo que esta operação acaba sendo um risco para os trabalhadores pelo trajecto terrestre.

Em caso de necessidade, estamos disponíveis para um encontro para maiores esclarecimentos.

Atentamente  
Aurenço Guiule  
Director Geral

MAHS 147/16/11/18

Rua Alameda do Aeroporto, largo da Deta n°113 • Tel.:258 21 465 148/68 • Fax.:258 21 465 173 • NUIT: 400091870 • Maputo - Moçambique

Resposta da MAHS ao CIP

## Um Aeroporto sem táxi



Sebastião Mavengue é taxista. Sabe que, por norma, um aeroporto é um dos locais mais rentáveis para o seu trabalho. Mesmo assim, não vai ao Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi. Para isso tem uma explicação: “Não faz sentido”, diz, acrescentando que “aquilo não tem fluxo de voos”. Taxista em Xai-Xai, há mais de 10 anos, Mavengue até já foi ao Aeroporto de Chongoene. Mas foi porque um passageiro lhe ligou. Foi em Dezembro de 2022.

De lá para cá, nunca mais quis saber do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi. E faz analogia sobre por que nunca mais regressou ao Aeroporto com o nome do Presidente da República: “todo o pescador só vai ao rio que tem peixe. Não é sustentável ficar no

Aeroporto à espera de uma pessoa. Mesmo uma pessoa que vende tomate procura movimento. Não pode ser ao relento, onde não vêm pessoas”, afirma o operador.

Para o taxista não faz sentido percorrer mais de 30 km gastando recursos que não serão recompensados. “Tenho de pôr pão na mesa”, lembra. Na leitura de Mavengue, a falta de voos directos e regulares a ligarem Gaza a várias províncias moçambicanas e o estrangeiro é um dos problemas centrais. Nas actuais condições, quem quer chegar a Gaza, a partir de Nampula, por exemplo, tem de tomar voo para Beira e dali pagar outro para Chongoene ou ir a Maputo para depois seguir de viatura para Gaza. O taxista conta situações de táxis que chegam a Xai-Xai, a partir de Maputo, para deixarem passageiros que aterraram no aeroporto da capital do país, mas com destino a Gaza.

Sobre a frequência dos voos, questiona, por exemplo, qual é o turista que vai chegar a Gaza, na segunda-feira, início da semana laboral, e regressar na sexta-feira, justamente quando inicia o final de semana, tempo ideal para o lazer. “Se houvesse voos às sextas-feiras e que regressassem aos domingos, os turistas podiam vir passar final de semana cá”, calcula. Para a fonte, um aeroporto é de valor quando tem passageiros. Caso contrário, não vale para nada, defende.

Por isso, rebate nos termos mais contundentes o argumento segundo o qual o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi era para impulsionar o desenvolvimento da província de Gaza. “Não está a trazer desenvolvimento nenhum. Aquele aeroporto não muda nada. Não há mudança nenhuma. Não se faz sentir”, jura.

Sebastião Mavengue, entrevistado 48 horas antes de defender licenciatura em Engenharia Civil numa universidade privada, em Maputo, foi o único taxista que aceitou falar, abertamente, sobre o “elefante branco” chamado Filipe Jacinto Nyusi. Vários outros taxistas remeteram-se ao silêncio, numa província onde, historicamente, a Frelimo, o partido que governa o país desde 1975, exerce um forte controlo político. Mas, um dos taxistas que não aceitou conceder entrevista reagiu com perguntas já reveladoras do sentimento de uma infra-estrutura que não está a trazer benefícios para o sector.

“Funciona aquele Aeroporto? Funciona? Viram algum avião pousando?”, reagiu.

## Empresariado sem benefícios

Os empresários, em Gaza também não têm benefícios do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi. Neto Ernesto Maússe, que falou ao CIP em nome do Conselho Empresarial de Gaza, é um militante assumido do partido Frelimo, por isso, tem dificuldades de “chamar os bois pelos nomes”. Mas, enquanto se esforça em falar “politicamente correcto”, não passa despercebida a sua desilusão com o projecto. “Turista ficar duas horas no Aeroporto, não tem nem café, nem livro. Só encontra pessoas que lhe vão saudar”, observa. Mas, no lugar de responsabilizar o Governo dirigido pelo seu partido, prefere atacar pelo lado mais fácil.

Com efeito, Neto acusa a lentidão dos empresários em conceber serviços para a utilização do aeroporto para depois invocar a necessidade de abertura por parte da empresa gestora da infra-estrutura. “A lentidão nossa não está a conseguir responder aos desafios do aeroporto”, diz, sem apontar a que desafios se refere, num eufemismo para chamar a inviabilidade da infra-estrutura. “Os empresários devem conceber serviços e o aeroporto também deve dar espaço”, diz, lamentando que, só para a montagem de um serviço nos espaços destinados a lojas, no Aeroporto, cobra-se 15 mil meticais.

O representante dos empresários em Gaza também não consegue esconder o constrangimento que é a falta de voos regulares e o sistema de escalas em Chongoene. “Eu tenho de sofrer, ir a Maputo, mas querendo ir à Beira”, observa. O que Neto Maússe diz claramente, sem rodeios, é que o empresariado de Gaza foi totalmente excluído da fase da construção do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi. “Isso é que falhou da parte do Estado”, diz, referindo que a infra-estrutura foi uma proposta dos empresários de Gaza. “Queríamos ter estado envolvidos na construção. Mesmo sendo donativo, o empresariado podia ter feito parte da construção”, avança, insistindo que “o que está a acontecer é que, em algum momento, somos esquecidos”.

Um renomado empresário de ascendência asiática, baseado em Gaza, e também assumido membro da Frelimo, assegura que para a classe empresarial, não se sente o efeito do Aeroporto. Defende a necessidade de o Governo ser mais agressivo na captação de investimentos para tornar sustentável a infra-estrutura. “O aeroporto é importante, mas precisa de agressividade”, diz, sem entrar em detalhes, alegando não querer “arranjar problemas com o partido”.

## Exumação de corpos: um dossier sensível

Mas o Aeroporto Filipe Nyusi não só encerra problemas económico-financeiros. A infra-estrutura também encerra graves problemas sociais. Neste sentido, um dos aspectos mais críticos gerados com a implantação do aeroporto foi a forma problemática de exumação e transladação de corpos e/ou ossadas dos cemitérios familiares. A área onde foi implantado o aeroporto não era necessariamente habitacional. Historicamente, o local foi despovoado no quadro da construção das aldeias comunais, na era de Samora Machel. Com efeito, a comunidade foi transferida para a outra margem da EN 102, onde foi construída a aldeia comunal. No entanto, as pessoas mantiveram as campas dos seus ente-queridos no local, ao mesmo tempo que continuaram a usar a área para novos funerais.

Por isso, para dar lugar à construção do aeroporto que leva o nome do Presidente da República de Moçambique, foi preciso remover túmulos, agredindo a moral de uma comunidade para a qual as campas são sagradas. No entanto, ao invés de contratar serviços especializados, o Governo contratou residentes locais para realizar um trabalho tão sensível e que exigia perícia. Como resultado, alguns corpos, sobretudo os que ainda não se

encontravam completamente decompostos, tiveram de ser dobrados e forçosamente introduzidos em pequenos caixões<sup>7</sup> (os residentes chamam-lhes caixotes) produzidos localmente, sem qualquer especialização.

Perante a situação que violentava a dignidade dos mortos e a moral dos vivos, algumas famílias preferiram improvisar os seus próprios caixões, feitos à base de caniço, uma planta nativa abundante em cursos de água, como lagoas e rios. É nesses objectos rudimentares que algumas famílias preferiram embrulhar corpos dos seus ente-queridos, no lugar de dobrá-los para caberem em pequenos caixões. Em Nhacutse, este é um *dossier* extremamente sensível. Para toda a população, falar deste caso é “lembrar-nos das dores”.



Roda Mussá, 71 anos de idade, é uma das pessoas que viu ossadas de um de seus ente-queridos a serem dobradas para caberem no caixão. Mussá tinha, em Nhacutse, duas campas; do filho, falecido em 2000, e do esposo, falecido em 2003. Mas foi a transladação dos restos mortais do marido que mais dor lhe causaram: não cabiam nos pequenos caixões e, como Mussá não tinha condições, viu as ossadas a serem forçosamente introduzidas no caixão.

“Dobraram os pés até eles caberem. Vi com os meus próprios olhos. Foi uma dor profunda”, lembra. Por sua vez, Carlos Mahumane viu as sepulturas onde estavam depositados os restos mortais de seus dois irmãos, dois avôs e uma tia a serem cavados. No seu caso, eram os restos do seu avô que não cabiam no caixão, de tal modo que a tampa de cima não fechava. “Por isso, em cima do caixão, tivemos de amarrar com uma capulana porque, em si, o caixão não se fechava”, narra. “Aquilo me doeu muito e ainda hoje me dói”, enfatiza.

Enquanto isso, Feliciano Mahumane tinha sete campas no local agora ocupado pelo Aeroporto. Para começar, diz ter sido doloroso voltar a ver corpos dos seus ente-queridos. “Voltar a ver alguém que tinha sido enterrado, não é fácil. Até hoje, não estou sossegado”, conta. Duas das sete campas, com as urnas dos seus irmãos, eram relativamente recentes, de 2017. “Os corpos ainda eram inteiros. Reavivaram-me a tristeza”, diz.

Segundo a fonte, os corpos dos seus também não cabiam no que chama por “caixote”. Por isso, um dos sete cadáveres teve de ser introduzido à força num dos pequenos caixões. “Foi difícil ver aquilo”, diz. Um outro corpo foi poupado porque o respectivo caixão ainda estava em mínimas condições para ser trasladado. Um outro caso de Feliciano Muhambe foi com a campa do seu pai, falecido em 1971. Ao que conta, os homens das escavações não encontraram nenhuma ossada do seu falecido pai, segundo ele porque não foram a fundo e porque já era noite, tendo-se apenas recolhido alguma areia. “Doeu-me”, confessa.

Por sua vez, Marcelina Massingue, 67 anos, tinha um total de oito campas, onde repousavam filhos, esposo, avô, cunhada, entre outros ente-queridos. Mas, das oito, só se conseguiu localizar ossadas em apenas seis campas. “No caso dos três não encontrados, só se tirou areia e meteu-se no caixão”, conta. Com túmulos que não foram localizados, em Nhacutse acredita-se que tenham ficado restos mortais na área onde hoje é o aeroporto.

Alzira Muchanga, 60 anos, também é uma das pessoas que viu as escavações a não resultarem em nada. Mesmo depois de uma cova profunda, os restos de um dos seus familiares não foram localizados. Aí, conta, a

<sup>7</sup> Um residente entrevistado, pela Lusa, em 2021, falou até de mutilação de cadáver de sua mãe. “Eles partiram [o corpo ao meio] e o dobraram para conseguir metê-lo nos seus caixões”, disse Vasco Francisco, 47 anos. De acordo com Vasco, o corpo da mãe foi cortado ao meio, mas, mesmo assim, não coube no caixão, que foi transferido para um novo cemitério aberto, na presença da família da malograda. “Levaram uma capulana, amararam a tampa do caixão e foram meter lá no novo cemitério. Eu chorei”, lembrou o agricultor, acrescentando que a “comunidade não pôde fazer nada porque eles disseram que são ordens do Governo” (Lusa, 2021).

saída foi chamar-se uma pá escavadora dos chineses que construía o aeroporto. Mas, mesmo a intervenção da máquina só resultou na localização de algumas das ossadas. “Só se apanhou alguns ossos”, garante. Muchanga conta, por outro lado, que quando as pessoas se voluntariaram a fabricar caixões à base de caniço para embrulhar os seus ente-queridos, encontravam barreiras dos responsáveis pelo transporte das urnas que, alegadamente, dificultavam a tentativa da população em dar a mínima dignidade aos seus, afirmando que não podiam transportar os corpos em palhas porque iriam sujar a viatura. Foi quando os populares prometeram, também, embrulhar os corpos em roupas, como forma de reforçar o caniço.

O trabalho de exumação e transladação de corpos era extenuante. Começava logo às primeiras horas do dia e prolongava-se até à noite, ao ponto de se ter que usar lanternas para dar continuidade ao trabalho. Zefanias Tovela, 52 anos, conhece muito bem esta história. Afinal, foi uma das pessoas envolvidas nas exumações. Confirma que o trabalho era pesado. Ao que conta, as equipas eram formadas por duas pessoas para exumar cada cadáver. Em média, explica, um par exumava cerca de oito cadáveres por dia. Calcula que tenha trabalhado nessa jornada durante mais de um mês.



O que Zefanias Tovela viu nas noites e dias de exumação de corpos não sai da sua memória. “Vi ossos e dentes de mortos”, recorda. Confirma que os caixões eram pequenos e, como tal, vários corpos não cabiam. Por outro lado, confessa que não tinha conhecimento especializado e que nunca tinha feito um trabalho de género. “Foi por causa de fome que aceitei o trabalho. Não sabia nada disso. Era forma para ter pão”, afirma, confirmando, também, ter aberto covas profundas, sem nunca encontrar restos mortais.

Por cada corpo desenterrado, conta, o Governo se comprometeu a pagar, apenas, 150 meticais por pessoa. Mesmo assim, anota, o Governo ficou a dever-lhe 3.500 meticais. “O nosso Governo dá dinheiro a ele mesmo. Nós somos esquecidos”, lamenta. De acordo com Zefanias Tovela, as condições de trabalho também eram péssimas. Não havia capacetes. As botas acusavam cansaço. As máscaras de protecção eram usadas durante dois dias, mesmo com o suor resultante do trabalho pesado que se desenvolvia. As luvas não eram apropriadas. Não havia produtos próprios para a sua higienização.

Zefanias Tovela também dá aso a um dos relatos populares recolhidos em Nhacutse, segundo o qual algumas pessoas da comunidade envolvidas na exumação e transladação de corpos desenvolveram, mais tarde, transtornos psicológicos (na linguagem popular, enlouqueceram). As comunidades contam que um dos residentes que desenvolveu distúrbios mentais está desaparecido, depois de ter abandonado casa, esposa e filhos. Um outro residente, que também esteve envolvido na operação, perdeu a vida, o que, ao nível da comunidade, está a ser associado ao trabalho realizado.

Numa comunidade, onde as crenças mágicas estão enraizadas, Tovela não tem dúvidas de que esse é o preço da “zanga” dos mortos, cujo eterno descanso foi interrompido pelos homens das exumações. Segundo Tovela, o colega que teve perturbações chegou a referir-se a fantasmas que lhe perseguiram a perguntarem-lhe porque os tinha exumado. “Os fantasmas diziam para lhes devolver”, conta.

Diferentemente de alguns de seus colegas, Tovela não perdeu a vida nem desenvolveu perturbações psicológicas. Mas, queixa-se de problemas no peito. Até porque quando o entrevistamos saía do centro de saúde local, para onde tinha ido carregar mais uma bateria de medicamentos. Aliás, a dado passo, a entrevista foi interrompida

por uma tosse profunda. “É TB”, diz, entre sorrisos, enquanto nos anuncia a doença que acredita ter contraído nas exumações de corpos, a tuberculose.

David Mathe, 46 anos, também trabalhou nas exumações. Tal como Tovela, Mathe não tinha nenhuma experiência, tendo aderido ao que chama por “projecto” apenas devido à fome. Conta que o trabalho era duro, sendo que os 150 meticais por cada corpo eram bastante irrisórios. “Houve covas que a gente ia até ao pescoço para, mesmo assim, não encontrarmos nada”, conta, acrescentando que, em outros casos, só se encontravam pequenos vestígios, como tecidos de roupa.

Nas suas contas, o trabalho terá durado pouco mais de um mês, mas, as sequelas, essas nem o tempo apaga. “Assustei. Até hoje não me esqueci. Desde que nasci, nunca tinha visto aquilo”, afirma Mathe, que se diz arrependido por ter abraçado um trabalho que, segundo ele, também lhe causou “doença de peito”. Os corpos e/ou ossadas retirados de Nhacutse para dar lugar ao Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi foram trasladados para um cemitério comum. No novo cemitério, o tratamento foi igual, independentemente das condições que existiam no cemitério familiar. Assim, os corpos e/ossadas exumadas de campas que haviam sido construídos com material convencional, foram apenas depositados nas covas, sem se erguer novas campas, o que também gerou descontentamento na comunidade.

A população lembra que, no início do projecto, houve promessa de que quem tivesse campas melhoradas em Nhacutse, seis meses depois, seriam melhoradas também no novo cemitério, o que nunca mais se concretizou. Das oito campas que Marcelino Massingue tinha, por exemplo, duas delas eram de material convencional, blocos, mas, no novo cemitério, as sepulturas foram cobertas com a areia que foi retirada durante a abertura da cova.

O CIP foi ao cemitério de Manganheto, para onde foram trasladados os restos mortais removidos para dar lugar ao aeroporto. Quem não conhece as delimitações do cemitério, caminha por cima de campas sem se aperceber, porque tudo não passou de abrir e fechar a cova, em alguns casos sem, sequer, uma elevação para identificar a sepultura. A campa de Lídia Mandlate é uma delas. Quando Mandlate morreu, em 2008, a sua campa tinha cuidados da família. Mas, em Manganheto, o local onde os seus restos foram depositados, nem se percebe que é campa. O terreno está plano e nada sinaliza que se está por cima de um local sagrado.

Carlos Mahumane não está morto, mas viu duas campas de seus irmãos, duas de seus avós e uma de sua tia a serem exumadas. Mas, no cemitério de Manganheto, as cinco campas de seus ente-queridos também não estão visíveis porque Mahumane e família não conseguiram construir, na nova casa dos seus ente-queridos, campas melhoradas. O que conseguiram foi introduzir cruzeiros sobre o terreno plano, mas mesmo as cruzeiros, de tão frágeis, já estão a cair.

De acordo com os locais, cada família cuja campa foi removida, em Nhacutse, teve uma compensação com um valor de 11 mil meticais, independentemente do número de campas, o que as comunidades consideram como injusto.

## Indemnizações

O problema das indemnizações associadas à construção do Aeroporto de Chongoene não se limita às campas. Estende-se para áreas de produção agrícola, que tiveram de ceder à construção da infra-estrutura com o nome do Presidente da República. Estima-se que eram mais de 400 famílias que praticavam agricultura na área que é, hoje, aeroporto. No local, produziam-se culturas diversas, tais como mandioca, amendoim, milho, feijão e batata-doce.

Celeste Mondlane, 54 anos, viúva, nasceu no local onde hoje é Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi. Mas, quando a infra-estrutura chegou, ela já não vivia no local. Tinha-o abandonado nos tempos das aldeias comunais. Mas ainda fazia machamba no local. Por isso, ela foi uma das afectadas. Perdeu o que era a sua fonte de sobrevivência, a troco de apenas sete mil meticais. Mas, o seu caso até pode ser considerado como sendo dos menos gritantes, atendendo que houve pessoas que receberam apenas 4.500 meticais.

Como se não bastasse, as comunidades que perderam machambas não tiveram espaços alternativos para a prática de agricultura, o que lhes deixa sem meios de subsistência, deteriorando ainda mais as suas condições de vida. Há, inclusive, já relatos de fome. “Levaram tudo e não nos deram nada”, afirma Celeste Mondlane. Mas Mondlane lembra como, no início do projecto, houve promessas para as devidas indemnizações. A falta do cumprimento dessa promessa já levou os residentes de Nhacutse a se amotinarem na EN102, bloqueando a via que liga Chongoene e Chibuto. Mas o Governo mobilizou a Polícia para reprimir os manifestantes.

Para as comunidades locais, o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi é sinónimo de desgraça desde a fase de construção, quando viram os postos de trabalho, incluindo para as actividades que não exigiam qualificações especializadas, a serem ocupados por pessoas vindas de fora da zona.

“Este Aeroporto não nos serve em nada. Nem nossos filhos tiveram ou têm trabalho aqui. Todos vêm de longe”, conta Mondlane. Questionada sobre a utilização da infra-estrutura pela população local, respondeu com uma pergunta: “como havemos de subir avião se nem dinheiro temos?”.

Deliciosa Whate também vive em Nhacutse. Sente-se, igualmente, enganada. Ao que conta, no início do projecto houve promessas de assentamentos justos mas na prática, explica, o que se viu foi outra coisa. “Fomos enganados”, afirma. “O que nos prometeram não é o que nos deram”, assinala. Para Whate, o aeroporto com o nome do Presidente da República não serve em nada à população. “Não temos nada a ganhar. Só ganhamos a emoção de que temos aeroporto. Nem nossos filhos trabalham aqui. Se lhes dessem trabalho pelo menos na área de limpeza. Mas este é um aeroporto que só trouxe tristeza para as nossas vidas”, refere.

Por isso, a fonte vai longe. Diz que mau grado os residentes de Nhacutse não terem sido questionados, antes da construção da infra-estrutura, o que preferiam porque, de certeza, diriam quais eram as suas prioridades que, de forma alguma, incluem aeroportos. “Escolheríamos hospital, escola secundária ou até universidade porque nossos filhos, quando terminam a 10ª e 12ª classes, percorrem longas distâncias para continuarem a estudar. Isso é que dá falta aqui em Nhacutse”, diz.

Na área de saúde, Nhacutse até tem um centro de saúde, mas, de acordo com Deliciosa Whate, não é suficiente para atender a demanda, ainda mais porque afluem pacientes vindos de outras aldeias. Na educação, explicou, a escola secundária existente só lecciona até 10ª classe, pelo que, a partir da 11ª, os pais e/ou encarregados de educação devem pagar transporte para os filhos. No seu caso, Deliciosa Whate tem de pagar, diariamente, um total de 40 meticais de transporte para a escola do filho, o que é difícil para uma pessoa sem emprego e que perdeu machamba para o aeroporto.

## Reassentar fora dos padrões locais

O local onde foi instalado o Aeroporto de Chongoene abarcava três casas de igual número de famílias. Por isso, os três agregados tiveram de ser reassentados, juntamente com uma quarta família, que foi compensada por ter cedido o seu largo espaço para a construção de casas para todos os reassentados. As casas de reassentamento estão situadas logo à entrada do Aeroporto. São casas de uma qualidade aceitável. Cada uma tem três quartos, sala, cozinha e casa de banho internas, dispensa e varanda. Cobertas a chapas, incluem o chamado “tecto falso”.

Não menos importante ainda, as casas foram equipadas. No quarto principal, há cama para um casal. Nos restantes dois quartos, está igual número de camas, mas pequenas. A sala tem uma pequena mesa plástica, de quatro lugares e respectivas cadeiras, além de um pequeno fogão eléctrico, de uma boca. À volta dos quintais, foram construídos os respectivos muros de vedação que, também, incluem portões (uma para viatura e outro para peões). Tanto as casas como os muros de vedação e portões foram pintados. Tudo de vida urbana. Aliás, o verde-claro perdido nas matas de Nhacutse não deixa ninguém passar sem reparar nas casas, que são o primeiro chamariz antes de se chegar ao luxuoso Aeroporto de Chongoene.

Mas, o aspecto bonito das casas contrasta com o que se vive nas quatro paredes. É que essas casas luxuosas não vão ao encontro dos padrões locais de vida. De simples palhotas que dividiam espaço com machambas, as comunidades viram o reassentamento a lhes mudar, radicalmente, o modo de vida. De uma vida quase primitiva, ascenderam à modernidade, mas sem condições para pagar pelo preço desse “desenvolvimento imposto”. Contrariamente às casas que construía com recurso a material local, as casas convencionais que lhes foram entregues têm custos de manutenção, que os reassentados não conseguem arcar.

Os sinais desse “dilema do desenvolvimento” são visíveis a olho nu. Quem entra nas casas, pela primeira vez espanta-se com construções precárias, feitas a caniço, que nasceram dentro dos quintais, contradizendo com o aspecto de “modernidade” que se vê por fora. São casas de banho e cozinhas para substituírem as convencionais das casas de alvenaria, que requerem água para a sua manutenção. Sem dinheiro para pagar pela água canalizada que lhes foi ligada, os reassentados preferiram transportar o “modus vivendi” do “antes”, quando, por exemplo, no lugar de sanitários com autoclismos, à base de fossas sépticas, satisfaziam as suas necessidades fisiológicas em latrinas.

Por sua vez, as cozinhas de construção precária substituem as internas das casas melhoradas. Nem os pequenos fogões eléctricos são usados. Aliás, os poucos quilowatts que os reassentados às vezes conseguem, mal chegam para a iluminação. Consequentemente, fazem como era no tempo das suas palhotas: recorrem ao combustível lenhoso para confeccionarem os seus alimentos. A noite encarrega-se de trazer outro vestígio da falta de dinheiro para a corrente eléctrica: escuridão em casas ligadas à rede nacional de energia.

Às 18:00h do dia 8 de Agosto de 2023, por exemplo, apenas uma das quatro casas é que tinha uma lâmpada acesa. As restantes três estavam às escuras: os donos não tinham conseguido recarregar os seus contadores eléctricos. Apenas a estrada à sua frente, que dá acesso ao majestoso Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi, é que estava iluminada, à base de energia fornecida por painéis solares.

A falta de recursos também afecta a durabilidade das casas, pois, praticamente, não beneficiam de qualquer manutenção. Por isso, na sua maioria, as casas já sofrem de infiltrações de água nos dias chuvosos. Ainda por falta de manutenção, pelo menos uma das casas tornou-se abrigo de aves. Os portões também estão a cair. O CIP escalou casa por casa e constatou que o denominador comum é o mesmo.



Casimiro Macamo e Ana Mavila são velhos. Não sabem dizer quantos anos têm, mas sabem dizer que viviam, exactamente, onde hoje é o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi. Constituem uma das quatro famílias que beneficiaram de reassentamento, nas casas de T3. Vovós Macamo e Mavila até estão satisfeitos pelas casas melhoradas que receberam, mas não deixam de se queixar da mercantilização das suas vidas, uma vez que tudo é preciso pagar.

Eles são prova viva da pobreza que se agravou desde que cederam os seus terrenos, que incluíam meios de subsistência, para a construção do aeroporto. Falta-lhes tudo, menos a esperança de viver. Aquando da nossa passagem, a água na torneira jorrava porque o filho, que veio da África do Sul, acabava de pagar pela religação do precioso líquido, cuja canalização já havia sido cortada por dívidas.

“Quando cortam água, não tomamos banho. Só desenrascamos para cozinhar”, explica Casimiro Macamo. Para contornar o problema de água, o casal optou pela construção de casa de banho e cozinha exteriores, com recurso a material local. É onde os dois idosos se lavam e cozinham. Quando a entrevista decorre, o quintal onde vivem começa a ser engolido pela escuridão. Afinal, não conseguiram adquirir energia. O pequeno fogão eléctrico que receberam já está a enferrujar. Nunca sequer o usaram e nem sabem como fazê-lo. Cozinham do lado de fora, com recurso à lenha.

Com a vida “mercantilizada”, lembram-se do passado que o aeroporto levou. “Lá éramos pessoas. Não nos faltava nada. Tínhamos laranjas, tangerinas, abacates, cocos, bananas, feijão, galinhas, cabritos e muito mais”, diz Casimiro Macamo. De acordo com os idosos, antes, era só sair de casa e já estavam na machamba, mas, hoje, devem percorrer mais de um quilómetro, o que se torna uma missão complicada pela sua idade avançada, eles que mal se locomovem.

Vizinha do casal Macamo e Mavila, Laurinda Mbazina também é velha e não sabe que idade tem. A sua história é praticamente a mesma. Já viu água cortada por falta de dinheiro para pagamento, até que um familiar pagou pela religação. Não teve outra saída senão a construção de uma casa de banho de caniço, do lado exterior da casa convencional que, segundo ela, tem custos elevados com a manutenção. Energia para iluminar a casa nas noites também não tem. Por isso, o fogão eléctrico também não é usado.

Na primeira pessoa, vovó Mbazina conta que, desde que abandonou o seu anterior modo de vida, quase rudimentar, para ir à modernidade, trazida pelo reassentamento, a sua vida mudou bastante. Lamenta que, hoje, nem machamba tenha, desde que o aeroporto lhe levou o espaço. Actualmente tenta lançar algumas culturas dentro do quintal, uma vez que a terra que lhe foi emprestada fica longe, ainda mais para quem tem dificuldades de locomoção pela idade.

José Cuna, 42 anos, vive numa das quatro casas de reassentamento. A casa pertencia ao avô, que perdeu a vida. Cuna agradece pela casa melhorada recebida, mas diz que a mesma não resolve o problema da falta de meios de subsistência, tais como machambas e benfeitorias, arrasados para a implantação do aeroporto. Cuna confirma que usar as casas atribuídas tem um custo elevado, contrariamente ao anterior “modus operandi”. “Podemos ter casas bonitas, mas têm custos como de água e de energia”, refere. A torneira da casa onde vive Cuna está a enferrujar. Com razão: não jorra água há meses e ele explica: porque “cortaram por dívida”.

Aliás, o entrevistado só dormiu dois anos na casa convencional. Posteriormente, tratou de construir uma casa com material precário, ao lado da casa convencional. É, pois, na casa de caniço onde dorme. Explica que a casa oferecida carece de cuidados de limpeza que, desde logo, dependem de disponibilidade de água. Por isso, substituiu a casa de alvenaria pela de caniço, da mesma forma que, no lugar de usar a casa de banho interna, construiu duas latrinas a caniço, num dos cantos do quintal.

De igual modo, José Cuna construiu cozinha externa com recurso a material local. Também diz que, aquando da entrega das casas, houve promessas de montagem de tanques para a retenção das águas das chuvas e, deste modo, evitar erosão. Mas nada disso se viu. Por isso, reitera que ter a casa convencional foi bom, mas lamenta a falta de condições para a sua utilização. Aliás, desde logo, queixa-se de falta de emprego, afirmando que, no aeroporto só trabalham pessoas vindas de fora de Nhacutse.

## “Foi um erro”

Carlos Mhula é uma das poucas vozes de Gaza dissonantes ao partido Frelimo. Conhece por perto o caso do Aeroporto de Chongoene, incluindo o *dossier* de exumação e transladação de cadáveres e ossadas humanas. Aliás, activista de direitos humanos, Carlos Mhula prestou assistência às famílias vítimas da demolição de campos dos seus ente-queridos e da expropriação das suas terras. Ao CIP, ele começa por dizer que, para a população de Gaza, aquele não é Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi, mas sim Aeroporto de Nhacutse e/ou Chongoene. “Isso de Filipe Jacinto Nyusi é político. Não nos identifica”, refere, explicando que, localmente, a infra-estrutura é mais tratada por Aeroporto de Chongoene.

Para o activista, a construção do Aeroporto de Chongoene foi um erro, ele que entende que não há como o empreendimento ser viável. E derruba teoria atrás teoria. “Areias pesadas não se transportam em aviões”, diz. Sobre um eventual fluxo aeroportuário originado pelas areias pesadas, diz que, por natureza, os chineses não são extravagantes. Pelo contrário, observa, no lugar de esbanjamentos, sendo eles altamente calculistas, não lhes imagina a mobilizarem aviões para um percurso que podem fazer por via terrestre e de forma mais económica.

Como se não bastasse, acrescenta, “as areias pesadas de Chibuto ainda é uma mulher grávida, que estamos à espera de dar filho. Não é ir pagar colégio por 20 anos só porque tem resultados de ecografia”. Segundo a fonte, o que as areias pesadas de Chibuto precisam é de estrada à altura, porto cais, energia e outras condições para alavancar e evacuar a produção. Sobre a teoria de que o Aeroporto de Chongoene terá surgido para viabilizar uma zona franca de desenvolvimento centrada no ecoturismo, a partir do parque de Banhine, em Gaza, de Gonarezhou, no Zimbabwe, e do Kruguer, na África do Sul, que são fortes atracções turísticas que, alegadamente, poderiam ter Chongoene como porta de entrada, Mhula entende que um aeródromo já era suficiente.

Sobre o turismo, corrobora que, embora a província de Gaza seja referida como um importante destino turístico do país, em termos práticos, não tem um fluxo de turistas que justifique um aeroporto da dimensão de Chongoene. “Alguém mesmo vai sair de Berlim, Moscovo ou Paris para vir a Gaza para turismo”, questiona, destacando que, em termos práticos, até a província de Inhambane supera Gaza em termos de fluxo turístico, havendo mais turistas a escalarem Vilankulo, Bazaruto ou as Praias de Tofo e Barra.

E, quando olha para a localização das principais referências turísticas de Gaza, como Bilene, situado a mais

de 100 km por estrada de Chongoene, o activista acha ainda mais uma operação inviável. E dá um exemplo: “Imagina pôr aeroporto em Zavala para ir a Vilankulo?”. Mhula vai mais longe afirmando que, por falta de uso da infra-estrutura, em algumas partes do recinto do aeroporto podem voltar a germinar os canhoeiros que foram derrubados. Aliás, comenta sobre as escalas da LAM para deixar ou levar uma pessoa em Chongoene, assinalando ser uma sangria a uma empresa em sufoco financeiro, tudo para atender a expedientes políticos. “Estão a ver uma empresa como a LAM, em bancarrota, com um encargo desses? É só para prejudicar a falida LAM, que é obrigada a aterrar para levar um passageiro”, refere.



Na leitura de Carlos Mhula, o que o país precisa, para começar, é de uma Estrada Nacional Número 1 em condições, e não o actual “buraco nacional” chamado EN1. A fonte não tem dúvidas de que o Aeroporto de Chongoene é mesmo um elefante branco. “Criou-se um elefante sem alicerces e o meu medo é, com o andar do tempo, não haver nem dinheiro para pagar salário. São as taxas de embarque, estacionamento, etc., que dão receitas a um aeroporto”, diz, sublinhando que, sem, praticamente, aviões a aterrar em Chongoene, não haverá encaixe de receitas. “O Aeroporto de Chongoene é algo que não nos beneficia”, afirma.

Sobre a forma como foram feitas as exumações e transladações de ossadas em Chongoene, considera o caso como um problema criminal. Para Carlos Mhula, o Conselho de Estado Provincial de Gaza e os Serviços Provinciais de Infra-estruturas, simplesmente, não entenderam que a ideia de beneficiar comunidades locais, privilegiando mão-de-obra local, não se aplicava a um trabalho tão sensível como a exumação e transladação de corpos e/ou ossadas.

Como resultado, denuncia, os envolvidos na actividade não só dobraram corpos, sobretudo os que ainda não se encontravam completamente decompostos, como, também, tiveram, nas palavras da fonte, de esartejá-los para caberem nos pequenos caixões localmente produzidos. “Esartejaram corpos em frente de famílias para caberem nos caixões. Isso foi penoso<sup>8</sup>”, conta. Para Mhula, era crucial ter-se alocado um psicólogo para assistir às vítimas deste “crime”, sob risco de desenvolverem doenças de foro psicológico.

Sobre a perda de machambas, Carlos Mhula afirma que o problema foram as compensações. Também fala de promessas não cumpridas para a contratação de mão-de-obra local durante a construção e operacionalização do aeroporto.

---

8 Numa entrevista à Lusa, em 2021, Carlos Mhula descreveu, ainda, o processo de exumação de corpos como uma “agressão grosseira” à moral das famílias. “O Governo devia ter contratado uma empresa especializada na exumação de corpos e não deixar que seja a comunidade, porque a comunidade não tem a perícia”, frisou, na altura, o activista, acrescentando que, mesmo no novo cemitério, a forma como os corpos foram enterrados atenta contra os hábitos e costumes das comunidades daquela província. “Na nossa cultura, ao enterrar alguém, o corpo desta pessoa não deve estar virado para o nascente ou para o pôr-do-sol. Não só, a hora de fazer uma cerimónia fúnebre não pode ser de noite, como foi feito neste caso. Há um horário que deve ser obedecido com todo rigor”, contou o activista (Lusa, 2021).

## Autoridades esperam que população e mineiros viabilizem o aeroporto

Desde Agosto de 2023 que o CIP procura as autoridades competentes para obter reacção sobre os dados narrados neste estudo. A primeira vez que o CIP o fez foi mesmo no Aeroporto de Chongoene, onde tentou falar com o director Jacinto Mudaca. Entretanto, a resposta que nos foi dada, na secretaria do aeroporto, foi de que o director estava em Maputo. Foi quando o CIP contactou, directamente, Jacinto Mudaca por via telefónica. Mas o director disse que precisava de comunicar à Direcção geral da empresa Aeroportos de Moçambique, tendo, para o efeito, solicitado as perguntas em causa.

Enviamos as perguntas, mas, até ao fecho deste estudo, Abril de 2024, oito meses depois, nunca mais houve entrevista. O que se seguiu foi que a assessoria de imprensa dos Aeroportos de Moçambique contactou o CIP, não para dar entrevista ou resposta às nossas perguntas, mas para negociar uma forma de “controlar” o rumo da pesquisa. Com efeito, desde Agosto que a assessoria de imprensa da empresa não “consegue” organizar uma entrevista sobre o Aeroporto de Chongoene, ao mesmo tempo que insiste para que o CIP faça um trabalho “construtivo”, respeitando toda a filosofia por detrás de um empreendimento que, ao que tentaram nos convencer, nunca se tornou rentável porque começou a operar em meio à Covid-19.

Com a insistência para entrevistar a Direcção dos Aeroportos de Moçambique, a assessoria de imprensa da empresa chegou a apelar ao CIP, em finais de 2023, para que esquecesse o assunto, alegadamente porque havia assuntos mais candentes, numa clara alusão às polémicas eleições autárquicas que marcaram quase todo o segundo semestre do ano passado.

Entretanto, confrontado por jornalistas, em Outubro de 2023, sobre a rentabilidade do Aeroporto de Chongoene, o presidente do Conselho de Administração (PCA) dos Aeroportos de Moçambique, Américo Muchanga, desdramatizou a inviabilidade da infra-estrutura. Para o PCA dos Aeroportos de Moçambique, uma empresa em grave crise financeira, o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi apenas ainda não começou a render satisfatoriamente na arrecadação de receitas aeroportuárias, estando a infra-estrutura ainda em crescimento, assinalando que é preciso tempo para o seu crescimento.

“O Aeroporto de Chongoene está num estado de infância. Qualquer infra-estrutura de aeroporto que se coloca num grande sítio tem algum tempo para crescer”, disse Américo Muchanga, citado pelo Jornal O País (Borges, 2023). O PCA dos Aeroportos, que foi interpelado à margem de um evento público, na cidade de Maputo, colocou como uma das equações para a rentabilização da infra-estrutura, a criação de condições para que a população de Gaza use a infra-estrutura.

“É preciso criar condições para que toda a população que vive em Gaza e que vive nos arredores do Aeroporto de Chongoene possa usá-lo como o seu local a partir do qual apanha o avião para as suas viagens” (idem)<sup>9</sup>. Por outro lado, Américo Muchanga disse que estava em discussão a possibilidade de mineiros moçambicanos, a trabalharem na África do Sul, regressarem às suas casas de avião, usando o Aeroporto de Chongoene. Trata-se de uma hipótese igualmente problemática, sobretudo tendo em conta que, tradicionalmente, os mineiros moçambicanos baseados na África do Sul regressam ao país no fim de ano e com carga a sobrelotar as suas viaturas, com trouxas claramente inviáveis de transportar de avião.

<sup>9</sup> Entretanto, nas entrevistas efectuadas pelo CIP, no terreno, a população local deixou claro não ter condições nem interesse em usar o Aeroporto, clamando, pelo contrário, por serviços essenciais, como estradas, escolas, hospitais e água. Por sua vez, o activista Carlos Mhula questionou, já nessa altura, a possibilidade da rentabilização da infra-estrutura pelo bolso da população, nos seguintes termos: “será que alguém de Chicualacuala quer fazer tantos quilómetros para Chongoene para apanhar avião? Alguém de Chókwe quer fazer mais de uma centena de quilómetros para ir apanhar avião em Chongoene? Gaza é só Xai-Xai e Chibuto? Qual é o dinheiro que a população de Gaza tem para apanhar avião?”

## Em busca de interessados

Em menos de um mês depois das declarações do PCA dos Aeroportos de Moçambique, o Jornal Redactor noticiava que, em busca de interessados pelo Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi, uma comitiva da empresa dona daquela infra-estrutura iria trabalhar em Joanesburgo, capital económica da África do Sul, no final-de-semana de 18 e 19 de Novembro.

“Na ‘cidade do ouro’, a comitiva da empresa Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi tem previstos dois encontros, o primeiro, este sábado (18 de Novembro) com a direcção da Associação dos Trabalhadores Moçambicanos nas Minas e Farmas da África do Sul (ATMIFAS) e, o segundo, no domingo (19 de Novembro) com os líderes da comunidade moçambicana em Joanesburgo”, escreveu o Jornal na edição de 17 de Novembro (Taimo, 2023).

De acordo com a publicação, a ideia era animar a comunidade moçambicana radicada na África do Sul, em geral, e os mineiros, em particular, a privilegiarem a via aérea nas suas movimentações da terra do Rand para Moçambique e vice-versa. “Nos dois encontros, o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi pretende convencer os mineiros e a comunidade sobre as vantagens de usar esta infra-estrutura para flexibilizar o regresso à casa, que tem sido caótica por alturas da quadra festiva” (idem).

## “Como voar sem passageiros?” – director da Fly Modern Ark

Tal como os Aeroportos de Moçambique, o CIP também contactou, sem sucesso, as Linhas Aéreas de Moçambique, para obter reacção da companhia nacional de bandeira sobre que peso a “operação Chongoene” representa para as suas, também já deficitárias, contas. Quem aceitou falar ao CIP, em Novembro de 2023, foi o director executivo da Fly Modern Ark (FMA), a empresa que desde Abril gere a LAM.

Theunis Crous não aceitou partilhar os números da LAM na “operação Chongoene”, particularmente os gastos que a empresa incorre, bem como a receita que consegue. No entanto, o dirigente da FMA reconheceu, na altura, que a situação de Chongoene não é favorável, indicando que o aeroporto não tem fluxo. Aliás, foi Theunis Crous que admitiu que a LAM chega a não voar para Chongoene por falta de passageiros.

“Como você pode voar sem passageiros?”, questionou, acrescentando que “voamos se houver passageiros!”.

## O plano da FMA

Por isso, garantiu o director executivo da FAM, a sua empresa estava a fazer de tudo para mudar o actual cenário. De acordo com Theunis Crous, até Novembro de 2023, estavam em curso estudos para a introdução de voos para Chongoene, a partir da África do Sul. Aliás, para o empresário, a viabilização do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi não pode ser vista a partir de voos de Maputo, mas de outros países, particularmente da região.

Neste sentido, disse que o trabalho desenvolvido pela FMA mostra que, na África do Sul, há um grande número de potenciais clientes, entre eles turistas e mineiros moçambicanos provenientes de Gaza, que usariam a via aérea para chegar a esta província do Sul de Moçambique. Assim, disse, a partir de 15 de Dezembro, a FAM iria introduzir voos ligando o Aeroporto de Lanseria, na África do Sul, e o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi, em Gaza.

“As pessoas querem ir a Xai-Xai, mas não há voos”, disse, considerando que, os turistas, por exemplo, não querem voar primeiro para Maputo e só depois para Xai-Xai, acabando por conduzir da África do Sul para Gaza.

“O plano é trazer pessoas não de Maputo, mas de outros locais, como Cape Town”, considerou, assinalando que a FMA não pode resolver tudo num dia, mas, passo por passo, vai atacando os problemas. Mas Theunis Crous disse que a sua empresa iria ser agressiva, no *marketing*, para atrair turistas e mais potenciais clientes para usarem o Aeroporto de Chongoene.

Aliás, Crous referiu ser completamente contra as críticas sobre à existência do Aeroporto de Chongoene, indicando que o problema é a falta de uma campanha de *marketing* para a utilização da infra-estrutura, assumindo essa como uma das apostas da sua empresa. Deu exemplo, afirmando que, quando a FMA iniciou voos do Aeroporto de Joanesburgo para as turísticas cidades de Inhambane e Vilankulo, também houve críticas contra o negócio, mas, ao que conta, de um fluxo inicial de cerca de 20 passageiros, o negócio cresceu para cerca de 70 passageiros, destacando que os aviões passaram a voar lotados.

Para a viabilização do Aeroporto Filipe Nyusi, o director executivo da FMA também equacionava a possibilidade de oferecer preços competitivos, que não fossem proibitivos, para se recorrer ao transporte aéreo. Também disse que, no futuro, o Aeroporto de Chongoene poderá servir para treinamento em aviação civil, porquanto a FMA equaciona a implantação, junto ao local, de uma escola de formação em aviação civil, que poderá servir toda a região. “É parte do nosso plano e há discussões sobre isso”, disse Crous, sem referir datas para a concretização desta iniciativa que disse que vai ser completamente privada.

## “Operação charme”

Cerca de um mês depois das promessas de Theunis Crous, o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi recebia, com pompa e circunstância, no dia 22 de Dezembro de 2023, o que ficou conhecido como o “primeiro voo” da nova rota, transportando, de acordo com os Aeroportos de Moçambique, um grupo de 120 mineiros moçambicanos que regressavam à sua terra natal para passar as festas de Natal e do fim de ano. Numa verdadeira “operação de charme”, que assenta na promessa de Theunis Crous de a FMA ser “agressiva”, no *marketing*, para atrair turistas e mais potenciais clientes para usarem o Aeroporto de Chongoene, o voo Lanseria-Chongoene integrou vários jornalistas, além de vários dirigentes do topo do Governo Moçambicano, que foram à África do Sul para de lá voarem a Gaza para fazerem a imagem da operação.

Mateus Magala, o ministro dos Transportes e Comunicações, até fez a vez de assistente de bordo, prestando, aos passageiros, as habituais informações sobre o voo. Além de Mateus Magala, o voo incluiu a ministra do Emprego e Segurança Social, Margarida Talapa, a alta Comissária de Moçambique, na África do Sul, Maria Manuela Lucas, o vice-ministro da Cultura e Turismo, Fredson Bacar, o PCA dos Aeroportos de Moçambique, Américo Muchanga, o representante da LAM, Sérgio Matos, entre outros quadros superiores do Governo moçambicano.

No “elefante branco” de Chongoene, fez-se festa no dia 22 de Dezembro, com cânticos e danças por grupo cultural e até pelos próprios mineiros com dirigentes do Estado. A governadora da província de Gaza, Margarida Chongo, e a direcção do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi, fizeram as honras da casa.

O dia 22 de Dezembro de 2023 foi a segunda vez, em mais de dois anos, que o Aeroporto com o nome do presidente da República voltou a ter vida, desde a sua inauguração, a 29 de Novembro de 2021. Numa publicação promocional<sup>10</sup> feita no dia 31 de Dezembro de 2023, a empresa Aeroportos de Moçambique fala de introdução de uma nova rota aérea, Lanseria- Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi em Chongoene/Xai-Xai, como

<sup>10</sup> [https://web.facebook.com/100063762422717/videos/a-nova-rota-aerea-lanseria-aeroporto-filipe-jacinto-nyusi-em-chongoenexai-xai-é-/899114731574675/?\\_rdc=1&\\_rdi](https://web.facebook.com/100063762422717/videos/a-nova-rota-aerea-lanseria-aeroporto-filipe-jacinto-nyusi-em-chongoenexai-xai-é-/899114731574675/?_rdc=1&_rdi)

“uma importante iniciativa do Governo de Moçambique para facilitar a vida dos mineiros moçambicanos que trabalham na África do Sul e potenciar o desenvolvimento económico da região”.

De acordo com a empresa, a nova rota permite que os mineiros regressem à sua terra natal em apenas alguns minutos, evitando o que chamou por martírio de horas ou até dias de viagem por estrada. “Tal representa um ganho significativo para os mineiros que podem agora passar mais tempo com as suas famílias e amigos, manter as suas tradições culturais e fortalecer os seus laços intergeracionais”, lê-se na publicação. Um vídeo que acompanha a publicação promocional dos Aeroportos de Moçambique, no dia 31 de Dezembro de 2023, mostra uma imagem fabulosa sobre o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi.

No mesmo vídeo, o ministro dos Transportes e Comunicações afirma, na sequência do voo Lanseria-Chongoene que, “o meio de transporte aéreo é já humano e de massas, em Moçambique”. Mas, ao que apurou o CIP, a operação com os mineiros foi entre finais de Dezembro de 2023, quando regressavam a Gaza para as festas de Natal e de fim de ano, e a primeira semana de Janeiro de 2024, quando eles regressaram aos seus postos de trabalho, na África do Sul.

Não ficou claro se os mineiros pagaram directamente à LAM ou se foi retenção a partir das entidades contratantes. Mas, no trabalho de *marketing* sobre a rota, na África do Sul, pela LAM e Aeroportos de Moçambique, foram acordadas algumas facilidades para incentivar a adesão dos mineiros a esta iniciativa, desde a definição de uma tarifa especial, duplicação do limite da bagagem para 46 Kg por passageiro, bem como o acordo alcançado com a KAWENA para que esta assegure o transporte de bens dos mineiros até às suas residências, reconhecendo o histórico desta companhia no transporte e distribuição de bens dos mineiros (MTC, 2024).

Um fluxo de género só voltou a registar-se na Páscoa de 2024, entre finais de Março e princípios de Abril, quando foi reportado o regresso de 50 mineiros por via aérea (RM, 2024). No entanto, um atraso do voo Lanseria-Chongoene, que acabou por fazer escala em Maputo, obrigando os passageiros a chegarem ao Aeroporto Filipe Nyusi no dia seguinte, revoltou os mineiros (RM, 2024).

Uma das maiores preocupações dos mineiros, uma vez no Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi, é o transporte para saírem do local e/ou chegarem às suas zonas de origem (RM, 2024), num aeroporto sem sequer um táxi. Quanto ao fluxo aéreo em si, não são apenas voos da África do Sul que escasseiam em Chongoene. Falando ao CIP, a 18 de Março de 2024, uma fonte afecta ao local disse que a última vez que tinha visto um voo em Chongoene, tinha sido no início do mês anterior, Fevereiro, tudo por alegada falta de clientes. “Há semanas que não há voos. Há meses que não há voos. Eu já estou há um mês e alguma coisa que não vejo voo. Eu desde que vi voo na primeira semana de Fevereiro”, contou.

Entretanto, dos cerca de 23 mil trabalhadores moçambicanos que trabalham nas minas e farmas da África do Sul, na sua maioria provenientes de Gaza, apenas cerca de quatro mil terão regressado ao país, através da rota aérea Lanseria – Filipe Jacinto Nyusi, reportou, no dia 18 de Janeiro de 2024, o Ministério dos Transportes e Comunicações (Trape, 2023, e MTC, 2024).

## “Foi um gasto supérfluo”

Alves Gomes é especialista em aviação civil. Entre 1992 e 2010, foi presidente do Aero Clube de Moçambique. Entre 1998 e 2012 fundou e presidiu a Associação dos Operadores Aéreos de Moçambique (AMOPAR). Nos mesmos anos (1998-2012) foi vice-presidente da Confederação das Associações Económicas (CTA) de Moçambique para a Área do Transporte Aéreo. Por ser conhecedor profundo do sector, o CIP foi pedir-lhe uma leitura independente sobre o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi. Mas, como era inevitável, Alves Gomes não falou apenas do Aeroporto com o nome do presidente. Recuou ao passado para sustentar a pertinência da construção, não de um aeroporto, mas de um aeródromo em Xai-Xai, coincidindo, assim, com uma das teses centrais deste trabalho.

Envolvido no projecto para a implantação de uma pista de aterragem na zona alta de Xai-Xai depois das cheias de 2000, com prioridade para situações de emergência, o especialista não tem dúvidas de que a capital de Gaza precisava de uma infra-estrutura aeroportuária. Para demonstrar essa necessidade, convoca o drama causado pelas cheias que, várias vezes, mataram, feriram e isolaram pessoas em Gaza e Xai-Xai. “Eu fui das primeiras pessoas a ir a Xai-Xai quando a cidade ainda estava isolada [nas cheias de 2000]. Eu atravessei e vi os peixes dentro das casas, vi cães pendurados nas varandas a ladrarem por fome”, conta, indicando que, nessa altura, “cada lugar era ouro no avião”.

Mesmo assim, reitera que não era do aeroporto que foi implantado em Chongoene que a cidade de Xai-Xai e a província de Gaza precisavam. Para ele, o que a cidade precisava mesmo, era de um simples aeródromo. Esse, reitera, é mais do que necessário. “É crucial”, afirma. Até concorda com a construção de um aeródromo com uma pista de 1800 metros, os mesmos que estão no Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi. “Isso é importante porque permite que aviões de maior porte possam aterrar, mas isso não precisa de fazer [um Aeroporto] como [aquele] que está no Chongoene”, diz. Na sua perspectiva, um aeródromo, em Xai-Xai, é necessário mesmo para atender a situações de emergência, principalmente cheias. “Primeira prioridade é esta”, afirma.

Para sustentar a necessidade de aeródromo no lugar de aeroporto, Alves Gomes, para quem o Aeroporto de Chongoene é mesmo um “elefante branco”, recorre ao estudo de viabilidade feito quando se elaborou o projecto para a implantação de uma pista na zona alta da capital provincial de Gaza. E começa por desmontar, justamente, aquela que é a maior bandeira das autoridades moçambicanas e seus parceiros da Fly Modern Ark: os mineiros. “O mercado dos mineiros é falso”, afirma. E argumenta: “Quando essa história que falam de que ‘ah, os mineiros já voaram da África do Sul’, é verdade. Mas voaram quando? Durante o tempo da guerra [civil]. De onde para onde? De Nelsprit a Xai-Xai. [Em que meio?]. Numa aeronave pequenina, de seis a oito lugares”. Eram aeronaves pertencentes a uma empresa de táxi-aéreo, a Sabinair, que mais tarde deu lugar à Transairways.

Pelo contrário, rebate o especialista, a LAM não está feita para ir a um mercado de meia dúzia de pessoas. Afinal, prossegue, nem as avionetas de seis a oito lugares que transportavam mineiros de Nelsprit para Xai-Xai, durante a guerra civil, eram regulares. Pelo contrário, dependiam da demanda de passageiros. “Voava quando enchia”, lembra. Em muitos casos, os mineiros recorriam ao transporte aéreo para vir atender a casos de emergência, como mortes. “Os mineiros só usam aquilo em caso de emergências, não para vir passar férias”, refere. Mas, mesmo nas emergências, nem todo o mineiro está disposto a pagar o que está a poupar, afirma a fonte.

As situações de emergência a que vinham atender, prossegue, incluíam a entrega de dinheiro às famílias,

quando ainda não existiam os actuais sistemas de carteira móvel. “Não tínhamos esses sistemas de *m-pesa* e não sei o que mais. Mas hoje já temos”, rebate. Por outro lado, enfatiza que, quando vem ao país, o mineiro leva tudo o que conseguiu juntar durante meses, ou ao longo do ano, ou mesmo anos. “O mineiro vem com as trouxas todas. No avião não dá”, indica. Por isso, quando ouve o plano do director executivo da FMA, e agora também director-geral interino da LAM, de ligar Lanseria e Chongoene, regularmente, Alves Gomes diz, simplesmente, que Theunis Crous não sabe o que são os mineiros. “Estive em Nelspruit e vi os mineiros a embarcarem e o que vinham cá fazer: trazer dinheiro. E era o tal voo de 6 a 8 pessoas”, rebate. “Esqueçam o mercado dos mineiros!”, repisa.

Sobre o turismo, também diz que é um falso argumento. As praias, apontadas como um dos principais atractivos turísticos da província de Gaza não são tão apetecíveis como se sugere, observa. “Não há praias atraentes na zona da costa junto a Xai-Xai!”, diz, explicando que, na República de Moçambique, as melhores praias estão em locais como Ponta do Ouro, Inhambane, Nampula e Cabo Delgado. “As pessoas têm de ser realistas”, assinala. “Já viram pescadores em Chongoene? Em Chindenguele? Barcos? Porque as condições do mar não são boas. Você quer pescar um bom peixe, vai a Inhambane, vai para o arquipélago de Bazaruto ou vai para Massinga. Você não vai a Xai-Xai para pescar. Mesmo se for a Bilene para pescar, depois tem o problema de abrir o canal.”, elabora.

A dado passo, o especialista evoca a alegada redundância do Aeroporto de Chongoene em relação ao de Maputo, nos dias de mau tempo para afirmar que, se o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi não está a ser utilizado, não é porque não há mau tempo, em Maputo. “É porque não há cheias!”, rebate, ressaltando a importância de uma infra-estrutura aeroportuária sobretudo para atender a situações de emergência. Aliás, a este respeito da redundância, o especialista questiona: “imagina um avião que é desviado de Maputo para Xai-Xai com 200 passageiros, onde vai meter 200 passageiros, em Xai-Xai? Em que hotéis? Onde estão os hotéis?”. E acrescenta: “são estas coisas que as pessoas têm de perceber, não podem inventar que vamos ter turismo em Xai-Xai e que alguém vai investir, fortemente, construindo hotéis no Xai-Xai; não vai!”.

Para efeitos comparativos, dá exemplo da SunCity, uma cidade sul-africana que foi construída para ser turística, com uma quantidade enorme de hotéis, casinos e vida selvagem (incluindo caça), mas na qual foi erguido um aeroporto simples, de longe incomparável ao de Xai-Xai. “Era só para trazer e despejar turistas que vinham girar no casino e ver animais.”, conta antes de voltar ao caso de Xai-Xai. “Agora, Xai-Xai implica ter, hoje, um investimento de milhões para você atrair turistas – construir uma bolha, mas não há bolha [que vai surgir] em Xai-Xai!”, reitera.

No seu entender, o turismo seria apenas uma componente para viabilizar um aeródromo, em Xai-Xai e não uma razão para justificar o aeroporto que foi implantado. Ainda sobre o turismo, fala de taxas aeroportuárias que não são apelativas, praticadas pelos Aeroportos de Moçambique. “Nós perdemos este mercado por causa das taxas aeroportuárias, que são muito altas!”, indica, acrescentando que isso também afugenta os turistas. Sobre as areias pesadas de Chibuto, igualmente convocadas para explicar a necessidade de um aeroporto na região, o especialista também não entende tal raciocínio. Primeiro, pela natureza da carga. “Areias pesadas é para carregar para o porto!”, afirma.

Em relação aos técnicos, diz que uma avioneta de cerca de oito lugares já seria suficiente porque não haverá dois mil técnicos a voarem para Xai-Xai. “Só precisas de um serviço irregular, mas disponível, de táxi aéreo, que possa levar pessoas de Maputo, Beira ou Zimbabwe, para Xai-Xai. Mas não são 100 pessoas, nem 70, nem 50. São técnicos”, refere. Aliás, para Alves Gomes, o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi nunca vai ter 200 mil

passageiros, em referência à capacidade de cerca de 220 mil passageiros/ano instalada em Chongoene.

Depois de todos os argumentos, Alves Gomes retoma ao ponto de partida: “há necessidade [de uma infraestrutura aeroportuária em Xai-Xai], mas não era para este elefante branco. Há uma boa razão, mas não era preciso gastar este dinheiro”. E, nesta retoma ao ponto inicial, é o dinheiro gasto para a construção do Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi que agora importa abordar. “Para ter isto [Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi] era preciso gastar tanto dinheiro?”, questiona-se o especialista, que não demora a responder. “Não!”, diz, assertivo. “Este dinheiro [gasto], não há justificação para tal”, afirma.

Diz que não faz sentido mesmo sendo dinheiro doado. “Pode-se dizer que é dinheiro doado, mas é mal gasto!”, defende, lembrando que, além da construção do “elefante branco”, a infra-estrutura erguida pressupõe um alto custo para o seu funcionamento e manutenção. Para Alves Gomes, os USD 75 milhões aplicados, em Chongoene, seriam suficientes para construir vários aeródromos para atender a situações de cheias e secas, numa província com problemas de estradas. “Podia se ter feito [um aeródromo em] Xai-Xai. Podia se ter reparado [o aeródromo de] Chibuto. Podia se ter construído um aeródromo decente em Mapai ou em Chicualacuala. Poder-se-ia também ter feito o mesmo na zona de Chókwè e isso iria servir, de facto, a economia de Gaza”, rebate. E dá exemplos: “Iria servir empresários. Iria servir instituições como os Caminhos de Ferro, o Ministerio da Saúde e mesmo o Ministério da Educação. E, nas eleições, iria servir para transportar material eleitoral”, anota Gomes, para quem o dinheiro usado para a construção do aeroporto Filipe Jacinto Nyusi teria sido melhor aplicado se se tivesse pensado na globalidade do interesse da província de Gaza.

Aliás, por falar de custo de oportunidade, o especialista em aviação também faz análise comparada e o exemplo que lhe vem rápido é do Aeroporto Internacional de Gaborone, no Botswana. “Custou 95 milhões de dólares e é maior e melhor [até] que o Aeroporto Internacional de Maputo”, indica. Chegado aqui, Alves Gomes não tem outra classificação: “supérfluo”, é assim como descreve o investimento no Aeroporto com o nome do Presidente da República. “Foi um gasto supérfluo. Perfeitamente supérfluo”, afirma Gomes, para quem “nem nos próximos 10 anos aquele aeroporto vai ser viável”.

Aliás, a despeito de todos os argumentos governamentais, o especialista simplesmente não entende o racional que levou à construção desta gigantesca infra-estrutura. “Sinceramente, eu não consigo perceber como é que se chegou à conclusão da necessidade daquele tipo de infra-estrutura, em Xai-Xai. Não me passa pela cabeça quais foram os argumentos porque quaisquer que tenham sido, todos eles caem por terra quando a gente vai fazer contas”, acrescenta.

Como um dos envolvidos no projecto para a construção de um aeródromo na zona alta de Xai-Xai, para atender a emergências, explica que, com a inflação, actualmente talvez se estivesse a falar de um investimento de cerca de um milhão e meio de dólares para a construção de um aeródromo na capital provincial de Gaza. A esse respeito, lembra até que já havia sido identificada uma área, na zona alta de Xai-Xai, para a implantação do aeródromo. Igualmente, recorda como até houve uma oferta para se desbravar o espaço, uma vez que já havia tentativas de ser invadido pela população. Mas, apesar da oferta, não se deu importância, o que Gomes lamenta profundamente.

Gomes diz que, desde o governo provincial de Gaza até ao Governo central, passando pelos Aeroportos de Moçambique e pelo IACM, conhecem o projecto. Destaca como sucessivos ministros de Transportes e Comunicações nas administrações Chissano e Guebuza estiveram a par do projecto. “Não fizemos às escondidas. O governo de Gaza estava a par deste projecto. Os ministros dos transportes estavam a par deste

projecto. Ai daquele que dizer não, à minha frente!” diz.

Lamenta que o projecto tenha sido negligenciado pelos anteriores presidentes. Entende que Nyusi teve oportunidade de corrigir esse percurso, mas decidiu por fazer o que chama por “mal”. “Não se corrigiu. Agora o mal está feito”, sentencia.

Paralelamente, Alves Gomes também lamenta que o espaço que era o único disponível nos anos 2000 na zona alta de Xai-Xai, tenha sido já invadido pela população, inclusivamente apontando esta como uma das razões porque se tenha indo implantar o também conhecido por Aeroporto de Xai-Xai, há mais de 30 km da cidade.

## Conclusão

Situado na povoação de Nhacutse, distrito de Chongoene, Gaza, o Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi transformou-se, mais de dois anos depois da sua inauguração, num verdadeiro “elefante branco”. Falta-lhe de tudo, desde voos, passageiros até serviços básicos que fazem de um aeroporto um local com vida. O cenário não é surpreendente, uma vez que, desde o início, esteve claro que não havia condições nem demanda que justificassem a construção de um Aeroporto em Chongoene, ainda mais uma infra-estrutura da dimensão da que foi implantada, no local.

Aliás, o Governo do Presidente Nyusi sempre esteve a par desse alerta. No entanto, ao invés de, no mínimo, respeitar as críticas, pessoalmente, Filipe Nyusi, um Presidente que é menos aberto à crítica, mostrou-se, desde o início, avesso a essas chamadas de atenção. Numa visita, em 2018, à província de Gaza, por exemplo, o Presidente aproveitou um comício popular para, como lhe é característico, lançar recados para os que criticavam a priorização da construção de um aeroporto em Gaza. “Mas por que é que eles não querem que a gente, com pouco dinheiro que há, desenvolva Gaza? Por que é que falam política quando a gente quer desenvolver Gaza? Esse é o problema deles!”, disse Nyusi (Langa, 2018).

Tal como escreveu a Carta de Moçambique (2021), o chefe de Estado nunca deu importância às críticas que sempre consideraram o Aeroporto de Chongoene como inviável. Filipe Nyusi chegou a afirmar que os críticos não queriam ver a província de Gaza desenvolvida. Por isso, é preciso responsabilizar o Governo do Presidente Nyusi pela escolha da construção de um aeroporto que, desde o início, esteve em causa a sua viabilidade económico-financeira. Mesmo perante doações, não é, pois, razoável que dirigentes priorizem ou aceitem a construção de infra-estruturas claramente inviáveis, ainda mais para uma província ainda a requerer investimentos essenciais para atender às necessidades mais básicas do dia-a-dia da população.

Uma das mais pobres do país, o que a província de Gaza mais precisa é de estradas, saúde, educação, água... entre outras condições essenciais e com impacto directo na vida da população. Os USD 75 milhões aplicados na construção do aeroporto serviriam para construir vários aeródromos e estradas numa província com vias de acesso deficitárias, bem como para atender a outras necessidades vitais para a província e para a população de Gaza.

Quando um Governo ignora a crítica pública para construir “elefantes-brancos”, ainda que essa construção resulte de doações, podemos estar perante má governação, porquanto avaliar custos de oportunidade, na tomada de decisões, é, também, uma questão de boa governação.

Finalmente, a forma como o Governo de Moçambique tratou as indemnizações das comunidades afectadas pelas obras de construção do aeroporto, e a forma como foi conduzida a remoção de campas para dar lugar ao empreendimento, mostram desprezo e total falta de sensibilidade para com as comunidades afectadas, situação que merece condenação nos termos mais veementes.

## Recomendações

A melhor recomendação alguma vez feita em relação ao Aeroporto de Chongoene foi a que o Governo ignorou: não construí-lo por não ser viável, pelo menos por enquanto – implantando, pelo contrário, um aeródromo. No entanto, uma vez a infra-estrutura construída e os custos despendidos, não se pode exigir a sua demolição.

Por isso, ao mesmo tempo que responsabiliza ao Governo e, particularmente ao Presidente Filipe Nyusi (que dá nome ao Aeroporto) pela decisão, o CIP recomenda:

### **Ao Governo da República de Moçambique**

- Mobilizar parcerias que concorram para a utilização do Aeroporto de Chongoene;
- Criar medidas de incentivo a companhias aéreas para voarem para Chongoene;
- Criar medidas de incentivo ao sector empresarial para que este explore as condições que o aeroporto oferece;
- Concluir o *dossier* das indemnizações, compensando, de forma justa, as comunidades pela perda das suas machambas e pela remoção de túmulos dos seus ente-queridos.

### **Aos Aeroportos de Moçambique**

- Desenharem estratégias de *marketing* realistas para dar a conhecer o Aeroporto de Chongoene e atrair potenciais clientes;

### **À LAM/FMA**

- Introduzirem novos voos de ligação com Chongoene a partir de vários pontos do país e, sobretudo, a partir da região.

### **Ao sector empresarial**

- Desenhar e implantar serviços para explorar o potencial do Aeroporto de Chongoene

### **Aos turistas**

- Privilegiarem o Aeroporto de Chongoene como porta de entrada para os diferentes pontos turísticos de Gaza e não só.

### **Sociedade civil**

- Prestar apoio jurídico e até psicológico (no caso da exumação e transladação de campas) à população afectada pelas obras de construção do Aeroporto de Chongoene, como forma de garantir a realização da justiça social.

## Referências

AIM (2021). **Presidente Nyusi inaugura Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi em Chongoene.** In Portal do Governo de Moçambique. Acedido a 10 de Maio de 2023, em <https://www.portaldogoverno.gov.mz/por/Imprensa/PR-recebe-primeira-ministra-da-Italia-Giorgia-Meloni/Presidente-Nyusi-Inaugura-Aeroporto-Filipe-Jacinto-Nyusi-em-Chonguene>

Borges, Amândio (2023). **Mineiros moçambicanos na África do Sul podem viabilizar Aeroporto de Chongoene em Gaza.** In Jornal O País. Acedido a 15 de Novembro de 2023, em <https://opais.co.mz/aeroporto-de-chongoene-ainda-nao-rende-de-forma-satisfatoria/>

Caldeira, Adérito (2018). **Custo do inviável aeroporto de Xai-Xai aumentou para 75 milhões de dólares.** Acedido a 10 de Maio de 2023, em <https://www.linkedin.com/pulse/custo-do-invi%C3%A1vel-aeroporto-de-xai-xai-aumentou-para-75-caldeira/?originalSubdomain=pt>

Carta de Moçambique (2021). **Nyusi inaugura Aeroporto da “discórdia” em Gaza.** Acedido a 20 de Setembro de 2021, em <https://cartamz.com/index.php/sociedade/item/9397-nyusi-inaugura-aeroporto-da-discordia-em-gaza>

Carta de Moçambique (2022). **Boeing da LAM aterrou em segurança em Chimoio.** Acedido a 28 de Setembro de 2023, em <https://www.cartamz.com/index.php/sociedade/item/11268-boeing-da-lam-aterrou-em-seguranca-em-chimoio>

Chissale, Arlindo (2019). **Aeroporto de Nacala: O “elefante branco” de Moçambique.** Acedido a 29 de Abril de 2023, em <https://www.dw.com/pt-002/aeroporto-de-nacala-o-elefante-branco-do-norte-de-mo%C3%A7ambique/a-47074178>

Coelho, João Paulo Borges (s.d). **Estado, Comunidades e Calamidades Naturais no Moçambique Rural. Acedido a 8 de Abril de 2024, em <https://www.ces.uc.pt/emancipa/research/pt/ft/clima.html>**

Domingo (2014). **Nyusi encerra campanha eleitoral com “showmício” em Malhazine.** Acedido a 15 de Maio de 2023, em <https://www.jornaldomingo.co.mz/em-foco/nyusi-encerra-campanha-eleitoral-com-showmicio-em-malhazine/>

DW (2021). **Filipe Nyusi inaugura aeroporto com o seu próprio nome.** Acedido a 4 de Junho de 2023 em <https://www.dw.com/pt-002/mo%C3%A7ambique-filipe-nyusi-inaugura-aeroporto-com-o-seu-pr%C3%B3prio-nome/a-59971768>

**Integrity Magazine (2023). Em um ano o Aeroporto Filipe Nyusi apenas recebeu 30 passageiros! Acedido a 8 de Abril de 2024, em <https://integritymagazine.co.mz/arquivos/20419>**

Langa, Dália (2018). **Nyusi diz que obras do aeroporto em Gaza iniciam este ano.** In Jornal O País. Acedido a 15 de Maio de 2023, em <https://opais.co.mz/nyusi-diz-que-obras-do-aeroporto-em-gaza-iniciam-este-ano/>

Lusa (2021). **Vasco viu cadáver da mãe cortado ao meio pelas obras de novo aeroporto em Moçambique.** Acedido a 15 de Setembro de 2023, em <https://portocanal.sapo.pt/noticia/273035>

**Mandamule, Uacitissa (2024). “Para viver longe do risco”. Das aldeias comunais aos bairros de reassentamentos pós-desastres em Moçambique, um déjà-vu? In Observatório do Meio Rural**

(OMR). **Destaque Rural No 263**. Acedido a 8 de Abril de 2024, em <https://omrmz.org/wp-content/uploads/2024/02/DR-263-3.pdf>

Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC, 2024). **4 mil mineiros escalam Aeroporto Filipe Jacinto Nyusi**. Acedido a 8 de Abril de 2024, em <https://www.mtc.gov.mz/index.php/sobre-o-ministerio/direccao-de-economia-investimento?view=article&id=240:4-mil-mineiros-escalam-aeroporto-filipe-jacinto-nyusi&catid=8>

Mutemba, Silaide (2023). **Prejuízos não impedem Aeroportos de Moçambique de gastar**. Acedido a 15 de Setembro de 2023, em <https://www.dw.com/pt-002/preju%C3%ADzos-n%C3%A3o-impedem-aeroportos-de-mo%C3%A7ambique-de-gastar/a-66799917>

Mutemba, Silaide (2023). **Moçambique: LAM e Tmcel enfrentam risco de “colapso”**. Acedido a 14 de Maio de 2023, em <https://www.dw.com/pt-002/mo%C3%A7ambique-governo-admite-que-lam-e-tmcel-enfrentam-risco-de-colapso/a-65581755>

O Globo (2021). **Presidente de Moçambique inaugura aeroporto em homenagem a si mesmo**. Acedido a 30 de Setembro de 2023, em <https://oglobo.globo.com/mundo/presidente-de-mocambique-inaugura-aeroporto-em-homenagem-si-mesmo-25298575>

Presidência da República de Moçambique (2018). **PR lança primeira pedra para o Aeroporto de Chongoene**. Acedido a 20 de Junho de 2023, em <https://www.presidencia.gov.mz/por/Actualidade/PR-lanca-primeira-pedra-para-o-Aeroporto-de-Chongoene>

Rádio Moçambique (RM, 2024). **Atraso do voo de mineiros moçambicanos na África do Sul para Chongoene, em Gaza**. Acedido a 8 de Abril de 2024, em <https://www.rm.co.mz/atraso-do-voe-de-mineiros-mocambicanos-na-africa-do-sul-para-chongoene-em-gaza/>

Rádio Moçambique (RM, 2024). **Páscoa: Pelo menos 50 mineiros moçambicanos na África do sul chegam ao país, por via aérea**. Acedido a 8 de Abril de 2024, em <https://www.rm.co.mz/pascoa-pelo-menos-50-mineiros-mocambicanos-na-africa-do-sul-chegam-ao-pais-por-via-aerea/>

Redactor (2023). **Sul de Moçambique mais frase preferido pelos turistas**. Edição 6690. Maputo.

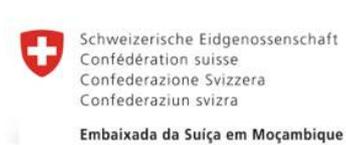
Sitoe, Duarte (2021). **Em 2016, Nyusi ignorou proposta de nome de Samora Machel para o Aeroporto Internacional de Maputo**. In Jornal Evidências. In Jornal Evidências. Edição nº 43. Maputo.

Trape, Damião (2023). **Quadra festiva: aeroporto de Chongoene recebe primeiros mineiros**. In Agência de Informação de Moçambique (AIM). Acedido a 8 de Abril de 2024, em <https://aimnews.org/2023/12/23/quadra-festiva-aeroporto-de-chongoene-recebe-primeiros-mineiros/>

Taimo, Raulina (2023). **Em busca de interessados pelo Aeroporto Filipe Nyusi**. Acedido a 20 de Novembro de 2023, em <https://redactormz.com/em-busca-de-interessados/>

Tchambule, Reginaldo (2021). **Filipe Nyusi assina novo Elefante Branco de Chongoene**. In Jornal Evidências. Edição nº 43. Maputo.

Parceiros:



Norwegian Embassy



Suécia  
Sverige



Reino dos Países Baixos

