

SANDRA MARISA VEIGA DA SILVA

**O DESENVOLVIMENTO DAS
INFRAESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS EM
ANGOLA: O CASO DO AEROPORTO “4 DE
FEVEREIRO”, EM LUANDA**

Orientador: Prof.^a Doutora Filipa Cristina Henriques L. dos Reis

Co-Orientador: Prof.^o Mestre José Manuel Ivo Carvalho Vicente

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Ciências Económicas e das Organizações

Departamento de Aeronáutica e Transportes

Lisboa

2013

SANDRA MARISA VEIGA DA SILVA

**O DESENVOLVIMENTO DAS
INFRAESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS EM
ANGOLA: O CASO DO AEROPORTO “4 DE
FEVEREIRO”, EM LUANDA**

Dissertação apresentada para obtenção do
Grau de Mestre em Gestão Aeronáutica
no Mestrado em Gestão Aeronáutica, pela
Universidade Lusófona de Humanidades e
Tecnologias.

Orientador: Prof.^a Doutora Filipa Cristina
Henriques Lopes dos Reis

Co-Orientador: Prof.^o Mestre José Manuel
Ivo Carvalho Vicente

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Ciências Económicas e das Organizações

Departamento de Aeronáutica e Transportes

Lisboa

2013

Enquanto não confiamos na grande “arma para a paz”, que é a educação,

Guerras sucederão a outras guerras...

Uma educação capaz de salvar a humanidade não é uma coisa fácil. Implica o desenvolvimento espiritual do homem e o fortalecimento do seu valor enquanto pessoa.

Maria Montessori

Quem se entrega a meditações claras

Encontra alegria em tudo o que é bom.

Não te esqueças que as riquezas e a beleza não são permanentes,

E que a sabedoria é a mais preciosa das jóias.

Buda

*“O que fazemos por nós mesmo morre connosco, mas o que fazemos pelos outros
e pelo mundo, permanece, e é imortal.”*

Albert Pine

Dedicatória

Dedico a Dissertação aos meus Pais, Maria Loila Mota Veiga da Silva e Justino Muecumbi, que nunca mediram esforços para educar e propiciar um crescimento espiritual e intelectual a todos os seus filhos. O meu muito obrigado à minha querida mãe, pelos conselhos, orientações, persistência, dedicação, paciência... minha heroína, minha guerreira, meu porto seguro. Eu sou apenas o reflexo desta grande mulher, a minha querida mãe.

«João Mendes da Silva, meu pai... em memória, que onde quer que esteja estará sempre no meu coração».

Agradecimentos

Quero agradecer todos aqueles que me ajudaram direta ou indiretamente, nessa empreitada.

Começo por agradecer primeiramente a meu **DEUS**, que nunca me abandonou, que com a sua bênção deu-me forças para seguir em frente nesta grande jornada.

Em segundo lugar devo agradecer ao meu orientador Prof.º Mestre José Manuel Vicente, por me ter dado a oportunidade e a honra de ser sua orientanda. Só foi possível concluir este trabalho, com o seu contributo, sugestões e comentários.

O meu agradecimento muito especial ao Dr. Virgílio Dolbeth, Delegado da TAAG para Península Ibérica, aos colaboradores da ENANA, EP, nomeadamente ao Presidente do Conselho da Administração, ao Dr. Manuel Ceita, que me concedeu o estágio no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro em Luanda, possibilitando a recolha de dados, ao Administrador Eng.º Diógenes Silva, ao Director do Aeroporto Internacional de Luanda, o Eng.º Miguel António da Costa Lima, ao Eng.º Mbunga Siku pela disponibilidade em ser o meu orientador durante o estágio no Aeroporto de Luanda, ao Dr. Fernando Arnaldo Sousa Calado pela amizade e incentivo.

Aos colaboradores do INAC, o meu muito obrigado a todos aqueles que me ajudaram, em particular à Dra. Ilda Ferreira que com a sua ajuda pude ter acesso ao estágio no INAC com intuito de consolidar os conhecimentos já adquiridos, para a elaboração do trabalho. Um agradecimento especial à Dra. Luísa Coutinho pela força coragem que me deu quando estava mais aflita e desamimada. Ao pessoal do **Departamento de Segurança de Voo**: Tenente-Coronel António Barros, Eng.º Vasco Morão, **Depart. Operações**: Cmdt. Adelino Dias, Cmdt. José Gonçalves, Piloto-aviador Marco Baptista, **Depart. Aeronavegabilidade**: Eng.º Nuno Fernandes, **Depart. de Manutenção e Produção**: Eng.º João Silva, Eng.º Paulo Noia, Eng.º Pedro Azevedo e ao Eng.º Álvaro Branco.

Ao pessoal do INAVIC, o meu agradecimento especial ao Dr. Gaspar dos Santos, ao Sr. Amílcar da Conceição pelo material dispensado, o meu agradecimento especial à D. Luzia por ter disponibilizado dados na altura em que mais precisa.

O meu agradecimento aos colaboradores da Ghassist, pelo material dispensado.

Agradecimento especial ao Sr. Queirós por ter gasto o seu tempo na recolha de dados que posteriormente me foram disponibilizados.

Agradeço aos meus irmãos pelo incentivo para conclusão do trabalho, em especial ao meu irmão Rui Silva, por me ter ajudado imenso, obrigada pelos debates saudáveis que tivemos, foram proveitosos durante a elaboração do trabalho, à minha sobrinha Dalila Cardoso e ao meu colega Denílson Dinis pelo apoio.

Resumo

Os transportes são o principal elo de ligação entre as cidades, logo modernização e melhoria das infraestruturas contribuem para o desenvolvimento económico e social das regiões porque permite a deslocação de passageiros, mercadorias e correio a longas distâncias, possibilita interação com as economias do mundo inteiro (Oliveira, 2009).

Na atual economia multifacetada, o desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias, constituem importantes motores de fomento do desenvolvimento das regiões e dos países. A elaboração desta dissertação tem como objetivo estudar a importância e a evolução do desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias em Angola, em particular a principal infraestrutura aeroportuária no país, o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda. Com o presente estudo, pretende-se responder à seguinte questão: Qual a real importância do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda para o desenvolvimento da região e do país? Para tal, torna-se necessária a resposta a vários objetivos propostos e identificados no trabalho.

Os aeroportos têm como fim primordial facilitar as operações dos aviões nas suas descolagens e aterragens em suas infraestruturas, portanto não é de estranhar que a evolução e transformação de ambos elementos, aeroporto e o avião que desde os tempos remotos andam em paralelo (Cruzado, 2008).

Será um estudo que vai abranger toda a área relacionada com a aviação civil em Angola, em especial as infraestruturas aeroportuárias, que são a base para o funcionamento dos transportes aéreos. Num país com a dimensão de Angola, não se pode colocar a hipótese da inexistência de transportes aéreo, seria uma queda drástica para economia, provocando repercussões praticamente em todos os sectores.

O estudo terá em especial atenção na investigação da evolução e desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias aliado ao desenvolvimento da aviação civil em Angola ainda, os papéis da ENANA, EP como gestor aeroportuário, do INAVIC como entidade reguladora da aviação civil em Angola, a evolução do conceito de aeroporto, a viabilidade económica dos aeroportos em Angola, na representação da mudança dos QFU (Direcção Magnética da Pista) do aeroporto 4 de Fevereiro, a importância da reabilitação dos aeroportos em Angola, um estudo mas abrangente do principal foco do trabalho, Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, algumas estratégias de melhoria a nível dos Bombeiros, o futuro destino do aeroporto 4 de

Fevereiro depois da abertura do novo aeroporto que se encontra em fase de construção em Luanda, estratégias para diversificação do negócio, estratégias para o melhoramento da gestão do aeroporto, e ainda estratégias para o desenvolvimento das províncias em Angola de maneira que os aeroportos destas regiões consigam captar mais tráfego, beneficiando o aeroporto e a população destas províncias.

Em termos metodológicos, pretende-se utilizar a análise exploratória de dados, a utilização da análise dos dados qualitativos e quantitativos.

A presente dissertação visa contribuir para uma melhoria a nível de enriquecimento da literatura face ao tema escolhido referente ao panorama nacional e em especial, em Angola, bem como, auxiliar os gestores e todos os demais interessados, na melhoria de tomada de decisão, constituindo deste modo, uma mais valia. O trabalho proposto é inovador, uma vez, não existir no momento, em Angola nenhum trabalho do género.

Palavras-Chaves: Aeroporto, Aviação, Evolução, Desenvolvimento, Infraestruturas, Aeroporto 4 de Fevereiro.

Abstract

The transports are the main link interaction between the cities, just modernizing and improving infrastructure with the goal to contribute for the economic and social development of the regions because it allows the movement of passengers, goods and mail over long distances (Oliveira, 2009).

In the current multifaceted economy, the development of airport infrastructure is important engines of fostering development of regions and countries. The preparation of this dissertation is to study the importance and evolution of development of airport infrastructure in Angola, in particular the main airport infrastructure in the country, 4 de Fevereiro International Airport, in Luanda. With this study, we intend to answer the following question: What is the real importance of the 4 de Fevereiro International Airport in Luanda for the development of the region and the country? For this purpose, it is necessary to answer the identified and proposed various purposes.

Airports have the primary purpose of facilitating the operations of aircraft in their takeoffs and landings in their infrastructure, so it is not surprising that the evolution and transformation of both elements, airport and airplane since ancient times walk in parallel (Cross, 2008).

Will be a study that will cover the whole area related to civil aviation in Angola, particularly airport infrastructure, which are the basis for the operation of air transport. In a country, as the size of Angola, you can not put the hypothesis of the absence of air transport, would be a drastic drop for economy, causing repercussions in virtually all sectors. The study will pay special attention to investigate the evolution and development of airport infrastructure coupled with the development of civil aviation in Angola yet, the roles of ENANA, EP as airport manager, the Authority as the regulatory authority for civil aviation in Angola, the evolution of the concept airport, the economic viability of airports in Angola, in representation of the changing QFU (Directorate Magnetic Track) from 4 de Fevereiro International Airport, the importance of rehabilitation of airports in Angola, a comprehensive study but the main focus of the work, some improvement strategies at the level of Firefighters, the future fate of the 4 de Fevereiro International Airport, in Luanda, after the

opening of the new airport under construction in Luanda, strategies for diversifying their business strategies to improve the management of the airport, and strategies for further development of the provinces in Angola so that airports these regions to capture more traffic, benefiting the airport and the population of these provinces.

In methodological terms, we intend to use exploratory data analysis, the use of analysis of qualitative and quantitative data.

This study aims to contribute to improving the level of enrichment of the literature over the chosen referring to the national scene and in particular in Angola theme as well as, assist managers and all other stakeholders, improving decision making, constituting this similarly, an asset. The proposed work is innovative, once again, does not currently exist in Angola no gender work.

Keywords: Airport, Aviation, Evolution, Development, Infrastructure, 4 de Fevereiro Airport.

Abreviaturas, Siglas e Símbolos

A

AIL – Aeroporto Internacional de Luanda.

Anexo 14 da OACI – Principal documento da Organização internacional da aviação civil que possui os procedimentos e recomendações necessárias para os Aeródromos e Heliportos, dos países que associados.

ACA – Aeroclube de Angola.

ATA – Aero-Táxis de Angola.

B

BOAC – Antiga Operadora aérea da União Sul-Africana.

C

CONFASEAC – Criação da Comissão Nacional de Segurança e Facilitação da Aviação Civil.

PNSAC – Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

CUTE – Common Use Terminal Equipment.

CAN – Campeonato Africano das Nações.

CCTV - (*closed-circuit television*) circuito fechado ou circuito interno de televisão.

CAI – Centro Aeronáutico de Instrução.

CO₂ - Dióxido de carbono, também conhecido como gás carbónico, é uma substância química formada por dois átomos de oxigénio e um de carbono. Este gás é liberado. A grande quantidade de dióxido de carbono na atmosfera é prejudicial ao planeta, pois ocasiona o efeito estufa e, por consequência, o aquecimento global.

D

DTA – Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos de Angola.

DEC – Declinação Magnética.

DGAC – Direcção Geral de Aviação Civil.

E

ENANA – Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e de Navegação Aérea.

E – Este (Ponto Cardeal).

eAIP – *Electronic Aeronautical Information Publication* (Informação Pública Aeronáutica).

EUA – Estados Unidos da América.

MPLA – Movimento Popular de Libertação de Angola

F

FNLU – Aeroporto de Luanda (ICAO).

FAP – Força Aérea Portuguesa.

J

JAA - Joint Aviation Authorities

I

ICAO – International Civil Aviation Organization (Organização da Aviação Civil Internacional).

INAVIC – Instituto Nacional da Aviação Civil.

IATA – Internacional Air Transport Association (Associação do Transporte Aéreo Internacional).

ILS - Sistemas de Aterragem de Precisão por Instrumentos

J

JAA – Joint Airworthiness Authorities (Autoridade Aérea Europeia).

K

Km – Kilometre. (quilómetro)

L

LAM – Linhas Aéreas de Moçambique.

M

M - Magnética (Direcção).

N

NGDC - National Geophysical Data Centre.

NOAA – National Oceanic and Atmosphere Administration.

O

ONU – Organização das Nações Unidas.

P

PNM – Polo Norte Magnético.

PNV – Polo Norte Verdadeiro.

PICAO – Organização da Aviação Civil Internacional Provisória.

PIB – Produto Interno Bruto

Q

QFU – Direcção Magnética da Pista.

QTE – Direcção Verdadeira.

R

RWY – *Runway* (Pista).

S

A **Sonair** (Sonair Serviço Aéreo, S.A.) é uma empresa de aviação angolana que pertence totalmente à empresa petrolífera estatal Sonangol.

SME - Serviço de Migração e Estrangeiros.

SAC – Serviço Aeronáutica Civil.

SADC – Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral.

T

TAAG – Linhas Aéreas de Angola (Companhia Aérea de Bandeira da Angola).

TVD – Terminal de Voos Domésticos.

TVI – Terminal de Voos Internacional.

TLC – Terminal de Carga de Luanda.

TECA I – Terminal de Carga 1.

TECA II – Terminal de Carga 2.

TIC – Tecnologias de Informação Comunicação.

U

UNITA – União Nacional para a Independência Total de Angola.

W

W – Oeste (Ponto Cardeal).

V

V – Verdadeira (Direcção).

Índice

Introdução.....	17
Objetivos de Investigação.....	19
Capítulo 1. O Desenvolvimento das Infraestruturas Aeroportuária em Angola.....	20
História da Aviação	21
Contextualização da Aviação em Angola.....	26
Estruturas da Aeronáutica Civil.....	29
Autoridade Aeronáutica.....	29
Operadoras.....	32
Aeroclubes	32
Táxis Aéreos	34
Surgimento da DTA	35
Passagem da DTA para TAAG	42
Evolução das Infraestruturas Aeroportuárias em Angola.....	45
Infraestruturas Cíveis	46
Infraestruturas Militares	49
O Papel do INAVIC, EP Como Regulador de Angola.....	51
O Papel da ENANA,EP Como Gestor Aeroportuário de Angola	54
Viabilidade Económica dos Aeroportos	59
Evolução do Conceito de Aeroporto	61
Capítulo 2. O Aeroporto “ 4 de Fevereiro” em Luanda como Principal Infraestrutura Aeroportuária Angolana.	71
Aeroporto de Luanda antes da Independência (1954 – 1975).....	72
Aeroporto de Luanda depois da Independência em 1975	76
Caraterização do Aeroporto de Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda.....	78
Numeração das Pistas de Aviação vs. QTE/QFU.....	82
Definições:.....	82
Variação da Declinação Magnética	84
Construção, Reabilitação e Modernização das Infraestruturas e Equipamentos nos Aeroportos de Angola.....	87
Terminal de Voos Domésticos (TVD) do Aeroporto 4 de Fevereiro	90
Terminal de Voos Internacional (TVI) do Aeroporto 4 de Fevereiro	91

O Novo Aeroporto em Luanda	93
Aeroporto de Catumbela.....	94
Cidade Aeroportuária	95
Aerotropolis.....	97
Análise Externa PEST	99
Envolvente e a Empresa (Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro em Luanda)	99
Análise SWOT (Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro)	114
Sugestões Estratégicas para Reverter as Fraquezas (Interna) e as Ameaças (Externa) do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro	122
Principais Entidades Presentes no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro.....	127
Stakeholders Internos	130
Stakeholders Externos	130
Importância do Aeroporto 4 de Fevereiro como Principal Infraestrutura Aeroportuária em Angola	142
CAPITULO. 3 - Metodologia.....	147
CAPITULO. 4 - Discussão de Resultados	153
4.1 Análise e Discussão de Resultados.....	154
4.2 Síntese Conclusiva.....	156
CAPITULO. 5 - Conclusão	160
5.1 Principais Conclusões.....	161
5.2 Sugestões Estratégicas.....	161
a) Melhoria para o sistema de trabalho na Entidade Reguladora INAVIC	162
b) Melhoria da actividade dos Bombeiros no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro 162	
c) Futuro Destino do Aeroporto 4 de Fevereiro	169
d) Construção de Cidade Aeroportuária no Aeroporto 4 de Fevereiro.....	172
e) Estratégia para um bom funcionamento, e sustentável do Novo Aeroporto de Luanda	173
f) Melhoria na Formação para o Centro de Formação da ENANA.....	175
g) Estratégia para o Desenvolvimento das Províncias.....	176
5.3 Limitações do Estudo	178
5.4 Trabalhos Futuros	179
Bibliografia	180

ANEXOS	201
Anexo I - Imagens de alguns Aeroportos em Angola antes e depois da Reabilitação.	201
Anexo II – Algumas Imagens da Aviação Civil em Angola desde os tempos Remotos até actualidade.....	220
Anexo III – Tráfego Aéreo em Angola	226
Anexo IV – Desenvolvimento do Turismo em Angola.....	2312
Anexo V – Evolução dos Proveitos de Acordo com os Três Grupos de Tipos de Tarifas Existentes da ENANA, EP	238

Índice de Figuras

Figura 1 - Organograma de Direcção-Geral da Aeronáutica Civil	30
Figura 2 - Organograma da ENANA, EP	58
Figura 3 - Volume de Negócio Global	59
Figura 4 - Movimento de Aeronaves por Aeroporto em Angola	60
Figura 5 - Tráfego de Carga por Aeroporto em Angola	61
Figura 6 - As Operações dos Aeroportos	69
Figura 7 - Volume de Tráfego do Aeroporto Craveiro Lopes comparativo com outros aeroportos nacionais, 1963	75
Figura 8 - Tráfego de Passageiros Doméstico e Internacional no AIL	77
Figura 9 - Área de Movimento do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro	80
Figura 10 - Movimento de Aeronave do Tráfego do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro	81
Figura 11 - PNM e PNV	82
Figura 12 - Variação da Declinação Magnética	84
Figura 13 - Capacidade do Aeroporto Internacional de Luanda	92
Figura 14 - Esquema de Cidade Aeroportuária e Aerotropolis	98
Figura 15 - Crescimento do PIB e Taxa de Inflação em Angola (2005-2015)	108
Figura 16 - Contribuição por sector para o PIB	110
Figura 17 - Evolução do Turismo em Angola	124
Figura 18 - Operações Aeroportuárias	128
Figura 19 - Evolução da Carga do Aeroporto 4 de Fevereiro	139
Figura 20 - Passageiros por Aeroporto	143
Figura 21 - Tráfego Anual de Passageiros no Aeroporto 4 de Fevereiro em Luanda	144
Figura 22 - Evolução do Número de Trabalhadores da ENANA, EP	145
Figura 23 - Evolução do Tráfego no Aeroporto 4 de Fevereiro	146
Figura 24 - Alinhamento dos objectivos com os indicadores de performance	171

Índice de Tabelas

Tabela 1 - Actividade Aeronáutica: 1941-1951	39
Tabela 2 - Caraterísticas do Aeródromo Emílio de Carvalho	47
Tabela 3 - Tráfego Comercial do Aeródromo Emílio de Carvalho	47
Tabela 4 - Evolução do Conceito de Aeroporto	63
Tabela 5 - Classificação das Actividades do Aeroporto	64
Tabela 6 - Evolução do Tráfego do Aeroporto Craveiro Lopes	74
Tabela 7 - Caraterísticas Actual do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro	79
Tabela 8 - Declinação Magnética do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro	85
Tabela 9 - Direcção Verdadeira das Pistas	85
Tabela 10 - Pista 05/23	86
Tabela 11 - Pista 07/25	86
Tabela 12 - Organização do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro	90
Tabela 13 - Análise SWOT	116
Tabela 14 - Stakeholders Presentes nos Aeroportos	129
Tabela 15 - Companhias Aéreas de voos internacionais regulares - Período Verão IATA 2012	131
Tabela 16 - Empresas de Segurança Privadas Presentes no AIL	135

Introdução

A presente dissertação visa apresentar um estudo descritivo qualitativo e quantitativo dos dados recolhidos após selecção rigorosa dos mesmos.

Uma rede de infraestruturas aeroportuária bem desenvolvida possibilita o funcionamento do transportes aéreos com maior eficácia, podendo transportar pessoas, mercadorias com maior segurança.

Dada a importância do aeroporto Internacional 4 de Fevereiro para Luanda, de cariz social, económico, tecnológico, ambiental, o impacto que estas vertentes têm causado para o desenvolvimento da região, e do país, é de extrema importância introduzir como objetivos estratégicos de forma palpáveis, medidas que possam afetar diretamente na melhoria do funcionamento do aeroporto 4 de Fevereiro. Visto que o país atravessa por uma fase de expansão económica, logo existe uma grande necessidade de melhorar e reorganizar o funcionamento das grandes infraestruturas do país, no qual o aeroporto 4 de Fevereiro tem especial destaque, porque para milhões de passageiros internacionais e nacionais, é considerado como a porta de entrada e de saída do país.

Deste modo, o trabalho de investigação encontra-se organizado em cinco capítulos, divididos por diversas secções.

O primeiro Capítulo apresenta o enquadramento num breve relance sobre a história da aviação, o surgimento da regulamentação internacional para aviação civil, a contextualização da evolução da aviação em Angola, que com o seu crescimento permitiu o aumento dos aeródromos em Angola e nas melhorias das infraestruturas, e ainda a criação de organismos internos entre Angola e a metrópole, para controlar e regulamentar a aviação civil na época, o surgimento dos primeiros operadores aéreos e das primeiras infraestruturas no país, que na altura era uma antiga província ultramarina Portuguesa.

O Papel do actual regulador da aviação civil, cuja sua responsabilidade é supervisionar a atividade de aviação civil em Angola no que diz respeito aos seus aspetos económicos e a segurança no âmbito da safety e security, o papel da ENANA, EP como empresa gestora das infraestruturas aeroportuárias no país e a viabilidade económica dos aeródromos geridos pela mesma, e para finalização desta primeira parte, a evolução do conceito de aeroporto.

No segundo Capítulo, uma exposição do surgimento do atual aeroporto internacional em Luanda, desde a administração colonial até a independência de Angola, uma abordagem das suas características. A iniciativa por parte do governo para reabilitação dos aeródromos no

país, a fim de recuperá-los atempadamente, uma vez que pelo uso em demasia, e sem beneficiarem de manutenção eficaz, os aeródromos foram-se degradando com o tempo, a estrutura organizativa do aeroporto 4 de Fevereiro englobando os dois terminais, uma abordagem dos novos empreendimentos em infraestruturas aeroportuária de carácter internacional como, o novo aeroporto em fase de construção em Luanda e o aeroporto internacional de Catumbela, uma análise de conceitos como cidade aeroportuária e aerotropolis, para uma melhor percepção dos conceitos de modo a enquadrá-los na realidade do aeroporto internacional 4 de Fevereiro, e o novo aeroporto em fase de construção em Luanda, para uma melhor diversificação do seu core business.

Ainda no segundo capítulo, são apresentadas ferramentas utilizadas para a estratégia de planeamento. Portanto propõe-se uma análise de PEST com objetivo de avaliar o ambiente externo ao Aeroporto 4 de Fevereiro, para identificar e avaliar as mudanças no ambiente futuro e tendências através das quatro variáveis condicionantes: Políticas, Económicas, Sociais, Tecnológicas, que possam ter efeito sobre a organização do aeroporto. Estas variáveis caracterizam-se por estar fora do controlo directo do aeroporto, representando ameaças ou oportunidades que o aeroporto deverá procurar evitar ou aproveitar (Nunes, 2008). Em seguida apresenta-se a análise Swot que serve para caracterizar o meio Ambiente Interno (Forças e Fraquezas) e Externo (Oportunidades e Ameaças). Esta análise vai permitir saber qual é a situação da empresa em relação ao ambiente Externo e Interno (IAPMEI, 2013).

O potencial deste tipo de análise preconiza a visão para o futuro da organização, depois do estudo das investigações do ambiente interno e externo do aeroporto, foram enumerados pontos estratégicos de melhoria dos pontos fracos e as ameaças, ainda os stakeholders que participam para o funcionamento; por último, a importância que representa o aeroporto internacional 4 de Fevereiro para o país, particularmente, em Luanda.

No terceiro Capítulo, a metodologia utilizada consistiu na integração da informação qualitativa e quantitativa, através de uma pesquisa exploratória de dados e na consulta das mais variadas fontes bibliográficas. No quarto Capítulo, discussão dos resultados e síntese conclusiva. No quinto Capítulo, apresenta-se as principais conclusões, sugestões estratégicas, limitações do estudo, e, trabalhos futuros.

Objetivos de Investigação

A questão central que o estudo procura dar resposta a uma pergunta é saber qual a importância do aeroporto Internacional 4 de Fevereiro para Região de Luanda e para o país, numa perspectiva de mudanças?

Para responder à questão de investigação são propostos vários objetivos específicos:

- Estudar a importância do desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias em Angola, em particular, a principal infraestrutura aeroportuária no país, o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda;
- Avaliar a real importância do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda para o desenvolvimento da região e do país;
- Propor estratégias futuras para o Aeroporto 4 de Fevereiro, após a abertura do Novo Aeroporto em Luanda;
- Propor estratégias de melhoria para aumento do Tráfego Aéreo nos Aeroportos das Províncias de Angola;
- Avaliar os papéis da ENANA, EP como gestor aeroportuário, e do INAVIC, EP como regulador em Angola; bem como;
- Identificar e analisar possíveis contribuições de uma maior modernização nas infraestruturas aeroportuárias em Angola;
- Identificar e propor estratégias de melhorias para as infraestruturas aeroportuárias, de modo a contribuírem eficazmente para a economia nacional angolana;

Capítulo 1

O Desenvolvimento das Infraestruturas Aeroportuária em Angola

História da Aviação

A Humanidade sempre sonhou alcançar a liberdade e o poder de voar. Ao olharmos para o céu, maravilhados com os pássaros, indagámos qual seria a sensação de escapar dos laços da Terra, para nos juntarmos a eles. Apesar de não conseguirmos replicar a competência das aves, conseguimos satisfazer um desejo antigo, o de dominar a arte de voar duma forma ímpar e própria (Jeppesen, 2004).

*"For once you have tasted flight,
You will walk the earth with your eyes turned skyward;
For there you have been,
And there you long to return".*
(Leonardo da Vinci, *On flight of birds*, cit. por Jeppesen, 2004, p. 1-2).

Num breve relance sobre a história da aviação, destacamos marcos importantes para o desenvolvimento da aviação, realçando o pioneirismo dos cientistas e autodidactas, e o importante legado de experiências deixadas aos seus continuadores.

Do século XV, datam os manuscritos de Leonardo da Vinci, com cerca de 160 páginas de descrições e esquemas de máquinas voadoras, que mais tarde constituíram bases fundamentais para o estudo do voo das aves, dos princípios da mecânica, da concepção da asa volante, dos princípios do para-quedas, da hélice e do helicóptero (Basto, 2003).

Em 1783, próximo de Paris, assistia-se ao primeiro voo tripulado num balão de ar quente concebido pelos irmãos Joseph e Etienne Montgolfier. Otto Lienthal, com a ajuda do seu irmão Gustav, provou ao mundo ocidental que voar numa máquina mais leve do que o ar, era possível, com os seus planadores, entre 1881 e 1896. Apaixonado pelo estudo do voo, construiu durante seis anos, diferentes planadores, monoplanos e biplanos e fez mais de mil voos. Com as observações que fazia durante os seus voos planados, aperfeiçoava os seus modelos e melhorava as suas *performances*. Langley deixou dentro do seu legado, um conjunto de modelos reduzidos de formas variadas, biplanos e monoplanos, construiu um aeroplano a vapor, o "Aerodrome" n.º 5, que em 1896 conseguia o primeiro voo não pilotado, sustentado e prolongado por mais de um minuto, percorrendo uma longa distância e aterrando sem incidentes. Chanute, seduzido pelo trabalho de Lienthal, investiu toda a sua fortuna e

tempo no estudo de um aparelho voador mais pesado do que o ar, criou planadores, nomeadamente um com estabilizador. Maxim e Pilcher também se constituíram como pioneiros da aviação, desenvolvendo experiências anteriormente aos irmãos Wright, mas com menor sucesso (Basto, 2003).

Os primeiros anos do Século XX foram marcados pelo voo do brasileiro Alberto Santos Dumont, em França num avião 14-Bis, impulsionado por um motor a gasolina, o que o levou ao reconhecimento mundial. Entretanto, Orville and Wilbur Wright eram bem sucedidos na realização do voo, num aparelho voador mais pesado do que o ar, controlado, sustentado e com energia própria, o "Flyer", com uma pessoa a bordo. Um pequeno motor, duas hélices, superfícies de controlo aerodinâmico, paixão, conhecimento, engenho, criatividade e perseverança, foram os princípios do êxito da aviação actual (Basto, 2003).

Em 1912, Harriet Quimby foi a primeira mulher a atravessar o Canal da Mancha, num monoplano Blériot.

Nesta fase, o homem não mediu esforços na construção de aviões cada vez mais sofisticados, de maneira a permitir voos cada vez mais eficientes. A indústria aeronáutica teve o seu mais notável impulso durante o período de 1914-1918, quando posta ao serviço de interesses militares durante a I Guerra Mundial. O transporte aéreo surgiu num contexto de inovação tecnológica. O pós I Guerra Mundial e a II Guerra Mundial representaram dois grandes surtos de desenvolvimento para o transporte aéreo (Castro, 2012).

O ano de 1919 representou um marco para a aviação comercial com o primeiro serviço comercial de transporte aéreo entre Inglaterra e França, mas o transporte aéreo apresentava limitações em termos de capacidade e alcance (Jean-Paul Rodrigue, 2006, cit por Castro, 2012). Em Portugal, iniciavam-se as travessias aéreas, destacando-se a Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul, de Lisboa para o Rio de Janeiro, com Sacadura Cabral e Gago Coutinho, em hidro-aviões com flutuadores, em 1922. O uso do sextante de marinha modificado por Gago Coutinho e do corrector de rumos, idealizado por Sacadura Cabral, contribuíram para o sucesso da viagem (Basto, 2003). Dois anos mais tarde, Emílio de Carvalho e Américo Rodrigues, a 13 de Setembro de 1924, realizaram o voo de Luanda-Zaire-Luanda, num avião Caudron G-3, (Ferreira, 1952).

As necessidades de investigação na indústria da defesa e posteriormente pela operacionalização na passagem para a esfera civil, constituíram uma grande alavancagem para o transporte aéreo, que assim foi registando um crescimento muito significativo. Para além da prioridade dada à produção de armamento, no esforço de guerra, a construção de motores de

avião não foi descurada, pela Inglaterra, França e Estados Unidos da América. Com a produção de aviões militares, iniciava-se assim uma das mais inovadoras e rentáveis indústrias da época contemporânea. O domínio deste meio de transporte, primeiro na vertente militar e posteriormente na vertente civil e comercial, estimulou uma forte competitividade entre a Europa e os Estados Unidos (Castro, 2012).

Charles Lindbergh, em 1927, partia sozinho de Nova Iorque e aterrava em Paris, com o seu avião *Spirit of St. Louis*, monoplane de asa delta, depois de completar o seu primeiro voo transatlântico sem paragens. Uma piloto lendária, Amy Johnson, a primeira mulher licenciada em engenharia, realizou o voo entre Londres e a Austrália em 19 dias, reparando o avião, quando este apresentou estragos (Basto, 2003). Em 1932, Amelia Earhart sobrevoou *a solo* o Atlântico (Jeppesen, 2004).

A nível da regulamentação internacional relativa à exploração do transporte aéreo, os ditames jurídico-políticos tiveram início com a Conferência de Paz de Paris de 1919, que marcou decisivamente o desenvolvimento do direito aéreo internacional e consagrou o princípio da soberania de cada Estado sobre o espaço aéreo que cobre o seu território, e as suas águas territoriais. A Convenção Internacional sobre Navegação Aérea (CINA), assinada em Paris, em 13 de Outubro de 1919, regulamentou essencialmente as matérias da soberania, navegação aérea e certificação de navegabilidade, distribuída em oito anexos. No que respeita à responsabilidade civil das transportadoras aéreas foi assinada a Convenção de Varsóvia, em 1929, com vigência em 1933, subscrita por Portugal em 1947, no início operacional da TAP (Pinto, 2010).

No entanto, as condições de operacionalidade aérea, fixaram-se na Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, em Chicago, em Novembro de 1944 (Pinto, 2010). Na sequência de estudos iniciados pelos Estados Unidos da América (EUA) e posteriores consultas entre os principais aliados, o governo dos EUA endereçou um convite a 55 Estados ou autoridades para estarem presentes. Cinquenta e quatro Estados participaram na Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, que foi assinada por 52 Estados, estabelecendo a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), com carácter permanente, com o propósito de assegurar a cooperação internacional, o maior grau possível de uniformidade nas normas, procedimentos e organização sobre as questões da aviação civil. Em simultâneo, foi assinado o Acordo de Serviços de Trânsito e o Acordo Internacional de Transporte Aéreo. O maior legado da Conferência de Chicago ocorreu no campo técnico, porque a Convenção estabeleceu as bases para um conjunto de regras e regulamentos relativos à navegação aérea

como um todo, o que constituiu um grande passo em frente na segurança aérea e abriu caminho para a aplicação de um sistema de navegação aérea comum em todo o mundo. Por causa dos inevitáveis atrasos na ratificação da Convenção, por 26 Estados, a Conferência assinou um acordo provisório, que previa a criação de uma Organização da Aviação Civil Internacional Provisória (PICAO), de natureza técnica e de consultoria, com o objectivo de colaboração no domínio da aviação civil internacional. Operou de 1945 até 1947, ano que surgiu a ICAO, com sede em Montreal, no Canadá. Em Outubro de 1947, a ICAO tornou-se uma agência especializada das Nações Unidas, ligada ao Conselho Económico e Social (ECOSOC). Ao tornar-se efectiva, publicou na Convenção da ICAO, os *Padrões Internacionais e Práticas Recomendadas (SARPs)*, conhecidos como Anexos à Convenção, uniformizando de forma definitiva, a regulamentação internacional, até então existente (Pinto, 2010). A Convenção instituiu o objetivo da ICAO:

"WHEREAS the future development of international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world, yet its abuse can become a threat to the general security; and

WHEREAS it is desirable to avoid friction and to promote that co-operation between nations and peoples upon which the peace of the world depends;

THEREFORE, the undersigned governments having agreed on certain principles and arrangements in order that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner and that international air transport services may be established on the basis of equality of opportunity and operated soundly and economically;

*Have accordingly concluded this Convention to that end"*¹ (ICAO, 2011a; ICAO, 2011c; ICAO, 2011d)

Na Convenção de Chicago foram aprovados 14 grupos de normas internacionais e métodos recomendados, que se referem a questões técnicas da aviação civil, publicadas sucessivamente como Anexos à Convenção de Chicago, do qual salientamos o Anexo 14, que se divide em:

¹ *"Considerando que o futuro desenvolvimento da aviação civil internacional pode ser muito útil para criar e preservar a amizade e compreensão entre as nações e povos do mundo, e que o seu abuso pode tornar-se uma ameaça para a segurança geral, e considerando que é desejável evitar a fricção e promover a cooperação entre as nações e os povos, de que a paz do Mundo depende; Portanto, os governos signatários, tendo concordado em certos princípios e acordos, a fim de que a aviação civil internacional possa ser desenvolvida de uma forma segura e ordenada, e de que os serviços de transporte aéreo internacional possam ser estabelecidos com base na igualdade de oportunidades e de maneira saudável e economicamente viável; Em conformidade concluiu-se a presente Convenção para esse fim"* (Tradução do autor).

- Volume I - (Design e Operações de Aeródromos ou Concepção e exploração técnica dos aeródromos);
- Volume II - Heliportos

A Convenção foi assinada por Portugal, em 7 de Dezembro de 1944. O texto da Convenção foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1947. A Portaria n.º 12.016, de 3 de Setembro de 1947, do Ministério das Colónias, ordenou a publicação no Boletim Oficial de todas as colónias: Angola, Cabo Verde, Estado da Índia, Guiné, Moçambique, São Tomé e Príncipe e Timor, o referido Decreto-Lei (Pinto, 2010, p. 310). Angola, como país independente, aderiu à ICAO a 11 de Março de 1977 (ICAO, 2011b; INAC, 2008; INAVIC, 2008).

As questões económicas e comerciais foram deixadas à responsabilidade das empresas, pelo que, em 1948 foi criada a *International Air Transport Association (IATA)*, organismo internacional privado, com a incumbência de coordenar os interesses das várias companhias associadas, regulamentando as tarifas aéreas, aspectos ligados à qualidade dos serviços, dentre outras matérias comerciais (Pinto, 2010).

"O estabelecimento das linhas aéreas... ficou dependente de acordos e da concessão de direitos de reciprocidade, ou seja da reciprocidade de interesses dentro do Direito Aéreo Público. «Os acordos aéreos concluídos entre os Estados, são normalmente completados por acordos comerciais celebrados entre as transportadoras aéreas designadas, que incluem cláusulas relativas à repartição das capacidades, das receitas e das despesas bem como de explorações conjuntas, acordos e consultas relativas às tarifas" (Dupuy, 1970; Gualdino, 2006, cit. por Pinto, 2010, p. 310-311).

O pós 2ª Guerra Mundial marcou um forte incremento nos transportes aéreos. A aviação desenvolveu-se, passando-se de um simples biplano monomotor que só tinha capacidade para o próprio piloto, para os grandes aviões actuais capazes de transportar centenas de passageiros e a uma maior distância, rivalizando com outros meios de transportes.

Desde o início da aviação, que os aeroportos foram considerados imprescindíveis nos centros de movimentação comercial e industrial. Como são infraestruturas complexas e dispendiosas, os aeroportos marítimos tiveram prevalência inicialmente, devido aos investimentos menores que exigiam e pela facilidade de navegação dos hidroaviões, em cabotagem e na travessia dos oceanos. Com o aperfeiçoamento da tecnologia na construção das aeronaves, estas tornaram-se mais leves, velozes e versáteis, os custos operacionais dos aviões de rodas diminuiu com o aumento de passageiros e os pesados hidroaviões foram

abandonados (Pinto, 2010). Com a desregulamentação precedida pela liberalização, a indústria da aviação intensificou-se, implicando assim um forte desenvolvimento dos seus apoios em terra. O incremento do transporte aéreo conduziu à existência de necessidades de estruturas de apoio, de dimensão considerável para a descolagem e aterragem dos aviões, que com o tempo se vieram a constituir como verdadeiros aeroportos (Castro, 2012).

Contextualização da Aviação em Angola

A *"...conquista, constituição e preservação dos "impérios" teve a necessidade premente da existência de transportes que não podiam estar sujeitos a qualquer «organização forçosa»* (Kestner, 1972, p. 26, cit. por Pinto, 2010, p. 249) *vinda ou importada do exterior. Em termos políticos e económicos, os transportes foram obrigados a evoluir - de terrestres a marítimos e de marítimos a aéreos - ganhando velocidade para vencerem o espaço e estreitarem o tempo"* (Pinto, 2010, p. 249).

A penetração nos territórios coloniais, sobretudo em África, começava a efectivar-se pela navegação aérea, que agia em complementaridade à navegação marítima, que ainda que transportasse mais carga, era mais morosa. *"Porém, a operacionalidade comercial aérea, regular e efectiva, nos territórios africanos, deu-se... com a atividade da Imperial Airways que data de 1928 no Mediterrâneo"* (Pinto, 2010, p. 266. A companhia aérea resultou da resolução tomada na Conferência Imperial de 1926, umas das várias promovidas pelo governo inglês, de se intensificar e facilitar as comunicações aéreas entre os membros do império, face às ameaças autonomistas da União Sul-Africana e do Canadá. A *Imperial Airways* constituiu-se politicamente como um instrumento de acção estratégica do Estado. Em 1932 iniciou as rotas imperiais, com a rota Cairo-Cabo. A Itália, a França, a Espanha e a Alemanha avançaram com a constituição de empresas de aviação que estabeleceram rotas imperiais da maior relevância para a continuidade dos seus impérios. *"A navegação aérea, realizada vantajosamente em linha recta, valorizou os territórios coloniais"*. Estes países, sobretudo os que detinham territórios em África, como a Bélgica, França, Inglaterra e Itália, definiram estratégias de comunicação rápidas para a manutenção efectiva dos territórios, desenvolvendo os meios e as infraestruturas para o desenvolvimento dessas ligações, e para reafirmarem a sua identidade nacional *"materializada na capacidade de estabelecer «lances» no jogo do campo político desses mesmos países no contexto internacional"* (Pinto, 2010, p. 311).

"A tecnologia aplicada aos transportes foi evoluindo - de navios à vela passou-se à propulsão a vapor e ao diesel, da marinha à aviação. Por razões de inadequação económica e política, Portugal saiu da dianteira tecnológica e ficou dependente do estrangeiro" (Pinto, 2010, p. 246).

A protecção dos territórios ultramarinos motivou a entrada de Portugal na I Guerra Mundial, em 1916. A necessidade de desenvolvimento colonial, esteve na base da revisão constitucional de 1920. Angola e Moçambique assistiam à nomeação de Altos Comissários, Norton de Matos e Brito Camacho. Norton de Matos, apesar de não ter tido sucesso, tinha um amplo projecto e realizou uma tentativa de criação da aviação colonial. Fracasso esse, provavelmente causado pela carência demográfica e fraqueza das finanças com a ausência de investimento financeiro da metrópole nas colónias (Pinto, 2010).

"A crise colonial e o sobressalto nacionalista que provocou foram um dos contributos decisivos para a queda da 1.ª República Portuguesa, consumada através de um golpe militar, a 28 de Maio de 1926. O regime da Ditadura Militar que se lhe segue dá corpo a essa reacção nacionalista e centralizadora no domínio da política imperial" (Alexandre, 2000, p. 47, cit. por Pinto, 2010, p. 256-257).

Em Portugal, emergiram diversas companhias aéreas, a partir de 28 de Maio de 1926, altura em que a Ditadura Militar iniciou a maioria dos *raids* às colónias: 1927: viagem nocturna do Atlântico Sul; 1928: Amadora - Guiné - São Tomé - Angola - Moçambique; 1930/1931: Amadora - Guiné - Angola e volta; 1935/1936: cruzeiro aéreo às colónias. Os *raids* foram entendidos pela opinião pública internacional como pioneiros para a futura navegação aérea.

Destas empresas aéreas, nas décadas de 20, 30 e 40, criadas em Portugal e nas colónias, destacam-se os Serviços Aéreos Portugueses, a Sociedade Portuguesa de Estudos de Linhas Aéreas, a Companhia Portuguesa de Aviação, a Sociedade Portuguesa de Levantamentos Aéreos, a Aero-Colonial, a Ap-Aero Portuguesa, a Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos de Moçambique, a Divisão de Transportes Aéreos de Angola, a SATA e finalmente em 1945, a TAP. Inicialmente as companhias aéreas constituídas em Portugal, compreendiam a participação de capital estrangeiro, mas cada vez mais tendiam à participação de capital nacional. Apesar de inúmeros projectos gorados, só com a constituição da TAP é que se estabeleceram carreiras para as colónias (Pinto, 2010).

"A manutenção dos impérios, tanto do ponto de vista político como económico, carecia de ligações regulares e rápidas e Portugal, nessa matéria, encontrou-se com

dificuldades que o Estado Novo teve que superar" (Pinto, 2010, p. 246). O aparecimento da aviação comercial, fundamental face às carências a nível de transporte e à concorrência estrangeira agressiva, perante a realidade política e social portuguesa, ocorreu em três períodos: fase anterior a 28 de Maio de 1928; de 1928 até à Constituição de 1933 com a produção legislativa sobre a formação de operadoras aéreas com incidência na ligação às colónias; durante o Estado Novo com a exigência do cumprimento da legislação existente e a promoção de nova legislação para o controlo da aviação em Portugal e nas colónias, a promoção da aviação e a participação do capital português na formação das empresas aéreas nacionais, quer na metrópole, quer nas colónias (Pinto, 2010).

No decorrer da II Guerra Mundial, o estabelecimento de regras no campo político internacional foi difícil, atendendo às exigências dos adversários. Às anteriores pretensões inglesas, alemãs, israelitas, sobre o território angolano, junta-se então a da União Sul Africana, que em 1940 estabeleceu um plano de tomada dos territórios africanos, para os dividir com a Rodésia (actual Zimbabwe). Intenção travada pela Inglaterra, país que o Presidente do Conselho colocou no centro das grandes decisões diplomáticas (Pinto, 2010).

A necessidade política do transporte aéreo colonial, reflecte-se no reconhecimento do poder político no interesse da viagem de circulação de poder, das viagens políticas, no estrangeiro e no país; no serviço dos interesses sociais, com a possibilidade de visitas mais céleres a familiares e amigos, a trabalharem noutros países, ainda que o acesso aos meios e os custos económicos fossem difíceis; no interesse da divulgação do "progresso" e das condições sociais nos territórios ultramarinos, com o surgimento de um «turismo exótico» que importava promover e vulgarizar para que a visita internacional de turistas confirmasse a «acção civilizadora» nacional e reforçasse a legitimação internacional da presença portuguesa nas colónias (Pinto, 2010, p. 344).

As primeiras referências relativas aos primeiros voos em céu angolano, indicam o voo realizado por Emílio de Carvalho, da antiga Nova Lisboa (actual Huambo), província de (Benguela), num avião Caudron (Ruca, 2010). Emílio de Carvalho e Américo Rodrigues, a 13 de Setembro de 1924 efectuaram o voo de Luanda-Zaire-Luanda, num avião Caudron G-3, com a duração de 11 horas e 53 minutos, perfazendo uma distância de 1.390 km (Ferreira, 1952). Emílio de Carvalho, tenente de cavalaria, diletante dos aviões, foi o pioneiro dos *raids* aéreos entre Luanda e Leopoldville (hoje Kinshasa). (Pereira, 2009). A primeira aviadora de Angola foi Maria Margarida Santos. Em 1939 e pela primeira vez na história da aviação do Império Colonial Português, efectuava voos a grandes distâncias no transporte do correio

(Pinto, 2010). O interesse pela aviação em todo o Ultramar era crescente, sendo que Angola registava um elevado número de aviadores, comparativamente às outras colónias portuguesas. (Pinto, 2010).

Estruturas da Aeronáutica Civil

Autoridade Aeronáutica

A aeronáutica civil ultramarina encontrava-se na dependência do Ministério do Ultramar, por intermédio do governador-geral de cada Província Ultramarina. Regra geral, ainda que com algumas excepções, cada província ultramarina portuguesa era dotada de um Conselho de Aeronáutica e de um organismo público encarregue de explorar a indústria do transporte aéreo interno e internacional, com os territórios estrangeiros limítrofes. Em Angola, o Conselho de Aeronáutica foi criado em Dezembro de 1937, com a missão de estudar e fiscalizar todos os assuntos relativos à política aérea da Província² (Ferreira, 1952).

O Decreto-Lei nº 39 645, de 11 de Maio de 1954, veio criar em cada uma das províncias ultramarinas de Angola e Moçambique, um Serviço de Aeronáutica Civil (SAC), para responder à rápida expansão da aviação civil em Angola e Moçambique, ao crescimento do tráfego aéreo, e à necessidade de atender aos compromissos assumidos internacionalmente para a abertura ao tráfego de determinados aeroportos e a criação de serviços e meios de segurança aérea. As Secretarias dos Conselhos da Aeronáutica já não dispunham de uma estrutura apropriada, quer em meios, quer em pessoal e outros serviços não detinham

² Tinha a seguinte composição:

- 1 – Governador-Geral (presidente);
- 2 – Comandante Militar (Vice-presidente);
- 3 – Chefe do Departamento Marítimo;
- 4 – Chefe dos Serviços de Correios, Telégrafos e Telefones;
- 5 – Director dos Serviços de Portos, Caminho-de-ferro e Transportes;
- 6 – Chefe dos Serviços Aduaneiros;
- 7 – Adjunto de Aeronáutica junto do Quartel-General das Forças do Exército (Secretariado).

condições para fazer face às necessidades da navegação aérea, construção, exploração e manutenção dos aeródromos.

Diretamente dependente do respetivo Governador-Geral, com orgânica e quadros próprios, o SAC de Angola era dotado de autonomia técnica e financeira, mas usufruindo da capacidade técnica e especializada da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil (DGAC) da metrópole, que estenderia a sua acção ao Ultramar, ficando o seu diretor-geral tutelado, para o efeito, pelo Ministério do Ultramar³.

De 1951, consta o seguinte esquema orgânico da Direcção-Geral de Aeronáutica Civil:

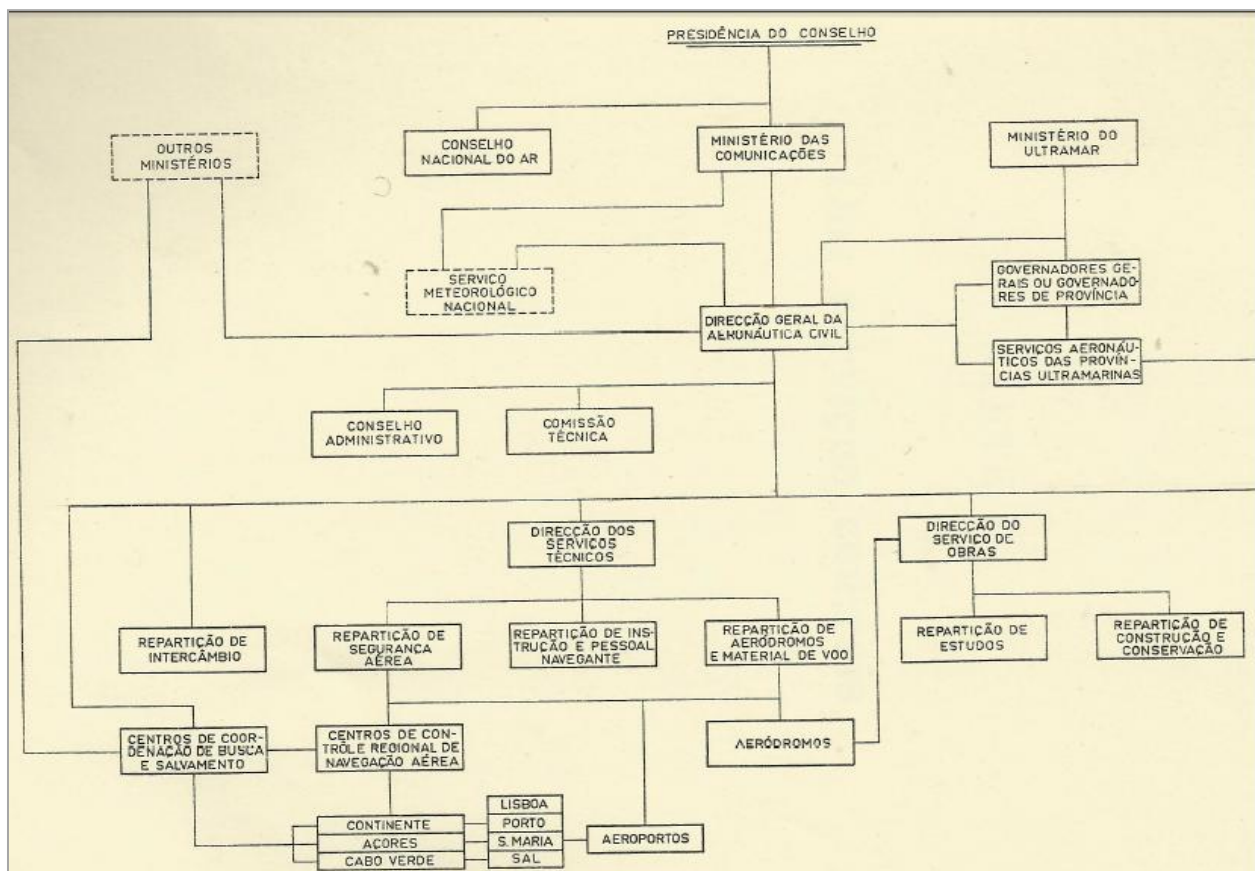


Figura 1 - Organograma da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil

Fonte: Direcção-Geral da Aeronáutica Civil (1957) - *Anuário de Actividades da Aeronáutica Civil 1954-1951*. Lisboa: DGAC.

³ Decreto-Lei n.º 39 645, de 11 de Maio de 1954, Diário do Governo I Série, n.º 102, p. 526-528.

Com a criação do SAC de Angola, através de diploma legal⁴, pretendia garantir-se a uniformização na preparação dos recursos humanos, nos meios e normas laborais, indispensável nesta área profissional; a uniformização e centralização da construção, exploração e manutenção dos aeroportos e aeródromos; a instalação e funcionamento dos meios e serviços de segurança aérea necessários à exploração regular das carreiras aéreas, nacionais e internacionais; a extensão aos aeródromos da rede interna dos benefícios da orientação técnica que à DGAC já competia. O SAC é assim incumbido de estudar, informar, dirigir e coordenar todos os assuntos relativos à aeronáutica civil de Angola e propor, a nível superior, as medidas necessárias ao seu desenvolvimento; fiscalizar o cumprimento da legislação e regulamentos nacionais, e normas internacionais de aeronáutica civil; estudar e elaborar os projectos de infraestruturas dos aeródromos da rede interna, respeitando os planos gerais da DGAC; promover a construção de infraestruturas dos aeródromos da rede nacional e da rede interna da província e assegurar a conservação das mesmas; fiscalizar a construção e conservação de quaisquer outras infraestruturas aeronáuticas e prestar assistência técnica; promover a instalação e manter o apetrechamento dos aeródromos da rede nacional interna e os restantes meios técnicos relativos à segurança, regularidade e eficiência da aviação civil; garantir a exploração dos aeroportos da rede nacional e dos aeródromos da rede interna de Angola servidos por linhas regulares de transportes aéreos; assegurar o ordenamento da navegação aérea e a exploração regular e permanente dos serviços de telecomunicações e rádio-ajudas aeronáuticas; asseverar a difusão das informações aeronáuticas indissociáveis da segurança e eficiência da navegação aérea, mediante a publicação de elementos considerados convenientes; recrutar e formar os recursos humanos; fiscalizar e prestar orientação técnica a todas as actividades de aeronáutica civil exercida em Angola, incluindo a exploração comercial de transportes aéreos; fiscalizar a preparação dos pilotos particulares ou de transportes públicos, do demais pessoal de navegação ou terrestre, ao serviço das empresas de transportes aéreas de Angola; conceder, revalidar ou suspender as respectivas licenças, de acordo com a legislação em vigor; manter o registo aeronáutico de Angola actualizado; conceder, revalidar ou suspender os respectivos certificados e a restante documentação, ao abrigo da legislação aplicável; garantir o intercâmbio necessário com os organismos nacionais e estrangeiros, para a coordenação de todos os assuntos, directa ou indirectamente ligados à aeronáutica civil de Angola.

⁴ Decreto-Lei n.º 39 645, de 11 de Maio de 1954, Diário do Governo I Série, n.º 102, p. 526-528.

O Serviço de Aeronáutica Civil abrangia os serviços centrais e os serviços externos. Os serviços centrais incluíam a Divisão de Segurança Aérea e dos Serviços de Aeródromos; Divisão do Pessoal Navegante e Material de Voo; Divisão de Obras; Secção de Pessoal, Expediente e Contabilidade; Secção de Intercâmbio e Informação Aeronáutica. Os serviços externos englobavam os aeroportos, aeródromos, os serviços de ordenamento da navegação aérea e os serviços de telecomunicações de rádio-ajudas⁵.

O SAC foi objecto de mais dois diplomas legais de reestruturação do serviço, o Decreto-Lei n.º 41 053, de 2 de Abril de 1957 e o Decreto-Lei n.º 76/72, de 7 de Março de 1972.

Desde a instituição da República Popular de Angola (RPA), que o governo angolano assumiu a supervisão da aviação civil.

A necessidade de separação das atividades de conteúdo empresarial das atividades de supervisão e de fiscalização, anteriormente exercidas pelo SAC, esteve na base da criação da ENANA-UEE a 13 de Fevereiro de 1980, pelo Decreto 14/80, e na criação da Direção Nacional da Aviação Civil (DNAC), instituída pelo Decreto 48/80, de 23 de Junho de 1980, com a publicação do Estatuto Orgânico do Ministério dos Transportes e Telecomunicações. A 19 de Janeiro de 2005, foi criado o INAVIC, atual supervisor da aviação civil de Angola, pelo Decreto 04/05 (INAVIC, 2013).

Operadoras

Aeroclubes

O que remonta à história da aviação civil em Angola, os seus primórdios tiveram o seu início com a fundação do Aero Clube de Angola – ACA (Vilhena & Noia, 2012).

O Aero Clube de Angola (ACA), associação fundada pelos estatutos aprovados por Portaria do Governo-Geral de Angola, de 27 de Junho de 1936. Com sede em Luanda, estava dotado de personalidade jurídica e declarado como instituição de utilidade pública, por portaria do Governo-Geral de Angola, de 15 de Abril de 1942. Visava "*...o ensino, a prática e propaganda da aeronavegação e, particularmente, o desenvolvimento da aviação de turismo*

⁵ Idem, *Ibidem*.

e de desporto em Angola; ...o ensino e a prática do aeromodelismo;... a cultura e treinos dos desportos em geral;... o recreio e o intercâmbio intelectual dos sócios" (Aero Clube de Angola, 1958). Dentro de diversas incumbências, competia-lhe fixar as taxas de exploração dos seus aviões e hangar, elaborar os regulamentos das provas desportivas aeronáuticas, fiscalizar o funcionamento da escola de pilotagem assim como elaborar os programas de instrução. Constituíam receitas significativas, o produto da exploração dos seus aviões (Aero Clube de Angola, 1958).

O ACA encontrava-se filiado no Aeroclube de Portugal. O interesse crescente em pilotar aviões de turismo, fez com que tenham sido criados aeroclubes filiados do Aeroclube de Angola, mediante aprovação do Governador-Geral (também presidente de honra do Aeroclube), consultado o mesmo ACA. Constituíam-se com os mesmos fins do Aeroclube de Angola, do qual eram partes integrantes. Com autonomia, personalidade jurídica e capacidade para atos e processos privativos, com economia e administração próprias, estavam sujeitos à fiscalização, inspecção e disciplina do ACA, assim como deviam respeitar as disposições do seu estatuto. Das decisões das assembleias de sócios dos aeroclubes filiados havia recursos para a assembleia geral do Aeroclube de Angola e os primeiros podiam ser dissolvidos pelo último (Aero Clube de Angola, 1958). Cada Aeroclube devia obrigatoriamente de ter escola de pilotagem e pelo menos, um avião em funcionamento.

Os aeroclubes em Angola formaram um total 232 pilotos, dos quais 154 foram formados pelo ACA (Ferreira, 1952). Apesar de não serem remunerados, os pilotos disputavam entre si as oportunidades de voo, pelo que se sentiam motivados para participar de forma útil e voluntária (Barros, 2012). O parque de aviões da escola de pilotagem do Aero Clube de Angola foi durante anos constituído por 7 aviões, no entanto em 1952, encontrava-se reduzido a 3 aviões: 1 Tiger Moth e 2 Piper Cubs (Ferreira, 1952). Até 1952, existiam em Angola 7 Aeroclubes filiados: Aeroclube de Benguela, Aeroclube de Huila, Aeroclube do Lobito, Aeroclube de Nova Lisboa (Huambo), Aeroclube de Malange, Aeroclube de Moçâmedes (actual Namibe) (Ferreira, 1952), Sá da Bandeira (actual Lubango) (Barros, 2012, p. 120). Com a fundação de delegações locais, desenvolvia-se a aviação de turismo e recreio.

O Aeroclube de Angola constituiu-se como pioneiro e o grande precursor do sistema de transporte aéreo da província Ultramarina. A partir de 1935, realizou-se para Angola, um serviço regular bimensal, através da Air France, num sistema de *pool*⁶ com a Aero

⁶ Acordos de transporte entre companhias que estabeleciam ligações entre percursos de exploração pertencentes às diferentes companhias (Pinto, 2010, p. 342).

Portuguesa. Em 1937, a Aéromaritime, em bimotores anfíbios, colmatou o vazio entre Cotonou-Pointe Noire, próximo da fronteira de Angola, possibilitando que os aviões do Aero Clube de Angola efectuassem a distribuição, em voos de cabotagem acompanhando a costa marítima, tendo sido posteriormente substituídos com regularidade pela DTA, incluindo a ligação entre Angola e Moçambique (Pinto, 2010). Com o surgimento da DTA, o ACA deixou de exercer essa atividade aeronáutica (Ferreira, 1952). As aeronaves deste Aeroclube percorreram até 1943 cerca de 200 mil quilómetros em voos postais, sanitários e de transporte de passageiros em todo território de Angola (Ferreira, 1952). Os serviços de voo praticados pelo ACA compreendiam o transporte de doentes, de médicos, de fazendeiros, de correio, em rotas sem auxílio de rádio-navegação (Barros, 2012).

A existência de aeroclubes disseminados em Angola, foram fundamentais para a criação e o desenvolvimento da DTA. Determinadas localidades dispunham de pistas seguras apenas para a aviação ligeira e a construção de aeródromos para aeronaves de maior porte, parecia não despertar interesse sócio-económico (Barros, 2012).

Durante o período da II Guerra Mundial, os aviões e os pilotos do Aeroclube de Angola estavam incumbidos, por determinação governamental, do policiamento da costa angolana (Ferreira, 1952, p. 323).

Entre 1962 e 1963 o movimento de aeronaves de turismo aumentou, nos mais variados aeroclubes nacionais (Relatório das Atividades do Serviços do Aeroporto Craveiro Lopes, 1962).

Táxis Aéreos

As companhias de táxis aéreos e de aviões, pertencentes a empresas ou a particulares, foram progredindo ao longo dos anos. Permitiam as ligações não regulares para o interior de Angola, pelo que eram de extrema importância (Queirós, 1967). O movimento crescente do transporte aéreo quer em número de aeronaves, quer em movimento de passageiros, de carga e de correio, ilustra a evolução aeronáutica que se fazia sentir.

Um ano antes do início da Guerra Colonial, com a acção dos movimentos de libertação de Angola, começam a operar os Aero-Táxis de Angola, Lda (ATA), empresa doméstica dotada pelo Governo Português, em regime de exclusividade, da realização das carreiras regulares para os distritos do: Cuando-Cubando, Kuanza Sul, Luanda e Zaire. Os

ATA podiam também efectuar voos em regime de fretamento, para as restantes áreas de Angola. Em 1962, passou a denominar-se Companhia de Táxis Aéreos (CTA, tendo iniciado a exploração das rotas aéreas nos distritos de Huambo, Kuanza-Norte e Uíge (Pinto, 2010).

"As empresas ultramarinas, constituídas com capitais privados nacionais, também tiveram continuidade e correspondiam a interesses das populações e do Governo, que não tinha capacidade para operar na amplitude territorial ultramarina; contrariamente a todas as outras que encerravam na metrópole, eram empresas que serviam os interesses do Estado Novo «uno e indivisível» " (Pinto, 2010, p. 302).

Surgimento da DTA

Todas as colónias dispunham das suas companhias de bandeira, que apesar de independentes da metrópole, dependiam do governador-geral com responsabilidade sobre aquele território, que respondia perante a autoridade máxima, concentrada na metrópole.

Em 1937, chegou a Angola o capitão Joaquim de Almeida Baltazar, a pedido da governador-geral coronel Lopes Mateus, que com o propósito de formar novos pilotos para o recém-formado Aero Clube de Angola, criou o cargo de adjunto militar aeronáutico. A sua primeira missão foi levar o primeiro avião deste Aero Clube, de Leopoldville (atual Kinshasa) a Luanda, em parceria com o piloto Fernando Albuquerque Bossa, outro dos primeiros pilotos da futura DTA (Vilhena & Noia, 2012).

Aquando da visita a Angola do Presidente da República, General Óscar Carmona, em 1938, o capitão Joaquim de Almeida Baltazar, organizou uma esquadrilha de aviões civis do Aero Clube de Angola para sobrevoar e dar-lhe as boas vindas em Cabinda. O presidente, agradado com a iniciativa, fez questão de cumprimentar pessoalmente os aviadores. O Ministro das Colónias, Vieira Machado, com entusiasmo, solicitou então a criação de uma companhia de transportes aéreos em Angola. O Major Joaquim de Almeida Baltazar foi acometido desta incumbência. Nascia assim a Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos de Angola (DTA) (Vilhena, 2010; Barros, 2002; Pinto, 2012; Vilhena & Noia, 2012). Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos de Angola (DTA), assim se chamou a companhia criada a 8 de Setembro de 1938, pela Portaria nº 11, do Boletim Oficial nº 36, 1ª série, do mesmo ano. Surgiu passado 3 anos do jornal italiano *L'Azione Coloniale* ter noticiado a

possibilidade de Angola ser objecto da colonização europeia num futuro mais ou menos próximo (Pinto, 2010).

A DTA, de uma forma semelhante ao que se passara em Moçambique, funcionou na dependência da Administração da Direcção dos Serviços de Portos, Caminhos-de-ferro e Transportes de Angola. Encontrava-se sob a tutela do Estado, sob o domínio do Ministério das Colónias, designado a partir da Constituição de 1951, por Ministério do Ultramar, subordinado ao poder político da metrópole. (Vilhena, 2010; Pinto, 2010). Joaquim Almeida Baltazar, a quem se deve o desenvolvimento da aviação de turismo em Angola, viria a chefiar em 1939 e 1940, a recém-criada Divisão, como Director-Geral (Barros, 2012). Sucedeu-lhe outra figura importante da aviação em Angola, o Coronel Jacinto da Silva Medina (Vilhena, 2010; Barros, 2002; Vilhena & Noia, 2012).

De Divisão, a DTA passou posteriormente para Direcção. Competia-lhe efectuar, em regime de exclusividade, o transporte aéreo de passageiros, de correio e de mercadorias dentro do território da Província e com os países limítrofes, assim como, prestar assistência técnica aos aeródromos da Província (Pinto, 2010; Ferreira, 1952). Em 1938, o Alferes Barão da Cunha, piloto, na sequência da ideia da formação de uma patrulha aérea de acompanhamento à visita do Presidente da República às colónias, propôs a primeira «linha imperial», com uma rota principal – Lisboa – Bolama – Luanda – Lourenço Marques, cidades que constituíam as bases principais das carreiras (Pinto, 2010).

O Ministro das Colónias de então, autorizou a compra de três DH-89A Dragon Rapide e dois Junkers JU-52/3m, todavia a compra destes últimos foi cancelada com a eclosão da Segunda Guerra Mundial. Em meados de 1939, três pilotos de Angola, ex-pilotos do Aero Clube de Angola, rumaram a Hatfield (Reino Unido) onde frequentaram o curso de conversão para os Dragon Rapide recém-adquiridos, na fábrica da DeHavilland.

Até à chegada dos Dragon Rapide encomendados, a DTA utilizou aviões do Aeroclube de Angola para iniciar os seus voos, entre Luanda, Cabinda e Ponta Negra. Transportava correio e alguns passageiros, com ligação aos hidroaviões da francesa Aéromaritime. Dentro dos referidos aviões, destacam-se um Cessna C.37 Airmaster (CR-LAC "Luanda") e um DH-85 Leopard Moth (CR-LAI "Leopardo"), que mais tarde a DTA adquiriu, perdendo-o posteriormente num acidente junto ao aeroporto Emílio de Carvalho (Vilhena, 2010; Barros, 2012; Vilhena & Noia, 2012). Os serviços regulares das carreiras e extraordinários de fretamento, iniciaram-se em Julho de 1940, através da utilização dos três Dragon Rapid entretanto recebidos, um mono motor Klemm K1.31A e um Leopard Moth. A

3 de Maio de 1940, os 3 DH-89A (CR-LAT "Carmona", CR_LAU "Salazar e CR-LAV "Vieira Machado", foram batizados com pompa e circunstância, numa cerimónia ocorrida no Aeródromo Emílio de Carvalho, em que esteve presente o governador-geral de Angola, Dr. Marques Mano (Vilhena & Noia, 2012). Os três Dragon asseguravam três rotas: Norte (Luanda-Ponta Negra), Sul (Luanda-Moçâmedes) e a de Leste (Luanda-Lobito-Nova Lisboa). A frota foi crescendo sucessivamente, com a aquisição posterior de 2 aviões Friendship e 7 Dakota, que asseguravam carreiras regulares no interior da província e estabeleciam ligações para estados limítrofes (Vilhena, 2010; Pinto 2010). Entretanto sucedeu ao capitão Baltazar outro marco importante da aviação em Angola, o capitão Jacinto da Silva Medina (Vilhena & Noia, 2012).

Quatro anos depois da sua constituição, Manuel Rocha, o comandante da Divisão de Exploração de Transportes Aéreos de Moçambique (DETA), numa estada em Angola ao serviço do Ministro das Colónias, propôs o estabelecimento de uma linha aérea regular entre Lisboa-Bolama-Luanda (Pinto, 2010). A DTA veio a substituir com regularidade os voos do Aero Clube de Angola, em ligação com a francesa *Aéromaritime*, incluindo a ligação entre Angola e Moçambique (Pinto, 2010). O primeiro e único destino além-fronteiras, durante muitos anos, foi a Ponta Negra na África Equatorial Francesa (actual República do Congo), dado que permitia a ligação com os voos para a Europa através da referida *Aéromaritime*. Esta companhia prestava um serviço postal na costa ocidental africana, e começou a operar em Ponta Negra em 1937. Desde Ponta Negra, e fazendo escala em diversos locais como Dakar, onde era feita a ligação com os voos da América do Sul, alcançava-se Paris em escassos dias (Vilhena, Noia, 2012). Durante a II Guerra Mundial, aumentaram as dificuldades de comunicação aérea com o Ultramar, dado que a *Air France* e a *Aéromaritime* ficaram inactivas, e as ligações a Angola foram suspensas. No entanto em Dezembro de 1940, a *BOAC*, operadora proveniente da União Sul-Africana, inaugurou um novo serviço de ligação entre o aeroporto do Rand e Luanda, o que reforçou o interesse na existência duma companhia nacional que assegurasse as ligações aéreas, com independência (Pinto, 2010). A 1 de Agosto de 1943, é abandonada a carreira de Ponta Negra, dadas as dificuldade em sobrevoar a África Equatorial Francesa, uma vez que os aviões angolanos tinham sido alvejados várias vezes (Barros, 2012; Pinto, 2010). A ligação a Portugal e à Europa era efectuada por companhias estrangeiras que faziam ligação à DTA, aterrando em aeródromos fora das fronteiras de Angola, mas próximos dos existentes no território, exceptuando-se o caso das carreiras Rand-Windhoek-Luanda, Luanda-Windhoek-Rand, efectuado pela já mencionada *BOAC*. Os

territórios continuavam a não estar ligados directamente à metrópole por uma companhia nacional, o que acontecia noutros países coloniais (Pinto, 2010).

A inexistência de linhas intercontinentais, comparativamente ao número e extensão das rotas aéreas internacionais em 1945, demonstra a estratégia política de Salazar em preservar "...uma África que iria interessar a uma futura União Europeia dentro do sentido da «união clássica dos impérios europeus que tinha a África reservada» " (Telo, 1991, p. 247, cit. por Pinto, 2010, p. 374-375). O interesse essencial para Portugal era a criação de uma linha imperial, tarefa entregue a Humberto Delgado e ao recém-criado Secretariado da Aeronáutica Civil, em 1944, ligado à Presidência do Conselho. Portugal estabeleceu a primeira ligação aérea comercial com os domínios africanos a 31 de Dezembro de 1946, data do primeiro voo da TAP (Pinto, 2010).

A operacionalidade da DTA cresceu e o transporte aéreo tornou-se imprescindível na ligação com o interior de Angola, além do apoio em evacuações de doentes e mais tarde, nas situações de conflitos. A DTA passou a ter a obrigatoriedade de realizar, em regime de exclusividade, o transporte aéreo de passageiros, carga e correio, dentro do território angolano e com os países limítrofes, assim como prestar assistência técnica aos aeródromos da Província (Pinto, 2010).

Com "...o desenvolvimento da aviação e com o interesse nas comunicações rápidas que foi demonstrado pela propagação do correio aéreo, o maior motivo e indicador dos destinos a explorar, a aviação civil de transporte impunha-se como uma necessidade para satisfazer diversos interesses.

Portugal, «a terceira potência colonial do Mundo, com províncias ultramarinas... em África, na Ásia e na Oceânia, mantinha esses territórios dentro de uma tradição»" (O Ultramar Português, 1945, p. 2, cit. por Pinto, 2010, p. 324), que podia estar em perigo sem a autonomia das comunicações inter-territoriais, essenciais no comércio e na afirmação da capacidade de «controlo político»" (Pinto, 2010, p. 324). A DTA supriu a carência deste tipo de transporte, reconhecido como sendo de grande utilidade, pela população residente em Angola e angariava unanimidade política (Pinto, 2010).

O interesse no transporte aéreo, ficou bem patente pelo número de passageiros transportados entre 1941 e 1951, conforme ilustra o quadro subsequente (Pinto, 2010, p. 293-294)

Actividade Aeronáutica 1941 – 1951						
Anos	Quilómetros Percorridos (milhares)	Horas de Voo	Passageiros	Correio (Ton.)	Carga (Ton)	Receita em Angolares (Milhões)
1941	221	1.261	741	1,6	0,9	-----
1942	160	846	742	3,5	0,6	-----
1943	270	1.392	1.349	3,9	5,1	-----
1944	372	1.985	2.421	5,3	6,2	-----
1945	406	2.129	3.001	5,3	7	-----
1946	816	4.176	4.900	13,8	8,4	4,3
1947	1.110	5.342	8.251	22,8	150	8,5
1948	1.381	6.606	9.491	2	348	10,3
1949	1.517	7.210	11.743	49	386	-----
1950	1.391	6.279	14.780	56,9	293,8	11,6
1951	1.713	7.666	15.425	57,6	380,9	16,8

Tabela 1 - Actividade Aeronáutica – 1941 - 1951

Fonte: Elaboração Própria a partir do Ferreira, (1952, p. 353)

Durante a Segunda Guerra Mundial, a dificuldade em obter peças sobressalentes afectou a operacionalidade da companhia. Em 1944 eram adquiridos dois Stinson Reliants no Congo Belga (República Democrática do Congo), para servirem nos percursos ao longo da costa de Angola, mas pouco duraram, devido a dificuldades em mantê-los operacionais. Em 1945 também foi necessário recorrer ao material disponível na época, ingressando na frota um Beechcraft UC 43 Traveler e dois Fairchild PT-26A Cornell, utilizados sobretudo para o treino de tripulações (Vilhena, 2010; Vilhena & Noia, 2012).

O ano de 1946, terminada a guerra, foi de grande expansão, quer em termos de frota, quer de abertura de novas rotas. Sob o comando do Director, Comandante Uva Cansado, foram adquiridos três Douglas DC-3's, dos excedentes da guerra americana e convertidos no Canadá, e cinco novos Beechcraft D-18S. A Luanda chegaram quatro novos DH-89A Dragon Rapide (CR-LBG "Joaquim Baltazar", CR-LBH "Pedro Mateus", CR-LBN "Correia de Barros" e CR-LBO "Emílio de Carvalho". No fim de 1946, a DTA possuía três Dakotas, quatro Beech D-18S, um Beech UC-43, sete Dragon Rapid, dois Stinson Reliants, dois Fairchild PT-26A, um Klemm e um DH-85 Leopard Moth, que demonstram a pujança e o rápido desenvolvimento da aviação comercial em Angola. A procura crescente de passageiros que aumentava significativamente, tornou premente a necessidade de aviões de maior porte, pelo que a DTA adquiriu três Douglas C-47, mais conhecidos por Dakota, à força aérea americana USA AF, dos excedentes de guerra. Mais três Dakotas foram adquiridos em 1948,

à Companhia de Transportes Aéreos (CTA), em extinção. A 6 de Julho de 1950, dá-se o primeiro acidente grave desta companhia, com a perda do Dakota DC-3 (CR-LBK), que se despenhou num voo entre Lobito e Nova Lisboa, em que morreram todos os seus doze ocupantes (Vilhena, 2010; Barros, 2012; Vilhena & Noia, 2012).

Em Julho de 1940 iniciaram-se os voos regulares da DTA com as seguintes rotas: a Norte fazia Luanda - Ponta-Negra, a Sul Luanda-Moçâmedes e a Leste Luanda- Lobito - Nova Lisboa (Vilhena & Noia, 2012).

Já em 1951 a companhia (DTA) operava já com mais frequências regularmente ou por solicitação, nas seguintes rotas: Luanda-Ambriz-Ambrizete-Sazaire-Cabinda; Luanda-Sazaire-Cabinda-Ponta Negra; Luanda-Leopoldeville; Luanda-Tete-S. Salvador-Maquela-Damba-Uíge; Luanda-Porto Amboim-Novo Redondo-Lobito-Benguela; Luanda-Lobito-Moçâmedes-Sá da Bandeira; Luanda-Lobito-Nova Lisboa; Nova Lisboa-Mariano Machado-Cubal-Lobito; Nova Lisboa-Silva Porto-General Machado-Vila Luso; Moçâmedes-Porto Alexandre-Baía dos Tigres; Moçâmedes-Chapéu Armado-Lucira; Nova-Lisboa-Caconda-Quipungo-Sá da Bandeira-Pereira de Eça. O que compreendia uma extensão total de 5.855 km de rotas aéreas. Transportou 7.035.459 passageiros-quilómetros, 238.041 toneladas quilómetros de carga e 26.889 de correio. Possuía 21 pequenas e 5 grandes aeronaves de passageiros. No ano seguinte, em 1952, a extensão de linhas aumentou para 9.910 km. Introduziram-se novas rotas: Luanda-Nova Lisboa-Caconda-Sá da Bandeira-Forte Roçadas-Pereira de Eça; Luanda-Cabinda; Luanda-Uíge; Luanda-Ambriz-Toto-S. Salvador-Maquela-Damba-Uíge-Luanda; Luanda-Porto Amboim-Novo Redondo-Lobito; Luanda-Lobito; Luanda-Lobito-Ganda-Nova Lisboa-Silva Porto-General Machado-Vila Luso; Luanda-Lobito-Cubal-Nova Lisboa-Silva Porto. O número de passageiros-quilómetros aumentou para 8.234.666, a carga diminuiu e o correio cresceu para 29.659 toneladas-quilómetros. A sua frota era composta de 5 Douglas DC 3, 5 Beechcraft D 18 S, 7 Dragon Rapide e 1 Stinson Voyager. Em 1953 representou uma ligeira diminuição da extensão de linhas: 9640 km, a realização da nova rota: Luanda-Lobito-Nova Lisboa-Silva Porto-Vila Luso-Teixeira de Sousa; com um tráfego de 10.179.521 passageiros-quilómetros; 199 216 toneladas - quilómetros de carga e 35 179 de correio. A frota ficou com menos uma aeronave, o Stinson Voyager. Em 1954, a sua frota registou a diminuição de 1 Beechcraft D 18 S e 2 Dragon Rapide. Em termos de rotas, salienta-se a realização do percurso em 1951 Luanda-Ambriz-Ambrizete-Sazaire-Cabinda-Ponta Negra; Luanda-Toto-S.Salvador-Uíge-Damba-Maquela; Luanda-Cela-Lobito-Nova Lisboa-Silva Porto-Vila Luso. O número de passageiros-

quilómetros utilizados subiu para 13 1833 473, sendo a percentagem de ocupação de 73,5. Empregava 156 colaboradores, incluindo o pessoal navegante (11 dos quais pilotos), pessoal de operações, pessoal de manutenção e pessoal administrativo (Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, 1957).

Entre 1951 e 1954, a DTA assegurava o prolongamento do voo da TAP de Luanda a Lourenço Marques, através da sua frota de Dakota. Em 1954, a DTA regista novo acidente, no voo entre Sá da Bandeira - Luanda (Vilhena & Noia, 2012).

Desde 1951 que a DTA se constituiu como membro associativo da International Air Transport Association (IATA). Entretanto, para substituir os gastos Dragon Rapide nas rotas para o interior de Angola, a companhia recebia no mesmo ano, cinco novos Beechcraft D-18, provenientes dos Estados Unidos da América (Ferreira, 1952; Vilhena & Noia, 2012).

Com a TAP, o crescimento do volume de tráfego foi constante, depois do primeiro ano de operação aérea e a linha de África corresponder aos interesses dos clientes. O número de quilómetros percorridos, de horas de voo e o volume de passageiros, cresceram acentuadamente, assim como a carga, o correio e as receitas, entre 1948 e 1951, mas sobretudo entre 1959 e 1964, altura em que os números triplicaram. O grande crescimento de tráfego para África, decorre da Guerra Colonial e do crescimento do tráfego de negócios. A renovação e o crescimento da frota, a preparação do pessoal tripulante e não tripulante e a melhoria das infraestruturas aeroportuárias não foram descuradas (Pinto, 2010).

No ano de 1958, a DTA recebeu os últimos dois Douglas C-47A. Em finais de 1960, foram retirados do serviço, os Dragon Rapide com 20 anos de serviços prestados. De entre os muitos voos que realizaram, ficou célebre o que ligava Moçâmedes à Baía dos Tigres (uma ilha na foz do rio Cunene, junto à fronteira com a Namíbia), em que a rua principal servia de pista, a igreja de terminal de passageiros e por vezes o seu adro de hangar de refúgio ao próprio avião, para protecção contra as areias trazidas pelo vento forte de Sudoeste (Vilhena & Noia, 2012).

Em 1960, a DTA, em conjunto com a DETA e a TAP, participaram em conjunto, na ponte aérea do Congo Belga (actual República Democrática do Congo), conhecida como o «drama do Congo», com a retirada da Bélgica do Congo. Em três semanas a DTA evacuou cerca de 1.700 pessoas, contabilizando 174 horas de voo, operação que mereceu o louvor do Ministro das Comunicações, Engenheiro Carlos da Silva Ribeiro. As três operadoras também se articularam na evacuação no Norte de Angola, em 1961. Em 1960, 1961 e 1963, a TAP, a DTA e a DETA promovem tarifas mais baixas para as carreiras entra a Metrópole e o

Ultramar, nos voos domésticos e nos voos combinados com a TAP, para maior utilização e rentabilidade das carreiras, com especial enfoque nos descontos aos militares no Ultramar e seus familiares (Pinto, 2010; Vilhena & Noia, 2012).

No ano de 1961, a DTA entrou numa nova era, com a encomenda de dois Fokker F-27 MK-200 Friendship recebidos no ano seguinte. Nesta altura, o seu Director de Operações era o Comandante Eduardo Viegas de Almeida e a empresa tinha nos seus quadros vinte pilotos. Um dos maiores objectivos para os pilotos de Angola era entrar para os quadros de voo, para o que se tornava necessário cumprir requisitos específicos. O interesse pela aviação civil crescia em todo o Ultramar e Angola tinha um elevado número de pilotos, comparativamente às outras colónias e sobretudo, com comparação ao continente, devido às melhores condições de vida dos colonos cidadãos e às grandes distâncias entre as urbes e as fazendas (Pinto, 2010).

Em 1964 equaciona-se a integração da DTA e da DETA na TAP, para a consolidação da aviação civil, face ao sucesso da TAP, o que não veio a verificar-se (Pinto, 2010). Um terceiro F-27 foi recebido em 1967, o quarto em 1970, o quinto um ano mais tarde e o sexto e sétimo em 1972. No dia 21 de Maio de 1972, a companhia perdeu o seu primeiro F-27 “CR-LLD”, num acidente aquando da descolagem no Lobito, em que o avião caiu ao mar e morreram 20 das 23 pessoas que seguiam a bordo.

Passagem da DTA para TAAG

Em 1973, a DTA transforma-se em sociedade anónima e, por decreto do governo da província, designa-se doravante Transportes Aéreos de Angola – TAAG SARL, com maioria de capital estatal, 30% da TAP e o restante detido por empresas privadas (Pinto, 2010; Barros, 2012). Um novo logótipo foi criado, assim como uma nova pintura para toda a sua frota.

Os primeiros voos da TAAG intercontinentais possibilitaram a ligação entre Luanda a Lisboa (2012b).

Em 1974 foram encomendados dois Boeing 737-200 à Boeing Aircraft Company, aviões que foram recebidos durante o ano de 1975, já depois da independência de Angola. Mantendo o mesmo nome e o mesmo símbolo, a Palanca, esta empresa deu origem a actual TAAG – Angola Airlines após 1975, ano da independência de Angola (Vilhena, 2010; Barros 2012).

A integração do equipamento do extinto Consórcio Técnico de Aeronáutica (CTA) conduziu ao crescimento célere da capacidade produtiva da TAAG, sobretudo no sector doméstico (TAAG, 2012b).

Actualmente, a procura de viagens aéreas, quer pelo sector empresarial, quer pelo turístico, cresce rapidamente. O número de passageiros passou de 235.448 em 2000, para 1.011.469 em 2011 (TAAG, 2012b).

A frota da TAAG incluiu diversos tipos de aeronaves: como *Antonov* (AN-26), *Boeing* (B707 e B747), *Hercules* (C-130), *Ilyushin* (IL-62), *Lockheed Tristar* (L1011) e *Yakovlev* (YAK-40). A partir da década de 90, a operação tem sido efectuada de forma exclusiva com frota Boeing (TAAG, 2012b, p. 10). A TAAG dispõe de uma frota de 13 aeronaves, oito Boeings 737 efectuavam voos domésticos para os seguintes destinos: Benguela, Cabinda, Dundo, Huambo, Kuito, Lubango, Luena, Malange, M'Banza Congo, Menongue, Namibe, Ondjiva, Saurimo, Soyo, Uíge. Estas aeronaves também operam nos voos para Joanesburgo e Cidade do Cabo, Sal e Praia, e para as capitais dos Camarões, Namíbia, República Centro Africana, República do Congo, República Democrática do Congo, São Tomé, Zâmbia e Zimbabwe. Cinco Boeings 777 que operam para o Dubai, Havana, Lisboa, Pequim, Porto, Rio de Janeiro e São Paulo. Em *code-share*, com companhias de bandeira locais, efectuavam as seguintes rotas: Addis Abeba, Amsterdão, Bruxelas, Casablanca, Frankfurt, Lagos, Londres, Madrid, Maputo, Nairobi e Paris (TAAG, 2012a; Barros, 2012; TAAG, 2012b). É feita através das seguintes companhias aéreas: Air Namíbia, Air France, LAM, British Airways, Lufthansa, Brussels Airlines, Kenya Airways (TAAG, 2013).

A TAAG pretende expandir os seus serviços nacionais, regionais e internacionais. Com o aumento da procura de voos entre países africanos, o que actualmente só é possível fazer-se via Europa ou Dubai, a TAAG tenciona operar para mais capitais em África. A TAAG tem apostado na criação de sinergias através do incremento da cooperação com outras congéneres, nas operações em regime de partilha de código (*Code-share*) e na expansão da rede para novos mercados, que seriam inacessíveis, de outra forma. No âmbito da Decisão de Yamoussoukro⁷, que pretende liberalizar o mercado aéreo de transporte aéreo em África, visando aumentar as ligações aéreas dentro do Continente, a TAAG tem adoptado uma atitude pró-activa em relação à entrada de operadores africanos no mercado angolano. Tem também reforçado a sua participação na AFRAA (African Airlines Association) (TAAG, 2012b).

⁷ “Yamoussoukro - Visa liberalizar o mercado aéreo de transporte aéreo em África com o objectivo de aumentar as ligações aéreas dentro do Continente” (TAAG, 2012b).

Recentemente adquiriu dois Boeings 777-300ER que entrarão ao serviço a partir de 2015. As aeronaves introduzidas são também mais eficientes do ponto de vista económico, representando custos mais baixos de manutenção e menor consumo de combustíveis (TAAG, 2012b).

O mercado doméstico e o intercontinental são os que mais têm crescido, entre 2008 e 2011. Apesar de constrangimentos diversos que a fizeram entrar na lista negra de Companhias Aéreas na União Europeia, em Julho de 2007, a TAAG está neste momento, autorizada a operar sob restrições, apenas com a sua frota de B777 e B737⁸ (TAAG, 2012b).

A integração de técnicos angolanos que trabalhavam na TAP, na TAAG, constituiu uma mais-valia significativa, com a melhoria visível da qualidade do serviço, em virtude de uma maior competência e melhor enquadramento profissional. O Centro de Formação assume a actualização dos recursos humanos da empresa. Na década de 80, a TAAG empregava 6.000 colaboradores (Barros, 2012; TAAG, 2012b).

No âmbito da refundação da TAAG, o Governo de Angola adoptou medidas estratégicas para a modernização da TAAG. O sucesso na implementação das normas e requisitos internacionais, permitiu à empresa, a obtenção do Certificado IOSA⁹ (TAAG, 2012b).

Na sua estratégia de modernização, a companhia de bandeira tem implementado ferramentas tecnológicas de gestão que permitem o desenvolvimento de novos processos. A operadora pretende criar conforto e fidelizar os clientes, pelo que criou recentemente o Programa do Passageiro Frequente, com oferta de privilégios para os clientes regulares, além de possibilitar a todos os seus clientes, o serviço de reserva, de compra e o *check-in* online

⁸ “Segundo a Comissão Europeia a TAAG Linhas aéreas de Angola entrou na lista negra das companhias aéreas da Comissão Europeia, devido a carência de condições de segurança nas operações, em Julho de 2007” Houve um acordo de cooperação entre Portugal e Angola assinado entre as autoridades de aviação civil de ambos países, originando a TAAG a voltar a operar em Portugal, (Lisboa e Porto) com determinados aviões e sob condições muito restritas. Portanto a companhia saiu da lista negra de Bruxelas e passou a operar em território Europeu desde Julho de 2009 sob restrições e condições específicas. A autoridade da aviação civil em Portugal (INAC) tem feito SAFA com a maior regularidade nas aeronaves Angolanas (Luís Rego, 2009).

⁹ “ (IOSA) - É um sistema de avaliação internacionalmente reconhecido e aceite concebido para avaliar os sistemas de gestão e controlo operacional de uma companhia aérea. IOSA utiliza princípios de auditoria de qualidade reconhecidos internacionalmente e é projectado para a realização de auditorias de forma padronizada e consistente. Foi criado em 2003 pela IATA. O programa é projetado para avaliar os sistemas de gestão e controlo operacional das companhias aéreas. As empresas estão incluídas no registo IOSA por um período de 2 anos após uma auditoria realizada por uma organização credenciada pela IATA. Todos os membros da IATA são IOSA registrado e deve permanecer registrado para manter a filiação”.

Disponível em <https://www.iata.org/whatwedo/safety/audit/iosa/Pages/index.aspx> [Acedido em 23 de Outubro de 2013]

através do seu website, o bilhete electrónico, e o seu *Call-Center* que disponibiliza informações pertinentes para os seus clientes (Barros, 2012; TAAG, 2012b).

Evolução das Infraestruturas Aeroportuárias em Angola

"Os aeroportos tornaram-se, em função da localização geográfica os meios de mensurabilidade para a estratégia do estabelecimento das linhas aéreas, de acordo com o traçado da rota e o cálculo das vantagens para a realização dessas viagens. Esta possibilidade da «medição do espaço, na apreciação de quantidades, nos cálculos, nas comparações e oportunidades de vitória “sucesso” (Tzu, 1974, p. 187, cit. por Pinto, 2010, p. 313), numa previsão que tinha por princípio «nunca trocar o essencial pelo acessório» (Kung, 2003, p. 43, cit. por Pinto, 2010, p. 313), permitia o desenvolvimento da exploração comercial e o sucesso dos interesses económicos e políticos.

Portugal foi considerado como tendo o «expoente máximo do seu valor geográfico no campo aéreo» (Revista do Ar, 1938, p. 2, cit. por Pinto, 2010, p. 313), com o posicionamento de Lisboa, Açores, Madeira e Cabo Verde que, nas rotas da América do Norte e do Sul, permitiam escalar aeroportos intermédios sem os condicionalismos da sazonalidade temporal..." (Revista do Ar, 1938, cit. por Pinto, 2010, p. 313).

A legislação produzida em Portugal, no ano de 1943, destacou-se por explicitamente desenvolver a aviação civil nas colónias, promovendo a elaboração de projectos e aeródromos a construir nas províncias ultramarinas¹⁰ (Pinto, 2010).

Das colónias, Cabo Verde é a que estava melhor posicionada estrategicamente na rota entre África e a América do Sul. Os outros aeroportos principais situavam-se nas capitais das colónias. A necessidade de estabelecer ligações rápidas em territórios tão vastos como Angola e Moçambique, levou à criação de infraestruturas adequadas para as operações das aeronaves.

Apesar de mais caros na construção e manutenção, serviços de arrelvamento ou asfaltamento, drenagem, conservação, os aeródromos tornaram-se indispensáveis com a afirmação dos aviões de rodas, substituindo os já referidos hidroaviões, pela necessidade de diminuir o peso das aeronaves e diminuir os riscos de aterragem (Pinto, 2010).

¹⁰ Decreto-lei n.º 33 265, de 24 de Novembro de 1943. Envio de missões técnicas às colónias para estudo dos projectos dos aeródromos.

Em Angola, tanto os aeródromos civis, como os militares, desempenharam papéis fundamentais.

Infraestruturas Civas

A primeira referência conhecida relativa à construção de um aeródromo, reporta-se ao Aeródromo Emílio de Carvalho, em Luanda, de acordo com dados da Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea (ENANA, EP), que terá sido construído aproximadamente em 1918. O nome do Aeródromo adveio do piloto aviador Emílio de Carvalho, tenente de cavalaria, apaixonado por aviões, pioneiro dos *raids* aéreos entre Luanda e *Leopoldville* (Kinshasa). Foi o primeiro piloto português a falecer em Angola num acidente aéreo, a 13 de Novembro de 1924, quando pilotava um Caudron G 4 do Grupo de Esquadrilha Inicial da Aviação de Angola, no planalto da Huíla (Vilhena & Noia, 2012). A sua memória encontra-se perpetuada por um obelisco em Luanda, na Rua Comandante Gika, frente à sede da Organização da Mulher Angolana (OMA).

O aeródromo Emílio de Carvalho situava-se em Luanda no Largo da Independência, na Rua Deolinda Rodrigues, anteriormente designada por Estrada de Catete, a 3 km a sul da cidade. Actualmente, o local encontra-se ocupado por diversas residências e empresas e, pelo principal quartel dos bombeiros. Ainda existe o hangar de construção metálica, que alberga as instalações de uma empresa de venda e reparação de automóveis. A sua característica era como demonstra a tabela abaixo (ENANA, EP, Ferreira, 1952, p.241).

Coordenadas	Lat. 8° 48`S. Long. 13° 13'15`` E
Altitude	72 m
Pista	100/280 - 1.170X50 m (terreno natural)
Rádio Comunicações	• Comunicações radiotelegráficas ar-solo: indicativo CQW, frequência 6.580 Kc/s, potência 1500 W; • Torre de controlo de aeródromo: indicativo «Torre de Luanda», frequência 6.440 Kc / s.
Rádio-Ajudas	Radiofarol não direcional: indicativo CQW, frequência 333 Kc/s
Tráfego	Comercial

Tabela 2 - Características do Aeródromo Emílio de Carvalho

Fonte: Elaboração Própria a partir de Ferreira (1952), p. 241.

O Aeródromo servia as seguintes operadoras: DTA, TAP, Air-France e Sabena, o tráfego comercial era crescente como se observa na tabela abaixo, (Ferreira, 1952).

Anos	Movimento Aviões		Passageiros		Carga (ton.)		Correio (ton)	
	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas
1945	289	289	1.357	1.921	1,8	4,3	2,3	4,6
1946	507	507	1.926	1.829	4,2	6,1	4,7	7,5
1947	432	433	3.047	2.893	19,2	124,5	-----	-----
1948	777	777	3.540	3.648	78,4	265,4	-----	-----
1949	988	989	3.832	4.178	19,7	289,6	-----	-----

Tabela 3 - Tráfego Comercial do Aeródromo Emílio de Carvalho

Fonte: Elaboração Própria a partir do Ferreira (1952), p. 241

O Decreto-Lei nº33 265, de 24 de Novembro de 1943, autoriza o Governo a organizar e a enviar às colónias, missões técnicas encarregues de realizar os reconhecimentos e estudos necessários à elaboração dos projectos dos aeródromos, a construir nas províncias ultramarinas, em harmonia com o plano de orientação aprovado pelo Ministro. Um ano mais tarde, é criada uma missão técnica encarregue de realizar os reconhecimentos e estudos necessários à elaboração dos projectos de aeródromos a construir em Angola, de acordo com a Portaria n.º 10 667, de 19 de Maio de 1944.

Em 1945, a Portaria nº 11 029, de 21 de Julho, cria uma missão técnica para realizar os reconhecimentos e estudos necessários à elaboração do projecto do aeródromo da cidade de Luanda (DGAC, 1957). A cidade de Luanda começava a expandir-se, numa altura em que surgiam novos tipos de aeronaves para a aviação comercial. Surge então a necessidade de construir um novo aeroporto em Luanda, que viria a chamar-se Aeroporto Craveiro Lopes. A sua construção teve início no ano de 1951.

Em 1950, foram reorganizados em definitivo os Serviços Meteorológicos de Angola, coordenados, inspecionados e assistidos tecnicamente pelo Serviço Meteorológico Nacional que para este efeito, funcionava como uma Direção-Geral do Ministério do Ultramar (Ferreira, 1952). Preconizava-se que a localização dos estabelecimentos meteorológicos do Ultramar permitisse a criação de redes regulares e que estes se situassem em aeródromos, para poderem assegurar a adequada protecção aérea interna. O centro meteorológico principal situava-se no Aeródromo Emílio de Carvalho, com postos de previsão do tempo, de rádio sondagem e de balão-piloto. Os centros meteorológicos auxiliares funcionavam nos aeródromos de Moçâmedes e Vila Luso, 4 estações meteorológicas em Malange, Lobito, Serpa Pinto, e Aquinha (Ferreira, 1952).

Os 14 aeródromos principais existentes em Angola até 1952 foram: Ambriz, Ambrizete, Benguela, Cabinda, Lobito, Luanda, Malange, Moçâmedes, Nova Lisboa, Novo Redondo, Porto Amboim, Sá da Bandeira, Sazaire e Uíje. Todos os aeródromos serviam a companhia aérea nacional, DTA, excepto, Malange. Os 38 aeródromos de recurso localizavam-se nas seguintes áreas: Baía dos Tigres, Bela Vista, Bongo, Caconda, Caluquembe, Carumjamba, Cazombo, Chapéu Armado, Cubal, Cuima, Damba, Duque de Bragança, Forte Roçadas, Ganda, Lucira, Maquela, Nova Gaia, N'Riquinha, Ponta da Choca, Ponta dos Frades, Porto Alexandre, Portugália, Quibala, Quingenge, Quipungo, São Salvador, Silva Porto, Tchibemba, Toto, Vila General Machado, Vila Henrique de Carvalho, Vila Luso, Vila Nova, Vila Pereira d'Eça, Vila Robert Williams, Vila Teixeira da Silva, Vila Teixeira de

Sousa e Xassengue. Os 8 aeródromos particulares situavam-se nas seguintes localidades: Baía dos Elefantes, Baía da Limagem, Binga, Equimina, Meba, Nhima, Praia da Lua, e Tenda (Ferreira, 1952).

Através da reunião regional da ICAO, reconheceu-se que Angola já tinha a sua região de informação de voo perfeitamente definida (Ferreira, 1952).

Até ao ano de 1952, não existiam oficialmente serviços organizados permanentes de auxílio às aeronaves em emergência, em questões de serviço busca e salvamento nas províncias ultramarinas portuguesas, excepto, na metrópole. (Ferreira, 1952).

Em 1954 é concluído o Aeródromo Craveiro Lopes, tendo sido inaugurado nesse mesmo ano, pelo então Presidente da República Portuguesa, General Craveiro Lopes, antecedente do actual Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, objecto do presente estudo.

Nalguns aeródromos só operavam aviões com menos exigências operacionais. Nem todas as pistas podiam ser utilizadas por qualquer tipo de aviões, devido às infraestruturas de que dispunham. Em 1962 existiam 150 pistas, tendo este número aumentado para 400 no fim de 1965 (Queirós, 1967). No mapa em anexo, pode-se observar a localização das pistas mais importantes, que cobriam assim todo território da então Província Ultramarina.

Infraestruturas Militares

Quando a I Guerra Mundial (1914-1918) eclodiu, Portugal na premência de defender Angola e Moçambique das investidas alemãs, enviou para Angola, uma esquadrilha que se instalou no Planalto da Huila. Em 1921 é extinta e a organização é transferida para o Huambo. O seu primeiro voo ocorreu a 17 de Janeiro de 1923. Posteriormente, os voos passam a ser praticamente diários, entre 20 a 30 minutos. No final de 1924, foi extinto o Grupo de Esquadrilhas de Angola. O pessoal de voo regressou a Portugal, à excepção do Tenente Emílio de Carvalho que permaneceu em Angola, no sentido relançar a actividade aeronáutica (Barros, 2012).

A Força Aérea Portuguesa (FAP), oficialmente fundada em 1952, desempenhou um papel fundamental durante a Guerra Colonial em Angola, Guiné e Moçambique. (Cooper, L., *et al*, 2003).

Devido à I Guerra do Ultramar, em 1961 começou-se a instalar as bases aéreas e aeródromos nas várias províncias das colónias.

A nomenclatura dos principais aeródromos portugueses designava-se BA, ou seja Bases Aéreas – totalmente desenvolvidos como aeródromos militares e como base permanente da FAP.

Os aeródromos estavam organizados da seguinte forma: Bases Aéreas (BA), Aeródromos de Base (AB), Aeródromos de Manobra (AMs), Aeródromo de Trânsito (ATs), Aeródromo de Recurso, e por outros aeródromos e pistas de aviação que serviam de apoio ¹¹.

As pistas de todos os aeródromos eram em geral pavimentadas. Existiam também algumas pistas de terra, em Cacolo, Santa Eulália, Vila Teixeira de Sousa, Maquela do Zombo e Toto, que foram utilizadas por unidades implantadas em AB.9, enquanto Portugália, Camaxilo e Cazombo foram usadas por unidades de AB.4. Cada pista era guardada por um esquadrão da Polícia Aérea (Cooper, T. *et al*, 2003).

Alguns aeródromos não foram construídos propriamente para uso militar, mas às vezes eram utilizados para esse fim. Estavam distribuídos por diferentes partes dos territórios metropolitano e ultramarinos, como por exemplo: BA.9 em Luanda, no Negaje o AB.3; em Henriques de Carvalho AB.4, (ver mapa em anexo), entre outros na metrópole e nas outras colónias ¹² (Cooper, et al, 2003, Wikipédia, 2012).

Nos anos cinquenta começaram a formar-se os movimentos de Libertação das colónias portuguesas em África. Em Angola surgem os seguintes movimentos de libertação: UPNA

¹¹ 1) **Bases Aéreas (BA)** - bases centrais de Região Aérea ou de Zona Aérea; 2) **Aeródromos-Base (AB)** - bases sede de sector de Região Aérea; 3) **Aeródromos de Manobra** - aeródromos satélite complementares das BA ou dos AB; 4) **Aeródromos de Trânsito** - bases de reabastecimento e apoio à rota aérea Lisboa - Cabo Verde - Bissau - S.Tomé - Luanda – Moçambique; 5) **Aeródromos de Recurso** - aeródromos de emergência e de apoio; 6) **Outros aeródromos** - foram criados muitos aeródromos e pistas de aviação junto a unidades militares de superfície, sobretudo junto às mais isoladas, para apoio às mesmas. Nalguns deles estavam estacionados Destacamentos de Cooperação da Força Aérea, sob controlo operacional do Exército e outros serviam de sede às Formações Aéreas Voluntárias. No entanto, na maioria deles não havia guarnição permanente de pessoal e meios da FAP (Disponível em http://pt.wikipedia.org/wiki/Bases_a%C3%A9reas_portuguesas_no_Ultramar#Angola - Data da Consulta 21/03/2013)

¹² **Aeródromo de Manobra Nº 95**, aeródromo satélite da BA9 em Cabinda; **Aeródromo de Manobra Nº 31**, aeródromo satélite do AB3 em Maquela do Zombo; **Aeródromo de Manobra Nº 32**, aeródromo satélite do AB3 em Toto; **Aeródromo de Manobra Nº 33**, aeródromo satélite do AB3 em Malange; **Aeródromo de Manobra Nº 41**, aeródromo satélite do AB4 em Portugália; **Aeródromo de Manobra Nº 42**, aeródromo satélite do AB4 em Camaxilo; **Aeródromo de Manobra Nº 43**, aeródromo satélite do AB4 em Cazombo; **Aeródromo de Recurso Nº 44**, aeródromo satélite do AB4 no Luso; **Aeródromo de Recurso de Cacolo**; **Aeródromo de Recurso de Vila Teixeira de Sousa**; **Aeródromo de Recurso de Santa Eulália**; **Aeródromo de Recurso de Gago Coutinho**; **Aeródromo de São Salvador**, sede de Destacamento de Cooperação; **Aeródromo de Cuíto-Cuanavale**, sede de Destacamento de Cooperação; **Aeródromo de Recurso de N'Riquinha** **Aeródromo de Silva Porto**, sede da Formação Aérea Voluntária 202; **Aeroporto de Nova Lisboa**, sede da Formação Aérea Voluntária 204. (Disponível em http://pt.wikipedia.org/wiki/Bases_a%C3%A9reas_portuguesas_no_Ultramar#Angola - Data da Consulta 21/03/2013)

(União dos Povos do Norte de Angola), depois convertida em UPA (União dos Povos de Angola), MPLA (Movimento Popular de Libertação de Angola) em 1956; FNLA (Frente Nacional de Libertação de Angola) em 1962; UNITA (União Nacional para a Independência Total de Angola) em 1964, formada por membros dissidentes da FNLA. Os movimentos de independência declararam-se dispostos a iniciar uma luta que fizesse frente à rigidez das posições da administração colonial.

A 15 de Março de 1961 deu-se o início da luta armada pela independência de Angola, que se estendeu até 1974 (Chaves, 2011). Um ano depois, foi declarada independência no dia 11 de Novembro de 1975.

Em 1960, a FAP teve mais de 20.000 homens e 150 aviões em África. A unidade básica da FAP, na época, era designada por uma asa, ou seja esquadra. Durante a Guerra Colonial, vários esquadrões de grandes dimensões deslocaram-se para diversos aeródromos em Angola e Moçambique. Cada esquadra pilotava um tipo diferente de aeronave. Foram utilizados alguns aviões: F-47, F-84G, Lockheed T-33A e PV-2 e PV-5, North American T-6 Harvards e F-86F, Douglas B-26, Lockheed PV2 arpões, Lockheed P2V Neptunes, F-84 Thunderjets, norte-americano F-86G Sabres, Douglas C-47 e Boeing 707-3F5C. Em Angola particularmente foram usados aviões, como: SA. 316B, T-6s, DO.27s e Cessna 185. A DTA também teve alguns aviões, o Beech D-18 e o Lockheed L-18 Lodestars, mas nenhum deles estava armado, serviam apenas de apoio ao transporte dos militares (Cooper, T. *et al*, 2003).

O Papel do INAVIC, EP Como Regulador de Angola

A atividade aérea em Angola remonta à década de 1920. Nos finais da década, registou-se o início da actividade aérea regular em Angola. Surgia a primeira companhia aérea (DTA), em 1938. Entretanto o actual Aeroporto Internacional de Luanda foi concluído em 1954, sob o nome de Aeroporto Craveiro Lopes (INAVIC, 2013). Nesta mesma altura, foi criado o Serviço de Aeronáutica Civil (SAC), em resposta ao crescimento do tráfego aéreo. O SAC tinha como incumbências regular a aviação civil, gerir e administrar os principais aeroportos, acumulando as funções de supervisão e de fiscalização com as funções de conteúdo empresarial (prestação de serviços aeroportuários e navegação aérea) (INAVIC, 2013; Breve Historial da ENANA-EP., 2001).

Desde a instituição da República Popular de Angola (RPA), que o país tomou a seu cargo a supervisão da aviação civil (INAVIC, 2013). A criação da Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea (ENANA-UEE), a 13 de Fevereiro de 1980, pelo Decreto 14/80, advém da necessidade de separação das actividades de conteúdo empresarial das actividades de supervisão e de fiscalização (INAVIC, 2013). O Decreto 48/80, 23 de Junho de 1980, instituiu a criação da Direcção Nacional da Aviação Civil (DNAC), com a publicação do Estatuto Orgânico do Ministério dos Transportes e Telecomunicações (INAVIC, 2013).

Para a década de 1980 – 1990, foram identificados pela DNAC, os seguintes constrangimentos operacionais: forte centralização da economia; forte centralização orçamental; forte dependência da Direcção Nacional; pouca capacidade de recrutamento e retenção de quadros; limitações da infraestrutura; pouca clarificação regulamentar; inexistência de procedimentos e programas de fiscalização; auto-regulação da indústria (INAVIC, 2013).

Na década de 1990 – 2000, verificaram-se as seguintes condicionantes: situação política difícil; início da participação do capital privado; incapacidade do operador público cobrir todo o país; inexistência de certificação técnica a nível internacional negligência nalguns aspectos de segurança operacional (INAVIC, 2013).

O nível de acidentes aumentou globalmente, ainda que com maior incidência em África. Em 1992, em função dos resultados das investigações dos acidentes ocorridos, a ICAO aprovou na sua Assembleia-Geral, a Resolução A29/13, em que incutia os Estados a exercerem de facto as suas responsabilidades de supervisão da segurança operacional a todos os níveis. Naquela altura, as auditorias realizavam-se a título voluntário. Foram então estabelecidos oito elementos críticos, cuja implementação foi considerada fundamental para que cada Estado contratante pudesse estar em conformidade com os padrões e práticas recomendadas pela organização: 1. Legislação primária da aviação civil, 2. Regulamentos operacionais específicos; 3. Sistema da aviação civil do Estado e funções de supervisão; 4. Material de orientação e ferramentas técnicas; 5. Pessoal técnico qualificado; 6. Obrigações de licenciamento, autorização e certificação; 7. Obrigações de fiscalização; 8. Resolução de problemas de segurança (INAVIC, 2013).

Em 1998, Angola solicitou à ICAO a realização de duas auditorias ao seu sistema de aviação civil, quer no âmbito dos assuntos abordados no Anexo 1 (Licenciamento de Pessoal), Anexo 6 (Operações de Aeronaves), Anexo 8 (Aeronavegabilidade) e Anexo 13 (Investigação

de Incidentes e Acidentes com Aeronaves); quer no âmbito dos aspectos relacionados com o Anexo 9 (Facilitação) e o Anexo 17 (Segurança). Face aos acidentes ocorridos e aos constrangimentos operacionais verificados, foi decretada a interdição das operações civis nalguns tipos de aeronaves, nomeadamente o AN8, AN12, AN24, AN26 e outras aeronaves classificadas como obsoletas.

A operação dos DC8, B707 e IL18 foi sendo gradualmente descontinuada (INAVIC, 2013).

No período de 2000 a 2012, registou-se a seguinte evolução: aprovação da primeira lei da aviação civil de Angola¹³, mediante orientações facultadas durante a preparação da auditoria; adesão a várias convenções relacionadas com a aviação civil; criação do Departamento de Fiscalização; implementação das primeiras acções de inspecção e fiscalização; execução das auditorias nas datas previstas; realização das recomendações (INAVIC, 2013).

A inexperiência da altura não permitiu a elaboração de um plano de acções correctivas. A ICAO voltou a Angola em 2004 e não constatou progressos assinaláveis. Na sequência das recomendações efectuadas pelas visitas de acompanhamento em 2004, o Governo coordenou a implementação de várias medidas para inverter o quadro da altura, que se consubstanciaram em: alterações à legislação em vigor; estudo para a criação do Instituto Nacional da Aviação Civil, como órgão dotado de autonomia; delinear as estratégias para a modernização do sector aéreo (INAVIC, 2013).

A 19 de Janeiro de 2005, foi criado o INAVIC, pelo Decreto nº 04/05, dotado de personalidade jurídica, exercendo a sua actividade sob tutela administrativa do Ministério dos Transportes (INAVIC, 2013; INAVIC, 2008).

Um conjunto vasto e significativo de medidas foi posto em prática: a iniciação da formação dos inspectores da aviação civil; publicação do Decreto 05/05, de 31 de Janeiro – aprovação do regulamento do transporte aéreo doméstico; início da actualização e melhoria da Lei nº 03/00 de 20 de Abril da Aviação Civil; começo trabalho de compilação e domesticação dos SARP's da ICAO para a futura regulamentação da aviação civil (INAVIC, 2013).

A ICAO tornou obrigatórias as auditorias e foi programada uma auditoria a Angola para 2007 (INAVIC, 2013). Desde então até à actualidade, verificaram-se os seguintes desenvolvimentos: aprovação do Programa de Reestruturação e Reforço da Capacidade Institucional - PRERCI, para orientar em termos estratégicos o Instituto no período de 2006 a

¹³ Lei da Aviação Civil nº 1/08, e 16 de Janeiro

2008; Interdição das companhias aéreas angolanas de voar no espaço aéreo Europeu; Aprovação da Lei 01/08 da Aviação Civil, em 2008; Aprovação e publicação dos Normativos Técnicos Aeronáuticos; Início da implementação de um programa sistematizado de inspecções e fiscalização dos operadores aéreos; Lançamento do programa de certificação de todos os operadores aéreos à luz da legislação e da regulamentação em vigor; Reabilitação e modernização das instalações no aeroporto, para acomodar todas as áreas envolvidas na supervisão e fiscalização da aviação civil; Criação da Comissão Nacional de Segurança e Facilitação da Aviação Civil - CONFASEAC e aprovação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil – PNSAC por Decretos Presidenciais, o nível da segurança contra actos de interferência ilícita; Início da certificação dos operadores e provedores de serviços AVSEC; Iniciação da implementação do programa de fiscalização nos aeroportos nacionais. Como resultado das medidas implementadas, são de destacar a modernização do parque aeronáutico civil superior a 90% e o aumento do número de inspectores (INAVIC, 2013).

O INAVIC está em fase de reestruturação, no âmbito da implementação de um programa de reforço da sua capacidade institucional, que tem como linhas orientadoras a publicação dos Normativos Técnicos Aeronáuticos, a certificação da indústria, remodelação e modernização das suas instalações, entre outras acções (INAVIC, 2008).

Compete-lhe emitir normas, regulamentos e directivas para a Segurança Operacional e Segurança contra Atos Ilícitos na Aviação Civil Nacional e Internacional; regular o sector aeronáutico; defender e supervisionar a Segurança Operacional e a Segurança contra Atos Ilícitos. O governo angolano aposta na normalização do País e no sector aeronáutico, fruto da sua importância na balança económica e social, que crê-se, sairá revigorado em harmonia com os procedimentos recomendados pelos Organismos Internacionais que regem a actividade (INAVIC, 2008).

O Papel da ENANA,EP Como Gestor Aeroportuário de Angola

O Decreto-Lei n.º 14/80, de 13 de Fevereiro, de 1980 cria a Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea (ENANA-UEE), sob a tutela do Ministério dos Transportes, em sucessão dos Serviços de Aeronáutica Civil (SAC).

A ENANA iniciava assim a sua actividade como gestora das infraestruturas aeroportuárias e da navegação aérea (Breve Historial, 2001; Relatório e Contas, 2012).

Durante cerca de dezoito anos, a empresa, apesar de todos os constrangimentos, introduziu transformações relevantes na actividade e na fiabilidade das infraestruturas aeroportuárias e de navegação aérea nacionais, elevando significativamente a qualidade do serviço prestado.

Em 21 de Agosto de 1998, com a publicação do Decreto nº 27/98, a ENANA vê aprovado o seu estatuto orgânico como empresa pública. Assim, ENANA, E.P. constitui-se como empresa pública, dotada de personalidade jurídica de direito privado, património próprio, autonomia administrativa e financeira, vinculada ao Ministério dos Transportes. Passa a obedecer a uma lógica de gestão privada e de sociedade de tipo comercial e de igual modo é definido e clarificado o seu objecto social, que pode ser visto em duas grandes vertentes: a exploração de serviços aeroportuários, por um lado, e o controlo e a gestão do tráfego aéreo, por outro lado. De acordo com o seu estatuto orgânico, o objecto principal da ENANA, E.P. consiste no *"...exercício, em exclusivo, de poderes de administração de aeroportos e aeródromos públicos, bem como o estudo, planeamento, exploração e desenvolvimento, em moldes empresariais, das infraestruturas aeroportuárias com tráfego aéreo comercial e público e ainda o controlo do tráfego no espaço aéreo sob jurisdição da República de Angola"*¹⁴, visando a prossecução do interesse público e o desenvolvimento da economia nacional (ENANA, 2011). A ENANA-EP deve promover o ordenamento dos aeroportos conforme legislação do ordenamento do território nacional e do domínio público aeroportuário; planear e promover a realização de obras e o equipamento dos aeroportos; propor tarifas; proceder a licenciamentos; elaborar estudos sobre as actividades e tráfego aeroportuário, a segurança operacional e o meio ambiente; asseverar a exploração económica e o desenvolvimento dos aeroportos *"...organizando, concessionando e fiscalizando as operações e serviços aeroportuários;...Realizar as acções de promoção e divulgação do aeroporto, fomentando tráfego e serviços"*¹⁵. Pode constituir empresas e obter capital de empresas no todo ou em parte e cooperar com entidades nacionais e estrangeiras na realização do seu objecto social. Constituem órgãos da ENANA-EP: o Conselho de Administração, o Conselho Consultivo e o Conselho Fiscal¹⁶.

Basicamente a ENANA-EP tem a responsabilidade da gestão e exploração de todos os aeroportos de Angola, assegurando o transporte para as províncias e ajudando de forma

¹⁴ Decreto nº 27/98 de 21 de Agosto. Aprovação do estatuto orgânico da ENANA, EP. , Capítulo 1; Artigo 4º.

¹⁵ Idem, *ibidem*.

¹⁶ Idem, *ibidem*. Capítulo II, Secção I, Artigo 8º.

fundamental para o crescimento e desenvolvimento de todo o território nacional. A empresa ENANA,EP, contando a uma força de trabalho como se pode observar graficamente, a tendência tem sido crescente, no primeiro semestre de 2011 aumentou significativamente o número de colaboradores, para 1779 profissionais – orgânicos e colaboradores. (ENANA, EP, 2012).

De acordo com a Lei da Aviação Civil n.º 1/08 de 16 de Janeiro, no artigo 56.º, consideram-se infraestruturas aeronáuticas:

- a) Aeródromos e aeroportos;
- b) Servidões aeronáuticas;
- c) Sistemas e meios de prevenção, salvamento e combate a incêndios em aeronaves;
- d) Facilidades de desembarço incluindo os serviços auxiliares;
- e) Sistemas de serviços de facilitação e segurança (ENANA, 2012).

A ENANA, E.P. tem-se constituído como um elo de coesão nacional, através das ligações internas, entre as províncias de Angola, e ligações externas, para outros países. Tem investido na reabilitação, modernização, dotação de novos equipamentos e construção de aeroportos da rede provincial e do novo aeroporto internacional de Luanda. (ENANA, 2012)

Atualmente encontra-se em processo de reformulação organizacional e operacional através do programa de Refundação iniciado em 2009, pretendendo adquirir um novo modelo organizativo e de gestão, nomeadamente ao nível da redução de custos, estímulo de receitas, melhoria de procedimentos e desenvolvimentos operacionais. A ENANA, E.P. pretende assumir-se como referência regional na gestão aeroportuária e no controlo do tráfego aéreo, garantindo qualidade e segurança aos clientes, visando eficácia e sustentabilidade operacional e financeira, promovendo a imagem de Angola no Mundo (ENANA, 2011). Pretende disponibilizar infraestruturas modernas e proporcionar conforto e qualidade dos serviços aos passageiros, através do profissionalismo dos seus colaboradores (ENANA, 2012). A dedicação ao cliente, monitorizando a satisfação dos passageiros e a rápida resolução dos problemas, a segurança e qualidade, o desenvolvimento dos colaboradores, a integridade e honestidade, e a orientação para os resultados, são os valores da empresa. A permanente cooperação e diálogo com as companhias aéreas, a satisfação e antecipação das suas necessidades, a promoção das relações, o tratamento equitativo de todas as operadoras e a incorporação de recomendações das mesmas, constituem preocupações da ENANA-EP. Relativamente aos fornecedores e parceiros, a empresa compromete-se a assegurar a promoção da equidade e transparência de relacionamento, escolha de parceiros idóneos,

partilha de informação e definição rigorosa de responsabilidades. Na relação com os colaboradores, a ENANA pretende garantir um ambiente cordial e saudável, promover a igualdade de oportunidades, de políticas de avaliação de desempenho e progressão na carreira, desenvolver as competências dos seus recursos humanos, assegurar a motivação e incentivar a proatividade. Quanto às entidades reguladoras, a ENANA-EP deve manter uma relação de respeito mútuo e cooperação, respeitar os regulamentos, norma e práticas por elas emitidas. A relação da empresa pública com o accionista, o Estado, deve basear-se na cooperação com a tutela nomeadamente na definição das orientações estratégicas da empresa e nos planos de investimentos, na transparência, no cumprimento das orientações da tutela e da lei, na prestação de informações rigorosas e atempadas, na rentabilização dos activos do Estado e na colaboração em iniciativas importantes para a sociedade. A ENANA promove também o diálogo com as comunidades locais, promove o desenvolvimento sustentável, garantindo a integração dos aeroportos na comunidade de forma a proporcionar melhoramentos e soluções logísticas para a integração dos sistemas de transportes, para passageiros e cargas, colaborando assim no desenvolvimento urbano; minimizar o impacto ambiental nocivo; colaborar com as comunidades locais no desenvolvimento económico, social e cultural das mesmas. Junto da comunicação social, a empresa deve promover a imagem corporativa da empresa, prestar informações rigorosas e actuais, preservar os interesses e a imagem da ENANA (ENANA, 2011). Tem dado resposta ao aumento do tráfego aéreo, com um crescimento anual de 19% entre 2005 e 2009. O investimento na rede aeroportuária resultou no aumento da capacidade aeroportuária, especialmente no Aeroporto Internacional de Luanda, cuja capacidade triplicou.

Com sede em Luanda, a ENANA, E.P. está presente em todas as províncias do país (ENANA, 2012).

De acordo com o «*Código de Ética e Conduta*», aprovado em 16 de Novembro de 2011, que cria um Comité de Ética, “...*todos os seus trabalhadores, independentemente da sua função ou antiguidade na empresa, devem reger a sua actividade profissional mediante valores e princípios transversais a toda a organização...*” (ENANA, E.P., 2011, p. 5).

O presente organograma está em fase de implementação no âmbito do processo de Refundação da ENANA-EP, a sua estrutura orgânica é a seguinte:

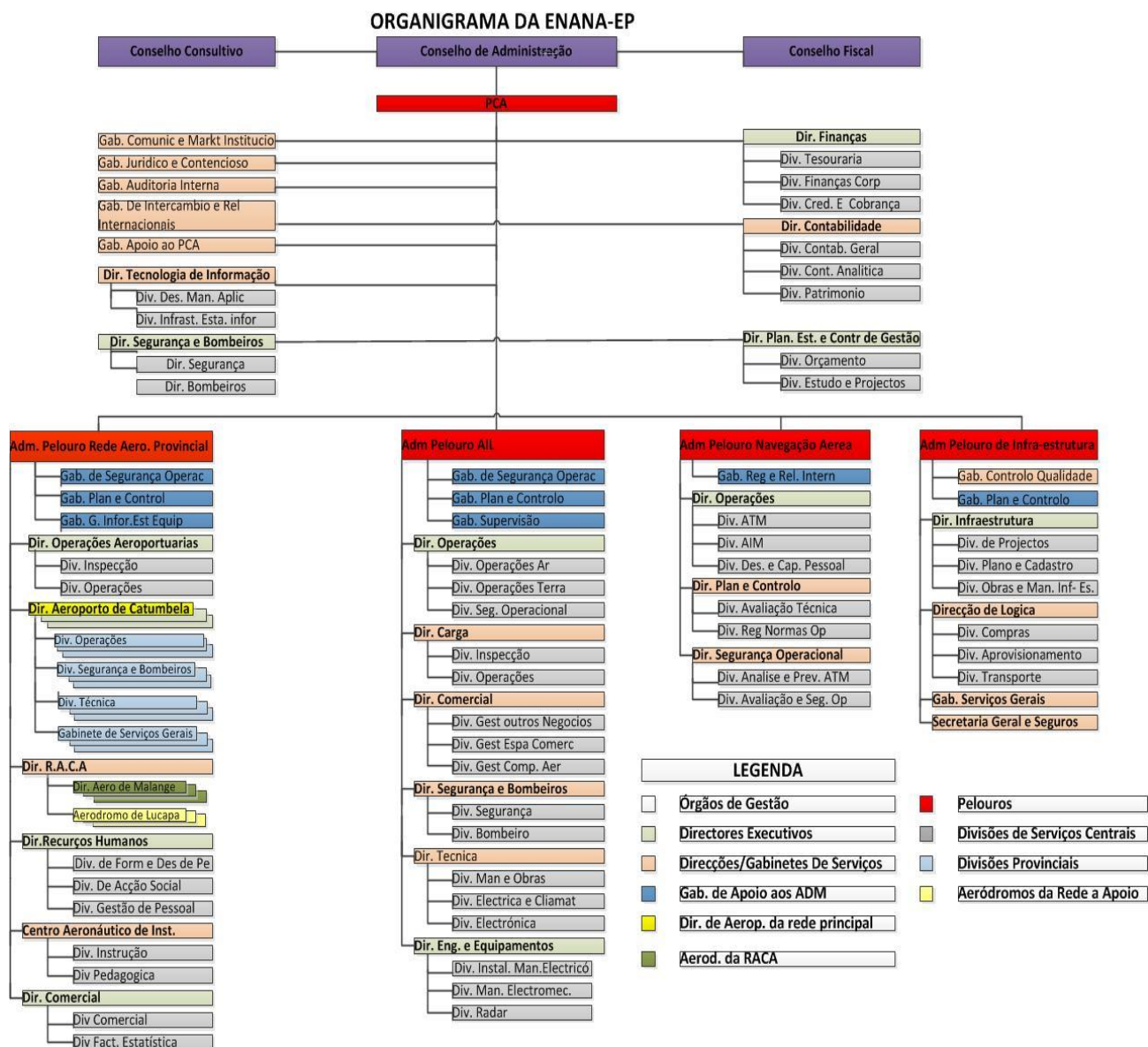


Figura 2 - Organograma da ENANA, EP

Fonte: Relatório e Contas da ENANA, 2012

O negócio da ENANA, EP baseia em três grupos de tipos de tarifas, entre elas, as **Tarifa Aeroportuárias** (que tem a ver com os serviços de passageiros embarcados e desembarcados, aterragem, carga, estacionamento de aeronaves, reabastecimento de combustível e sinalização luminosa); as **Tarifas de Assistência à Navegação Aérea em Rota** (que correspondem às tarifas pagas pelas companhias aéreas que sobrevoam o espaço aéreo da Republica de Angola; as **Tarifas Não Aeronáuticas** (que correspondem aos serviços prestados pelo armazenamento de carga, ocupação, utilização de equipamentos,

aprovisionamento, estacionamento de viaturas, publicidade, acesso, exploração e prestação de serviços diversos, retalho). (Relatório e Contas da ENANA, EP - 2009).

De acordo com estes três grupos de tarifas a ENANA, EP, registou um crescimento do volume de negócios de 2006 a 2012, como se pode verificar no gráfico. (Relatório de Contas da ENANA, EP – 2009; 2012).

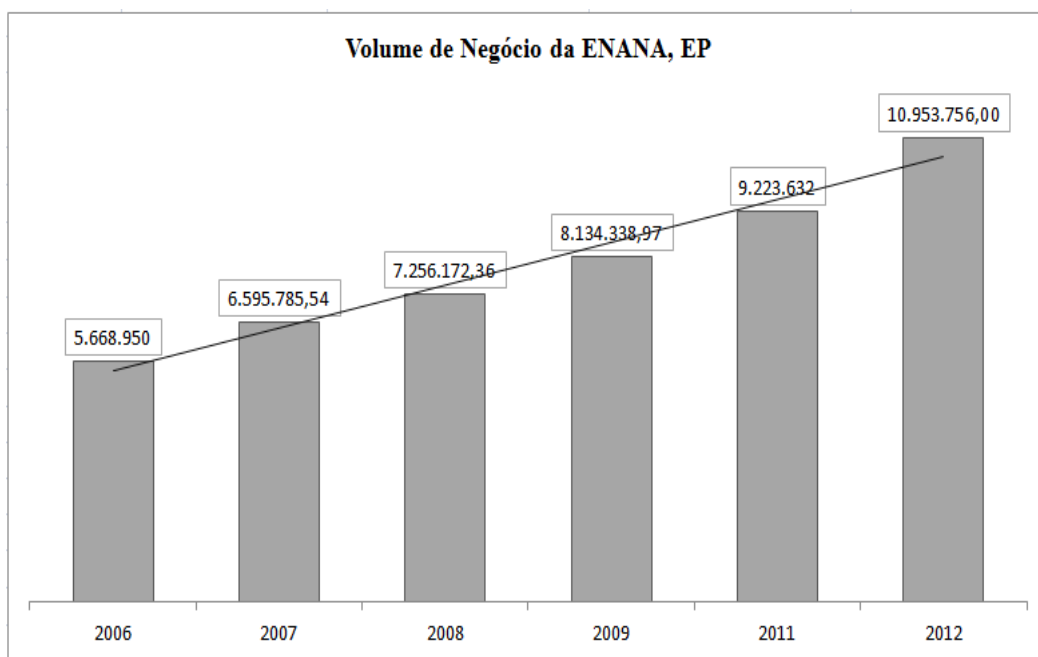


Figura 3 - Volume de Negócio Global

Fonte: Elaboração Própria a partir dos Relatório e Contas da ENANA, EP-2009, 2012

Com base nos três grupos de tipos de tarifas existentes, o volume de negócio tem sido crescente ao longo dos últimos anos. Este aumento deve-se ao incremento das receitas não aviação e das novas medidas tomadas como cortar o crédito concedido e a implementação do pronto pagamento e também com o fim da interrupção de alguns aeroportos que foram beneficiadas de obras de reabilitação e ampliação em 2011.

Viabilidade Económica dos Aeroportos

Actualmente a ENANA, EP., tem sob o seu controlo uma rede com cerca de 24 aeródromos que são: o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda, e os Aeródromos de Benguela, Huambo, Cabinda, Namibe, Uíge, Luena, Malange, Kuito, Saurimo, Soyo,

Menongue, Ondjiva, M'Banza Congo, Sumbe, Porto Amboim, Nzeto, Waco Kungo, Andulo Bailundo, Dundo, Luzamba, Lucapa, Nzange e Cafunfo.

A empresa gestora assegura os custos de funcionamento da totalidade da rede, incluindo os aeródromos sem viabilidade financeira, ou seja, a sua exploração é permanentemente deficitária devido à insuficiência de tráfego nesses aeroportos, como o número de movimentos, voos, passageiros e carga são insuficientemente para cobrir os custos de funcionamento destes aeroportos, traduzindo-se na principal causa dos resultados negativos da situação económica e financeira da empresa gestora.

Tem também assegurado a qualidade da rede, assumindo os custos de manutenção dos novos equipamentos e infraestruturas (Relatório e Contas da ENANA-EP, 2012).

Graficamente pode-se observar os aeroportos com maior actividade, através do tráfego de movimentos de aeronaves e de carga.

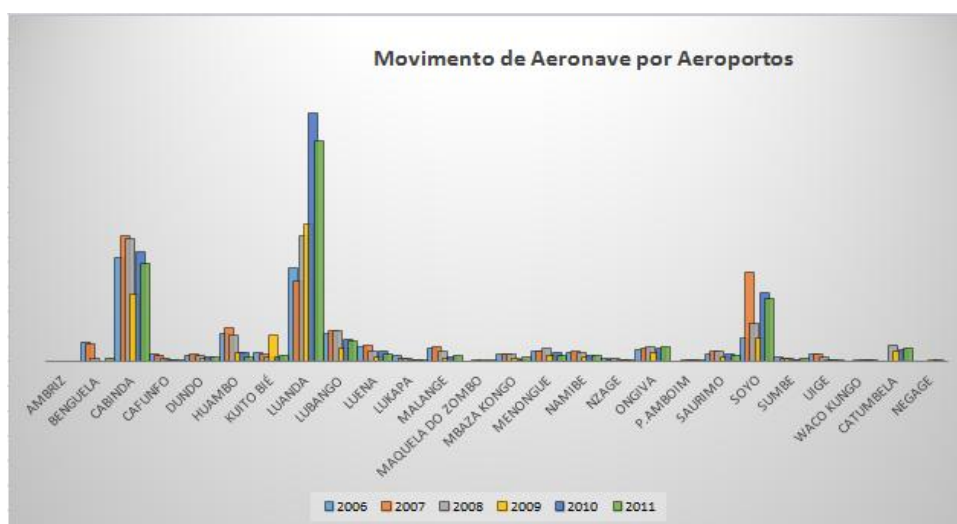


Figura 4 - Movimento de Aeronaves por Aeroportos em Angola

Fonte: Elaboração Própria a partir do Anuário de 2011 do INAVIC

Os três aeroportos com maior movimento de aeronaves são, o de Luanda, seguido do de Cabinda, depois o do Soyo. Depois seguem-se Huambo, Lubango, Catumbela Huambo, Ondjiva, Catumbela, Malange. Os aeroportos que mais movimentos tiveram, são aqueles cuja província apresenta um nível de desenvolvimento económico considerável.

O aeroporto de Cabinda, Luanda, Lubango têm um número de movimento de tráfego considerável, por receberem tráfego internacional. Ainda o aeroporto das províncias Cabinda e do Soyo recebem tráfego ligado as empresa petrolíferas.

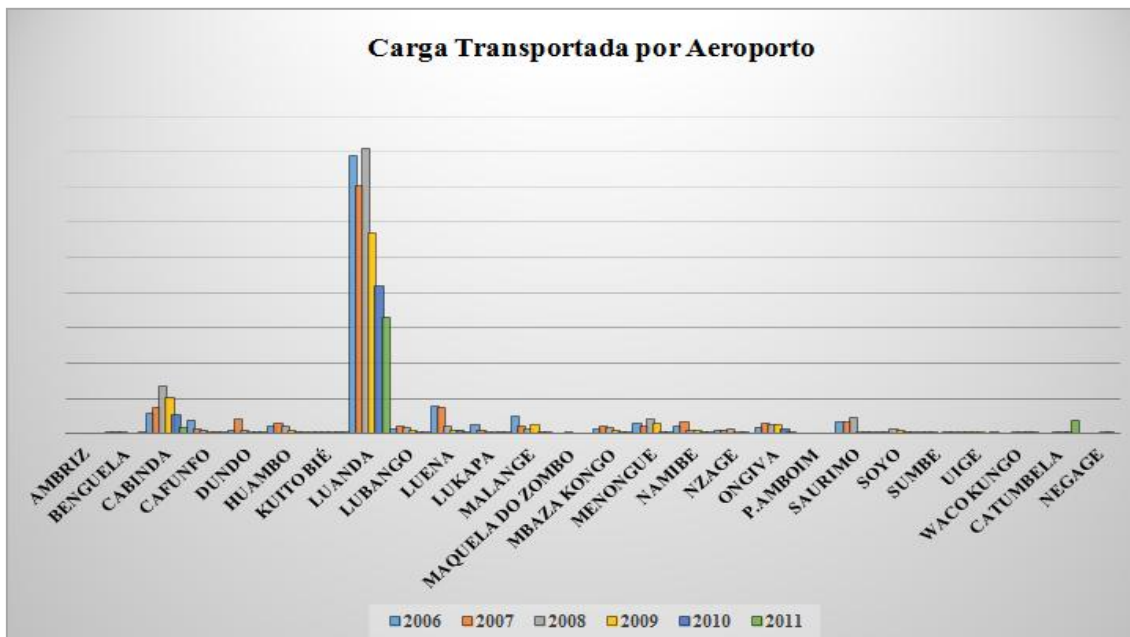


Figura 5 - Tráfego de Carga por Aeroportos em Angola

Fonte: Elaboração Própria a partir dos Anuários do INAVIC – 2008, 2009, 2010, 2011

Os aeroportos que apresentam maior actividade no tráfego de carga são, o aeroporto de Luanda e Cabinda. Luanda por ser a cidade com maior actividade económica do país, e Cabinda que nos últimos anos tem tido uma actividade económica dinâmica.

Evolução do Conceito de Aeroporto

Os aeroportos representam um papel socioeconómico de grande relevância no seio das regiões onde se inserem, assim como para diversos sectores de actividade que lhe estão relacionados (Almeida, 2010).

Para que possamos fazer o enquadramento do Aeroporto de Luanda, pretendemos evidenciar a evolução do sector dos aeroportos e as mudanças que lhe estão associadas, quer a nível da gestão, quer a nível do papel dos aeroportos no contexto em que se inserem.

Seguindo a linha de pensamento de alguns autores, na tabela que se segue, apresentamos alguns conceitos de aeroporto.

Definições	Autores
"Todo o aeródromo dotado de	Ferreira (1952), p. 30.

<i>instalações e serviços necessários à navegação aérea (radiocomunicações, meteorologia, manutenção, incêndio, polícia, etc.), e ao desembarço aduaneiro do respectivo tráfego".</i>	
<i>"Área definida na terra ou na água (incluindo edifícios, instalações e equipamentos) destinada, total ou parcialmente, às chegadas, às partidas e ao movimento das aeronaves".</i>	Portaria 53/74, Capítulo 1, Diário do Governo, (Portugal) 1. ^a Série, n.º 25, de 30 de Janeiro de 1974, p. 100.
<i>"É a parte física do sistema de transporte aéreo, onde acontece a transferência do modo ar para modo terra. É o ponto de interação entre a companhia aérea e o usuário".</i>	Ashford <i>et al.</i> (1984), cit por Spoljaric, (1998), p.1
<i>"...Um aeroporto é composto por infraestruturas de apoio ao processamento de aviões, de passageiros e de carga, como, por exemplo, uma ou mais pistas, uma área de placa de estacionamento de aeronaves, caminhos de circulação, terminal de passageiros e terminal de carga, uma torre de controlo, entre outras".</i>	Betancor & Rendeiro (1999); Graham (2003), cit. por Almeida (2010), p. 138.
<i>"Sistema que serve um conjunto variado de necessidades relacionadas com o movimento de passageiros e mercadorias, representando uma componente essencial do sistema do transporte aéreo".</i>	Graham (2003), cit. por Almeida (2010), p. 138.
<i>"É todo aeródromo público, dotado de instalações e facilidades para o apoio de operações de aeronaves, embarque e desembarque de pessoas e cargas".</i>	Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado de São Paulo (2006), p. 13.

"O aeródromo que dispõe de forma permanente de instalações, equipamentos e serviços adequados ao tráfego aéreo internacional".	Decreto-Lei n.º 186/2007, capítulo I, artigo 2.º, alínea f, do Diário da República (Portugal), 1.ª Série, n.º 90, de 10 de Maio de 2007, p. 3085.
"O aeroporto deve ser visto como um sistema que interliga a infraestrutura e os processos que visam estabelecer as bases para as operações seguras dos voos".	Virant (2007) p. 34, cit. por Soutelino, (2009), p. 24.

Tabela 4 - Evolução do Conceito de Aeroporto

Fonte: Elaboração Própria a partir de vários autores, 2013

As últimas décadas ditaram a evolução do conceito de aeroporto, em que deixou de ser encarado apenas como uma infraestrutura física onde se dá a transferência modal, de passageiros e de carga, entre o modo aéreo e o terrestre (Ashford *et al.*, 1985), para a ser considerado actualmente como um centro de transporte intermodal orientado para o desenvolvimento, uma plataforma para diversas actividades comerciais e um parceiro para o desenvolvimento económico (ACI, 2006, cit. por Almeida, 2010).

Os aeroportos englobam duas infraestruturas distintas: o “*Airside*” (Lado Ar), ligado às pistas e aos corredores de aproximação às pistas; o “*Landside*” (Lado Terra), relacionado com os edifícios onde são realizadas todas as operações de *handling* de passageiros, de bagagem e de logística terrestre (Nunes, 2009).

As actividades realizadas num aeroporto classificam-se em dois grandes grupos: actividades aeronáuticas e actividades não aeronáuticas. A grande diferença entre os dois tipos actividades, é que, enquanto os serviços aeronáuticos são regulamentados relativamente às taxas aplicadas e à qualidade do serviço prestado, os serviços não aeronáuticos ou comerciais, não apresentam regulação específica. Actualmente as actividades não aeronáuticas dos aeroportos representam um papel decisivo para a rentabilidade dos mesmos, dado que, para se constituírem como aeroportos competitivos perante as companhias aéreas, acabam por reduzir as taxas dos serviços operacionais e compensar receitas à potencial rentabilidade das actividades aeronáuticas (Nunes, 2009).

Segundo Betancor e Rendeiro (1999), classificam as actividades que podem existir num aeroporto em: serviços operacionais; serviços de handling; e serviços comerciais.

Serviços Aeronáuticos / Serviços Aviação		Serviços não Aeronáuticos / não Aviação
Serviços Operacionais	Serviços de Handling	Serviços Comerciais
• Controlo do tráfego aéreo • Serviços meteorológicos • Telecomunicações • Polícia e segurança • Bombeiros e serviços de saúde • Manutenção de runways, aprons e taxiways	• Limpeza das aeronaves • Abastecimento de combustível • Carga e descarga das bagagens • Carga e descarga das mercadorias • Processamento de passageiros, bagagens e mercadorias	• Lojas duty free • Outras lojas de comércio • Restaurantes e bares • Serviços de lazer • Alojamento em hotel • Bancos • Empresas de aluguer de automóveis • Parque de estacionamento • Salas de conferências e reuniões

Tabela 5 - Classificação das Actividades do Aeroporto

Fonte: Elaboração Própria a partir de Betancor & Rendeiro, (1999), p. 2.

Nas infraestruturas aeroportuárias existem dois importantes segmentos para apoio aos transportes aéreos, que são os seguintes: instalações aeroportuárias e comunidade aeroportuária. As instalações aeroportuárias são um conjunto de dependências, equipamentos ou áreas localizadas no aeródromo, onde serão desenvolvidas as diversas atividades relacionadas com a infraestrutura aeroportuária. São de extrema importância para a actividade aeronáutica, dado que delas dependem todo e qualquer serviço de apoio às companhias aéreas, tanto em terra como na navegação aérea. Nas infraestruturas aeroportuárias existe uma grande parte da comunidade aeroportuária que realiza diferentes tarefas ligadas ao transporte aéreo. Logo, deve proporcionar toda segurança, regularidade e eficiência, tanto para os passageiros,

como para toda a comunidade aeroportuária. A comunidade aeroportuária é o grupo de pessoas, físicas ou jurídicas, que de alguma forma realizem atividades ligadas ao transporte aéreo (Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado de São Paulo, 2006). Para que a actividade aeronáutica atinja a excelência, é necessário ter em conta dois factores importantes: infraestruturas nas melhores condições possíveis e adaptáveis às necessidades dos serviços e dos seus utilizadores; recursos humanos altamente qualificados para cada especificidade.

No que respeita à procura, os aeroportos vivem da procura derivada - ligada às actividades socioeconómicas da população; da procura indirecta - gerada pelas companhias aéreas, o que condiciona todo o negócio aeroportuário.

A evolução social, económica, política, jurídica, ambiental e tecnológica dos últimos vinte anos, tem afectado o sector aeroportuário, originando alterações no seu posicionamento e no seu modelo de negócio (Almeida, 2010).

As estruturas e modelos de negócio dos aeroportos sofreram alterações e mudanças profundas derivadas da desregulamentação do transporte aéreo, a concorrência entre aeroportos e entre modos de transportes, as alianças das operadoras aéreas, o novo perfil de procura, a competição entre destinos, a segurança, o ambiente, a pressão regional e a globalização. Quando conjugadas com a inovação, qualidade e conceitos estratégicos, provocaram um novo posicionamento estratégico com repercussões directas no crescimento das regiões da sua influência (Garriga, 2003).

A progressão do sector aumentou a necessidade de adopção de práticas de gestão comercial e financeira, elegendo como prioridade a "comercialização" dos aeroportos. Segundo Pita (2008, cit. por Almeida, 2010), este modelo aeroportuário comercial distingue-se pelas seguintes características: maior distanciamento do Estado - possibilitando maior liberdade comercial e operacional, catalisadora do desenvolvimento de novos negócios, investimento privado e parcerias; criação de empresas aeroportuárias - com um modelo de gestão mais profissional, focado nas vertentes comerciais e financeiras; importância das receitas aeroportuárias - nomeadamente no que respeita às actividades não aviação que possibilitam o desenvolvimento do negócio; desenvolvimento do marketing aeroportuário - potenciador da proatividade no desenvolvimento do tráfego aéreo, da optimização de interfaces externos com os clientes, parceiros e outros agentes, da adequação da qualidade de serviço. O desenvolvimento de actividades comerciais não aviação, constituiu-se rapidamente como fonte de receita. Actualmente, os aeroportos usufruem de espaços comerciais

inovadores e com serviços, actividades e marcas comerciais diversificados, acompanhando as tendências da procura e um mercado cada vez mais global e competitivo (Almeida, 2010).

Os aeroportos deixaram de constituir apenas uma infraestrutura de apoio ao transporte aéreo, para passar a ser visto como um pólo de desenvolvimento regional e nacional, activo e participante nas estratégias de desenvolvimento (Graham 2003, cit. por Almeida, 2010). A postura pró-activa dos aeroportos permite-lhes conhecer a procura e cimentar uma relação mais estreita e de cooperação com as companhias aéreas. O foco no cliente é essencial na actividade dos aeroportos, alicerçada por mecanismos de medição da performance através de sistemas de gestão da qualidade que acompanham constantemente as áreas operacionais e estimulam a actualização e a melhoria de processos de forma permanente e rápida (Humphreys e Ison, 2002, cit. por Almeida, 2010). A qualidade, as políticas ambientais e de segurança, são nas políticas internas de actuação, pilares com importância para o desenvolvimento sustentável destas infraestruturas e da região envolvente (Graham 2003, cit por Almeida, 2010). A concorrência de um aeroporto com outros aeroportos motivam a necessidade crescente de informação relativa ao mercado, a necessidade de se apresentar de forma atractiva perante o mercado onde actua, quer da oferta de infraestruturas da região, serviços, oferta complementar, etc., quer da procura da região. *"Deste modo, pode adequar as suas estratégias às tendências do mercado e actuar com os demais intervenientes públicos e privados da sua área de intervenção, seja na captação de novos fluxos de procura para a região, novos contactos com companhias aéreas, desenvolvimento de novas rotas, aumento de frequências, captação de novos investimentos e o consequente desenvolvimento sustentado e integrado do destino"* (Almeida, 2010).

Os aeroportos representam cada vez mais, um papel dinâmico e baseado na gestão integrada e partilhada do conhecimento, direccionada à conquista de mais e melhores negócios para a área de actuação global, o que potencia a crescente aproximação destas infraestruturas a entidades públicas e privadas (Almeida, 2010). Um factor fundamental para o sucesso de qualquer aeroporto, é a relação entre o operador aeroportuário e as companhias aéreas, daí terem vindo a adoptar-se estratégias e procedimentos internos catalisadores de cooperação e de uma negociação mais eficaz.

Acontecimentos como o 11 de Setembro de 2001 e a recessão económica global com implicações directas em vários países, retraíram o sector dos transportes aéreo e o aeroportuário, adiando investimentos previstos ou parcerias estratégicas, dado o risco envolvido (Almeida *et al.*, 2005 e 2006; Graham, 2003, cit. por Almeida, 2010).

A entrada em cena das companhias de baixo custo no mercado tem trazido novos desafios para os aeroportos no sentido de conseguirem corresponder às suas necessidades e exigências, nomeadamente nos serviços de apoio no terminal e na placa (*handling*), assim como nas taxas aeroportuárias. Introduziram um novo modelo de negócio e a exigência de grande eficiência ao nível das operações aeroportuárias, desafios perante os quais as entidades gestoras dos aeroportos procuram responder com as melhores soluções (Pitt & Brown, 2001, cit por Nunes, 2009). O aeroporto tem que ser competitivo, oferecendo vantagens e serviços melhores às companhias aéreas, assim como índices de segurança e de impacto ambiental elevados, face à concorrência (Graham, 2003, cit. por Almeida). Os diferentes tipos de companhias aéreas (regulares tradicionais, *charter* e de baixo custo) suscitaram alterações operacionais, na forma como os aeroportos negociam com as companhias aéreas e nos requisitos dos serviços pretendidos (Pitt e Brown, 2001, cit. por Almeida).

Os passageiros têm diferentes necessidades e expectativas sobre os serviços de um aeroporto, pelo que tal constitui um novo desafio e motor para alterações processuais e de prestação dos serviços, por parte dos aeroportos (Pitt e Brown, 2001, cit. por Almeida).

"O posicionamento de um aeroporto no mercado deve ter em conta o destino onde está inserido e os interesses dos stakeholders da região, ou seja, as partes interessadas ou intervenientes envolvidos num processo (clientes, colaboradores, investidores, fornecedores e comunidade), pois só assim irá estabelecer estratégias de actuação sustentadas, realistas e adequadas aos interesses de todos" (Almeida, 2010, p. 151).

O destino em que o aeroporto se insere pode ser directamente condicionado pelas alterações do mercado e do ambiente que envolvem os *stakeholders*. Os aeroportos, as companhias aéreas e o território estão interligados. O aeroporto é afectado pelas características territoriais que também cativam as companhias aéreas. As companhias aéreas afectam o sucesso dos aeroportos, assim como os impactos económicos deste no território. Determinadas companhias aéreas são atraídas pelas características do aeroporto que, por sua vez, condicionam o impacto que este tem no território. *"Esta relação triangular é também afectada pelos actores, ou seja por um lado, a segmentação do mercado determina a acção dos aeroportos e afecta o território, por outro lado, os actores alteram o equilíbrio da relação entre o aeroporto/companhias aéreas/território, com o objectivo de conseguir um maior benefício"* (Suau Sanchez e Pallares-Barbera, 2007a, cit. por Almeida, 2010, p. 151, 152).

O aeroporto é um agente dinamizador regional e exponenciador da discussão e do debate entre parceiros, fomentando a partilha de informação para ser possível conhecer pormenorizadamente o comportamento e as tendências da procura, tal como a oferta actual e futura perspectiva dá para a região. Assim, torna-se possível a sistematização de informações fulcrais para a análise SWOT, com a identificação quer dos pontos fortes e dos pontos fracos da região e dos diversos serviços prestados pelos diferentes parceiros, quer das oportunidades e ameaças face aos seus concorrentes. Neste âmbito, é possível potenciar-se o estudo periódico da procura, para a avaliação dos comportamentos, requisitos e necessidades dos vários segmentos de mercado e assim, adequar a oferta de rotas, assim como de outros serviços e equipamentos aeroportuários, às necessidades, interesses e exigências da procura (Almeida, 2010).

O aeroporto é visto como a porta de entrada de um país, pelo que deve apresentar as melhores condições possíveis, de forma a proporcionar um ambiente acolhedor e de segurança para os passageiros, contribuindo assim, para que a primeira impressão que o visitante tem sobre o país, seja positiva.

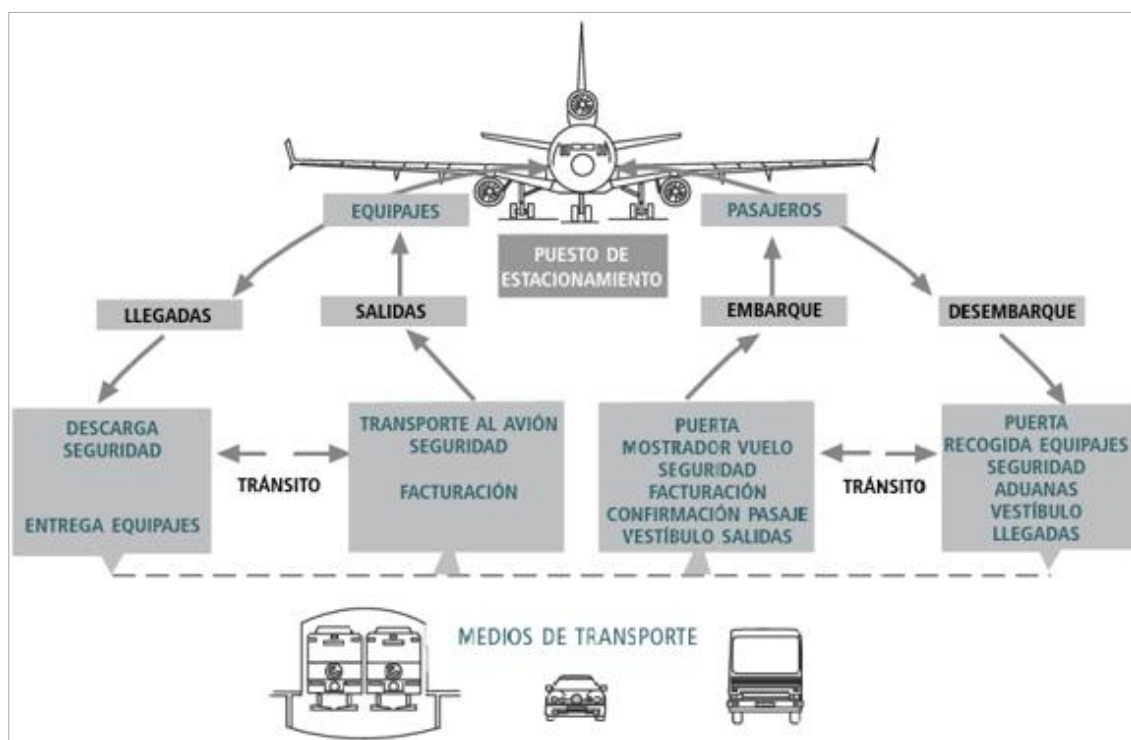


Figura 6 - As Operações dos Aeroportos

Fonte: Descubrir la Operación de Aeropuertos, Cruzado, 2008

Conforme a figura, as operações nos aeroportos após a chegada da aeronave, o processamento é feito da seguinte forma:

Após o estacionamento da aeronave no desembarque, a bagagem é retirada do porão da aeronave, vai para o terminal das chegadas onde é inspecionada pela segurança (Security) para posteriormente ser entregue ao passageiro no tapete da recolha de bagagem, no caso do embarque, a bagagem passa pelo Check-in, a seguir pela segurança (Security) para ser inspecionada para posteriormente ser levada para a aeronave.

No que reporta ao passageiro a operação no desembarque é orientada pelos seguintes moldes, o passageiro sai da aeronave, vai para sala de desembarque onde passa pelo (SEF), depois vai recolher a sua bagagem no tapete de recolha de bagagem que passa pela segurança (Security), a seguir passa pela alfandega se for necessário para posteriormente ir para o terminal das chegadas, no caso do embarque, o passageiro vai para o terminal de partidas e segue para fazer o Check-in, para depois passar pela segurança (Security), se for o caso, ainda terá de passar pelo controlo de passaportes (SEF). O passageiro deve ter em atenção aos

écrans com mostrador de voos para depois ir para a porta de embarque, onde posteriormente vai ter ao avião.

Capítulo 2

O Aeroporto “ 4 de Fevereiro” em Luanda como Principal Infraestrutura Aeroportuária Angolana.

Aeroporto de Luanda antes da Independência (1954 – 1975)

As infraestruturas aeroportuárias em Angola foram-se desenvolvendo devido ao crescimento do transporte aéreo, que na sua forma inicial, eram designados apenas por campos de aviação, depois evoluíram para aeródromos, e mais tarde, para aeroportos.

Como já foi referido no capítulo anterior, houve a necessidade de construir um novo aeroporto em Luanda, devido ao aparecimento de novos tipos de aeronaves para a aviação comercial e a expansão da cidade, para substituir o aeródromo Emílio de Carvalho. A construção do novo aeroporto teve início em 1951 ficando concluída em 1954. Tendo sido inaugurado nesse mesmo ano, pelo então Presidente da Republica Portuguesa, General Craveiro Lopes. Que por sua vez o aeroporto foi “Batizado” com o seu nome. Na altura, o chamado, “**Aeroporto Presidente Craveiro Lopes**” (Relatório das Actividades do Serviços do Aeroporto Craveiro Lopes, 1963; Material gentilmente cedido pela ENANA, 2013).

A construção do Aeroporto de Luanda foi da responsabilidade dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro, que dependia do Governo-Geral de Angola.

Os Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro de Angola criaram um organismo denominado “Fiscalização do Aeroporto de Luanda” com a empreitada de dirigir e controlar todas as obras sob a supervisão da Direcção Geral da Aeronáutica Civil de Portugal. (Material gentilmente cedido pela ENANA, 2013).

O aeroporto Craveiro Lopes encontrava-se situado num planalto a 5 km da cidade. As suas coordenadas eram: Lat. 08⁰ 49’ S Long. 13⁰ 13’ E, e a sua Altitude: 252 m.

Inicialmente, na planta primitiva estava prevista a construção de três pistas, a pista com orientação 08/26 - 2.250 m x 60 m, a 14/32 - 1.250 m x 50 m, e a 02/20 - 1.250 m x 50 m, ambas com macadame asfáltico, e ser equipado com material rádio, mas que por motivos possivelmente económicos, as outras pistas não foram construídas, tendo sido construída apenas a pista com orientação 08/26 com as dimensões 2.350m x 45m (Ferreira,1952; Material gentilmente cedido pela ENANA, 2013).

Com o desenvolvimento da aviação comercial, houve a necessidade de se fazer algumas obras no Aeroporto Craveiro Lopes, nomeadamente o aumento da aerogare e da placa de estacionamento das aeronaves, da pista 08/26 passou a ter dimensões de 2.600m x

60m, trabalho feito pela força aérea. (Material gentilmente cedido pela ENANA, 2013; Relatório das Actividades do Serviços do Aeroporto Craveiro Lopes, 1962).

Em 1963 já operavam no Aeroporto Craveiro Lopes aeronaves a jacto. Portanto entre 1962 e 1964 construiu-se uma nova pista, 24/06 com dimensões de 3.700m x 45m de modo a poder receber os novos tipos de aviões da era da aviação de propulsão a jacto. Em 1964 foi inaugurado o edifício denominado CCR (Centro de Controlo Regional), onde estavam situados os Serviços de Telecomunicações, Manutenção, Tráfego Aéreo e a Torre de Controlo do Aeroporto, bem como outros serviços da mesma área. A construção deste bloco técnico foi feita com o objectivo de melhorar o apoio à navegação aérea (Relatório do Aeroporto Craveiro Lopes das Actividade dos Serviços, 1963; Material gentilmente cedido pela ENANA, EP-2013).

Ainda na administração portuguesa por volta de 1964 e 1965, foram executadas algumas melhorias no aeroporto, nomeadamente: Instalação do rádio farol LU, na zona da Mulemba, tendo sido o mesmo retirado da zona do Centro Emissor, ficando na trajetória do eixo da pista 24/06; Instalação do “locator” CL, próximo da estrada de Catete, tendo sido o mesmo deslocado da zona do Bairro Popular, pois antes servia a pista 26/08, ficando agora na trajetória da pista 24/06 alinhada com o rádio farol LU; Instalação do VOR na área do aeroporto e na trajetória da pista 24/06.

As melhorias no aeroporto tinham sido constantes tanto nas infraestruturas como no sistema de apoio à navegação aérea. Em 2001 foi instalado o VOR DOPPLER, tendo sido instalado um novo sistema de comunicações HF, em Julho de 2007 (ENANA, 2013).

Antes de 1954 a responsabilidade da manutenção de toda infraestrutura aeronáutica, e de todas rádio-ajudas de apoio à navegação aérea, pertencia ao serviço que estava ligado à Direção de Exploração do Transporte Aéreo (DTA) que por sua vez dependia do Serviço dos Portos e Caminhos de Ferro de Angola.

Estabeleceu-se em 1954, Serviços da Aeronáutica Civil (SAC), como autoridade ligada ao sector da aviação, dado o desenvolvimento da aviação civil em Angola. Mas teve a sua existência legal pelo Decreto nº 39645 de 11 de Maio de 1954, publicado no Boletim Oficial, I Série, n.º 21 de 26/05/1954, como já referido anteriormente. A partir desta data, todas as responsabilidades que eram dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro de Angola,

passaram a ser realizadas pelo SAC, bem como os serviços prestados pela Secretaria do Conselho Aeronáutico que tinha a seu cargo o registo das aeronaves, as licenças dos pilotos, e resolver ainda que complexas, as exigências do tráfego aéreo. (Material gentilmente cedido pela ENANA, 2013).

A SAC tinha como objectivo desempenhar uma actividade regente da Aviação Civil, ao mesmo tempo, gerir e administrar os principais aeroportos de Angola (Angop Transportes, 2012).

O Aeroporto servia as seguintes operadoras: as regulares - DTA, TAP, Air-France e Sabena UAT/Air France, Aero Táxis de Angola, Companhia de Táxis Aéreos, FAP (Força Aérea Portuguesa), e as não regulares - South African Airways e Trek Airways, Caledonian Airways, Rodhesian Air Services, Continental, P.A.A, KLM, entre outras (Relatório do Aeroporto Craveiro Lopes das Actividades dos Serviços, 1963).

Desde 1954 quando aeroporto começou a operar, o tráfego crescia satisfatoriamente de ano para ano, como se observa o quadro abaixo. Comparando o volume de tráfego com os outros aeroportos das províncias ultramarinas.

Volume de Tráfego do Aeroporto Craveiro Lopes									
Ano	Tráf. Desembarcado			Tráf. Embarcado			Tráf. em Trânsito		
	Pax.	Carg	Corr	Pax.	Carg	Corr	Pax.	Carg	Corr
1954	863	16.078	9.705	1.127	16.779	7.173	85	403	1.132
1955	10.269	134.242	55.338	10.213	230.600	44.589	1.548	7.406	16.211
1956	16.365	185.712	78.554	15.570	355.930	74.600	3.277	20.842	43.325
1957	18.991	238.282	102.788	18.753	358.856	79.367	4.074	15.242	39.590
1958	21.631	269.855	115.351	21.532	408.263	92.500	5.786	24.363	42.893
1959	25.261	332.628	133.449	24.852	567.807	147.342	6.402	34.375	67.166
1960	31.532	366.916	155.206	31.816	620.501	185.606	11.031	50.660	81.021
1961	43.772	578.226	187.468	46.020	1.069.055	133.195	13.327	109.623	96.100
1962	48.851	563.134	215.842	49.934	1.002.281	217.876	15.777	45.639	112.585
1963	50.745	578.855	224.643	52.580	1.101.801	271.369	24.160	360.987	115.009

Tabela 6 - Evolução do Tráfego do Aeroporto Craveiro Lopes

Fonte: Elaboração Própria, a partir do Relatório das Actividades dos Serviço do Aeroporto Craveiro Lopes, 1963

As entidades e serviços pertencentes ao Estado que faziam parte do funcionamento do aeroporto eram: Meteorologia, Alfândega, Guarda Fiscal, PIDE (Polícia Internacional e de Defesa do Estado), Sanidade Saúde, CTT e CITA. As outras consideradas secundárias eram as companhias aéreas, aviação de turismo, desportiva, militar, as empresas de abastecimentos de combustíveis, hoteleiros, bancários e utilitários.

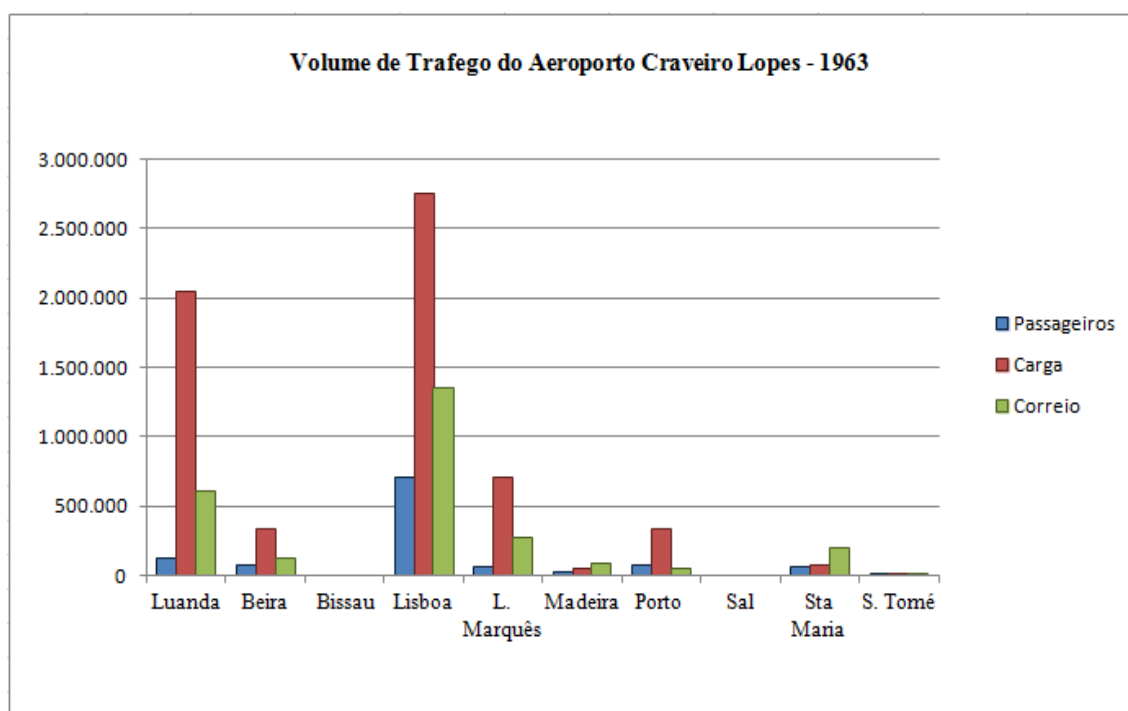


Figura 7 - Volume de Tráfego do Aeroporto Craveiro Lopes comparativo com outros aeroportos nacionais - 1963

Fonte: Elaboração Própria, a partir do Relatório das Actividades dos Serviço do Aeroporto Craveiro Lopes, 1963

Relativamente à comparação do nível de tráfego entre aeroportos das colónias portuguesas, na altura, o aeroporto Craveiro Lopes em Luanda ocupava a segunda posição depois o aeroporto de Lisboa a nível de tráfego em geral, o que geralmente acontecia todos os anos. O que vem a demonstrar a atratividade e importância do aeroporto que tinha ainda desde os tempos remotos (Relatório das Actividades do Serviços do Aeroporto Craveiro Lopes, 1963).

Com o final da Guerra Colonial, a Independência de Angola ditaria a alteração do nome do aeroporto, para Aeroporto Internacional “4 de Fevereiro” (ENANA, 2013).

Aeroporto de Luanda depois da Independência em 1975

Com a independência em 1975, o Aeroporto passou a chamar-se em 1976, **AEROPORTO INTERNACIONAL “4 DE FEVEREIRO”**, em homenagem à data de início da luta armada e da libertação nacional, consolidada com a visita do Senhor Presidente da República Dr. António Agostinho Neto, primeiro presidente de Angola logo após a independência e, por se tratar na época da única porta de entrada para o país através do transporte aéreo (Material gentilmente cedido pela ENANA, 2013).

O aeroporto está situado na zona de Belas, nas proximidades dos bairros do Kassequel, Kassenda, Rocha Pinto e Mártires do Kifangondo, na capital do país, Luanda. (Wikipedia, 2013).

O Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, abrange as seguintes áreas: Base Aérea, Terminal de Carga, Terminal de Voos Internacionais, Terminal de Voos Domésticos, Hangares, Placa de Estacionamento, Pistas, entre outras áreas inerentes ao aeroporto. (Material gentilmente cedido pela ENANA, EP, 2013; Relatório de Contas da ENANA-EP, 2012).

O aeroporto serve a todas as companhias aéreas de acordo com as suas necessidades não existindo serviços desenhados apenas para uma companhia.

Segundo a JAA, entende-se por Aeroporto Internacional, qualquer aeroporto designado pelo Estado Contratante, situado em seu território, como aeroporto de entrada e saída para o tráfego internacional, apresentando formalidades como: Serviço de Alfândega, Imigração, Saúde Pública, Veterinária, Fito Sanitária entre outros procedimentos similares (Joint Aviation Authorities, 2007).

Segundo o relatório de contas da ENANA-EP de 2012, o Aeroporto 4 de Fevereiro em Luanda é o único Aeroporto Internacional no país, nos termos dos artigos 5º, 6º e 68º da Convenção de Chicago¹⁷. O aeroporto opera voos Internacionais e Domésticos.

¹⁷ **ARTIGO 5º** - Direito de voos não regulares

Os Estados contratantes concordam em que, todas as aeronaves dos outros Estados contratantes que não se dediquem a serviços aéreos internacionais regulares, tenham direito nos termos desta Convenção a voar e transitar sem fazer escala sobre seu território, e a fazer escalas para fins não comerciais sem necessidade de obter licença prévia, sujeitos porém ao direito do Estado sobre o qual voem de exigir aterrissagem...

ARTIGO 6º - Serviços aéreos regular

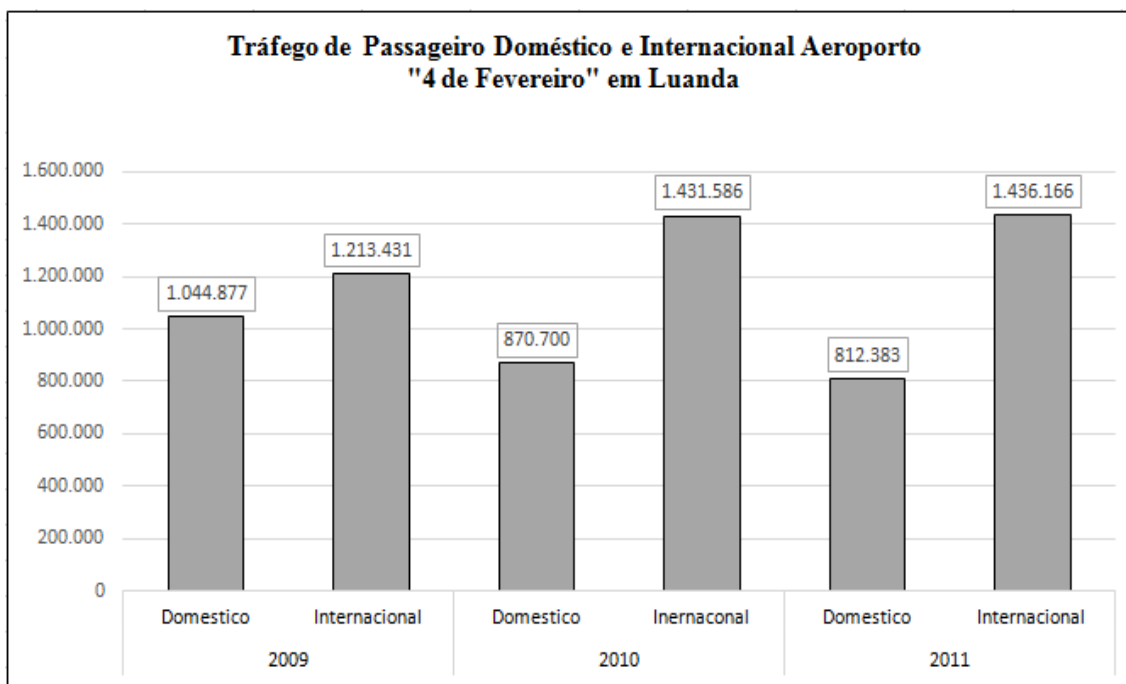


Figura 8 - Tráfego de Passageiros Doméstico e Internacional no AIL

Fonte: Elaboração Própria a partir do Anuário do INAVIC, 2009 - Relatório e Contas do AIL, 2010,2011

As actividades Internacional e Doméstica no aeroporto 4 de Fevereiro são altas, apresentando o tráfego internacional o maior número de voos.

No país existe mais dois aeroportos com características de aeroporto internacional, o de Catumbela e o da Mukanka, que estão em processo de certificação como refere o estudo da 4ª Conferência de Aeroportos da China e dos Países de Língua Portuguesa, em Macau.

O país ainda possui dois aeroportos que exercem a actividade internacional, o de Cabinda e o do Lubango, conforme os Anuários do INAVIC.

Os serviços aéreos internacionais regulares não poderão funcionar no território ou sobre o território de um Estado contratante, a não ser com a permissão especial ou outra autorização do mesmo Estado e de conformidade com as condições de tal permissão ou autorização.

ARTIGO 68º - Determinação de rotas e de aeroportos

Cada Estado Contratante poderá, sujeito às disposições desta Convenção, designar a rota a ser seguida dentro do seu território por qualquer serviço aéreo internacional e os aeroportos utilizados por tais serviços.

Caraterização do Aeroporto de Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda

A tabela abaixo apresenta as actuais caraterísticas do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro.

DADOS DO AEROPORTO	
NOME DO AEROPORTO	AEROPORTO INTERNACIONAL “4 DE FEVEREIRO”
PAÍS	República de Angola
CIDADE	Luanda
GESTOR AEROPORTUÁRIO	ENANA, E.P.
CÓDIGO ICAO	FNLU
CÓDIGO IATA	LAD
TIPO DE AEROPORTO	Público/Militar
DISTÂNCIA DA CIDADE	4,5 Km
COORDENADAS: Latitude: Longitude:	S 08 ⁰ 51' 20” E 013 ⁰ 14' 02”
VARIAÇÃO MAGNÉTICA	6.2 °W (2008)
TIPOS DE TRÁFICO PERMITIDO	IFR / VFR
ELEVAÇÃO	73M / 238 FT
TEMPERATURA DE REFERÊNCIA	28.3 °C
CAPACIDADE DAS INSTALAÇÕES PARA ABASTECIMENTO DE COMBUÍSTIVEL	50.000 Litros

COMBUSTÍVEL DISPONÍVEL	JET - A1/AVGAS
DIMENSÕES DA PISTA PRINCIPAL (05/23)	3700 x 45 (Metros) – Asfalto
DIMENSÕES DA PISTA SECUNDÁRIA (07/25)	2500 x 60 (Metros) – Asfalto
NÚMERO DE MOVIMENTOS	Cerca de 30 Movimentos por hora
CAPACIDADE DA PLACA DE ESTACIONAMENTO	19 Posições: 9 de Grande Porte e, 10 de Médio Porte
INFRAESTRUTURAS P/ MANUTENÇÃO DE AERONAVES	• Três (3) Hangares de Aeronaves de Grande Porte • Um (1) Hangar de Handling (SVC`s de apoio às aeronaves) • Três (3) Hangares de Aeronaves de Médio Porto
TERMINAL DE PASSAGEIRO	Existem 2: Um Internacional (TVI) e outro, Domestico (TVD)
TERMINAL DE CARGA	Existem: 2 (TECA 1 E TECA 2)
SERVIÇO DE COMBATE E EXTINÇÃO DE INCÊNDIOS	CAT: 9
SERVIÇO DE CHECK-IN	Sistema CUTE – (GABRIEL, LIASON, AMADEUS E GAETAN)
RÁDIO AJUDA	VOR/DME, NDB, ILS – CAT I /RWY 23

Tabela 7 - Características Actual do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro

Fonte: Elaboração Própria a partir do eAIP do INAVIC (2009) e Material cedido pela ENANA, EP. (2013)

O aeroporto 4 de Fevereiro cobre uma área de mais de 37.543 m², e estima-se uma capacidade para acolher cerca de 4 milhões de passageiros por ano (Jover, E. *et al.* 2012).

Três hangares pertencem à TAAG, um pertence à Sonair, outro à Ghassist, e os restantes destinam-se a serem utilizados conforme a necessidade.

Para além das 19 posições que servem diferentes tipos de aeronaves, existem ainda 5 áreas de estacionamento que permitem partidas e chegadas autónomas. O aeroporto recebe cerca de 30 movimentos por hora (Relatório de Contas da ENANA, 2012).



Figura 9 - Área de Movimento do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro

Fonte: Google Earth, 2013

O movimento de aeronaves no aeroporto tem sido crescente ao longo dos últimos sete anos, tendo o seu pico mais alto se registado em 2010 e 2012, o que favoreceu as receitas do aeroporto. Em 2011 teve uma queda devido à crise financeira que atingiu o país, com a queda do preço do crude, que afectou as receitas do Estado, que por sua vez afectou outros sectores da economia, incluindo o sector dos transportes aéreos.

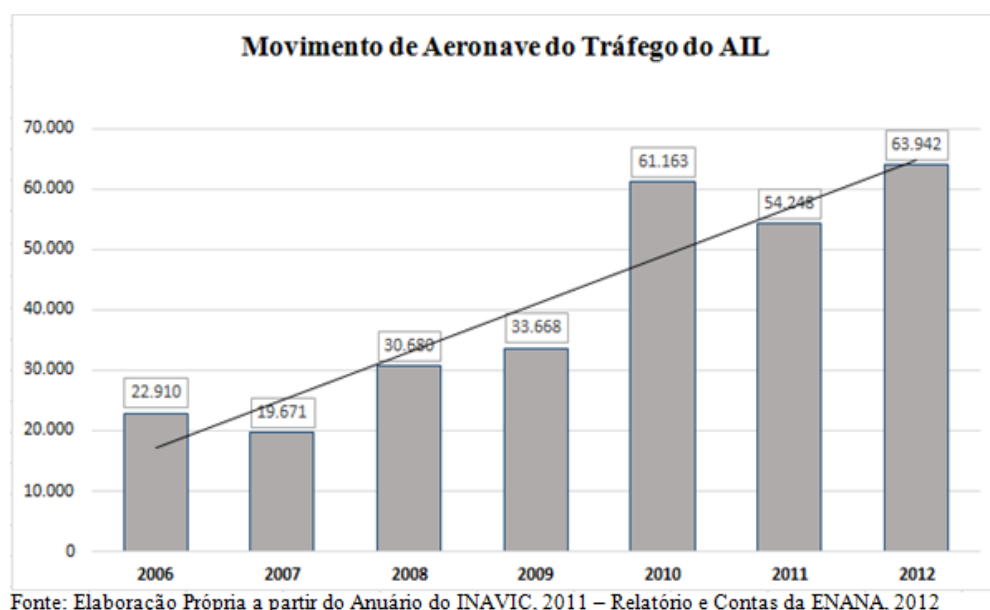


Figura 10 - Movimento de Aeronave do Tráfego do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro.

O aeroporto de Luanda tem disponível o Sistema CUTE (Common Use Terminal Equipment). É uma plataforma única comum, disponibilizada pelo aeroporto para todas as companhias aéreas que o subscreveram, para assentar os seus sistemas DCS (Departure Control System) permitindo que cada companhia utilize o seu próprio sistema de check-in e de Load Control.

A utilização do CUTE permite às companhias aéreas estabelecerem os seus próprios padrões de serviço quer ao nível do serviço a passageiros quer ao nível do controlo dos pesos do tráfego aceite, garantindo a correta centragem da aeronave e emissão da folha de carga, documento obrigatório para a saída da aeronave, para além de outros (Eventos Desportivos Mundiais, 2010).

No Aeroporto de Luanda, com a implementação do sistema CUTE, a gestão dos espaços disponibilizados às companhias aéreas tornou-se mais eficaz. A consequência da implementação deste equipamento melhorou fundamentalmente a gestão dos recursos humanos da Ghassist e das outras empresas de prestação de serviços em terra, havendo uma otimização na distribuição dos seus recursos.

Exemplos de DCS utilizados através do sistema CUTE no Aeroporto de Luanda: GABRIEL, LIASON, AMADEUS e GAETAN.

Numeração das Pistas de Aviação vs. QTE/QFU

Com o passar do tempo, algumas características do aeroporto foram-se alterando, como a numeração das pistas (QFU) e respectivas coordenadas.

As orientações das pistas alteraram-se devido à declinação magnética como se pode verificar através da demonstração da Direcção Verdadeira e da Direcção Magnética das Pistas do aeroporto 4 de Fevereiro.

Definições:

Direcção Verdadeira – direcção horizontal expressa numa distância angular, medida no sentido dos ponteiros do relógio, a partir do Norte Verdadeiro.

Pista de Aviação (RWY) – define-se como uma área rectangular de um aeródromo em terreno preparado para a aterragem e descolagem de uma aeronave (*ICAO Annex 14 – Aerodromes*).

Declinação Magnética – É o ângulo existente entre o Norte Geográfico (imutável) e o Norte Magnético (mutável) num determinado local. Esta variação pode ser Oeste (W) ou Este (E) consoante o Pólo Norte Magnético (PNM) se encontre a W ou a E do Pólo Norte Verdadeiro (PNV) relativamente à posição no terreno do observador.

No exemplo da Figura 11, o PNM encontra-se a W do PNV em relação ao observador representado pelo centro da agulha.

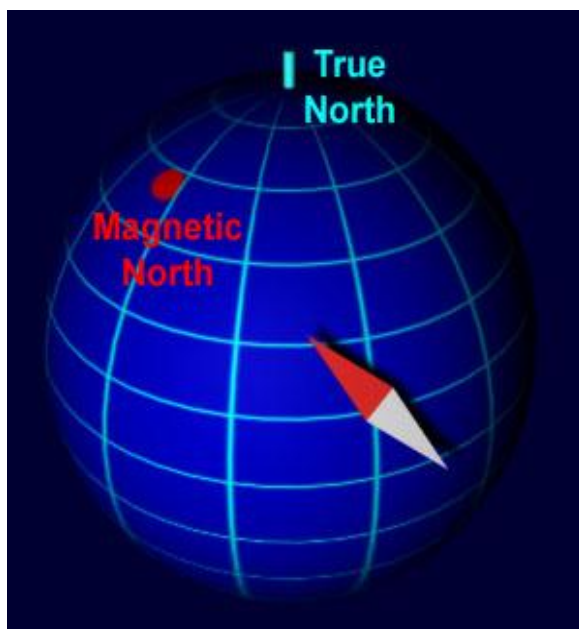


Figura 11 - PNM e PNV

Fonte: Imagem Google, 2013

QFU - É uma designação ICAO que significa “*Orientação Magnética duma Pista de Aviação*”. O **QFU** altera-se consoante a variação da Declinação Magnética do local.

QTE – Direcção Verdadeira.

Ambas as siglas **QTE** e **QFU** baseiam-se no *Doc. 8400 – ICAO Abbreviations and Codes*.

As Direcções Verdadeiras das pistas ou **QTE**, cuja referência é o Pólo Norte Verdadeiro (PNV), possuem uma direcção verdadeira fixa e permanente que irá servir de informação base à numeração de uma pista.

As pistas de aviação são identificadas por uma numeração, constituída sempre e apenas por dois dígitos, que variam entre 01 e 36, a que se designa por **QFU**. Por exemplo, a “pista 09” corresponde à direcção magnética da pista que neste caso se encontra orientada a 090° M; a “pista 18” corresponde à direcção magnética de 180° M e assim sucessivamente. Estas numerações **QFU** correspondem a um décimo () do azimuth magnético da pista medido em graus $\pm 5^\circ$. Ou seja, 1 dígito para cada 10° .

Por exemplo, e relativamente à determinação da presente numeração **QFU** da “**RWY 23**” do aeroporto de Luanda tem-se o seguinte procedimento:

$$\begin{array}{l} \text{(QTE) DIRECÇÃO VERDADEIRA} \\ \quad + \text{ DEC W} \\ \quad - \text{ DEC E} \end{array} = \text{DIRECÇÃO MAGNÉTICA (QFU)}$$

Direcção Magnética da “**RWY 23**” $\rightarrow 227^0 \text{ V} + 4,1^0 \text{ W}^{18} = 231,1^0 \text{ M}$

Assim chega-se ao **QFU** actual da pista:

$$\text{QFU} = 23$$

Portanto, neste caso, todos os valores maiores que $230,50$ magnéticos e menores que $234,40$ M tomam a numeração identificadora (**QFU**) “**23**”, ou seja:

$$230,50 \geq \text{RWY 23} \leq 234,40$$

¹⁸ Declinação Magnética de FNLU a 31 de Agosto de 2013 é: $4,06018^0 \text{ W}$ (Ref. *NGDC Declination/NOAA*)

Este procedimento aplica-se para as 4 pistas actuais do FNLU.

Uma pista pode normalmente ser usada em ambas direcções, e é codificada por cada uma das suas direcções magnéticas. Por exemplo, a “pista 09” tem um sentido e a “pista 27” tem o sentido oposto. Ambos os números diferem de 18 (correspondente a 180°).

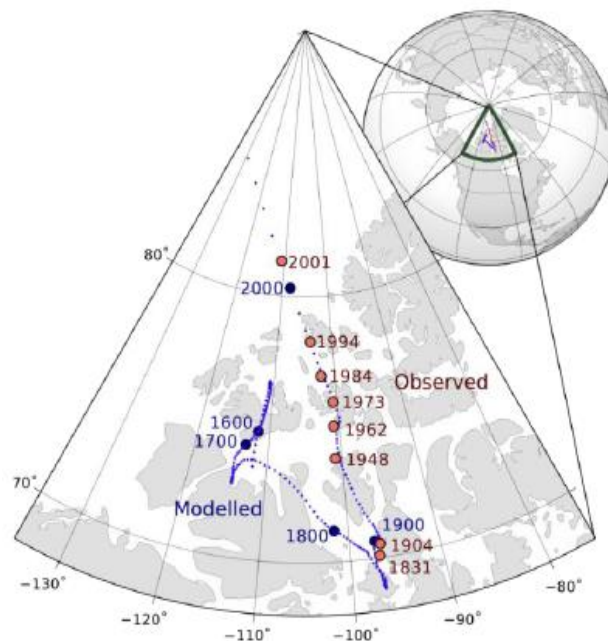


Figura 12 Variação da Declinação Magnética

Fonte: Imagem Google, 2013

Variação da Declinação Magnética

Existem alterações cíclicas significativas na posição do Norte magnético terrestre, ou Pólo Norte Magnético (PNM) que serve como referência a qualquer bússola.

O PNM foi localizado com precisão, e pela primeira vez em 1831, pelo britânico James Clark Ross. A localização física deste ponto tem sofrido alterações ao longo dos anos, como se pode observar na figura 10. Calcula-se que actualmente o PNM altere a sua posição cerca de 40 Km por dia.

Ross situou então o PNM no Ártico canadiano, mas cedo outras explorações a estas paragens serviram para constatar que, afinal, o Norte não era assunto pacífico.

A numeração identificativa das pistas (QFU), ou a sua direcção magnética, é alterada consoante a variação da localização da referência que é sempre o PNM, e consequentemente com a variação da Declinação Magnética.

Para melhor compreensão apresenta-se a variação da Declinação Magnética de FNLU ao longo dos últimos 60 anos. Para tal, utilizou-se o calculador Geomagnético do NGDC/NOAA. Assim, observam-se os seguintes resultados:

Data	Declinação Magnética FNLU
01 Janeiro de 1954	11 ⁰ 41' 05" W (11, 24 ⁰ W)
01 Janeiro de 1962	11 ⁰ 18' 35" W (11,11 ⁰ W)
31 Agosto 2013	40 10'05" W (4,06 ⁰ W)

Tabela 8 - Declinação Magnética do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro

Fonte: Elaboração Própria a partir da calculadora Geomagnético do NGDC/NOAA

As Direcções Verdadeiras das pistas (QTE), cuja referência é o Pólo Norte Verdadeiro, possuem uma direcção verdadeira imutável e que as seguintes:

Pistas	QTE
RWY 05	046,59 ⁰
RWY 23	226,59 ⁰
RWY 07	067,54 ⁰
RWY 25	247,54 ⁰

Tabela 9 - Direcção Verdadeira das Pistas

Fonte: Elaboração Própria a partir do eAIP 2nd Edition INAVIC, 2009

Deste modo pode-se obter as seguintes comparações ao longo dos anos através das seguintes tabelas:

QTE (Pistas)	01JAN62		31AGO13	
	DEC	QFU/RWY	DEC	QFU/RWY
046,59 ⁰	11,11 ⁰ W	06	4,06 ⁰ W	05
226,59 ⁰		24		23

Tabela 10 - Pista 05/23

Fonte: Elaboração Própria a partir da calculadora Geomagnético do NGDC/NOAA

$$11,11^0 - 4,06^0 = 7,05^0$$

Variação registada da DEC entre 1962 e 2013, para esta RWY, foi de - 7,05⁰

QTE (Pistas)	01JAN62		31AGO13	
	DEC	QFU/RWY	DEC	QFU/RWY
067,54 ⁰	11,24 ⁰ W	08	4,06 ⁰ W	07
247,54 ⁰		26		25

Tabela 11 - Pista 07/25

Fonte: Elaboração Própria a partir da calculadora Geomagnético do NGDC/NOAA

$$11,24^0 - 4,06^0 = 7,18^0$$

Variação registada da DEC entre 1962 e 2013, para esta RWY, foi de - 7,18⁰

O QTE mantém-se, visto não ter havido qualquer alteração à localização ou direcção física das pistas. No entanto, e por ter havido uma alteração significativa na Declinação Magnética ao longo de décadas implica, necessariamente, que o QFU acompanhe essa variação nos mesmos moldes da modificação da DEC.

Construção, Reabilitação e Modernização das Infraestruturas e Equipamentos nos Aeroportos de Angola

Nos últimos 10 anos, o Governo de Angola tem investido na reconstrução do país, com apoio da comunidade internacional, especialmente da China que assinou acordos de assistência financeira e técnica com o país. A China foi um dos primeiros países a investir em Angola com a sua "indústria" de construção, de pontes, estradas, linhas férreas e barragens hidroelétrica (O PAÍS, 2012). Para reabilitação, ampliação e modernização das infraestruturas aeroportuárias em Angola, o Governo disponibilizou cerca de 900.000.000 USD (ENANA, EP., 2013).

Angola é o sexto país Africano de maior dimensão, a sua rede aeroportuária é extensa, com cerca de 39 aeródromos distribuídos pelo país. Os aeroportos foram construídos há mais de quarenta anos e dimensionados para o avião crítico da época, DC3 (Dakota), e o F27, excepto o Aeroporto de Luanda. Os aeródromos não beneficiaram de manutenção nem de melhorias substanciais nas infraestruturas existentes ao longo dos anos, devido ao conflito que o país atravessou durante quase 3 décadas. (Material cedido gentilmente pela ENANA, EP, 2012 – Embaixada de Angola na Grécia, 2012).

Em Angola, o avião era praticamente o único meio de transporte de ligação com as restantes províncias do país, porque as estradas e as linhas férreas estavam todas degradadas devido à guerra, o que levou ao maior desgaste das infraestruturas aeroportuárias.

O elevado fluxo de entrada de turistas nos últimos anos também impulsionou a reabilitação dos aeroportos. O governo de Angola sentiu a necessidade de construir e reabilitar as infraestruturas, aeroportuárias, ferroviárias, rodoviárias, hotéis, de modo a acolher os grandes eventos que o país tem vindo a realizar, como por exemplo, o CAN 2010, a Feira Internacional - Filda, o Mundial de Hóquei em Patins, em 2013, entre outros (AICEP-Portugal Global, 2013, O PAÍS, 2013).

Com o objectivo de solucionar esta situação surge em 2009 por parte do Governo o programa de recuperação para mais de 30 aeroportos no país, ao abrigo do Programa de Investimento Público (PIP). Programa com a finalidade de desenvolver o transporte aéreo tornando mais moderno e competitivo e com a máxima segurança (ENANA, 2012; ENANA 2013).

Segundo a ENANA, EP, o processo de reabilitação e construção de infraestruturas aeroportuárias em toda a rede nacional foi de um investimento elevado, estando disponibilizado USD 400 milhões para o feito. Só em 2009, foi aplicado cerca de 1.533.327.842,21 milhares de Akz (kwanzas). (Relatório e Contas da ENANA, EP/2009).

No âmbito do programa de recuperação dos aeroportos foram beneficiados de melhorias profundas, como ampliação e modernização de alguns aeródromos, incluindo a construção de raiz, como o Aeroporto Internacional de Catumbela, Uíge, Luena e Menongue, com se pode verificar em anexo 1 (o antes e o depois de alguns aeródromos do país).

A reabilitação no AIL foi com propósito para o aumento de número de salas de embarque, balcões, tapetes para recolha de bagagens, melhoria das pistas, entre outros. O objectivo das obras no AIL foi para melhorar as condições de voos, a segurança, proporcionando comodidade aos passageiros e companhias, e aumentar a capacidade de atendimento de passageiro por hora. O investimento no aeroporto internacional de Luanda foi estimado em USD 74 milhões (SOL, 2007 - ANGOP, 2009 - Wikipedia, 2013).

A empresa gestora com sede em Luanda, a ENANA, E.P. está presente em todas as províncias do país, tendo em seu controlo a gestão de cerca de uma rede de 24 aeroportos suportando os custos de funcionamento da totalidade da rede, incluindo os aeródromos sem retorno financeiro. A ENANA tem também assegurado a qualidade da rede, assumindo os custos de manutenção dos novos equipamentos e infraestruturas. (ENANA, E.P., 2012).

Os aeroportos nas provincias também beneficiaram de importantes melhorias a nível de Infraestruturas e equipamentos. Para a recuperação atempada dos aeroportos nacionais foi necessário atribuir prioridades, evitando a degradação total de alguns aerodromos. A escolha das prioridades na reabilitação dos aeródromos baseou-se nos critérios de rentabilidade de cada aeroporto. Optou-se por reabilitar os seguintes aeródromos: Benguela, Cabinda, Dundo, Huambo, Kuito-Kuanavale, Luanda, Lubango, Luena, Malange, M'banza Congo, Menongue, Namibe, Ondjiva, Saurimo, Soyo, Sumbe, Uíge e Ndalatando. Foi construído de raiz os aeroportos de Catumbela, Uíge, Luena e Menongue (Relatório de Contas da ENANA 2012; O PAÍS, 2012).

A construção e reabilitação das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias do país ainda não estão totalmente solucionadas, daí que os aeroportos têm um papel preponderante no desenvolvimento da economia, pois garantem uma ligação rápida e eficaz entre regiões muito afastadas, promovendo assim o progresso. (Material cedido gentilmente pela ENANA, EP, 2012)

Uma vez que o país é membro da ICAO e da IATA, as obras têm de seguir as exigências internacionais, devem estar em conformidade com as recomendações/obrigações e regulamento da ICAO e critérios da IATA.

O Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro em Luanda, encontra-se organizado da seguinte forma.

PRINCIPAIS TERMINAIS DO AIL	
TVI (Terminal de Voos Domésticos)	TVD (Terminal de Voos Internacional)
• Área de pré Check-in	• Área de pré Check-in
• Área de Check-in	• Área de Check-in
• Área de Imigração	• Área de Imigração
• Área de Embarque	• Área de Embarque
• Área de Duty Free Shop	• Área de Duty Free Shop
• Área de Desembarque	• Área de Desembarque
SERVIÇOS DE APOIO AO AIL	
Serviços Operacionais	Layout das áreas operacionais Área de movimento de aeronaves Aéreo movimento de passageiros
Serviços de Segurança (Safety e Security)	Segurança do Passageiros Segurança da Bagagem
Serviços de Bombeiros	
Serviços Técnicos	
Serviços de Handling	
Terminal de Carga	

CAI (Centro Aeronáutico de Instrução)
CCR (Centro de Controlo Regional)

Tabela 12 - Organização do Aeroporto Internacional “4 de Fevereiro”

Fonte: Elaboração própria a partir do AIL, 2013

Terminal de Voos Domésticos (TVD) do Aeroporto 4 de Fevereiro

O Terminal de Voos Domésticos (TVD) foi construído entre 1982 e 1992 e inaugurado a 20 de Outubro de 1992. Na altura foi construído para uso exclusivo da TAAG que tinha um tráfego de aproximadamente 300 Pax/dia, possuía 7 balcões de (Check-in) e 6 balanças. Está localizado no Município da Maianga, Bairro do Kassequel do Lourenço. É um terminal onde se processam as partidas e as chegadas de passageiros e respectivas bagagens de Luanda para as restantes províncias do país e vice-versa. (Material gentilmente cedido pela ENANA, EP, 2013)

Com o crescimento económico do país, a abertura do mercado, o tráfego aumentou, o que levou à reconstrução do AIL. O TVD beneficiou de uma enorme reforma, um novo terminal de partidas foi construído, passando a ter uma capacidade para 2 milhões de passageiros por ano. O terminal de voos domésticos ficou com maior espaço para albergar os serviços aeroportuários, particularmente os serviços de migração, diversas lojas e snack-bar. O terminal possui, um rés-do-chão e um primeiro piso, tem três elevadores, um parque de estacionamento para 90 viaturas, passou a ter 25 balcões para o Check-in, 7 balcões para Serviço de Migração e Estrangeiros (SME), 10 escritórios para agências de viagens, 5 portas de embarque, 25 gabinetes de apoio às companhias aéreas, uma área para os serviços administrativos, 4 salas de briefing, duas delas com capacidades para 40 pessoas e as outras duas com 25 pessoas, e uma área dos perdidos e achados, entre outros benefícios. No que concerne à segurança (Security), beneficiou de RX para bagagem de mão e porão, pórticos detectores de metais, entre outros. (Kitari, 2013; Relatório de Contas da ENANA, 2012)

O Terminal de voos Domésticos realiza por dia, 13 a 15 voos de carácter regular para diversas regiões do país. É também no Terminal de Voos Domésticos que as companhias de

exploração petrolífera fazem seus voos, e têm seus próprios espaços para fazerem os seus embarques, briefings, entre outros, e algumas têm seus escritórios no próprio TVD. (Angop, 2012)

Terminal de Voos Internacional (TVI) do Aeroporto 4 de Fevereiro

O Terminal de Voos Internacional (TVI) do aeroporto 4 de Fevereiro foi modernizado e ampliado em 2010, para receber o grande evento que o país acolheu, o Campeonato Africano das Nações (CAN 2010) de futebol. O terminal ocupa uma área de vinte e nove mil m², contra treze mil m² da área anterior, com duas salas de embarque munidas com vinte e seis balcões de check-in, contra 12 anteriores. Tem a capacidade de acolher cerca de três milhões e seiscentos passageiros ano. Em hora de ponta, a sala de embarque tem uma capacidade de 1000 passageiros, contra os 400 passageiros anteriores (Relatório de Contas da ENANA-EP, 2012).

A sala de verificação de passaportes ou Serviços de Migração e Estrangeiros (SME) com 450 m², tem agora 12 balcões de atendimento no embarque, e 16 balcões no desembarque, contra os oito anteriores.

O número de tapetes para a bagagem aumentou tanto no embarque como no desembarque. A área do protocolo do Estado foi de igual modo ampliada e modernizada.

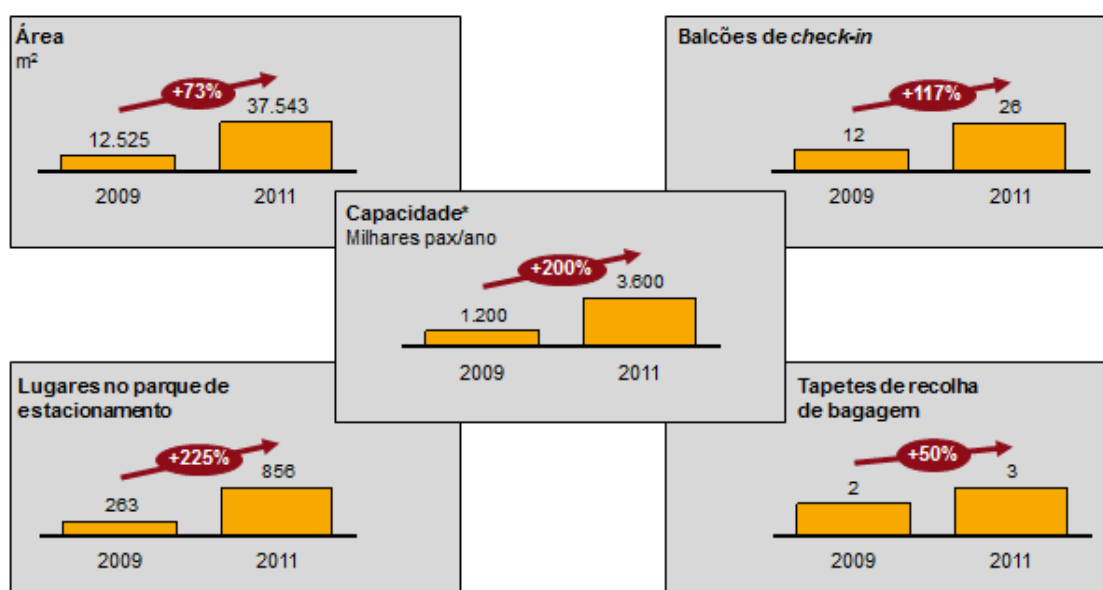
O aeroporto internacional 4 de Fevereiro está apetrechado de sistemas de vídeo – vigilância, painéis de informação, elevadores, escadas rolantes e sistemas CCTV.

Possui uma área reservada ao passageiro em trânsito, serviços de sanidade pública, sala de verificação de bagagens sob o controlo das alfândegas para os passageiros com mercadoria a declarar ou não, sala de perdidos e achados controlada pela TAAG, e aumento na diversidade dos espaços comerciais como, 1 restaurante, 2 snack bares, 20 lojas (duty free shop), pois as receitas não aeronáuticas também contribuem para a sustentabilidade das contas do aeroporto. (SOL, 2012). Possui também instalações para polícia de segurança pública, fiscal e de investigação criminal e para as companhias aéreas. Beneficiou ainda da construção de uma estação para 10 autocarros, 24 táxis e um parque de estacionamento para 856 viaturas (Relatório de Contas ENANA-EP, 2012).

Segundo a ENANA, as obras feitas no aeroporto internacional 4 de Fevereiro tornou o aeroporto com maior dignidade e segurança para os passageiros. (Angop, 2012)

Tal investimento resultou no aumento da capacidade do Aeroporto Internacional de Luanda, cuja capacidade triplicou, como ilustra a Figura que se segue. (ENANA, E.P., 2012).

Capacidade de Aeroporto Internacional de Luanda



* Valores de capacidade calculados de acordo com normas internacionais de definição de capacidade
Fonte: Direcção Aeroporto Internacional de Luanda

Figura 13 - Capacidade do Aeroporto Internacional de Luanda

Através da Figura 13 pode-se verificar que houve um aumento da capacidade do AIL depois da reabilitação entre 2009 e 2011, a área aumentou em mais de 73%, enquanto os balcões de check-in aumentaram consideravelmente, passou de 12 para 26, o número de passageiros por ano (capacidade) e os lugares para estacionamento triplicaram, incluindo também um aumento de 50% dos tapetes de recolha de bagagem.

Devido à impossibilidade de expansão do aeroporto internacional 4 de Fevereiro, por estar completamente integrado na zona urbana, o Governo de Angola arrancou com um projecto para construção de um novo aeroporto internacional para a capital do país (Ministério dos Transportes, 2009).

O Novo Aeroporto em Luanda

O Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro está completamente integrado na zona urbana, ou seja, existem populações a viver junto aos muros de vedação das pistas, o que impossibilita a sua expansão. A decisão para construção do novo aeroporto foi tomada no final do ano de 2008, devido à dificuldade que o actual maior Aeroporto do país, o Internacional 4 de Fevereiro tem em satisfazer a procura. Por saturação das áreas urbanas não se pode expandir. Por este motivo surge então a construção de um novo aeroporto Internacional em Luanda.

A construção do novo aeroporto virá impulsionar o desenvolvimento rápido da indústria nacional da aviação civil de Angola para que haja coordenação com o rápido desenvolvimento do país (Jornal de Angola, 2011; Aviação em Angola, 2013; Wikipedia, 2013).

A construção do novo aeroporto em Luanda está em curso, que será “baptizado” com o nome, Aeroporto Internacional de Angola. Situa-se a sudoeste e a 40 km de Luanda, na Comuna de Bom Jesus no Município de Icolo e Bengo, na Província do Bengo. Possui uma área de 1.324 hectares. O responsável pela construção é a empresa Chinesa (CIF), China Internacional Fund Limited, construtora fundada em 2003, em Hong-Kong. (Wikipedia, 2013)

O aeroporto terá uma capacidade para atender 15 milhões de passageiros e 600 mil toneladas de carga por ano, e colherá 12 pontes aéreas. Esta infraestrutura é considerada fundamental para o desenvolvimento de Angola e da região da África Subsariana. Numa primeira fase, será construído o edifício da administração aeronáutica, terminal VIP, aérea dos bombeiros, zona de voos norte, edifício do terminal principal e torre de controlo. (Jornal de Angola, 2011)

Terá 31 mangas nos terminais, em que 20 serão para o terminal internacional e 11 para o terminal doméstico. Usufruirá de duas pistas paralelas com uma distância entre elas que podem percorrer independentes, com 4200 metros de comprimento a pista norte, e 60 metros de largura, a sul terá 3800 metros de comprimento com 75 metros de largura, com capacidade para receber o maior avião comercial do mundo, o Airbus A380. A placa de estacionamento dos aviões terá uma extensão de 582 mil metros quadrados, e 5.125 metros quadrados para área de manobra dos aviões. (Jornal de Angola, 2011)

Aeroporto de Catumbela

A cerca de 400km de Luanda, na província de Benguela no Município de Catumbela foi construído de raiz, o Aeroporto Internacional de Catumbela, cujo investimento foi cerca de 270 milhões de dólares. É considerado o mais moderno de todos aeroportos do país (Kitari, 2013).

A construção do aeroporto foi da responsabilidade da empresa brasileira Odebrecht, e da empresa portuguesa Somague. (Cargo Newa, 2012)

O aeroporto foi inaugurado dia 27 de Agosto de 2012, pelo actual presidente da Republica, José Eduardo dos Santos (Kitari, 2013). Começou a sua actividade, no dia 31 de Agosto de 2012, com três companhias aéreas, a TAAG Angola Airlines que transporta mais de sessenta passageiros por dia, Emirates e a Lufthansa. (Skyscanner, 2013; Nacional, 2012)

O aeroporto beneficia de uma extensão equivalente a 20 campos de futebol que são 20 hectares, terminal de passageiros com 13.500 m², edifícios de três andares com capacidade de atender 2,2 milhões passageiros por ano, com atendimento máximo por hora de 900 passageiros em hora de pico. A aerogare é composta com 16 balcões de check-in, 7 pórticos de rastreio de metais, 7 detectores manuais, 8 equipamentos de RX distribuídos nas áreas de check-in, 18 balcões do SME, em que 10 são para o embarque e 8 para o desembarque, 6 portas para embarque e 3 para o desembarque e 1 para o protocolo. (Kitari, 2013; Angop, 2012)

A zona de movimento tem uma área de 131 mil m² e, a pista tem 3500 metros de comprimento, 14 lugares para o estacionamento das aeronaves, equipada com sistema de balizagem luminosa, luz de aproximação e sistemas de aterragem de precisão por instrumentos do tipo ILS CAT I. Possui ainda 2 mangas com capacidade para atender 4 aeronaves, 2 tapetes rolantes de bagagem, espaço para o comércio. O aeroporto está habilitado para aterrar aviões de grande porte, como o B777-300 ou B767 (Kitari, 2013, Cargo Newa, 2012).

Quanto aos sistemas de ajuda à navegação aérea, o aeroporto foi favorecido com tecnologias de última geração a nível de rádio-ajudas, comunicação, infraestrutura civil, torre de controlo moderna, FIDS/BIDS, informação de voos, controlo de acesso, sistema horário, sistema de deteção e combate a incêndios.

No que toca à segurança do aeroporto, existem sistemas e meios eletrónicos instalados nos edifícios CCTV, e uma vedação em redor do aeroporto (O PAÍS, 2013).

Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, o aeroporto da província do Huambo (Albano Machado) e agora o de Catumbela são os aeroportos do país com capacidade de receber aviões de grande porte, entre eles, o B777-300, Airbus-340, 2119-A, 330 e o 340-600 (Belo, 2013).

Com a capacidade de passageiros a transportar por ano no aeroporto, será benéfico para a região, particularmente no que respeita ao comércio e à área dos serviços e, na atracção de investimentos, turismo, hotelaria e da restauração. Podendo captar turistas do mundo inteiro.

As alternativas ao Aeroporto Internacional de Luanda são os aeroportos das capitais dos dois Congos, Brazzaville e de Kinshasa. A construção do aeroporto foi considerada como alternativa do aeroporto de Luanda, e fica a 40 minutos em voo de Luanda (Kitari, 2013)

O aeroporto como o próprio nome indica, é um aeroporto internacional, mas até agora só tem operado voos domésticos, porque o aeroporto recebeu informação do INAVIC de não permissão à actividade internacional por não cumprir um conjunto de condições técnicas e de segurança para preencherem os requisitos exigidos pela IATA (Associação Internacional dos Transportes Aéreo).

O aeroporto aguarda a certificação do INAVIC, uma vez que se prevê voos para a Namíbia e Portugal (Cargo Newa, 2012).

Cidade Aeroportuária

Cidades aeroportuárias podem ser equiparadas a cidades urbanas por centralizar funções de uma cidade, no interior e ao redor dos aeroportos. Os aeroportos nos dias de hoje têm seus terminais semelhantes a um centro comercial, pela existência de diversas lojas com a oferta de variados produtos e serviços para seus passageiros e visitantes. Outro grande empreendimento no que respeita às cidades aeroportuárias são as construções de hotéis, escritórios, clínicas, campos de golf, casinos. (Delfstra, 2008).

Nos dias de hoje, os aeroportos necessitam expandir o seu negócio, para obterem mais receitas, visto que não podem apenas sobreviver do negócio aviação, por isso apostam na parte comercial que cada vez mais cubra uma maior expressão dentro dos aeroportos.

Os aeroportos com maior visão optam em diversificar a sua fonte de receitas com as chamadas cidades aeroportuárias, onde fazem aquisições de terrenos para realizarem grandes centros urbanos próximos do aeroporto, para negócios e actividades que não estão ligadas directamente ao negócio aeroportuário, mas que pode gerar receitas para o aeroporto e impulsionar a economia da região, ao mesmo tempo apresentando uma importância social, sempre e quando seja um projecto sustentável no tempo.

Nos últimos anos, o conceito de aeroporto foi evoluindo, noutros os aeroportos serviam apenas para descolagem e aterragem de aeronaves, hoje em dia, os aeroportos são vistos como um pólo de atracção para diversas empresas e pessoas.

Os aeroportos sentem necessidade de diversificar o seu core business, por isso, criam departamentos responsáveis pelo desenvolvimento das cidades aeroportuárias, entre eles destacam-se, departamento para o desenvolvimento do espaço, da administração de imóveis, do aumento dos serviços comerciais, de consultoria para empresas aéreas, marketing, entre outros. (KASARDA, 2006)

Segundo Kasarda (2006) existem três factores que estimulam o aparecimento e o crescimento das cidades aeroportuárias, as receitas provenientes das actividades não aeroportuárias, o crescimento de uma marca, atraindo investimentos não ligados ao negócio aeroportuário, desenvolvimento comercial dentro e nos arredores desses aeroportos originando crescimento urbano. (KASARDA, 2006). Uma das grandes referências no que concerne a cidade aeroportuária é o aeroporto de Schiphol na Holanda, que tem uma capacidade de albergar 60 milhões de passageiros. O aeroporto demonstra que um terminal pode ser também confortável, completamente ajustado para o passageiro ou visitante que precisa de lá passar algumas horas. Os seus quatro terminais proporcionam ambientes completamente relaxantes, possui spa, museu, pode-se fazer uma leitura tranquilamente diante de uma aconchegante lareira virtual, acesso a tablet numa biblioteca, áreas reservadas para as crianças brincarem, berçário, possui das mais variadas lojas, incluindo lojas com a venda de produtos de marca holandesa.

Existe ainda áreas que imitam um parque, com árvores naturais e artificiais, iluminação especial e com som ambiente com canto de pássaros, entre outros espaços, a custo zero para usufruir destes locais, proporcionando todo conforto ao passageiro. A maior parte

das receitas do aeroporto de Schiphol provem da actividade não aeronáutica “*Por isso que o lema do Holland Boulevard é See, Buy, Fly (Veja, Compre, Voe) ”.*

O aeroporto de Amsterdão é o quinto mais movimentado da Europa, já recebeu muitos prémios, inclusive de melhor aeroporto internacional. Foi o Schiphol Group que levou o conceito de cidade aeroportuária às grandes cidades norte-americanas.

A noção de cidade aeroportuária é completamente harmoniosa com os serviços, a área operacional, a área comercial, a intermodalidade, o próprio meio ambiente e as áreas próximas em torno do aeroporto. (Aero Magazine, 2012).

Aerotropolis

Aerotropolis passa por ser um conceito de metrópole, uma cidade principal, na qual outras cidades dependem dela, ou seja, desenvolve o conceito de cidade aeroportuária. Portanto Aerotropolis são estruturas urbanas, situadas após as cidades aeroportuárias, que em sua volta têm empresas que estão ligadas directamente ou indirectamente ao aeroporto (Kasarda cit por Delfstra, 2008).

Aerotropolis são estruturas urbanas que se podem expandir até 30 quilómetros da cidade aeroportuária, podendo haver em seu torno, zonas residenciais e empresas ligadas à aviação (KASARDA, 2007).

“Aerotropolis é uma construção de grandes pólos urbanos tendo, como centro (e ponto de germinação), um aeroporto; a ideia é ter o aeroporto como regente de toda a dinâmica da economia da região, uma vez que, a partir dele, serão construídos corredores rodoviários, empresas (sendo, a grande maioria, de segmentos relacionados com o transporte, logística e serviços), centros comerciais e áreas residenciais”

Nas últimas décadas alguns aeroportos em vez de ficarem localizados em zonas não urbanizadas, passam a ser o centro da cidade, ficando cercado por diversas empresas, moradias residenciais, serviços e lazer num raio de até 30 km de distância, como demonstra a Figura que se segue (Angioletto, 2012; Barbosa, 2011).

que será uma mas valia tanto para o próprio aeroporto como para aquela região, economicamente e socialmente.

Nas Aerotropolis dos 25 principais aeroportos nos EUA verificou-se que 3,1 milhões de empregados em 2009 estavam dentro de um raio de 2,5 milhas destes aeroportos e que representava uma taxa de 2,7% do total de emprego nos EUA. Existem mais de 7,5 milhões de postos de trabalho numa distância de 5 milhas com 19 milhões de postos de trabalho o que representa 17,2% do total de emprego nos EUA. Quanto aos ordenados, chegou-se à conclusão que os empregos mas próximos dos aeroportos de grande porte são relativamente bem remunerados (Appold e Kasarda, 2013).

Alguns exemplos de Cidades Aeroportuárias e Aerotropolis por regiões, destacam-se na Europa, Amsterdam Schiphol, Athens International Airport, Eleftherios Venizelos, Barcelona El Prat Airport, Dublin Airport, Frankfurt Airport, London Heathrow Airport. Na Ásia destacam-se o Bangkok Suvarnabhumi Airport, Beijing Capital International Airport, Bengaluru International Airport, Delhi Indira Gandhi International Airport Guangzhou, Hong Kong International Airport. Na América do Norte, Baltimore-Washington International Airport, Charlotte Douglas International Airport, Chicago O'Hare International Airport, Cleveland Hopkins International Airport, Dallas International Airport. Na América do Sul, Belo Horizonte International Airport, no Brasil, Tocumen International Airport, no Panamá. No Médio Oriente e em África, Abu Dhabi International Airport, Cairo International Airport, Dubai International Airport, Durbam King Shaka International Airport, Johannesburg International Airport.

Análise Externa PEST

Envolvente e a Empresa (Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro em Luanda)

Toda e qualquer empresa não funcionam isoladamente nem vive num vazio, mais sim num contexto, do qual depende para sobreviver. Através da análise de PEST é dada uma panorâmica, ou seja uma visão geral do país, com informações pertinentes baseadas nas suas condicionantes, Política, Económica, Social e Tecnológica, permitindo assim observar o

ambiente externo do aeroporto internacional 4 de Fevereiro, que poderá influenciar a actividade positivamente ou negativamente do aeroporto.

Politica

Angola tem um sistema presidencialista-parlamentar, com um governo de maioria, propiciando estabilidade politica. As eleições presidenciais são feitas por sufrágio, de forma democrática, periódicas de 5 anos (Ministério das Relações Exteriores, 2010).

Angola tem como órgãos de soberania, o Presidente da Republica, a Assembleia Nacional (Parlamento) e os Tribunais, que se relacionam e interagem. (Pinto, 2010). O sistema resguarda a separação e correlação de poderes dos órgãos de soberania, onde o Presidente da República é o chefe do Executivo, auxiliado por um Vice-Presidente, Ministros e Secretários de Estado.

O Presidente da República é o Chefe de Estado e titular do poder executivo, e simultaneamente Comandante em Chefe das (FAA) Forças Armadas Angolanas, promove e assegura a unidade nacional, a independência e a integridade territorial do país.

O presidente da Republica é que nomeia e exonera o Vice-Presidente da Republica, os Ministros, os Secretários de Estados, o Governador do Banco Nacional Central, o Chefe do Estado-Maior do Exército, os Governadores Provinciais, o Procurador-Geral, os Juizes, os Embaixadores e Ratifica as Leis (Jover, E. *et al.*, 2012).

O país tem uma divisão territorial administrativa de 18 províncias, em que cada uma delas tem um governador nomeado pelo presidente. Os Governadores têm de controlar e dirigir o normal funcionamento dos órgãos administrativos locais e são eles que respondem perante o governo e o presidente da república (ApexBrasil, 2012).

A nível de legislação, o Aeroporto Internacional de Luanda tem de seguir as normas exigidas pelo INAVIC e ENANA, EP, ambos os órgãos tutelados pelo Ministério dos Transportes, e adoptar as recomendações/obrigações da ICAO (Organização Internacional de Aviação Civil) de qual, o país é membro desde 11 de Março de 1977, referido no capítulo anterior.

O país teve um período de guerra civil que estendeu-se durante 27 anos, que eclodiu após a independência de Angola em 1975.

Houve duas tentativas para um acordo de paz que foram um fracasso, a primeira foi em 1992 com o objectivo de introduzir eleições legislativas, no qual o partido do Governo

MPLA consagrou-se vencedor nas eleições, resultados contestados pelo partido da oposição, a UNITA. A segunda tentativa foi em 1994 com o protocolo de Luzaka que foi culminado através da assinatura de ambos os partidos maioritários do país (MPLA/UNITA) em que um dos pontos mas altos do acordo era o desarmamento da UNITA e projectar a reconciliação nacional. As duas tentativas não chegaram a se concretizar, o que levou o país ao regresso à guerra. Em 2002, o país alcançou a tão desejada paz.

Desde a chegada da paz, que Angola tem melhorado consideravelmente, o país tem vivido uma paz duradoura acompanhada de estabilidade política e económica, à mais de uma década. O país tem tido um rápido progresso em todos os sectores, e está em plena reconstrução, com a prioridade na reconstrução das infraestruturas económicas e sociais destruídas pela guerra. (Jover, E. *et al.*, 2012; República de Angola – Comunidade Europeia, 2008).

“O sistema legal do país baseia-se no direito civil e direito consuetudinário portugueses”. No que respeita o ramo judicial é constituído pelo, Tribunal Constitucional, Tribunal Supremo, Tribunal de Contas, Supremo Tribunal Militar, Tribunais Municipais e Provinciais.

Toda a Legislação, Decretos Presidenciais e Despachos, são publicados no Diário da Republica, ou seja, no Diário Oficial (Jover, E. *et al.*, 2012).

Relações Internacionais e Regionais

A nível regional, Angola é membro de três organizações económicas regionais entre elas destacam-se, a SADC (Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral), da União Africana e das Nações Unidas, da CEEAC (Comunidade Económica dos Estados da África Central) e ainda da Comissão do Golfo da Guiné.

Angola está associada a algumas organizações internacionais regionais como: CPLP - (Comunidade dos Países de Língua Portuguesa), UA – (União Africana), CEEAC – (Comunidade Económica dos Estados da África Central), OPEP – (Organização dos Países Exportadores de Petróleo), CEA – (Comunidade Económica Africana), OMAOC – (Organização Marítima da África do Oeste e do Centro), DPA – (Associação dos Países Africanos Produtores de Diamantes).

O País assinou tratados de investimento bilaterais com alguns países como Portugal, África do Sul, Reino Unido, Itália, Alemanha, Cabo Verde, com esses tratados é concedido

incentivos e proteção complementar aos investidores originários destes países. Também existe acordos de cooperações aduaneiras com Portugal e São Tomé e Príncipe, e acordos no âmbito da CPLP da eliminação de vistos em passaportes Diplomáticos, Especiais e de Serviço. (Ministério das Relações Exteriores, 2010).

Existe também um acordo de parceria económica entre Angola e EU com objectivo de eliminar gradualmente os obstáculos nos intercâmbios comerciais, e fortificar a cooperação em domínios conexos como a normalização, a certificação e o controlo da qualidade, a política da concorrência, a política do consumidor, entre outros (AICEP Portugal Global, 2012).

Algumas organizações internacionais que Angola participa são: ICAO - International Civil Aviation Organization; AfDB - African Development Bank Group; FAO-Food and Agriculture Organization; G-77-Group of 77; IAEA- International Atomic Energy Agency; IBRD - International Bank for Reconstruction and Development; ICCt (signatory) - International Criminal Court; ICRM- International Red Cross and Red Crescent Movement; IDA- International Development Association; IOM- International Organization for Migration; IFAD- International Fund for Agricultural Development; IFC - International Finance Corporation; IFRC - International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, ILO- International Labor Organization; IMF- International Monetary Fund; IMO- International Maritime Organization; Interpol- International Criminal Police Organization; IOC- International Olympic Committee; IPU- Inter-Parliamentary Union; ISO (correspondent)- International Organization for Standardization; ITSO- International Telecommunications Satellites Organization; ITU- International Telecommunication Union; ITUC- International Trade Union Confederation; MIGA- Multilateral Investment Guarantee Agency; NAM- Nonaligned Movement; OAS (observer)- Nordic Council; UN- United Nations; UNCTAD- United Nations Conference on Trade and Development; UNESCO- United Nations Educational, Scientific, and Cultural Organization; UNIDO- United Nations Industrial Development Organization; Union Latina- Union Latina; UNWTO- World Tourism Organization; UPU- Universal Postal Union; WCO- World Customs Organization; WFTU- World Federation of Trade Unions; WHO- World Health Organization; WIPO- World Intellectual Property Organization; WMO- World Meteorological Organization; WTO- World Trade Organization; IATA - International Air Transport (Central Intelligence Agency – World Fact Book, 2013).

Acordos relevantes entre Portugal e Angola

Com vista a estreitar laços históricos e de amizade, os dois países têm realizado alguns acordos em prol de ambos os Estados, de maneira a fortalecer as suas relações de cooperação. De acordo com AICEP- PORTUGAL, alguns protocolos/acordos relevantes entre os países são:

- Protocolo sobre a Facilitação de Vistos;

Foi aprovado o Protocolo Bilateral entre Portugal e Angola sobre a Facilitação de vistos na sua cedência em passaportes ordinários, através do diploma legal (Decreto Presidencial nº 293/2011, de 15 de Novembro), o que permite uma maior duração dos vistos de entrada e, também vistos de múltiplas entradas dos cidadãos com um mesmo visto no território dos dois países, com intuito de facilitar a circulação dos dois povos. É do interesse de ambos os Estados abolir barreiras para permitir o desenvolvimento das actividades das empresas e ao investimento, assim como o intercâmbio nos domínios académico, cultural, científico, tecnológico e da saúde. (Decreto Presidencial nº 293/2011, de 15 de Novembro), (AICEP, 2012; Jornal Mwangolé, 2011)

- Acordo de Cooperação Científica e Tecnológica;

Acordo no domínio da Educação, do Ensino, da Investigação Científica e da Formação de quadros. Permitindo a mobilidade dos investigadores (Decreto n.º 6/2008, de 26 de Março).

- Acordo de cooperação na área do Turismo;

Através do Aviso 209/2008 tornou-se público o Decreto nº 26/2006, de 14 de Dezembro que aprova o Acordo de Cooperação entre Portugal e Angola no domínio Turístico com objectivo do intercâmbio de informações nos mais diversos âmbitos, como por exemplo, o intercâmbio de experiências na restauração do património artístico e arquitetónico.

- Acordo Aéreo entre Portugal e Angola

Através da Lei nº 32/81 de 25 de Agosto, foi aprovado o Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Portugal e o Governo da República Popular de Angola, assinado em Luanda, a 4 de Agosto de 1977. Naquela altura o País ainda tinha essa designação, nos dias de hoje, é apenas República de Angola.

Em resumo, todos os acordos/tratados e participações nas organizações internacionais/regionais, são de carácter político-económico que assentam numa base para o estímulo do desenvolvimento sócio-económico, com objectivo de melhorar a qualidade de vida da população.

O esplêndido ambiente de negócios em Angola tem vindo a favorecer um conjunto de reformas legislativas como, simplificação de procedimentos e práticas administrativas, impulsionar e promover o papel do sector empresarial no desenvolvimento do país e melhorar as condições de realização das operações de investimento privado.

O governo apostou num conjunto de reformas legislativas nos diversos sectores como, a nova Lei em benefício das *“Micro, Pequenas e Médias Empresas (MPME); a lei das Parcerias Público-Privadas; as alterações ao sistema fiscal; o quadro legal que regula a situação dos estrangeiros, e a nova Lei do investimento privado”*¹⁹ A nova lei das MPME veio diminuir a burocracia e facilitar no processo para a constituição de empresas, concedendo incentivos fiscais e tributários. Por exemplo, a recente decisão do Governo em reduzir consideravelmente os emolumentos para a constituição das MPME, e a prioridade das MPME nos concursos públicos. Em 2012 Angola tinha cerca 90 mil empresas constituídas,

¹⁹ **Regime Jurídico do Investimento Estrangeiro** – Decreto Presidencial **nº 84/2012** de 14 de Mai – Lei do Investimento Privado que estabelece o procedimento a adoptar pela Agência Nacional para o Investimento Privado (ANIP) quando lhe seja apresentadas propostas de investimento de montante superior a USD 10.000.000,00 (Dez Milhões de dólares dos EUA) cuja competência para a aprovação é do titular do poder Executivo. **Lei nº 30/2011** de 13 de Set das Micro, Pequenas e Médias Empresas – Estabelece as normas relativas ao tratamento diferenciado que devem merecer as (MPME), bem como as condições de acesso aos respectivos incentivos e facilidades. Esta lei introduz um conjunto de regras que obriga o Estado e empresas públicas a criarem mercado para as PME. **Lei nº 20/2011** de 20 de Mai – Estabelece as bases gerais do Inv. Privado em Angola. **Lei nº 2/2011** de 14 de Jan – Define as normas gerais aplicáveis à intervenção do Estado na preparação e acompanhamento das parcerias público-privadas. **Lei nº 2/2000** de 11 de Fevereiro – Aprova a Lei Geral do Trabalho. **Lei nº 2/2007** de 31 de Agos Decreto Presidencial nº 108/2011 de 25 de Mai – Regula a situação jurídica dos estrangeiros. **Decreto nº 7/1990**, de 24 de Mar – Regula a abertura de escritórios de representação de empresas estrangeiras em Angola.

sendo que 60% das empresas encontravam-se em Luanda (AICEP, 2013; Panapress, 2013; Jover, E. *et al*, 2012).

A Lei Geral do Trabalho (LGT) “*aplica-se ao trabalho prestado no âmbito das empresas públicas, mistas, privadas e cooperativas e de organizações sociais não integradas na estrutura da Administração Pública*”. “*Aplica-se a todos os trabalhadores prestando serviços remunerados por conta dum empregador no âmbito da organização e sob a autoridade e direção deste*”.

O Direito do trabalho encontra-se consagrado no artigo nº 3 da LGT que garante a todos “*os cidadãos o direito ao trabalho livremente escolhido, com igualdade de oportunidades e sem qualquer discriminação baseada na raça, cor, sexo, origem étnica, estado civil, condições social, ideais religiosos ou políticas, filiação sindical ou língua*”.

No artigo nº 27 da LGT está consagrado o Contrato de Trabalho a bordo nas aeronaves de aviação comercial, a actividade é regulada pela Lei Geral do Trabalho de Angola e não se sobrepõe aos requisitos internacionais ratificados por decreto presidencial bem como os explicitamente previstos em decreto executivo conjunto dos Ministros de Tutela do Trabalho dos Transportes e das Comunicações.

O Contrato de trabalho de estrangeiros não residentes encontra-se consagrado no artigo nº 31 LGT que também é regulado por esta Lei, não aceitando leis especiais ou acordos bilaterais (Lei nº 2/2000 de 11 de Fevereiro).

Económica

A economia de Angola foi bastante afetada pela guerra civil, que perdurou cerca de três décadas. Com o fim do conflito em 2002, veio consolidar a estabilidade política, económica e social, o acesso à livre circulação de pessoas e bens, por todo o território nacional. O país assumiu-se como uma potência na região da África Subsariana, tendendo para uma economia de mercado com PIB per capita de 6.000 USD. (AICEP - Portugal Global, 2013)

A política económica do país é seguida com os padrões do Banco Nacional de Angola (BNA), que por sua vez está sob controlo do Governo, e com o financiamento realizado pelo FMI (Fundo Monetário Internacional), as exigências feitas pelos mesmos têm de ser cumpridas.

Com o final da guerra, o Governo priorizou o investimento na construção e reabilitação das infraestruturas no país, dando prioridade nas mais direccionadas aos transportes, de modo a possibilitar a circulação de pessoas e bens por todo território nacional. Por causa das limitações no mercado interno, no que refere ao empréstimo a longo prazo, devido à baixa atractividade das taxas de juro e da inadequação do ambiente regulatório. O governo teve de recorrer ao crédito externo para poder financiar este investimento que se pode considerar de grande envergadura (ApexBrasil, 2012).

A China colocou oficialmente linhas de crédito para o país através de vários bancos estatais de investimentos (“Policy banks”). Outra linha de crédito com a China é a através do Fundo Internacional da China (CIF) que também está envolvido na construção do novo aeroporto de Luanda e na reabilitação das três linhas ferroviárias do país (Jover, E. *et al*, 2012).

Entre 2001 e 2010, foi estimado um financiamento de 67,2 biliões US\$ por parte da China.

O Governo de Angola desde 2005 tem investido biliões para a reconstrução das infraestruturas pública no país, valores que lhes foram concedidos através das linhas de crédito, da China, Brasil, Alemanha, Espanha, e da UE (Central Intelligence Agency, 2013).

Entre 2009 e 2010, o país teve uma linha de crédito externa no valor de 11,3 biliões US\$ através das linhas de crédito da China Development Bank, Ind.& Com., Bank China, China Eximbank, Goldman Sach, Brasil e Portugal. Entre outras linhas de crédito externas em prol da reconstrução do país, destacam-se: da Alemanha, da Espanha, e da União Europeia (ApexBrasil, 2012; Central Intelligence Agency, 2013).

Depois da Nigéria, Angola é o segundo maior produtor de petróleo da África subsariana, produzindo 1,9 milhões de barris por dia, foi o país da OPEP com maior acréscimo na produção no primeiro mês de 2013 (Jover, E. *et al*, 2012; Faria, 2013).

Os dois maiores clientes a nível de exportação de petróleos de Angola, é o gigante Asiático China, ultrapassando os Estados Unidos de América, seguido de Taiwan, Canada, Itália, por último Portugal (AICEP- Portugal Global, 2013).

Grande parte da economia do país depende fortemente do sector petrolífero, gás e seus minerais. Cerca de 80% das receitas do Estado são derivadas do petróleo, que representam 98% das exportações (é caracterizado como a principal fonte de Investimento Directo Estrangeiro (IDE)).

O país é dotado de uma vasta quantidade de recursos naturais. Existe aproximadamente no seu subsolo 35 dos 45 minerais mais importantes do comércio mundial. É uma terra contemplada com reservas de minérios, como: petróleo, diamante, gás natural, ouro, ferro, magnésio, cobre, fosfato, granito, mármore, prata, chumbo, urânio, zinco, volfrâmio, rochas ornamentais, substâncias betuminosas entre outros minerais raros, muitos ainda estão por explorar. Possui recursos hídricos, solo bastante fértil para a agricultura, silvicultura e pesca (Jover, E. *et al.* 2012).

A Organização das Nações Unidas (ONU), classificou Angola na 16ª posição como o país com grandes potencialidades no sector agrícola em todo o mundo. Actualmente, Angola somente utiliza 3% de terra cultivada.

Ainda fazendo face ao relatório da ONU, o país é detentor de uma extensa costa marítima, que pode abastecer de forma sustentada a quantidade de 450 mil toneladas de peixe anualmente, e que só uma parte desta quantidade é explorada em termos de pesca. No que diz respeito ao sector mineiro, a situação é de pouco aproveitamento dos recursos disponíveis, o que faz com que Angola ocupe a sétima posição como produtor de diamantes a nível global, também este importante sector representa a modesta cifra de 0,8% do Produto Interno Bruto (PIB).

Quanto ao mercado internacional, Angola em 2011 posicionou-se na 52ª posição a nível de exportações, e na 72ª posição quanto às importações, no ranking mundial (AICEP-Portugal Global, 2013; Central Intelligence Agency, 2013). Relativamente aos principais parceiros de Angola a nível de exportação, na primeira posição surge a China, depois os EUA, Taiwan, Canadá, Itália e Portugal, representando em 2011 cerca de 74,1% das exportações, e quanto às importações, destacam-se como seus principais parceiros, Portugal na primeira posição, seguido da China, EUA, Brasil e África do Sul, que em 2011 representaram 53% das importações angolanas.

A nível de IDE, o país posiciona-se como receptor na posição 25ª do ranking mundial, representando 0,8%, e na 52ª posição como país emissor representando 0,1%, num universo de 208 países (ITC – International Trade Centre cit por AICEP- Portugal Global, 2013).

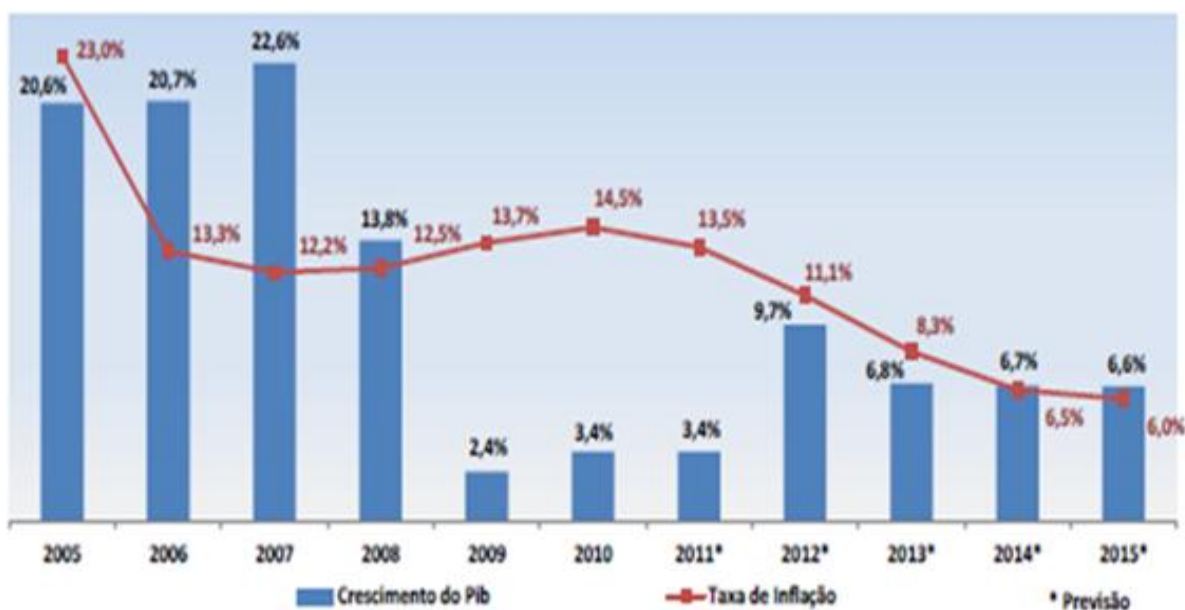


Figura. 15 - Crescimento do PIB e Taxa de Inflação em Angola (2005-2015)

Fonte: FMI, Cit por ApexBrasil, 2012

A economia de Angola entre 2005 e 2008 teve um elevado dinamismo, com o (PIB) Produto Interno Bruto a prosperar, a uma taxa de crescimento médio de 17% ao ano, colocando o país em posições de topo com um nível de crescimento mundial significativo. Tal crescimento foi devido ao aumento de produção de petróleo. Mas entre 2009 e 2011 as taxas de crescimento reduziram consideravelmente para 2,4% e 3,4%, por causa da crise internacional, que levou a uma diminuição do preço do petróleo e dos diamantes o que, se reflectiu nas receitas do Estado. O que obrigou o cancelamento da reconstrução do país devido à dívida às empresas de construção estrangeiras. Com isto, o que o Governo teve de recorrer ao FMI por causa da grande necessidade financeira que o país atravessava, que gerou uma crise interna de liquidez. Portanto, em 2009, houve a necessidade de adoptar um programa de ajustamento macroeconómico, celebrado entre o Governo Angolano e o FMI, obtendo o financiamento no valor de USD 1,4 mil milhões, a maior verba disponibilizada pela organização, a um país da África Subsariana (Banco de Portugal, 2012).

Nos últimos 3 anos houve uma diminuição da taxa de inflação, em 2010 a taxa de inflação rondava os 14,5%, enquanto em 2011 apontou para uma ligeira descida para 13,5% e em 2012 para 10,3%, mas ficou ao redor dos 10%. As futuras projecções para os anos seguintes são para uma diminuição da taxa de inflação, com expectativa de atingir 8,3% em

2013, e aponta-se como objectivo uma inflação de 6,5% para 2014. Em 2012 o preço do petróleo subiu, o que ajudou a economia a sair de um défice orçamental de 8,6 % do PIB, resultando na subida da taxa de crescimento do PIB (Central Intelligence Agency, 2013; Relatório e Contas da ENANA, 2012).

Conforme as taxas de crescimento do PIB, verifica-se que em 2005 o PIB teve um aumento notório face os anos anteriores em 45,32 Biliões USD, o mesmo ocorreu em 2007 com um aumento de 95,46 Biliões USD e, por aí em diante o PIB foi sempre crescendo, excepto no ano de 2009 em que houve um abrandamento e consequentemente nos anos seguintes, pelo motivo já referido anteriormente, crise internacional financeira (Indexmundi, 2012).

Sendo a economia de Angola dependente do petróleo, o que permite um crescimento considerável do PIB, com um impacto orçamental favorável, trazendo consigo uma mudança significativa na diversificação da procura doméstica, estimulando outros sectores do tecido económico. O sector não-petrolífero teve um crescimento considerável de 7,7% em 2010, o que ajudou a compensar os problemas registados com o sector petrolífero.

Cerca de 65,8% do PIB angolano depende do sector secundário (Industrial), e este estima-se ser responsável por 17% do total de empregos, o sector de serviços contribui com 24,6%, e estima-se 8% responsável do total de empregos, o sector primário representa 75% e tem um impacto no Produto Interno Bruto (PIB) de menos de 10%.

A nível de emprego, o ramo hoteleiro tem crescido, Luanda lidera com maior número de trabalhadores, seguido de Huila, de Benguela, e do Namibe.

Os trabalhadores menos qualificados são afectados com o flagelo do desemprego, estima-se uma taxa de desemprego de 25%. Existe uma evolução de jovens qualificados, encontrando-se em situação de desemprego, por não se enquadrarem na expectativa que o mercado de trabalho exige (Jover, E. *et al*, 2012; Relatório de Contas da ENANA, 2012; AICEP-Portugal Global, 2013; ApexBrasil, 2012).

Nos últimos 10 anos houve uma evolução positiva da força de trabalho, chegando ao ano de 2011 com o número de população activa aproximadamente de 8,4 milhões (Indexmundi, 2011).

A economia informal oferece cerca de 70% das vagas de emprego no país, tem um papel preponderante no que respeita à subsistência das famílias, bem como a agricultura de subsistência.

No país mais de metade dos produtos alimentares ainda são importados (Central Intelligence Agency, 2013; AICEP-Portugal Global, 2013; ApexBrasil, 2012).

Conforme a Figura 16 pode-se observar a contribuição de cada sector para o PIB angolano. Entre 2006 e 2011, existe uma desproporcionalidade entre os sectores, em que 2006 destacava-se consideravelmente a indústria extrativa, enquanto os outros sectores a sua contribuição era pouco significativa. Em 2011 já se nota uma tentativa de diversificação dos sectores da economia, continuando sempre a indústria extrativa a liderar na contribuição para o PIB.

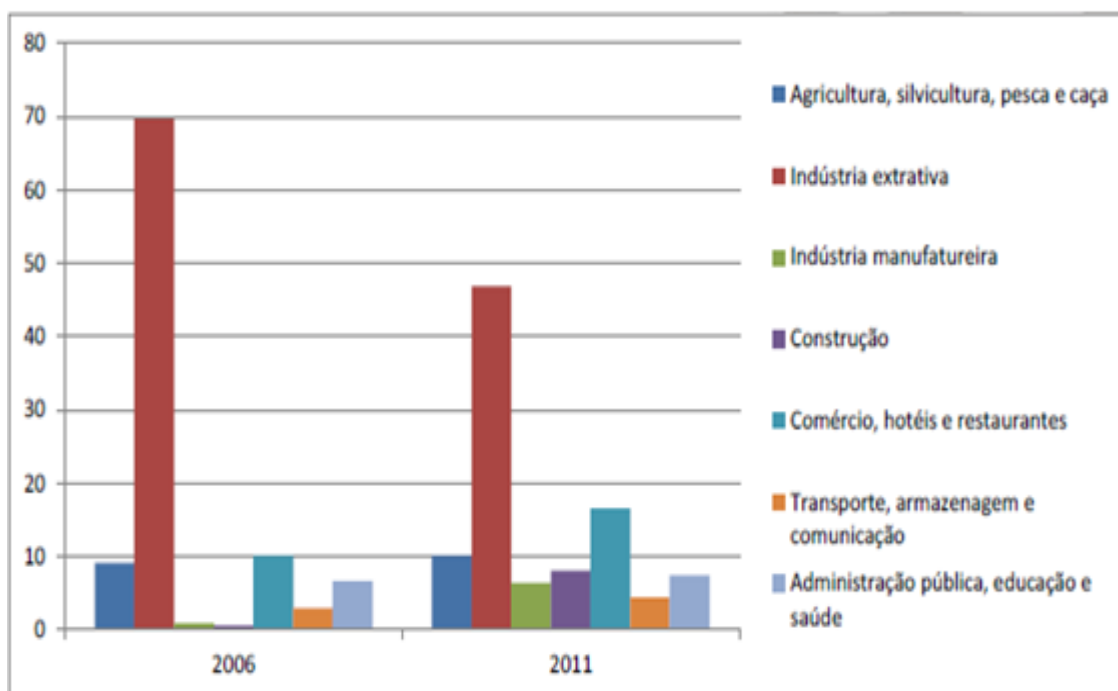


Figura - 16 - Contribuição por Sector para o PIB

Fonte: African Development Bank, Cit por ApexBrasil, 2012.

Tendo em conta que a reconstrução e melhorias das estradas e linhas de ferro ainda não estão totalmente concluídas, logo os aeroportos continuam a ser importantes infraestruturas de apoio à aviação. Este meio de transporte que tem colmatado as ineficiências dos outros meios de transportes durante décadas no país, tem contribuído consideravelmente para o desenvolvimento socioeconómico das regiões. Só em 2012, a ENANA contribui para a economia do país com 21.758.724 AKZ de imposto sobre rendimento. Existem grandes companhias aéreas nacionais que contribuem para economia do país como, TAAG - Linhas Aéreas de Angola, Angola Air Charter, são empresas que operam no mercado interno e no exterior do país (Relatório de Contas da ENANA, 2012; Ministério dos Transportes, 2009).

Social

▪ Apresentação do país

Angola é um país situado na região ocidental da África Austral, com uma extensão territorial de 1.246.700 km², com uma dimensão de fronteira marítima de 1.650km, e de fronteira terrestre de 4.837km, faz fronteira ao Norte com a República Democrática do Congo e a República do Congo, ao Leste a Zâmbia e a Sul Namíbia. A Oeste é banhado pelo imenso Oceano Atlântico. (Guia turístico, 2012).

Angola é o sexto país Africano de maior dimensão, sua divisão administrativa compreende em 18 Províncias de norte a sul do país, 163 municípios divididos em 532 comunas. As províncias que são: Cabinda, Zaire, Uíge, Luanda, Bengo, Kwanza Norte, Kwanza Sul, Malanje, Lunda Norte, Lunda Sul, Huambo, Bié, Moxico, Benguela, Huíla, Namibe, Cunene e Kuando Kubango.

O país tem um clima tropical com duas estações, Cacimbo (seca), e das Chuvas (mais quente), a temperatura média ronda os 27⁰ C (máxima) e 17⁰ C (mínima), (Jover, E. *et al*, 2012; Ministério das Relações Exteriores, 2010; Embaixada de Angola na Grécia, 2012).

Os angolanos normalmente são caracterizados como um povo acolhedor, amigável, hospitaleiro e têm a aptidão em adaptar-se com facilidade às mudanças.

A população de Angola está estimada em 20,162.5 milhões, com uma taxa de crescimento populacional de 3% ao ano, e uma taxa de natalidade de 39,16 nascimentos por 1000 habitantes. As previsões para 2025, é de 28.213 milhões de população. A esperança média de vida é de 54,95 anos de idade. A taxa de população urbana é de 59,2%, com a previsão que em 2015 atinja 62,17% da população urbana.

Luanda, capital de Angola, possui 5,8 milhões de habitantes, estima-se que em 2025 aproxime-se dos 14,7 milhões de habitantes (cerca de 54% da população angolana). Para além de Luanda, existem outras cidades importantes como, Lubango 1.011 mil de habitantes, Huambo com 979 mil habitantes, Lobito 737 mil habitantes, Benguela com 469 mil habitantes, Kuito-Bié 424 mil habitantes, e Cabinda com 399 mil habitantes (AICEP- Portugal Global, 2013 e 2012; ApexBrasil, 2012; Abacus Savills, 2013; PNUD, 2013; Central Intelligence Agency, 2013; Colaço, 2004, cit. por Nzatuzola, 2012).

▪ Educação

O modelo educativo em Angola prioriza a entrada de toda a população em geral a frequentar a escola.

A taxa de alfabetização em 2011 foi de 70,4%, e por género, a taxa situava-se nos 82,6% (masculino), 58,6% (feminino).

Houve um aumento considerável entre 2003 e 2008 de alunos no ensino básico e secundário, passando de dois milhões para seis milhões, aumentou o número de professores em 36%, o número de alunos inscritos no ensino superior também cresceu em 42%, o número de estabelecimentos universitários passou de 28 para 33. A taxa do ensino primário rondava os 3,4%, e o ensino secundário e universitário situa-se em 9,3%. Em 2010 o governo teve um gasto com educação de 3,5% do PIB (Central Intelligence Agency, 2013, Ministério das Relações Exteriores, 2010; África 21, 2012).

No que toca à aviação, já se nota algum investimento no que diz respeito à formação na área da aeronáutica, como por exemplo, a TAAG que abriu uma escola de Técnicos de Manutenção de Aeronaves (TMAs) em parceria com a TAP, em 2013. Também, em algumas universidades de Luanda têm em andamento alguns cursos relacionados com a gestão aeronáutica.

▪ Saúde

A principal fonte dos cuidados de saúde em Angola, é proveniente das instituições públicas, o que abrange o Serviço Nacional de Saúde (SNS), os Serviços de Saúde do Exército Angolano (FAA), e o Ministério da Segurança Interna. Também estão dentro do programa nacional de saúde do país, empresas públicas, como, a SONANGOL, ENDIAMA, e outras diversas. O governo em 2010, teve um gasto com a saúde de 2,9% do PIB.

Quase na sua totalidade, as instituições públicas são os maiores prestadores do serviço de saúde em todo o território nacional.

Apesar do serviço nacional de saúde, ser de acesso de igualdade para todos os cidadãos nacionais, o plano nacional de saúde, tem sérias lacunas na hora de albergar todos os seus concidadãos, por falta de recursos materiais, tecnológicos e humanos. Por esse motivo Angola envia vários pacientes anualmente para o estrangeiro, através do Ministério da Saúde. Entre

1999 e 2012 o governo enviou 11.659 doentes para fora do país, e teve um gasto no valor de 242 milhões e 430 mil USD (Central Intelligence Agency, 2013; Panapress, 2013).

Entretanto existe uma proliferação do sector privado, que começa a ter expressão significativa no mercado. No qual foi oficialmente aprovada a lei de Bases do Sistema Nacional de Saúde (Lei 21-B/92), o que permite ao sector privado desempenhar serviços de cuidados de saúde, e com ele estabelecendo da mesma forma, o sistema de comparticipação dos utilizadores através de cobro das taxas moderadoras.

É de salientar a importância visível do sector privado, no entanto, este faz-se sentir apenas dentro dos principais núcleos urbanos do país (AICEP-Portugal Global, 2012).

Tecnologia

Perante o mundo, Angola está a estabelecer-se como uma grande potência emergente no continente africano com um Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,508, em classificação média de um país em desenvolvimento. O IDH da África Subsariana é de 0.475, o que deixa Angola numa posição acima da média regional (PNUD, 2013).

No universo das tecnologias emergentes, da comunicação e informação, é incontestável o seu desempenho fundamentalmente às novas Tecnologias, permitindo a proximidade entre povos a nível global.

Neste contexto as tecnologias de informação e comunicação são necessárias para um progresso fundamentado na sustentabilidade de todas as Nações, o que comprova o enorme embate que tem originado tal fenómeno, a nível social, económico, confirmando assim que o país não está isento desta realidade.

A República de Angola, está convicta que a implementação das novas tecnologias de informação e comunicação pode constituir um papel preponderante no seu desenvolvimento, e contribuir para mitigar a pobreza, dando resposta às necessidades primárias da comunidade ao fornecer acesso ao sistema de informação.

Depois de quase três décadas de conflito armado, a República de Angola teve de confrontar-se com problemas graves no domínio das infraestruturas, prejudicando severamente a qualidade da logística no país. Foram afectadas infraestruturas básicas como, as de energia eléctrica, água, saneamento e transportes. Para mitigar este problema, o Ministério das Telecomunicações e Tecnologias de Informação em Angola apurou algumas medidas já adaptadas, entre elas: Melhorias nas infraestruturas já existentes, sobretudo no que

diz respeito à energia eléctrica e nas infraestruturas de telecomunicações; na criação de uma indústria nacional de hardware e software; na pesquisa e investigação científica, nomeadamente na criação de centros de pesquisa e investigação em colaboração com as universidades e empresas; na formação de quadros em Tecnologias da Informação e Comunicação dentro e fora do país, entre outras medidas. (Ministério das Telecomunicações e Tecnologias de informação, 2010). Ainda fazendo face ao relatório do Ministério, até final de 2007, cerca de 3 milhões de cidadãos já tinham acesso à internet e ao telemóvel, o que está a tornar o país numa sociedade de informação.

Angola face aos outros países da África subsariana, representa um dos maiores mercados de telecomunicações móveis com mais de 9,8 milhões de signatários de telemóveis.

Num universo de 154 países em 2011, Angola obteve uma subida de 4 posições na classificação do Índice de Desenvolvimento das TIC.

O governo Angolano tem investido nas redes de fibra óptica de maneira que possa alcançar toda extensão territorial a um baixo custo.

No que concerne à internet, é distribuída através de sistemas por via satélite e através de operadores de redes telefónicas (Jover, E. *et al*, 2012; Teta, 2012; Ministério das Telecomunicações e Tecnologias de informação, 2011).

Com Programa de Investimento Público, os aeroportos estão a ser beneficiados com novos equipamentos relativamente no que diz respeito às novas Tecnologias de Informação e da Comunicação (TIC) permitindo uma melhor performance na gestão aeroportuária. O AIL tem aderido aos novos sistemas disponíveis no mercado para o seu pleno funcionamento.

Em 2013, Angola conquistou 9 medalhas na Feira de Ideias, Inovações e Novos Produtos, em Nuremberga, Alemanha. Foram 2 medalhas de ouro, 4 de prata e 3 de bronze, uma das invenções (com direito a medalha de ouro) foi a criação de um programa informático de tradução gestual para verbos e sons em línguas nacionais (Panapress, 2013).

Análise SWOT (Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro)

A análise interna relacionada com pontos fortes e fracos são caracterizadores do aeroporto num determinado momento, o ambiente interno deve ser monitorizado permanentemente.

A análise das oportunidades e das ameaças que as forças do ambiente externo representam para o Aeroporto, podem afetar positivamente ou negativamente o desempenho do aeroporto, portanto estas devem ser estudadas de modo a aproveitar as oportunidades e minimizar as ameaças. Estas variáveis estão totalmente fora do controlo do aeroporto (Faustino, 2012).

Os seus pontos fracos devem ser estudados com objectivo de melhoria, para proporcionar aos clientes/passageiros o melhor serviço e para fazer frente aos seus concorrentes, com o intuito de obter um melhor posicionamento e projecção no mercado, onde a competitividade cresce diariamente. Tendo sempre como seu principal objectivo rentabilizar o negócio do aeroporto, apostando na Qualidade e Segurança.

O uso desta ferramenta de gestão possibilita a empresa tomar as melhores decisões com objectivo de conseguir o sucesso empresarial (Humphrey, 2010).

Pontos Fortes	Pontos Fracos
• Integrado na ENANA-EP; • Pertencente ao Estado; • Único Aeroporto com características Internacional e Domestico no País; • Único Aeroporto na cidade de Luanda; • Localização Geográfica • (Por localiza-se na capital em Luanda); • Localização no Espaço Aéreo (FIR de Luanda); • 2 Pistas paralelas; • Utilização de sistemas inovadores; • Possui comércio; • Gestão do ruído; • Atrativo para o Turismo interno; • Turismo de negócio • Ópera com companhias aéreas Tradicionais, Low-Cost, Táxi Aéreo; • TAAG a maior companhia de bandeira como cliente principal; • Clima favorável; • Sistema de Gestão Ambiental; • Capacidade disponível off-peak (horas menos movimento/frequentada); • Plataforma de helicópteros das companhias aéreas petrolíferas; • Centro Formação Aeronáutica no AIL; • Novo Centro de Formação da TAAG parceria com TAP Parte 147 - Formação para Pessoal Técnico de Manutenção de Aeronaves (TMA) da UE (parceria com a TAP); • Deficitária rede de transporte rodoviário, e ferroviário de longo curso no país; • A reabilitação do aeroporto (Infraestruturas	• Défice nos Recursos Humanos; • Insuficiência das TIC (Tecnologias de Informação e Comunicação); • Alta dependência de turismo de negócio; • Capacidade limitada de estacionamento de aeronaves; • Localização (completamente integrado na zona urbana,); • A impossibilidade de expansão; • Poluição sonora; • Poluição atmosférica, devido à emissão de dióxido de carbono; • Gestão Aeroportuária Débil; • Barreiras a entradas de outras empresas no aeroporto; • Carece de quadros superiores formados na aérea da aeronáutica; • Défice na Formação Profissional na área da Aeronáutica; • Escassez de pessoal especializado; • Companhia de Bandeira TAAG na Lista Negra na Europa (Excepto para Portugal); • Carece de rede de transporte público de, e para, o aeroporto; • Carece de estabelecimentos comerciais nas proximidades do aeroporto; • Falhas no abastecimento de água potável, energia e o saneamento. • Inexistência de fábrica no país de material aeronáutico.

- modernas e eficientes); - Boa relação política com Portugal; - País produtor de petróleo	
Oportunidades	Ameaças
- Empregabilidade; - Desenvolvimento turístico; - Atração de turistas devido ao crescimento/desenvolvimento económico; - Eventos internacionais; - Previsão do crescimento global do Tráfego; - Surgimento das companhias Low-Cost; - Desenvolvimento turístico; - Novo perfil do turista mundial; - Potencial do país a nível de turismo, (Natureza, Cultural, Gastronómico, Étnico, Negócio, Sol e Mar); - Crescimento económico (População com mais poder de compra); - Existência de linha de crédito; - Expansão da cidade de Luanda - Reconstrução nacional (Infraestruturas); (Investimentos na construção de novos estabelecimentos comerciais, hotéis, estradas, centros comerciais em Luanda etc.) - Surgimento de classe média emergente, e aumento do consumo privado; - Tendência para aumento populacional (Em 2030 prevê-se para o dobro da população actual); - Oportunidade para investir em todos os sectores; - Estabilidade macroeconómica: a inflação aproxima-se de um dígito e a taxa de câmbio é estável; - Riqueza petrolífera disponível para financiar o crescimento do sector não-petrolífero; - Carência de empresas de qualidade para transporte de mercadorias entre cidades; - Morosidade das operações portuárias.	- Economia fortemente dependente do petróleo (Choque nos preços do petróleo); - Crise financeira internacional; - Taxas de juros elevadas e pouco flexíveis; - Crise financeira em Portugal (único destino da TAAG para Europa); - Desemprego; - Tensões sociais (Agitação social fomentada pelo aumento das desigualdades); - Instabilidade política; - Aumento da taxa de inflação; - Aumento global da concorrência entre os Aeroportos (Principalmente na África Subsariana); - Aumento da concorrência do turismo internacional; - Deficiência no sistema de saúde; - Doenças tropicais; - Falta de segurança; - Luanda cidade mas cara do mundo; - Inexistência de produção industrial no país de matérias ligados a aeronáutica); - País fortemente dependente das importações; - Novo Aeroporto Internacional em Luanda - Inconvertibilidade da moeda kwanza fora do país; - Fragilidade no Ensino/ Sistema de educação deficitário;

Tabela 13 - ANÁLISE SWOT

Fonte: Elaboração Própria

Pontos Fortes

O Aeroporto Internacional de Luanda (AIL) apresenta diversos pontos a seu favor (Pontos Fortes) nomeadamente, o fato de estar integrado na ENANA, EP tendo como analogia

de “carácter social”, consequentemente a sua visão de lucro não é igual ao de uma privatização.

Por ser o único aeroporto no país a fazer voos internacionais e domésticos, capta os passageiros de todo o país, o que se traduz numa concorrência nula. A localização geográfica de Angola é estratégica, pelo facto de Angola se encontrar localizada na África Central e o seu prolongamento pela África Austral o que coloca o país numa posição privilegiada nos voos de longo curso do Oriente para a América Latina, para trânsito ou mesmo escala técnica, o que beneficia o aeroporto 4 de Fevereiro. Também por ser o único de carácter internacional e por se encontrar na capital, cidade mais desenvolvida do país.

Após a reabilitação, o aeroporto passou a beneficiar de infraestruturas e equipamentos modernos e eficientes proporcionando melhores condições de trabalho para o desempenho das suas funções, nomeadamente alguns sistemas inovadores, tais como: ILS, Pórtico de RX, Sistemas CUTE entre outros. O aeroporto possui um centro de formação que beneficia a formação do pessoal na área da aeronáutica. Com relação ao comércio, o aeroporto tem disponíveis diversas lojas, para servir aos passageiros e aos visitantes do aeroporto. O aeroporto por ter características de aeroporto internacional tem a vantagem para receber vários tipos de aviões, por isso serve as companhias aéreas tradicional, Low-Cost, táxi aéreo e helicópteros pertencentes as empresas petrolíferas. A base das operadoras petrolíferas em Luanda é de uma mais-valia, porque facilita o transporte com pessoal ferido nas plataformas, uma vez que em Luanda é a cidade onde se encontram os melhores hospitais do país.

O clima é tropical, as temperaturas médias são de 27⁰ C (a máxima), é de 17⁰ C (a mínima) o que favorece bastante nas operações com as aeronaves e proporciona uma actividade turística durante toda a época do ano.

Sistema de Gestão Ambiental são os programas e práticas administrativas e operacionais que o aeroporto adere em prol da segurança de toda comunidade aeroportuária e a protecção do meio ambiente. Com o objectivo de constante melhoria na qualidade ambiental dos serviços. Por exemplo, a gestão cuidada devido a escassez de alguns recursos, em prol do bom funcionamento AIL (Canedo, 2013). Quanto ao ruído, nas horas “mortas” a actividade é cessada principalmente nas experiências com os motores. A capacidade disponível de off-peak, ou seja, disponibilidades de slots nas horas menos movimentadas, facilita a entrada de novas companhias aéreas e a permissão de aterragem no caso de escala técnica.

De um modo geral, Angola ainda é um país com sérios problemas de acessibilidades, logo as ameaças de produtos substitutos como o comboio inter-regional e de alta velocidade,

são quase inexistentes, os transportes rodoviários de longo curso ainda são muito deficitários, logo o aeroporto 4 de Fevereiro tem um papel bastante preponderante para a integração nacional.

Ter Portugal como aliado é um ponto forte para o aeroporto, primeiro pela facilidade na comunicação, por causa da língua, segundo por ter uma maior experiência na gestão aeroportuária, a ANA-Aeroportos de Portugal SA, empresa gestora de aeroportos em Portugal é uma empresa referenciada a nível mundial. No que toca à gestão aeroportuária a troca de experiência entre os países será útil. O país por ser membro da União Europeia, as boas relações entre os países, é de mais valia para ambos. Temos o exemplo da entrada da TAAG na lista negra da União Europeia (UE), Portugal interveio por Angola beneficiando a companhia de Bandeira perante a Comunidade Europeia, foi o único país da Europa a autorizar a companhia de bandeira TAAG a voar no seu país em dois destinos, Lisboa e Porto.

Pontos Fracos

A rede de transportes públicos na cidade de Luanda ainda é muito deficitária o que afecta extremamente o aeroporto. A inexistência de uma malha rodoviária e ferroviária torna o aeroporto fragilizado face à concorrência, impossibilitando a deslocação dos passageiros para seus destinos. Apenas existe no aeroporto 4 de Fevereiro uma praça de táxis, mas os valores cobrados por estes chegam a ser exorbitantes, por outro lado, existe uma rede de táxis coletivos na proximidade do aeroporto que apresentam desconforto e insegurança.

Fraca experiência na Gestão Aeroportuária deve-se ao grande défice existente no país no que se refere aos recursos humanos, a carência de pessoal especializado na área da aeronáutica, e a formação lecionada no centro de formação do aeroporto, é débil. A insuficiência das TIC (Tecnologias de Informação e Comunicação), pode comprometer o bom funcionamento do aeroporto. As taxas de mercado elevadas e não flexíveis, tornam-se menos atractivas para a economia, porque retrai o consumo e o investimento privado, por conseguinte a tendência das pessoas será cortar nas despesas de investimento, logo a poupança torna-se mais atractiva e a procura de bens tende a diminuir, o que pode prejudicar o negócio do aeroporto, tanto na entrada de novas empresas, como no aumento do tráfego de passageiro.

O aeroporto foi absorvido por casas junto dos muros da vedação das pistas, o que torna-se um perigo, que independentemente da população arremessar objectos do lado ar, é perigoso para a população residente nas proximidades devido à influência constante de ruído e

da poluição, produzidos pelos motores das aeronaves, originando impacto negativo no meio ambiente, bem como na eventualidade de um despiste, poder haver vítimas mortais.

Quanto às barreiras à entrada de outras empresas é devido à legislação ser pouco flexível e burocrática. O tipo de tráfego é mais direccionado ao turismo de negócio, tanto para os investidores no país, como para os próprios Angolanos no estrangeiro, cujo objectivo das suas viagens é compras e cuidados saúde.

O aeroporto por estar completamente integrado na zona urbana está impossibilitado de expandir limitando as novas construções, o que leva a exiguidade de espaços na plataforma para estacionamento de mais aeronaves, e a ausência de estabelecimentos comerciais nas proximidades do aeroporto.

A ineficiência das infraestruturas básicas em Luanda, provocam falhas de energia, de água, saneamento básico. São problemas que podem prejudicar o bom funcionamento do aeroporto.

Oportunidades

Com o potencial turístico de Angola, a probabilidade do sector do turismo se desenvolver é maior. Com desenvolvimento turístico, haverá um aumento de entrada de turistas para o país o que irá beneficiar o volume de tráfego no aumento de passageiros, originando um forte impacto nas receitas do aeroporto.

Nos últimos anos tem existido maior oferta de emprego no país, com a diminuição da taxa de desemprego fazendo com que as pessoas tenham um rendimento disponível maior que outrora, são sinais de desenvolvimento, situação que gera mais consumo e a propensão para viajar será maior.

No que se refere ao crescimento económico, faz com que dinamize a economia de um país, potenciando a melhoria da qualidade de vida da população, proporcionando o bem-estar económico e social, o que favorece de certa forma o negócio aeroportuário.

O crescimento económico impulsiona o turismo que contribui para o desenvolvimento do comércio e do investimento. Dado que a economia de Angola está a crescer, espera-se um crescimento das actividades socioeconómicas, e oportunidades de negócio nas áreas ligadas ao turismo. A possibilidade de grandes empresas investirem num país em franco desenvolvimento é maior. Daí que o transporte aéreo surge como integrador, incentivador e multiplicador do turismo.

Eventos Internacionais produzem um efeito imediato de reconhecimento e prestígio mundial, do país que organiza, valorizando as suas redes de infraestruturas, e pode ser impulsionador de novas correntes de negócio para o aeroporto.

Com o desenvolvimento das economias emergentes e o novo perfil do turista, a tendência do aumento de tráfego aéreo em todo mundo é uma realidade, visto que boa parte desse desenvolvimento passa pela indústria dos transportes aéreos, logo o aeroporto com uma gestão eficaz pode ser um dos maiores beneficiários, pois não existe transporte aéreo sem infraestruturas aeroportuárias. O novo perfil do turista mundial está cada vez melhor informado dos seus deveres e direitos, procura novos lugares para viajar, ao invés do tradicional sol e mar, preferem outras experiências, sobretudo nos países considerados com grande potencial turístico, e em expansão de crescimento económico, criando uma oportunidade para os aeroportos captarem este novo nicho de mercado.

Angola é um lugar privilegiado pela natureza, seus visitantes podem usufruir de uma variedade de experiências únicas, devido a sua diversificação de potencialidades turísticas como: cultura dinâmica, belezas naturais, variedade incrível de paisagens, gastronomia, étnica e ainda o sol e mar.

A proliferação das companhias aéreas Low-Cost, significa mais clientes para o aeroporto, portanto maior opção de rotas e a preços mais baixos para os turistas viajarem, gera mais tráfego e vai repercutir nas receitas do aeroporto.

A população passou a ter acesso ao crédito, o que anteriormente não existia no país, possibilitando a população ter acesso aos bens consoante as suas necessidades, facilitando a população na obtenção de valores para suas viagens, que em condições normais podiam não conseguir realizar.

O investimento por parte do governo na construção de infraestruturas veio impulsionar o desenvolvimento do país. Angola tornou-se num país de oportunidades para os investidores nos vários sectores.

Consoante um país se vai desenvolvendo economicamente a tendência é da taxa de mortalidade e natalidade diminuírem, mas como a primeira taxa diminui primeiro, o número de população aumenta. (Thamson, 2005). Daí a previsão de crescimento da população em Angola, dando origem a mais força de trabalho para o desenvolvimento do país.

O surgimento da classe média, o aumento do consumo privado, a morosidade das operações portuárias, a carência de transportes de qualidade de mercadorias entre as regiões, a riqueza disponível para apoiar o sector não petrolífero, a inflação estável, acaba por ser todo

um conjunto de realidades que vão beneficiar directamente ou indirectamente o negócio do aeroporto 4 de Fevereiro.

Ameaças

A economia de Angola por ser extremamente dependente do petróleo, torna-a vulnerável ao choque nos preços do petróleo.

O aumento no preço do petróleo, funciona como um efeito dominó, tem consequências graves no sector dos transportes aéreos por este, ter um consumo elevado de combustível. A subida do preço do petróleo torna o combustível mais caro, normalmente recai sobre os passageiros, pagando o valor do bilhete e taxas mais altas, fazendo diminuir a procura de viagens afectando o tráfego aéreo, que por sua vez vai afectar o negócio do aeroporto, e consequentemente a economia do país (Machado, 2008).

A crise económica desestabiliza um país, e pode tornar-se numa crise social. Desincentiva o consumo interno, impulsiona a poupança, o que dificulta a produção, levando as empresas à falência até fechar, provocando o desemprego e desincentiva o investimento estrangeiro.

O aumento da taxa de inflação é prejudicial para um país porque retrai a economia, gera desemprego, retrai o investimento privado, desvaloriza a moeda, entre outros males, a economia, que se vai reflectir em quase todos os sectores, incluindo os transportes aéreos.

Cada vez mais aeroportos são competitivos entre si, por isso devem utilizar estratégias para eliminar a concorrência. O excesso de burocracia prejudica severamente a actividade económica de um país. A concorrência do turismo internacional são os vários destinos a concorrerem entre si e no qual o destino que maior atratividade apresenta será o país mais preferido na hora dos visitantes escolherem as suas viagens.

Alguns fatores para uma boa concorrência são: eliminação de burocracia, legislação flexível, segurança, saúde, boa rede de transportes públicos, saneamento, telecomunicações (Yokota, 2013; Sousa, 2012).

Num ranking de 214 cidades, nos cinco continentes, recentemente Luanda foi considerada pela segunda vez a cidade mais cara do mundo para quem chega de fora (Visitantes). Segue-se Moscovo e depois Tóquio. A pesquisa foi baseada nos custos com mais de duzentos produtos e serviços em cada país, incluindo os preços com habitação, transporte, alimentação, vestuário, entretenimento e eletrodomésticos. (Jornal i, 2013). Logo uma cidade

com os preços muito altos retrai o investimento privado e o turismo, que se reflecte nos transportes aéreos, afectando assim o desenvolvimento do aeroporto.

A construção do novo aeroporto Internacional em Luanda torna-se uma ameaça para o actual aeroporto, porque com um outro aeroporto internacional a concorrência será maior, pois será um aeroporto com características mais atrativas que o aeroporto 4 de Fevereiro.

O desemprego, a instabilidade política, as tensões sociais, o sistema de saúde débil, a falta de segurança, doenças tropicais, a dependência de importação são realidades que podem afectar o negócio do aeroporto.

Sugestões Estratégicas para Reverter as Fraquezas (Interna) e as Ameaças (Externa) do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro

Após a elaboração da análise Swot pode-se verificar que os pontos Fortes e as Oportunidades superam os pontos Fracos e as Ameaças. O que facilita o aeroporto na tomada de decisões estratégicas no futuro.

Passo a citar alguns planos estratégicos para que o aeroporto consiga superar suas fraquezas e ameaças de modo a continuar com a sua actividade cada vez mais salubre.

Basicamente para combater os pontos fracos e as ameaças, o prioritário não está muito na questão económica, mas sim, em recursos humanos qualificados, para o bom funcionamento do aeroporto. Portanto, priorizar o investimento na formação profissional e contínua dos seus colaboradores, será com certeza o passo mais importante para uma boa gestão do aeroporto internacional 4 de Fevereiro. Podia-se contratar quadros especialistas dos países de língua oficial portuguesa, como Portugal e Brasil, países que a nível da gestão aeronáutica são reconhecidos internacionalmente.

Para um melhor funcionamento do aeroporto contratava-se especialistas de Portugal e do Brasil para cada aérea de especialidade do aeroporto, não só para colaborar, mas também para transmitir todo conhecimento que esses profissionais têm, apostando na formação de todo pessoal envolvido numa determinada aérea de especialização.

Sendo a gestão do transporte aéreo complexa, por ser uma área altamente regulamentada em prol da segurança, o investimento na formação, levará o pessoal ao conhecimento, permitindo eliminar alguns vícios já entranhados, podendo assim demonstrar a importância da formação na área da aeronáutica. Portanto mais vale fazer um investimento em

recursos humanos qualificados e especializados na área, do que ter de suportar grandes quantias com custos em acidentes, como de equipamentos, incluindo a própria aeronave, indenizações, entre outros ainda pode manchar a imagem do aeroporto.

O aeroporto deveria criar parcerias e protocolos com as universidades e centros de formação profissional para formação de pessoal na área da aeronáutica. ´

Através de cooperação com as outras instituições estrangeiras no âmbito da aviação, o aeroporto podia mandar seus colaboradores para estagiar nessas instituições para verificarem como estes especialistas actuam diariamente nas suas funções, ou seja adquirir um pouco da experiência das outras entidades.

Existem alguns métodos que visam a redução da poluição e do ruído na aviação, o aeroporto internacional de Luanda pode adoptar alguns deles como, o investimento na melhoria da performance ambiental das aeronaves, levando à redução do consumo de combustível, que por sua vez irá diminuir a poluição sonora e atmosférica. Investir em aeronaves que utilizem o combustível biodiesel, o uso do sistema de aterragem por instrumentos (ILS). A utilização de Noise Monitoring System (Sistema de Monitoramento de Ruído) de maneira a analisar todas as áreas das pistas, para que a população em redor não se incomode com o barulho.

Coordenar as horas das operações e das experiências com os motores na área da manutenção para evitar o ruído nas horas mais “mortas” como por exemplo altas horas da noite.

Podia-se criar o comércio de licença de emissão de CO₂ para os países da África Subsariana, à semelhança da UE. Ainda criar a política de compensação de carbono, onde qualquer passageiro pode contribuir com o pagamento pela sua emissão de CO₂. Este pagamento servirá para investir em projectos de energias renováveis, como eólica ou hidráulica, plantação de árvores entre outros, para melhorar o ambiente de maneira a reduzir o CO₂.

E ainda aplicação de algumas medidas para a redução do CO₂ na própria actividade do aeroporto como: o uso de veículos eléctricos, de painéis fotovoltaicos, energia solar térmica, a utilização de bicicletas para a deslocação dos colaboradores, a utilização de transportes públicos para os colaboradores e passageiros.

Tendo em conta a importância do aeroporto para a cidade de Luanda, a Enana simultaneamente com o Governo, devem criar projectos a favor dos transportes públicos. Fazendo investimentos em infraestruturas metropolitanas e lançando concursos públicos para

empresas privadas no âmbito do transporte rodoviário para fazer face aos actuais transportes públicos TCUL – Transportes Coletivos Urbano de Luanda, com os seus serviços precários. O projecto deve ser elaborado com a intenção de futuras ligações aeroportuárias, de maneira a existir diversas carreiras diárias entre a cidade e o aeroporto para facilitar a mobilidade dos turistas dentro da região de Luanda.

Uma rede de transporte bem organizada na cidade de Luanda viria a valorizar mais o aeroporto, colocando assim o aeroporto numa posição favorável, de modo que este se possa defender melhor dos seus concorrentes, como o caso dos países vizinhos da África Subsariana.

Como já foi referido anteriormente o negócio do aeroporto apresenta uma procura derivada por estar relacionada com as actividades socioeconómicas da população. Nos últimos anos o turismo tem tido um incremento considerável, como se pode verificar graficamente.

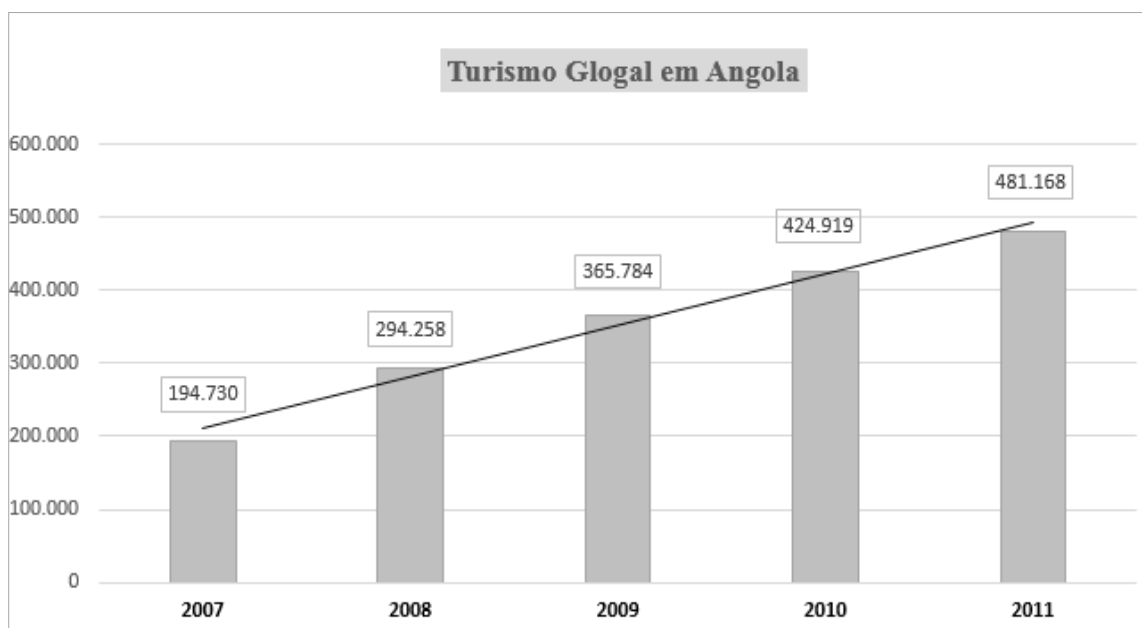


Figura 17 - Evolução do Turismo em Angola

Fonte: Elaboração Própria através do Boletim do Estatístico do Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola, 2009, 2012

A população angolana tem aderido cada vez mais ao turismo de lazer, o que de certa forma só demonstra uma mudança na mentalidade das pessoas, que anteriormente pensavam

que viajar era só para saúde, negócio ou compras. Nos dias de hoje, a população já acredita que pode descansar nas férias, não só em casa, mas também visitando outras regiões, seja dentro ou fora do país, podendo assim aproveitar e conhecer novos povos e novas culturas.

A parte económica das pessoas também é um dos factores que mais pesa nas pessoas. O desemprego continua em alta, mas nos últimos anos tem estado a diminuir, devido à melhoria da atividade económica no país. A população angolana tem tido um maior poder de compra, pois o seu rendimento disponível aumentou, devido ao aumento dos salários nalguns casos. O défice em recursos humanos no país, fez com que a entrada de turistas de negócio no país tenha aumentado. Olhando este fenómeno numa óptica optimista e a longo prazo, este tipo de turismo revela estabilidade política no país, está a ajudar na reconstrução do país nos mais diferentes sectores, impulsionando desenvolvimento.

Uma Angola desenvolvida, e com a grande potencialidade que tem para o turismo, as empresas de turismo deverão fazer um investimento maior na divulgação das suas potencialidades turísticas, logo a probabilidade de se tornar um dos maiores destinos turísticos do mundo será uma realidade. Inclusive as visitas de turistas feitas a Angola na decorrência de negócio, podem funcionar como estímulo ao desenvolvimento do interesse pelo país, ainda trazendo pessoas ligadas a eles, com interesse em conhecer o exotismo das paisagens e riqueza da fauna entre outras potencialidades do país, o que será uma mais-valia para o negócio aeroportuário e para a economia do país.

O Aeroporto por estar completamente integrado na zona urbana, acaba por ser também um ponto forte, pois torna-se atractivo para o turismo interno, no que se refere a visita a familiares, facilita a chegada para seus destinos com maior brevidade. O que levará vantagem face ao novo aeroporto que está a ser construído a 40 km da cidade de Luanda, principalmente se este, não possuir infraestruturas em condições de acesso, e a existência de meios de transportes alternativos. Por outro lado, com a sugestão dada para o futuro do aeroporto 4 de Fevereiro, utilizando companhias aéreas Low-Cost, aviação executiva, e companhias petrolíferas, após a abertura do novo aeroporto, com este tipo de tráfego poderá não haver mais necessidade de expandir o aeroporto, e o estacionamento de aeronaves existente pode ser o suficiente para o novo tráfego, o que será menos um gasto para a empresa gestora, ENANA, EP.

O actual aeroporto de Luanda para concorrer com os aeroportos vizinhos, com objectivo de aumentar o tráfego e angariar mais receitas, este deve contratar mais empresas para colaborarem com o AIL. Tendo em conta que o aeroporto só tem, a seu serviço uma

empresa de handling de grande porte, seria premente a entrada de mais empresas nesta aérea e outras. Pois a concorrência incentiva as empresas a atingir a eficiência, aumenta a escolha dos consumidores, contribui para redução dos preços e proporciona melhor qualidade. Ainda estimula o desenvolvimento, a passo que o proteccionismo em demasia atrofia. Assim o aeroporto de Luanda, poderá proporcionar uma melhor qualidade dos seus serviços para os passageiros, podendo atrair companhias aéreas interessadas em estabelecer negócios com o aeroporto. (Comissão Europeia, 2012; Costa, A., *et al*, 2008).

O aeroporto deve proporcionar e apoiar a companhia aérea de bandeira nas condições necessárias para o seu bom funcionamento, em colaboração com a entidade reguladora (INAVIC), com intuito da companhia atingir a eficiência operacional, para proporcionar toda segurança aos seus passageiros e passar a operar em todo mundo sem restrições.

É da responsabilidade do Governo garantir o saneamento básico, através de um conjunto de medidas adaptadas como, fornecimento de água potável, esgoto sanitário, limpeza urbana, drenagem das águas pluviais, manuseamento dos resíduos sólidos, e também do fornecimento e energia eléctrica. O governo deverá tomar medidas para educar a comunidade na conservação do ambiente. Apesar da existência do plano de reconstrução nacional do Governo, será do interesse do aeroporto pressionar o Governo para garantir que todas essas medidas estejam operacionais para proporcionar o bem-estar e saúde da população, nomeadamente garantir o bom funcionamento do aeroporto.

Para fluir o negócio aviação um país deve apresentar estabilidade política e social.

O aeroporto deve fazer o maior investimento possível em tecnologias de informação e da comunicação, porque estas são ferramentas extremamente importantes que servem de apoio para o bom funcionamento do aeroporto. O aeroporto pode colaborar com algumas universidades e centros de investigação para o aumento na formação de quadros em Tecnologias da Informação e Comunicação.

Por exemplo seria uma mais-valia para o aeroporto de Luanda passar a utilizar o check-in nos quiosques ou “self-check-in”, porque normalmente é moroso fazer o check-in nos balcões.

Como se pode verificar na análise anterior de PEST, o sector que mais contribui para o PIB é a indústria extrativa. Para que a economia de Angola não esteja muito dependente deste sector, será necessário em primeiro lugar investir na educação, o segundo seria eliminar a burocracia e o proteccionismo em demasia, permitindo o investimento estrangeiro, posteriormente o Governo deverá investir na constituição de empresas nas mais variadas

áreas, como por exemplo empresas do sector secundário e terciário. Inicialmente seriam empresas estatais, para posteriormente serem privatizadas. O Governo deve aproveitar os desempregados que têm o curso superior, os técnicos profissionais, com qualidade e dotes empresariais nas mais variadas áreas para serem enquadrados nessas empresas de acordo com as suas funções e capacidades.

Principias Entidades Presentes no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro

Segundo a ENANA seus principais clientes, são os operadores nacionais e internacionais, que apresentam no seu core business os seguintes serviços: Serviços de controlo de tráfego aéreo internacional e doméstico em áreas controladas no interior da FIR de Luanda, Serviço de informação de voo em território Nacional, Serviço de alerta e Serviço de busca e salvamento

Os padrões e práticas recomendadas da ICAO, para os aeroportos, foram adoptados pela primeira vez em 29 de Maio de 1951, resultado do artigo 37 da Convenção de Chicago em 1944. E baseados das sessões 3ª e 4ª, de 1947 e 1949 sobre A/D, rotas aéreas e da divisão de ajudas em terra, originando daí o anexo 14.

Assim, o anexo 14 no seu volume I, adopta dentre as várias exigências técnicas de um aeroporto o doc. 9137, parte 8, “Os Serviços Operacionais do Aeroporto”. Angola com a sua adesão à ICAO em 1977, terá de cumprir as normas recomendadas deste anexo e seus respectivos documentos.

É da responsabilidade dos Governos de cada país definir a estrutura de trabalho da aviação civil dentro do seu território nacional, determinar os acordos em sua propriedade e as operações dos seus aeroportos civis.

Os serviços de operações aeroportuárias, constituem a nível dos aeroportos, um dos principais serviços para o funcionamento da estrutura aeroportuária.

Dentro da gestão aeroportuária, a segurança operacional constitui a base, visto ser um pré-requisito para a actividade sustentável da indústria do ramo aéreo, pois, quando bem implementada gera muitas receitas, o contrário pode gerar enormes custos para o aeroporto e todos agentes envolvidos (Manuel, P. *et al*, 2012).



Figura 18 - Operações Aeroportuárias

Fonte: ENANA, EP., 2012

Segundo Manuel e Yolanda, a realidade do departamento das operações aeroportuárias da ENANA, é a seguinte:

Para LUANDA

- Departamento de Operações Aeroportuárias
- Divisão de Operações Aeroportuárias

Para os aeródromos provinciais

- Departamento de Operações Aeroportuárias
- Divisão de Operações Aeroportuárias
- Divisão de Gestão de Terminais e informação de voo
- Divisão de Planeamento e Estatística

Os stakeholders do aeroporto 4 de Fevereiro em Luanda que envolvem os serviços operacionais do aeroporto.

Stakeholders Internos	▪ Administração, ▪ Direcções; ▪ Departamentos; ▪ Trabalhadores.
Stakeholders Externos	▪ Companhias Aéreas; ▪ Reguladores; ▪ Autoridades (Segurança, Fronteira, Aduaneira, etc.); ▪ Tutela; ▪ Representantes da Autarquias Locais; ▪ Accionistas Privado ou Estado; ▪ Utilizadores do Aeroporto (Inclui concessionários); ▪ Passageiros; ▪ Público em Geral.

Tabela 14 - Stakeholders Presentes nos Aeroportos

Fonte: Slides da Prof^a Maria de Fátima, 2013

A ENANA considera como seus stakeholders mais próximos, as companhias aéreas, os clientes nacionais, o Ministério dos Transportes e o INAVIC. (Relatório de Contas da ENANA, 2012).

Seguindo o pensamento da tabela acima referenciada, os stakeholders do aeroporto Internacional 4 de Fevereiro são compostos por:

Stakeholders Internos

Os stakeholders internos são compostos pela ENANA, EP – Empresa Gestora das Infraestruturas do Aeroporto, a parte da Administração, Direcção e Departamentos, pode-se observar através da estrutura orgânica da empresa gestora, referido no primeiro capítulo do trabalho, e ainda tem como stakeholders internos seus colaboradores que em 2012 totalizaram um número de 2070 trabalhadores.

Stakeholders Externos

O Estado angolano é o único proprietário do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, estando comprometido com o desenvolvimento socioeconómico da região. O stakeholder externo como agente regulador é o INAVIC e é tutelado pelo Ministério dos Transportes.

Algumas companhias aéreas que fazem parte do aeroporto internacional 4 de Fevereiro no terminal de voos doméstico são: AEROJET, AIR GEMINI, AIR GUIGANDO, AIR JET, AIR 26, ALADA, AIR NAVE, ANGOLA AIR SERVICE, DIEXIM, FLY 540, HELIANG, HELI MALONGO, MAVewa, RUI&CONCEIÇÃO, SONAIR, TAAG, GIRA GLOBO.

Algumas companhias aéreas que fazem parte do terminal de voos internacionais (são cerca de 21), encontram-se referenciadas na tabela seguinte.

Nº	Operador	Tipo de A/C	Freq. Semanal	Proveniência Destino	Indicativo de Chamada	Dia de Operação (código IATA)
1.	AEROFLOT	B767	Quinzenal	Moscovo	SU	
2.	AIR FRANCE	B777	2	Paris	AF	2, 4
3.	AIR NAMIBIA	A340/B737	3	Windhoek	SW	1, 3,
4.	ARIK AIR NIGERIA	B737/CRJ7	2	Lagos	W3	2, 6
5.	ATLAS	MD11	3	Houston	GTI	2, 4, 6
6.	BRITISH	B777	1	Londres	BA	3, 6
7.	BRUSSELS	A330	2	Bruxellas	SN	4, 7
8.	EMIRATES	A330	3	Dubai	EK	2,4, 7
9.	ETHIOPIAN AIRLINES	A330, B767	3	Addis Abeba	ET	1, 3, 5
10.	EQUAFLIGHT (Congo Brazzaville)	E120/ATR4		Ponta Negra	EKA	1, 5
11.	HAINAN AIRLINES	B767	3	Dubai/Beijing	HU	2, 6
12.	IBERIA	B767	2	Madrid	IB	1, 5
13.	KENYA AIRWAYS	B738	2	Nairobi	KQ	2, 5
14.	KLM	B772	2	Amsterdam	KL	3, 6
15.	LAM	E195	2	Maputo	TM	1, 5
16.	LUFTHANSA	A343	2	Frankfurt	LH	1, 5
17.	ROYAL AIR MAROCOS	B738	2	Casa Blanca	AT	
18.	SAA (Africa do Sul)	A346,A346,B 744	7	Johannesburg	SA	1, 2
19.	TAAG Angola Airlines	B737,B777			DT	
20.	TAP-Portugal	A340	10	Lisboa	TP	1
21.	Vueling Airlines					

Tabela 15 - COMPANHIAS AÉREAS DE VOOS INTERNACIONAIS REGULARES – PERÍODO VERÃO IATA 2012

Fonte: Material gentilmente cedido pela ENANA, 2012

Algumas empresas que apoiam o aeroporto 4 de Fevereiro em Luanda, são:

✧ **Serviços Técnicos AIL**

Para a manutenção preventiva e corretiva, a ENANA, EP conta com uma equipa de técnicos que operam em regime de H24 (vinte quatro horas por dia) e possuem um lote

mínimo de material de reposição. Os Serviços técnicos dão toda a assistência no aeroporto desde, instalação e manutenção de equipamentos de apoios a operação aeroportuária, como equipamentos de RX, Pórticos, CCTV, sistemas de visualização de informação de voo, cabine som, placar publicitário, sistema de comunicações, telefones, walk talk, aparelhos de ar condicionado, iluminação das áreas dos terminais e das áreas de movimento, grupos de geradores, sistemas CUTE, tapetes e escadas rolantes.

Portanto existem algumas empresas que prestam serviços a todos equipamentos de suporte do aeroporto que são: Microseguro – Trabalha em CCTV; Monofásica – Trabalha no sistema de climatização e eletricidade; Betogrua – Instalação e manutenção dos sistemas de transporte de bagagem (tapetes); Sistec e NCR – Compra de material e assistência de informática; Mini-Risk – Controlo de bagagem, Somague – Trata da manutenção dos edifícios, e o restante é a equipa técnica da Enana (interna) que dá todo o apoio necessário, nomeadamente na manutenção das pistas.

As empresas privadas responsáveis pela limpeza são: no terminal de voos domésticos a empresa responsável é a Dezema, no terminal de voos internacional a Serviclin (trata da área administrativa), a Prometeus faz a limpeza no geral, e B&B trata da parte exterior, o estacionamento.

A energia é fornecida pela EDEL - Empresa de Distribuição de Eletricidade pertencente ao Estado, e a água abastecida pela EPAL - EP – Empresa Pública de Águas.

✧ **SEGURANÇA**

Um gestor de segurança deve garantir os padrões de segurança da operação nas vertentes Safety e Security (Rodrigues, 2006).

Sendo Angola membro da ICAO deverá adoptar as normas e recomendações do Anexo 17 - *Segurança: Proteção da Aviação Civil Internacional Contra Atos de Interferência Ilícita* e do Anexo 19 - *Safety Management* da ICAO, mediante uma combinação de medidas, recursos humanos e materiais.

Para conseguir o objetivo de impedir que se cometa atos de interferência ilícita nos aeroportos, deve haver uma combinação de eficiência por parte de todos os intervenientes, tanto pela normativa que regula, como os fatores humanos e técnicos que executem em prática as medidas regulamentadas.

Segundo a ENANA, EP, a segurança no AIL é feita pelos seguintes órgãos: Existe um comando denominado CUA (Comando da Unidade Aeroportuária). A sua estrutura operativa

e administrativa, integra vários órgãos e os que mais se evidenciam são: Unidade Fiscal Aeroportuária, Investigação Criminal, Polícia Económica, Destacamento de Inspeção e a Unidade de Proteção de Objectos Estratégicos.

O Comando da Unidade Aeroportuária (CUA) possui um total de 990 efectivos, sendo que 169 são Oficiais, 178 Sub-Chefes, 593 Agentes e 50 Trabalhadores Civis.

Esta actividade policial é executada pelas distintas especialidades existentes, como em forma de sentinela, brigadas, rondantes e piquetes. Para satisfazer todas essas áreas, o CUA conta com uma média de 200 efectivos diários. Uma parte faz a segurança no lado ar, circulando por toda parte com objectivo de observar, prevenir e atuar quando necessário. Enquanto as outras especialidades actuam no interior das instalações aeroportuárias (lado terra) e periferia.

A segurança das infraestruturas é prestada pelos seguintes órgãos: Polícia Nacional, Protecção e Vigilância (WSS), e por trabalhadores da ENANA. Actuam também as seguintes forças pertencentes à Enana: Segurança aeroportuária que opera com os equipamentos de rastreio (RX e Pórticos), CCTV e meios e equipamentos de combate e extinção de incêndios dos corpos de bombeiros e ainda assegura e protege as instalações. Outras forças presentes no aeroporto são: SME Serviço de Migração e Estrangeiros, Alfândega, Destacamento de Ordem Pública e Trânsito, Sanidade Pública Aérea.

É de realçar que a segurança é feita nos mesmo moldes nos dois terminais, tanto no TVD como no TVI, estão sempre presentes para o processo de embarque do passageiro a Polícia Fiscal, a DEFA, e os Serviços de Migração e Estrangeiros (SME).

São organismos estatais, Alfândega, Polícia Fiscal, Serviço de Migração e Estrangeiros, Unidade de Polícia Aeroportuária, Sanidade Pública Aérea (ENANA, 2012).

O aeroporto internacional 4 de Fevereiro ainda conta com algumas empresas privadas contratadas pelas companhias aéreas, para fazer todo o acompanhamento do check-in e controlo de bagagem e por outras empresas localizadas nos terminais do aeroporto, para garantir a segurança total, com se verifica na tabela 16.

Empresa	Local	Actividade Principal	Localização/ Escritório
SS&R	AIL	Asseguramento de aeronaves, PX e bagagens	Bairro da Vila Alice
WSS	AIL, TVD e SONAIR	Asseguramento das instalações Aeroportuárias	Bairro Maianga, junto a Tudor
DSL	TVD	Asseguramento dos trabalhadores das empresas Petrolíferas e Total	Bairro Alameda
BFL/ACERTA	SAL - Sociedade de Aviação	Assegura a DHL	Bairro Maculusso
TELE SERVICE		Assegura a Sonangol	
OMEGA	TVD	Asseguramento – Hangar – Air Service	Bairro Azul
DSP	MABOQUE	Asseguramento das Instalações	Maboque e 1º de Maio
LEVÍTICO	TECA – I	Asseguramento o BPC & Banco Keve	Mutamba
MKC/ ANGO SERVE	TECA – I	Assegura o Banco BIC	Largo Serpa Pinto
WORLD SECURITY SYSTEMS		A segura a ENANA-EP, Sonair & Ghassist	
TE – MIRO	TAAG	Asseguramento da empresa LSG – SKY/CHEFS	Ingombotas
K&P	TECA – I	Assegura o Banco BIC, Helianc, Banco BAI	Rua Joaquim Kapango
SECURITY	AIL	Asseguramento da entrada principal/TAAG	Bairro Militar – Próximo – Movicel
TAAG	AIL	Asseguramento, protecção das instalações e aeronaves	
SECURITAS	AIL	TAAG Angola Airlines	
Chawissil	AIL	Air 26	

EMTEC	AIL	Mavewa	
Ango Inform Lda	AIL	Diexim	
Vídeo Vigilância	AIL	Aero Jet	

Tabela 16 - Empresas de Segurança Privadas Presentes no AIL

Fonte: Material cedido pelo Departamento de Divisão de Segurança do AIL, 2012

As principais ocorrências registadas no AIL ao longo do ano de 2011 foram as seguintes: Violação das normas (256), Invasões de ARS's (entrada não autorizada às instalações aeroportuárias) (139), Roubos (18), Furtos (11), incidentes (04), e acidentes (02) (Relatório Anual do AIL, 2012).

Segundo o banco mundial, o maior desafio para Angola ainda não é a capacidade ou a concorrência em relação aos transportes aéreos, mas sim, com a supervisão da segurança. Angola tem todas companhias aéreas nacionais na lista negra da União Europeia (UE), excepto a TAAG que como já foi referido, pode voar apenas com determinados aviões como B777 e B737 e apenas para Portugal. Segundo a ICAO, os resultados do último controlo demonstraram que têm de melhorar muito no que respeita à segurança.

✧ **Empresas de Handling Presentes no Aeroporto AIL**

Handling, engloba qualquer serviço prestado em terra, as aeronaves, passageiros, bagagem, correio. Este tipo de serviço pode ser fornecido tanto pelo aeroporto como por outras empresas fora do aeroporto. As companhias aéreas também podem prestar estes serviços aos seus próprios aviões, e passageiros, a este tipo de serviço denomina-se por auto handling (Serviços Aeroportuários, 2013).

No que diz respeito ao handling, o aeroporto de Luanda segue os padrões internacionais por ser membro IATA e ICAO.

Conforme a ENANA, EP os serviços de assistência em escala no aeroporto de Luanda é feito por empresas de handling, algumas contratadas pela própria companhia aérea para

fazer o acompanhamento de todo o check-in e controlo de bagagem, outras pelo próprio aeroporto.

Algumas empresas de handling presentes no aeroporto 4 de Fevereiro são: Ghassist (Ground Handling Assistance, S.A.R.L.), Best Flay (Handling às aeronaves de médio porte como Jactos – B737, A316, A320 e voos Vips), Prometeus (Limpezas de interior das aeronaves), entre outras como, a Celta, Ryde, Astra Aviation, que dão assistência em terra aos voos privados com aeronaves de pequeno porte. E as empresas de Catering são: a Maboque e a LSG Sky Chefs a operarem desde 2012, e a empresa distribuidora de combustível é a Sonangol (Ghassist, 2013).

Desde que o país se tornou independente em 1975, a primeira empresa de serviços de assistência às aeronaves em escala presente no aeroporto de Luanda, foi a TAAG-DOT (Direcção de Operações de Terra). Mas por não conseguir responder aos requisitos das companhias aéreas e do próprio aeroporto, em Julho de 1997, a empresa fechou. Logo após esta situação, houve a necessidade de se criar uma empresa com um serviço de assistência às aeronaves em escala mais eficiente. Foi a partir daí que surge então a Ghassist, S.A. que começou a sua actividade a 1 de Julho. É uma empresa de carácter privado abarcando 3 accionistas entre eles a MACGRA; ENANA e a TAAG. (Ghassist, 2013)

A Ghassit é a única empresa de handling a operar no AIL, que assegura *“um conjunto de serviços diversos em conformidade com os rigorosos padrões internacionais de qualidade, desde assistência de carga – Import /Export / carga de transito/ transferência, check-in, correio, manuseamento de bagagem, embarque e desembarque de passageiros, serviços de rampa, serviço de limpeza de aeronave incluindo serviços de água potável, peso e centragem “Load Control” (despacho operacional, documentação de tráfego e emissão de folha de carga e de balanceamento), apoio especial aos passageiros deficientes físicos e os doentes com cadeiras de rodas, mães com bebés e menores não acompanhados, bem como serviços de apoio aos aviões com equipamentos de terra tais como autocarros, loaders, geradores, escadas, tapetes rolantes, tractores, tow-in, push-back, tralliers, carros de bagagem entre outros serviços”* (Ghassist, 2008).

Em 2004 foi contemplada com o certificado de qualidade dos serviços que presta aos seus clientes ISO 9001:2000. A partir de 2007 a empresa expandiu em mais 3 províncias, passou a operar nos aeroportos de Cabinda, Ondjiva (Cunene) e Lubango (Huíla). Trabalha

sete dias por semana e vinte e quatro horas por dia, e conta com 700 trabalhadores (AngolaPress, cit por Pista 73, 2012).

A Ghassist aposta fortemente nos recursos humanos tendo como filosofia que o maior activo da empresa são os seus colaboradores, defende que, ao empregar a pessoa certa, para o trabalho certo, maximiza o desempenho de forma eficaz (Ghassist, 2008)

Segundo a Ghassist, a empresa tem vindo a se actualizar quer em meios técnicos, quer em especialização do pessoal, oferecendo assim, oportunidade de treino/formação permitindo aos funcionários desenvolver as suas próprias habilidades. Investe na formação contínua para que todo o pessoal encontre-se informado sobre os últimos desenvolvimentos na indústria.

Todos os procedimentos operacionais implementados, a formação continua e de atualização obedecem a requisitos regulados pelas autoridades nacionais, internacionais bem como a ICAO, IATA e outros organismos que têm como finalidade principal a segurança operacional (Safety) na aviação civil, tornando esta área a atividade mais segura em todas as suas vertentes (Ghassist, 2008).

A aérea da manutenção da Ghassist efectua inspeções diárias e semanais às aeronaves, para garantir toda segurança aos utentes. Verificando as aeronaves tanto antes de partirem como no seu regresso, as condições técnicas e todo seu interior para garantir a segurança dos passageiros (AngolaPress, 2011).

A Ghassist assistiu em 2012 empresas angolanas, africanas, europeias, norte americana e asiáticas, em voos regionais e internacionais de carácter regular e irregular. Algumas compainhas aéreas de carácter regular assistidas pela Ghassist em 2012 foram: Air France, Arik, Air Maroc, Atlas Air, British Airways, TAAG, Emirates, Ethiopian Airlines, Hainan Airways, Iberia, KLM, Kenya Airways, Lufthansa, South African Airways, SN Brussels, Air Namibia, LAM, TAP, Fly540, Sonair, Chevron. E algumas Irregulares foram: a Global Support, Celta, Fildoch, Aviation Consultants, Astra, Ryde, Angola Air Services (Ghassist, 2013)

Diariamente a empresa assiste mais de cinco mil passageiros, onde 39,40% são viajantes das linhas aéreas de Angola (TAAG), enquanto os outros 60,60% são passageiros de outras companhias aéreas. Ainda administra mais de setenta e nove mil quilogramas de carga e 952 quilos de correio, com um número de voos assistido por dia de 61 (AngolaPress, 2012).

✧ Terminal de Carga Aérea

Existem dois terminais de carga que servem o aeroporto 4 de Fevereiro, (TECA I e TECA II). O TECA II é utilizado quando o TECA I encontra-se sobrecarregado. O TECA I está localizado no AIL, e o TECA II está situado no Rocha Pinto, mais ou menos nas proximidades do aeroporto.

O TECA I, está completamente fora dos parâmetros do terminal de carga aérea, pois foi construído para um volume de carga transportado pelo Fokker e pelo Dakota. (ENANA, 2008).

Os terminais aeroportuários são explorados pela entidade gestora aeroportuária ENANA, que assegura o funcionamento das instalações, nomeadamente na recepção de mercadorias, abertura e fecho dos armazéns, as instalações e manutenção dos terminais.

Outras empresas intervenientes na actividade do Terminal de Carga são: Alfândega, Guarda-Fiscal, Importadores, Transitários, Despachantes e Companhias Aéreas.

No que respeita à segurança contra atos ilícitos pode-se observar no próprio TCL que existe um controlo total nas mercadorias provenientes do Brasil e Dubai. As mesmas ficam depositadas num armazém, separadas das mercadorias dos outros países, para serem feitas um rastreio muito rigoroso, ou seja, são passadas a “pente fino” pela polícia.

Nestes armazéns permanece a polícia fiscal, Investigação Criminal, polícia económica, entre outros meios de segurança, por apresentarem uma maior irregularidade nestas mercadorias, como drogas.

Para a segurança das instalações do terminal, existem Placas de localização de extintores, vias de circulação delimitadas e identificadas, e ainda bocas-de-incêndio.

Nas áreas de armazenamento específico existem placas de identificação a informar o tipo de material. Quanto à zona de inspeções, possui: *a veterinária, alfândega, perito militar, e fitopatológicas.*

Quanto à segurança operacional existe algumas normas e cuidados a serem cumpridas. Quando perante a entrada de um material que pode provocar um acidente deve-se comunicar de imediato aos responsáveis (Chefe) de maneira a tomarem as devidas providências, para não colocar em risco a saúde do trabalhador e não danificar a carga, o uso de luvas e botas é

obrigatório.

Para conseguir satisfazer os clientes TCL conta com o seguinte quadro de pessoal: 1 Chefe Departamento, 1 Chefe de Divisão Operacional, 1 Chefe de Divisão de Administração e Facturação, 6 Fiéis de Armazéns, 12 Conferentes, e um grupo de 60 colaboradores que abrange, Estivadores, Operários e Administrativos.

Os colaboradores da área operacional são: Chefe de Divisão, Supervisor, Fiel de Armazém, Conferentes, Manobreadores, Estivadores, e na área administrativa encontra-se os seguintes colaboradores: Chefe de Sector, Oficiais Administrativos e o Tesoureiro (TCL, 2013).

No que respeita a carga, o aeroporto de Luanda também recebe o maior número de carga.

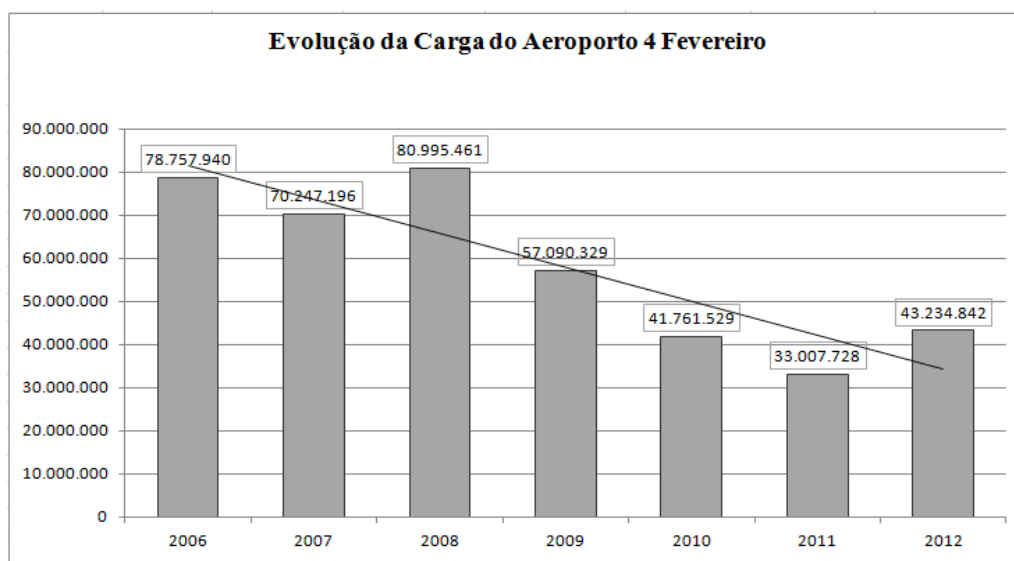


Figura 19 - Evolução da Carga do Aeroporto 4 de Fevereiro

Fonte: Elaboração Própria a partir do Anuário do INAVIC, 2011 – Relatório e Contas da ENANA, 2012

Nos últimos anos, o volume de tráfego de carga tem vindo a decrescer no aeroporto AIL como pode observar graficamente. Provavelmente pela adesão de outros meios de transportes por parte da população e empresas.

Com a recuperação das infraestruturas logísticas em Angola, em que abrangeu as estradas de ligação para outras regiões do país e ainda com os países vizinhos, as linhas férreas, e também a reestruturação dos três principais portos do país, o de Luanda, Lobito e Namibe. O principal meio de transporte para o comércio exterior no país é o marítimo. Apesar de ser um trajecto mais demorado dependendo da urgência de cada um, as empresas e a população em geral optam por esses meios de transportes, no que se refere ao transporte de mercadorias, porque trazem maior quantidade de mercadorias e a menor preço.

Em 2010 as exportações em Angola atingiram US\$ 43,7 biliões, e as importações US\$ 12,6 biliões. Houve também um grande melhoramento nos procedimentos dos portos do país, seguindo as normas acordadas na Organização Mundial do Comércio (OMC), que está a permitir o desembaraço de operações aduaneiras em 24 horas (ApexBrasil, 2012).

✧ **Bombeiros**

Os Estados membros da Internacional Civil Aviation Organization (ICAO) regem a safety dos seus aeroportos pela observância da legislação nacional e da regulamentação internacional, nomeadamente pelo Anexo 14 da ICAO e documentos conexos (particularmente os doc. 9137-AN/898 PART 1, 9137-AN/898 PART 7 e 9261-AN/903), pelo que sempre que um aeroporto está certificado para operação, isso pressupõe o cumprimento da regulamentação aplicável à segurança operacional.

A referida regulamentação internacional, para além de obrigar ao cumprimento de requisitos denominados por “standards” prevê também a possibilidade de serem adotados alguns outros procedimentos designados por “recomendações”.

Tendo a classificação de categoria 9, o Aeroporto Internacional de Luanda 4 de Fevereiro dispõe de meios de Salvamento e Luta Contra Incêndios, conforme o preconizado pelo Anexo 14 da ICAO.

Os bombeiros estão sediados no AIL e, são controlados uma parte pela ENANA, EP e a outra parte é controlada pelo SNPCB (Serviço Nacional de Protecção Civil dos Bombeiros) que lhes dá todo apoio quando necessário, enquanto nas províncias quem faz o serviço de bombeiros nos aeródromos é o Serviço Nacional de Protecção Civil dos Bombeiros.

A documentação utilizada pelos bombeiros no aeroporto 4 de Fevereiro para apoio a actividade são: os documentos da ICAO acima referidos, e ainda utilização de um manual elaborado internamente que teve a acessória da AENA (Empresa Gestora dos Aeroportos em Espanha), entre outros documentos que servem de apoio para actividade (Divisão dos Bombeiros do AIL, 2012).

Algumas condições dos bombeiros no AIL, não se adequam para cumprimento das normas internacionais.

✧ **Centro de Formação**

No Aeroporto de Luanda existe um Centro de Formação, o CAI (Centro Aeronáutico de Instrução) desde os anos 70 (exactamente desde 1976). Foi construído pelo financiamento do PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento) vinculado na ONU (Organização das Nações Unidas). O objectivo da abertura do CAI foi para assegurar a formação do pessoal na área da aeronáutica, porque com a guerra civil houve fuga dos quadros e especialistas para fora do país. O Centro formação pertence à ENANA, está localizado no próprio aeroporto, e 97% dos quadros da Enana são formados neste mesmo centro (CAI, 2013).

Todos os cursos regem na base dos normativos e recomendações da ICAO. O centro possui um leque alargado de cursos, os Iniciais, os de Actualização e Refrescamento, Especialização, entre outros. Alguns cursos existentes são: CTA – Controlador de Tráfego Aéreo, TITAS – Técnico de Informação de Telecomunicações, OPAS – Oficiais de Operações Aeroportuárias, AVSEC – Técnicos de Segurança Aeroportuária, TME – Técnicos de Manutenção Eléctrica, GA - Gestão Aeroportuária, TTA – Telecomunicações, ACTAS – Assistente de Serviços de Controlo de Tráfego Aéreo, SOCOPS - Técnicos de Bombeiros.

Os cursos são direccionados para o pessoal da Enana, e às diversas empresas ligadas à aviação, tais como companhias aéreas que operam em Angola, a BP, Sonair, Angola Air Service, o INAVIC, a Catoca (Diamantes). Mas a prioridade é dada ao pessoal da Enana (CAI, 2013).

O centro de formação do aeroporto, carece de formadores capacitados em algumas áreas específicas, o que se reflete na gestão do aeroporto.

Importância do Aeroporto 4 de Fevereiro como Principal Infraestrutura Aeroportuária em Angola

A importância de um sector para a economia mede-se pela contribuição que este dá para o crescimento do PIB, também pela ligação com os outros sectores da economia, e a utilidade que possa dar para a população daquela região (Mollo. M., *et al*, 2007).

O aeroporto Internacional 4 de Fevereiro é o principal aeroporto do país. Desde os tempos remotos que tem um papel preponderante na economia do país, e no desenvolvimento da região. Visto ser o único aeroporto a ligar o país com o resto do mundo, durante muitos anos.

A economia da capital é fortemente dependente do sector aéreo, tendo por base o aeroporto de internacional 4 e Fevereiro que favorece as actividades relacionadas com o turismo e o comércio local. O aeroporto está a ser um importante condutor para o desenvolvimento do país, particularmente na cidade de Luanda, onde se movimenta a maior parte do tráfego.

São as infraestruturas aeroportuárias que acolhem os transportes aéreos, sector de grande relevância para a economia de um país, por sua vez está ligado ao sector do turismo, um sector beneficia o outro, originando riqueza para o país.

O AIL torna-se importante, por estar localizado na cidade, o que prevalece sobre o novo aeroporto que está em fase de construção, a 40 km da cidade. Pela sua localização facilita o turismo de negócios e para a visita de familiares.

A nível dos transportes aéreos, em Angola existem grandes empresas nacionais que contribuem para economia do país como, TAAG - Linhas Aéreas de Angola e Angola Air Charter, são empresas que operam no mercado interno e no exterior.

Através do gráfico, pode-se observar quais os aeroportos que mais se destacam no país a nível de tráfego de passageiros, num horizonte temporal de seis anos e com uma amostra de vinte seis aeroportos.

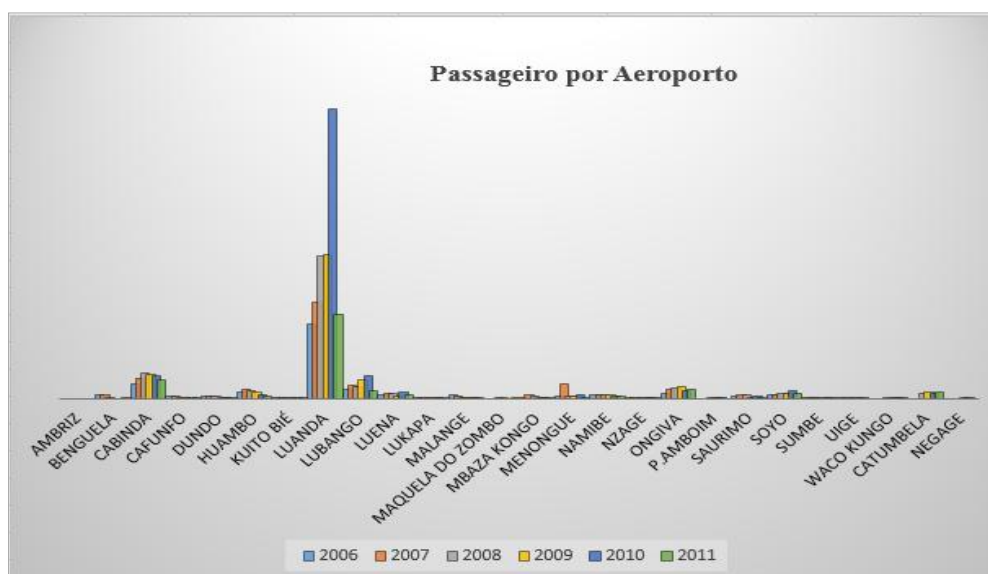


Figura 20 - Passageiros por Aeroporto

Fonte: Elaboração Própria a partir do Anuário de 2011 do INAVIC

O aeroporto com maior movimento de passageiros é o aeroporto de Luanda, seguido do de Cabinda, Lubango, Huambo, Ondjiva, Catumbela. Em 2010, houve um aumento considerável do tráfego de passageiros no aeroporto de Luanda face aos outros anos.

O aeroporto 4 de Fevereiro é o mais importante e movimentado aeroporto nacional, por ser o único de carácter internacional, e por estar localizado na capital do país, cidade com maior atividade económica em Angola e, onde está concentrada uma grande parte da população. O défice que ainda se apresenta nas infraestruturas ligadas ao transporte, a inexistência de uma rede de transporte de longo curso, de carga e passageiro, no país coloca o aeroporto 4 de Fevereiro numa posição privilegiada, beneficiando a população e empresas, nas suas mais variadas necessidades.

O actual aeroporto de Luanda tem um grande impacto socioeconómico em Angola. Muitos agentes económicos, particularmente, utilizadores da economia informal no país, utilizam o transporte aéreo para seus negócios.

O aeroporto por estar na capital do país a onde possui a melhor rede hospitalar do país, beneficia no transporte de passageiros acidentados que trabalham nas plataformas petrolíferas.

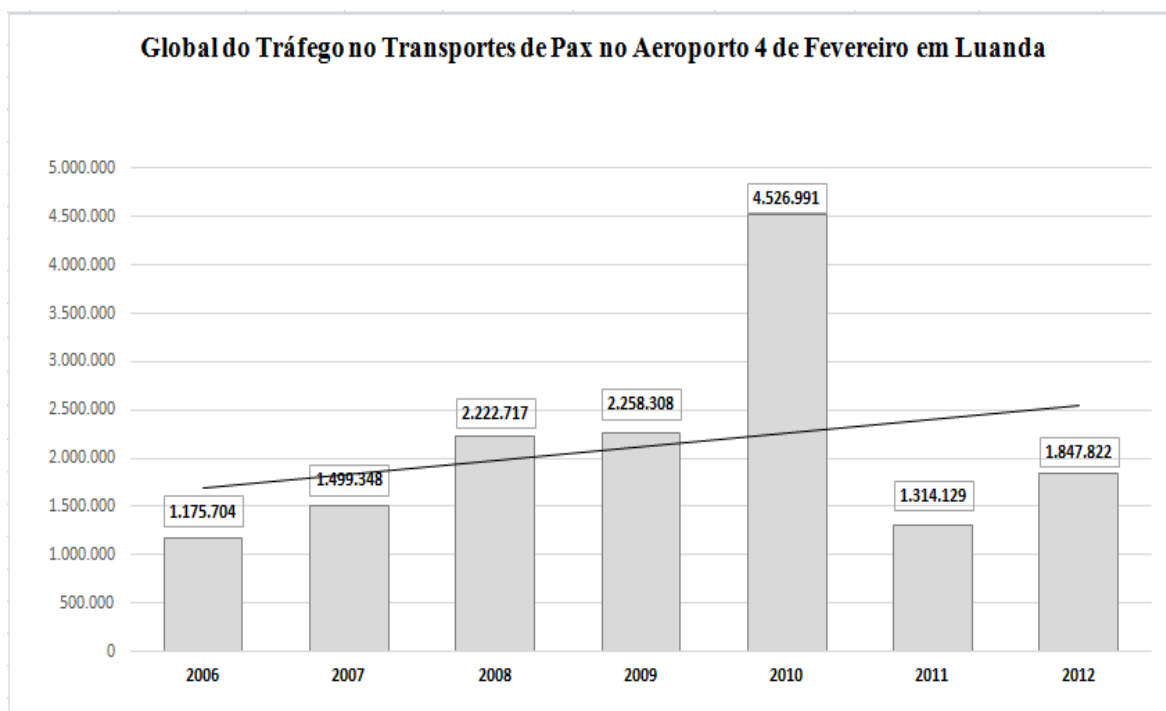


Figura 21 - Tráfego Anual de Passageiros no Aeroporto 4 de Fevereiro em Luanda

Fonte: Elaboração Própria a partir do Anuário do INAVIC, 2011 - Relatório e Contas da ENANA, 2012

Como se pode verificar, o transporte de passageiros no AIL teve uma tendência crescente pouco significativa, excepto em 2010, que teve o seu pico mais alto, como já referido anteriormente, ou seja o aeroporto transportou o dobro dos passageiros em relação aos anos anteriores, provavelmente por causa do grande evento que o país acolheu, CAN 2010 e de alguns eventos ligados ao turismo de negócio realizados na FILDA (Feira Internacional de Luanda). Em 2011 teve uma queda expressiva do tráfego devido à crise financeira mundial, mas em 2012 já demonstrou sinais de recuperação no tráfego de passageiros.

Em 2012 a ENANA facturou na actividade aviação o valor de 60.295.434,64 USD contra UDS 58.925.590,24 de 2011. Os valores demonstram o crescimento do sector aéreo, refletindo importância dos aeroportos no país, nomeadamente para a população em geral. Enquanto em sobrevoos a empresa facturou o valor de USD 27.717.893,00 em 2012 (Relatório de Contas, 2012).

Em 2012 o seu Resultado Líquido da empresa foi positivo em 40.409.059 AKZ, tendo sido pago de imposto ao Estado o valor de 21.758.724 AKZ.

No que diz respeito ao emprego, o aeroporto proporciona cada vez mais empregos para a população da região, devido ao crescimento do tráfego nos últimos anos.

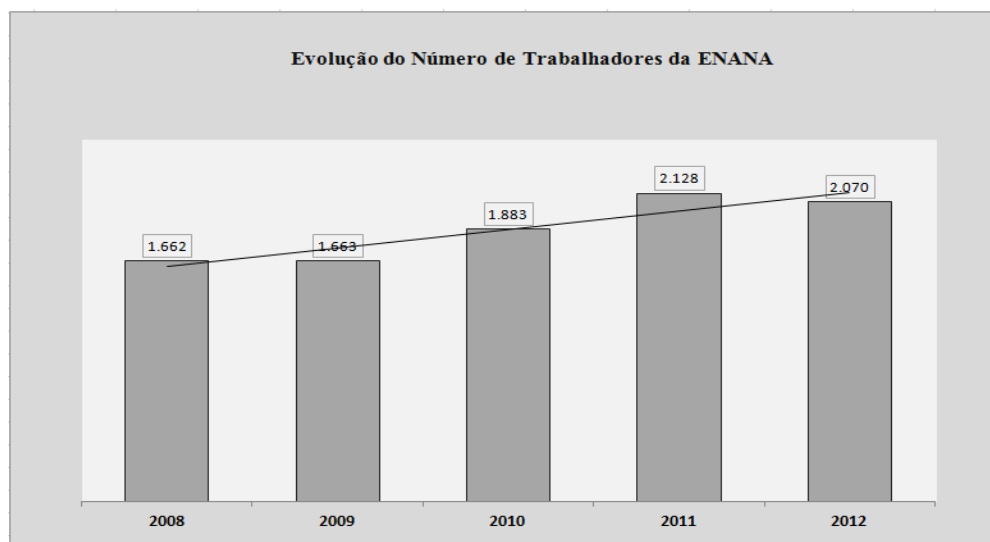


Figura 22 - Evolução do Número de Trabalhadores da ENANA, EP

Fonte: Elaboração Própria a partir dos dados cedidos pelo GEPE – ENANA EP., 2012; Relatório de Contas, 2012

A ENANA, contou com uma força de trabalho crescente durante os últimos cinco anos, como se pode verificar graficamente, ou seja, o número de colaboradores tem aumentado durante os últimos anos (ENANA, EP, 2012).

O aeroporto de Luanda por ser o maior, e por ter o maior número de tráfego do país, emprega mais trabalhadores do que os outros aeroportos, tanto na actividade aeronáutica, como na não aeronáutica que é uma área actualmente recente no aeroporto que gerou alguns empregos, favorecendo a população da capital na diminuição do desemprego. E mais uma vez, o benefício da localização por estar na cidade, o trajecto para o aeroporto ser mais facilitado para seus colaboradores e passageiros.

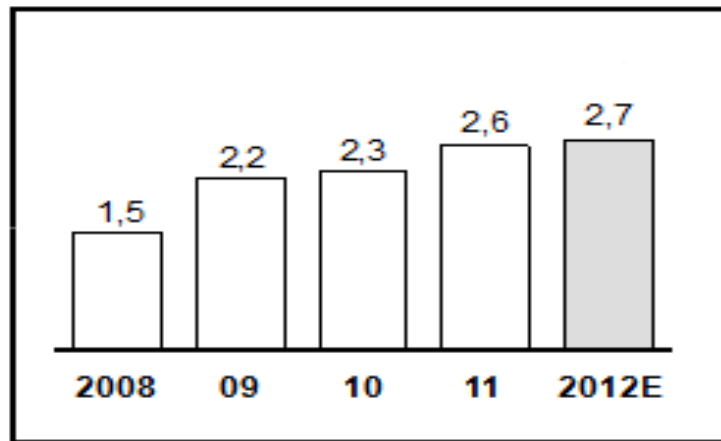


Figura 23 - Evolução do Tráfego no Aeroporto 4 de Fevereiro

Fonte: ENANA-EP, 2012

Através da Figura 23, podemos verificar que o tráfego em geral do AIL tem crescido nos últimos anos. Segundo a ENANA, o tráfego global no AIL tem aumentado também por causa do incremento do tráfego internacional, com o início de actividade de novas companhias aéreas internacionais e claro com aumento da importação de mão-de-obra qualificada.

Com a reabilitação, ampliação e modernização do Aeroporto 4 de Fevereiro, este passou a ter uma pequena actividade comercial, o que até a poucos anos atrás não havia, beneficiando as contas do aeroporto com as receitas não aviação e também na oportunidade de emprego para a população de Luanda. O aeroporto tornou-se mais atractivo para a população da região devido à existência nos seus terminais, de bancos, restaurantes, casas de câmbio, agências de turismo, lojas da TAAG, entre outras. Algumas com horário a tempo integral, o que facilita sobretudo a população que vive em redor do aeroporto.

CAPITULO 3

Metodologia

Neste capítulo apresenta-se o percurso metodológico utilizado nesta investigação. Para tal identificam-se e discutem-se os objectivos do estudo, descreve-se a abordagem metodológica do estudo de caso enquanto metodologia de investigação científica, discutindo-se a sua implementação, os seus pontos fortes e fraquezas.

Identificam-se e discutem-se as fases de condução do estudo de caso, com especial destaque para a fase de recolha de dados, de cariz qualitativo e quantitativo (realização de breves entrevistas com diversos responsáveis dos vários players em torno do objectivo da investigação a fim de se ter sucesso para a obtenção dos referidos dados, muitos eles de elevado valor histórico nas relações entre Portugal e Angola.

3.1 Objectivos do estudo

A elaboração desta dissertação tem como objetivo estudar a importância e a evolução do desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias em Angola, em particular a principal infraestrutura aeroportuária no país, o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda. Com o presente estudo, pretende-se responder à seguinte questão: Qual a real importância do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda para o desenvolvimento da região e do país? Para tal, torna-se necessária a resposta a vários objetivos propostos e identificados no trabalho.

Os aeroportos têm como fim primordial facilitar as operações dos aviões nas suas descolagens e aterragens em suas infraestruturas, portanto não é de estranhar que a evolução e transformação de ambos elementos, aeroporto e o avião que desde os tempos remotos andam em paralelo (Cruzado, 2008).

Será um estudo que vai abranger toda a área relacionada com a aviação civil em Angola, em especial as infraestruturas aeroportuárias, que são a base para o funcionamento dos transportes aéreos. Num país com a dimensão de Angola, não se pode colocar a hipótese da inexistência de transportes aéreo, seria uma queda drástica para economia, provocando repercussões praticamente em todos os sectores.

O estudo terá em especial atenção na investigação da evolução e desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias aliado ao desenvolvimento da aviação civil em Angola ainda, os papéis da ENANA, EP como gestor aeroportuário, do INAVIC como entidade reguladora da aviação civil em Angola, a evolução do conceito de aeroporto, a viabilidade económica dos aeroportos em Angola, na representação da mudança dos QFU (Direcção Magnética da Pista) do aeroporto 4 de Fevereiro, a importância da reabilitação dos aeroportos em Angola, um estudo mas abrangente do principal foco do trabalho, Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, algumas estratégias de melhoria a nível dos Bombeiros, o futuro destino do aeroporto 4 de Fevereiro depois da abertura do novo aeroporto em fase de construção em Luanda, estratégias para diversificação do negócio, estratégias para o melhoramento da gestão do aeroporto, e ainda estratégias para o desenvolvimento das províncias em Angola de maneira que os aeroportos destas regiões consigam captar mais tráfego, beneficiando o aeroporto e a população destas províncias.

Em termos metodológicos, pretende-se utilizar a análise exploratória de dados, a utilização da análise dos dados qualitativos e quantitativos.

3.2 Abordagem Metodológica

Com base na metodologia do estudo de caso, investiga-se a importância e a evolução do desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias em Angola, em particular a principal infraestrutura aeroportuária no país, o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda. A utilização do estudo de caso como metodologia de suporte da investigação diz respeito a uma abordagem de investigação que se debruça sobre uma situação específica, que se supõe ser única ou especial, pelo menos em alguns aspectos, visando a descoberta de algo essencial e característico e, conseqüentemente, compreender de forma global o problema a investigar, nomeadamente, a evolução e o desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias em Angola, com especial destaque para o AIL (Ponte, 2006).

Deste modo, a opção metodológica do estudo de caso para esta dissertação prende-se com a necessidade de analisar em profundidade a evolução e o desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias em Angola, com especial destaque para o AIL, bem como a sua real importância para o desenvolvimento do país e da região.

A escolha do estudo de caso como metodologia de investigação justifica-se, pois procura-se encontrar interações, em que o objectivo é descrever e analisar os factos e

situações inerentes ao problema de investigação (uma situação específica que ocorreu no panorama nacional angolano da aviação civil/infraestruturas aeroportuárias) bem como poder tirar ilações para conhecimento da dinâmica do respetivo fenómeno.

A história da utilização do estudo de caso como metodologia de investigação encontra-se associada por períodos de uso intenso e por períodos de não utilização, tendo o seu uso sido iniciado em França no período compreendido entre 1900 e 1935, data a partir da qual foi alvo de várias críticas associadas à sustentabilidade das metodologias qualitativas. No entanto, os anos 60 levaram ao reposicionamento destas metodologias face às preocupações emergentes com as metodologias quantitativas, existindo ainda hoje, no entanto, algum cepticismo assente naquelas que são consideradas as fraquezas destas metodologias, em particular, do estudo de caso (Pimentel, 2006).

Todavia, um estudo de caso representa a procura pela verdade através de uma análise profunda de um objecto de estudo, estando a decisão pela utilização deste método dependente do que será investigado e definido *à priori*. Para a utilização do estudo de caso torna-se necessária a reunião de algumas condições, nomeadamente, com: (a) a questão de pesquisa que é colocada; (b) o grau de controlo que um investigador tem sobre os eventos e (c) a contemporaneidade do estudo (Yin, 1994).

O estudo de caso conta com muitas técnicas utilizadas pelas pesquisas históricas, mas acrescenta duas fontes de evidências que geralmente não são incluídas no repertório de um historiador: observação directa e séries sistémicas de entrevistas (Yin, 2001). O mesmo autor defende que o estudo de caso possui a vantagem de poder lidar com uma variedade maior de evidências.

A finalidade do estudo de caso é sempre uma pesquisa sistémica, ampla e integrada, com o objectivo de preservar e compreender em profundidade e de forma detalhada o caso no seu todo e na sua unicidade. Por essa razão, vários autores preferem chamar o estudo de caso de estratégia, em vez de metodologia de investigação.

Na literatura encontramos algumas classificações para os tipos de estudo de casos existentes, tendo Otley e Berry (1994) identificado quatro tipos:

- (a) o estudo de caso exploratório;
- (b) o estudo de caso crítico;
- (c) o estudo de caso ilustrativo ou exemplificativo;
- (d) o estudo accidental.

No presente trabalho, o estudo de caso utilizado é do tipo ilustrativo/ exemplificativo, no sentido em que a sua escolha fornece um contexto adequado para a resposta às questões de investigação concretas, permitindo ao investigador analisar processos sociais chave, como é o caso da análise da importância e da evolução do desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias em Angola, em particular a principal infraestrutura aeroportuária no país, o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda. Devido ao reduzido número de agentes que compõem a indústria aeronáutica angolana, o caso de estudo abordado na presente investigação é único no panorama nacional angolano, torna-se de especial interesse para o investigador e pode contribuir para o conhecimento a nível mais geral, podendo-se enquadrá-lo na teoria referente à literatura sobre o tema em questão.

O estudo de caso da presente dissertação foi realizado em três fases: a da preparação, a do desenvolvimento e a da finalização, que irão ser descritas em seguida.

Na fase da preparação, após a escolha do tema a ser abordado, fez-se uma revisão da literatura relevante para enquadrar o tema na teoria.

Simultaneamente, procedeu-se à etapa da selecção do caso " evolução do desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias em Angola, em particular a principal infraestrutura aeroportuária no país, o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda". Esta etapa de escolha do caso não foi morosa, uma vez que a escolha do caso se deveu ao seu interesse e ao facto de se tratar de uma situação específica e rara no panorama da aviação civil/ infraestruturas aeroportuárias em Angola. Em seguida, procedeu-se à etapa da selecção de dados.

Após a conclusão com sucesso destas duas últimas etapas, procedeu-se à fase de desenvolvimento. Nesta fase, foram efectuadas breves entrevistas em Luanda (ENANA, INAVIC) e em Lisboa (INAC), aos vários players relacionados com o objeto de investigação a fim de recolha de dados quantitativos e qualitativos.

Em seguida, procedeu-se à etapa do estabelecimento de conexões entre os dados recolhidos com vista dar respostas às questões de investigação.

Após a conclusão com sucesso desta última etapa, a fase de desenvolvimento, procedeu-se à fase de finalização, com início na etapa de desenvolvimento escrito de um relatório de estudo de caso.

3.3 Preparação da Selecção dos Dados

Nesta secção descrevem-se as principais actividades desenvolvidas para a preparação da selecção dos dados utilizados no estudo de caso.

Em primeiro lugar, procedeu-se à definição do processo operacional de recolha de dados secundários, nomeadamente o planeamento, contacto e agendamento de várias entrevistas na ENANA, INAVIC, em Luanda; e no INAC, em Lisboa.

As múltiplas fontes de dados utilizadas para o estudo de caso em investigação, foram:

- *Escritos Séries Temporais Ad hoc*: Relatórios de Contas ENANA, INAVIC;
- Relatórios de Tráfego do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, em Lisboa (ENANA);
- Revistas e outras publicações ENANA; Ministérios;
- Publicações sobre indústria aeronáutica;
- Documentos históricos em Luanda e em Lisboa.

3.4 Análise e Relacionamento dos Dados

Durante o processo de recolha de dados delineada para o presente trabalho e seu tratamento, houve a necessidade de avaliação dos dados recolhidos e estabelecimento de conexões, de modo a efectuar-se uma correcta validação e avançar no processo de investigação.

Como foram utilizadas múltiplas fontes de recolha de dados, criaram-se condições para uma triangulação dos dados durante a sua análise. Esta triangulação tornou-se fundamental no estudo de caso, de forma a confirmar a validade dos processos.

CAPITULO 4

Discussão de Resultados

4.1 Análise e Discussão de Resultados

Neste Capítulo, da análise dos resultados, podemos averiguar que o desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias em Angola, durante muitos anos foi uma miragem, estava estagnado, devido ao extenso período de guerra que o país atravessou.

Angola possui uma boa rede de aeroportos que cobre todo o território nacional. Desde a administração portuguesa que os aeroportos angolanos não beneficiavam de melhorias substanciais nas suas infraestruturas, a manutenção era precária, a construção de novas infraestruturas, nem se pensava, com o passar dos anos estas foram-se degradando. Em tempo de guerra, as infraestruturas mais usadas foram as aeroportuárias, era mais seguro fazer uma viagem de avião do que de carro, as estradas não ofereciam segurança nenhuma e as linhas férreas estavam completamente degradadas.

Após o final da guerra, o Governo começou a investir fortemente na reconstrução do país, especialmente nas infraestruturas ligadas ao transporte. Esse investimento que só foi possível realizar-se com a ajuda do seu primeiro parceiro após o final da guerra, a China, através de linhas de crédito, e com as suas empresas especializadas na construção de infraestruturas.

Com a implementação do Programa de Investimento Público, patenteado pelo Governo em 2009, foram reabilitados alguns aeroportos nacionais e construídos de raiz quatro aeroportos, ainda espera-se a conclusão do novo aeroporto de Internacional na capital do país.

A aviação em Angola desde os tempos remotos que evoluía rapidamente, devido à actividade económica da antiga província ultramarina portuguesa já ser considerada dinâmica, inclusive a nível de tráfego, o aeroporto de Luanda comparativamente com os outros aeroportos de administração portuguesa, ocupava o segundo lugar depois do aeroporto de Lisboa. O que já obrigava na altura a ter infraestruturas cada vez melhores, com capacidade para receber os novos tipos de aeronaves da época. Angola enquanto colónia Portuguesa foi um dos países com maior número de aeródromos construídos.

Actualmente, a reabilitação dos aeródromos está direccionada para a construção de infraestruturas capacitadas para receber os novos tipos de aeronaves, e com equipamentos cada vez mais sofisticados para auxílio da navegação aérea.

Os dois órgãos máximos que controlam a aviação civil em Angola são: O INAVIC, EP como agente regulador, tutelado pelo Ministério dos Transportes, e a ENANA, EP que faz a gestão dos vários aeródromos no país, nos últimos anos, tem feito um trabalho gratificante na

reabilitação dos aeroportos espalhados pelo país. A empresa tem tido custos com a gestão de alguns aeródromos nas províncias sem viabilidade económica.

O conceito de aeroporto, já não é o mesmo de anos atrás, pois os aeroportos nos dias de hoje, já não são vistos apenas como infraestruturas para aterragem e descolagem de aeronaves, mas sim, direccionados para o desenvolvimento das actividades comerciais. Inclusive a maior parte dos aeroportos no mundo têm diversificado o seu core business, investindo em cidades aeroportuárias e aerotropolis.

Independentemente da abertura no novo aeroporto em Luanda, o actual aeroporto deve manter-se em funcionamento, primeiro pela importância que ele têm para a população residente em Luanda, para os turistas de negócio e lazer, segundo por ser um aeroporto com características internacional, terceiro pelo seu contributo que este dá à economia do país e principalmente para a cidade de Luanda, e quarto pelo custo que a ENANA teve recentemente em reabilitá-lo.

Com o movimento de aeronaves a crescer, o tráfego passageiros também a crescer mesmo que pouco significativo, aclamando o ano de 2010 que teve um crescimento brutal, o investimento em novos equipamentos de auxílio à aviação, e para as companhias aéreas, como o sistema CUTE, as melhorias na modernização e ampliação dos dois terminais e parques de estacionamento, levaram ao aumentando da capacidade do aeroporto, entre outros benefícios, portanto conclui-se que o aeroporto internacional 4 de Fevereiro tem uma estrutura bem posicionada no mercado.

A análise externa permitiu conhecer o ambiente externo do país a nível político, económico, social, tecnológico. Consideramos que melhorou bastante face aos anos anteriores em período de guerra, ainda existe muita burocracia e entraves à entrada de novas empresas, mas já se nota mudança em vários sectores, observa-se estabilidade política. Angola faz parte de diversas organizações internacionais e regionais, incluindo a SADC, a ICAO, a IATA, entre outras. Ainda vários acordos bilaterais, todos em prol do desenvolvimento sócio-económico de Angola. Após a análise Swot, pode-se verificar que os pontos fortes e as oportunidades prevalecem aos pontos fracos e às ameaças. Portanto, para torná-las em forças sugeriu-se algumas estratégias para melhoria do aeroporto.

No que se refere às principais entidades presentes no aeroporto, existem muito poucas empresas de handling a operar no aeroporto, devido aos entraves para entrada de novas empresas. Mesmo com o tráfego de carga a diminuir devido à opção da população nos outros meios de transporte como, marítimo, rodoviário e ferroviário, o terminal de carga do AIL, está

completamente desajustado para o tráfego actual, pois foi construído para albergar mercadoria de aeronaves mais pequenas na época.

Confirma-se que a infraestrutura aeroportuária mais importante do país é o aeroporto internacional 4 de Fevereiro, por ser o único de carácter internacional, e impulsor para o desenvolvimento da capital e do país. Foi o único aeroporto que em tempo de guerra ligava o país com o resto do mundo e ainda continua a fazê-lo.

No que se refere à segurança, safety é mais preocupante que a security, devido o que tem acontecido, como as quedas de aeronaves nas regiões do país, e por a TAAG ter entrado na lista negra da UE. Mas com a abertura do centro de formação da TAAG para TMA parte 147 da UE com parceria da TAP, espera-se uma melhor performance por parte da manutenção de seus aviões. Quanto à vertente de security, o aeroporto já começa apresentar condições para o controlo contra actos ilícitos, com os seus modernos aparelhos de deteção de metais, pórticos, RX, entre outros, e policiamento de todo o tipo, fazendo a vigilância em todo aeroporto tanto no lado ar como no lado terra.

4.2 Síntese Conclusiva

Com a elaboração do trabalho de investigação pode-se concluir que as infraestruturas aeroportuárias em Angola durante longos anos não beneficiaram de melhorias e nem de construção de novas infraestruturas, devido ao conflito armado que o país atravessou, mas com a chegada da tão desejada paz, o Governo começou a investir na reabilitação dos aeródromos já existentes, e na construção de novas infraestruturas aeroportuárias.

A reabilitação das infraestruturas aeroportuárias começou precisamente em 2009. Após a conclusão das obras de reabilitação do AIL, este passou a ter uma maior capacidade de atendimento de passageiros.

O transporte aéreo em Angola melhorou bastante face aos anos anteriores de guerra, nota-se uma evolução a nível dos serviços prestados pelo aeroporto.

O aeroporto de Luanda é o que apresenta maior volume tráfego em tudo, tanto de carga, como passageiros, seguido do aeroporto de Cabinda, os outros quase sem expressão. É na capital que está centralizada a maior actividade económica do país.

O país necessita de mais aeroportos internacionais com voos regulares, pelo menos nas províncias consideradas estratégicas como o segundo pólo de desenvolvimento do país.

“Os aeroportos constituem elementos fundamentais para o desenvolvimento económico de uma região, além de exercerem papel estratégico para a integração nacional.

Exercem forte indução de negócios e de novos empreendimentos e possibilitam a expansão das atividades de turismo, especialmente o inter-regional, bem como promovem efeitos positivos para a geração de empregos, especialmente indirectos, dadas a extensa rede de actividades conexas que se desenvolvem por meio das actividades do transporte aéreo e da infraestrutura aeroportuária” (Lopes, 2004).

Dai que a construção e reabilitação das infraestruturas aeroportuárias nas províncias irá promover uma maior integração regional e o crescimento económico destas regiões.

Quanto à economia, o país passou de uma economia sem expressão para uma economia emergente que tende para uma economia de mercado. A taxa de crescimento do PIB tem tido um crescimento considerável, as projecções futuras apontam para um ritmo de crescimento satisfatório. Com a economia e a população de Angola a crescer, só acrescenta vantagem para o país, rumo ao desenvolvimento. Tornando-se numa mais-valia para o sector dos transportes aéreos, que automaticamente vai-se reflectir nas infraestruturas aeroportuárias.

A taxa de desemprego ainda é alta mas tem vindo a diminuir nos últimos anos, e com abertura dos novos aeroportos e a reabilitação, vai estimular os outros sectores da economia, como o turismo, serviços, entre outros, podendo gerar mais emprego.

Para um país com a vastidão de Angola, com milhares de quilómetros de estradas, pontes, transportes ferroviários, redes de transportes, ainda deficitários, os aeroportos jogam um papel preponderante no desenvolvimento da economia e são o garante da ligação rápida e eficaz entre regiões muito afastadas, promovendo assim o progresso.

Nos dias de hoje, os aeroportos não têm só como sua fonte de receitas provenientes da actividade aeronáutica, e nem só do comércio de seus terminais. Os aeroportos procuram diversificar seus negócios investindo nas Cidades Aeroportuárias e Aerotropolis.

Já se nota em alguns aeródromos do país, a existência de comércio em seus terminais, especialmente, o aeroporto 4 de Fevereiro.

O transporte aéreo é de uma utilidade tanto pública como privada, neste contexto, a aviação é considerada estratégica tanto para o governo, como para as empresas, devido às suas vantagens como: segurança, comodidade, rapidez, e é ideal para transportar mercadorias urgentes e perecíveis, transporte de enfermos, transporte de órgãos, entre outros. No que concerne o turismo, proporcionou aos turistas um maior leque de destinos, aumentando assim as receitas turísticas (Oliveira, 2009).

O sector do turismo, é de extrema importância para a análise do tráfego que por sua vez vai-se refletir directamente na actividade do aeroporto. Este sector tem demonstrado grande crescimento. Os turistas vêm, em ordem de relevância, da Europa, de África, da Ásia, da América, do Médio Oriente e da Austrália.

Na lista dos principais países emissores da Europa, Portugal apresenta um maior número de entradas nas fronteiras de Angola, seguido da França e do Reino Unido.

Quanto a África, os países que mais se destacaram com o maior número de entradas são países vizinhos, tendo ficado em primeiro lugar a África do Sul, seguido da Namíbia, talvez por serem os países com mais recursos humanos qualificados, e com maior poder económico face aos outros países de África.

Por parte do Continente Asiático e Americano, lideram nas entradas a China e o Brasil seguido dos Estados Unidos da América, com certeza devido as parcerias existentes entre os países.

Os principais motivos para o incremento do turismo, foi o turismo de Negócios e de Serviços (Boletim do Estatístico do Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola, 2012).

Este clima favorável em termos de fluxo de entradas de turistas, deve-se ao excelente desempenho da economia angolana nos últimos anos, que tem atraído cada vez mais investidores estrangeiros dos quatro cantos do mundo. Portanto, com turismo a prosperar no país, será benéfico para o negócio aeroportuário.

Quanto ao negócio aeroportuário, com as tarifas aeroportuárias a crescerem, o volume e negócio da ENANA tem aumentado anualmente.

No nosso ponto de vista, podia-se fazer um hub para a TAAG no aeroporto de Catumbela com ligações para as províncias mais a sul do país e, com os países da África Subsariana.

Luanda necessita de um aeroporto novo, tanto em dimensão, como em eficiência e flexibilidade, que reforce a sua atractividade internacional. O Governo já está a investir na construção de um novo aeroporto para a capital do país, que será benéfico para fazer face ao rápido crescimento económico do país, garantindo um aumento energético nas redes de logística do país.

A aviação chega a ser um motor para o desenvolvimento de um país. Segundo a IATA com um dado espantoso faz uma analogia referindo que *“se a aviação fosse um país, o seu PIB faria com que se colocasse no 16º posto na hierarquia das economias mundiais”*, o sector contribui com 3,5% para economia mundial. Em África, na actividade económica, a

aviação contribui com 67.800 milhões e 6,7 milhões em postos de trabalho (IATA, 2013). O papel dos aeroportos é predominante para o desenvolvimento dos transportes aéreos.

É estratégico e fundamental investir em infraestruturas em Angola, relativamente nas infraestruturas aeroportuárias, para relançar os sectores da economia como, a indústria, turismo, pescas, agricultura, pecuária, serviços, para facilitar canais de distribuição (logística), e proporcionar um crescimento sustentável do país.

Segundo Oliveira, apesar dos principais meios de transportes como, aéreo, marítimo, ferroviário, utilizados para o transporte de carga e pessoas, com o desenvolvimento do avião, os outros meios de transportes passaram a ser menos utilizados no transporte de passageiros, o avião permite chegar mas rapidamente a qualquer ponto do globo, com uma certa comodidade invejável e classe acessível. Este desenvolvimento trouxe uma maior socialização e vivências entre culturas.

O avião é o meio de transporte para o qual muitas empresas Angolanas utilizam para uma mais rápida resolução dos seus problemas, como por exemplo deslocações de cargas, correspondência, empresários, executivos e técnicos, com a finalidade de trabalho ou negócio. O aeroporto mais usado para esse fim, é o aeroporto 4 de Fevereiro por ser o único internacional e localizado na capital, região do país onde é mais dinâmica a actividade económica.

CAPITULO 5

Conclusão

5.1 Principais Conclusões

Através da pesquisa, durante a realização do presente trabalho, pode-se concluir que as infraestruturas aeroportuárias em Angola durante longos anos não beneficiaram de melhorias e nem de construção de novas infraestruturas, devido ao conflito armado que o país atravessou, mas com a chegada da tão desejada paz, o Governo começou a investir na reabilitação dos aeródromos já existentes, e na construção de novas infraestruturas aeroportuárias.

A reabilitação das infraestruturas aeroportuárias começou precisamente no ano de 2009. Após a conclusão das obras de reabilitação do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda, este passou a ter uma maior capacidade de atendimento de passageiros.

O transporte aéreo em Angola melhorou bastante face aos anos anteriores de guerra, notando-se uma evolução a nível dos serviços prestados pelo aeroporto.

Para um país com a dimensão geográfica de Angola, com milhares de quilómetros de estradas, pontes, transportes ferroviários, redes de transportes, ainda deficitários, os aeroportos jogam um papel preponderante no desenvolvimento da economia e são o garante da ligação rápida e eficaz entre regiões muito afastadas, contribuindo para a promoção do progresso.

Nos dias de hoje, os aeroportos não têm só como sua fonte de receitas provenientes da actividade aeronáutica, e nem só do comércio de seus terminais. Os aeroportos procuram diversificar seus negócios investindo nas Cidades Aeroportuárias e Aerotropolis.

Torna-se imperioso investir em infraestruturas em Angola, relativamente nas infraestruturas aeroportuárias, de modo a relançar os sectores da economia como, a indústria, turismo, pescas, agricultura, pecuária, serviços, entre outros, visando um crescimento sustentável do país.

5.2 Sugestões Estratégicas

Nesta secção vai-se apresentar alguns pontos para recomendações e sugestões nas mais variadas áreas da aviação civil, em Angola.

a) Melhoria para o sistema de trabalho na Entidade Reguladora INAVIC

A credibilidade do funcionamento do sistema aéreo é um fator indispensável para os custos e riscos associados aos investimentos no País. Dai que, os mecanismos de segurança, a regulamentação na aviação, são de uma extrema importância para a aviação, e o principal de tudo são as vidas humanas (Oliveira, 2009).

Portanto, para o bom funcionamento da aviação em Angola, cabe ao INAVIC como entidade reguladora da aviação civil, elaborar mais regulamentação, abrangendo todo o funcionamento da actividade aeronáutica, todos aeródromos nacionais, e toda actividade económica.

O INAVIC deverá ainda elaborar seus procedimentos para cada aérea da actividade da aeronáutica, de maneira a facilitar o trabalho de seus colaboradores sem que lhes dê margem para erro. E por final, o mais importante, investir na formação específica para cada área. Dar formação continua e treino para seus colaboradores.

b) Melhoria da actividade dos Bombeiros no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro

O Serviço de bombeiros é um dos setores safety mais importantes do aeroporto, pelo que é considerada prioritária a disponibilização de regulamentação técnica específica para regular a atividade deste setor.

Nesta perspetiva, alguns dos Estados membros da ICAO desenvolvem individualmente regulamentação nacional, de maior ou menor complexidade, com o objetivo de regularem a atividade safety dos seus aeroportos através da complementaridade da regulamentação ICAO, tornando assim estas infraestruturas operacionalmente mais fiáveis.

Este entendimento sobrevém da possibilidade da regulação internacional (ICAO) poder não se revelar suficiente para garantir plenamente a atividade dos meios de socorro aeroportuários.

Portugal não é exceção, sendo que a regulamentação nacional que estabelece a atividade dos Meios de Socorro dos Aeroportos, e que permite salvaguardar as omissões da regulamentação internacional, se encontra em fase formal de aprovação, depois de ter

congregado num único documento a obrigatoriedade de cumprimento de requisitos e recomendações do Anexo 14 e da CIA 24/2010 do INAC, dando assim corpo ao futuro Regulamento dos Meios de Socorro dos Aeródromos que prevê também a obrigatoriedade de cumprimento de requisitos até agora adotados como condutas de “boas práticas” e unanimemente considerados de importância fundamental por permitirem garantir uma maior fiabilidade da operação dos Meios de Socorro dos Aeroportos.

Este documento atualmente designado por **Projeto de Regulamento dos Meios de Socorro** é já utilizado como referência pelo Instituto Nacional de Aviação Civil no âmbito das inspeções efetuadas classificando a inobservância dos requisitos constantes neste documento como “Não-satisfaz” para efeitos de relatório de inspeção, avaliação das implicações operacionais e divulgação nas publicações aeronáuticas.

Quando a inobservância acima referida corresponde igualmente ao não cumprimento de uma norma constante do Anexo 14, nos casos em que, nos termos da legislação em vigor, esse cumprimento for exigível, a classificação atribuída é a de “Não-cumpre” para efeitos de relatório de inspeção, avaliação das implicações operacionais e divulgação nas publicações aeronáuticas.

Este documento, com aplicação generalizada a todos os tipos de aeródromos (aeródromos, aeroportos e heliportos) particulares ou públicos, caracteriza os Meios de Socorro a serem disponibilizados, em função do tipo de infraestrutura e do tipo de atividade aérea.

Salientam-se os fatos atrás referidos, expondo ainda a modesta opinião como um alerta para a eventual necessidade de Regulamentação Complementar na área da segurança operacional (safety) dos aeroportos, considerando a premissa de que o Aeroporto Internacional de Luanda “4 de Fevereiro” dispõe de meios de Salvamento e Luta Contra Incêndios de categoria 9, conforme o preconizado pelo Anexo 14 da ICAO.

Na área do Salvamento e Luta Contra Incêndios, a regulamentação internacional explana-se em 2 temas (Plano de Emergência do Aeródromo – PEA, e Salvamento e Luta Contra Incêndios - SLCI), e especifica 56 normas distribuídas por 16 áreas:

PEA: Generalidades, Centro de Operações de Emergência (COE), Posto de Comando Móvel (PCM), Sistema de comunicações, Exercícios de emergência e Emergências em ambiente hostil.

SLCI: Generalidades, Aplicação, Nível de proteção, Agentes extintores, Equipamento de salvamento, Acessos de emergência, Instalações, Sistema de alerta e comunicações e Pessoal.

A obrigação de cumprimento de apenas 20 normas, que se refletem unicamente em 8 das áreas especificadas permite inferir que neste documento as normas assinaladas como mandatórias (as de cumprimento obrigatório) não são sequer fundamentais mas simplesmente aquelas que obtiveram a concordância de cumprimento por parte de todos os Estados membros da ICAO.

As restantes 36 normas que abrangem todos os 14 temas e que se encontram expressas sob a forma de recomendação por não terem obtido a concordância de cumprimento por parte de todos os Estados membros da ICAO, mesmo que fossem interpretadas como de cumprimento obrigatório, não permitiriam a regulação de áreas fundamentais como a formação, a qualificação, o treino e a constituição dos turnos de serviço.

Entende-se assim que para garantir a consecução dos objetivos acometidos pela ICAO aos Serviços de Salvamento e Luta Contra Incêndios dos aeroportos, a observância de normas mandatórias mesmo que complementada pelo cumprimento de normas recomendadas não se revela suficiente para garantir a capacidade operacional dos aeródromos na intervenção, persistindo assim a necessidade de serem definidos requisitos complementares que regulem a atividade da segurança operacional.

Desta forma, julga-se pertinente que possa vir a ser considerado o estudo, desenvolvimento e implementação de procedimentos/requisitos complementares ao Anexo 14 da ICAO, ajustados às especificidades circunstanciais do Aeroporto Internacional de Luanda “4 de Fevereiro” que possam potenciar a fiabilidade da sua segurança operacional em áreas como aquelas que seguidamente se apresentam:

1. Nível de proteção:

- *Definição dos critérios que implicam a alteração do nível de proteção e quais as suas implicações na categoria de SLCI*
(ex.: alteração da categoria de SLCI atribuída ao aeroporto, para receber uma aeronave de maior exigência)
- *Definição dos critérios a adotar quando não é possível cumprir com todos os requisitos da categoria de SLCI atribuída ao aeroporto*

(ex.: alteração do número mínimo de equipamentos de apoio da categoria atribuída ao aeroporto)

2. Agentes extintores

- *Definição dos critérios para que excedentes de água, espumífero e pó químico que possam ser considerados como reserva*
+(ex.: os agentes necessários à execução de um tapete de espuma são considerados reserva?)
- *Definição dos critérios para classificação de água, espumífero e pó químico como quantitativos mínimos de agentes extintores*
(ex.: os agentes extintores das viaturas de apoio podem ser consideradas como reservas?)
- *Definição dos critérios de reabastecimento de água, espumífero e pó químico para garantir o reabastecimento em tempo útil*
(ex.: o reabastecimento para ser eficaz, em quanto tempo tem que ser efetuado?)

3. Equipamentos de apoio

- *Definição dos critérios de substituição de equipamentos de apoio com anomalias*
(ex.: quando uma tesoura de desencarceramento tem as lâminas rombas, está operativa?)
- *Elaboração de “Cadastros individuais” para todos os equipamentos de apoio*
(ex.: documento onde sejam registadas todas as ocorrências relativas a cada equipamento por forma a agilizar a manutenção preventiva)
- *Definição dos critérios de cumprimento do “Plano de manutenção” para todos os equipamentos de apoio*
(ex.: quem faz e como é executada a manutenção prevista pelo fabricante)

- *Definição dos critérios de verificação da operacionalidade dos equipamentos de apoio*

(ex.: a operacionalidade é verificada diariamente uma única vez ou sempre que entra em funções um turno? E como é que é feita? Através de uma check-list?)

4. Equipamento de proteção

- *Definição da composição, dos critérios de distribuição e de utilização do “equipamento de proteção individual”*

(ex.: o Equipamento de Proteção Individual tem cógula, tem Botas? É distribuído individualmente ou só ao turno de serviço? E como é feita a prevenção? Só com calças, com calças e botas?)

- *Definição da composição, dos critérios de distribuição e de utilização do “equipamento de proteção respiratória”*

(ex.: o Aparelho Respiratório Isolante de Circuito Aberto tem garrafa de reserva? É distribuído individualmente ou só ao turno de serviço? E as peças faciais como são distribuídas?)

5. Tempo de resposta

- *Definição do tempo de resposta dos veículos de apoio*

(ex.: têm que estar no teatro de operações ao fim de quanto tempo?)

- *Definição dos critérios de avaliação do teste do tempo de resposta*

(ex.: onde estão as viaturas, onde é que está e como é que está equipado o pessoal, quando é que para a contagem de tempo)

6. Acessos de emergência

- *Definição de “rotas preferenciais” com especial incidência nos corredores de aproximação e descolagem*

(ex.: levantamento das estradas que permitem a circulação das viaturas de combate a incêndios em aeronaves)

- *Definição dos critérios de atualização dos percursos e das condições de circulação nas rotas preferenciais*

(ex.: como são atualizados e com que periodicidade os percursos e as condições de circulação das viaturas de combate a incêndios em aeronaves)

- *Definição dos critérios de utilização dos “portões de emergência”*

(ex.: quem tem acesso, como tem acesso, quem mantém, com que regularidade são verificados)

7. Instalações

- *Definição dos critérios de implementação de “posições avançadas” e das suas condições de salubridade*

(ex.: quando é que são implementadas, quais as condições mínimas para permanência de pessoal)

8. Sistemas de comunicação e alerta

- *Definição dos critérios de verificação dos sistemas de comunicações e alerta*

(ex.: quem verifica, como verifica e com que periodicidade)

- *Definição dos critérios equipagem com sistemas de comunicações de veículos e equipas operacionais*

(ex.: quais os meios mínimos obrigatórios para equipas viaturas e equipas de pessoal)

9. Veículos

- *Definição dos critérios de substituição de veículos apoio e de combate a incêndios em aeronaves, com anomalias*

(ex.: quais as circunstâncias que determinam a substituição)

- *Definição dos critérios de cumprimento do “Plano de manutenção” de veículos de apoio e de combate a incêndios em aeronaves*
(ex.: quem faz e como é executada a manutenção prevista pelo fabricante)
- *Definição dos critérios de verificação dos sistemas auto das viaturas e dos sistemas de extinção instalados*
(ex.: quem verifica, como verifica e com que periodicidade)
- *Definição dos critérios de definição de inoperacionalidade de veículos e sistemas de extinção instalados*
(ex.: quais as anomalias que determinam a inoperacionalidade)

10. Pessoal

- *Definição dos critérios de Proficiência Operacional para o pessoal em funções*
(ex.: quais as condições clínicas, físicas e técnicas)
- *Definição das categorias funcionais e respetivo número de efetivos para constituição de um turno*
(ex.: qual a hierarquia e o número de efetivos mínimo, em cada turno)
- *Definição do “Programa de formação, qualificação e treino” para o pessoal em funções*
(ex.: qual a formação inicial, quais as qualificações mínimas e qual o plano de treino.

11. Plano de Emergência do Aeroporto

- *Definição dos critérios de atuação na área adjacente ao aeroporto, em caso de emergência*
(ex.: quais as responsabilidades dos bombeiros do aeroporto)
- *Definição dos critérios de atuação para além da área adjacente ao aeródromo em caso de emergência*

(ex.: quais as responsabilidades dos bombeiros do aeroporto)

- *Definição dos critérios de execução de exercícios de teste do Plano de Emergência do Aeródromo*

(ex.: quem planeia, quem executa e como executa, e com que periodicidade).

c) Futuro Destino do Aeroporto 4 de Fevereiro

Com abertura do novo aeroporto em Luanda, o futuro do actual aeroporto 4 de Fevereiro em Luanda seria: passar a servir as companhias aéreas Low-Cost, aviação executiva, voos previamente autorizados provenientes do exterior com jactos privados, voos de carácter turístico (Charters e Ferry), voos domésticos, entre outros voos de carácter não regular. Pela localização estratégica do aeroporto, e por ser de carácter internacional, passa a ser um alternante do novo aeroporto de Luanda localizado em Bom Jesus, dos países vizinhos, e servir como aeroporto para escala técnica das aeronaves que assim necessitem.

É óbvio que o aeroporto deve manter a sua operação com as companhias aéreas petrolíferas, continuando com os seus espaços no aeroporto, tanto no lado ar como no lado terra, para a aterragem dos seus helicópteros e aeronaves, e seus escritórios, entre outros espaços utilizados pelas mesmas.

Por estar situado na cidade seria de uma mas valia para o governo continuar a fazer os seus voos de Estado no aeroporto 4 de Fevereiro.

O restante tráfego passava para o novo aeroporto de Luanda, os voos de carácter regular internacionais, incluindo a companhia de Bandeira, TAAG, entre outras companhias aéreas que neste momento estão a operar no aeroporto 4 de Fevereiro. A maior parte dos voos cargueiros passavam para este novo aeroporto, devido ao actual terminal de carga (TECA I) estar a “rebentar pelas costuras” uma vez que este foi construído para suportar carga de aviões de menor dimensão que os actuais.

A ENANA-EP juntamente com o agente regulador da aviação civil do país, o INAVIC, poderá aumentar o seu negócio no aeroporto 4 de Fevereiro, atraindo companhias aéreas Low-Cost interessadas em estabelecer negócio aeronáuticos que possam ser viáveis e que permitam como mínimo o equilíbrio económico. Para isso, o aeroporto deverá criar sistemas de incentivo do aeroporto, como estabelecimento de taxas aeroportuárias atractivas. Podia-se fazer uma pesquisa de mercado no âmbito das companhias aéreas espalhadas pela

África Subsariana para ver qual delas se adequava à necessidade do aeroporto, beneficiando as negociações para o país e para o aeroporto 4 de Fevereiro. Também a liberalização do espaço aéreo dos países membros da SADC poderia ser benéfica, permitiria fazer acordos aéreos com as companhias aéreas Low-Cost, ou criando por iniciativa privada companhias Low-Cost, destes mesmos Estados membros da SADC, no qual teria efeitos na flexibilização dos preços nas viagens, fomentava o turismo na região, com um mercado de milhões de consumidores, criava-se postos de trabalho, e seria um impulso para a economia dos Estados membros da SADCC, com a proliferação de novas companhias áreas de baixo custo no mercado Africano.

Os grandes empresários em Angola, com bastante poder económico podiam pensar num investimento neste ramo, criação de companhias aéreas Low-Cost, um investimento desta envergadura quando bem gerido, será rentável.

No que tange às Liberdades do ar, os acordos devem abranger a 7ª Liberdade, e a 9ª Liberdade²⁰. Auferindo direitos da sétima Liberdade como o estabelecimento de uma base aérea no aeroporto 4 de Fevereiro, em Luanda, permitindo voos apenas para os países da África Subsariana, e a nona Liberdade denominada Cabotagem Pura ou Total, a companhia estrangeira passar a fazer apenas voos domésticos dentro de Angola, impulsionando a concorrência com as companhias nacionais, o que se vai traduzir numa melhor eficiência por parte dos serviços das companhias aéreas, podendo assim eliminar muitos transtornos de alguns passageiros no AIL, como horas e as vezes dias de espera para apanhar o próximo voo para seus destinos finais noutras regiões do país.

“A concorrência entre aeroportos surge normalmente com aeroportos encontrados nas proximidades, pelo facto também de o aeroporto oferecer melhor serviço e taxas aeroportuárias mas atractivas ou seja, mas baixas que a concorrência. Em outros casos aplica-se aos aeroportos hub, por exemplo a consolidação de uma companhia aérea pode originar uma competição entre aeroportos de rede de hubs da companhia aérea, através de outros meios de transportes, como comboio inter-regional e de alta velocidade, assim como

²⁰ 7ª Liberdade – Direito de estabelecer uma base no território de outro Estado com o objectivo de embarcar e ou desembarcar passageiros, correios ou carga destinados a ou provenientes do território de outros Estados.

9ª Liberdade – Direito dado a uma companhia estrangeira par embarcar e desembarcar passageiros, correio ou carga com destino a outro local dentro do território desse Estado sem que esta operação seja parte de um voo internacional. Também é conhecida pela designação de “Cabotagem pura ou Total”.

factores económicos, tais como: Custo do combustível, as taxas ambientais, entre outros” (Fátima Rodrigues, 2013).

Sendo Angola um dos maiores produtores de petróleo no mundo, o combustível para as companhias Low Cost teriam um certo desconto, face ao custo da concorrência. Todas as estratégias a utilizar seriam sempre em prol do aeroporto. A nona liberdade facilitava imenso os passageiros com destino às províncias, pois actualmente a oferta nacional não corresponde à procura. Incentivava a concorrência entre as companhias, originando uma melhoria nos serviços prestados e nos preços do bilhete, permitindo a população a viajar para as províncias com maior frequência, o que não acontece devido aos preços altos das passagens, actualmente. O grande objectivo seria as companhias aéreas Low Cost operarem apenas para África Subsariana, e para as províncias de Angola. A introdução das companhias aéreas low cost membros da SADC seria favorável para o país, facilitava na promoção do turismo, ajudava no desenvolvimento socioeconómico das províncias, e seria um grande auxílio para o rápido crescimento económico que o país tem vindo a alcançar.

Na figura abaixo apresentam-se algumas medidas estratégicas para atracção de novas companhias aéreas.

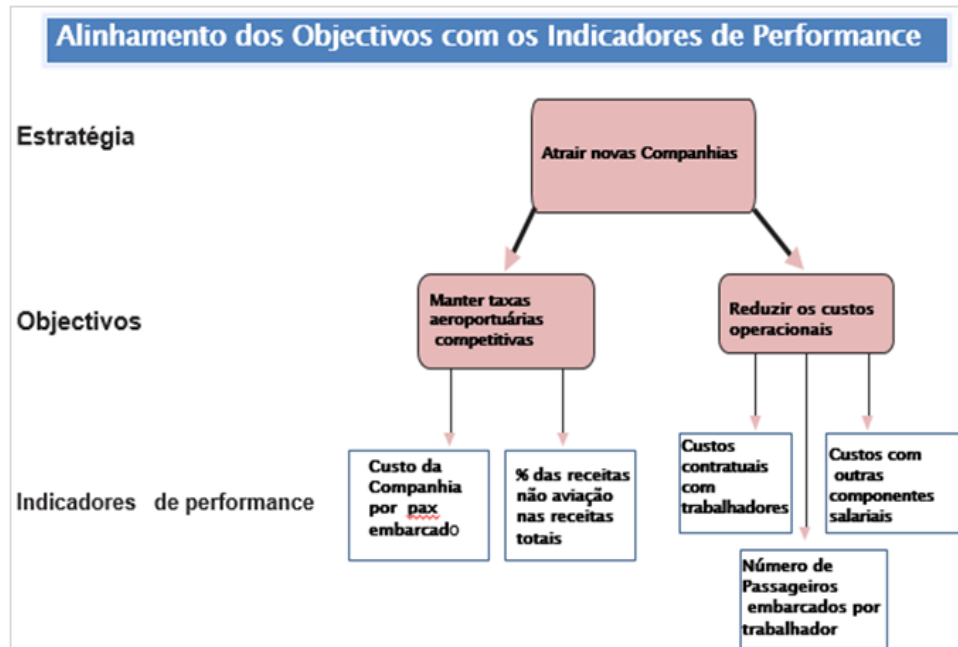


Figura 24- Alinhamento dos Objectivos com os Indicadores de Performance

Fonte: Rodrigues, 2013

d) Construção de Cidade Aeroportuária no Aeroporto 4 de Fevereiro

Será pensar alto demais?...seria óptimo se no aeroporto 4 de Fevereiro se pudesse fazer um pouco da experiência do que é o aeroporto de Schiphol. Foi a pensar alto que grandes projectos foram realizados, tornando pessoas simples, em grandes figuras importantes. Fazer no aeroporto 4 de Fevereiro, em Luanda, uma pequena cidade aeroportuária seria benéfico para os turistas de negócios como por exemplo a construção de hotéis com salas para conferências, para o turismo de lazer, ou seja, para aqueles que apenas vão passar um fim-de-semana na capital, e visitantes do aeroporto, criando valor para a própria cidade.

A construção da cidade aeroportuária será de uma mais-valia para o tipo de tráfego recomendado para o aeroporto. A construção de hotéis, centro comercial, lojas direccionadas para o comércio, bares nocturnos, casinos, escritório, entre outros, ao redor do aeroporto virá incentivar o turismo de lazer, beneficiando as companhias aéreas e o aeroporto.

Nos últimos anos, grande parte do negócio aeroportuário já não está só na base do negócio aviação, mas sim, no valor acrescentado das receitas do negócio não aviação.

Seria extremamente confortável para o passageiro, ter em seu alcance o que necessita a poucos passos do aeroporto sem ter a necessidade de se deslocar das proximidades do aeroporto para possuir aquilo que deseja. Sobretudo para aqueles visitantes ou turistas que pretendem permanecer o menos tempo possível na cidade, que se conhece por city breaks onde o turista viaja para um determinado destino ou cidade, com intensão de conhecer várias atracções, relacionados com a história, cultura, meio social, etc. Em que durante o tempo de estadia na cidade, os turistas normalmente procuram hospedar-se em hotéis de duas ou três estrelas, com um certo conforto, e que procuram produtos e serviços com preços moderados. Em Luanda, deslocar-se do aeroporto para outros pontos da cidade torna-se um transtorno, devido ao trânsito compacto nas estradas da capital. Uma cidade aeroportuária no Aeroporto 4 de Fevereiro viria a facilitar muito a população residente nos arredores do aeroporto, proporcionando emprego e maior facilidade na aquisição de determinados produtos e serviços.

Para a realização dum projecto desta dimensão no AIL, este necessitava de uma maior extensão de terra, e um grande investimento financeiro, para que este se torne possível. Por esse motivo, o aeroporto e o Governo têm de estar unidos para a realização deste projecto.

Um dos impedimentos seria a impossibilidade de expansão do AIL, devido aos pequenos bairros de lata que se foram construindo em torno do aeroporto. Portanto a medida a tomar em colaboração com o Governo seria demolir as casas ao redor do aeroporto, e construir bairros sociais com uma certa distância do aeroporto com condições básicas necessárias para esta população habitar decentemente. Assim o aeroporto passava a ter espaço satisfatório para realização deste projecto de grande envergadura, sem ninguém sair prejudicado. É nos grandes investimentos que se espera grandes retornos, com certeza o aeroporto aumentava consideravelmente as suas receitas não aeronáuticas e tornava a cidade de Luanda mais atractiva para os turistas e visitantes.

e) Estratégia para um bom funcionamento, e sustentável do Novo Aeroporto de Luanda

Sendo Angola um corredor aéreo internacional e com uma localização geográfica do ponto de vista estratégico, por pertencer ao centro do continente Africano possibilita o sobrevoo tanto para sul como para norte de África. Por esse motivo, com a construção do novo aeroporto em Luanda, que terá uma maior capacidade de tráfego que o actual aeroporto 4 de Fevereiro, pode ser visto como um grande concorrente dos aeroportos vizinhos, como por exemplo, do aeroporto Internacional da África do Sul, Oliver Reginald Tambo Tambu, da Namíbia, Botsuana e Zâmbia. Outra vantagem que o novo aeroporto teria sobre o aeroporto da África do Sul seria, o empecilho da localização do próprio aeroporto de Tambu, algumas aeronaves têm dificuldades em descolar, são obrigadas a percorrer a pista toda para poder levantar o voo, gastando mais combustível, algumas aeronaves têm de fazer escalas técnicas em seus destinos porque estão impossibilitadas de levantar o voo com o depósito cheio de combustível. Daí que surge a oportunidade de novo aeroporto de Luanda, por não apresentar essa problemática, que é incomodo e preocupante para a segurança e os gastos das companhias.

Podia-se captar algumas companhias aéreas que operam na África do Sul de forma a criarem suas bases aéreas no novo aeroporto de Luanda, uma vez que geograficamente Luanda está melhor posicionada que a África do Sul. As características do novo aeroporto permite a criação de uma placa giratória que poderá distribuir tráfego para toda África Austral. Através de taxas aeroportuárias mais atractivas que a concorrência (Ex: Cabo Verde),

o novo aeroporto conseguia captar o tráfego de alguns países da América do Sul como, Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai, Chile, para criarem seus hubs ou terem suas bases aéreas no novo aeroporto de Luanda, para facilitar seus voos intercontinentais, para a Europa, Ásia, Austrália, Médio Oriente e para alguns países da África Subsaariana e vice-versa.

A construção de um novo aeroporto em Luanda deste porte foi estratégica pelos motivos acima referidos. Mas um projecto desta dimensão deve ser visto numa óptica de investimento com retorno credível e projectado para um futuro sustentável.

Tendo em conta que o novo aeroporto está localizado a uma distância de 40 km da cidade, coloca-se a problemática dos acessos para aeroporto. Portanto, haverá necessidade de se investir em infraestruturas rodoviárias e ferroviárias de maneira que a população tenha acesso aos transportes públicos, permitindo ao passageiro um percurso do aeroporto para cidade e vice-versa sem dificuldades e cómodo. Para suprimir esse imbróglio será necessário a construção de estradas, construção de linhas férreas para transporte ferroviário suburbano, será necessário investir nos transportes rodoviários, a construção de pontes como alternativa para escoar o trânsito que é compacto e caótico na cidade de Luanda. Para este investimento o Estado podia lançar concursos públicos para empresas privadas na gestão das infraestruturas e dos próprios meios de transportes, com objectivo de fazer uma parceria com as mesmas, e no decorrer da parceria ponderando vários factores como por exemplo a boa gestão, para posteriormente privatizá-las.

É um facto, se não houver acessos para o aeroporto, o grande projecto não terá com certeza o retorno financeiro desejado, porque sem vias de acessos, o aeroporto não terá os passageiros suficientes, logo o tráfego será fraquinho, o que pode levar ao encerramento do aeroporto.

O novo aeroporto está localizado numa zona que não está urbanizada, ou seja, em terra “virgem”. A construção do aeroporto será uma oportunidade para descentralizar o excesso de população, e a maior parte das empresas existentes em Luanda. Para isso dever-se-ia investir numa cidade aeroportuária estendendo-se para uma aerotropolis. Para a construção de uma cidade aeroportuária os seus terminais teriam de ser ampliados ao máximo, de maneira a conseguir a atratividade comercial no interior e ao redor do aeroporto, como centros comerciais com diversas lojas de produtos e serviços para o passageiro, construção de hotéis, museus, campo de golf, casinos, discotecas, bares nocturnos, escritórios para empresas,

bancos, clínicas, restaurantes, comércio em geral, sendo de extrema importância ter agências de viagens a incentivarem o turismo interno.

Tendo em conta que aerotropolis é uma cidade em torno da cidade aeroportuária, o novo aeroporto devia de investir na máxima ocupação de terreno, uma vez que nas arredondezas a onde se está a construir o aeroporto, apenas possui uma antiga fábrica de açúcar e a recente fábrica da Coca-Cola e não existe nas proximidades cidades urbanizadas. Um investimento em zonas residenciais que estariam ligadas directamente ou indirectamente com o aeroporto como por exemplo, a construção de um leque enorme de residências, para os colaboradores do aeroporto, abrangendo a classe baixa, média e alta, cada um adquiria o tipo de residência consoante as suas possibilidades, construção de centros desportivos, ginásios, parque logístico, agências bancárias, lojas para diversos tipos de comércio, parque industrial, parque de pesquisa tecnológica, universidades, hospitais, fábricas, entre outros, que estariam ligados directamente ou mesmo indirectamente com as actividades do aeroporto.

A construção tanto da cidade aeroportuária, como da aerotropolis, não podem violar a servidão aeroportuária, área pertencente ao aeroporto, principalmente seus canais tem de estar livres de obstáculos, permitindo o movimento das aeronaves com a máxima segurança.

A construção do novo aeroporto vai gerar um desenvolvimento sócio-económico naquela região, não urbanizada.

f) Melhoria na Formação para o Centro de Formação da ENANA

O centro de formação da ENANA a nível de formação tem uma fraca experiência, isto reflete-se na fraca gestão aeroportuária por parte dos seus colaboradores. Portanto a ENANA podia fazer um protocolo com o INAC (Instituto Nacional de Aviação Civil) em Portugal, o que facilitava devido ao uso da mesma língua, permitindo a troca de experiência. Podia-se contratar pessoal altamente qualificado e experiente na formação aeronáutica, para auxiliar a formação do centro de formação da ENANA nas mais variadas áreas da aeronáutica.

A formação tem de ser proporcional aos meios que existem para ser motivante, e tem de ser específica para cada área, ou seja a formação tem de ser adequada para cada função, e lecionada conforme os meios disponíveis de trabalho, para que o profissional se sinta à vontade e motivado.

g) Estratégia para o Desenvolvimento das Províncias

A maior parte dos aeroportos nas províncias de Angola, não apresentam uma actividade aeronáutica frequente, ou seja, o tráfego aéreo nestes aeroportos é muito fraco ou mesmo quase inexistente. Segundo a ENANA diz ter apenas custos com estes aeródromos sem retorno nenhum, o que, muitas vezes origina nos Resultados Líquidos negativos da empresa.

Para tornar os aeroportos das provinciais mas viáveis, será fundamental desenvolver economicamente a região, e os aeroportos servirão como impulsionadores para esse desenvolvimento.

Numa decisão de um investimento em infraestrutura aeroportuária, deve-se ponderar vários factores como: a localização geográfica, tipo de terreno, extensão e o próprio desenvolvimento económico e social do local em questão.

Angola é um enorme país dentro do continente Africano, com um potencial económico elevado, o país é abençoado com imensas riquezas naturais, o que favorece no seu desenvolvimento económico. As suas regiões possuem variados recursos florestais e cenários eco-ambientais e paisagísticos favorecendo o sector turístico, mas que ainda estão por explorar. Angola deve explorar todo esse potencial, para colher frutos desta beneficência que lhes foi brindada pela natureza.

Qualquer uma das províncias de Angola tem muito para oferecer, desde o seu deslumbrante património até às riquezas culturais.

Para o crescimento sustentável de uma região, um dos sectores mas importantes é o dos transportes, como rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo.

Apesar de todas as províncias de Angola terem ligação terrestre, excepto a província de Cabinda que a deslocação, só pode ser feita por via aérea, estão a ser construídas e reformadas as estradas e linhas ferroviárias. O transporte interprovincial mais usado, ainda é o avião, devido a longas distâncias entre as províncias. Dado a extensão do país, será que estas infraestruturas posteriormente beneficiarão de manutenção adequada? Daí a importância dos aeroportos, uma vez que o controlo da manutenção é rigorosa, através dos agentes reguladores nacionais, e ainda o controlo por parte das organizações internacionais ligadas à aviação civil.

As principais cidades com maior desenvolvimento económico no país são: Luanda, Cabinda, Benguela, Lobito, Lubango, Namibe, Huambo, as restantes províncias têm um

desenvolvimento económico fraquinho, o faz com que a actividade aeroportuária nestas províncias seja escassa, traduzindo-se quase na ausência de tráfego.

Para tornar os aeroportos das províncias mais viáveis, cabe ao Governo Angolano como o primeiro agente económico criar condições para que os investidores nacionais e estrangeiros, comecem a despertar interesse por estas regiões do país.

Portanto no que concerne a primeira fase de desenvolvimento, nomeadamente a criação de infraestrutura nas províncias, o Governo deve dar o primeiro passo investindo nas obras com maior relevância tais como: saneamento básico, hospitais, escolas, redes de comunicação, portos, estradas, linhas ferroviárias, de modo a facilitar os canais de distribuição e logísticos dos investidores. Uma vez concluída esta etapa, passa-se a uma segunda fase, em que tem como protagonismo os investidores privados que começam a olhar com atractividade para a região. Dado que a região reúne condições potenciais para investir, neste caso por parte dos investidores privados, começa a aparecer as primeiras infraestruturas privadas como, redes hoteleiras, marinas, docas, campos de golfe, entre outros, potenciando assim o sector do turismo, que poderá ser uma das maiores fontes de receita para essas regiões dado o seu potencial turístico. O que começa a ser uma oportunidade de negócio para os aeroportos, devido ao desenvolvimento social-económico destas regiões, e o interesse dos visitantes e dos turistas será maior.

A maior parte das províncias em Angola possui uma riqueza natural a seu favor, cabe cada uma, usar em seu benefício, e especializar-se numa área de reconhecimento internacional para importação, podendo gerar riqueza para esta região.

É também fundamental priorizar o sector primário. Seria uma mais-valia, pois está relacionado com a produção, dado o grande potencial económico do país começava-se por investir na agricultura, extração mineira, pesca, pecuária, ou seja, é a área que vai facultar a matéria-prima para a indústria de transformação, nomeadamente para abertura de fábricas, de maneira a produzir o suficiente para o autoconsumo da região, e ainda para exportar para dentro e fora do país, gerando riqueza para a própria província. Com estes dois sectores explorados, vai impulsionar o sector terciário nomeadamente, o comércio e os serviços que abrangem o turismo, educação, saúde, transportes, serviços bancários, administrativos, estabelecimentos comerciais, etc. Tornando assim, as províncias economicamente independentes, rumo ao desenvolvimento sustentável. Com as províncias desenvolvidas economicamente e socialmente com certeza o negócio aviação também vai prosperar. Com a actividade aeronáutica a progredir, estimulará outros setores da economia, a partir daí o

desenvolvimento nas províncias de Angola passará a ser uma realidade. A economia de um país funciona basicamente como uma bola de neve, onde um sector puxa o outro.

Quem procura os aeroportos são as companhias aéreas, elas por sua vez dependem da população, logo estas, têm de estar inseridas num meio ambiente economicamente e socialmente sadio que lhes possibilite a utilização do transporte aéreo. É a chamada procura derivada dos aeroportos, que pode condicionar o negócio do aeroporto.

Angola tem uma vantagem e uma oportunidade excelente para colocar o sector do turismo numa posição estratégica, que possa impulsionar o desenvolvimento económico e social, valorizando seus recursos ambientais. As províncias de Angola têm todo potencial para ser um dos destinos preferidos do turista de lazer, ao contrário de Luanda que não possui recursos ambientais como nas províncias.

O país tem o potencial para ser um dos destinos promissores para quase todo tipo de turistas no mundo inteiro. Que será benéfico para o aeroporto, porque o turismo está ligado ao transporte aéreo, que por sua vez está ligado às infraestruturas aeroportuárias.

As províncias de Angola com um bom desenvolvimento harmonioso e sustentável vão descentralizar o excesso poder e população existente na capital do país.

Com empenho de todos, e apoio do governo, dado o potencial do país, com certeza será uma potência no continente africano.

5.3 Limitações do Estudo

Durante a elaboração da dissertação, uma das limitações foi o acesso escasso da informação para o tema em questão. Houve dificuldade em conseguir informação relacionada com infraestruturas aeroportuárias, em Angola, e também relativamente a dados económicos ligados ao transporte aéreo e às infraestruturas aeroportuárias, em Angola.

Ao longo do estudo, uma segunda limitação está relacionada com incompatibilidade entre os dados da ENANA-EP, e os dados do INAVIC, EP.

5.4 *Trabalhos Futuros*

Por ser um trabalho pioneiro no que respeita às infraestruturas aeroportuárias e ao mundo da aviação em Angola, pretende-se futuramente dar continuidade do trabalho, após a abertura do novo aeroporto de Luanda, numa Tese de Doutoramento.

Embora o trabalho ter sido feito através de uma pesquisa exaustiva, não termina por aqui...pode e deve ser explorado no futuro próximo de modo a dar a devida continuidade ao mesmo. De forma simultânea, o presente trabalho também será editado em livro.

Bibliografia

Aero Clube de Angola (1958) - *Estatutos do Aero Clube de Angola*. [Luanda]: Imprensa Nacional de Angola.

África 21, (2010), *Angola 35 anos Reconstruir o Sonho*.

Almeida, C., (2010) - *Aeroportos e turismo residencial: do conhecimento às estratégias*. Santo Tirso: Editorial Novembro.

Barros, A., (2012, Setembro / Outubro) - *O passado e o presente: 74 anos de aviação em Angola = The past and the present: 74 years of aviation in Angola*. Austral: Revista de bordo = *Inflight magazine*, Serie nº 93, p. 112-126.

Basto, J., (2003). *Os 100 anos da aviação = 100 years of aviation*. Leiria: Magno Edições.

Betancor, O., Rendeiro, R., (1999) - *Policy research working paper 2180: regulating privatized infrastructures and airport services*. World Bank Institute - Governance, Regulation and Finance.

Chaves, A., (2011) - *A ultima estação do império*. 1ª Edição. Lisboa: Âncora Editora.

Cruzado, M., (2008) - *Descubrir la Operación de Aeropuertos*, AENA - Aeroportos Espanhóis e Navegação Aérea.

Defstra, O., (2008) - *Aeroportos Industriais, Aeroportos-Cidades, Aerotropolis: Conceitos e benefícios*, Belo Horizonte: Centro Universitário de Belo Horizonte, Monografia II do 8.º período do Curso de Relações Internacionais.

Direcção dos Serviços Técnicos Informação Aeronáutica (1955) - *Anuário 1951-1953*. Lisboa, Editora: Imprensa Nacional.

Direcção-Geral da Aeronáutica Civil (1957). *Anuário de actividades da aeronáutica civil 1954-1951*. Lisboa: DGAC.

Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos (1959), *Relatório Anual do Aeroporto Presidente Craveiro Lopes*, Angola.

Direcção de Exploração dos Transportes Aéreos (1971), *Relatório Anual do Aeroporto Presidente Craveiro Lopes*.

Divisão de Bombeiros (2012), *Relatório de Actividades Desenvolvidas ao Longo do ano de 2012*.

Divisão da Segurança (2013) *Unidade Fiscal Aeroportuária – Controlo das Empresas de Segurança Privada a Nível do Aeroporto Internacional de Luanda*

ELTA - Empresa Listas Telefónicas de Angola (2012), *Guia Turístico* – 10ª Edição.

ENANA (2001). *Gabinete de Comunicação e Imagem da ENANA-EP - Breve historial da ENANA-E.P.* Luanda: ENANA.

ENANA-EP, (2009, 2010, 2011, 2012), *Relatório de Contas*.

ENANA (2011) - *Código de ética e conduta*. Luanda: ENANA.

ENANA (2012) - *A modernização das infraestruturas aeronáuticas face aos desafios actuais*. Luanda: ENANA.

ENANA, EP., (2012) – *Programa de Refundação da ENANA* - Apresentação de suporte à proposta de orçamento para 2012, *Luanda*.

ENANA, EP., (2013) – *Angola e a sua Modernização Aeroportuária*, 4ª Conferência de Aeroportos da China e dos Países de Língua Portuguesa – Macau.

Ferreira, J., (1952) - *Elementos da aeronáutica civil nacional e internacional*. 2ª edição. Lisboa, Editora: Livraria Popular de Francisco Franco.

Foster, N.; Banco Mundial (2011) – *As InfraEstruturas em Angola: Uma Perspectiva Continental, Relatório Nacional*.

Ghassist - Ground Handling Assistance, S.A.R.L, (2008), *Conforto e Segurança Começa em Terra*.

Garriga, J., (2003) - Airport dynamics towards airport systems. In *Aiport Regions Conference*.

INAVIC (2013) - *Evolução da Autoridade Aeronáutica*. Luanda: INAVIC.

INAVIC-EP, (2008, 2009, 2010, 2011) *Anuários dos Transportes Aéreos*, Dados Estatísticos.

Jeppesen (2006) – *Guided flight discovery: private pilot handbook*. Englewood: Jeppesen.

Joint Aviation Authorities (2007) - *Air law*. (Theoretical Training Manuals). Rev. ed. Oxford Aviation Services Limited.

Manuel, P.; Neto, R.; (2012) - *1º Seminário sobre Operações Aeroportuária & Segurança operacional* - Departamento de Operações Aeroportuárias -, ENANA-E.P, Lubango.

Manuel, P.; Yolanda, T., (2012) – *Disciplina – Serviço de Operações Aeroportuárias*, Centro Aeronáutico de Instruções - Curso de Formaer, Luanda.

Ministério da Hotelaria e Turismo (2009, 2012), *Boletim Estatístico do Mercado Hoteleiro e Turístico de Angola*.

Ministério da Hotelaria e Turismo (2011), *Guia Turístico* – 1ª Edição.

Ministério das Telecomunicações e Tecnologias de Informação (2010) – *Tecnologia de Informação e Comunicação em Angola. Estudos Prévios à necessidade de implementação de medidas de desenvolvimento e promoção da indústria nacional do sector das TIC em Angola*, Luanda.

Mollo, M.; Andrade, J.; Rocha, A.; Divino, J., Takasago, M., (2007) - *A importância do Setor Aéreo na Economia Brasileira*, Universidade de Brasília Centro de Excelência em Turismo.

Nunes, M., (2009) - *Segmentação de clientes do mercado aeroportuário: operação low-cost vs operação regular e outras: Caso de Estudo – Aeroporto de Lisboa (Portela)*. Lisboa: Instituto Superior Técnico. Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil.

OTLEY, D.; BERRY, A. (1994), “*Case Study research in management accounting and control*”, Management Accounting Research, Vol. 5, London: Academic Press, p. 45-65.

PIMENTEL, M. O. M. T. (2006), “*Gestão da Marca no Contexto da Experiência do Consumidor: O Caso EDP*”, Porto: Universidade do Porto – Escola de Gestão do Porto. Tese de Mestrado.

Pinto, M., (2010) - *Transporte aéreo e poder político: sob o signo do Império*. 1.^a ed. Lisboa: Coisas de Ler.

PONTE, J. P. (2006), “*Estudos de caso em educação matemática*”, Bolema, 25, p. 105-132. Este artigo é uma versão revista e actualizada de um artigo anterior: Ponte, J. P. (1994), “*O estudo de caso na investigação em educação matemática*”. Quadrante, 3(1), p. 3-18. (republicado com autorização).

Queirós, J., (1967) - *A aviação civil e militar em Angola e seus reflexos na vida industrial da província*. In: Simpósio sobre Angola realizado no Pavilhão da Feira Internacional de Lisboa de 1 a 7 de Março de 1967 / *SIMPÓSIO SOBRE ANGOLA, 1º, Lisboa, 1967*. - Lisboa: Centro das Actividades Económicas de Angola, 1968. - p. 147-160.

República de Angola – Comunidades Europeia (2008) - *Documento de Estratégia para o País e Programa Indicativo Nacional para o período 2008 – 2013*, Luanda.

Serviço da Aeronáutica Civil, (1961, 1962, 1963), *Relatório Anual das actividades dos serviços do Aeroporto Presidente Craveiro Lopes*, Angola.

Soutelino, A., (2009) - *A regulação para introduzir a competição no setor aeroportuário*, Rio de Janeiro: Universidade Cândido Mendes, Dissertação de Mestrado em Direito.

Spoljaric, E., (1998) - *Qualidade dos Serviços nos Terminais de Passageiros de Aeroportos*. São Paulo – Brasil: Instituto Tecnológico de Aeronáutica, Tese de Mestrado em Ciência no curso de Engenharia de Infraestrutura Aeronáutica na aérea de Transporte aéreo e Aeroporto.

TAAG (2012a, Setembro / Outubro) - *Mapa de rotas. Austral: Revista de bordo = Inflight magazine*, 112-126.

TAAG (2012b) - *Modernização da Companhia de Bandeira Nacional*. [Luanda]: TAAG.

Terminal de Carga do Aeroporto Internacional de Luanda (2013), *Reorganização do Complexo do Terminal de Carga do Aeroporto de Luanda*.

Vilhena, J., Noia, P. (2012) - *DTA: Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos de Angola*, in *Take Off*, ano 14, n.º 159, Algés, Set. 2012.

YIN, R. K. (2001), *“Estudo de Caso: Planejamento e Métodos”* ”/ Robert K. Yin; trad. Daniel Grassi, 2.ª Ed., Porto Alegre: Bookman.

YIN, R. K. (1994), *“Case Study Research: Design and Methods”*, 2.ª Ed., Newbury Park, CA: Sage Publishing.

Legislação:

Decreto n.º 14/80, de 13 de Fevereiro (Angola). Criação da Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea (ENANA-UEE).

Decreto n.º 48/80, de 23 de Junho (Angola). Criação da Direcção Nacional da Aviação Civil (DNAC).

Decreto n.º 27/98, de 21 de Agosto (Angola). Aprovação do estatuto orgânico da ENANA, E.P.

Decreto n.º 04/05, de 19 de Janeiro (Angola). Criação do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAVIC).

Decreto n.º 05/05, de 31 de Janeiro (Angola). Conselho de Ministros. Aprovação do Regulamento de Transporte Aéreo Doméstico.

Decreto Presidencial nº 84/12 de 14 de Maio (Angola), Lei nº 20/11 Maio. Lei do Investimento Privado.

Lei Geral do Trabalho de Angola Lei nº2/00 de 11 de Fevereiro (Angola).

Diário da República de 03 de Julho de 2008 (Angola). Quadro Legal para a Protecção Social dos Trabalhadores.

Decreto-Lei nº 33 265, de 24 de Novembro de 1943 (Portugal). Envio de missões técnicas às colónias, para estudo dos projectos de aeródromos.

Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1947 (Portugal). Aprovação do texto da Convenção de Chicago.

Decreto-Lei nº 39 645, de 11 de Maio de 1954 (Portugal). Criação dos Serviços de Aeronáutica Civil (SAC) em Angola e em Moçambique.

Decreto-Lei n.º 41 053, de 2 de Abril de 1957 (Portugal). Reestruturação do SAC.

Decreto-Lei n.º 76/72, de 7 de Março de 1972 (Portugal). Reestruturação do SAC.

Decreto 56/72 Série I, de 7 de Março de 1972 (Portugal). Promulga a Lei Orgânica dos Serviços da Aeronáutica Civil de Angola e de Moçambique.

Lei da Aviação Civil n.º 1/08, de 16 de Janeiro (Angola). Estabelecimento dos princípios e regras a observar nos serviços aéreos, nos serviços auxiliares, nas infraestruturas aeronáuticas, na certificação de equipamentos e pessoal aeronáutico, bem como na organização de exercício de poderes da Autoridade Aeronáutica, no domínio da aviação civil.

Portaria do Governo-Geral de Angola, de 27 de Junho de 1936 (Portugal). Fundação e aprovação dos estatutos do Aero Clube de Angola (ACA).

Portaria n.º 11, do Boletim Oficial n.º 36, 1ª série, de 8 de Setembro de 1938 (Portugal). Criação da Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos de Angola (DTA).

Portaria n.º 10 667, de 19 de Maio de 1944 (Portugal). Criação da missão técnica para elaboração dos projectos de aeródromos, a construir em Angola.

Portaria n.º 11 029, de 21 de Julho de 1945 (Portugal). Criação de missão técnica para realizar reconhecimentos e estudos necessários à elaboração do projecto do aeródromo da cidade de Luanda.

Portaria n.º 12 016, de 3 de Setembro de 1947, do Ministério das Colónias (Portugal). Publicação no Boletim Oficial de todas as colónias, da aprovação do texto da Convenção de Chicago.

Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio (Portugal). Quadro normativo e classificação operacional dos aeródromos civis nacionais.

Portaria n.º 53/74, de 30 de Janeiro (Portugal). Aprovação do Regulamento sobre Regras do Ar.

Referências Online

Cooper, T., (2003) based on Encarta 2003 software - *Map of Angola with most important portuguese airfields as of early 1970s*. Disponível na Internet em http://www.acig.org/artman/publish/article_181.shtml [acedido a 26 de Outubro de 2012].

ICAO (2011a). *Convention on International Civil Aviation - Doc 7300*. Disponível na Internet em <http://www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx> [acedido a 28 de Outubro de 2012].

ICAO (2011b). *Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944*. Disponível na Internet em http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_EN.pdf [acedido a 06 de Novembro de 2012].

ICAO (2011c). *Foundation of the Internacional Civil Aviation Organization*. Disponível na Internet em <http://www.icao.int/about-icao/pages/foundation-of-icao.aspx> [acedido a 10 de Novembro de 2012].

ICAO (2011d). *ICAO in brief*. Disponível na Internet em <http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> [acedido a 13 de Novembro de 2012].

INAVIC (2008) - Bem-vindo ao site do INAVIC. Disponível na Internet em <http://www.inavic.gv.ao/opencms/inavicsite/inavic/> [acedido a 15 de Novembro de 2012].

Pereira, F., (2009) - *Recordações da Casa Amarela*. Disponível na Internet em <http://recordacoescasamarela.blogspot.pt/2009/05/o-painel-do-neves-e-sousa-nao-sabe-voar.html> [acedido a 19 de Novembro de 2012].

Barros, A., (2013 Setembro / Outubro) - O passado e o presente: 74 anos de aviação em Angola = The past and the present: 74 years of aviation in Angola. *Austral: Revista de bordo* = *Inflight magazine*, Serie nº 99 p. 26-27 [acedido a 25 de Novembro de 2012].

Ruca, (2010) Lisboa – *Cubal Angola terra amada*. Disponível na Internet em <http://cubal-angola.blogspot.pt/2008/02/como-eu-vi-o-cubal.html#!/2008/02/como-eu-vi-o-cubal.html> [acedido a 02 de Dezembro de 2012].

NOAA (National Geophysical Data Center) (2013) - Magnetic Field Calculators <http://www.ngdc.noaa.gov/geomag-web/> [acedido a 03 de Dezembro de 2012].

Ministério do Ultramar – Direcção-Geral da Aeronáutica Civil (1972), Disponível na Internet em <http://www.dre.pt/cgi/dr1s.exe?t=dr&cap=1-1200&doc=19720400%20&v02=&v01=2&v03=1900-01-01&v04=3000-12&v05=&v06=&v07=&v08=&v09=&v10=&v11='Decreto-i'&v12=&v13=&v14=&v15=&sort=0&submit=Pesquisar> [acedido a 06 de Dezembro de 2012].

Vilhena, J., (2010, 28 de Setembro) - *DTA - TAAG* [Texto colocado no blog Pensar e falar Angola]. Disponível na Internet em <http://blogdangola.blogspot.pt/2010/05/dta-taag.html> [acedido a 12 de Dezembro de 2012].

Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado de São Paulo (2006) – Manual de salvamento e combate a incêndio em aeronaves. [São Paulo: CBPMESP]. 1.ª edição, 2006. Vol.1. Colectânea de Manuais Técnicos de Bombeiros. Disponível na Internet em <http://www.slideshare.net/robsonqsmrs/mtb-01salv-incndioaeronaves> [acedido a 17 de Dezembro de 2012].

Castro, P., (2012) – Aeródromo, aeroporto, cidade-aeroporto e aerotropolis. Uma revisão de conceitos. In: *Cadernos de Doutoramento em Geografia*, n.º 4, p. 11-22. Porto: Faculdade de Letras da universidade do Porto, Março de 2012. Disponível na Internet em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/9959.pdf> [acedido a 29 de Dezembro de 2012].

WIKIPÉDIA (2013) Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro. Disponível na Internet em http://pt.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_Internacional_4_de_Fevereiro [acedido a 07 de Janeiro de 2013].

INAVIC – eAIP (2009). Disponível na Internet em <http://www.inavic.gv.ao/opencms/inavicsite/sia/Aip2009/> [acedido a 13 de Janeiro de 2013].

Kitari, M., (2010) Aeroporto de Catumbela, Opais jornal Online. Disponível na Internet em <http://www.opais.net/pt/opais/?det=28685> [acedido a 17 de Janeiro de 2013].

Perspectivas Económicas na África (2013) – (Angola)

<http://www.africaneconomicoutlook.org/po/paises/southern-africa/angola/> [acedido a 21 de Janeiro de 2013].

Ministério do Negócio Estrangeiro (2010) - Como Exportar Angola. Disponível na Internet em <http://www.brasilglobalnet.gov.br/ARQUIVOS/Publicacoes/ComoExportar/CEXAngola.pdf> [acedido a 25 de Janeiro de 2013].

Jover E., Pinto. A., Marchand. A., (2012) - Perfil do Sector Privado do Pais. Disponível na Internet em <http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Evaluation-Reports/Angola%20-%20Private%20Sector%20Country%20Profile%20-%20Portuguese%20Version.pdf> [acedido a 01 de Fevereiro de 2013].

Apex Brasil (2012) - Perfil e Oportunidades Comerciais. Disponível na Internet em http://www2.apexbrasil.com.br/media/estudo/PERFILANGOLADefinitivo_15012013100518.pdf [acedido a 01 de Fevereiro de 2013].

AICEP Portugal Global (2011) - Regime Jurídico do Investimento Privado. Disponível na Internet em <http://www.portugalglobal.pt/PT/Biblioteca/Paginas/Detail.aspx?documentId=1b5c3834-ea7c-4cdf-80d5-6a3db9b9f881> [acedido a 09 de Fevereiro de 2013].

AICEP Portugal Global, (2011) - Protocolo Bilateral entre Portugal, Facilitação de Vistos

<http://www.portugalglobal.pt/PT/Biblioteca/Paginas/Detalhe.aspx?documentId=1cb20df0-8d75-4938-b848-2974156c75db> [acedido a 09 de Fevereiro de 2013].

AICEP Portugal Global, (2008) Angola - Acordo de Cooperação Científica e Tecnológica. Disponível na Internet em

<http://www.portugalglobal.pt/PT/Biblioteca/Paginas/Detalhe.aspx?documentId=3319d9fd-867b-4a67-a23a-034251dc488e> [acedido a 15 de Fevereiro de 2013].

AICEP Portugal Global (2006) - Acordo de Cooperação no Domínio do Turismo. Disponível na Internet em

<http://www.portugalglobal.pt/PT/Biblioteca/Paginas/Detalhe.aspx?documentId=f6963bdd-0d65-4020-b9a5-14a773bd159d> [acedido a 27 de Fevereiro de 2013].

Lei Geral do Trabalho de Angola Lei nº2/00 de 11 de Fevereiro (Angola). Disponível na Internet em

<http://www.casadeangola.com.pt/legis/LEI%20GERAL%20DO%20TRABALHO%20DE%20ANGOLA.pdf> [acedido a 06 de Março de 2013].

Oliveira, A., (2008) - Manual Técnico do Formando: “Criação de Empresas”. Disponível na Internet em <http://opac.iefp.pt:8080/images/winlibimg.exe?key=&doc=73287&img=481> [acedido a 09 de Março de 2013].

Nunes, P., (2008) Conceito de Análise PEST. Disponível na Internet em <http://www.knoow.net/cienceconempr/gestao/analisepest.htm> [acedido a 10 de Março de 2013].

(Machado, 2008) Disponível na Internet em

<http://www.prof2000.pt/users/elisabethm/pagina11/inicial.htm> [acedido a 13 de Março de 2013]

Pinto, J., (2010) Angop - Sistema de Governo da III República Inova Avanços no Domínio dos Princípios Fundamentais. Disponível na Internet em

http://www.portalangop.co.ao/motix/pt_pt/noticias/politica/2010/8/39/Sistema-governo-III-Republica-inova-avancos-dominio-dos-principios-fundamentais,15a37bd9-f036-40a7-ae20-97bf01b378d7.html [acedido a 17 de Março de 2013].

Embaixada da República de Angola no Japão, 2010/2013 - Geografia, Economia. Disponível na Internet em

http://www.angola.or.jp/index.php/about_angola/laws [acedido a 26 de Março de 2013].

AICEP Portugal Global (2013) Angola - Proteção Social dos Trabalhadores - Quadro Legal. Disponível na Internet em

<http://www.portugalglobal.pt/PT/Biblioteca/Paginas/Detalhe.aspx?documentId=14faa1a8-9701-427d-afd6-1d48e5e9abc8> [acedido a 29 de Março de 2013].

Banco de Portugal (2012/2013) - Evolução das Economias dos Palop e do Timor-Leste. Disponível na internet em

http://www.bportugal.pt/pt-PT/PublicacoesIntervencoes/Banco/Cooperacao/Publicacoes/03_Angola_Txt.pdf [acedido a 06 de Abril de 2013].

AICEP Portugal Global (2013) - Angola - Ficha de Mercado. Disponível na Internet em

<http://www.portugalglobal.pt/PT/Biblioteca/Paginas/Detalhe.aspx?documentId=c394b4f8-db0b-4d6a-b38c-95ed9a940b5d> [acedido a 07 de Abril de 2013].

Index Mundi (2011) - Força Laboral. Disponível na Internet em

<http://www.indexmundi.com/g/g.aspx?c=ao&v=72&l=pt> [acedido a 13 de Abril de 2013].

Consulado Geral da República de Angola no Rio de Janeiro (2013) – Economia. Disponível na Internet em

http://www.consuladodeangola.org/index.php?option=com_content&task=view&id=16&Itemid=27 [acedido a 17 Abril de 2013].

Perspetivas Económicas na Africa (2013) – Angola. Disponível na Internet em

<http://www.africaneconomicoutlook.org/po/paises/southern-africa/angola/> [acedido a 24 de Abril de 2013].

Central Intelligence Agency (2013) - The World Factbook. Disponível na Internet em <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ao.html> [acedido a 29 de Abril de 2013].

Luís Faria, L., Opais (2013) - Produção Angolana Começa o Ano em Alta. Disponível na Internet em <http://www.opais.net/pt/opais/?det=31382> [acedido a 04 de Maio de 2013].

PNUD (2013) - Indicadores de Desenvolvimento Humano. Disponível na Internet em <http://hdrstats.undp.org/es/paises/perfiles/AGO.html> [acedido a 07 de Maio de 2013].

Negócios (2012) - Retrato da economia angolana. Disponível na Internet em http://www.jornaldenegocios.pt/economia/detalhe/retrato_da_economia_angolana.html [acedido a 13 de Maio de 2013].

AngolaPress (2009) - Inaugurado novo Terminal de Desembarque Internacional do "4 de Fevereiro". Disponível na Internet em http://www.portalangop.co.ao/angola/pt_pt/noticias/transporte/Inaugurado-novo-Terminal-Desembarque-Internacional-Fevereiro,9031520b-0aa5-47c4-8580-f3c406908bff.html [acedido a 19 de Maio de 2013].

Comissão Europeia (2012) – Concorrência http://ec.europa.eu/competition/consumers/why_pt.html [acedido a 22 de Maio de 2013].

Opais (2012) - Infraestruturas Recuperadas Espelham os Ganhos da Paz. Disponível na Internet em <http://www.opais.net/pt/dossier/?det=27026&id=2036> [acedido a 25 de Maio de 2013].

ANGOP SOL (2012) - Aeroporto Doméstico de Luanda Duplicará capacidade. Disponível na Internet em http://sol.sapo.pt/inicio/Lusofonia/Angola/Interior.aspx?content_id=43934 [acedido a 26 de Maio de 2013].

Cândido T., Opais (2013) - Duelo Africano Abre o Mundial de Hóquei em Patins. Disponível na Internet em <http://www.opais.net/pt/opais/?det=33466> [acedido a 8 de Junho de 2013].

Costa, A., Antunes, A., Gaspar, F., (2008) Importância dos Aeroportos no Desenvolvimento Regional http://www.apdr.pt/evento_1/c_aac10.pdf [acedido a 13 de Junho de 2013].

Embaixada da República de Angola na República Helénica (2004) - Mapa da República de Angola. Disponível na Internet em <http://www.angolanembassy.gr/English/MAP.htm> [acedido 17 de Junho de 2013].

Oliveira, A., (2009) - Transporte Aéreo: Economia e Políticas Públicas. Disponível na Internet em <https://sites.google.com/site/livrotaepp/amostra> [acedido 22 de Junho de 2013].

Pista 73 (2012), Angola – GHASSIST Assiste mais de Cinco Mil Passageiros Dia. Disponível na Internet em <http://www.pista73.com/noticias/angola-ghassist-assiste-mais-de-cinco-mil-passageiros-dia/> [acedido a 27 de Junho de 2013].

SITA – Create Sucess. Together (2010) - Eventos Desportivos Mundiais. Disponível na Internet em <http://www.sita.aero/content/world-sporting-events> [acedido 01 de Julho de 2013].

AngolaPress (2011) - TAAG considera vantajosa assistência aos passageiros pela GHASSIST. Disponível na Internet em http://www.portalangop.co.ao/motix/pt_pt/noticias/transporte/2011/6/28/TAAG-considera-vantajosa-assistencia-aos-passageiros-pela-Ghassist,b72ec872-00e9-467b-a6e9-91b66595e4b6.html [acedido 02 de Julho de 2013].

Nunes., P. (2008) – Conceito de Analise PEST. Disponível na Internet em <http://www.knoow.net/cienceconempr/gestao/analisepest.htm> [acedido 09 de Julho de 2013].

Macauhub (2011) - Novo Aeroporto de Luanda, Angola, Pretende Rivalizar com o de Joanesburgo. Disponível na Internet em <http://www.macauhub.com.mo/pt/2011/10/24/novo-aeroporto-de-luanda-angola-pretende-rivalizar-com-o-de-joanesburgo/> [acedido 10 de Julho de 2013].

Embaixada de Angola nos EUA (2012) - Imbondeiro. Disponível na Internet em [http://www.angola.org/uploads/MAGAZINE%20IMBONDEIRO%20EM%20PORTUGUES%20OUTONO%202012%20-%20INVERNO%202013%20pdf.doc%20\(FINAL%20VERSION\).pdf](http://www.angola.org/uploads/MAGAZINE%20IMBONDEIRO%20EM%20PORTUGUES%20OUTONO%202012%20-%20INVERNO%202013%20pdf.doc%20(FINAL%20VERSION).pdf) [acedido 24 de Julho de 2013].

Cargo edições cit. por Pista 73 (2013), Angola – Aeroporto de Luanda com mais Companhias Aéreas Africanas. Disponível na Internet em <http://www.pista73.com/noticias/angola-aeroporto-de-luanda-com-mais-companhias-aereas-africanas/> [acedido 30 de Julho de 2013].

Pista 73 (2013) – Arquivos de Artigo sobre Aeroportos em Angola <http://www.pista73.com/etiqueta/enana-empresa-nacional-de-exploracao-de-aeroportos-e-navegacao-aerea/> [acedido 02 de Agosto de 2013].

Belo., Rui (2013) - As Alternativas em Aeroportos que Angola tem, para recepção atual de aeronaves. Disponível na Internet em <http://www.angolabelazebelo.com/2013/07/as-alternativas-em-aeroportos-que-angola-tem-para-a-recepcao-actual-de-aeronaves/> [acedido 08 de Agosto de 2013].

Cargo Newa (2012) Angola – Aeroporto de Catumbela Apresenta-se como Alternativa ao de Luanda. Disponível na Internet em

<http://www.pista73.com/noticias/angola-aeroporto-de-catumbela-apresenta-se-como-alternativa-ao-de-luanda/> [acedido 16 de Agosto de 2013].

Skyscanner (2013) - Companhias Aéreas que voam para Catumbela. Disponível na Internet em

<http://www.skyscanner.pt/voos-para/cbt/companhias-aereas-que-voam-para-catumbela-aeroporto.html> [acedido 22 de Agosto de 2013].

AngolaPress (2013) - Aeroporto da Catumbela poderá movimentar 2,2 milhões de passageiros/ano. Disponível na Internet em

http://www.portalangop.co.ao/angola/pt_pt/noticias/transporte/2013/1/7/Aeroporto-Catumbela-podera-movimentar-milhoes-passageiros-ano,c513cb06-4009-4744-af50-9001097125b8.html [acedido 22 de Agosto de 2013].

SkyscraperCity Angola Facebook (2012) - Aeroporto Internacional da Catumbela. Disponível na Internet em <https://www.facebook.com/video/video.php?v=467167123314520> [acedido 08 Setembro de 2013].

AngolaPress (2012) - Inaugurado Aeroporto da Catumbela. Disponível na Internet em

http://www.sme.ao/index.php?option=com_content&view=article&id=742:inaugurado-aeroporto-da-catumbela&catid=50:noticias&Itemid=122&lang=pt [acedido 09 de Setembro de 2013].

Kasarda. J., (2013) - Cidades Aeroportuárias: Evolução Constante dos Conceitos, Formatos e Aplicações. Disponível na Internet em

<http://aviacaoemdestaque.com.br/cidades-aeroportuarias-evolucao-constante-dos-conceitos-formatos-e-aplicacoes/> [acedido a 10 de Setembro de 2013].

Kasarda. J., Aerotropolis (2013). Disponível na Internet em

<http://www.aerotropolis.com/airportCities/publications> [acedido a 12 de Setembro de 2013].

Kasarda, J., (2011) The Aerotropolis and Global Competitiveness. Disponível na Internet em http://www.aerotropolis.com/files/aerotropolis_global_competitiveness.pdf [acedido a 15 Setembro de 2013].

Kasarda, J., (2013) About the Aerotropolis. Disponível na Internet em <http://www.aerotropolis.com/airportCities/about-the-aerotropolis> [acedido 20 de Setembro de 2013].

Kasarda, J., 2013 Airport Cities: The Evolution. Disponível na Internet em <http://www.airport-world.com/publications/all-online-articles/item/2555-airport-cities-the-evolution> [acedido 23 de Setembro de 2013].

Kasarda, J., (2013) Airport Cities: The Evolution. Disponível na Internet em http://www.aerotropolis.com/files/AirportCities_TheEvolution.pdf [acedido 23 de Setembro de 2013].

Angioletto, R., (2012) Aerotropolis: Tendência para o Futuro ou Coisa de Primeiro Mundo? Disponível na Internet em <http://brainstormsa.wordpress.com/2012/10/22/aerotropolis-tendencia-para-o-futuro-ou-coisa-de-primeiro-mundo/> [acedido a 02 de Outubro de 2013].

Kasarda, J., (2008) Shopping In the Airport City and Aerotropolis. Disponível na Internet em http://www.aerotropolis.com/files/2008_ResearchReview_Aerotropolis.pdf [acedido 02 de Outubro de 2013].

Cidade Aeroportuária (2012) Aero Magazine. Disponível na Internet em http://aeromagazine.uol.com.br/artigo/aeroporto-cidade_342.html [acedido a 03 de Outubro de 2013]

IAPMEI (2013) - A análise SWOT, Disponível na Internet em <http://www.iapmei.pt/iapmei-art-03.php?id=2344> [acedido 06 de Outubro de 2013].

Faustino. F., (2012) A Importância da Análise SWOT no meio Empresarial, Disponível na Internet em

<http://www.administradores.com.br/artigos/marketing/a-importancia-da-analise-swot-no-meio-empresarial/61089/> [acedido 07 de Outubro de 2013].

Humphrey. A., (2010) - A Análise SWOT Como Ferramenta de Gestão Estratégica, Disponível na Internet em

<http://www.superempreendedores.com/empreendedorismo/a-analise-swot-como-ferramenta-de-gestao-estrategica> [acedido a 07 de Outubro de 2013].

Canedo, A., (2013) - Sistema de Gestão Ambiental nas empresas. Disponível na Internet em <http://www.cenedcursos.com.br/sistema-de-gestao-ambiental-nas-empresas.html> [acedido a 09 de Outubro de 2013].

Jornal I (2013) Luanda Volta a ser a Cidade mais Cara do Mundo. Disponível na Internet em <http://www.ionline.pt/artigos/dinheiro/luanda-volta-ser-cidade-mais-cara-mundo> [acedido a 12 de Outubro de 2013].

Thomson, B., (2006) - Crescimento Populacional. Disponível na Internet em

<http://hidro.ufcg.edu.br/twiki/pub/CienciasdoAmbienteMonica/Monicaaulas/CRESCIMENTOPOPULACIONAL-2010.1.pdf> [acedido a 15 de Outubro 2013].

(WIKIPÉDIA, 2013) - Aeroporto Internacional de Angola. Disponível na Internet em

http://pt.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_Internacional_de_Angola#Antecedentes [acedido a 17 Outubro de 2013].

Cargo News (2013) - Carga Aérea Mundial Cresce 5% no Mês de Janeiro, Disponível na Internet em

<http://www.cargoedicoes.pt/site/Default.aspx?tabid=380&id=8842&area=Cargo> [acedido a 18 Outubro de 2013].

TPA (2011) - Novo Aeroporto Internacional de Luanda terá 1ª Fase Pronta em 2012. Disponível na Internet em

<http://tpa.sapo.ao/noticias/nacional/novo-aeroporto-internacional-de-luanda-tera-1-fase-pronta-em-2012> [acedido a 19 de Outubro de 2013].

IATA Economia (2013) - Análise do Mercado. Disponível na Internet em

http://translate.googleusercontent.com/translate_c?depth=1&hl=pt-.PT&prev=/search%3Fq%3Diat%2Binternacional%26biw%3D1092%26bih%3D533&rurl=translate.google.pt&sl=en&u=http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/Passenger-Analysis-Jul-2013.pdf&usg=ALkJrhjyEPHlm7PtyQktiS4juFVhKB2L3Q [acedido a 21 de Outubro de 2013].

Portal de Angola (2011) - Luanda Ganha Asas com novo Aeroporto. Disponível na Internet em <http://www.portaldeangola.com/2011/10/luanda-ganha-asas-com-novo-aeroporto/> [acedido a 26 de Outubro de 2013].

Aviação Angolana, (2012) - Novo aeroporto de Luanda Angola). Disponível na Internet em <http://www.youtube.com/watch?v=falvlCB05aE> [acedido a 29 de Outubro de 2013].

IATA, (2013). Disponível na Internet em

<http://www.iata.org/Pages/default.aspx> [acedido a 30 de Outubro de 2013].

Embaixada de Angola no Brasil (2012) - Coordenadas Geográficas. Disponível na Internet em http://www.consuladodeangola.org/index.php?option=com_content&task=view&id=17&Itemid=39 [acedido a 01 de Novembro de 2013].

Convenção de Chicago (1944) Convenção de Aviação Civil Internacional. Disponível na Internet em <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/decretos/convencaoChicago.pdf> [acedido a 03 Novembro de 2013].

Embaixada de Angola na Grécia (2012). Disponível na Internet em

<http://www.angolanembassy.gr/Portugues/GEOGRAFIA.htm> (Angola é sexto maior país Africano) [acedido a 06 Novembro de 2013].

Barbosa, M., (2011) - Aeroporto é arma para competir, diz autor de 'Aerotropolis. Disponível na Internet em

<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/940544-aeroporto-e-arma-para-competir-diz-autor-de-aerotropolis.shtml> [acedido a 09 de Novembro de 2013].

Wikipedia (2013) – Continente. Disponível na Internet em

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Continente> [acedido a 13 Novembro de 2013].

Central Intelligence Agency (2013) - The World Factbook. Disponível na Internet em

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/appendix/appendix-b.html>

[acedido a 17 de Novembro Agosto de 2013].

Agência Panafricana de Noticias (2013) – Economia. Disponível na Internet em

<http://www.panapress.com/pana-2-lang4-ECO-index.html> [acedido a 22 de Novembro de 2013].

Agência Panafricana de Noticias (2013). Angola gasta mais de \$ 240 milhões na evacuação de doentes para o exterior. Disponível na Internet em

[http://www.panapress.com/Angola-gasta-mais-de-\\$-240-milhoes-na-evacuacao-de-doentes-para-o-exterior---3-878059-49-lang4-index.html](http://www.panapress.com/Angola-gasta-mais-de-$-240-milhoes-na-evacuacao-de-doentes-para-o-exterior---3-878059-49-lang4-index.html) [acedido a 23 de Novembro de 2013].

Circulo Angolano Intelectual (2012) – Em 2025, 54% da população angolana estará a viver em Luanda, cerca de 14,7 milhões de habitantes. Disponível na Internet em

<http://www.circuloangolano.com/?p=12597> [acedido a 24 Novembro de 2013].

Nzatuzola, J., (2012) - Crescimento da População em Angola: “*Um olhar sobre a situação e dinâmica populacional da cidade de Luanda*”. Disponível na Internet em

<https://www.google.pt/#q=Crescimento+da+Popula%C3%A7%C3%A3o+em+Angola%3A+%E2%80%9CUm+olhar+sobre+a+situa%C3%A7%C3%A3o+e+din%C3%A2mica+populacional+da+cidade+de+Luanda%E2%80%9D> [acedido a 24 Novembro de 2013].

Teta, P., (2012) - O Sector das TIC em Angola. Disponível na Internet em <http://www.pedroteta.org/tecnologia/o-sector-das-tic-em-angola-situacao-actual/> [acedido a 25 de Novembro de 2013].

Banco Central Europeu (2009) - A estabilidade de Preços é Importante Porquê? Disponível na Internet em http://www.ecb.europa.eu/pub/pdf/other/whypricestability_pt.pdf [acedido a 27 de Novembro de 2013]

Jornal de Angola (2007) - Luanda no Cruzamento de Rotas. Disponível na Internet em <http://www.angonoticias.com/Artigos/item/16434> [acedido a 28 de Novembro de 2013].

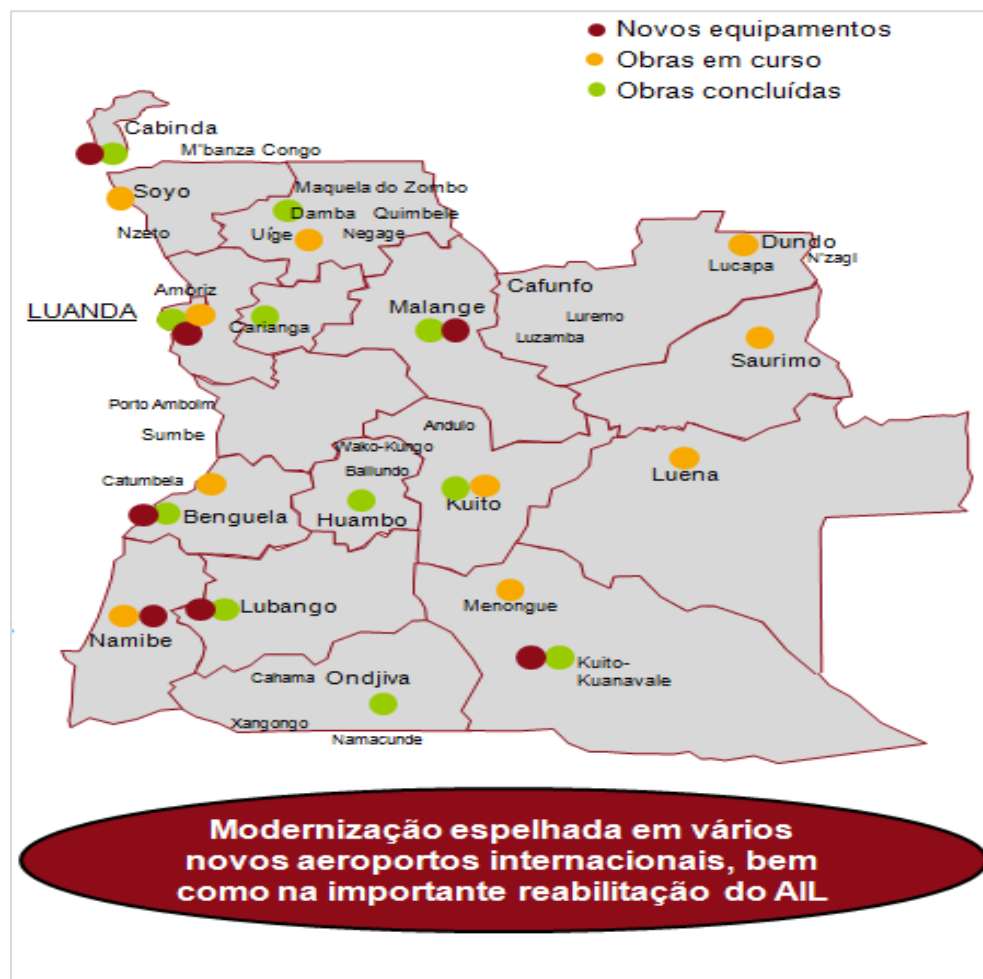
Rego, L. (2009) – TAAG fora da lista negra de Bruxelas. Disponível na Internet em http://economico.sapo.pt/noticias/taag-fora-da-lista-negra-de-bruxelas_65021.html [acedido a 29 de Novembro de 2013].

Belo (2012) – Falta de Condições para Voos Internacionais no Aeroporto da Catumbela. Disponível na Internet em <http://www.angolabelazebelo.com/?s=aeroporto+de+catumbela&x=43&y=18>

ANEXOS

Anexo I - Imagens de alguns Aeroportos em Angola antes e depois da Reabilitação.

Aeródromos de Angola em Reabilitação



Fonte: ENANA, E.P., 2012.

Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro em Luanda

Antes



Fonte: ENANA, 2012

Depois



Fonte: ENANA, 2012

Reabilitação do Aeroporto de Luanda



Fonte: ENANA, 2013

Reabilitação da Área de Movimento do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro



Fonte: ENANA, 2013

AEROPORTO DE BENGUELA

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

Latitude : 12° 36' S

Longitude : 13° 23' E

Altitude : 36 m

Temperatura de Referência : 28,3 °C

Dimensões da Pista: 1620m x 30m

Orientação Magnética da Pista: 14 / 32

Placa de Estacionamento : 150m x 100 m

Caminhos de Circulação : 200m x 18 m

Avião Crítico: FK-27

REABILITAÇÃO DO AEROPORTO DE BENGUELA

Antes



Depois



Fonte: ENANA, 2013

AEROPORTO DE CABINDA

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

Latitude	: 05° 35' S
Longitude	: 12° 12' E
Altitude	: 20 m
Temperatura de Referência	: 28,1 °C
Dimensões da Pista	: 2500m x 30m
Orientação Magnética da Pista	: 01/19
Placa de Estacionamento	: 200m x 75m
Caminhos de Circulação	: 2 x 75m x 18m
Avião Crítico	: B 737

Antes



Depois

Fonte: ENANA, 2013



AEROPORTO DO HUAMBO (ALBANO MACHADO)

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

Latitude : $12^{\circ} 48' S$
Longitude : $15^{\circ} 45' E$
Altitude : 1703 m
Temperatura de Referencia : $23,6^{\circ} C$
Dimensões das Pistas : 2660m x 45 m e 1000m x 30m
Orientação Magnética das Pistas: 11/29 e 01/19 Respectivamente
Placa de Estacionamento : 250m x 85 m
Caminhos de Circulação : 175m x 25 m e 340m x 25m
Avião Crítico: B -707

Antes



Depois

Fonte: ENANA, 2013



AEROPORTO DO LUBANGO (MUKANKA)

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

Latitude: 14 ° 56' S
Longitude : 13° 35' E
Altitude: 1761 m
Temperatura de Referencia: 28,3 ° C
Dimensões da Pista: 3000m x 45m
Orientação Magnética da Pista : 10/28
Placa de Estacionamento : 200m x 66m
Caminhos de Circulação : 500m x 18m e 75m x 18m
Avião Crítico: B737

Antes



Depois

Fonte: ENANA, 2013



AEROPORTO DO NAMIBE

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

Latitude : 15° 13'S.
Longitude : 12° 10' E.
Altitude : 52 m
Temperatura de Referencia: 25,7⁰ C
Dimensão da Pista: 2500m x 30m
Orientação Magnética da Pista: 08 / 26
Placa de Estacionamento : 130m x 80m
Caminhos de Circulação : 233m x 23m / 110m x 23m
Avião Critico: B737

Antes



Depois

Fonte: Imagem Google, 2013



AEROPORTO DE SAURIMO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

Latitude : 09° 42' S
Longitude : 20° 26' E
Altitude : 1092 m
Temperatura de Referencia : 30,7 °C
Dimensões da Pista: 3400 x 45
Orientação Magnética da Pista 14 / 32
Placa de Estacionamento 150m x 50m e 260m x 100m
Caminhos de Circulação 420m x 18m e 76m x 18m.
Avião Crítico: DC8/B707

Antes



Depois

Fonte: ENANA, 2013



AEROPORTO DO ONDJIVA (CUNENE)

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

Latitude : 17° 02' S.
Longitude : 15° 41' E.
Altitude : 1100 m
Temperatura de Referência: 35 °C
Dimensão da Pista: 3245m x 30m
Orientação Magnética da Pista: 13 / 31
Placa de Estacionamento : 176m x 86m
Caminhos de Circulação : 2 x 120m x 18m
Avião Crítico: B727

Antes



Fonte: ENANA, 2013

Depois



AEROPORTO DO SOYO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

Latitude: 06° 07' S
Longitude : 12° 22' E
Altitude: 5 m
Temperatura de Referência: 25.7⁰ C
Dimensões da Pista: 2090m x 30m
Orientação Magnética da Pista: 07 / 25
Placa de Estacionamento : 100m x 60m
Caminhos de Circulação : 2 x 250m x 20m
Avião Crítico: DC-6

Antes



Depois

Fonte: ENANA, 2013



AEROPORTO DO LUENA

Características Físicas

Latitude : 11°46' S
Longitude : 19°52' E
Altitude : 1330 m
Temperatura de Referência : 25,2 °C
Dimensões da Pista: 2400m x 30m
Orientação Magnética da Pista: 11/29
Placa de Estacionamento : 300m x 90 m
Caminhos de Circulação : 235m x 23m e 265m x 23m
Avião Crítico: DC 6



Fonte: Imagem Google, 2013

AEROPORTO DO MALANGE

Caractísticas Físicas

Latitude:	09° 31' S
Longitude:	16° 19' E
Altitude:	1179 m
Temperatura de Referencia :	24,5 °C
Dimensões da Pista:	2220m x 30m
Orientação Magnética da Pista:	13 / 31
Placa de Estacionamento :	200m x 120 m
Caminho de Circulação :	185m x 18m
Avião Crítico:	DC 6

Antes



Depois

Fonte: Imagem Google, 2013



AEROPORTO DO DUNDO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

Latitude	: 07° 24' S
Longitude	: 20° 49' E
Altitude	: 762 m
Temperatura de Referencia	: 29°C
Dimensões da Pista	: 1500m x 20m
Orientação Magnética da Pista	: 05 / 23
Placa de Estacionamento	: 65 m x 30 m
Caminho de Circulação	: 55m x 15m
Avião Crítico	: DC -3



Fonte: Imagem Google, 2013

AEROPORTO DO KUITO

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

- Latitude: 12° 24' S
- Longitude: 16° 57' E
- Altitude: 1712 m
- Temperatura de Referência : 22,7 °C
- Dimensão da Pista: 2500m x 30m
- Orientação Magnética da Pista : 08 / 26
- Placa de Estacionamento : 220m x 80 m
- Caminhos de Circulação : 2 x 150m x 20m
- Avião Crítico: DC 3



Fonte: Imagem Google, 2013

Aeroporto de Ndalatando



Fonte: ENANA, 2013

Aeroporto de Catumbela



Fonte: Belo, 2013

Novo Aeroporto de Luanda

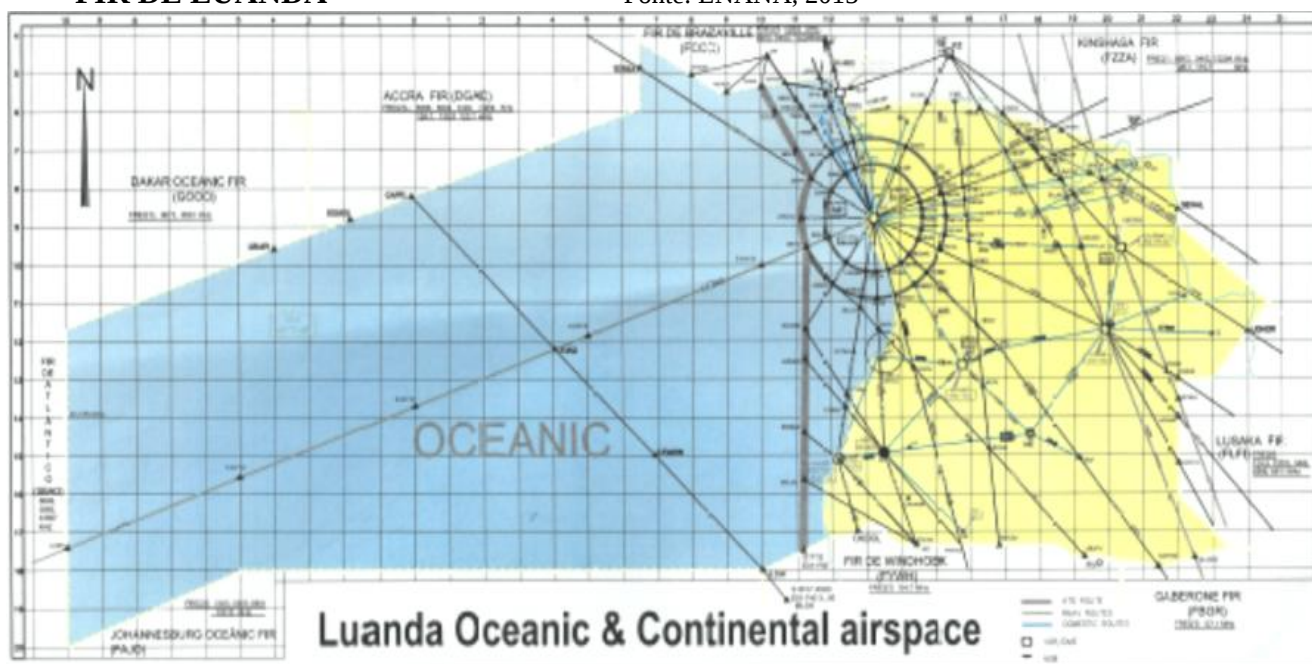


Fonte Imagem Google, 2013



FIR DE LUANDA

Fonte: ENANA, 2013



AEROPORTO DO M'BANZA CONGO

Características Físicas

Latitude: 06° 16' S
Longitude: 14° 15' E
Altitude: 567 m
Temperatura de Referência: 26 °C
Dimensão da Pista: 1800m x 30m
Orientação Magnética da Pista: 17/35
Placa de Estacionamento : 100m x 80m
Caminho de Circulação : 150m x 20m
Avião Crítico: DC-3

AEROPORTO DO MENONGUE

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

Latitude: 14° 39' S.
Longitude: 17° 41' E.
Altitude: 1362 m
Temperatura de Referência: 32,2 °C
Dimensões da Pista: 3500m x 45m
Orientação Magnética da Pista: 13 / 31
Placa de Estacionamento : 250m x 100m e 250m x 230m (Militar)
Caminhos de Circulação : 2 x 230m x 20m
Avião Crítico: DC-8 / B707

AEROPORTO DO SUMBE

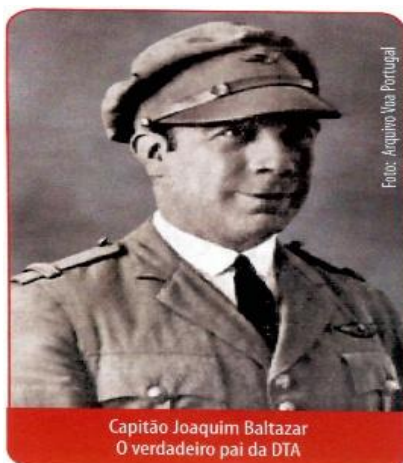
Características Físicas

Latitude : 11° 10' S
Longitude : 13° 51' E
Altitude : 11 m
Temperatura de Referência : 31,4 °C
Dimensões da Pista: 1120m x 30m
Orientação Magnética da Pista: 07 / 25
Placa de Estacionamento : 80m x 40 m
Caminho de Circulação : 70m x 15m
Avião Crítico: DC - 3

AEROPORTO DO UÍGE

Características Físicas

Latitude:	07° 37' S.
Longitude:	15° 02' E.
Altitude:	839 m
Temperatura de Referência:	25.2 °C
Dimensões da Pista:	2000m x 30m
Orientação Magnética da Pista:	01 / 19
Placa de Estacionamento :	180m x 80m
Caminhos de Circulação :	115m x 18m e 190m x 18m
Avião Crítico:	FK 27



Capitão Joaquim Baltazar
O verdadeiro pai da DTA



O diretor da DTA coronel Jacinto Medina assinando o contrato de aquisição dos Fokker F-27 Friendship



O Fokker F-27 Friendship CR-LEP "Cunene" no aeroporto de Benguela



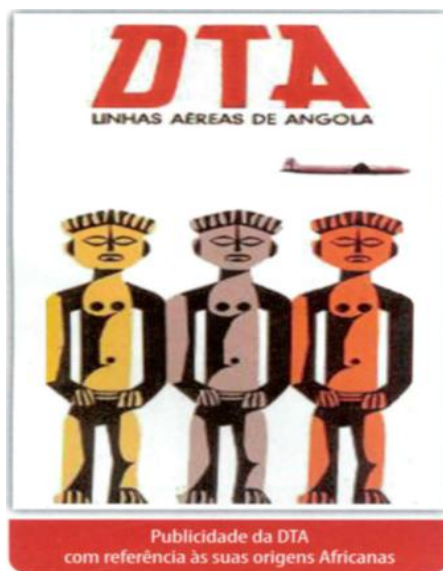
Cessna C.37 Airmaster CR-CAA "Luanda" que mais tarde seria re-matriculada como CR-LAC



O DH89-A Dragon Rapide CR-LAV "Vieira Machado" aqui após uma ligeira saída de pista na Baía dos Tigres

Fonte: Take Off – Voa Portugal - Noia, P., Vilhena, J., (2012) – DTA – Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos de Angola

Passagem do Logotipo da DTA para TAAG



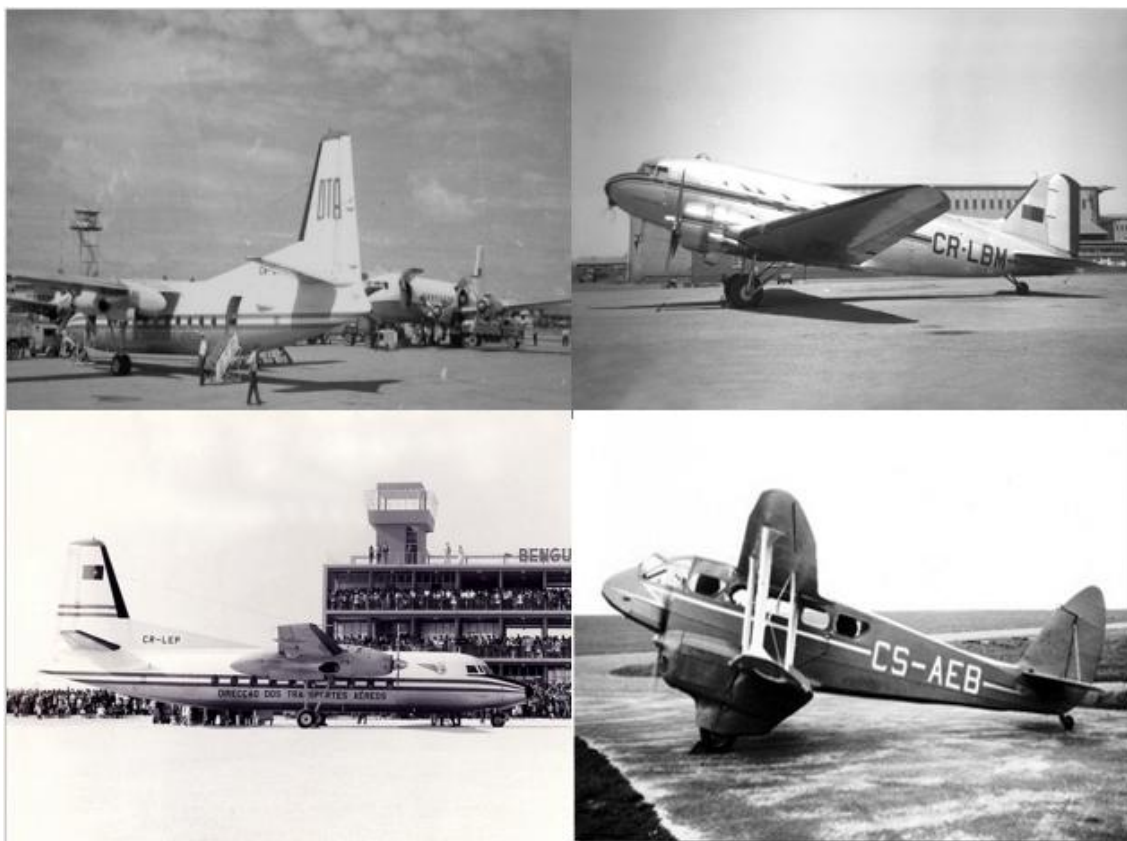
Fonte: Take Off – Voa Portugal - Noia, P., Vilhena. J., (2012) – DTA – Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos de Angola



Fonte: Take Off – Voa Portugal - Noia, P., Vilhena. J., (2012) – DTA – Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos de Angola

Evolução das Aeronaves da TAAG

Algumas aeronaves que fizeram parte dessa evolução foram: Aeronaves do tipo *Dakota* DC-3 e *Fokker Friendship* F-27 cobriam não só a totalidade do território de Angola, mas também as cidades de SÃO TOMÉ e WINDHOEK. Ainda os *Yakovlev* (YAK-40), *Antonov* (AN-26), *Ilyushin* (IL-62), *Hercules* (C-130), *Lockheed Tristar* (L1011) e *Boeing* (B707 e B747);



Fonte: TAAG, 2012 b



Fonte: TAAG, 2012 b

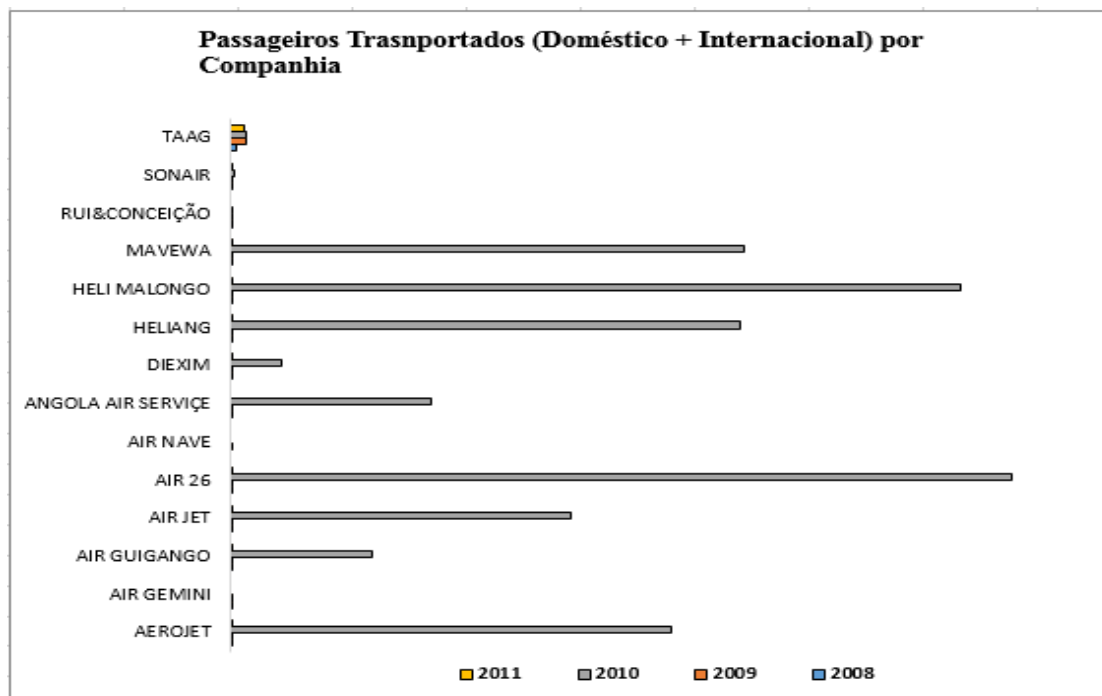
Mapas com as Rotas da TAAG Nacionais e Internacionais



Fonte: Austral (2013) - Disponível em <http://www.youblisher.com/p/706383-Revista-Austral-99-2013-TAAG-Linhas-Aereas-de-Angola/>

Anexo III – Tráfego Aéreo em Angola

Tráfego Aéreo Global Comercial por Companhia Aérea, Doméstica e Internacional



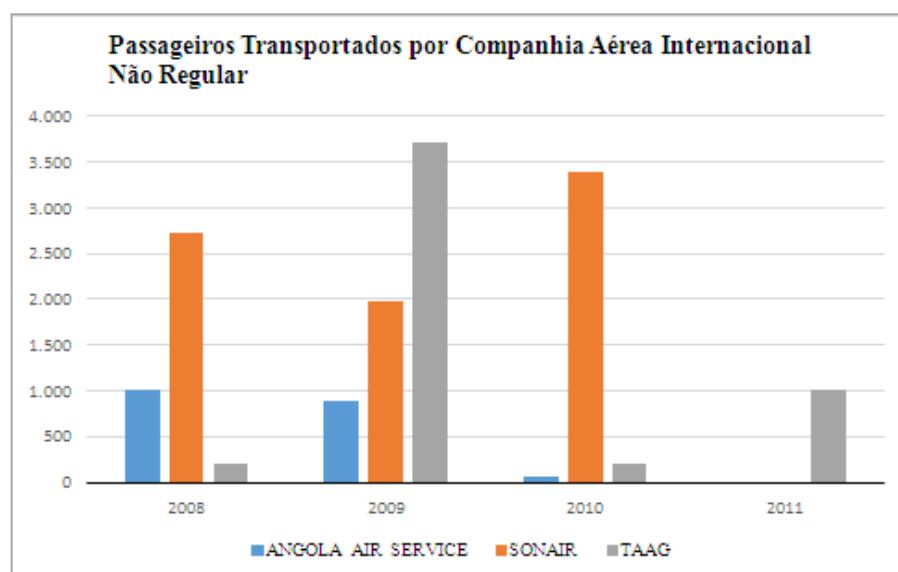
Fonte: Elaboração Própria a partir dos Anuários do INAVIC - 2008, 2009,2010,2011

O Tráfego por companhia, resulta que em 2010 foi o ano que mais se transportou passageiros como apresenta o gráfico, dentre as companhias aéreas nacionais destacam-se, Air 26, Heli Malongo, Mavewa, Heliang, Aerojet, Air jet, Angola Air Service, Air Guigango, Diexim, TAAG, entre outras.

Tráfego Global Comercial Por Companhia (Doméstico + Internacional)				
	2008	2009	2010	2011
AEROJET	22.524	20.635	30.821.106	19.991
AIR GEMINI	90.581	89.660		
AIR GUIGANGO	15.781	11.639	9.909.098	4.512
AIR JET	35.943	16.751	23.713.062	4.731
AIR 26	144.898	140.609	54.575.890	153.259
AIR NAVE		927	0	0
ANGOLA AIR SERVICE	15.667	15.369	14.038.920	0
DIEXIM	49.076	73.433	3.488.785	15.420
HELIANG	6.696	7.358	35.553.032	3.651
HELI MALONGO	68.838	76.982	51.051.910	64.886
MAVEWA	3.456	791	35.916.438	30
RUI&CONCEIÇÃO	745	302	56	
SONAIR	161.261	169.084	174.447	150.403
TAAG	435.671	1.087.550	1.011.921	994.931
TOTAL	1.051.137	1.711.090	1.459.669	1.411.814

Fonte: Elaboração Própria a partir dos Anuários do INAVIC - 2008, 2009,2010,2011

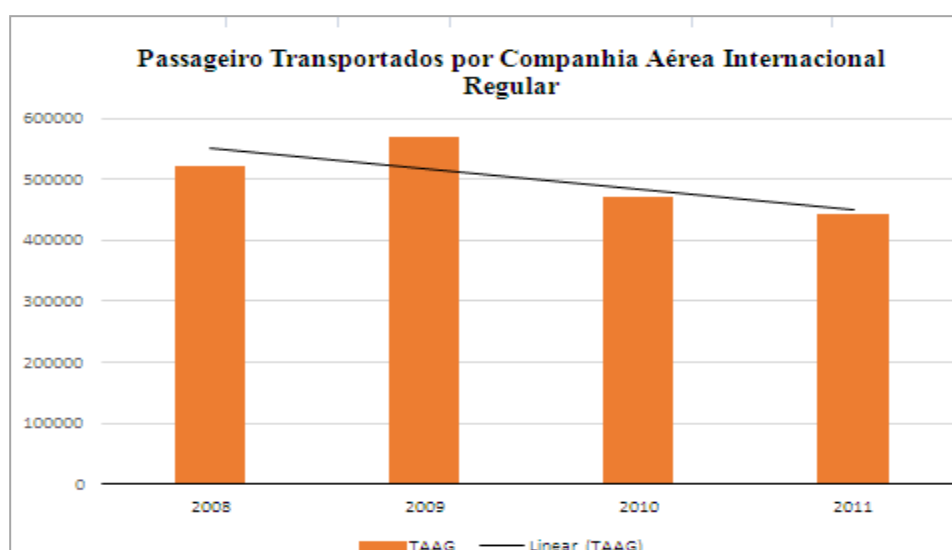
Passageiros Transportados por Companhia Aérea Internacional Não Regular



Fonte: Elaboração Própria a partir dos Anuários do Inavic, 2008, 2009, 2010, 2011

Tráfego Comercial Internacional Não Regular por Companhia				
	2008	2009	2010	2011
ANGOLA AIR SERVICE	1.001	882	54	
SONAIR	2.724	1.980	3.387	
TAAG	197	3.713	204	1.016

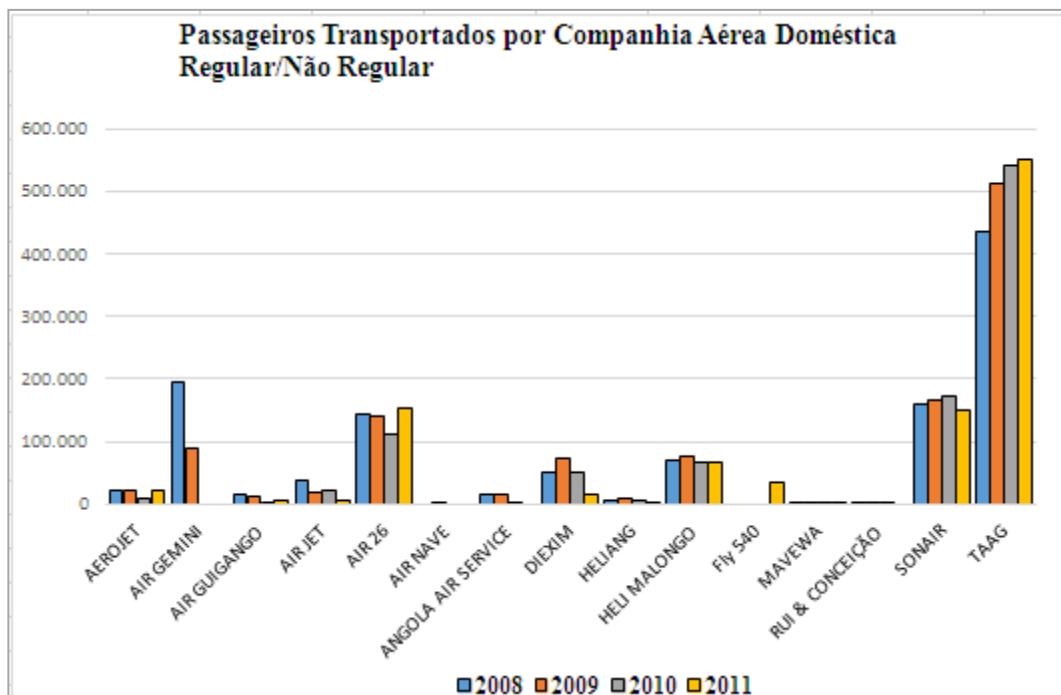
Passageiros Transportados por Companhia Aérea Internacional Regular



Fonte: Elaboração Própria a partir dos Anuários do Inavic, 2008, 2009, 2010, 2011

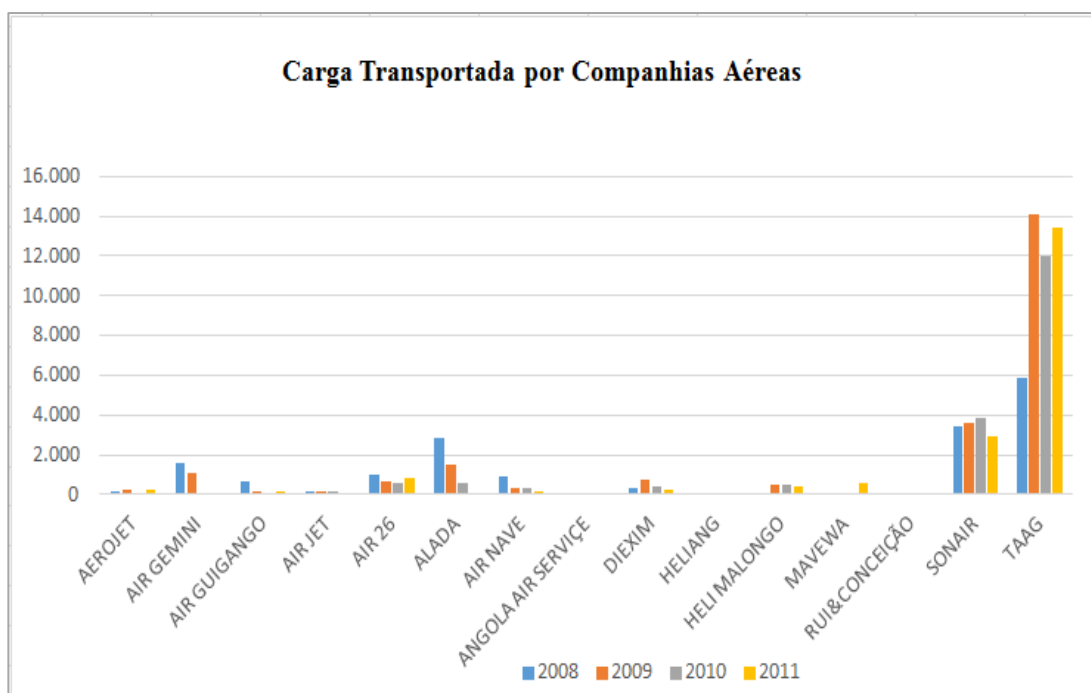
Tráfego Comercial Internacional Regular por Companhia				
	2008	2009	2010	2011
TAAG	520.525	570.966	471.604	442.534

Evolução dos Passageiros Transportados por Companhia Aérea Doméstica Regular e Não Regular



Fonte: Elaboração Própria a partir do Anuário de 2008,2009,2010, 2011 do INAVIC

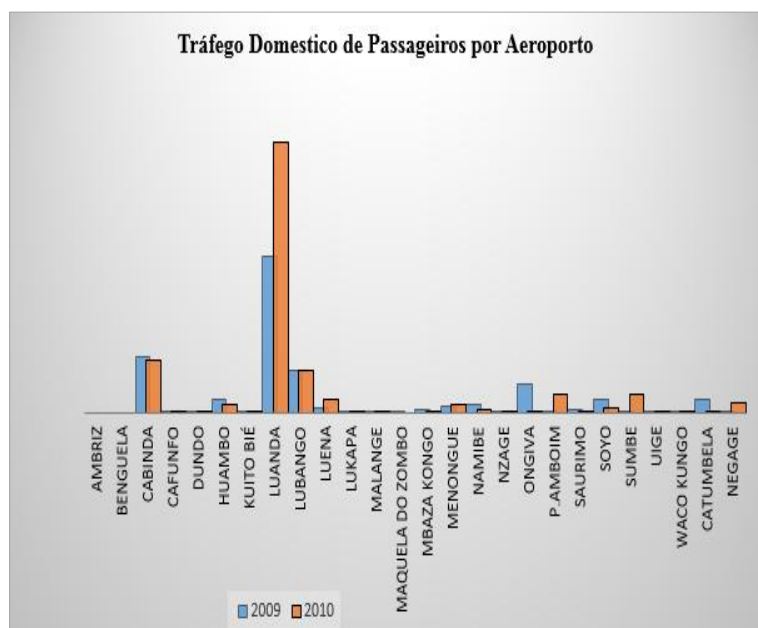
Toneladas de Carga Transportada por Companhia Aéreas Nacionais Internacional/Doméstico



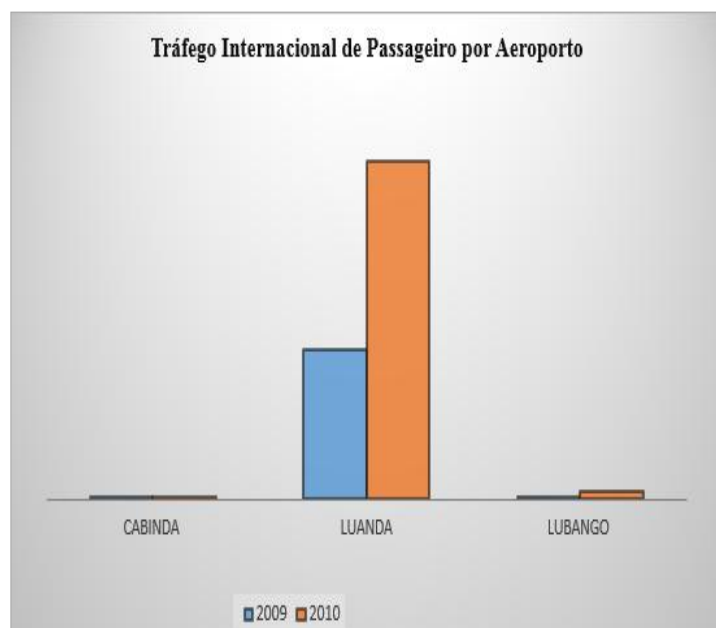
Fonte: Elaboração Própria a partir do Anuário de 2008,2009,2010, 2011 do INAVIC

Tráfego por Aeroporto Domestico e Internacional

Tráfego Aéreo Domest por Aerop



Tráfego Aéreo Inter por Aerop



Fonte: Elaboração Própria a partir dos Anuários do INAVIC – 2009,2010

No que refere o tráfego por aeroporto, pode-se verificar que o tráfego doméstico, o aeroporto com maior atividade foi o de Luanda, seguido do aeroporto de Cabinda, depois do Lubango. Quanto ao tráfego internacional, o aeroporto com maior tráfego também foi o de Luanda, seguido do de Lubango. Para concluir, o aeroporto de Luanda é o que mais recebe tráfego, tanto doméstico, como internacional. O ano de 2010 o aeroporto de Luanda teve um crescimento considerável.

Tráfego Aéreo Internacional de Passageiros por Aeroporto

Tráfego Internacional de Passageiro por Aeroporto		
Aeródromo		
	2009	2010
Cabinda	1.456	2.125
Luanda	1.213.431	2.727.612
Lubango	9.073	67.995
Total	1.223.960	2.797.732

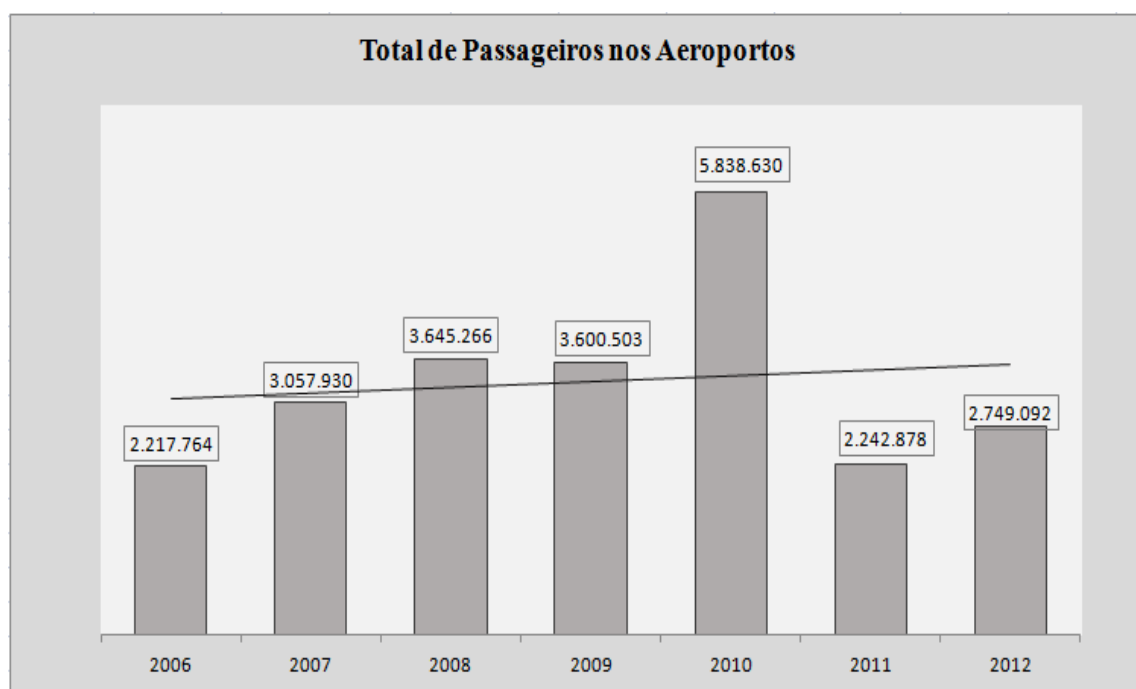
Fonte: Elaboração Própria a partir dos Anuários do INAVIC – 2009,2010

Tráfego Aéreo Doméstico de Passageiros por Aeroporto

Trafego Doméstico de Passageiro por Aeroporto		
Aerodromo	2009	2010
Ambriz		
Benguela		
Cabinda	370.392	349.189
Cafunfo	746	836
Dundo	9.053	10.399
Huambo	91.046	52.693
Kuito Bié	14.319	13.478
Luanda	1.044.877	1.799.379
Lubango	287.975	283.328
Luenha	31.579	89.823
Lukapa	3.925	824
Malange	1.162	2.440
Maquela do Zombo	166	0
Mbaza Kongo	23.323	958
Menongue	42.587	52.750
Namibe	59.148	27.671
Nzage	3.564	963
Ongiva	190.396	3.170
P.Amboim	67	126.325
Saurimo	23.636	7
Soyo	87.323	31.296
Sumbe	515	122.102
Uíge	58	397
Waco Kungo	791	24
Catumbela	89.261	497
Negage	2.070	72.343
Total	3.378.501	3.040.892

Fonte: Elaboração Própria a partir dos Anuários do INAVI

Evolução Anual Global do Tráfego de Passageiro Doméstico + Internacional de todos Aeroportos



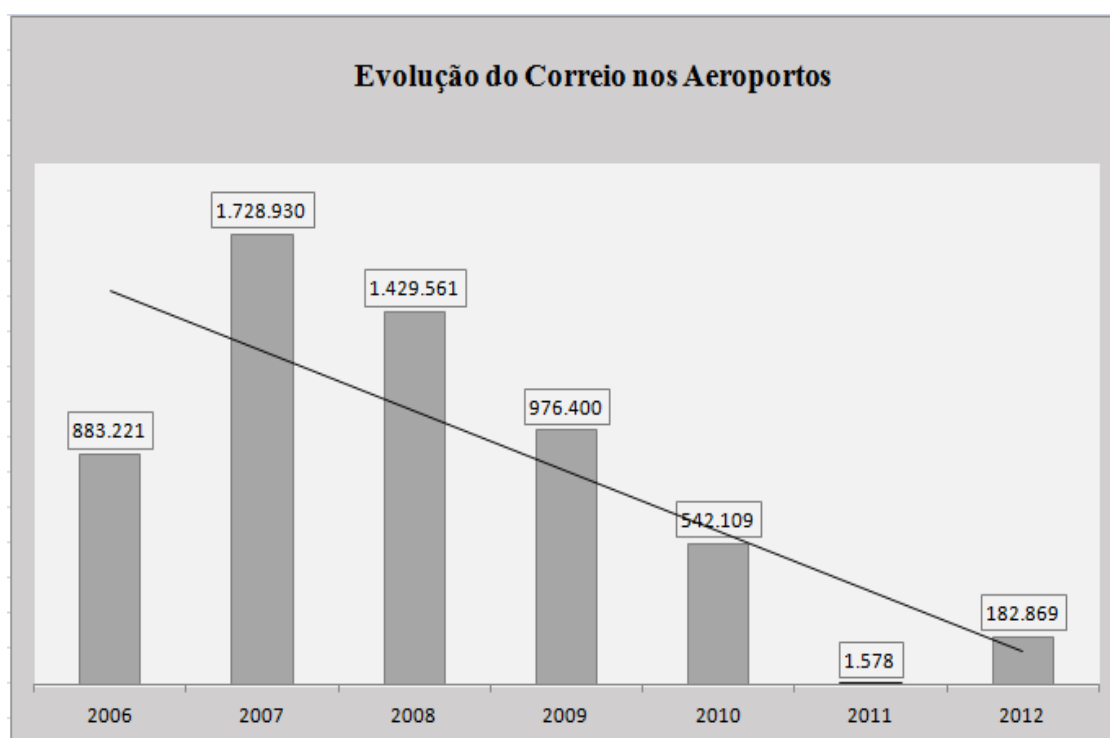
Fonte: Elaboração Própria a partir do Anuário de 2011 do INAVIC, Relatório e Contas da ENANA, 2012

A evolução anual do tráfego doméstico e internacional de todos aeroportos, foi crescente tendo o seu maior pico em 2010.

Evolução dos Passageiros em todos Aeroportos							
Ano	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passageiros	2.217.764	3.057.930	3.645.266	3.600.503	5.838.630	2.242.878	2.749.092

Fonte: Elaboração Própria a partir dos Anuários do INAVIC

Evolução Anual Global do Correio Doméstico + Internacional em todos Aeroportos



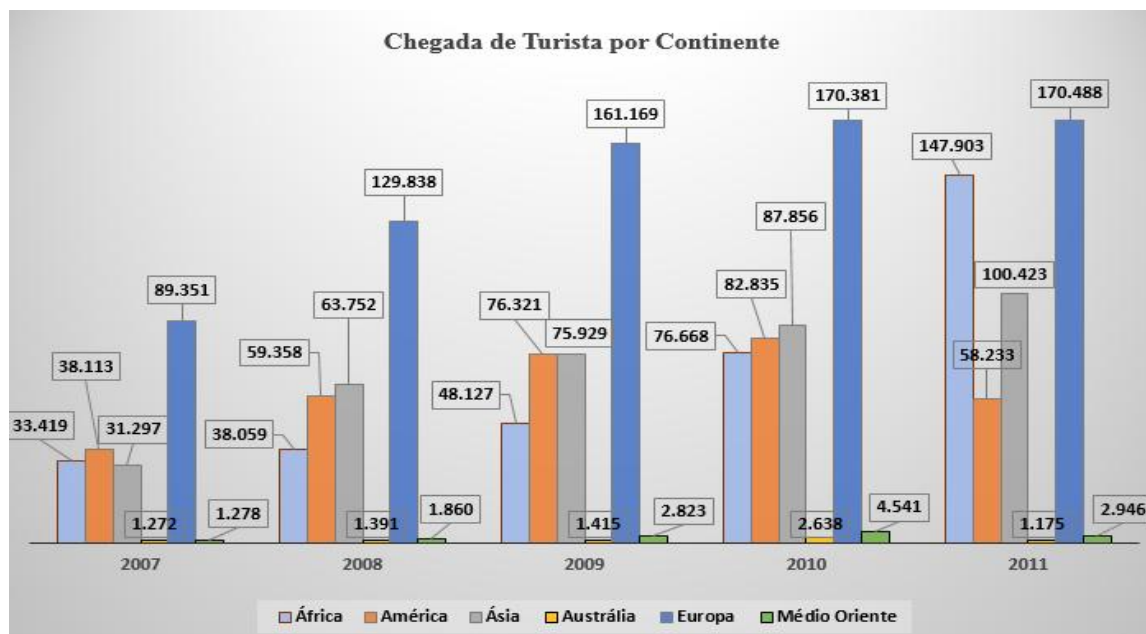
Fonte: Elaboração Própria a partir dos Anuários do INAVIC

Evolução do Correio em todos Aeroportos							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Correio	883.221	1.728.930	1.429.561	976.400	542.109	1.578	182.869

A Evolução de correio nos aeroportos foi decrescente, talvez seja devido a evolução das novas tecnologias, e as ofertas de voos ser maior, tanto doméstica como internacional, faz com que as pessoas mandem sempre algo com alguém que vai viajar, pois a burocracia é menos e sem custos, para o levantamento do correio.

Anexo IV – Desenvolvimento do Turismo em Angola

Evolução da Chegada de Turistas por Continente



Fonte: Elaboração Própria através do Boletim Estatístico do Minist. da Hotelaria e Turismo de Angola, 2009, 2012

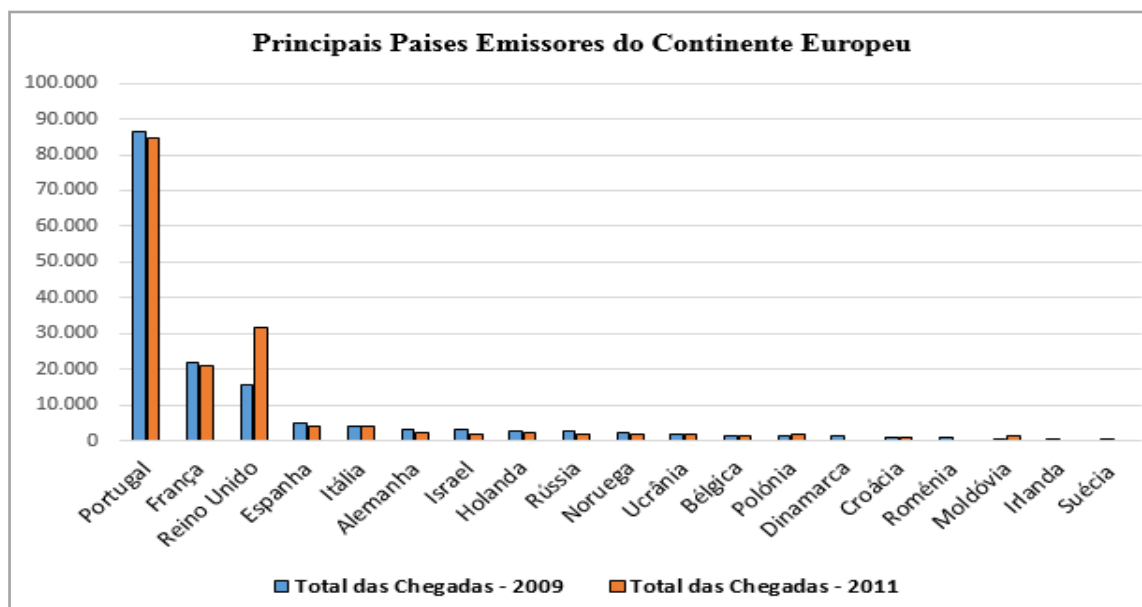
Evolução Global do Turismo em Angola e Chegada de Turistas por Continente

Regiões	2007	2008	2009	2010	2011
África	33.419	38.059	48.127	76.668	147.903
América	38.113	59.358	76.321	82.835	58.233
Ásia	31.297	63.752	75.929	87.856	100.423
Austrália	1.272	1.391	1.415	2.638	1.175
Europa	89.351	129.838	161.169	170.381	170.488
Médio Oriente	1.278	1.860	2.823	4.541	2.946
Total Geral	194.730	294.258	365.784	424.919	481.168

Fonte: Elaboração Própria através do Boletim Estatístico do Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola, 2009, 2012

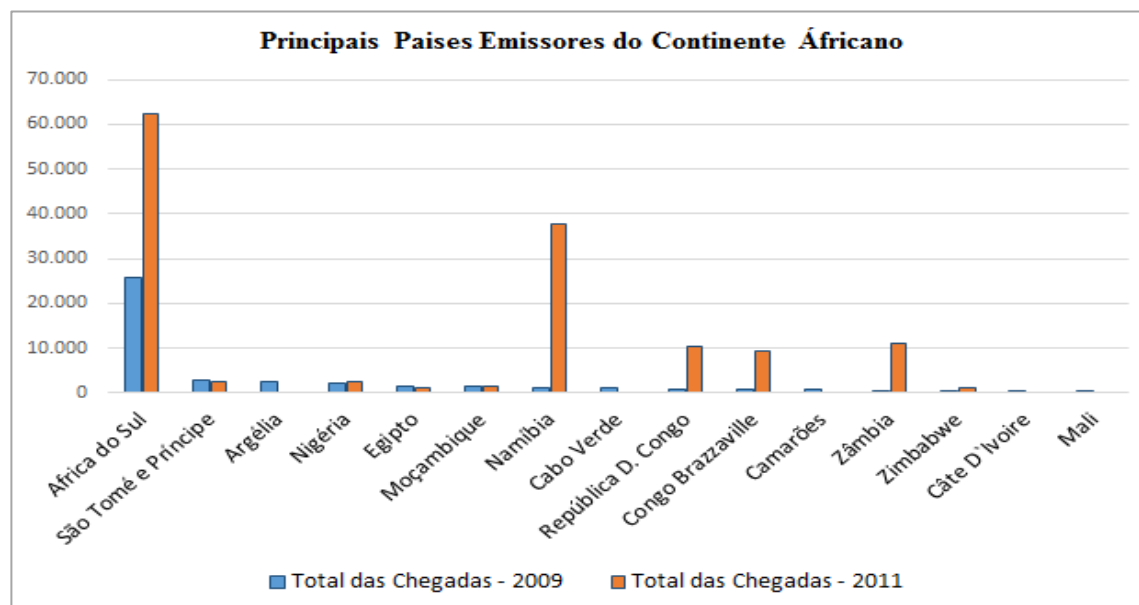
Evolução comparativa das chegadas dos principais países emissores nos 4 continentes.

Principais países Emissores do Continente Europeu



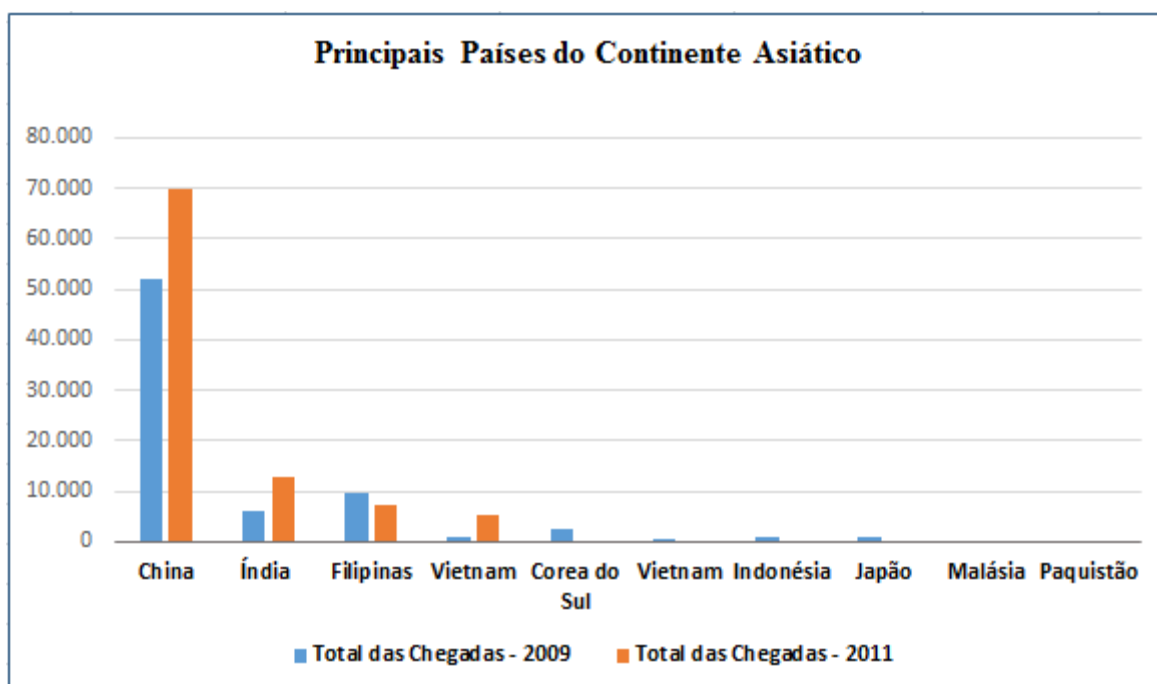
Fonte: Elaboração Própria através do Boletim do Estatístico do Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola, 2009, 2012

Principais países Emissores do Continente Africano



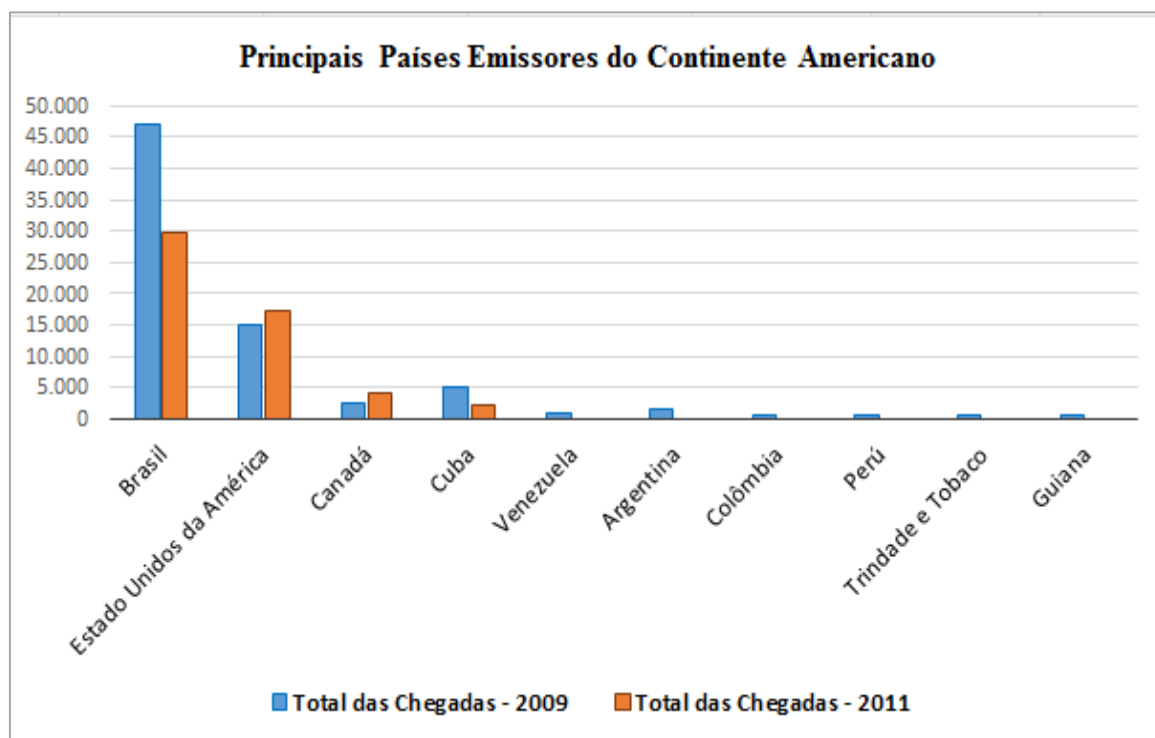
Fonte: Elaboração Própria através do Boletim do Estatístico do Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola, 2009, 2012

Principais países Emissores do Continente Asiático



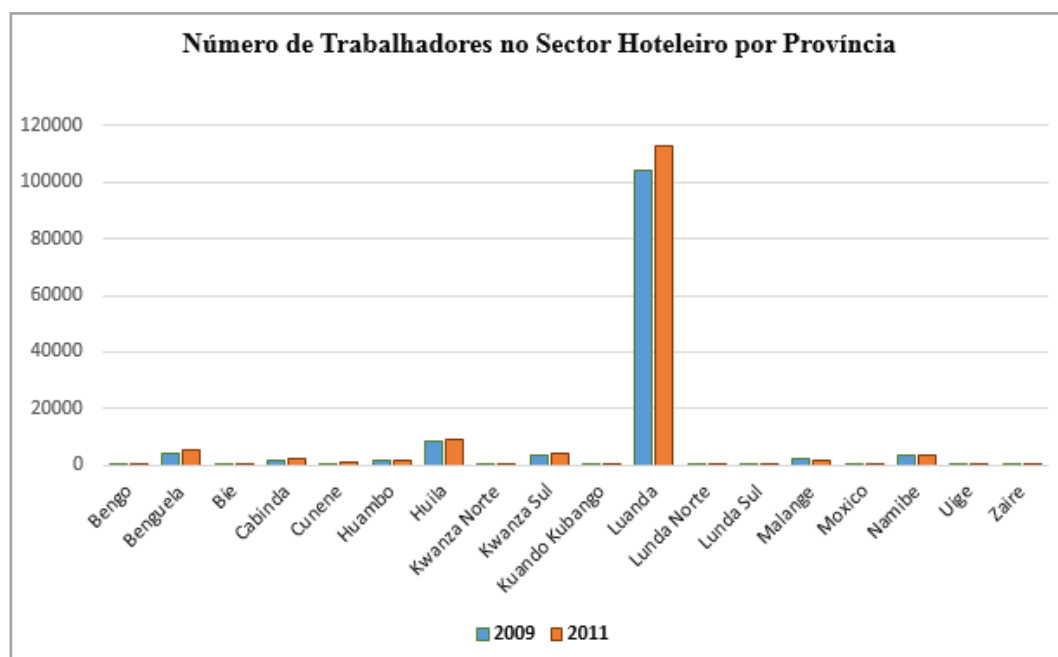
Fonte: Elaboração Própria através do Boletim do Estatístico do Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola, 2009, 2012

Principais países Emissores do Continente Americano



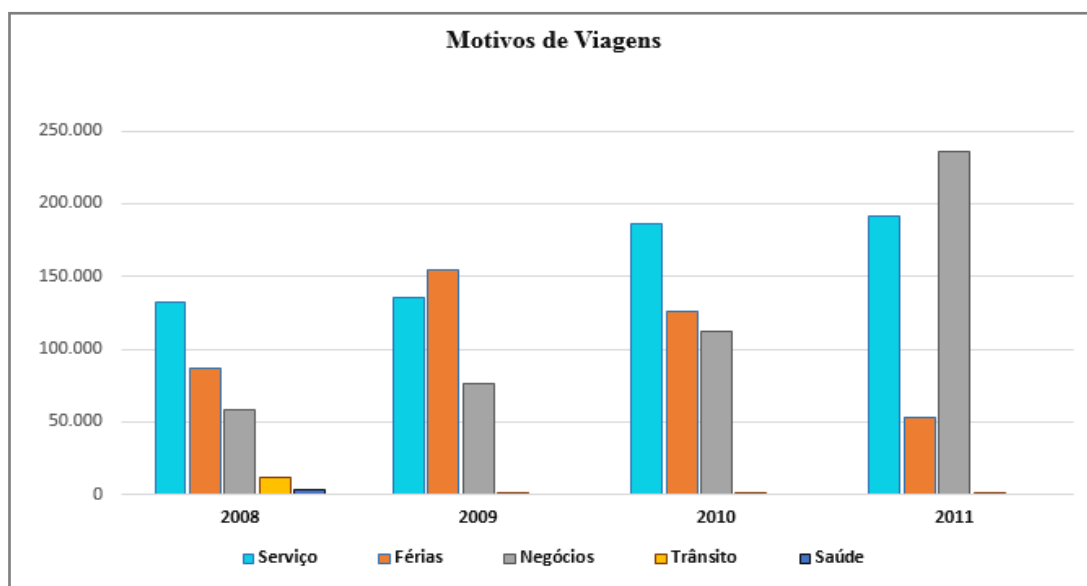
Fonte: Elaboração Própria através do Boletim do Estatístico do Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola, 2009, 2012

Número de Trabalhadores no Sector Hoteleiro por Província



Fonte: Elaboração Própria através do Boletim do Estatístico do Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola, 2009, 2012

Evolução Comparativa dos Principais Motivos de Viagem



Fonte: Elaboração Própria através do Boletim do Estatístico do Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola, 2009, 2012

Os principais motivos que originaram a vinda de turistas entre 2008 a 2011 foram, as viagens por motivos de Serviço e Negócios, seguida das viagens por motivos de Férias ou Visita a Familiares que em 2011 teve uma quebra notável no que refere ao turismo de lazer. O turismo

de serviço e negócio apresentaram uma tendência crescente, em 2011 o turismo de negócio teve um crescimento significativo.

Evolução Comparativa dos Principais Motivos de Viagem

Motivos de Viagens	2008	2009	2010	2011
Serviço	132.686	135.130	186.344	191.751
Férias	87.227	154.296	126.145	52.567
Negócios	58.809	76.128	112.027	235.516
Trânsito	12.078	230	403	1.334
Saúde	3.458	0		
TOTAL	294.258	365.784	424.919	481.168

Fonte: Elaboração Própria através do Boletim do Estatístico do Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola, 2009, 2012

Contribuição do Turismo em Angola para Balança de Pagamentos

Contribuição do Turismo na Balança de Pagamentos (Milhões UDS)				
Descrição	2008	2009	2010	2011
Crédito→Entrada viagem de Negócio + Pessoais)	284,92	534,07	719,07	646,47
Débito→Saída viagem de Negócio + Pessoais)	(254,10)	(132,51)	(148,10)	(180,82)
Saldo	30,83	401,56	570,97	465,65

Fonte: Elaboração Própria através do Boletim do Estatístico do Ministério da Hotelaria e Turismo de Angola, 2009, 2012

No que reverencia a entrada e saída de turistas no país tem sido favorável nos últimos anos, as receitas da Balança Turística em 2008 atingiram USD 284,92 milhões com um saldo positivo de USD 30,83 milhões; em 2009 as receitas da Balança Turística atingiram USD 534,07 milhões com um saldo positivo de USD 401,56 milhões; as receitas da Balança Turística em 2010 atingiram USD 719,07 milhões com um saldo positivo de USD 570,97 milhões; a

Balança Turística em 2011 atingiu receitas no valor de USD 646,47 milhões com um saldo positivo de USD 465,65 milhões.

O estudo deste sector foi de extrema importância para análise do tráfego que por sua vez vai-se refletir na actividade do aeroporto. Permitiu-nos saber que tipo de turismo, e quais os países emissores contribuem consideravelmente para o tráfego aéreo no país.

Sendo assim pode-se concluir que o turismo em Angola têm estado a aumentar nos últimos anos, e que a maior parte dos turistas são provenientes por ordem, da Europa, África, Ásia, América, Médio Oriente, Austrália.

Na lista dos principais países emissores da Europa, Portugal apresenta um maior número de entradas nas fronteiras de Angola, seguido da França e Reino Unido.

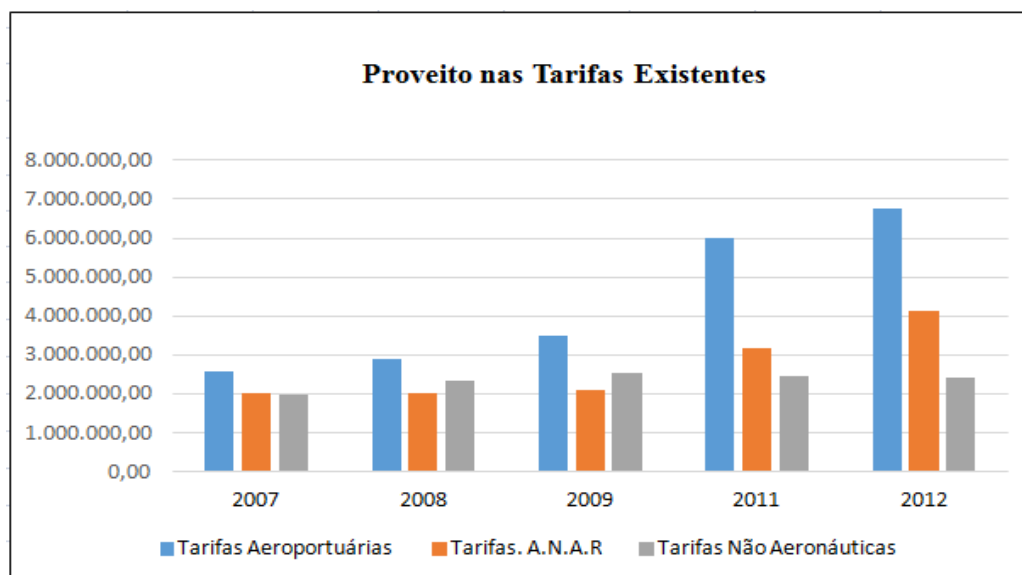
Quanto a África os países que mas se destacaram com o maior número de entradas foram os países vizinhos, tendo ficado em primeiro lugar a África do Sul, seguido da Namíbia com maior número de entradas, talvez por serem os países vizinhos com mais recursos humanos qualificados, e com muito poder económico, face aos outros países da vizinhança.

Por parte do Continente Asiático e Americano lideram nas entradas a China e o Brasil, com certeza devido as parcerias existentes entre os países e tanto um como outro com uma tendência crescente.

Os principais motivos para o incremento do turismo, foi o turismo de Negócio e de Serviço. Através do gráfico podemos verificar que Luanda apresenta a maior proporção de emprego por província, seguida da província da Huila e Benguela.

Anexo V – Evolução dos Proveitos de Acordo com os Três Grupos de Tipos de Tarifas Existentes da ENANA, EP

Proveito nas Tarifas Existentes



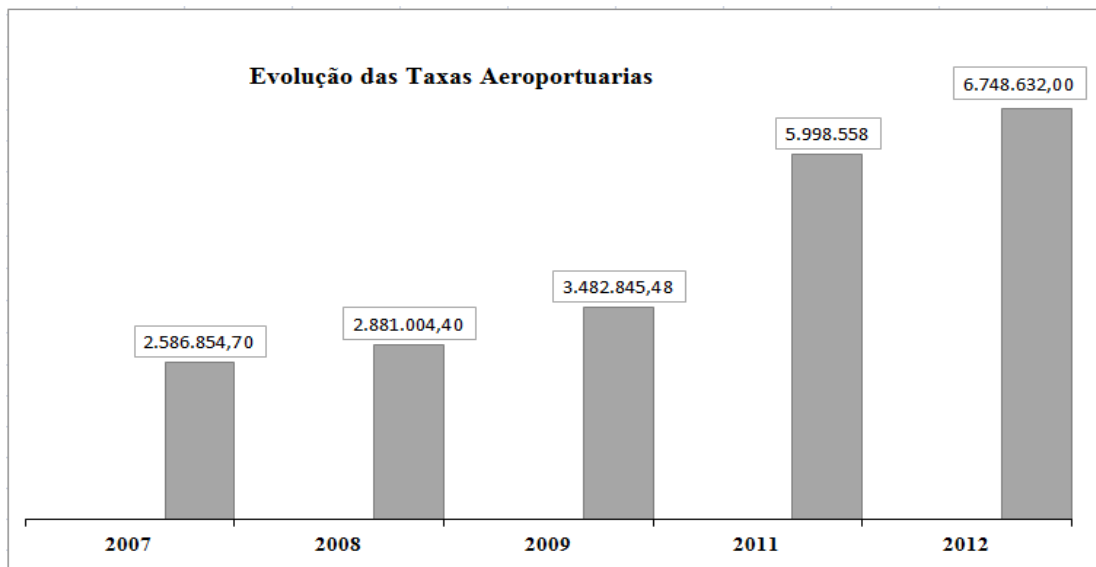
Fonte: Elaboração Própria a partir do Relatório e Contas da ENANA, EP-2009; Relatório e Contas, 2012

Como se pode verificar graficamente a evolução dos três grupos de negócio da ENANA, EP foi crescente.

Proveitos nas Tarifas Existentes (em Mil Akz)					
Ano	2007	2008	2009	2011	2012
Tarifas Aeroportuárias	2.586.854,70	2.881.004,40	3.482.845,48	5.998.558	6.748.632
Tarifas. A.N.A.R	2.011.474,51	2.025.908,69	2.102.757,56	3.192.610	4.142.376
Tarifas Não Aeronáuticas	1.997.456,33	2.349.259,26	2.548.735,10	2.476.753	2.423.057
TOTAL	6.595.785,54	7.256.172,36	8.134.338,14	9.223.632	10.953.756

Fonte: Relatório e Contas da ENANA, EP-2009, 2012

Evolução das Taxas Aeroportuárias



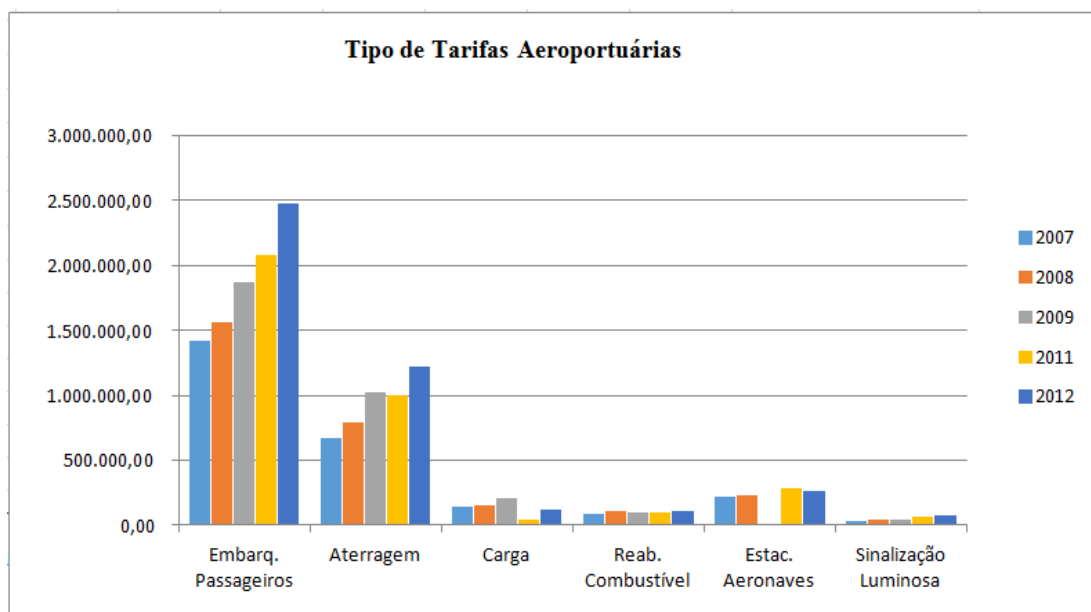
Fonte: Elaboração Própria através do Relatório e Contas da ENANA, EP-2009; Relatório e Contas, 2012

A evolução das Taxas Aeroportuária foi positiva nos últimos cinco anos.

Evolução das Taxas Aeroportuárias				
2007	2008	2009	2011	2012
2.586.854,70	2.881.004,40	3.482.845,48	5.998.558	6.748.632,00

Fonte: Relatório e Contas da ENANA, EP-2009, 2012

Tipos de Tarifas Aeroportuárias



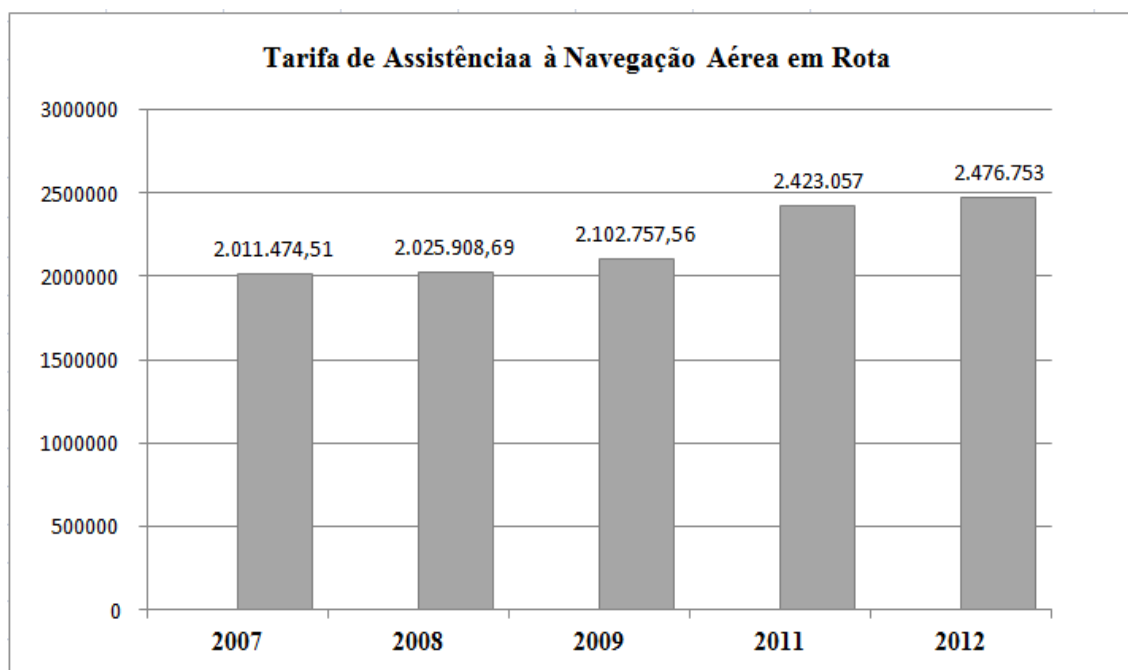
Fonte: Elaboração Própria a partir do Relatório e Contas da ENANA, EP-2009; Relatório e Contas, 2012

Com relação aos seis tipos de taxas Aeroportuárias tiveram uma evolução crescente, sendo que a taxa de embarque de passageiros e de aterragem tiveram uma maior contribuição.

Tipos de Tarifas Aeroportuárias					
	2007	2008	2009	2011	2012
Embarq. Passageiros	1.421.068,94	1.561.618,90	1.870.678,06	2.078.174	2.474.554
Aterragem	674.374,67	790.074,55	1.027.206,15	1.003.425	1.220.268
Carga	146.602,46	149.417,46	204.254,29	41.838	121.201
Reab. Combustível	87.780,93	106.882,57	100.520,64	98.180	108.296
Estac. Aeronaves	222.759,57	229.724,26	232.526,68	288.977	265.766
Sinalização Luminosa	34.268,13	43.286,67	47.659,66	64.907	81.794
TOTAL	3.482.845,48	2.881.004,40	2.586.854,70	3.575.501	4.271.879

Fonte: Relatório e Contas da ENANA, EP-2009, 2012

Tarifas de Assistência à Navegação Aérea em Rota



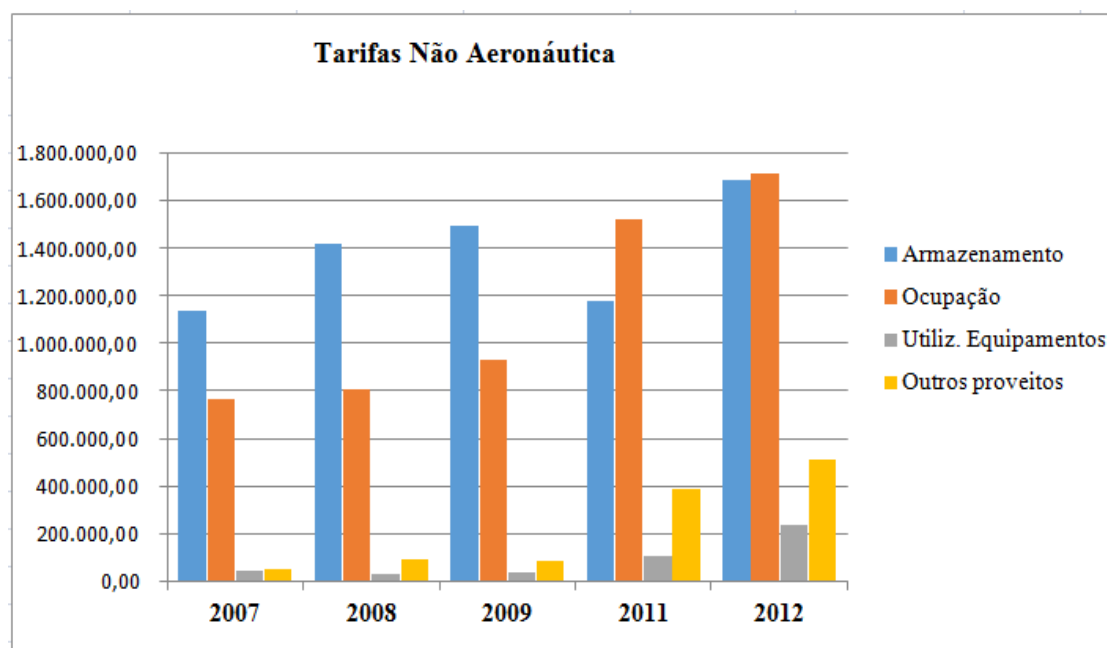
Fonte: Elaboração Própria através Relatório e Contas da ENANA, EP-2009; Relatório e Contas, 2012

Quanto a Tarifa de Assistência à Navegação Aérea em Rota teve um crescimento positivo.

Tarifa de Assistência à Navegação Aérea em Rota (em Mil Akz)					
	2007	2008	2009	2011	2012
Rota	2.011.474,51	2.025.908,69	2.102.757,56	2.423.057	2.476.753
TOTAL	2.011.474,51	2.025.908,69	2.102.757,56	2.423.057	2.476.753

Fonte: Relatório e Contas da ENANA, EP-2009, 2012

Tarifas Não Aeronáutica



Fonte: Elaboração Própria a partir do Relatório e Contas da ENANA, EP-2009; Relatório e Contas, 2012

Quanto aos quatro grupos de tarifas não aeronáuticas a sua evolução foi positiva.

Tarifas Não Aeronáticas (em Mil Akz)					
	2007	2008	2009	2011	2012
Armazenamento	1.139.428,78	1.419.614,55	1.495.436,20	1.176.781	1.688.003
Ocupação	763.912,86	805.063,53	931.028,67	1.519.120	1.710.874
Utiliz. Equipamentos	44.078,22	31.828,10	36.205,56	105.565	235.610
Outros proveitos	50.036,47	92.753,08	86.064,67	390.677	507.890
TOTAL	1.997.456,33	2.349.259,26	2.548.735,10	4.142.377	3.192.143

Fonte: Relatório e Contas da ENANA, EP-2009, 2012