

DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
LICENCIATURA EM COMUNICAÇÃO SOCIAL

TEMA:

**PAPEL DA COMUNICAÇÃO SOCIAL NA PROMOÇÃO DE
SOLUÇÕES PARA OS PROBLEMAS DA MOBILIDADE URBANA NO
MUNICÍPIO DE LUANDA**

Autor (a): Ana Miliana Makiadi

Orientador(a): Antônio Agostinho Vieira Dias (Lic)

Luanda, 2025

DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
LICENCIATURA EM COMUNICAÇÃO SOCIAL

TEMA:

**PAPEL DA COMUNICAÇÃO SOCIAL NA PROMOÇÃO DE
SOLUÇÕES PARA OS PROBLEMAS DA MOBILIDADE URBANA NO
MUNICÍPIO DE LUANDA**

Trabalho de Fim de Curso apresentado ao Instituto Superior de Angola, como requisito para elaboração do Trabalho de Fim do Curso, Sob Orientação Antônio Agostinho Vieira Dias Lic.

Autor (a): Ana Miliana Makiadi

Orientador(a): Antônio Agostinho Vieira Dias

Luanda, 2025

**DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
LICENCIATURA EM COMUNICAÇÃO SOCIAL**

TERMO DE APROVAÇÃO

**PAPEL DA COMUNICAÇÃO SOCIAL NA PROMOÇÃO DE
SOLUÇÕES PARA OS PROBLEMAS DA MOBILIDADE URBANA NO
MUNICÍPIO DE LUANDA**

ESTUDO DE CASO: RÁDIO KAIRÓS NO II SEMESTRE DE 2024

Aprovado em ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Presidente: _____

1º Vogal: _____

2º Vogal: _____

Secretário: _____

Classificação _____

Data de Entrega ____/____/____

LUANDA 2025

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, a minha irmã e cunhado e aos meus irmãos e sobrinhos que sempre me apoiaram e souberam compreender-me durante todo percurso da minha formação.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente à Deus por ter nos dado saúde, sabedoria e por ter iluminado a minha caminhada, mostrando sempre o melhor a escolher.

Aos meus pais que sempre nos apoiaram nos estudos e nas escolhas de decisões, aos nossos irmãos e familiares, pelo amor, motivação e compreensão nos momentos difíceis e incentivo aos estudos.

Ao meu orientador Antônio Agostinho Vieira Dias, pela disponibilidade, pelos conhecimentos partilhados, pela amizade e por todo o apoio prestado durante a realização deste projeto.

A todo o corpo docente do Departamento de Ciências Sociais e humanas (DCSH) do Instituto Superior de Angola (ISA) pelo esforço que disponibilizaram durante o processo de formação e que sempre constituíram fonte de inspiração.

Agradecemos a todos intervenientes do campo de pesquisa.

Agradecemos a todos colegas que colaboraram nos e deram apoio na nossa caminhada.

EPÍGRAFE

Não existe mobilidade de transporte que isoladamente resolva todos os problemas.

Oskar Coester

RESUMO

O presente trabalho visou conhecer a influência da Comunicação Social na promoção de soluções para Problemas da Mobilidade Urbana no Município de Luanda. O mesmo teve como tipo de pesquisa qualitativa, com modelo de abordagem dialético. O teve como problema de pesquisa qual é o papel da comunicação social na promoção de soluções de mobilidade urbana no município de luanda. A hipótese levantada positiva a Comunicação social tem um papel positivo na promoção de soluções para problemas da mobilidade urbana no Município de Luanda. O mesmo teve e como Objectivo geral conhecer a influência da comunicação social na promoção de soluções para os problemas de mobilidade urbanas, no município de luanda e específicos analisar factores demográficos e territórios que influenciam a mobilidade da população e reconhecer a Importância da Comunicação Social na Promoção de Soluções para Problemas de Mobilidade Urbana no Município de Luanda. A pesquisa contou com 20 elementos da população, correspondente a uma amostra de 15 elementos. Quanto a pesquisa 80% dos inquiridos responderam que a divulgação da Mobilidade Urbana é benéfica para Sociedade e que 100% responderam que a Rádio Kairós tem ajudado na Divulgação da Mobilidade Urbana em Luanda. No primeiro Capítulo abordou-se à introdução, no segundo Capítulo abordou-se sobre a fundamentação teórica onde inclui uma abordagem sobre a importância e Benéficos do Papel da Comunicação Social na Promoção da Mobilidade Urbana, o terceiro capítulo apresenta as opções metodológicas do estudo, e no quarto capítulo enfatizará sobre análise e interpretação dos resultados, adiante apresentaremos a conclusão. Sugerimos que a organização melhore no seu impacto sobre a promoção da mobilidade Urbana Luanda.

Palavras-Chaves: Comunicação, Promoção, Mobilidade Urbana.

ABSTRACT

This study aimed to understand the influence of social communication in promoting solutions to urban mobility problems in the municipality of Luanda. It was a qualitative research, with a dialectical approach model. The research problem was what is the role of social communication in promoting solutions to urban mobility problems in the municipality of Luanda. The hypothesis raised was positive: social communication has a positive role in promoting solutions to urban mobility problems in the municipality of Luanda. The general objective was to understand the influence of social communication in promoting solutions to urban mobility problems in the municipality of Luanda and specifically to analyze demographic factors and territories that influence population mobility and recognize the importance of social communication in promoting solutions to urban mobility problems in the municipality of Luanda. The research included 20 elements of the population, corresponding to a sample of 15 elements. Regarding the research, 80% of respondents responded that promoting urban mobility is beneficial to society and 100% responded that Rádio Kairós has helped to promote urban mobility in Luanda. The first chapter addresses the introduction, the second chapter addresses the theoretical basis, which includes an approach to the importance and benefits of the role of social communication in promoting urban mobility, the third chapter presents the methodological options of the study, and the fourth chapter focuses on the analysis and interpretation of the results, and the conclusion is presented later. We suggest that the organization improve its impact on promoting urban mobility in Luanda.

Keywords: Communication, Promotion, Urban Mobility.

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1. Idade	27
GRÁFICO 2. Gênero.....	28
GRÁFICO 3. Nível Académico.....	29
GRÁFICO 4. Tempo de Serviço.....	30
GRÁFICO 5. A Rádio Kairós tem ajudado na promoção da Mobilidade Urbana em Angola.....	31
GRÁFICO 6. Qual é a Melhor forma de divulgação da Mobilidade Urbana em Angola?.....	32
GRÁFICO 7. Há Vantagens em ter divulgação da mobilidade Urbana em Luanda.....	33
GRÁFICO 8..Quais São as maneiras de resolver os problemas da mobilidade urbana em Luanda.....	34
GRÁFICO 9. Como a mobilidade Urbana Torna um problema para as cidades de Luanda.....	35
GRÁFICO 10. Qual é o maior problema de Mobilidade Urbana em Luanda?.....	36
GRÁFICO 11. Quais são as vantagens e as desvantagens dos Transportes Rodoviários em Luanda?.....	37
GRÁFICO 12. Quais principais problemas do sistema de transporte em Luanda.....	38
GRÁFICO 13. O que fazer para melhorar a segurança nos transportes públicos?.....	39

LISTA DE TABELAS

TABELA 1. Idade.....	27
TABELA 2. Género.....	28
TABELA 3. Nível Académico.....	29
TABELA 4. Tempo de Serviço.....	30
TABELA 5. A Rádio Kairós tem ajudado na promoção da Mobilidade Urbana em Angola.....	31
TABELA 6. Qual é a Melhor forma de divulgação da Mobilidade Urbana em Angola?.....	32
TABELA 7. Há Vantagens em ter divulgação da mobilidade Urbana em Luanda.....	33
TABELA 8.Quais são as maneiras de resolver os problemas da mobilidade urbana em Luanda.....	34
TABELA 9. Como a mobilidade Urbana Torna um problema para as cidades de Luanda.....	35
TABELA 10. Qual é o maior problema de Mobilidade Urbana em Luanda?.....	36
TABELA 11. Quais são as vantagens e as desvantagens dos Transportes Rodoviários em Luanda?.....	37
TABELA 12. Quais principais problemas do sistema de transporte em Luanda.....	38
TABELA 13. O que fazer para melhorar a segurança nos transportes públicos?.....	39

LISTA DE SIMBOLOS

Σ – Somatório de Números

%- Percentagem

ÍNDICE

1 – INTRODUÇÃO	1
2 - FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	4
2.1- Definição de Termos e Conceitos.....	4
2. 2 - Breve História da Comunicação Social em Angola.....	5
2.3 - Luanda - Contexto Histórico e Geográfico.....	8
2.4 - Luanda na atualidade - Dimensão populacional.....	10
2.5 - Breve caracterização da mobilidade na província de Luanda.....	11
2.6 - Transporte de passageiros ferroviários.....	11
2.7 - Infraestruturas rodoviárias.....	12
2.8 - Infraestruturas de saúde.....	12
2.9 - Mobilidade pedonal.....	14
2.10 - O papel da Comunicação social em Angola.....	15
2.11 - Os desafios de mobilidade em Luanda.....	16
2.12 - Mobilidade Urbana em Luanda.....	19
2.13 - Importância da comunicação.....	21
2.14 - Comunicação como necessidade do homem.....	21
2.15 - Benefícios da Mobilidade urbana que você pode aplicar e melhorar sua vida.....	23
2.16 - Mobilidade urbana sustentável: saiba tudo sobre o conceito.....	25
2.17 - Benefícios da mobilidade urbana sustentável.....	26
2.18 - Impactos sociais da mobilidade urbana.....	26
2.19 - Impactos ambientais da mobilidade urbana.....	27
2.20 - Impactos econômicos da mobilidade urbana.....	27
3 - METODOLOGIA DE PESQUISA.....	29
3.1- Tipo de Pesquisa.....	29
3.2- Modelo de Abordagem.....	29
3.3- Nível de estruturação de Método.....	29
3.4- Técnica de Recolha de Dados.....	29
3.5 - Instrumentos e Procedimentos.....	30
3.6 - População e Amostra.....	30
3.7 - Dificuldades Encontradas.....	30
4 - RESULTADOS EDISCUSSÃO.....	32
4.1 - Apresentação e Interpretação dos resultados.....	32
4.2 - Discussão de Resultados.....	47
5 - CONCLUSÕES.....	48

6 - SUGESTÕES.....,,.....	49
7 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	50
8 - APÊNDICES.....	
9 - ANEXOS.....	

1– INTRODUÇÃO

O presente trabalho do fim de curso, aborda o papel da comunicação social na promoção de soluções para os problemas da mobilidade urbana no Município de Luanda, cujo o objetivo será de conhecer a influência da comunicação social na promoção de soluções para problemas da mobilidade urbana no Município de Luanda, por esta razão utilizamos o método quantitativo como metodologia de pesquisa e como seria de escolha de dados utilizamos o questionário, entrevistas, análise de matérias os documentos e observação.

Segundo, Camila Pinheiro Silveira (2010, p. 194), sem o conhecimento e sem a comunicação não há humanização. Camila resumiu bem um dos catalisadores do processo de desumanização que colocamos em nós mesmo. O conhecimento e a comunicação andam de mãos dadas, girando e circulando ao redor de si mesmos constantemente na humanidade.

Desde que teve início à formação de sociedade começou-se a utilizar a comunicação como forma de interação entre diferentes pessoas e camadas. A comunicação social é um fenómeno que acompanha a formação da sociedade, ganhando mais força com o surgimento da imprensa. A comunicação é um fenómeno que tem impacto positivo em todos âmbitos da nossa vida incluindo na Mobilidade Urbana.

Vivemos tão interligado, com um grande fluxo de pessoas se movendo todo momento, seja por fins familiares ou empresarias. O surgimento dos transportes melhorou a mobilidade. A Mobilidade é a facilidade para se mover, a ideia é tornar esse movimento fluido e prático. Mobilidade Urbana pode ser entendida como a condição que permite o deslocamento das pessoas em um local com o objetivo de desenvolver relações sociais e econômicas. Ônibus, metrô, outros transportes coletivos e carros fazem parte das soluções de mobilidade.

É neste contexto que se insere a importância do presente projecto do fim de curso. Partimos do pressuposto de que comunicação é capaz de melhorar as condições de mobilidades urbanas. **Deste ponto, formulamos a pergunta: qual é o papel da Comunicação Social na Promoção de Soluções para problemas de Mobilidade Urbana no Município de Luanda?**

- **Hipóteses**

A hipótese é uma suposta resposta para a resolução de um problema. Para Gil (1989, p. 59), a hipótese sugere explicações para os factos e elas podem ser verdadeiras ou falsas. Sua comprovação ou reprovação pode ser feita por meio de análise empírica.

Carlinhos Zassala (2015, p. 55), a hipótese é uma proposição antecipada à comprovação de uma realidade (correlação reais entre variáveis): propomos, através dela, uma resposta a um problema, sem sabermos se as observações, factos ou dados, a aprovação.

Para responder à pergunta de partida formulamos as seguintes hipóteses:

H1 - A Comunicação Social tem um papel Positivo na Promoção de soluções para problemas da Mobilidade Urbana no Município de Luanda.

H2 - A Comunicação Social tem um Papel negativo na Promoção de soluções para problemas da Mobilidade Urbana no Município de Luanda.

- **Objectivo geral e Específicos**

Segundo Cervo e Bervian (2002), os objectivos definem a natureza do trabalho, o tipo de problema, o material a colectar, etc.

Objectivo geral refere-se a uma visão geral e abrangente do tema de pesquisa. Ele está relacionado com o conteúdo intrínseco dos fenómenos, dos eventos ou das ideias estudadas (Lakatos e Marconi, 1992), Cervo e Bervian (2002, p, 83) completam afirmando que, no objectivo geral, procura-se determinar com clareza e objectividade, o propósito do estudante com a realização da pesquisa.

De acordo com Lakatos e Marconi (1992), os objectivos específicos apresentam um carácter mais concreto. A sua função é intermediária e instrumental porque auxilia no alcance do objectivo geral e ainda, permite aplicá-lo em situações particulares.

- **Objectivo Geral**

- Conhecer a influência da Comunicação Social na promoção de soluções para Problemas da Mobilidade Urbana no Município de Luanda.

- **Objectivo Específicos**

- Reconhecer a Importância da Comunicação Social na Promoção de Soluções para Problemas de Mobilidade Urbana no Município de Luanda.
- Analisar factores demográficos e territórios que influênciam a mobilidade das Pessoas.
- Sugerir a Rádio Kairós, a Introdução de programas que abordam sobre a Mobilidade Urbana.

- **Delimitação e Limitação**

A escolha do tema é o primeiro passo em um trabalho científico e um dos mais difíceis. Isso porque existem muitos temas para a pesquisa e a escolha pode ser decisiva para a carreira profissional.

- a) Delimitação Espacial e Temporal: A Pesquisa será feita em Luanda durante um período de 6 meses na RÁDIO KAIRÓS.
- b) Limitação: Os intervenientes da pesquisa são 15 Radialistas, 1 Director e 4 técnicos de Edição, num total de 20 pessoas.

- **Justificativa**

O motivo da escolha do tema, é de dar a conhecer a cerca do mesmo, a mobilidade urbana no Município de Luanda é um assunto que merece muito destaque em estudos de planeamento do território. Tendo em conta a especificidade e advertência que a caracteriza a sua resolução poderá implicar o relacionamento com outras áreas do saber, tais como ambiente, trânsito, os transportes, para garantir a segurança, e o conforto das populações locais, e, poderá ajudar a sociedade e a populações e não só, a mim mesma nos futuros trabalhos.

Os Problemas da mobilidade continuam a constituir um desafio para as nossas sociedades em Luanda, para este problema é preocupante marcar quotidiano das pessoas que precisam de se deslocar para resolver as diversas tarefas de que necessitam.

CAPÍTULO I - FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

1.1- Definição de Termos e Conceitos

Para melhor compreensão do estudo, será necessário definir operacionalmente alguns temas e conceitos como se segue:

1.1.1 – Comunicação

Segundo Idalberto Chiavenato comunicação é o processo de passar informação e compreensão de uma pessoa para outra. Portanto, toda comunicação influencia pelo menos duas pessoas: quem envia a mensagem e quem a recebe.

Segundo Alberto Martínez a comunicação pode ser definida como um processo por meio do qual uma pessoa está em contato com outra através de uma mensagem e espera que a última seja uma resposta, uma opinião, uma actividade ou um comportamento. Alberto Martínez.

Segundo Bordenave, Juan E. Díaz. Comunicação (p.36). O conceito de comunicação refere-se à troca de informações, ideias e sentimentos entre indivíduos ou grupos. Lembrando que a comunicação pode ocorrer de diversas maneiras, como verbalmente, por meio da linguagem escrita, gestos ou expressões faciais.

Do meu ponto de vista a comunicação é um processo de troca de informações, ideias e conhecimentos entre seres humanos, ela também é um processo que envolve a troca de informação entre dois ou mais interlocutores por meio de código e não só.

1.1.2 – Promoção

Segundo Kotler (1998), promoção é o conjunto de ações que estarão incidindo sobre certo produto e/ou serviço, de forma a estimular a sua comercialização ou divulgação.

Segundo McCarthy e Perreault (2002), promoção é toda comunicação de informação exercida pela empresa para influenciar atitudes e comportamento doo cliente potencial.

Peter Druker No campo da publicidade, promoção é qualquer acto que venha a elevar o status de um produto, indivíduo, situação, empresa etc.

Na minha opinião, a promoção é um acto ou efeito de promover, acesso ou elevação a cargo ou categoria superior, conjunto de pessoas promovidos, nomeação para um cargo de importância superior.

1.1.3 - Mobilidade Urbana

Segundo (Florentino, 2011). Mobilidade urbana é um conceito que tem sido empregado em diversas áreas do conhecimento, sendo divulgado em múltiplas publicações. São várias as definições que podem ser encontradas, sendo importante destacar que, nem dentro de um mesmo campo de estudo, trata-se de algo consensual, caracterizando-se, portanto, como um termo polissêmico e interdisciplina.

Segundo Dario Rais Lopes Mobilidade Urbana é definida como a condição que permite o deslocamento das pessoas em uma cidade, com objetivo de desenvolver relações sócias e econômico.

Segundo Aguiar Vieira A mobilidade urbana é um conceito que define como as pessoas e bens se deslocam dentro de uma cidade. Ela é uma das principais preocupações dos gestores públicos, uma vez que a qualidade do transporte urbano impacta diretamente a economia, o meio ambiente e a qualidade de vida dos cidadãos.

Do meu ponto de vista a Mobilidade urbana é a capacidade de que as pessoas, mercados e cargos possuem de circular pelo espaço urbano levando em circulação as infraestruturas disponíveis as normas vigentes e condições internas a esses agentes.

1. 2 - Breve História da Comunicação Social em Angola

Pode afirmar-se que a história das comunicações em Angola começou em 1798, no tempo do Governador Geral da Colónia, António de Melo, com a emissão pelo reino de Portugal do alvará para o estabelecimento dos Correios e a publicação do seu regulamento.

Outros marcos históricos foram dados em 16 de abril de 1874, com o estabelecimento das ligações telegráficas com Portugal e a publicação do regulamento do serviço Telegráfico em novembro de 1877.

Em 1885 foram encomendados os primeiros 50 telefones para uso público, e a partir daí a evolução das telecomunicações em Angola foi acompanhando o ritmo mundial.

De assinalar alguns sucessos de relevo, tal como o da 1ª emissão de radiodifusão de uso público a partir da cidade de Benguela em 1933, cerca de uma década após a pioneira BBC em Londres ter inaugurado o seu serviço (em 1922).

Na altura da sua independência, em novembro de 1975, Angola possuía uma das redes de comunicações mais modernas da região. Até então, a definição das regras e exploração dos serviços era assegurado pelos CTTU – Correios, Telégrafos e Telefones do Ultramar.

Nos anos que se seguiram à independência – e ainda na década de 70 – a exploração dos serviços de Correios foi separada dos de Telecomunicações. A definição de políticas e estabelecimento de normas e regulamentos passou a ser uma função da competência do então Ministério dos Transportes e Comunicações.

Foi nessa época que foram criadas a ENCTA – Empresa Nacional de Correios e Telégrafos de Angola, a ENATEL – Empresa Nacional de Telecomunicações, responsável pelas telecomunicações domésticas, e a EPTTEL – Empresa Pública de Telecomunicações, encarregada das telecomunicações internacionais.

Ainda na década de 70, Angola aderiu a uma série de organizações intergovernamentais com destaque para a UIT – União Internacional de Telecomunicações.

Em 1992 foi constituída a actual Angola-Telecom, empresa pública estatal surgida da fusão da EPTTEL e da ENATEL.

Posteriormente, em 1999, o Governo decidiu – no âmbito da delimitação das funções e competências políticas, reguladoras e operacionais inerentes ao processo de libertação do mercado e surgimento da conseqüente concorrência – criar o INACOM – Instituto Angolano das Comunicações, que derivou da antiga Direcção Nacional de Correios e Telecomunicações.

INACOM é o órgão regulador das telecomunicações no país, sendo adstrito ao Ministro das Telecomunicações e Tecnologias de Informação (anteriormente, Ministro dos Correios e Telecomunicações).

No quadro das políticas definidas pelo Governo, o mercado das telecomunicações em Angola tem vindo a ser gradualmente aberto à concorrência.

No domínio dos serviços de dados de uso público, existe já no mercado um Operador, a Multitel Lda., com capitais predominantemente privados.

O INACOM já procedeu ao licenciamento de doze (12) provedores de Serviços de Internet, dos quais somente a Netangola, a Ebonet, a SNET e a MULTITEL estão no activo.

Recentemente, foram apurados quatro novos provedores de serviços públicos de telecomunicações fixas. Estes contribuirão para aumentar a oferta de diversos serviços de telecomunicações, no quadro das reformas programadas, e numa perspectiva de contribuir para o progresso e bem-estar dos cidadãos, da economia e da sociedade.

Nos últimos anos, face ao crescimento das necessidades das forças do mercado e dos cidadãos, não correspondido pelo incremento adequado da oferta de serviços de telecomunicações de uso público, registou-se um aumento do recurso à utilização de redes privadas a um ritmo acentuado.

Na situação de monopólio, o Operador Incumbente não sentiu necessidade de

apresentar uma postura dinâmica e eficaz, virada para a satisfação dos interesses e necessidades dos usuários. Uma análise sobre os indicadores de crescimento do serviço de telefonia pública nas décadas que se seguiram à independência de Angola elucida esta afirmação, não obstante a guerra ter tido algum peso na situação.

O processo de liberalização iniciado no sector e as reformas políticas em curso estão a inverter rapidamente o panorama das telecomunicações angolanas, como aliás se pode constatar através do exemplo da evolução dos serviços de telefonia móvel celular, antes e depois da entrada do primeiro operador com concorrente, em Abril de 2001.

Um dos maiores constrangimentos da realidade angolana actual está ligado às fortes carências registadas ao nível do ensino e da formação de quadros técnicos a todos os níveis. Ciente da importância da cooperação no mundo actual, o INACOM tem dado uma grande atenção ao reforço das suas capacidades neste domínio. A sua perspectiva é a de poder tirar o maior proveito possível das acções de intercâmbio e troca de informação, e desenvolver competências através do estabelecimento de programa acordados com instituições congéneres e com organizações internacionais, a nível bilateral, regional e intergovernamental.

Nesta perspectiva, para além do estreitamento dos contactos com as organizações de Telecomunicações a que o Estado de Angola aderiu (particularmente a União Internacional das Telecomunicações, na qualidade de organismo coordenador mundial das telecomunicações), o INACOM tem desenvolvido importantes acções conjuntas com o ICP – Instituto de Comunicações de Portugal (hoje, ANACOM – Autoridade Nacional das Comunicações), bem como com a ENATEL – Agência Nacional de Telecomunicações do Brasil, e tem procurado assumir um papel muito activo no quadro dos países da CPLP.

Recentemente, o INACOM passou a fazer parte da CRASA – Communications Regulator Association of Southern Africa, e da AICEP – Associação Internacional das Comunicações de Expressão Portuguesa (a associação dos operadores de correios e telecomunicações dos países e territórios de língua oficial Portuguesa), de onde espera obter também resultados que se consubstanciem em vantagens para o reforço da sua competência, prestígio e fortalecimento do seu desempenho.

Para além dos benefícios directos que o processo de liberalização em curso trará a curto prazo, o Estado está a realizar, através da Angola Telecom (e por própria iniciativa desta), investimentos muito importantes no domínio das infra-estruturas e da melhoria dos serviços de telecomunicações de uso público, cujos efeitos se vão começar a sentir a curto prazo.

1.3 - Luanda - Contexto Histórico e Geográfico

São Paulo de Luanda - antigo nome da província de Luanda - fundada em 1576, por Paulo Dias de Novais, a mais antiga cidade de

de fundação europeia na costa ocidental africana a sul do equador. Na sua segunda viagem a Angola, Paulo Dias de Novais, a mando do Rei D. Sebastião, instalou-se na ilha - território do Rei do Congo (Venâncio, 2013). Impunha-se a construção de castelos e fortalezas com o intuito de defender a terra conquistada. No mesmo ano de fundação, os portugueses mudam-se para o continente, para a encosta do morro de São Paulo, onde começam a construir barracões provisórios para a administração, a primeira capela dedicada a São Sebastião e o primeiro palácio. Após esta fase de desenvolvimento inicial, a construção da própria cidade de Luanda deixa de ser importante, uma vez que esta apenas funciona como ponto de partida para a expansão e ocupação dos territórios dos reinos do Congo e Angola.

Assim, Luanda fica classificada como vila, como vontade do Rei. (Venâncio, 2013). Em 1605 Luanda recebe foros de cidade, embora sem qualquer tipo de plano, uma vez que foi fundada apenas para servir de ponto de passagem. O seu crescimento dá-se em dois planos, na Cidade Alta – com funções de polo militar, administrativo, político e religioso, e na Cidade Baixa – zona comercial com forte ligação ao porto. Os edifícios mais importantes, edifícios administrativos, religiosos e civis, da Cidade Alta desenvolvem-se ao longo do único eixo espigão que parte da esplanada da Fortaleza até ao Convento de São José – única rua da cidade em 1647. A população desta parte da cidade de Luanda consistia em membros da aristocracia e clero. Em 1648 dá-se a refundação de Luanda, altura em que a administração é centralizada na

Cidade Alta para mais facilmente se defenderem das ameaças vindas do mar. Uns anos mais tarde, em 1670, a Fortaleza de São Miguel é reconstruída em alvenaria e aumentada.

O crescimento da cidade de Luanda continua a aumentar com a intensa atividade portuária, facilitada pelo excelente ancoradouro nacional, uma vez que a partir da chegada do descobridor Paulo Dias de Novais, o comércio de e comércio de escravos verifica um 28 aumento considerável um dos maiores motores da economia e do crescimento urbano de Luanda (Amaral, 1968). Assim, o crescimento da Cidade Baixa também veio a verificar-se nomeadamente no local do futuro Bairro dos Coqueiros - a população que se estabelece neste local consiste em traficantes de escravos e outros comerciantes.

A estrutura física da cidade consiste numa planta sem ordenamento, com crescimento dinâmico, pois à medida que os habitantes de Luanda constroem as suas habitações – casas de alvenaria e pau-a-pique convivem lado a lado. Um exemplo concreto deste crescimento

desordenado é o Bairro dos Coqueiros – aqui situa-se o edifício mais antigo da Baixa, datado de 1636 – ao longo do século XVII torna-se na área mais populosa, com maior densidade construtiva (Venâncio, 2013).

O crescimento exponencial da cidade, o orçamento para investimento na cidade e nas respetivas infraestruturas é diminuto, numa altura em que o Senado da Câmara se encontra em constante conflito com o Governador. Assim não existe investimento em limpeza ou conservação da cidade, em sistemas de esgotos ou abastecimento de água. Em 1764, a urbanização de Angola começa a ser pensada pelo governador Sousa Coutinho, nomeado pelo Marquês de Pombal, que procura desenvolver uma reforma estrutural de todo o território com vista ao desenvolvimento através de uma descentralização administrativa. Entre outros aspetos, o governador Sousa Coutinho desenvolveu a agricultura e a indústria e reformulou o comércio.

Na cidade de Luanda, este desenvolvimento verifica-se com a construção de edifícios públicos com ligação ao comércio, como os edifícios da Alfândega e da Junta da Fazenda Real, em 1770, e do Terreiro Público, em 1765. O Passeio Público, construído em 1771, como resposta urbanística a modificações na vida social. Porém não existiu continuidade nestas políticas de expansão, após a governação de Sousa Coutinho. A cidade desenvolveu-se sem qualquer planeamento, e chega a ser descrita por Correa, como uma cidade de finais do século XVII, em ruínas, sem ordem urbana, social ou moral.

Por esta altura, Angola continua a ser considerada apenas fonte de mão-de-obra escrava, pela metrópole, no entanto este cenário modifica-se com a independência do Brasil, em 1821 e a abolição da escravatura, em 1836, uma vez que Angola se encontrava dependente politicamente do Brasil, tendo como maior negócio a escravatura. Numa altura em que a crise económica se agrava, a política colonial foi reestruturada, procurando transformar Angola numa colónia de fixação, com o aumento de população.

O urbanismo também sofreu alterações, uma vez que deixa de ser prático e intuitivo, passando para uma fase de maior maturidade, onde atinge regras próprias. Como exemplo desta mudança tem-se a portaria régia de 1843 para o Lobito, onde são apresentadas medidas para os principais problemas de uma cidade colonial na altura – orientações concretas para a edificação e para o zonamento, com diferenciação entre “habitações dos brancos ou dos homens civilizados” e das “sanzalas dos negros moradores” (Manuela, 2010). Cinco anos após a portaria régia para o Lobito, em 1848, em Luanda tomavam-se medidas de saneamento, como limpeza das ruas e numeração nas portas. Entre 1884 e 1885, a Conferência de Berlim veio dar o empurrão final na transformação visível da cidade de Luanda, obrigando à efetiva ocupação do território. Assim, é iniciada a iluminação a petróleo, em 1876, procede-se à instalação do serviço

de telefones urbanos, em 1884, constrói-se o caminho-de-ferro de Luanda para o interior de Angola, em 1888 e constrói-se a rede de abastecimento de água vinda do Bengo, em 1889. Embora a crise económica se tenha mantido, a vida social e cultural também se desenvolveu em Luanda.

No final do século XIX, a cidade de Luanda mantinha-se nos mesmos limites físicos anteriormente definidos, ou seja, a Cidade Alta, que se tornara um bairro com importância simbólica, encontrava-se ligada a Cidade Baixa, onde o crescimento se tinha verificado rápido, por ruas calçadas, em 1888-89. No século anterior (XVIII), o traçado da cidade de Luanda havia sido começado a desenhar-se, com ortogonalidade, abraçando toda a baía. Muitas praças e largos contribuíam para a ventilação da cidade, com semelhança a algumas cidades portuguesas.

Na planta de 1862, verificam-se os limites da cidade, e os primeiros musseques foram representados. Musseques que em kimbundo significa terra vermelha, designação utilizada na Luanda colonial para caracterizarem áreas com ausência de organização urbanística, que 30 surgiram com a fundação da própria cidade de Luanda. Neste período as cubatas localizavam-se nos quintais dos comerciantes em terrenos férteis de terra vermelha, ao redor da cidade, e estas áreas até ao século XVII eram chamadas de bairros ou sanzala.

1.4 - Luanda na atualidade - Dimensão populacional

Luanda é a capital de Angola, com uma população estimada em 6.542.944 milhões de habitantes (de acordo os resultados preliminares dos censos), o que representa 27% da população angolana, distribuída por 7 municípios, sendo Luanda o mais populoso, concentrando cerca de 32% da população residente na província, de seguida o município de Viana, com 23%, o de Belas 16%, e o município de Cacuaco, 13,5%, Cazenga com 13,2% e Icolo Bengo e Quissama, que apresentam menor número de residentes com 1,1% e 0,4% da população da Província (INE, RGPH 2014). O solo urbano é representado por 29% da população e 49% representa a população que habita nos musseques, as zonas periféricas estruturadas vivem perto de um milhão e meio de habitantes e nas zonas não estruturadas cerca de três milhões e meio dos seis milhões e meio que vivem na capital. A província de Luanda é circunscrita pela província do Bengo a norte, a sul pelo oceano atlântico, cruzada por dois grandes rios a sul o rio Kwanza e a norte o rio Bengo, área territorial é de 2.417,78 km² que correspondem a 0,2% da superfície do território nacional. A língua oficial em Angola é o português, apesar de existirem vários dialetos, característicos de cada região. Em Luanda é o quimbundo o dialeto que mais se

fala. A população luandense é, na sua maioria, membro de grupos étnicos, africanos, incluindo os Ovimbundos, Kimbundo e Bakongo, existindo ainda uma minoria de origem europeia e asiática. 30 Aqui se apresenta o enquadramento geográfico da província de Luanda, tal como se pode observar através da figura 2, Luanda é a capital de Angola e situa-se na região da África subsariana. A Oeste é delimitado pelo Oceano Atlântico, a Norte pela República do Congo(Brazzaville) e República do Congo (Kinshasa); a leste pela República da Zâmbia e a sul pela República da Namíbia, com uma superfície de 1.246.700Km².

1.5 - Breve caracterização da mobilidade na província de Luanda

A mobilidade da população é realizada maioritariamente por transporte privado (táxi coletivo, os chamados hiasses ou candongueiros) e por transporte individual, porque o transporte público não consegue dar resposta às necessidades da procura da população, apresenta muitos problemas técnicos, pouca segurança e fraco cumprimento dos horários. Existem 26 comboios que transitam de segunda a sábado até Catete, mais estes encontram-se distantes de satisfazer as necessidades da população porque não abrangem grande parte dos municípios e, por outro lado, tal como o que existe com os outros meios de transporte, não está articulado com os demais. O transporte marítimo de passageiros apresenta apenas dois trajetos diários, o que faz com que seja inacessível à maior parte da população, para além de não existir um parque de estacionamento para deixar as viaturas antes de entrar no ferryboat. Por outro lado, quando chegam ao destino os transportes de ligação são, também eles, escassos. No que se refere aos transportes aéreos, a província conta com um aeroporto que alberga voos domésticos e internacionais, o que assegura as ligações aéreas entre a capital e as restantes províncias. Já o internacional assegura diariamente a ligação de 10 voos fora do continente africano, nomeadamente para Lisboa, Rio de Janeiro, Londres, Paris, Havana, São Paulo, Bruxelas, Pequim, Dubai e Frankfurt (PDGML,2015).

1.6 - Transporte de passageiros ferroviários

Luanda possui um caminho-de-ferro de 424 km de comprimento, que liga a capital à província de Malanje. Foi construída na época colonial portuguesa, nesta região, com a finalidade de transportar passageiros e mercadoria. No entanto, grande parte da sua extensão foi destruída durante a guerra civil Angolana, ficando o tráfego ferroviário interrompido por 18 anos. Em 2011, a linha que se encontrava obsoleta foi reconstruída, com recurso a empresas chinesas e indianas

e novos vagões foram introduzidos. Atualmente existem 26 comboios suburbanos a transitar, diariamente, de segunda a sábado até Catete. Não obstante a reativação, esta linha ainda se encontra muito longe de responder à satisfação das necessidades de deslocação da população residente em Luanda, uma vez que se trata de uma extensa linha e com poucas paragens, não abrangendo grande parte dos municípios. Por outro lado, é a única ferrovia existente e não tem articulação com outros transportes (Lopes, 2010).

1.7 - Infraestruturas rodoviárias

A falta de planificação urbana, manutenção e conservação são fatores determinantes para o mau estado geral da rede viária de Luanda. São escassas as vias primárias, secundárias e vias terciárias e as que existem encontram-se lapidadas. Embora Luanda esteja a ser intervencionada ao nível da sua rede viária, esta continua a ser deficitária, pois não se mostra capaz de absorver e garantir fluidez ao número de veículos que por ela trafega, devido às condições inadequadas das estradas, causadas por anos de destruição e de má manutenção. Apenas cerca de 17% das estradas classificadas e urbanas estão pavimentadas e verifica-se também a falta de pontes e sinalização no pavimento para a delimitação de filas de trânsito. A rede rodoviária atual não responde satisfatoriamente à grande demanda do crescimento do número de viaturas e peões que circulam em Luanda. Vários são os problemas da rede viária, nomeadamente: o mau funcionamento do sistema de sinalização; o fraco controlo do tráfego rodoviário (sentido e orientação da circulação, policiamento, entre outros); congestionamento intenso e desordenado no centro da cidade e nas principais vias que ligam o centro aos municípios, bairros e periferia, especialmente nas horas de ponta, épocas festivas e das chuvas, em que a circulação é muito lenta; estacionamento abusivo, ou seja, os veículos permanecem parados por largos períodos de tempo. Este congestionamento dificulta a circulação de pessoas e bens e a realização de serviços tão necessários à vida e ao desenvolvimento da cidade.

1.8 - Infraestruturas de saúde

O quadro da saúde aponta graves debilidades que ao nível das infraestruturas, quer ao nível dos recursos humanos. A destruição pela guerra de muitos hospitais, postos e centros de saúde foi uma das causas para esta situação. No domínio das infraestruturas e equipamentos de saúde, a rede atualmente existente é inferior para cobrir as necessidades da população. Os centros de saúde são escassos e concentrados nas áreas urbanas. Existe uma grande carência

de equipamentos básicos de diagnósticos, sendo de registar um significativo número de centros e postos de saúde inoperantes. Por outro lado, têm surgido centros e postos de saúde em muitas 42 áreas sem condições para a prática da saúde. O lucro fácil e a desorganização dos serviços básicos concorrem para esta situação. Há, contudo, que destacar a importância de clínicas privadas e de algumas farmácias na melhoria do sistema de saúde. Relativamente à rede sanitária, existem em Angola 27 hospitais nacionais e provinciais, dos quais 10 se situam em Luanda, 291 centros de saúde e hospitais municipais e 934 postos de saúde. Estima-se que apenas 30-40% da população tenha acesso a instalações de saúde em condições de funcionamento, localizadas a menos de cinco quilómetros do local onde residem. Uma parte substancial das infraestruturas e equipamento existentes encontram-se em estado avançados de degradação por falta de manutenção e de renovação. Segundo os dados mais recentes, cerca de 40 centros de saúde e 209 postos de saúde não se encontram em funcionamento devido à falta de técnicos e à ausência de um sistema regular de abastecimento essenciais, de equipamentos de transporte e comunicações, entre outros. Os resíduos hospitalares continuam a trazer graves consequências para o ambiente e para a saúde humana, devido à ausência de um sistema de gestão e tratamento de resíduos adequados. Deste modo é frequente que os hospitais e centros de saúde cooperem eles mesmos na disseminação de doenças à comunidade. A guerra afetou não apenas a rede de infraestrutura sanitárias, mas teve também um impacto significativo na distribuição geográficas dos profissionais de saúde e na formação de novos quadros. Estima-se que Angola possua cerca de 30 000 trabalhadores de saúde, sendo a maior pessoal administrativo e auxiliar, e apenas pouco mais de 1 000 médicos, dos quais 25% estrangeiros, a operar nas várias províncias. Isto significa uma cobertura de aproximadamente 14 000 pessoas por médico ou, de outro modo, 7 médico por 100 000 habitantes, valor muito inferior ao avaliado para a média da região Subsariana para o ano de 2001, de 32 médicos por 100 000 habitantes. A maior parte desses profissionais, cerca dos 70% médicos, encontra-se em Luanda, havendo centenas de localidades que não dispõem de serviços médico. É de salientar ainda que os curso de graduação, reciclagem e formação em serviço beneficiaram apenas uma minoria dos profissionais de saúde. De acordo com estatísticas do Ministério da Saúde entre 2002-2004, estimou-se que 35% da população angolana tenha acesso à prestação de cuidados sanitários do 43 Sistema Nacional de Saúde, os mais postos de saúde, e relativamente menos a clínicas privadas e médicos de família. Os indicadores refletem o frágil estado sanitário geral da população, tendo como consequência que as taxas de mortalidade infantil e infantojuvenil se situam entre as mais elevadas do mundo. Registam-se, simultaneamente, variações consideráveis entre os vários estratos socioeconómicos. O diferencial dos dois indicadores em

função do nível de rendimentos é revelador do elevado nível de vulnerabilidade do capital humano das famílias muito pobres, que registam mais de 83 mortes dos seus membros de idade menor de 5 anos por 1 000 nascidos vivo que as contrapartes mais ricas. Os elevados diferenciais destes indicadores dão indícios do menor acesso das famílias mais pobres a serviços básicos de saúde- Os indicadores básicos do sector da saúde revelam-se, pois, extremamente graves para países como Angola, que só por si já têm difíceis condições ambientais e, como tal, à partida, mais necessidade de recurso médicos e serviços de saúde.

1.9 - Mobilidade pedonal

A circulação a pé na cidade de Luanda ainda apresenta muitas lacunas. Existem poucas áreas pedonais com ótimas condições e isso obriga a população a circular na estrada. O atravessamento de algumas ruas é muito dificultado, uma vez que a maioria das rodovias não possui passadeiras e semáforos que vão ao encontro das necessidades dos peões. As ruas apresentam pouca arborização, mau estado de conservação (buracos, poços de água, areia, etc.), para além da péssima qualidade do ar e haver uma suscetibilidade para a poluição sonora também. Os condutores não respeitam os peões, nem a sinalização, contribuindo para um clima de insegurança. Há também um desconforto nessa circulação a pé, pois não existem muitas árvores para criar sombras ou mesmo mobiliário urbano na maioria dos bairros. O planeamento urbano não conta com as pessoas que apresentam a mobilidade reduzida pois não há espaço apropriado para os mesmos. Podemos salientar que a mobilidade em Angola está regida pela lei de terras, isto é, pelas Lei 9/04, de 9 de novembro e Lei do Ordenamento do Território e do Urbanismo aprovadas em 2004, constituem os únicos instrumentos legais de suporte para a regulamentação e elaboração de projetos de desenvolvimento de assentamentos humanos, complementadas pela Lei 6/01 Lei da Base do Ambiente. Porém denota-se que se encontram em estudo as propostas de regulamento das referidas leis, cuja finalidade é de conduzir à elaboração de planos diretores em todas as escalas no país, até a chegar ao plano pormenor. Salienta-se que os regulamentos de planeamento urbano e de edificações urbanas vigentes foram elaborados no tempo colonial e encontram-se desatualizados. Para implementar estes planos diretores no país tem-se feito recorrência aos projetistas estrangeiros tais como: portugueses e brasileiros bem como a utilização de certas normas e regulamentos da África do Sul, Reino Unido, Estados Unidos da América.

1.10 - O papel da Comunicação social em Angola

A sociedade angolana torna-se cada vez mais exigente, sendo essa uma realidade dinâmica perante a qual a comunicação social não pode estar indiferente.

Numa democracia que se fortalece com instituições cada vez mais actuautes, o papel desempenhado pela comunicação social é insubstituível na mediação entre governados e governantes.

Muitas das conquistas e realizações alcançadas em pouco mais de dez anos, devem continuar refletidas no trabalho da comunicação social para melhor avaliação e conhecimento desses ganhos. Ainda bem que aspectos ligados ao processo de reconstrução das infraestruturas, da reconciliação nacional, o actual processo de diversificação da economia, entre outros temas da actualidade, foram e têm sido tema de eleição de grande parte da comunicação social.

Neste aspecto, saliente-se em particular o desempenho dos órgãos de comunicação social públicos, cujo papel de assegurar o serviço público tem sido uma marca da sua actuação.

Apenas com uma comunicação social plural, forte e isenta, com profissionais que respeitam escrupulosamente a Lei de Imprensa, a deontologia e ética requeridas para o exercício da profissão, além de outros pressupostos, tem sido possível erguermos o país que temos.

Obviamente que nem tudo é um mar de rosas, atendendo aos atropelos que, não raras vezes, excedem os limites previstos nas regras e na legislação competente ligada à comunicação social. A legislação sobre a comunicação social, amplamente divulgada em todo o país, é clara e deve continuar a servir como luz do caminho pelo qual se encaminham os profissionais de comunicação social. Contrariamente a percepção errada sobre um alegado vazio decorrente da vigência do pacote legislativo sobre a comunicação social, o exercício do jornalismo está plenamente preenchido de regras devidamente legisladas. Durante a cerimónia oficial da 9ª edição do Prémio Nacional de Jornalismo decorrido no Centro de Produção da Televisão Pública de Angola (TPA), no Camama, arredores de Luanda, o ministro da Comunicação Social reafirmou a necessidade do exercício de um jornalismo, responsável.

O artigo 11º, sobre os Deveres, do Decreto nº 56/97 que aprova o Estatuto do Jornalista, diz que são deveres do jornalista informar com rigor, objetividade e isenções, respeitar o perfil editorial do órgão em que trabalha, a ética, o exercício da liberdade de expressão e observar os deveres deontológicos. Há valores e realizações que devem servir de referências para uma comunicação social responsável, atendendo ao papel que jogam na estruturação do país à luz dos objectivos perseguidos pelo Estado conforme constam na Constituição.

A paz e a construção de uma sociedade livre, justa, democrática, solidária, de paz, igualdade e progresso social devem ser permanentemente fundamento para o exercício de um bom Jornalismo.

Numa altura em que o país avança nas mais variadas esferas e em que a comunicação social se assume como principal vector das realizações e avanços que Angola conhece, não há dúvidas de que a comunicação social desempenha um papel insubstituível no país.

O ministro José Luís de Matos insta a todos os profissionais da comunicação social no sentido de, nos seus trabalhos, continuarem a espelhar as conquistas e realizações do país. Não há dúvidas de que no geral, os profissionais do sector, também denominado de "quarto poder", procuram pautar a sua actuação em função das atribuições, expectativas e de acordo com a legislação em vigor no país.

Acreditamos que o mais importante tem a ver com o facto de as instituições do Estado se mostrarem disponíveis para, no papel que as cabe, contribuir para melhorias no trabalho dos profissionais da comunicação social.

Como avançou o secretário de Estado da Comunicação Social, durante a cerimónia de entrega do Prémio Nacional de Jornalismo, as instituições do Estado que superintendem a comunicação social estão disponíveis e empenhadas para que tenhamos um sector mais profissional, mais capacitado, à altura dos desafios actuais e futuros.

Pela forma empenhada e pelo reconhecimento expresso na outorga do Prémio Nacional de Jornalismo, as palavras de elogio vão para as pessoas confirmadas como vencedoras e pela instituição que zela pelo sector.

Acreditamos que os profissionais da comunicação social vão continuar a assegurar o direito de informar e de ser informado, tal como consagrado na Constituição. Como qualquer processo evolutivo, o desempenho e progresso da imprensa no país conhece os seus altos e baixos. O mais importante é a aprendizagem e as melhorias que se verificam a cada dia que passa.

Podemos dizer sem receio que a bola tende a estar do lado dos jornalistas que, em função dos desafios na nossa sociedade, devem continuar a dar prova do seu saber, zelo e profissionalismo.

1.11 - Os desafios de mobilidade em Luanda

Com uma frota de apenas 400 ônibus urbanos, o transporte clandestino feito pelas candongas e motorizadas é a opção mais usada por quem não tem automóvel! Angola é um país

que enfrenta sérios problemas de mobilidade. Na mais populosa província do país, Luanda, existe uma frota de 400 ônibus urbanos.

Com uma frota de apenas 400 ônibus urbanos, o transporte clandestino feito pelas candongas e motorizadas é a opção mais usada por quem não tem automóvel!

Angola é um país que enfrenta sérios problemas de mobilidade. Na mais populosa província do país, Luanda, existe uma frota de 400 ônibus urbanos, que circulam principalmente nas regiões centrais.

Outra forma de transporte muito usada pela população são os motos táxis, ou motorizadas, motos com ou sem um compartimento de carga, bastante populares nas províncias. Há também o transporte ferroviário de passageiros e o marítimo, em menor escala. No centro de Luanda, há vias novas e bem conservadas, como a marginal da Baía de Luanda, mas ainda existem muitas ruas de terra, boa parte em más condições. É raro notar a presença de semáforos, que se concentram nos locais recém-requalifica. Os congestionamentos são comuns, principalmente nos horários de pico. A província de Luanda tem de seis milhões a sete milhões de habitantes, enquanto no município de mesmo nome, a capital do país, vivem cerca de 2,5 milhões de pessoas.

Os angolanos costumam andar grandes distâncias a pé e curiosamente, apesar dos problemas de locomoção e da topografia favorável, o uso das bicicletas não é muito difundido.

Quando o programa Avante foi idealizado, a primeira ideia era implementar um. Somente em Luanda, temos um déficit de 1,8 mil a dois mil autocarros. Percebemos que introduzir esses 1,5 mil veículos novos na rede de transporte seria um erro, porque não poderíamos atender os estudantes, o que era o objetivo principal do programa, explica Noélia Assuilo Costa, diretora geral do Ministério dos Transportes de Angola.

Segundo Costa, os ônibus urbanos só circulam em Luanda. “Nas outras províncias, temos muita dificuldade de implementar o sistema urbano. Em 2009 e 2010, foram adquiridos quase dois mil veículos para esse fim, mas temos um problema cultural com relação a isso. Os angolanos costumam

carregar carga e, como não é possível levar nos ônibus urbanos, as pessoas optam por outros modos de transporte, como as candongas e as motorizadas. Na prática, os urbanos funcionam como intermunicipais, porque, se não o fazem, acabam circulando vazios, já que a população não adere ao transporte urbano.

O Ministério planeja uma inspeção, no mês de julho, nas províncias para verificar como os ônibus urbanos estão funcionando realmente.

“Vamos tentar traçar uma estratégia de acordo com o que observarmos.

Podemos pensar até em mudar a tipologia do transporte ou mesmo optar apenas pelo interprovincial, diz Costa.

O poder público não tem dados precisos sobre o transporte alternativo. A frota de candongas é estimada entre dez mil a 20 mil veículos. “A fiscalização é difícil, mas estamos trabalhando para estabelecer regras no licenciamento para melhorar o controle e também criar uma base de dados, com todos os veículos cadastrados.

Como é um segmento muito dinâmico, em que a cada dia surgem novos empreendedores, é difícil ter números exatos, porém vamos nos empenhar nisso.

Em Luanda, três empresas fazem o transporte urbano: a Tcul (Transporte Colectivo Urbano de Luanda) e as privadas Angoaustral e Macon, que atua mais fortemente nas linhas interprovinciais.

A Tcul conta com 240 veículos, adquiridos pelo governo central há cerca de um ano, sendo 185 urbanos, 25 interprovinciais e 30 para fretamento. Estamos trabalhando para equilibrar a rentabilização da empresa. Temos uma grande defasagem no valor da tarifa, que é de 50 kwanzas e não tem reajuste há dez anos. Para se ter uma ideia, o valor cobrado pelas candongas é de 150 kwanzas ou mais, explica Énio Renato Costa, administrador técnico da Tcul.

De acordo com ele, há estudos que indicam que a província de Luanda tem um déficit ainda maior que o estimado pelo ministério, de cerca de seis mil ônibus.

A população cresceu muito desde que a Tcul foi fundada, em 1989. E a frota, infelizmente, não acompanhou esse movimento.

Hoje, temos ônibus de dez marcas diferentes e doze modelos, o que dificulta a manutenção e a formação de um almoxarifado com peças de reposição. O governo central adquire os autocarros de acordo com o preço e as condições de financiamento, por isso a frota é tão variada, explica.

A empresa transporta 2,5 milhões de passageiros por mês. Nas ruas, é possível avistar modelos de diversas marcas, sendo que as brasileiras e chinesas são maioria.

O mau estado das ruas e a baixa qualificação dos condutores são desafios que a empresa enfrenta.

Para melhorar a formação dos motoristas, a Tcul conta com a escola da condução para prestar um bom serviço à população e preservar a frota. Temos conseguido excelentes resultados com as aulas de ‘sensibilização e refrescamento’ que promovem a conscientização dos profissionais e abordam a segurança no trânsito, diz Énio Costa.

Com a escola de condução, a empresa já conseguiu reduzir significativamente o número de acidentes. “As aulas fazem uma grande diferença. Antes, registrávamos quase um acidente

pequeno ou ocorrência negativa por dia, com uma média de 20 a 25 eventos por mês. Agora, esse número não passa de 14 por mês, informa Énio Costa. Outra dificuldade é a falta de pontos de ônibus devidamente sinalizados e de terminais adequados. A Tcul opera em todas as linhas da província de Luanda.

Somos uma empresa pública e prestamos serviço a toda a população, mesmo com uma frota insuficiente.

Apesar do cenário desafiador, o administrador da Tcul é otimista e enxerga um grande potencial de expansão para a empresa e para o transporte público em geral.

A demanda é grande. O governo trabalha para melhorar as condições das ruas e estradas. Se conseguirmos a atualização das tarifas e se continuarmos investindo na formação dos motoristas e cobradores, acredito que conseguiremos melhorar as finanças da empresa e ampliar o serviço prestado. Há muito por fazer, principalmente nas zonas periféricas, porque o sistema de transporte público não acompanhou as necessidades da população.

A Macon foi a primeira empresa particular a entrar em operação no transporte público de Luanda. Hoje, a companhia atua em 11 rotas, com 70 ônibus urbanos. No transporte interprovincial, a empresa está presente em todo o país, com exceção da província de Cabinda.

No início do ano, a Marcopolo entregou 34 unidades do ônibus rodoviário do modelo Viaggio 1050, que serão utilizados em rotas intermunicipais daquele país e fazem parte do programa de renovação de frota da operadora angolana.

Além dos ônibus, Luanda conta com o transporte marítimo de passageiros, feito por quatro catamarãs que realizam as ligações com Cacuaco, Panguila e Macoco. O Caminho de Ferro de Luanda é outra opção para a população: com mais de 400 quilômetros de extensão, liga a capital de Angola a Malanje, capital da província do mesmo nome. Outras duas ferrovias principais levam cargas e passageiros pelo país, o Caminho de Ferro de Benguela e o Caminho de Ferro de Moçâmedes, que foram reconstruídas após a guerra civil por empresas chinesas.

1.12 - Mobilidade Urbana em Luanda

Luanda, a capital de Angola, é o lar de mais de 9 milhões de habitantes*. Apesar de ser o centro econômico e político do país, a cidade enfrenta sérios desafios relacionados à sua infraestrutura rodoviária, que permanece precária e insuficiente. Sem um sistema de transporte público eficiente, a população depende majoritariamente de automóveis, seja para uso pessoal ou através de serviços de transporte público e privado.

Nos últimos 30 anos, Luanda experimentou um crescimento urbano vertiginoso, expandindo-se cerca de 60 km do centro em direção ao sul. Esse crescimento foi impulsionado por mega projetos habitacionais estatais e privados, como as centralidades do Kilamba, Zango, Sequele, jardim de Rosas e outros. Outros marcos incluem o novo Aeroporto Dr. António Agostinho Neto, a Cidade da China em Viana, e o Shopping Popular na estrada do Camama.

No entanto, esse desenvolvimento não foi acompanhado por uma expansão proporcional das infraestruturas de transporte. O resultado é um agravamento diário dos desafios de mobilidade urbana, impactando tanto residentes quanto visitantes da província.

A Urgência de Soluções para a Mobilidade Urbana

Mais do que pensar em soluções pontuais de transporte urbano, a necessidade urgente é criar ligações rápidas e eficientes entre os principais polos habitacionais, o novo aeroporto e o centro da cidade. Uma solução viável seria a implementação de uma rede de autoestradas integradas à via-circular existente, formando como que um "quadrado" dentro do círculo.

Essa rede poderia ser desenvolvida por meio de Parcerias

Público-Privadas (PPP), com retorno do investimento garantido através de sistemas de portagem ou tecnologias como o EZ TAG, amplamente utilizado em cidades como Houston, nos Estados Unidos, que compartilha com Luanda um acordo de geminação.

As PPPs como Solução Estratégica

As Parcerias Público-Privadas são uma abordagem consagrada desde os anos 1970 para viabilizar grandes investimentos em infraestrutura. Elas permitem que o setor público minimize despesas de capital inicial, enquanto o setor privado assume responsabilidades de financiamento, construção e operação.

Entre os benefícios das PPPs estão:

- Maximização da eficiência na gestão
- Redução de riscos para o setor público
- Integração de serviços e inovação tecnológica;

Incentivos ao bom desempenho, com aplicação de sanções em caso de incumprimento.

Entre os modelos de PPP, o de concessões destaca-se como o mais adequado para este contexto. Nesse modelo, o setor privado financia, constrói, explora e opera a infraestrutura sob condições definidas pelo setor público, promovendo uma divisão equilibrada de riscos e responsabilidades.

Sustentação Legal e Viabilidade

Essa proposta encontra suporte no Plano Rodoviário de Angola, estabelecido pelo Decreto Presidencial n.º 20/21 de 22 de janeiro. Em seu Capítulo III, Artigo 14º, e Capítulo IV,

Artigo 17º, o decreto oferece o respaldo necessário para a implementação de projetos dessa magnitude, incluindo a criação de autoestradas e a utilização de modelos de PPP.

Um Futuro Sustentável para a Mobilidade em
Luanda

A implementação de uma rede moderna de autoestradas não apenas melhorará a mobilidade urbana, mas também impulsionará o desenvolvimento econômico e a qualidade de vida em Luanda. Essa iniciativa representa um passo crucial para transformar a capital angolana em um modelo de eficiência e sustentabilidade, beneficiando tanto os gestores públicos quanto os cidadãos que dependem de soluções práticas e acessíveis para o transporte.

1.13 - Importância da comunicação

Como já dito anteriormente, desenvolver uma comunicação efetiva pode ajudar em todos os aspectos da vida, sejam profissionais ou pessoais. Vamos supor que esteja procurando por uma vaga de emprego ou deseja um cargo superior ao seu na empresa em que trabalha. Ter boas habilidades comunicativas pode ser o elemento que define se será uma pessoa bem-sucedida ou não. Conforme for progredindo em sua carreira, a comunicação vai ficando cada vez mais importante; habilidades como saber quando falar, ouvir e questionar além de ser capaz de escrever de forma concisa e objetiva são qualidades primordiais para líderes e gerentes. Fora isso, ser uma pessoa comunicadora é inevitável para a construção de uma grande e duradoura rede de networking.

Em relação à vida pessoal, saber como se comunicar de forma efetiva ajuda a melhorar qualquer relacionamento. Grande parte das brigas e conflitos pessoais acontece por conta de um erro de comunicação. As habilidades de saber escutar, compreender e desenvolver empatia pelos sentimentos do próximo são grandes aliadas de uma boa comunicação.

1.14 - Comunicação como necessidade do homem

A comunicação é um fato que historicamente sempre existiu. Desde a pré-história, na era paleolítica, a pintura rupestre era uma das principais representações pictóricas conhecidas, gravadas em abrigos ou cavernas. As figuras mais habituais eram de animais, cenas de caça e adoração a deuses, fato esse que explica a necessidade da comunicação humana antes mesmo da linguagem escrita existir.

O trabalho e a palavra articulada foram os principais estímulos responsáveis pelo

desenvolvimento do cérebro humano, que, mesmo provindo do macaco e semelhante ao cérebro deste animal, supera-o em tamanho e perfeição. O desenvolvimento do cérebro humano e dos sentidos a seu serviço, a clareza da consciência, a capacidade de abstração e de discernimento também foram fundamentais para a organização da sociedade. O trabalho do homem começa com a elaboração de instrumentos de caça e pesca, utilizados no princípio como armas. Para Engels (1896), a caça e a pesca pressupõem a passagem da alimentação vegetal para a mista, uma outra transformação que contribuiu para a evolução dos seres. O homem aprendeu a selecionar os alimentos, a fazer uso do fogo, a viver em qualquer clima e a defender-se do mau tempo. O ser humano que vivia no estado de natureza e até então expressava seus sentimentos, ideias e conceitos através de imagens e gestos, passa então a se comunicar por meio da fala e mais tarde da escrita. O desenvolvimento da linguagem foi extremamente importante para a evolução do homem interativo, que ensina e aprende em contato com o outro. Estamos imersos num processo cotidiano de múltiplas possibilidades comunicativas. Nesse sentido, pode-se afirmar que cada palavra, cada imagem, cada gesto que provoque uma ação/reação nos indivíduos configura-se numa comunicação.

A linguagem, mesmo se não articulada, pressupõe a capacidade de traduzir em conceitos os elementos da vida cotidiana, de representar a realidade através de símbolos: capacidade esta que o homem devia ter quando começou a forjar utensílios e a usá-los e quando começou a cooperar com seus semelhantes, dando origem a uma sociedade embrionária. Aliás, pensou-se que a linguagem não fosse apenas um meio para exprimir o pensamento, mas tivesse objetivo mais prático de controlar a conduta dos indivíduos (GIOVANNINI, 2001, p. 26-27). Mesmo contemplado pela natureza, o ser humano se viu tentado a querer mais. Viver em sociedade era uma forma de suprir os interesses individuais, já que unidos os selvagens uns aos outros a sobrevivência se tornaria mais fácil. Porém, se relacionar com as outras pessoas não era tão simples quanto os primatas imaginavam, chegar a um consenso de ideias é o grande desafio.

Do homem que vivia em bandos – Idade da Pedra Lascada – ao homem atual, tivemos várias fases, como: Era Mesolítica, Idade da Pedra Polida, Idade Média, Moderna e Contemporânea. Nesta última, está inserido o Capitalismo, um sistema que segundo Karl Marx (apud CATANI, 1999), se faz necessário à concentração da propriedade dos meios de produção nas mãos de uma classe social e à presença de uma outra classe para a qual a venda da força de trabalho seja a única fonte de subsistência. A divisão social do trabalho no seio da produção mercantil é uma característica da sociedade capitalista, cada pessoa tem uma profissão particular e por isso, todos dependem uns dos outros para sobreviver. Segundo o professor Henrique Rattner, a exclusão é inerente ao sistema lista, como fenômeno universal e inevitável,

expandindo-se em ritmo e intensidade diferentes, ao acompanhar os ciclos de expansão e recessão da economia. O professor alega que para mudar a cultura da exclusão e da pobreza, devemos reconstruir as relações sociais pervertidas por um sistema econômico social e ambientalmente desumano e insustentável. Rattner difere então inclusão/exclusão como dois processos sociais com dinâmicas assimétricas e diferentes. Enquanto a inclusão social é produto de políticas públicas dirigidas concretamente para o resgate e a incorporação da população marginalizada, oferecendo condições e acesso à organização social, como produtores e consumidores, cidadãos com plenos direitos e senhores de seu destino, a exclusão é o resultado de uma dinâmica “perversa” de acumulação e reprodução do capital, cada vez mais aceleradas pela concentração de capitais no regime de mercados e espaços globalizados.

1.15 - Benefícios da Mobilidade urbana que você pode aplicar e melhorar sua vida

Alves e Júnior (s.d, p. 4) referem que o conceito de mobilidade está relacionado com os deslocamentos diários (viagens) de pessoas no espaço urbano. Não apenas a sua efetiva ocorrência, mas também a facilidade e a possibilidade de ocorrência.

1 - Foca nas Pessoas

Em um mundo onde tudo é comercializável e gira em torno de lucros e expansão de empresas, existe uma atitude tendenciosa em focar a mobilidade em produtos. Mas, essa ideia está completamente equivocada.

Soluções de mobilidade urbana: devem focar nas pessoas. Isso quer dizer que, ao optar por um ou outro meio de deslocamento, você deve levar em consideração os impactos que isso causará em você e nos outros usuários que irão compartilhar o mesmo trajeto. Assim, é possível pensar no aspecto menos prejudicial para todos.

2. União de forças para resolver questões práticas

Outro grande benefício da mobilidade urbana é que ela tem a capacidade de atrair e agregar o trabalho de diferentes áreas de atuação.

Trata-se de um contexto colaborativo para criar soluções para todos, sem distinção. Por isso, envolve áreas como arquitetura, antropologia, marketing, seguradoras de veículos, sistemas de informação e outros setores podem unir forças para fornecer um modelo de deslocamento mais viável.

Os desafios da mobilidade urbana nos convidam para uma apropriação do espaço urbano diferenciada. O percurso feito por meio de caminhadas, bicicletas, patinetes ou por meio de

sistemas de compartilhamento de veículos, por exemplo, faz com que a gente expanda nossa percepção e passe a ver a cidade de outra forma.

Isso contribui para a retomada do conceito de redes colaborativas, uma vez que os integrantes da comunidade fortalecem o espírito de coletividade. As atividades de deslocamento baseadas em redes de troca e colaboração despertam a vontade de promover melhorias concretas para a rua, o bairro e a cidade onde vivemos.

3. Melhor qualidade do Ar

Não é novidade para ninguém que carros, ônibus, caminhões e outros meios de transporte que funcionam por meio da queima de combustível prejudicam o planeta Terra. Eles emitem gases que provocam o efeito estufa e colaboram para o aquecimento global.

O nível de toxicidade do monóxido de carbono é tão grande que pode provocar alterações do sistema nervoso central. Outros gases emitidos pelos escapamentos dos carros podem causar danos aos pulmões e a outros órgãos do sistema respiratório.

Claro que a gente não consegue se livrar desses meios de transporte, mas podemos pensar em para o uso racional dos mesmos. Uma forma assertiva é priorizar, sempre que possível, os coletivos.

Os ônibus circulares podem transportar um número elevado de pessoas e reduzir o impacto das emissões de poluentes.

4. Trânsito mais seguro

Como estamos tratando de uma solução que visa à melhoria da qualidade de vida, a mobilidade urbana também contribui para a redução do número de acidentes de trânsito. Com menos frotas nas ruas, legislação e ética devem ser medidas para coibir danos ou mortes. Além disso, uma quantidade menor de veículos circulando por ruas e avenidas deixa o fluxo do trânsito menos estressante. Isso causa um impacto positivo na mobilidade urbana e no bem-estar dos habitantes das cidades.

Para garantir esses efeitos benéficos, o período gasto no congestionamento poder ser facilmente solucionado a partir da utilização de transportes públicos e de carros compartilhados.

5. Redução no nível de ruído nas cidades

Os veículos estão entre os principais responsáveis por causar poluição sonora. Mesmo aqueles que aparentam ser mais silenciosos, quando colocados ao lado de outros mais barulhentos, somam todos os sons e causam um ruído que incomoda.

De acordo com a OMS, para manter nossa saúde auditiva, o ideal é que não estejamos expostos a 85 decibéis por mais de 8h. Esse valor equivale a emissão sonora quando estamos dentro de um carro.

Somente as buzinas são capazes de elevar os ruídos para 100 decibéis. Esse valor é totalmente nocivo e não pode penetrar em nosso sistema auditivo por mais de 15 minutos.

Quando pensamos em soluções de mobilidade urbana, devemos também levar em consideração a eliminação eficaz de ruídos. Sua aplicabilidade permeia a criação de veículos com motor mais silencioso. Além disso, os ruídos são praticamente inexistentes com a utilização de bicicletas e patinetes.

1.16 - Mobilidade urbana sustentável: saiba tudo sobre o conceito

Mobilidade urbana é o deslocamento de pessoas ou bens em uma cidade.

Basicamente, a expressão se refere aos meios de transporte que você usa para se deslocar ou a forma que suas encomendas chegam até você, por exemplo.

Já a palavra sustentável remete à ideologia da sustentabilidade, que, neste caso, aplica a ideia de suprimos nossas necessidades do presente, sem afetar as gerações futuras.

Unindo as três palavras, chegamos à definição do termo ‘mobilidade urbana sustentável, como formas de deslocamento pela cidade que não sejam nocivas ao meio ambiente.

Soluções para mobilidade urbana sustentável

Já sabemos do que a mobilidade urbana sustentável trata. Mas como implementá-la na prática, no seu cotidiano?

Algumas soluções atuais fazem sucesso, e você provavelmente já até usou alguma. Veja seis delas:

Abastecimento de veículos com combustíveis limpos e/ou renováveis aqui na Raízen, além de combustíveis tradicionais, temos em nosso portfólio soluções como etanol, bio metano e eletricidade para abastecimento de veículos, contribuindo cada vez mais para um mundo mais sustentável.

Transportes alternativos como bicicletas, patinetes elétricos e skates, que não emitem gases poluentes e ajudam a diminuir o trânsito nas ruas.

Redesenho urbano um exemplo é um projeto criado em Paris chamado “cidades de 15

minutos”. A ideia é revisitar a estrutura da cidade e encurtar as distâncias para até 15 minutos a pé entre residências e serviços essenciais, como mercados e farmácias.

Integração modal

A ideia é oferecer um ecossistema de transporte público e privado formado por metrô, trens, carros de aplicativos e outros veículos para criar conexões e otimizar rotas e ampliar a possibilidade de deslocamento.

1. O conceito já é colocado em prática nas grandes cidades, mas a maioria integra apenas transportes públicos.
2. Caronas Compartilhadas

Aqui nós já colocamos essa solução em prática! Nosso time de Frotas do Centro de Soluções Compartilhadas (CSC) desenvolveu um Pool de Veículos Compartilhados: temos um sistema que conecta funcionários e funcionárias que terão o mesmo destino para juntos e juntas, utilizarem um carro que está à disposição no estacionamento da empresa para qualquer colaborador.

1.17 - Benefícios da mobilidade urbana sustentável

Os benefícios da mobilidade urbana sustentável, a nível pessoal e coletivo, envolvem:

- Trajetos mais proveitosos e organizados, reduzindo o estresse causado por engarrafamentos.
- Maior segurança, pela redução da quantidade de veículos circulando ao mesmo tempo nas ruas.
- Menos poluição, devido aos combustíveis mais limpos oferecidos e modelos de veículos mais econômicos.
- Otimização de tempo no percurso, por meio de soluções de integração modal e caronas compartilhadas.

1.18 - Impactos sociais da mobilidade urbana

A mobilidade urbana influencia diretamente a vida das pessoas nas cidades, afetando tanto os aspectos positivos quanto os desafios sociais. Entre os benefícios, destaca-se o acesso facilitado a empregos, serviços de saúde, educação e lazer. No entanto, a mobilidade urbana também pode ampliar as desigualdades sociais, especialmente quando há disparidades no

acesso aos diferentes modos de transporte. Um exemplo claro dos impactos sociais da mobilidade urbana é a segregação espacial. Comunidades de baixa renda muitas vezes enfrentam dificuldades para acessar áreas com melhores serviços e oportunidades devido à falta de infraestrutura de transporte adequada. Isso pode resultar em exclusão social e econômica, perpetuando o ciclo de pobreza. Para lidar com esses desafios, é crucial implementar políticas públicas que promovam uma mobilidade urbana mais inclusiva. Isso pode incluir a expansão de redes de transporte público acessíveis e a criação de políticas de planejamento urbano que priorizem o acesso equitativo aos diferentes modos de transporte. Ao abordar essas questões, podemos construir cidades mais justas e igualitárias, onde todos os cidadãos possam desfrutar dos benefícios da mobilidade urbana.

1.19 - Impactos ambientais da mobilidade urbana

A mobilidade urbana tem profundos impactos no meio ambiente, influenciando diretamente na qualidade do ar e nas emissões de gases de efeito estufa. O uso excessivo de veículos motorizados contribui significativamente para a poluição do ar, gerando problemas de saúde pública e afetando negativamente a biodiversidade urbana. Para mitigar esses impactos ambientais, é crucial promover alternativas de transporte mais sustentáveis. Isso inclui incentivar o uso do transporte público, investir em infraestrutura para ciclistas e pedestres, e implementar políticas que favoreçam o uso de veículos elétricos e outras tecnologias limpas. Além disso, medidas de planejamento urbano podem desempenhar um papel fundamental na redução dos impactos ambientais da mobilidade urbana. Isso envolve o desenvolvimento de cidades compactas e acessíveis, que reduzem a necessidade de deslocamentos motorizados e promovem o uso eficiente do espaço urbano. Ao adotar essas medidas, podemos não apenas reduzir os impactos ambientais da mobilidade urbana, mas também criar cidades mais saudáveis e sustentáveis para as gerações futuras.

1.20 - Impactos econômicos da mobilidade urbana

A mobilidade urbana possui implicações significativas no cenário econômico das cidades. O congestionamento nas vias, por exemplo, gera custos elevados para empresas e indivíduos, resultando em perda de produtividade e aumento nos custos de transporte. A falta de acesso adequado aos sistemas de transporte público pode limitar as oportunidades de emprego e educação para determinadas populações, impactando negativamente o desenvolvimento

econômico local. Para enfrentar esses desafios, é essencial investir em infraestrutura de transporte eficiente e acessível. Isso inclui a expansão de redes de transporte público, a implementação de políticas de gestão de tráfego e o incentivo ao uso de modos de transporte mais sustentáveis, como bicicletas e caminhadas. Ao mesmo tempo, medidas que promovam o desenvolvimento de áreas urbanas compactas e bem conectadas podem reduzir a necessidade de deslocamentos motorizados e, conseqüentemente, os custos associados à mobilidade. Ao adotar uma abordagem integrada e sustentável para a mobilidade urbana, as cidades podem não apenas melhorar a eficiência econômica, mas também promover a inclusão social e mitigar os impactos ambientais negativos.

CAPÍTULO II: METODOLOGIA DE PESQUISA

Na Metodologia descrevemos os métodos, técnicas e procedimentos necessários para execução da pesquisa.

2.1- Tipo de Pesquisa

A pesquisa qualitativa se preocupa com o nível de realidade que não pode ser quantificado, ou seja, ela trabalha com o universo de significados, de motivações, aspirações, crenças, valores e atitudes.

A Metodologia de pesquisa a ser usada vai ser qualitativa.

2.2 - Modelo de Abordagem

O método dialético é um método de abordagem que tem como características centrais o uso da discussão, da argumentação e da provocação.

Utiliza-se esse método nas pesquisas sociais, com o objetivo de interpretar, de forma qualitativa, alguns fenômenos sociais, através dos seus princípios, leis e categorias de análise. O método a nossa disposição será o Método dialético.

2.3 - Nível de estruturação de Método

Os métodos de estruturação escolhidos são:

- 2.3.1 Nível Teórico
- 2.3.2 Nível Empírico / Experimental
- 2.3.3 Nível Estatístico

2.4 - Técnica de Recolha de Dados

As técnicas de recolha de dados utilizado são:

- 2.4.1 Inquérito por questionário
- 2.4.2 Entrevista
- 2.4.3 Observação
- 2.4.4 Análise documental.

2.5 - Instrumentos e Procedimentos

a) Instrumentos

Ficha de Inquérito
Guia de Entrevista
Computador
Gravador de Áudio
Máquina Fotográfica
Bibliografia Variada

b) Procedimentos

Escolha do Tema
Seleção da Bibliográfica
Elaboração de Programa
Contacto com RÁDIO KAIRÓS
Entrevista a Amostra
Relação da investigação
Recolha e análise de interpretação dos dados escolhidos pela
Elaboração de instrumento da Pesquisa.

2.5.1 Questionários: um questionário é um conjunto de perguntas que se faz para obter informação com algum objetivo em concreto.

2.5.2 Análise de materiais ou documental: é uma técnica de recolha de dados que abrange diversos tipos de documentos

2.6 - População E Amostra

A principal diferença entre população e amostra é que a população é o conjunto completo de todos os elementos que estão sendo estudados, enquanto a amostra é uma porção selecionada dessa população. Trabalharemos com uma população de 20 elementos, e 15 amostras.

2.7 – Dificuldades Encontradas

Dificuldades com prazo da entrega da Monografia.
Dificuldade em coletar dados confiáveis.
Dificuldade em conclusão do trabalho.

Dificuldade Financeiras.

Falta de Computador

Pouca Experiência na elaboração de Trabalho de fim do Curso

Falta de Internet

CAPÍTULO III: DISCUSSÃO DE RESULTADOS

3.1 - Apresentação e Interpretação dos resultados

Depois da Pesquisa do trabalho espera-se um resultado positivo para poder fazer entender ao publico alvo como a Comunicação Social ajuda a resolver os problemas da mobilidade Urbana no município de Luanda.

Espero conseguir apresentar várias formas e de como a comunicação pode a solucionar os problemas da mobilidade urbana, para melhoraria e facilitação do deslocamento das pessoas e bens na cidade, com o objetivo de desenvolver atividades

Categoria Profissional

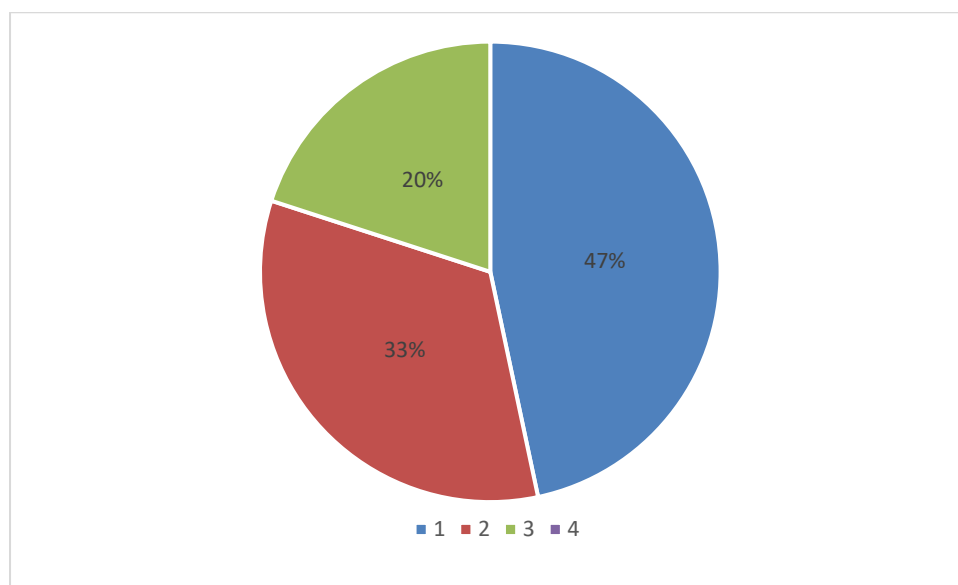
População	FA	FR	Amostra	
Amostra			M	F
Diretor	1	6,67%	1	
Tecnicos	4	13,3%	2	
Radialistas	15	33,33%	3	2
		46,67	3	4
Σ	20	100%	9	6

Tabela 1. Idade

Variável	FI	FR%
20 aos 25 anos	7	46,67%
26 aos 31 anos	3	33,33%
Acima dos 31 anos	5	20%
Σ	15	100%

Fonte: adaptada de acordo com o questionário

Gráfico 1. Idade



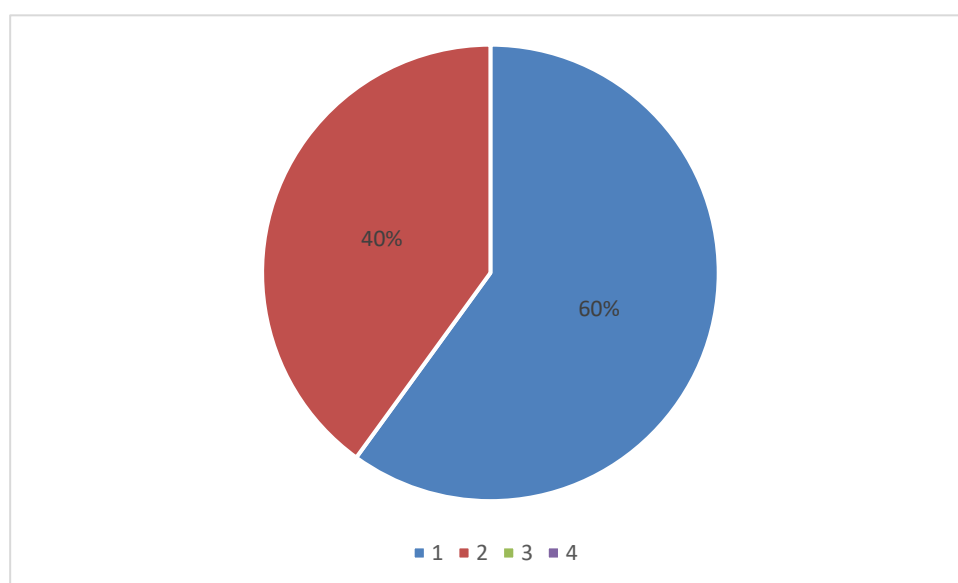
Interpretação: Dos 15 inqueridos que correspondem a 100%, de acordo ao gráfico, 46,47%% têm a idade compreendida dos 20 aos 25anos de idade, 33,33% têm a idade compreendida dos 26 aos 31anos, sendo que o restante 20% têm a idade acima dos 31 anos de idade.

Tabela 2. Gênero

Variável	FI	FR%
Masculino	9	60%
Feminino	6	40%
Σ	15	100%

Fonte: adaptada de acordo com o questionário

Gráfico 2. Gênero



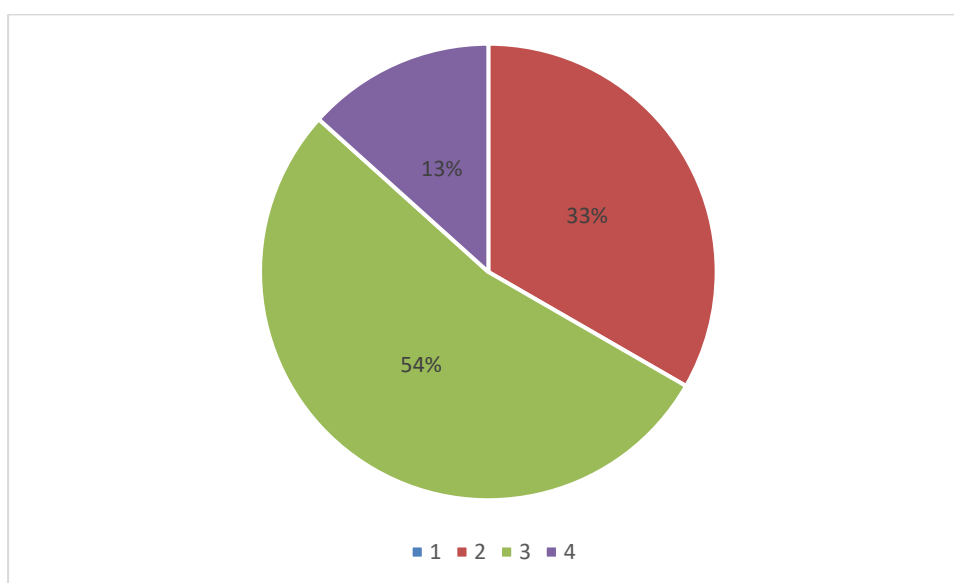
Interpretação: Dos 15 inqueridos que correspondem a 100%, de acordo ao gráfico, 60% dos inqueridos correspondem ao género Masculino e 40% correspondem ao género Feminino.

Tabela 3. Nível Acadêmico

Variável	FI	FR%
Ensino Primário	0	0
Ensino Médio	5	33,33%
Licenciatura	8	53,34%
Mestrado/Doutoramento	2	13,33%
Σ	15	100%

Fonte: adaptada de acordo com o questionário

Gráfico 3. Nível Acadêmico



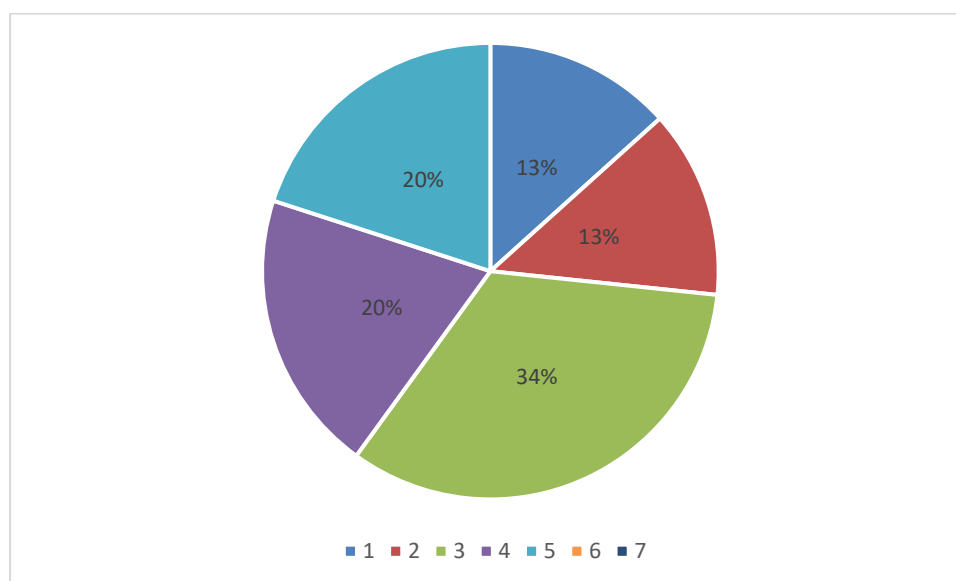
Interpretação: Dos 15 inquiridos que correspondem a 100%, verificou-se que, 53,34% correspondem a Licenciatura, 33,33% têm o Ensino Médio Concluído, ao passo que 13,33% dos inqueridos São Mestres/Doutorados. Assim sendo, a amostra encontra-se composta por elementos que possuem nível de escolaridade acima da média populacional, uma vez que a maioria dos inquiridos declararam ter o Licenciatura completa.

Tabela 4. Tempo de Serviço

Variável	FI	FR%
1 ano	2	13,33%
2 anos	2	13,33%
3 anos	4	33,33%
Menos de 1 ano	3	20%
Mais de 3 anos	3	20%
Σ	15	100%

Fonte: adaptada de acordo com o questionário

Gráfico 4. Tempo de Serviço



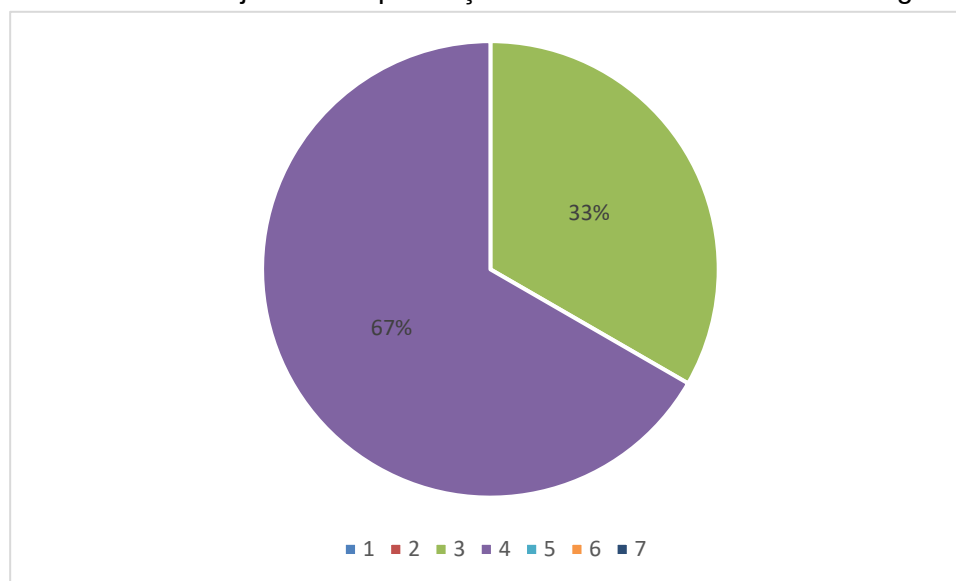
Interpretação: Dos 15 inquiridos que correspondem a 100%, verificou-se que, 33,33% correspondem os funcionários inseridos na empresa de 3 anos, 20% correspondem aos funcionários inseridos na empresa em menos de 1 ano, 20% correspondem aos funcionários a mais de 3 anos, 13,33% correspondem aos funcionários a 1 ano, 13,33% a funcionários com 2 anos.

Tabela 5. A Rádio Kairós tem ajudado na promoção da Mobilidade Urbana em Angola

Variável	FI	FR
Discordo. Totalmente	0	0%
Discordo Parcialmente	0	0%
Não Tenho Opinião	0	0%
Concordo Parcialmente	5	33,33%
Concordo Totalmente	10	66,67%
Σ	15	100%

Fonte: adaptada de acordo com o questionário

Gráfico 5. A Rádio Kairós tem ajudado na promoção da Mobilidade Urbana em Angola



Interpretação: Dos 15 inquiridos que correspondem a 100%, de acordo ao gráfico, 66,67% responderam que a Rádio Kairós tem ajudado na promoção da Mobilidade Urbana em Angola, e concordam totalmente, 33,33% concordam parcialmente.

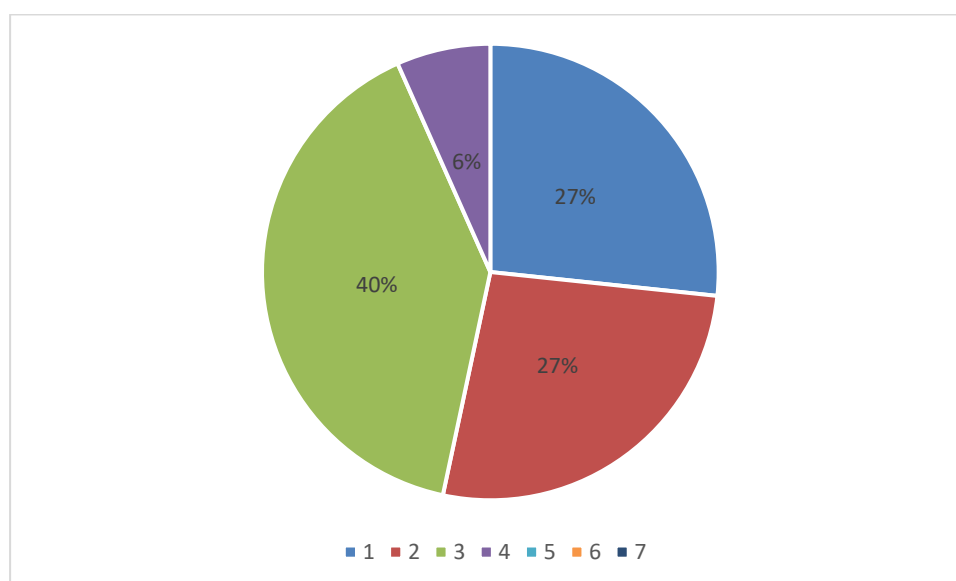
Nesta questão procurou-se saber a opinião dos funcionários sobre a participação da Rádio Kairós na ajuda a na promoção da Mobilidade Urbana em Angola, e os funcionários concordam que a Rádio tem ajudado de forma bem participativa na Divulgação de problemas da Mobilidade Urbana em Luanda.

Tabela 6. Forma de divulgação da Mobilidade Urbana em Angola

Variável	FI	FR
Televisão	4	26,67%
Rádio	4	26,67%
Redes Sociais	6	40%
Outro, Qual?	1	6,66%
Σ	15	100%

Fonte: adaptada de acordo com o questionário

Gráfico 6. Forma de divulgação da Mobilidade Urbana em Angola



Interpretação: Dos 15 inquiridos que correspondem a 100%, de acordo ao gráfico, 40% responderam que a Melhor forma de divulgação da Mobilidade Urbana em Angola é pelas Redes Sociais, 26,67% afirmam que é pela Rádio, e outros 26,67% dizem ser pela Televisão e 6,66% afirmam ser outras formas.

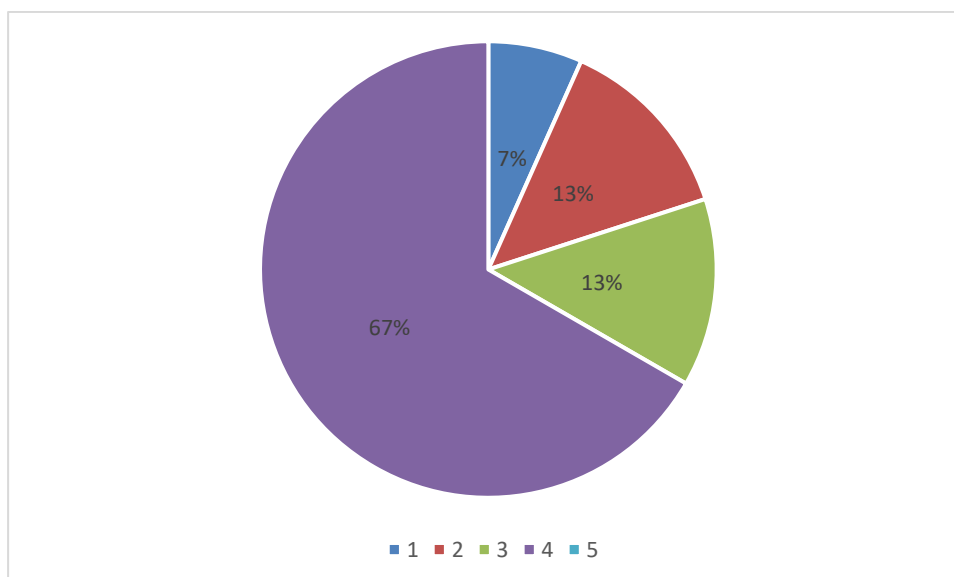
Os funcionários questionados são de acordo que a Rádio Kairós utiliza mais as redes sociais como forma de divulgação da Mobilidade Urbana, por ter um maior nível de alcance e utiliza outros métodos como auxiliares.

Tabela 7. Vantagens em ter divulgação da mobilidade Urbana em Luanda.

Variável	FI	FR
Discordo Totalmente	0	0%
Discordo Parcialmente	1	6,67%
Não tenho Opinião	2	13,33%
Concordo Parcialmente	2	13,33%
Concordo Totalmente	10	66,67%
Σ	15	100%

Fonte: adaptada de acordo com o questionário

Gráfico 7. Vantagens em ter divulgação da mobilidade Urbana em Luanda.



Interpretação: Dos 15 inquiridos que correspondem a 100%, de acordo ao gráfico, 66,67%, responderam que Concordam Totalmente que á Vantagens em ter divulgação da mobilidade Urbana, 13,33% afirmam concordam parcialmente, 13,33% afirma que não têm opinião, 6,67% discordam parcialmente e 0% discordam totalmente.

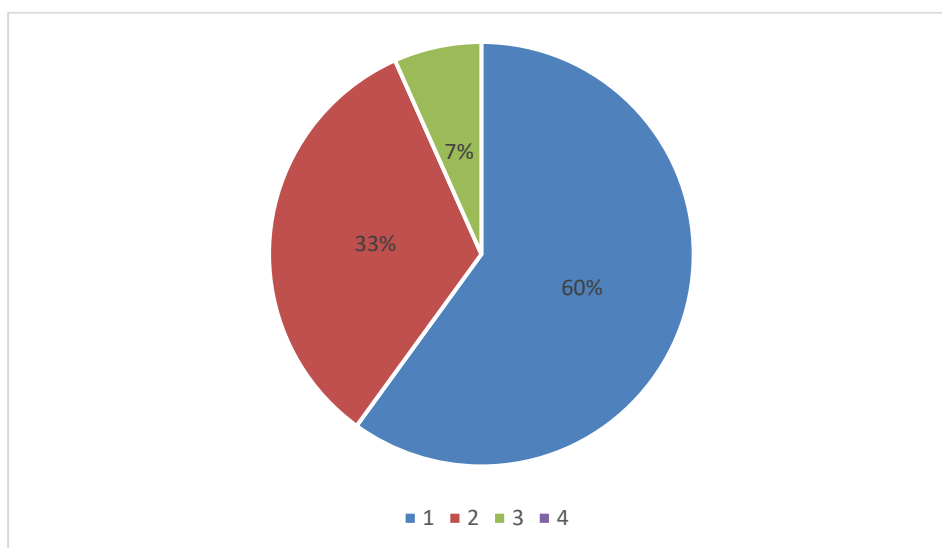
Nesta questão os inquiridos afirmam que a maior vantagem em ter divulgação da mobilidade urbana. Para maior divulgação dos serviços e captação de investimentos, para o sector visto que os mesmos inquiridos afirmam que a falta de investimentos é uma das maiores desvantagens.

Tabela 8. Maneiras de resolver os problemas da mobilidade urbana em Luanda.

Variável	FI	FR%
Melhoria do Planeamento	0	0%
Boas Políticas de transporte públicos	9	60%
Descentralização de Serviços	5	33,33%
Melhoria do estado das estradas	1	6,67%
Outra, Qual	0	0%
Σ	15	100%

Fonte: adaptada de acordo com o questionário

Gráfico 8. Maneiras de resolver os problemas da mobilidade urbana em Luanda.



Interpretação: Dos 15 inquiridos que correspondem a 100%, de acordo ao gráfico, 60%, responderam que, uma das maneiras de resolver o problema da mobilidade urbana é Boas Políticas de transporte públicos, 33% afirmam que é descentralização de serviços, 6,67% afirmam ser melhoria do estado das estradas.

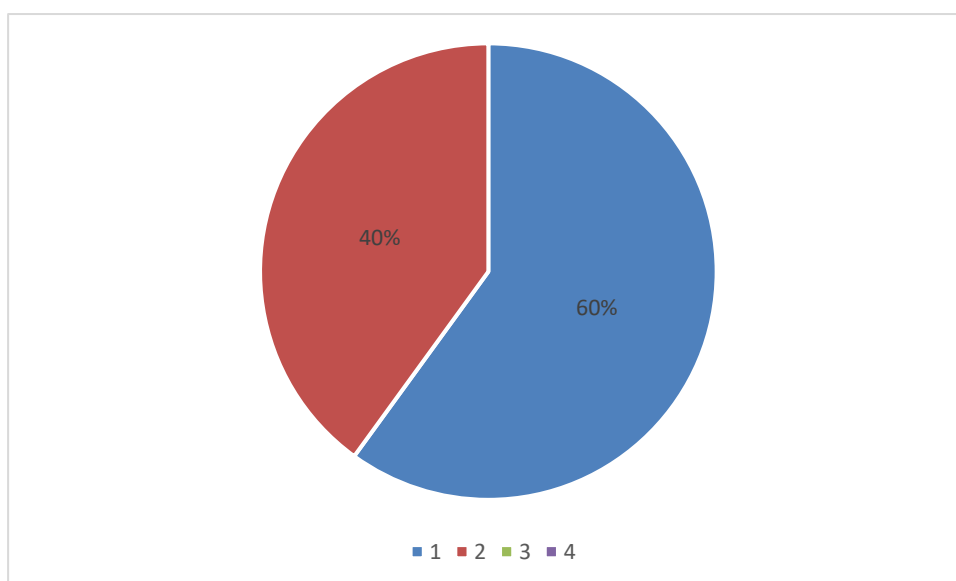
Nesta questão os inquiridos afirmam que dos maiores problemas de mobilidade urbana é a falta de boas políticas nos transportes públicos, e descentralização dos serviços, e que a boa pratica do ministério dos transportes devido ao crescimento populacional, deve ser mais eficaz para melhoria do sector.

Tabela 9. Mobilidade Urbana Torna um problema para as cidades de Luanda.

Variável	FI	FR
Êxodo Rural	0	0%
Atraso no Planeamento Urbano	9	60%
Lenta evolução transporte Públicos	6	40%
Outro, Qual?	0	0%
Σ	15	100%

Fonte: adaptada de acordo com o questionário

Gráfico 9. Mobilidade Urbana Torna um problema para as cidades de Luanda.



Interpretação: Dos 15 inquiridos que correspondem a 100%, de acordo ao gráfico 60% dos inquiridos responderam que como a mobilidade urbana torna-se um problema para a cidade de Luanda por Atraso no Planeamento Urbano, e 40% por Lenta evolução do transporte Públicos.

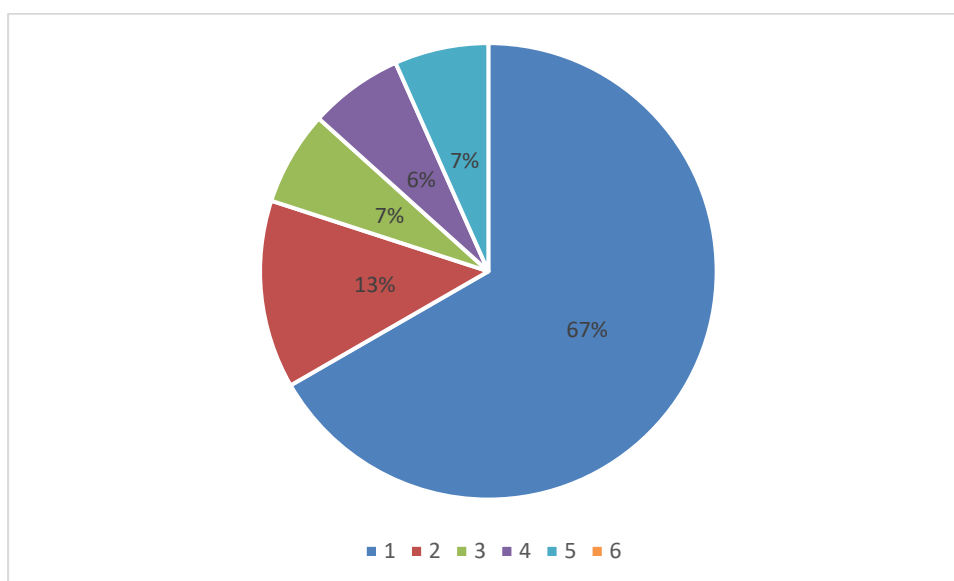
Nesta questão o inquirido afirma que o atraso do planeamento urbano torna-se um problema para a cidade, visto o fluxo migratório e a taxa de natalidade crescem em uma proporção maior que o desenvolvimento da Mobilidade Urbana.

Tabela 10. Maior problema de Mobilidade Urbana em Luanda

Variável	FI	FR
Excesso de População	1	6,67%
Mau Estado das Estradas	1	6,67%
Poucas alternativas de transporte Públicos	10	66,67%
Acidentes de Trânsito	0	0%
Falta de Investimento	2	13,33
Muitos veículos nas ruas	1	6,66
Outra, Qual	0	0%
Σ		

Fonte: adaptada de acordo com o questionário

Gráfico 10. Maior problema de Mobilidade Urbana em Luanda



Interpretação: Dos 15 inquiridos que correspondem a 100%, de acordo ao gráfico 66,7%, dos inquiridos responderam que o maior problema de Mobilidade Urbana em Luanda, é Poucas alternativas de transporte Públicos, 13,33% afirmaram que é falta de investimento, 6,67% dizem ser pelo mau estado das estradas, 6,67% afirmam excesso de população, 6,66% Muitos veículos nas ruas.

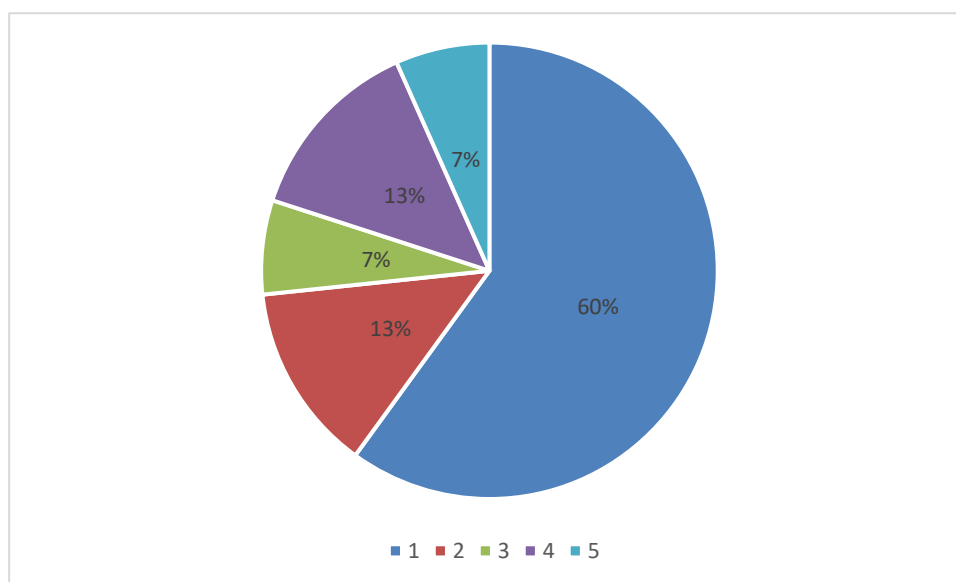
Nesta questão os inquiridos afirmam que poucas alternativas de transporte Públicos, é o principal problema de Mobilidade Urbana Luanda, visto que a população de Luanda esta crescer muito.

Tabela 11. Vantagens e as desvantagens dos Transportes Rodoviários em Luanda

Vantagens		
Variável	FI	FR%
São Económicos	9	60%
Fornecem Serviços Directo	2	13,33%
Flexibilidade	1	6,67%
Permitem o transporte de Mercadorias Perigosas	2	13,33%
Outras Quais?	1	6,67%
Σ	15	100%

Fonte: adaptada de acordo com o questionário

Gráfico 11. Vantagens e as desvantagens dos Transportes Rodoviários em Luanda



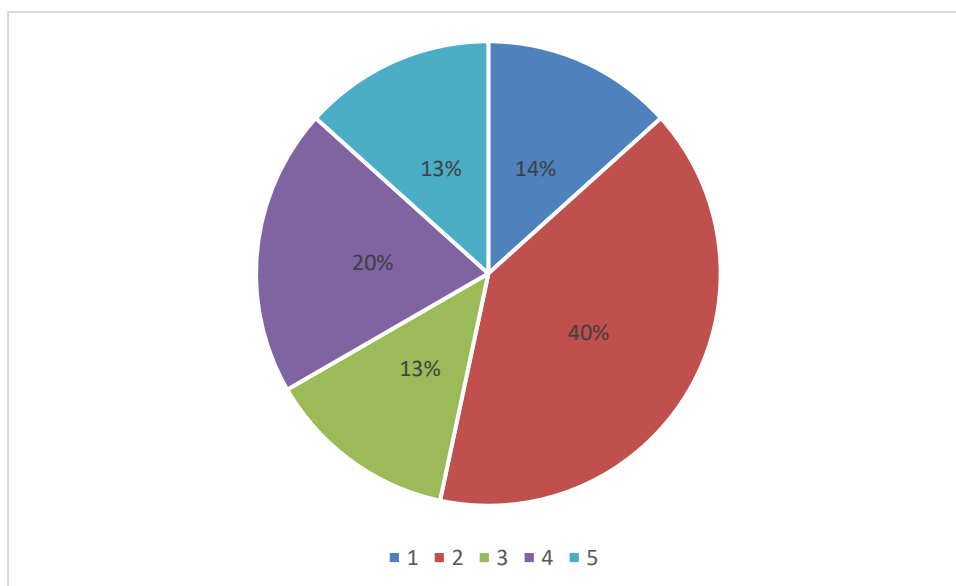
Interpretação: Dos 15 inquiridos que correspondem a 100%, de acordo ao gráfico 60%, dos inquiridos responderam que as vantagens São Económicos, 13,33% afirmam que permitem o transporte de Mercadorias Perigosas, 13,33% dizem que fornecem serviços directo, 6.67% dizem ser pela Flexibilidade, 6,67% Outras Quais.

Nesta questão o inquirido afirma que as principais vantagens dos transportes rodoviários em Luanda, é que são económicos e que e têm um custo barato como os Autocarros.

Desvantagens

Variável	FI	FR%
Elevada taxa de acidentes	2	13,33%
Poluição	6	40%
Transporta menor volume de carga	2	13,33%
Estão Sujeitas a restrições do Tráfego	3	20%
Outras, Quais?	2	13,33%
Σ	15	100%

Fonte: adaptada de acordo com o questionário



Interpretação: Dos 15 inquiridos que correspondem a 100%, de acordo ao gráfico 40%, dos inquiridos responderam que as desvantagens são Poluição, 20% afirmam que estão sujeitas a restrições do Tráfego, 13,33% Transporta menor volume de carga, 13,33% dizem que elevada taxa de acidentes, 13,33% afirmam ser outras.

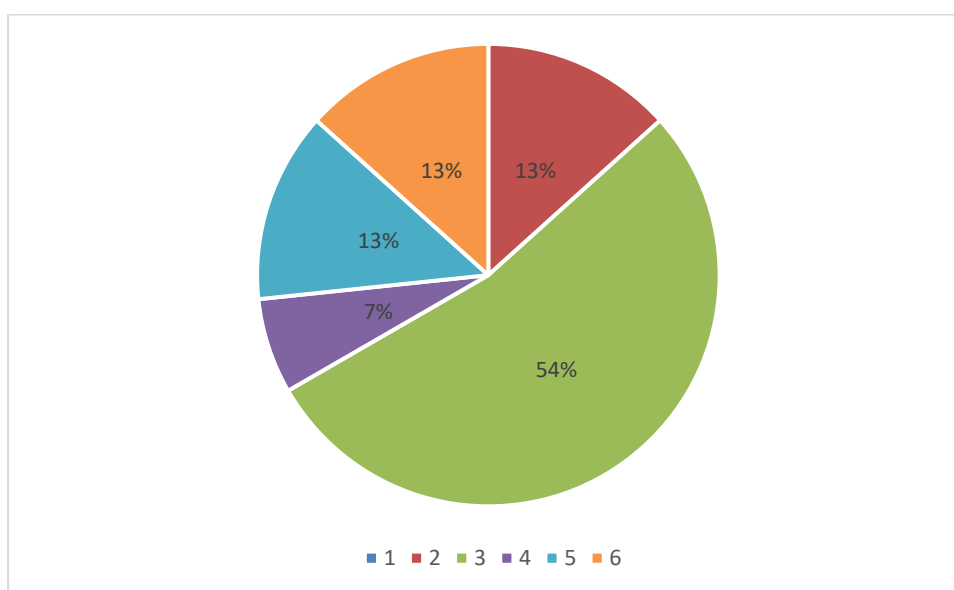
Nesta questão os inquiridos afirmam que a poluição é uma das principais desvantagens dos transportes rodoviários, visto que são dos maiores poluidores de qualidade do ar e uma das principais forma de morte de Luanda.

Tabela 12. Principais Problemas do sistema de transporte em Luanda

Variável	FI	FR%
Falta de Investimentos	2	13,33%
Falta de Fiscalização	8	53,33%
Precariedade das Vias	1	6,67%
Falta de manutenção ou Manutenção inadequada	2	13,33%
Aumento do Preço dos Combustíveis	2	13,33%
Outros, Quais	0	0%
Σ	15	100%

Fonte: adaptada de acordo com o questionário

Gráfico 12. Principais problemas do sistema de transporte em Luanda.



Interpretação: Dos 15 inquiridos que correspondem a 100%, de acordo ao gráfico, 53,33% os principais problemas do sistema de transporte em Luanda Falta de Fiscalização, 13,33% afirmam ser a falta de Investimentos, 13,33% dizem falta de manutenção ou Manutenção inadequada, 13,33% afirmam aumento do preço dos combustíveis, 6,67% responderam que é a Precariedade das Vias.

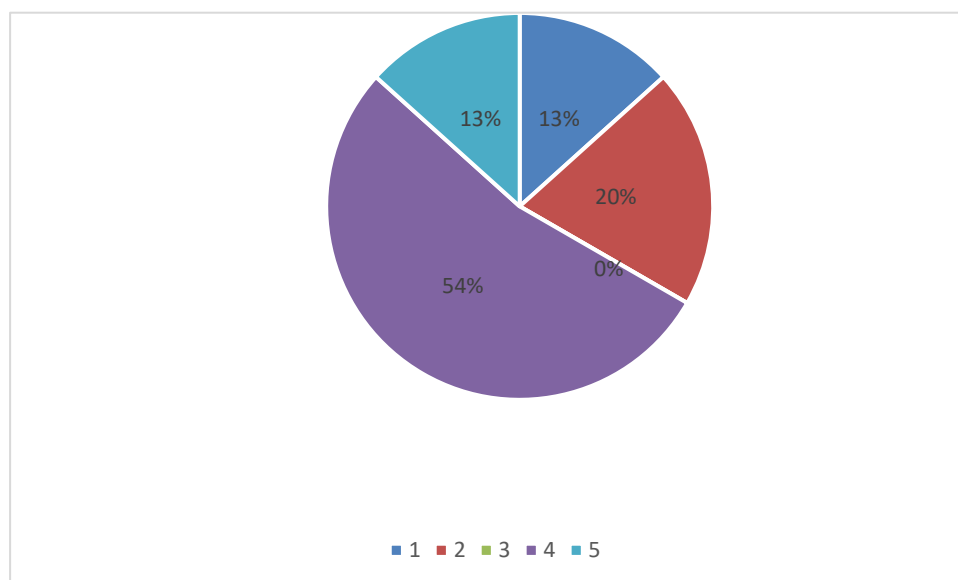
Nesta questão os inquiridos afirma que o principal problema do sistema de transporte de Luanda é a falta de fiscalização, o que facilita as irregularidades e a corrupção.

Tabela 13. Melhor segurança nos transportes públicos

Variável	FI	FR
Investir em equipamentos de vigilância como câmaras de vídeo	2	13,33%
Introdução de patrulhas de segurança	3	20%
Programas de formação para funcionários	0	0%
Melhor a iluminação nas paragens	8	53,33%
Outra, Qual	2	13,33%
Σ	15	100%

Fonte: adaptada de acordo com o questionário

Gráfico 13. Melhor segurança nos transportes públicos



Interpretação: Dos 15 inquiridos que correspondem a 100%, de acordo ao gráfico, 53,33% dos inqueridos responderam o que fazer para melhorar a segurança nos transportes públicos, 20% afirmam Introdução de patrulhas de segurança, 13,33% dizem investir em equipamentos de vigilância como câmaras de vídeo, 13,33% Outra, Qual.

Nesta questão os inquiridos afirmam que melhorar a iluminação dos transportes públicos é a melhor forma de melhorar a segurança dos transportes públicos e patrulhas de segurança em Luanda. Um dos primeiros passos para garantir a segurança em transportes públicos é a identificação de riscos. Isso inclui a análise de áreas com maior incidência de crimes, como assaltos e furtos, além de considerar fatores como a iluminação das paradas, a presença de seguranças e a manutenção dos veículos.

3.2 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Por meio da pesquisa ficou claro que os ouvintes avaliam positivamente a questão do Papel da Comunicação Social na promoção de soluções para os problemas da Mobilidade urbana no Município de Luanda da Rádio Kairós, pois a maioria caracteriza positivamente, mas ainda é necessário fazer um trabalho maior para melhoria dos serviços, visto que a Mobilidade Urbana em Luanda ainda carece de muito desenvolvimento.

Mobilidade Urbana é a capacidade das pessoas se deslocarem dentro de uma cidade ou região metropolitana de forma eficiente e acessível, seja por meio de transporte público, privado, bicicletas ou a pé para promover actividades económicas e sociais. O impacto que a melhoria tem sobre a sociedade é benéfico por para várias áreas da sociedade.

A Rádio Kairós tem feito um trabalho muito benéfico, visto que tem divulgado e promovendo a Mobilidade pelos meios de comunicação mais utilizados pela população como redes sociais e Televisão. E demonstrando como a pode se beneficiar dessas melhorias. E apresentado os principais problemas da mobilidade como a falta de investimentos e o excesso de população como mencionado pelos inquiridos.

Os desafios enfrentados na mobilidade urbana são complexos e variados, exigindo abordagens inovadoras e sustentáveis para enfrentá-los. Um dos principais obstáculos é o crescimento populacional nas cidades, que aumenta a demanda por transporte e infraestrutura, gerando congestionamentos e poluição. A rápida evolução tecnológica traz desafios e oportunidades, como a integração de veículos autónomos e sistemas de transporte inteligentes da mesma forma que deve se utilizar meios tecnológicos para divulgação da mobilidade urbana pela Rádio.

CONCLUSÃO

A mobilidade urbana é um aspecto fundamental das cidades e de sua respetiva população. Ela é importante porque proporciona a maior fluidez do espaço urbano, isto é, mediante as condições adequadas os fluxos de pessoas e cargas acontecem de maneira eficiente, tornando as cidades espaços dinâmicos e funcionais.

No que tange a problemática da pesquisa, verificou-se que, 93,33% dos inquiridos responderam que o papel da comunicação social na promoção de soluções para problemas de mobilidade urbana no Município de Luanda é positivo ou vantajoso para a sociedade, pós trás benéficos económicos, de saúde e de transportes.

Relativamente ao objetivo do estudo, 100% afirmam que a da Rádio Kairós tem feito um bom papel na influência Comunicação Social na promoção de soluções para Problemas da Mobilidade Urbana no Município de Luanda.

Já no primeiro objectivo específico, observa-se 100% dos inquiridos reconhecem a importância

Da comunicação social na promoção de soluções para problemas de mobilidade urbana no Município de Luanda.

Relativamente ao segundo objectivo específico, 60% afirmam que boas Políticas de transporte públicos, são factores que contribuem positivamente na mobilidade das pessoas.

Quanto as hipóteses formuladas, levanta-se a primeira hipótese H1 reafirmando que Rádio Kairós por meio da comunicação social tem um papel positivo na promoção de soluções para problemas da Mobilidade Urbana no Município de Luanda.

Assim, espera-se que esta pesquisa possa informar o quão importante o papel da comunicação social na promoção de soluções para os problemas da mobilidade urbana no município de Luanda, e o quanto ela pode contribuir positivamente no desenvolvimento de uma Cidade ou País. Para superar esses desafios, é fundamental adotar uma abordagem integrada e colaborativa. Isso inclui a cooperação entre governos, setor privado e sociedade civil na formulação e implementação de políticas de mobilidade urbana.

Nesta conformidade, conclui-se que a Comunicação social é muito importante.

SUGESTÕES

Ao longo do projecto de fim do curso foram abordados aspectos de maior relevância, sendo que articular sobre Papel da Comunicação social na promoção de soluções para problemas da Mobilidade urbana, visa relatar e levantar enumeras situações, que em boa parte das mesmas não colocam em evidência. Logo sugere-se o seguinte:

Que a Rádio Kairós promova acções criativas para divulgação de soluções de problemas da mobilidade urbana.

Que a Rádio estimule captação de investimentos no sector.

Que a Rádio divulgue a Descentralização de Serviços

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Andrade, A. B. Brandão, P. R. B. Geografia de Salvador. 2ª ed. Salvador: EDUFBA, 2009. 160p.
- Carvalho, C. H. R.; Pereira, R. H. M. (2010) Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil. IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Mobilidade urbana no Brasil. Brasília: Ipea, 2010.
- Carvalho, C. H. R. Desafios da mobilidade urbana no Brasil. [S.l.: s.n.], 2016.
- Carvalho, C. H. R. Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas. [S.l.: s.n.], 2016.
- Carvalho, C. H. R. Financiamento extratarifário da operação dos serviços de transporte público urbano no Brasil. 2019..
- GIL, Antônio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. São Paulo: Editora Atlas S. A., 2010.
- Gil A.C. (2011). Como Elaboração de projectos de pesquisa.
- Harvey, David. Espaço Urbano na “Aldeia Global”: Reflexões sobre a condição urbana do capitalismo no final do século XX. Caderno arquitetura urbana, Belo Horizonte, n.4, p. 171-189, maio 1996.
- Marconi. M. A. & Lakatos, E. M. (2010). Técnica de Pesquisa. São Paulo
- Matteo, M.; Carvalho, C. H. R. Dinâmica populacional e sistema de mobilidade nas metrópoles brasileiras. Brasília: Ipea, 2011. (Comunicados do Ipea, n. 102). N T U – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, Revista NTU Urbano, Brasília, n. 13, p. 2, 2015.
- Menezes, E. D. B. (2000), Fundamentos sociológicos da comunicação. Petrópolis: Vozes.
- Neto, V. C. L; Galindo, E. P. Planos de mobilidade urbana: instrumento efetivo da política pública de mobilidade? Brasília, Rio de Janeiro: Ipea, 1990. ISSN 1415-4765. NETO, V. C. L. et al. A governança metropolitana da mobilidade: uma análise a partir dos estados. Texto para discussão, v. 2151, 2015.
- Menezes, M. S. Mobilidade urbana e a contribuição das estratégias de gestão de demanda na cidade de Salvador. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciências Econômicas) – Faculdade de Ciências Econômicas, UFBA, Salvador, 2014.
- Pero, V.; Stefanellil, V. A Questão da Mobilidade Urbana nas Metrópoles Brasileiras – Revista de Economia Contemporânea. Rio de Janeiro, set-dez.2015.
- PMF. Plano de ação de sustentabilidade de Florianópolis. Florianópolis: Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF), 2017.
- PNAD. Pesquisa Nacional de Amostra de Domicílios: Instituto Brasileiro De Geografia e Estatísticas, 2015.
- Reis, Manoel de Andrade Silva. Mobilidade urbana: um desafio para gestores públicos.

Leal, Carlos Ivan Simonsen. Cidades Inteligentes e mobilidade urbana. Rio de Janeiro: Fvg,. p. 226-246. 2014.

Richardson, B. C. (2005) Sustainable Transport: Analysis Frameworks. Journal of Transport Geography, n. 13, p 29-39. 2004.

Pereira, R. H. M. et al. Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual. Texto para discussão, v. 2673, 2021.

APÊNDICES

O Papel da Comunicação Social na Promoção de Soluções para os problemas da Mobilidade Urbana No Município de Luanda, Estudo de Caso: Rádio Kairós

Este Questionário é realizado no âmbito de uma monografia de Licenciatura em Comunicação Social no Instituto Superior de Angola, com o tema “O Papel da Comunicação Social na Promoção de Soluções para os problemas da Mobilidade Urbana No Município de Luanda, Estudo de Caso: Rádio Kairós.

O Questionário é anónimo e os resultados obtidos destinam-se única e exclusivamente a investigação, pelo que é garantida a sua total Confidencialidade.

Agradecemos, desde já, a atenção dispensada!

1. Caracterização do Funcionário

1.1.1 Idade_____ 1.1.2 Sexo (F/M)_____	1.2 Categoria Profissional () Direcção () Gestor de () Chefe de Secção () Outro (PF. Indique qual)_____
1.3 Nível Académico () Ensino Primário () Ensino Médio () Licenciatura () Mestrado/Doutoramento	1.4 Tempo de Serviço () 1 Ano () 2 Anos () 3 Anos () Menos de 1 Ano () Mais de 3 Anos

2 – Assinale com X a opção que melhor corresponde à sua opinião:

2.1 A Rádio Kairós tem ajudado na promoção da Mobilidade Urbana em Angola.

Discordo totalmente () Discordo parcialmente () Não tenho opinião ()
Concordo parcialmente () Concordo totalmente ()

2.2 Qual é a melhor forma de divulgação da Mobilidade Urbana em Angola?

Televisão () Rádio () Redes sociais ()

Outro (), Qual? _____.

2.3 Há Vantagens em Ter divulgação da mobilidade Urbana em Luanda.

Discordo totalmente () Discordo parcialmente () Não tenho opinião ()

Concordo parcialmente () Concordo totalmente ()

2.4 Quais são as maneiras de resolver os problemas da Mobilidade Urbana em Luanda

Melhoria do planeamento () Boas políticas de transportes públicos ()

Descentralização de serviços () Melhoria do estado das estradas ()

Outra (), Qual? _____.

2.5 Como a Mobilidade Urbana se torna um problema para as cidades de Luanda

Êxodo rural () Atraso no planeamento urbano ()

Lenta evolução transportes públicos () Outro (), Qual? _____

2.6 Qual é o maior problema da Mobilidade Urbana em Luanda?

Excesso de população () Mau estado das estradas ()

Poucas alternativas de transporte público () Acidentes de trânsito ()

Falta de investimento () Muitos veículos nas ruas ()

Outro (), Qual? _____.

2.7 Quais são as vantagens e as desvantagens dos Transportes rodoviários em Luanda?

Vantagens

São económicos () Fornecem serviço directo () Flexibilidade ()

Permitem o transporte de mercadorias perigosas () Outras (), Quais? _____

_____.

Desvantagens

Elevada taxa de acidentes () Poluição () Transporta menor volume de carga ()

Estão sujeitos à restrições do tráfego () Outras (), Quais? _____

_____.

2.8 Quais os principais problemas do sistema de transporte em Luanda

Falta de investimentos ()

Falta de fiscalização ()

Precariedade das vias ()

Falta de manutenção ou manutenção inadequada ()

Aumento do preço dos combustíveis ()

Outros (), Quais? _____

_____.

2.9 O que fazer para melhorar a segurança nos transportes públicos?

Investir em equipamentos de vigilância como câmaras de vídeo ()

Introdução de patrulhas de segurança ()

Programas de formação para funcionários ()

Melhorar a iluminação nas paragens ()

Outra () Qual? _____

ANEXOS