



RISKAR LX

Qualidade do Ar na Cidade

Poluição Atmosférica, percepções e Vulnerabilidades em Lisboa

INQUÉRITO

Luísa Schmidt & João Guerra

2013

1 - Nota Introdutória

A poluição atmosférica é um problema complexo que resulta de componentes variadas e numerosas emitidas a partir de uma miríade de diferentes fontes. Tem, assim, características gerais dos riscos associados à modernidade reflexiva: algumas das suas componentes são de difícil ou impossível percepção sem meios técnico-científicos, sobretudo se em baixas concentrações. A ciência e o conhecimento técnico-científico desempenham, por isso, um papel fundamental desde a origem deste tipo de problemas, passando pela sua localização e monitorização, até à sua eventual resolução. Seja como for, o que parece incontestável é que o cidadão comum depende do sistema de peritagem para entender e avaliar os riscos que corre e as soluções com que pode contar, mas não deixa de refletir sobre eles, com base no seu quotidiano e na sua própria experiência e dos seus pares (Beck, Giddens, Lash, 1994).

Importava, por esse facto, caracterizar as famílias, os seus estilos de vida e rotinas quotidianas, bem como avaliar a respectiva percepção do risco de exposição à poluição atmosférica. A abordagem sociológica proposta no projecto RISKAR-Lx tinha, inicialmente como componente fundamental, a ideia de aplicação de um *Inquérito por questionário à população utente das urgências hospitalares pediátricas em lisboa (Famílias)*. Dependendo esta estratégia da anuência dos hospitais pediátricos de Lisboa que acabou por não se verificar, reforçou-se, numa primeira fase, a análise sociológica com a introdução de um inquérito na *WP5 – ENSAIOS-PILOTO PARA A DEFINIÇÃO DE PERFIS DE VULNERABILIDADE A PARTÍCULAS*. Inquérito que foi aplicado, não como previamente previsto aos utentes das urgências pediátricas em Lisboa, mas aos estudantes e respectivas famílias de algumas turmas da Escola Secundária Professor Herculano de Carvalho, em Lisboa.

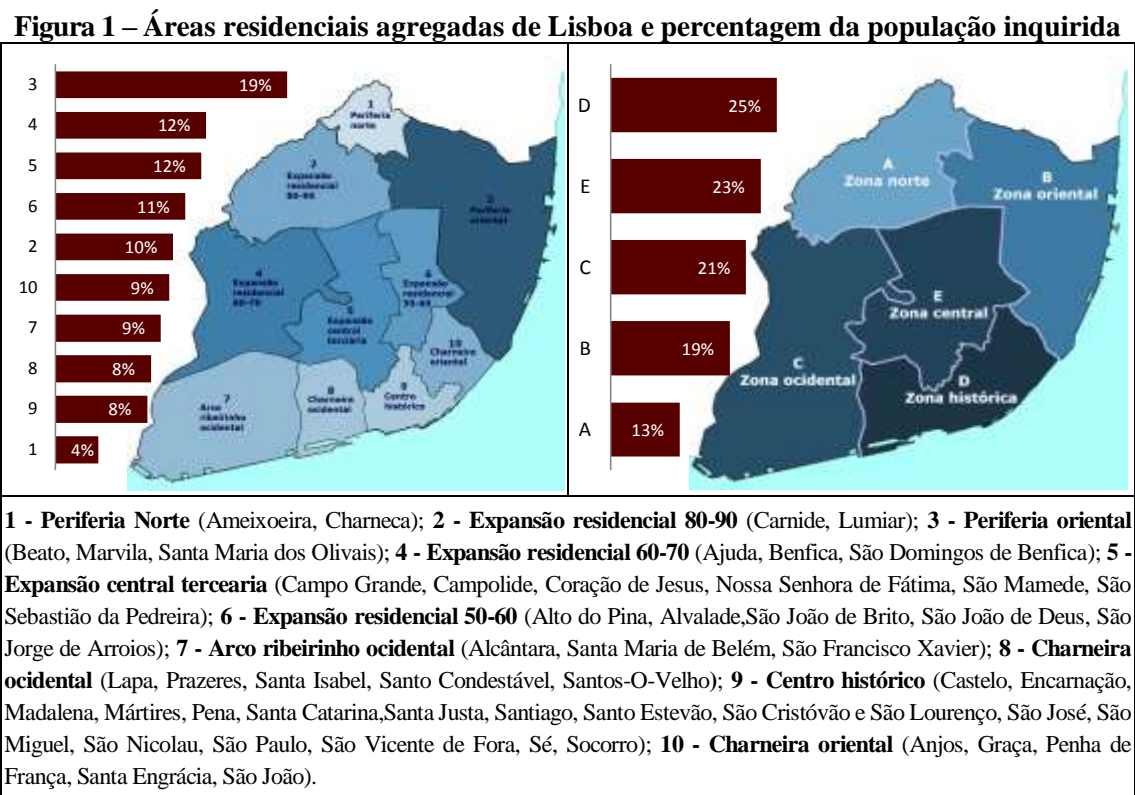
No entanto, para os objectivos previamente propostos, continuava a fazer-se sentir a necessidade de uma intervenção mais alargada que concorresse para o estabelecimento de alguns perfis de vulnerabilidade da população lisboeta à poluição atmosférica. Importava, portanto, que os dados fossem recolhidos com base numa amostra representativa, com capacidade para estabelecer comparações precisas entre as respostas dos inquiridos e correlacioná-las com condições sociais de existência, percepções ambientais e vulnerabilidades comportamentais.

Os resultados que agora se apresentam procuram responder a este desafio, propondo-se, desta feita, não o universo dos utentes dos hospitais pediátricos que, apesar dos esforços, se

mostrou inacessível, mas o universo global da população lisboeta, tendo especial atenção aos seus agregados familiares.

2 – O Inquérito

Aplicado a uma amostra representativa da população residente com mais de 18 anos em Lisboa, o inquérito foi delineado de maneira a garantir uma análise abrangente e integrada das percepções dos habitantes de Lisboa relativas à poluição em geral e à poluição atmosférica em particular, bem como das suas causas e consequências na saúde e na qualidade de vida urbana. Assim, para além da natureza das fontes de poluição, procurou-se perceber qual o impacto da qualidade do ar no dia-a-dia dos lisboetas, as suas práticas quotidianas e as suas expectativas de evolução futura. Cruzando vulnerabilidades, percepções, práticas e conhecimentos com as condições de existência, procurámos delinear diferentes perfis temáticos para os habitantes de Lisboa.



Para tal, apontou-se para o universo dos agregados familiares com residência na cidade de Lisboa e construiu-se uma amostra seguindo uma distribuição proporcional nas 53 freguesias, com representatividade ao nível de dez grandes áreas agregadas que, quando necessário, podem reduzir-se a cinco para garantir significância estatística (Figura 1).

Os inquiridos foram seleccionados através do método de quotas, com base numa matriz que cruzou *i)* a dimensão do agregado familiar, *ii)* número de crianças com menos de 12 anos existentes no agregado familiar; *iii)* número de adolescentes entre os 12 e os 18 anos; *iv)* número de pessoas com actividade económica. O cruzamento destas variáveis garantiu a representatividade da amostra, tendo especial atenção à existência ou não existência de crianças e jovens que, por um lado, são grupos especialmente vulneráveis às questões da qualidade do ar e, por outro lado, tendem a implicar mais as famílias na defesa da qualidade ambiental.

A informação foi recolhida através de entrevista telefónica, pelo sistema CATI (Computer Assisted Telephone Interviewing), com base em questionário previamente elaborado pela equipa do ICS-UL (Luísa Schmidt e João Guerra), com colaboração de elementos da equipa geral que incluiu elementos de distintas instituições: Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente da FCT-UNL (Francisco Ferreira e Hugo Tente), da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (Luísa Nogueira) e, ainda do Departamento de Saúde Pública da Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo (Carlos Silva Santos).

Os trabalhos de campo foram realizados por entrevistadores com experiência, recrutados, formados e treinados pela GfK Metris, mas contando, especificamente para este caso, com uma sessão formativa em que participaram os dois elementos da equipa do ICS-UL. Finalmente, a recolha de dados decorreu entre o dia 22 de Março e o dia 10 de Abril de 2012, privilegiando-se os fins-de-semana e os fins de tarde para melhor garantir a disponibilidade dos lisboetas em responder ao inquérito e, assim, potenciar resultados.

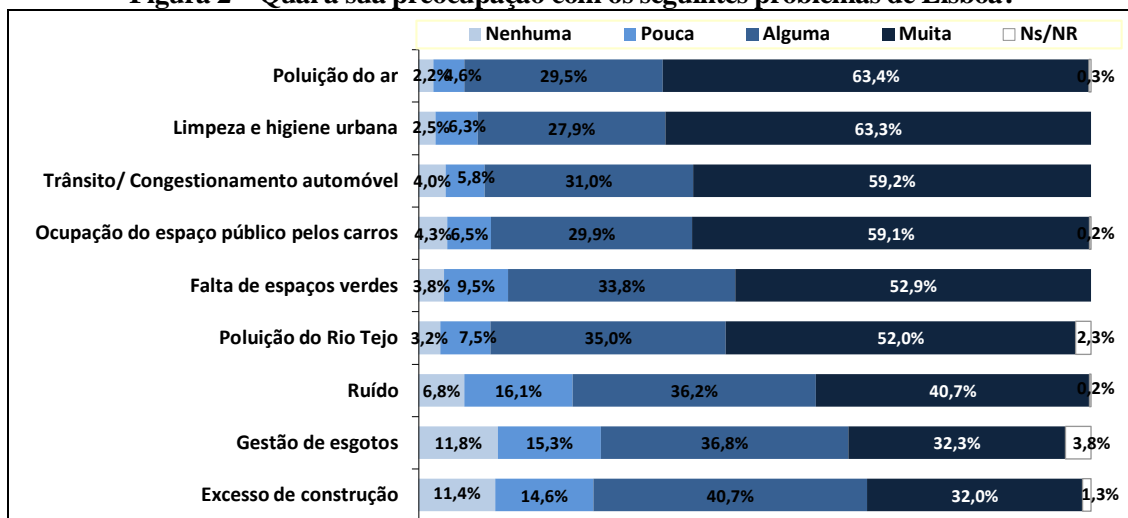
Quanto ao questionário, para além da caracterização sociográfica que, desde logo, permitiu seleccionar os inquiridos de acordo com as necessidades de construção da amostra e depois, o posterior cruzamento de dados com os resultados mais substantivos relativos às opiniões, percepções e avaliações da qualidade do ar e da poluição atmosférica entre os lisboetas, incluiu quatro outros capítulos que versaram:

- i) Problemas ambientais, espaço residencial e deslocações quotidianas;
- ii) Informação e avaliação da qualidade do ar;
- iii) Poluição atmosférica e efeitos na saúde e na qualidade de vida;
- iv) Regulação, controlo e minoração da poluição do ar na cidade.

3 – Problemas ambientais, espaço residencial e deslocações quotidianas

Interessava, antes de entrar na temática específica da poluição atmosférica, perceber que lugar ocupava, numa panóplia de vários outros problemas ambientais, admitindo-se que, na óptica do inquirido, possam suplantar (ou não) a preocupação com a qualidade poluição do ar / poluição atmosférica

Figura 2 – Qual a sua preocupação com os seguintes problemas de Lisboa?

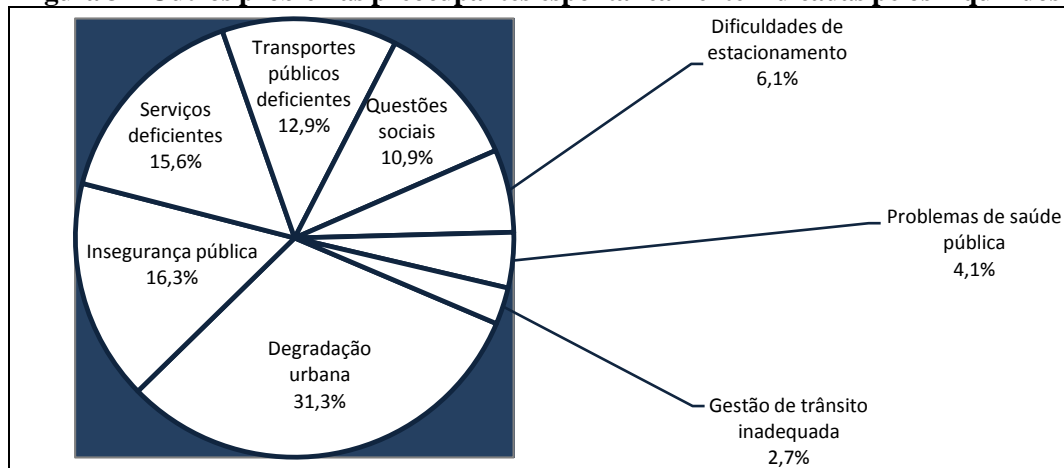


No entanto, de acordo com os resultados expostos na Figura 2, a preocupação com as questões da qualidade do ar parecem assumir, efectivamente, um lugar de destaque que, em conjunto com a limpeza e higiene urbana, assumem a liderança dos problemas mais preocupantes para a população lisboeta, sendo, ainda assim, seguidos muito de perto pelos problemas de trânsito automóvel; pela ocupação indevida do espaço público pelos mesmos automóveis; pela falta de espaços verdes e pela poluição do Rio Tejo. Tendo como pano de fundo a crescente valorização dos valores e das questões ambientais entre os portugueses (ver, por exemplo, Lima e Guerra, 2004a e Lima e Guerra, 2004b), o ruído, a gestão de esgotos e o excesso de construção são problemas igualmente preocupantes para os lisboetas, mas, de acordo com estes resultados, substancialmente menos do que os anteriores.

Mas como sabemos, um dos problemas deste tipo de inquéritos é direccionar, em demasia, a resposta do inquirido que, perante uma lista fechada de hipóteses de resposta, limita a sua escolha a uma panóplia de problemas que, afinal, podem não corresponder às suas reais preocupações. Daí termos dado hipótese a que os inquiridos mencionassem, sem indicação prévia, problemas não presentes na bateria (na categoria “outros problemas, quais?”). Resultou, assim, uma grelha alternativa de questões que, apesar de nem sempre relacionados

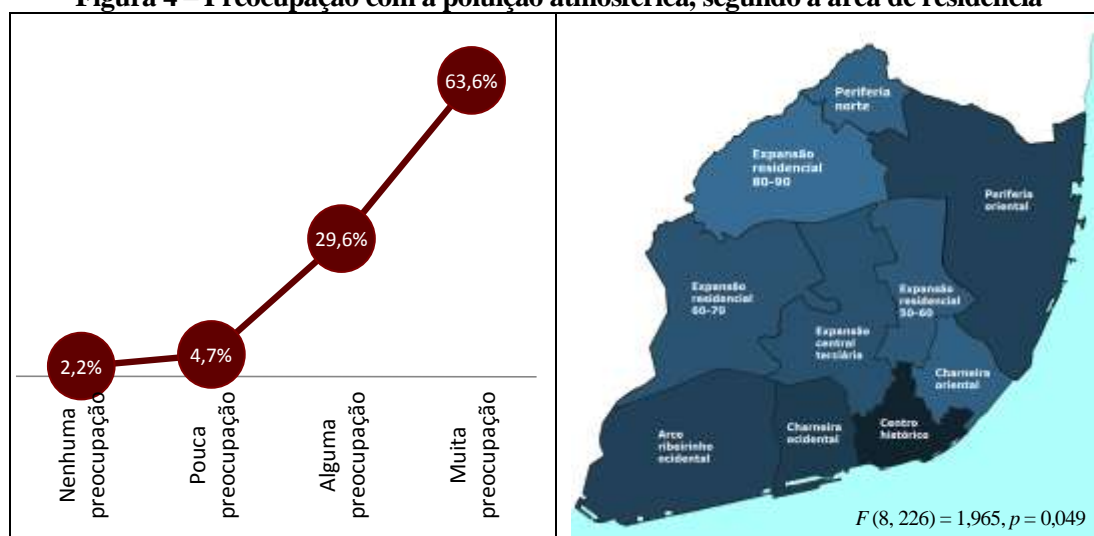
com as questões ambientais, surgem referidas no seu conjunto por 24,4% dos inquiridos.

Figura 3 – Outros problemas preocupantes espontaneamente indicados pelos inquiridos



Com se verifica na Figura 3, as questões da degradação urbana, o crime e a insegurança, a deficiência dos serviços (maioritariamente camarários, mas não só) a má qualidade dos transportes públicos e os problemas sociais (sobretudo ligados à pobreza e à mendicidade) destacam-se com as maiores percentagens de resposta, mas aparecem ainda com algum peso as dificuldades de estacionamento, os problemas de saúde pública (muitas vezes provocados pelas alergias ao pólen de determinadas espécies de árvores), ou a gestão inadequada de trânsito numa perspectiva que vai para além da crítica ao excesso de automóveis.

Figura 4 – Preocupação com a poluição atmosférica, segundo a área de residência



Porque o que estava em causa neste estudo era, antes de mais, a qualidade do ar e as percepções que dela tinham os Lisboa, interessou confirmar como esta questão, em particular, pode mudar de acordo com a área de residência. Cruzámos, por isso, o grau de

preocupação com a poluição do ar com as dez áreas de residência que agregam as freguesias de acordo com o mapa já apresentado na Figura 1.

Como se pode verificar na Figura 4 a preocupação com a poluição atmosférica é geral entre os lisboetas: 63,5% dos inquiridos declaram o maior grau de preocupação (muito preocupados), quase 30% sentem-se algo preocupados, um pouco menos de 5% estão pouco preocupados e uma percentagem residual que não ultrapassava os 2,2% declara não estar nada preocupado com a poluição do ar em Lisboa.

Se olharmos para o mapa de Lisboa percebemos que é no centro histórico onde as pessoas parecem mais alarmadas com a qualidade do ar — $F(8, 226) = 1,965$, $p = 0,049$. Aparentemente, outros factores que não o trânsito parecem determinar o grau de preocupação dos inquiridos já que a zona de “expansão central terciária”, onde se situa a Avenida da Liberdade, nem sequer é das zonas onde os inquiridos residentes (veremos mais à frente que se trata de uma zona crítica) se sintam mais preocupados. Para já, talvez contribua para este resultado o facto de poucos habitantes restarem na Avenida da Liberdade e até por comparação, os habitantes das áreas circundantes se sintam, de alguma forma menos agredidos pela má qualidade do ar.

Seja como for, “uma sociedade verdadeiramente sustentável é aquela em que as questões mais amplas das necessidades sociais, do bem-estar e as oportunidades económicas surgem integralmente relacionada com os limites ambientais impostos pelos ecossistemas que as suportam” (Agyeman, Bullard e Evans, 2002: 78). Interessa, por isso, tentar sistematizar os dados recolhidos de forma a clarificar os principais factores que estarão por detrás da preocupação com a poluição atmosférica entre os lisboetas. É o que procuramos fazer com o Quadro 1 que procura relacionar as principais variáveis de caracterização sociográfica com o maior ou menor grau de preocupação com a qualidade do ar e com algumas áreas contíguas que os inquiridos valorizaram a par da qualidade do ar: limpeza e higiene urbana, trânsito automóvel, ocupação indevida do espaço público pelos automóveis.

Desde logo fica clara a importância da escolaridade na determinação do grau de preocupação dos inquiridos relativamente a qualquer das questões em análise. Os grupos mais escolarizados são os mais exigentes em tudo que tendem a preocupar-se mais quer com a qualidade do ar, quer com a higiene e limpeza urbana, quer com o trânsito e o congestionamento automóvel, quer ainda com a ocupação indevida do espaço público que,

com a regulamentação dos últimos anos, tende a desaparecer das áreas mais nobres da cidade mas, a levar a sério estes resultados, permanecerá ainda em zonas menos escrutinadas pelos serviços camarários.

Quadro 1 – Perfil da maior preocupação dos lisboetas sobre a qualidade do ar

	Qualidade do ar		Limpeza e higiene urbana		Trânsito automóvel		Ocupação indevida do espaço público (carros)	
Área de residência	9 – C. Histórico; 8 – C. Ocidental, 3 – P. Oriental	n.s.	1 – P. Norte; 6 – ER 50-60; 8 – C. Ocidental	n.s.	4 – E R 60-70; 9 – C. Histórico; 1 – P. Norte	n.s.	6 - ER 50-60; 4 – ER 60-70; 3 – P. Oriental	n.s.
Crianças no Agregado Familiar	Maior preocupação	n.s.	Maior preocupação	n.s.	Maior preocupação	n.s.	Menor preocupação	X^2 15,691 p 0,003
Género	Mulheres mais preocupadas	X^2 24,521 p 0,000	Mulheres mais preocupadas	X^2 12,838 p 0,005	Mulheres mais preocupadas	n.s.	Mulheres mais preocupadas	n.s.
Grupo etário	45/64 anos	X^2 41,703 p 0,000	25/44 e 45/64 anos	n.s.	25/44 e 45/64 anos	X^2 19,646 p 0,020	45/64 e > 64 anos	X^2 65,763 p 0,000
Status sócio-profissional*	Não discriminatório	n.s.	Classes A, B e C	n.s.	Classe B, A, C	X^2 42,627 p 0,000	Classes B e A	X^2 28,636 p 0,027
Profissão	Não discriminatório	n.s.	Quadros superiores; Profissionais liberais	X^2 48,598 p 0,039	Quadros superiores; Prof. técnicos e científicos	X^2 67,528 p 0,000	Quadros superiores; Profissionais liberais	n.s.
Escolaridade	Grupos mais escolarizados	X^2 30,840 p 0,030	Grupos mais escolarizados	X^2 30,351 p 0,034	Grupos mais escolarizados	X^2 50,883 p 0,000	Grupos mais escolarizados	X^2 52,076 p 0,001

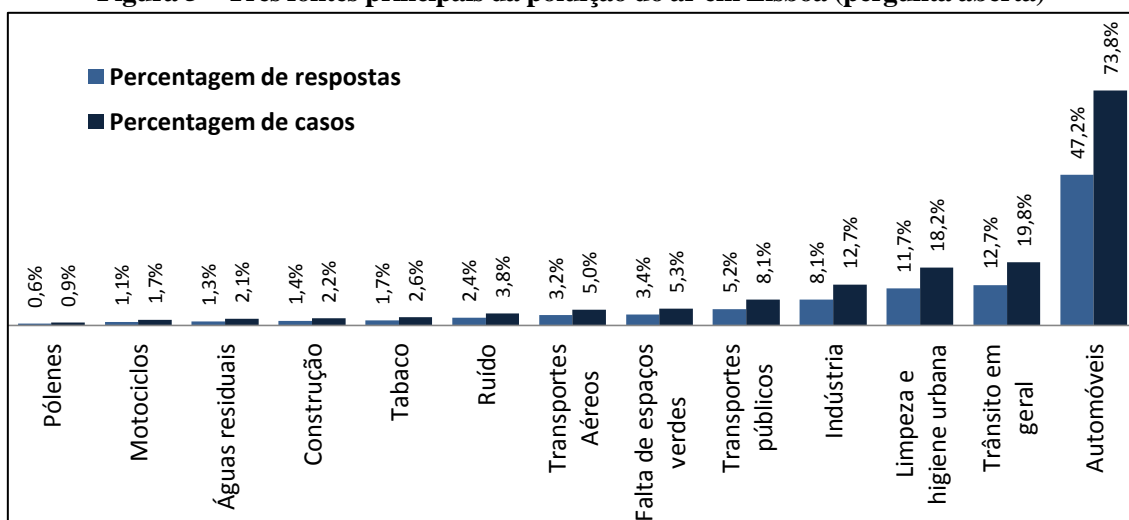
* Resulta do cruzamento da profissão com a escolaridade do respondente

Por outro lado e no extremo oposto surge a área geográfica agregada que, apesar de alguns sinais indicativos, por exemplo, de maior preocupação com a qualidade do ar no Centro Histórico, na Área de Charneira Ocidental e na Periferia Oriental, não resultam em evidência estatística que permita fazer a relação entre zona de residência e grau de preocupação com qualquer das temáticas presentes no quadro.

Temos assim que, em relação à qualidade do ar os grupos que surgem mais preocupados são, desde logo e com evidência estatística, o grupo etário dos 45/64 anos ($X^2 = 41,703$; $p = 0,000$); os grupos mais escolarizados ($X^2 = 30,840$, $p = 0,030$) e as mulheres ($X^2 = 24,521$; $p = 0,000$). A limpeza e higiene urbana, por seu turno, parece ser preocupação maior dos quadros superiores, profissionais liberais e profissionais técnicos, científicos e artísticos ($X^2 =$

48,598; $p = 0,039$), dos grupos sociais mais escolarizados ($X^2 = 30,351$; $p = 0,034$) e, mais uma vez, das mulheres ($X^2 = 12,838$; $p = 0,005$). O trânsito e o congestionamento automóvel preocupam, antes de mais, os grupos etários intermédios ($X^2 = 19,646$; $p = 0,020$), os inquiridos agrupados nos grupos de status socioprofissional A, B e C, os mais elevados ($X^2 = 42,627$; $p = 0,000$), os quadros superiores e os profissionais técnicos, científicos e artísticos ($X^2 = 67,528$; $p = 0,000$) e os grupos mais escolarizados ($X^2 = 50,883$; $p = 0,000$). Finalmente a ocupação indevida do espaço público pelos automóveis parece ser uma preocupação, sobretudo, dos grupos etários mais velhos ($X^2 = 65,763$; $p = 0,000$), dos grupos mais escolarizados ($X^2 = 52,076$; $p = 0,001$), das classes socioprofissionais mais altas ($X^2 = 28,636$; $p = 0,027$). Talvez um pouco surpreendentemente, os agregados familiares com filhos menores tendem a preocupar-se menos com esta situação, talvez porque vivam maioritariamente em áreas de estacionamento regulado, ou porque a maior preocupação dos grupos mais idosos nesta matéria implica uma posição relativa que vinca menos o problema ($X^2 = 15,691$; $p = 0,003$).

Figura 5 – Três fontes principais da poluição do ar em Lisboa (pergunta aberta)

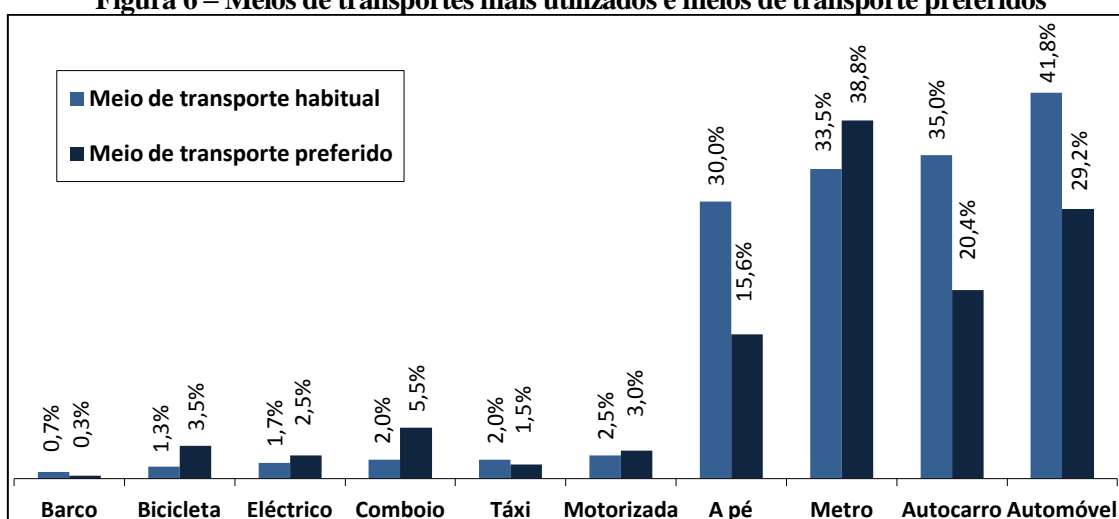


Interessa, então, voltar a centrar a análise na qualidade do ar e procurar saber que fontes de poluição apontam os lisboetas para justificar a sua preocupação com a poluição atmosférica que, como vimos, ocupa um lugar cimeiro entre os problemas elencados. Para isso, procurámos, desta feita, não induzir de forma tão marcada os inquiridos, limitando-nos a solicitar em pergunta aberta as três principais fontes de poluição que, na opinião do inquirido, mais afectam a qualidade do ar em Lisboa.

Como fica claro na Figura 5 e apesar da descoincidência com o mapa da Figura 4, os

Lisboetas parecem não ter dúvidas sobre a principal fonte de poluição atmosférica em Lisboa. O trânsito e, sobretudo, o automóvel, são apontados pela esmagadora maioria dos inquiridos como os principais vilões nesta matéria. Aliás, se juntarmos as categorias de transportes (automóvel, trânsito em geral, transportes públicos, transportes aéreos e motociclos) todos os inquiridos referiram, pelo menos uma das categorias como principal fontes de poluição atmosférica. Perto destes valores todos os restantes parecem insignificantes mas, refiram-se os 18,2% de inquiridos (11,7% do total de respostas) que aponta como causa a deficiente limpeza e higiene urbanas; os 12,7% de inquiridos que referem a indústria, ou os 5,3% que apontam a falta de espaços verdes na cidade.

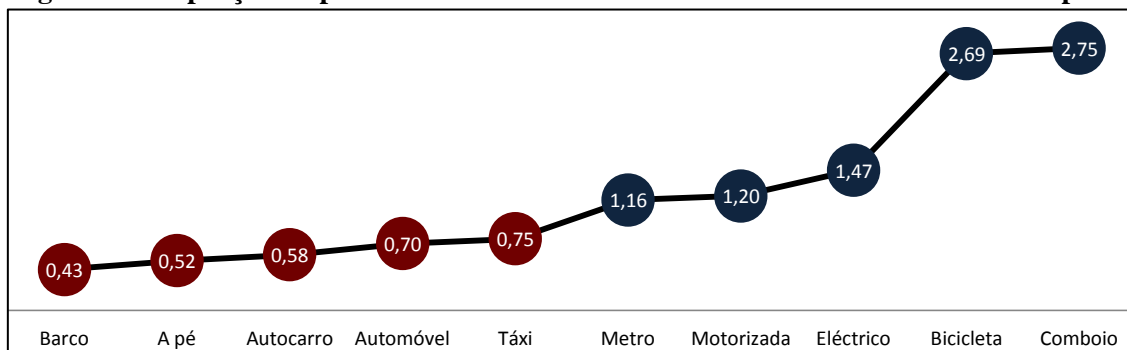
Figura 6 – Meios de transportes mais utilizados e meios de transporte preferidos



Sendo, na óptica dos inquiridos, os transportes e, sobretudo, o automóvel, a principal origem da degradação da qualidade do ar em Lisboa, importa perceber quais os meios de locomoção mais usados e compará-los com os meios preferidos e que, presume-se, seriam utilizados caso não houvessem outros constrangimentos. Desde logo, podemos descortinar dois grandes grupos que, na Figura 6, se distinguem, quer pela dimensão do uso, quer pela preferência que granjeiam entre os lisboetas. Por um lado, com valores elevados encontramos quatro formas de locomoção: a pé, o metropolitano, o autocarro e o automóvel. Acumulam. Por outro lado e com valores quer no uso efectivo, quer na preferência surgem o barco, a bicicleta, o eléctrico, o comboio, o táxi e a motorizada. Se conclusão se pode tirar destes dados é que o uso/disponibilidade pode condicionar a preferência pelos diferentes modos de transporte. Assim, quem não usa frequentemente o barco, o comboio, ou a motorizada tende igualmente a não pensar estes meios de transporte como alternativas interessantes.

Mas procuremos perceber melhor a relação entre uso habitual e preferências declaradas. De acordo com a Figura 7, há cinco meios de transporte (barco, a pé, autocarro, automóvel e táxi) cuja taxa de preferência (de acordo com o declarado pelos inquiridos) é inferior à taxa de uso efectivo. Isto é 2% dos inquiridos declara usar habitualmente o táxi nas suas deslocações diárias, mas apenas 1,5% (0,75 da percentagem anterior) declara ser esse o seu meio de transporte preferido.

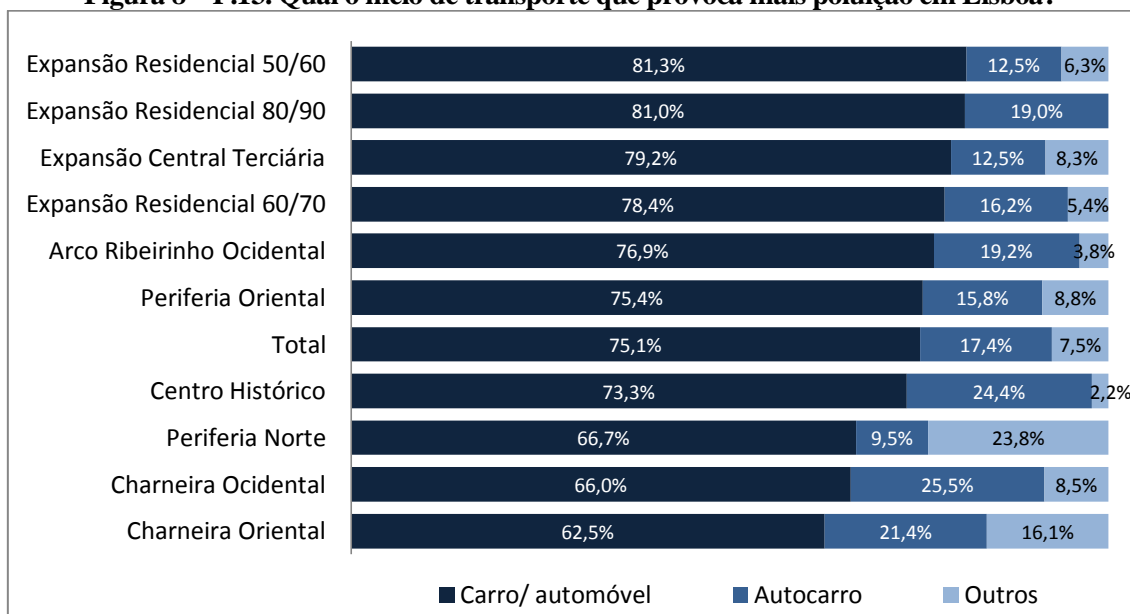
Figura 7 – Proporção da preferência sobre o uso efectivo dos diversos meios de transporte



Já os restantes meios de transporte presentes no gráfico (metro, motorizada, eléctrico, e sobretudo, bicicleta e comboio) apresentam uma tendência oposta, sendo a percentagem de preferências superior à percentagem de uso habitual. Por razões de comodidade, ou de responsabilidade cívica, a verdade é que os transportes mais preferidos tendem a ser aqueles que simultaneamente causam menor impacto no ambiente e na qualidade do ar (acima de tudo o metro). Estas preferências, no entanto, não se repercutem nas práticas quotidianas que, também de acordo com estes resultados, tendem a mostrar um uso mais intensivo, exactamente dos meios de transporte com maiores implicações negativas para o ambiente. Afinal e como a própria Organização Mundial de Saúde defende, pelo menos desde a Carta de Otava (1986), os comportamentos são passíveis de mudança relevante apenas se e quando os contextos sociais e as políticas públicas pensadas para apoiar escolhas mais saudáveis e mais sustentáveis estiverem disponíveis e quando os indivíduos estiverem motivados e preparados para fazer essas escolhas (WHO, 2009). Não basta, portanto, conhecer os efeitos da poluição associada ao tráfego automóvel para surtir um efeito efectivo no comportamento.

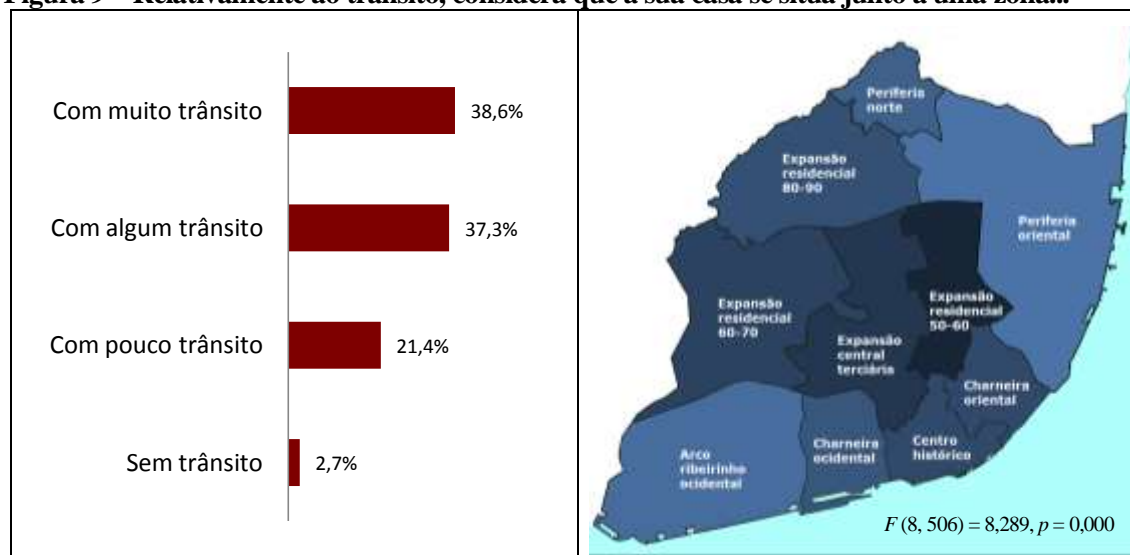
Importa, por isso, perceber como avaliam os lisboetas os impactos destes meios de transporte no ambiente e, mais exactamente, na qualidade do ar. Desde logo, percebemos que para os inquiridos os transportes contribuíam para a degradação da qualidade do ar através de duas fontes principais: o automóvel (que tem a primazia em todas as áreas agregadas da cidade), mas também o autocarro.

Figura 8 – P.13. Qual o meio de transporte que provoca mais poluição em Lisboa?



Todas as outras hipóteses de resposta (que decalcavam as hipóteses anteriores) não alcançam percentagens superiores a 10%, com exceção da “Periferia Norte” e, com menor volume, também na “Charneira Oriental”. Em ambos os casos, no entanto, os inquiridos tenderam a dividir-se pelas restantes opções mas é de realçar que os inquiridos da Periferia Norte são os que, em termos relativos, mais apontam o transporte aéreo como fonte principal de poluição atmosférica, ou não residissem eles nas proximidades do aeroporto da Portela. Em suma, a área de residência parece ter um peso determinante na forma como os inquiridos responderam a esta questão, como, aliás, é confirmado pelo teste do Chi² ($X^2 = 123,318$; $p = 0,002$).

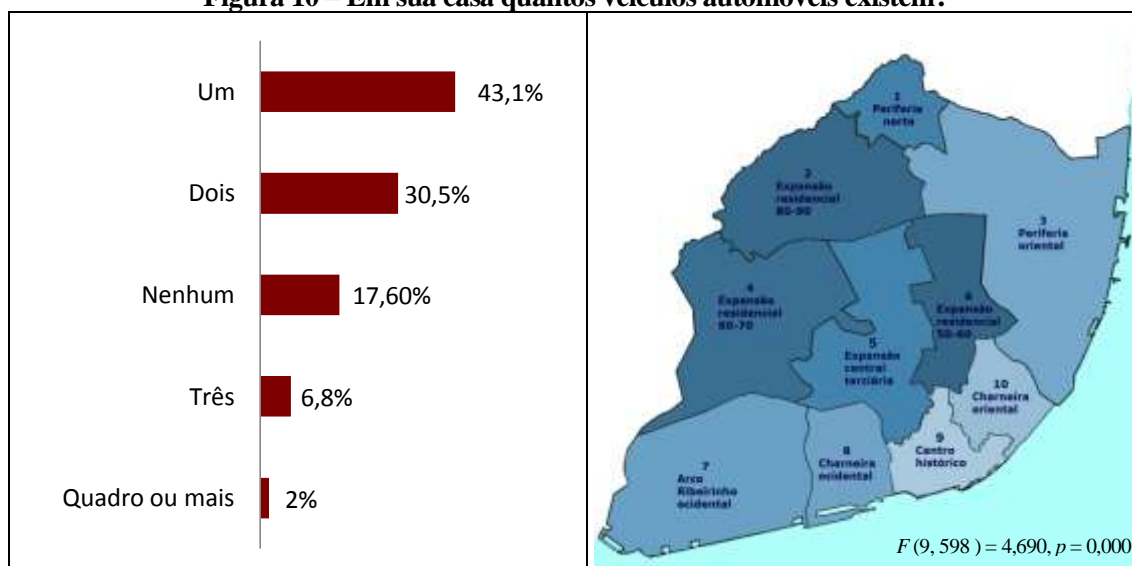
Figura 9 – Relativamente ao trânsito, considera que a sua casa se situa junto a uma zona...



Vejamos, então como sentem os inquiridos o trânsito na sua área de residência. Destaque-se, desde logo e como se pode facilmente constatar na Figura 9, o reforço da evidência estatística na diferença de médias — $F(8, 506) = 8,289$; $p = 0,000$). A zona de “expansão central terciária” (não atingindo ainda o maior valor) fica-se, desta feita, pelo segundo lugar. No entanto, a percepção dos lisboetas talvez não esteja tão errada quanto isso. De facto esta é, talvez, a zona mais assediada pelos serviços, sobretudo nas artérias com mais movimento. O que implica que, onde se regista maior tráfego automóvel, talvez não resida tanta gente quanto isso e, simultaneamente, os residentes que, ainda assim, resistem, poderão estar menos sujeitos ao trânsito (mais resguardados em artérias secundárias) do que se esperaria.

Seja como for, em média é notória uma maior percepção do trânsito nas áreas centrais (expansão residencial 50-60; expansão central terciária; expansão residencial 60-70; charneira ocidental; centro histórico) e uma menor percepção entre os residentes das periferias (em especial do arco ribeirinho ocidental e das periferias norte e oriental).

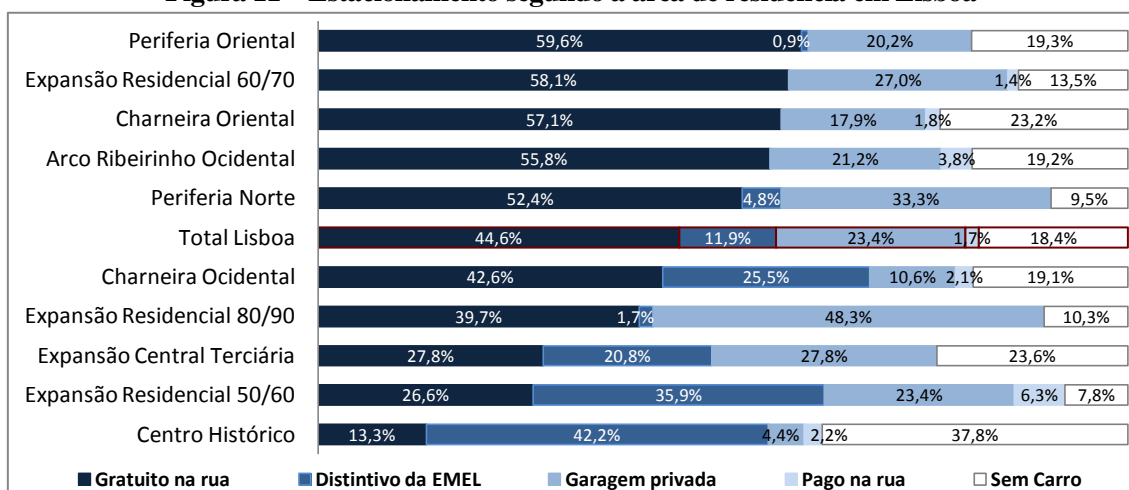
Figura 10 – Em sua casa quantos veículos automóveis existem?



Será, então, que os próprios respondentes contribuem para o avolumar do tráfego automóvel na cidade? Para responder a esta pergunta procurámos saber quantos veículos automóveis existiam em cada um dos agregados familiares contactados. Como se verifica na Figura 10, uma larga percentagem de inquiridos (43,1%) declara um único veículo, uma percentagem um pouco menos expressiva (30,5%) declara dois veículos por agregado familiar, 17,6% declara não possuir nenhum veículo e 6,8% e 2% declara três ou mais de três veículos por agregado familiar, respectivamente.

Porque o estacionamento pode ser um problema, sobretudo no centro da cidade, procurámos saber que condições têm os respondentes para estacionar perto de casa. Desde logo importa referir que a disponibilidade de lugares de estacionamento parece influenciar (pelo menos em parte) a quantidade de veículos automóveis em posse de cada família. Ainda de acordo com a Figura 10, são evidentes os valores relativamente mais baixos, por exemplo, do centro histórico (0,82 automóveis por agregado familiar), enquanto nas áreas de expansão residencial a média sobem para valores superiores a um veículo e meio por família.

Figura 11 – Estacionamento segundo a área de residência em Lisboa



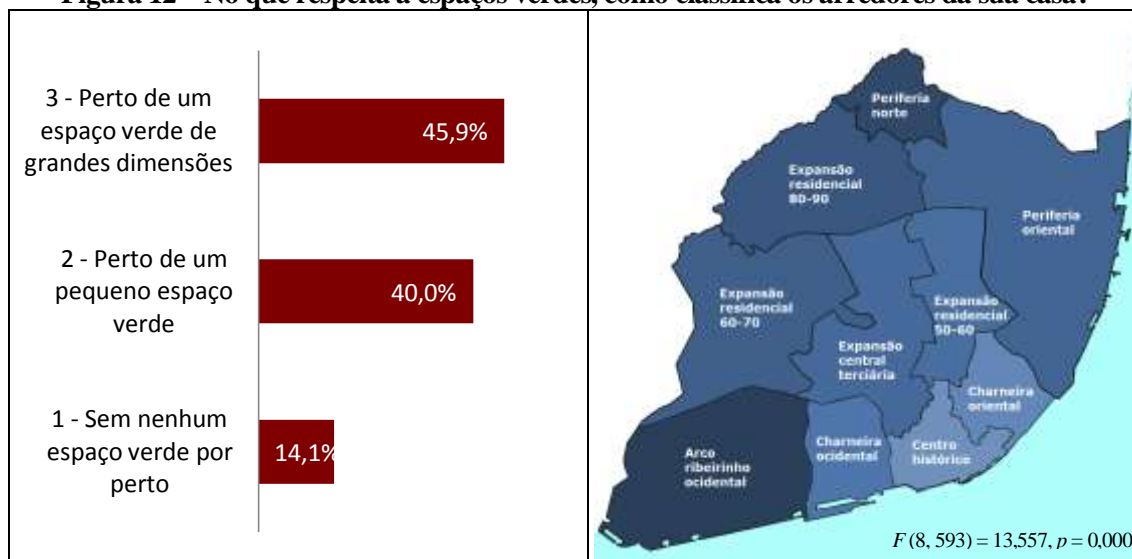
Apesar de todos os condicionalismos, no entanto, em Lisboa só 18,4% dos respondentes afirmam não ter automóvel e, portanto, não ter problemas com o estacionamento (Figura 11). A maioria dos inquiridos (44,6%) estaciona ainda de forma gratuita sem nenhum controlo, enquanto 11,9% usufrui de condições especiais de estacionamento para residentes (distintivo da EMEL), mas 23,4% dos inquiridos só resolve o problema através de garagem privada.

Ainda de acordo com a Figura 11 e de acordo com as declarações dos inquiridos, a área residencial determina os modos de estacionamento disponíveis ($X^2 = 205,159$; $p = 0,000$). Nota-se que a regulação progressiva introduzida através do pagamento do estacionamento na via pública com isenções para os residentes começa a ganhar terreno e é já uma parcela importante das respostas dos residentes do Centro Histórico (42,2% contra uma média de 11,9% na cidade em geral), da área de Expansão Residencial 50/60 (Eixo Almirante Reis/Alvalade), da Charneira Ocidental (Santos, Lapa Prazeres...) e, claro, da Área de Expansão Central Terciária (eixo Avenida da Liberdade).

Já o estacionamento livre não pago tende a acontecer mais nas zonas periféricas, destacando-

se com as maiores percentagens a Periferia Oriental (Marvila, Olivais, Expo), a Área de Expansão Residencial 60-70 (Ajuda, Benfica...), a Charneira Oriental (Graça, Penha de França, Santa Apolónia), o Arco Ribeirinho Ocidental (Alcântara, Belém...), e a Periferia Norte (Ameixeira, Charneca), enquanto as soluções de estacionamento privativo (garagens) tendem a surgir onde há mais dificuldades em estacionar (Carnide, Lumiar, Eixo da Avenida da Liberdade, Benfica e Ajuda), mas também nalgumas zonas da periferia onde ainda resistem quintais e vivendas com lugar reservado para estacionamento (Periferia Norte).

Figura 12 – No que respeita a espaços verdes, como classifica os arredores da sua casa?



A qualidade do ar, no entanto, depende de uma pluralidade de factores que não se limita ao tráfego automóvel, aos transportes e suas consequências, como, aliás, ficou bem expresso nos resultados apresentados anteriormente na Figura 5. A existência de espaços verdes ou, melhor ainda, a sua maior ou menor proximidade pode, assim estão convictos os próprios inquiridos de acordo com os resultados expostos na Figura 12, determinar a qualidade do ar que respiram, havendo evidência estatística de que essa percepção de proximidade a espaços verdes se relaciona com a área de residência — $F(8, 593) = 13,557; p = 0,000$, justificando assim uma maior tendência para afirmar proximidade a espaços verdes entre os residentes das periferias, sobretudo do “Arco Ribeirinho Ocidental” e da Periferia Norte”.

Refira-se, no entanto, que a relação da preocupação com a qualidade do ar, não sendo clara relativamente à proximidade de espaços verdes, revela-se positiva e estatisticamente significativa no que diz respeito à percepção que os lisboetas têm do trânsito — $F(3, 597) = 3,611; p = 0,013$ (Figuras 13 e 14).

Figura 13 – Preocupação com a qualidade do ar segundo a percepção da quantidade de trânsito na área onde se reside

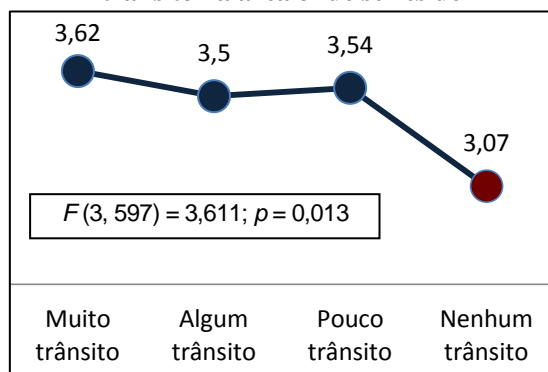
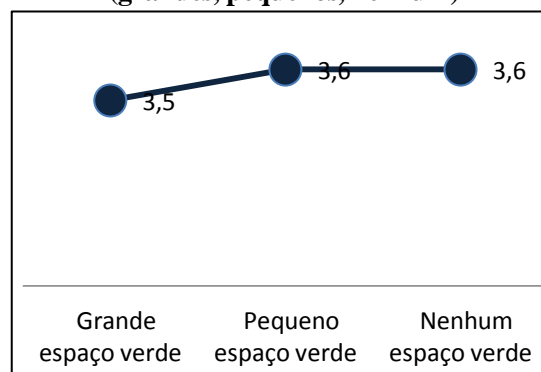


Figura 14 – Preocupação com a qualidade do ar segundo a proximidade a espaços verdes (grandes, pequenos, nenhum)



Com efeito, as representações gráficas das Figuras 13 e 14 deixam perceber melhor as duas diferentes relações entre variáveis. Se a inexistência de trânsito (ou a sua menor percepção) parece atenuar a preocupação com a poluição atmosférica, a maior ou menor proximidade a espaços verdes (sejam eles maiores ou mais pequenos) não parece ser tão determinante, notando-se apenas uma ligeira diminuição do grau de preocupação no caso de proximidade a um grande espaço verde que, no entanto, não é estatisticamente significativo.

Quadro 2 – Perfil de percepção dos lisboetas sobre a qualidade do ar

	Espaços verde perto de casa		Trânsito perto de casa		Já se sentiu afectado pela poluição atmosférica?	
Área de residência	7 – A. R. Ocidental; 1 – P. Norte; 4 – E. R. 60-70	$X^2 = 114,387$ $p = 0,000$	6 – E. R. 50-60; 5 – E. C. Terciária; 4 – E. R. 60-70	$X^2 = 81,502$ $p = 0,000$	10 – C. Oriental; 6 – E. R. 50-60; 5 – E. C. Terciária	n.s.
Crianças no Agregado Familiar	Não discriminatório	n.s.	Menor percepção	$X^2 = 9,400$ $p = 0,024$	Menos respostas positivas	n.s.
Género	Não discriminatório	n.s.	Mulheres com maior percepção	n.s.	Menos respostas positivas femininas	n.s.
Grupo etário	< 25 e 25/44 anos	$X^2 = 18,391$ $p = 0,005$	> 64 anos	$X^2 = 24,298$ $p = 0,004$	< 25 e > 64 anos	n.s.
Status sócio-profissional*	Classes B e C	$X^2 = 40,376$ $p = 0,000$	B e A	n.s.	Classes E e A	n.s.
Profissão	Quadros; Profissionais técnicos e científicos	$X^2 = 54,734$ $p = 0,000$	Quadros superiores Trabalhadores mauais	n.s.	Não discriminatório	n.s.
Escolaridade	Grupos mais escolarizados	$X^2 = 34,306$ $p = 0,001$	Não discriminatório	n.s.	Grupos menos escolarizados	n.s.

* Resulta do cruzamento da profissão com a escolaridade do respondente

Vejam, por conseguinte, que factores mais se relacionam com a existência de espaços verdes na área envolvente da residência (cuja dimensão e proximidade depende da avaliação do inquirido), com o volume de trânsito a circular perto de casa e com a maior ou menor vulnerabilidade percebida dos inquiridos à poluição atmosférica. Verificamos desde logo que, pelo menos segundo os resultados expostos no Quadro 2, nenhuma das variáveis sociográficas escolhidas parece relacionar-se com a maior ou menor tendência para ser afectado pelos efeitos da poluição atmosférica. Ao contrário, a existência e a dimensão de espaços verdes perto da residência exhibe evidência estatística que a relaciona com a maioria dos indicadores presentes no quadro 2. São os residentes do Arco Ribeirinho Ocidental, da área de Expansão Residencial 60-70 (zonas que ladeiam o Parque de Monsanto), assim como os residentes da Periferia Norte que mais declaram viver perto de um qualquer espaço verde ($X^2 = 114,387$; $p = 0,000$) a que se juntam os grupos etários mais novos ($X^2 = 18,391$; $p = 0,005$); os grupos de *status* socioprofissional intermédios ($X^2 = 40,376$; $p = 0,000$), as profissões de topo como os patrões e/ou proprietários, os quadros médios e superiores e os profissionais técnicos, científicos e artísticos ($X^2 = 54,734$; $p = 0,000$) e, ainda, os grupos mais escolarizados ($X^2 = 34,306$; $p = 0,001$).

Por seu turno a percepção do trânsito automóvel é mais vincada entre os residentes da área de Expansão Residencial 50-60 — Eixo Almirante Reis, Alvalade —; da área de Expansão Terciária — Eixo Avenida da Liberdade — e da área de Expansão Residencial 60-70 — Ajuda, Benfica — ($X^2 = 81,502$; $p = 0,000$); diminui entre as famílias com filhos menores ($X^2 = 9,400$; $p = 0,024$) e aumenta entre os grupos etários mais velhos ($X^2 = 24,298$; $p = 0,004$).

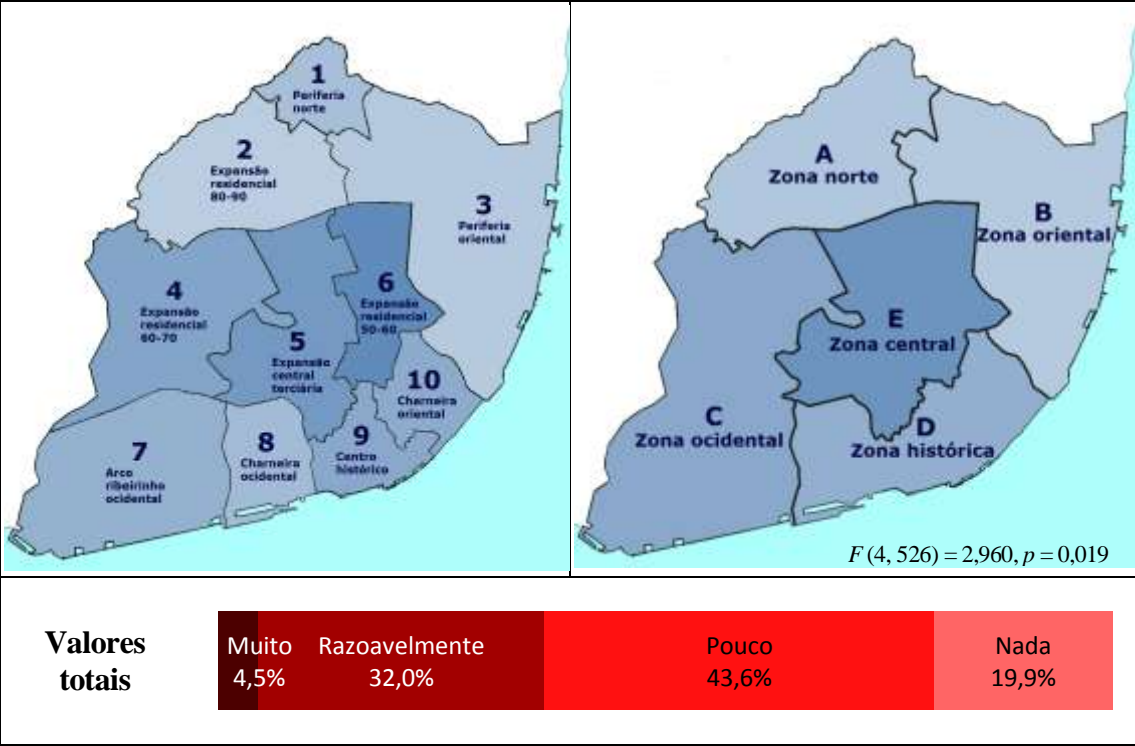
4 – Informação e avaliação da qualidade do ar

Nos nossos dias, a crescente importância do conhecimento e da aprendizagem emerge como uma questão fulcral para as políticas de sustentabilidade, impondo-se como ferramentas determinantes para dar sustentação às abordagens de comprometimento e envolvimento dos cidadãos na defesa do bem-comum. Numa sociedade tradicionalmente pouco interventiva como é a portuguesa o papel da administração (central e local) na facilitação e disponibilização de informação ganha, assim, contornos ainda mais importantes (Schmidt, Nave e Guerra, 2010, Guerra, 2011), mas não dispensa (antes sublinha) o papel

criativo e indutor dos *media* e a capacidade agregadora dos vários grupos da sociedade civil que se posicionam no terreno.

Neste contexto, os programas de informação pública afectam certamente a percepção dos riscos que, por seu turno, se repercutem (assim se espera) nas políticas públicas (Moore 1990). Este processo dinâmico de acção e retroacção que inclui administração pública central e local, *media*, ONG e activistas ambientais e população, pode sempre ter consequências inesperadas, mas é exactamente esta imprevisibilidade não necessariamente aleatória que o impõe com uma importância acrescida para se perceber a mudança social. Vejamos, portanto, até que ponto se sentem, então, os inquiridos informados sobre a qualidade do ar que no quotidiano terá (ou não terá), do seu ponto de vista, consequências para a sua saúde e a saúde dos que lhe estão próximos? E até que ponto as fontes e as formas de aceder à informação implicarão diferenças nas percepções da qualidade do ar na cidade e, por comparação, fora dela? Finalmente, terão os lisboetas consciência dos factores de risco que tornam o ar interior das suas próprias casas tão ou mais vulnerável que o ar exterior?

Figura 15 - Até que ponto de sente informado sobre a poluição do ar em Lisboa?
(totais e médias por zonas agregadas)

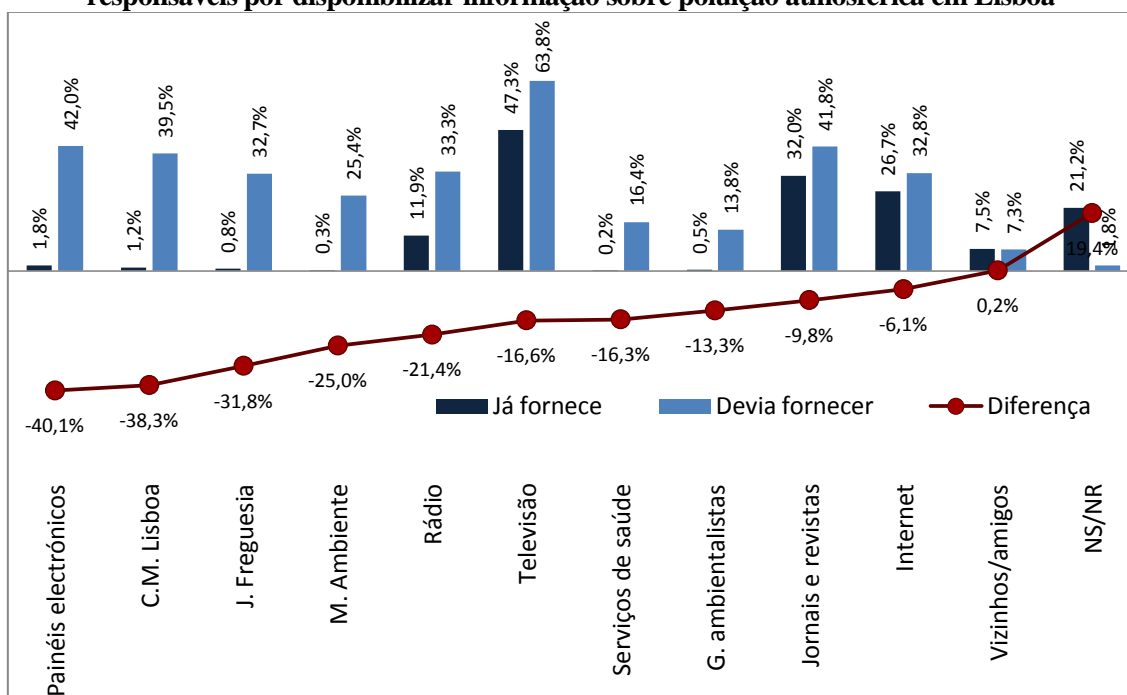


De acordo com a Figura 15, em geral, os lisboetas parecem sentir-se pouco ou nada informados sobre a poluição do ar em Lisboa, o que poderá configurar uma situação de alheamento, só aparentemente livre de sobressaltos. O risco e, sobretudo, a sua percepção

resultam de uma combinação das ameaças efectivas mais ou menos conhecidas e avaliadas e da desconfiança/insegurança que originam, sobretudo quando a informação escasseia. Neste contexto, as situações de alarme social resultam não tanto da actividade e do empenho de movimentos ambientalistas e de *media* acusados, muitas vezes acusados de empolar situações de risco, mas sobretudo da falta de informação e da desconfiança instalada nas instituições (Rotko, 2004).

Com efeito, 63,5% dos inquiridos declaram-se nado ou pouco informados, 32% declaram-se razoavelmente informados e apenas 4,5% se considera bem informado. Não havendo evidência estatística para a diferença de médias quando cruzados os resultados pelas 10 áreas agregadas, percebe-se, ainda assim, uma subida que acaba por se revelar significativa ($F(4, 526) = 2,960, p = 0,019$) quando se aumenta a agregação para apenas cinco áreas, sobretudo, entre os residentes da zona central (média 2,38), mas também da zona histórica (média 2,21) e da zona ocidental (2,24). Em contrapartida, os lisboetas que se sentem menos informados são os residentes das zonas norte (média 2,08) e da zona oriental (média 2,07).

Figura 16 – Fontes de informação habituais e fontes de informação que deveriam ser responsáveis por disponibilizar informação sobre poluição atmosférica em Lisboa



Tratando-se, ainda assim, de diferenças significativas mas relativamente pouco diferenciadoras (numa escala de 1 a 4 as médias situam-se entre 2,07 e 2,38, interessa prosseguir com a análise de outros dados que permitam dar-lhes maior sentido. Ora sendo a sustentabilidade, em geral, e a qualidade do ar, em particular, assumidas como imperativos

globais pela generalidade dos decisores políticos (sejam europeus, nacionais, ou locais), os novos meios electrónicos de informação têm vindo a ganhar terreno entre as soluções adoptadas para cimentar e consensualizar políticas e instrumentos de combate à poluição atmosférica. Neste âmbito, os desenvolvimentos da chamada sociedade de informação (Heinelt *et al.*, 2006) ter-se-ão imposto como ferramentas importantes para dar sustentação a abordagens cada vez mais envolventes e comprometidas com a ampliação da participação, numa óptica de democracia participativa (Frey, 2002).

De acordo com a Figura 16, no entanto, esta ideia só em parte se confirma já que apenas 26,7% dos inquiridos refere como fonte principal de informação a internet e, mesmo assim, sem referência à administração. Talvez devido à fraca disponibilização de informação sobre estas temáticas, no que toca à qualidade do ar, os meios oferecidos pela autarquia e pelo poder central não parecem suscitar grande interesse, não ultrapassando valores residuais em qualquer dos casos.

São, então, os *media* (liderados pela televisão) a principal fonte de informação sobre a poluição do ar, seguidos a uma distância considerável apenas pelas relações interpessoais de proximidade (vizinhos, colegas, amigos). Talvez por isso, como podemos verificar na Figura 17, uma larga maioria de respondentes (77,4%) reivindique mais informação, contra 22,6% que não se mostra interessada e que, talvez não por acaso, corresponde praticamente à percentagem de inquiridos que não quiseram ou não puderam referir as fontes de informação habitualmente usadas.

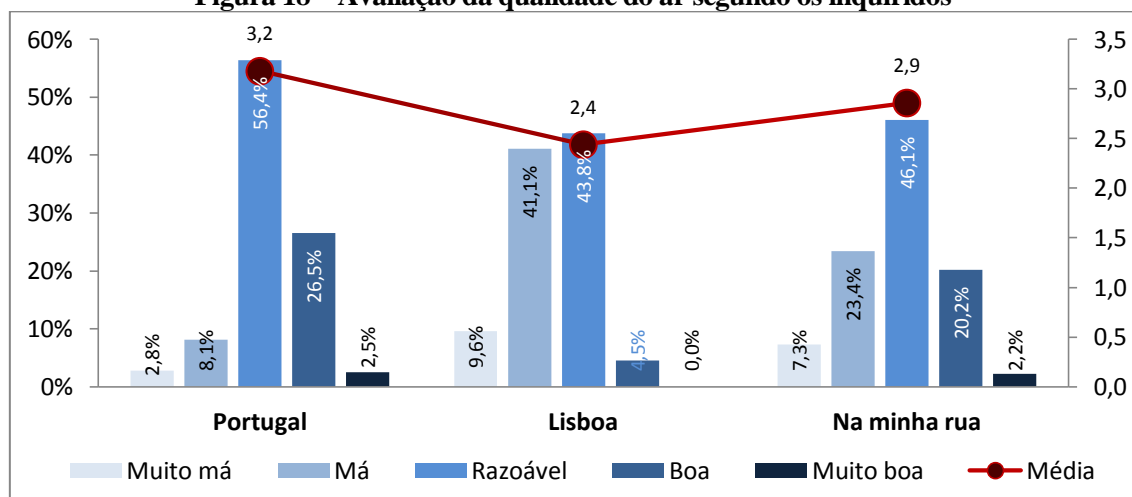


Voltemos, no entanto, à Figura 16 para olhar as colunas correspondentes às fontes que, segundo os inquiridos, deveriam ser mais responsáveis pela divulgação de informação sobre a qualidade do ar e o diferencial entre a informação conseguida e a informação reclamada. Desta feita, os inquiridos mostram-se, desde logo, menos indecisos sobre o assunto e a taxa de não resposta cai de 19,4% para 1,8%. Por outro lado, é clara a vontade geral de aceder a mais informação entre os inquiridos que tendem a responsabilizar, antes de mais, os poderes públicos — a Câmara Municipal, as Juntas de Freguesia, o Ministério do Ambiente —, sendo que a forma eleita para aceder a tal informação é a sua disponibilização nos painéis informativos electrónicos. Esta é, aliás, a modalidade que atinge o maior diferencial entre os

inquiridos que declaram receber habitualmente informação por essa via e os que defendem que esse deveria ser um meio privilegiado de disponibilizar informação sobre a qualidade do ar (-40,1%).

Vejamos, então, tendo em conta estes dados que apontam para um deficiente fornecimento de informação, como avaliam os lisboetas a qualidade do ar e que expectativas têm na sua evolução num futuro próximo, tendo em mente que os portugueses tendem a valorizar mais o ambiente contíguo e a dramatizar, sobretudo, o ambiente longínquo mas, simultaneamente, tendem a declarar-se mais insatisfeitos com o enquadramento residencial quando habitam o centro ou as periferias das grandes cidades (Schmidt, Valente e Pinheiro, 2000; Schmidt, Truninger e Valente, 2004).

Figura 18 – Avaliação da qualidade do ar segundo os inquiridos



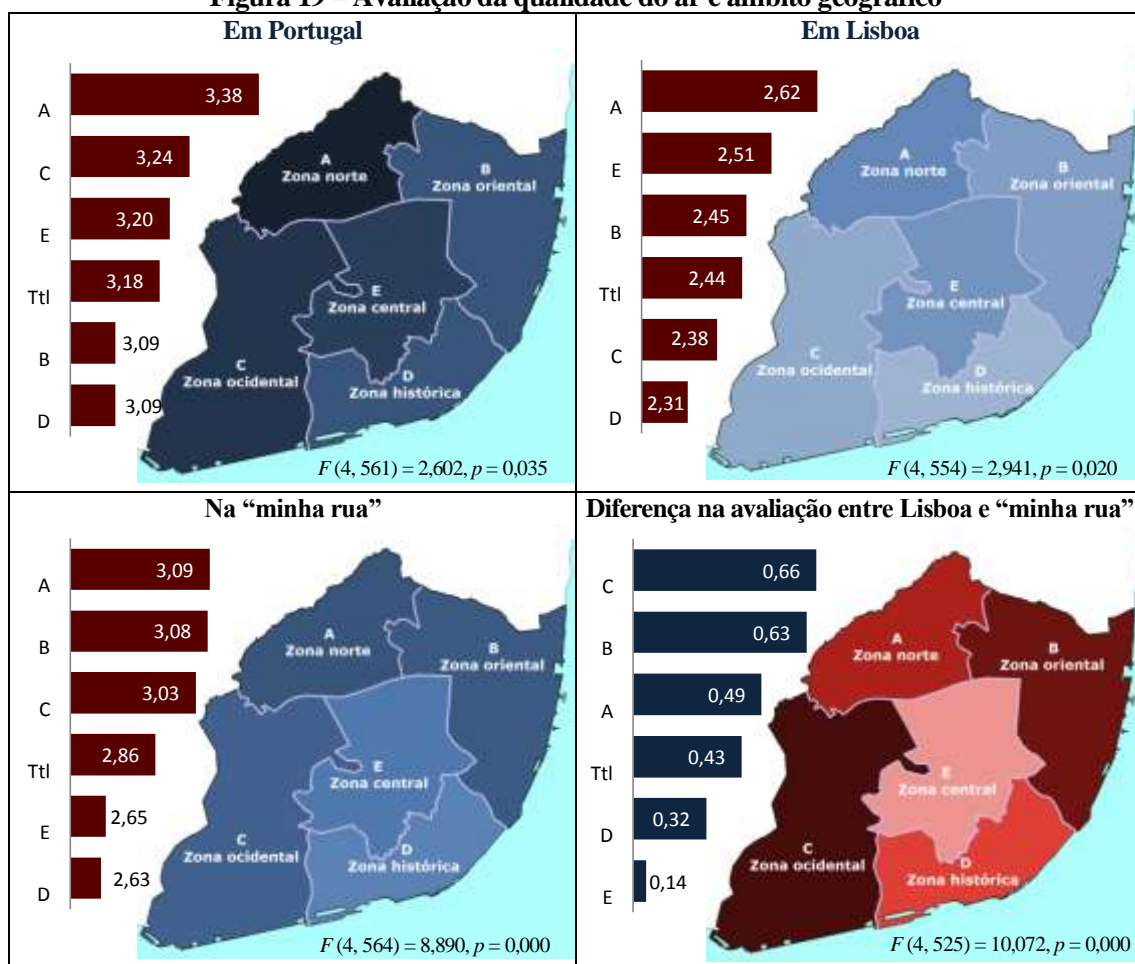
Tratando-se de respostas circunscritas aos residentes da capital do país, a condição urbana parece ter determinado um diferente padrão de respostas. De facto, a qualidade do ar da cidade em geral é avaliada relativamente pior quer a montante (qualidade do ar nacional), quer a jusante (qualidade do ar da “minha rua”). Os inquiridos parecem valorizar mais o ambiente global (neste caso o nacional) e menos o ambiente urbano, numa aparente identificação dos problemas da qualidade do ar com as condições de vida da urbanidade. Mas, por outro lado, como também é recorrente, recusam essa mesma dramatização para uma escala de maior proximidade. O ambiente próximo surge, assim, como reduto de qualidade que, apesar de ameaçado, se espera que resista às investidas do modo de vida urbano, associado, como já vimos, à excessiva presença do automóvel.

Quanto às diferenças de avaliação entre as várias áreas de residência, percebemos que os

residentes da zona norte e os residentes da zona histórica assumem, nas três situações em análise, os extremos na escala de avaliação. Os inquiridos na zona norte distinguem-se por avaliar de forma mais positiva a qualidade do ar quer nacional, quer da cidade, quer da rua onde residem, enquanto os residentes da zona histórica tendem a assumir a posição oposta.

Os residentes da zona central, por seu turno (mais longe do Tejo, mais longe de Monsanto), demarcam-se com avaliações acima da média (para o âmbito nacional e para a cidade de Lisboa) mas, simultaneamente, são os que pior avaliam a qualidade do ar da sua rua, aproximando-a da avaliação que fazem da cidade.

Figura 19 – Avaliação da qualidade do ar e âmbito geográfico



Percebe-se, por isso, porque são estes os inquiridos que tendem a distinguir menos o seu espaço de proximidade (a sua rua), no que são seguidos a alguma distância pelos residentes da zona histórica e da zona norte. Já as periferias ocidental e oriental tendem a assumir a posição contrária, ou seja, a distinguir positivamente a qualidade do ar da sua área de residência em relação à cidade em geral. Esta diferença de avaliação marcada pela geografia reflete-se nas características dos inquiridos que mais diferenciam negativamente a qualidade

do ar da cidade do da sua rua. Para além da área residencial, apenas a idade parece determinante para este padrão de resposta. Nesta caso, os inquiridos mais jovens tendem a valorizar equitativamente a cidade e a sua zona residencial, enquanto os grupos etários mais velhos tendem a vincar a diferença e a valorizar mais a sua rua.

Trata-se, portanto, de diferenças que exibem uma regularidade consistente que incute alguma confiança na análise e que é confirmada pelos testes de diferenças de médias que, em todos os casos, são estatisticamente significativos. Isto é, a área onde se reside contribui significativamente para a forma como se avalia a qualidade do ar, quer se trate do âmbito nacional, quer se trate do ar da cidade em geral, quer se trate do ar envolvente da residência dos inquiridos (a sua rua), quer se trate, ainda, da diferença de avaliação entre os vários âmbitos.

Já no que diz respeito às expectativas criadas entre os inquiridos, o optimismo tende a ser muito moderado. De facto só 23,1% acredita que nos próximos tempos a poluição atmosférica tenderá a melhorar, valor ligeiramente inferior aqueles que acreditam que a situação actual tenderá a manter-se. Uma larga maioria (quase metade dos respondentes) espera, sobretudo num futuro próximo, um agravamento da poluição atmosférica, malgrado todos os esforços para a controlar.

Figura 20 – Acha que a poluição do ar vai...

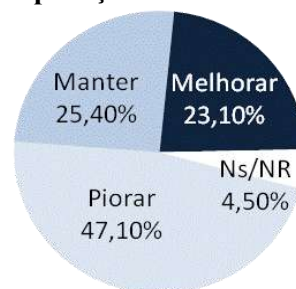
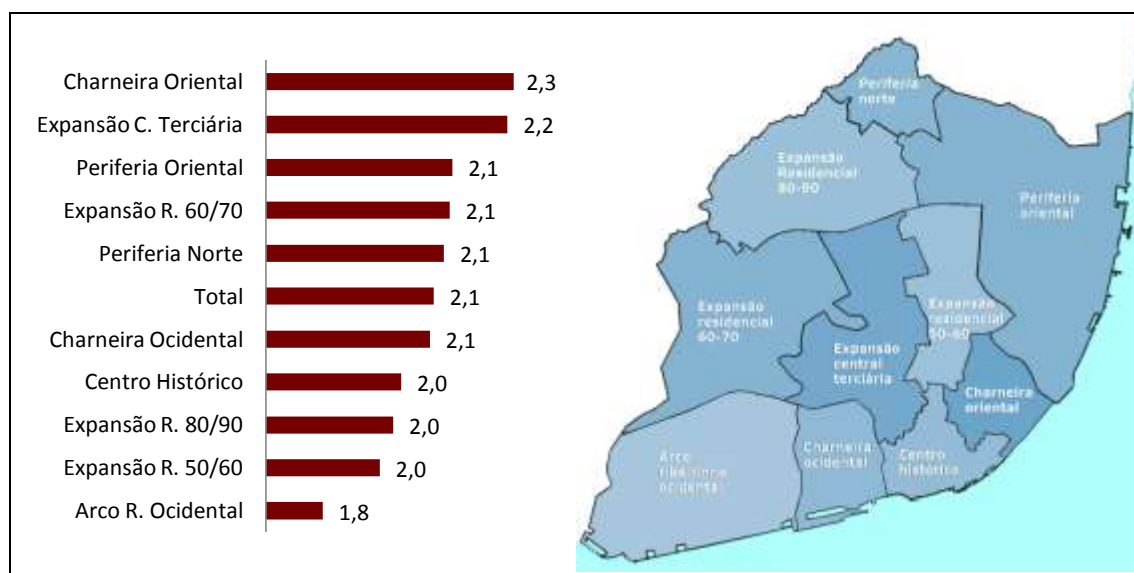


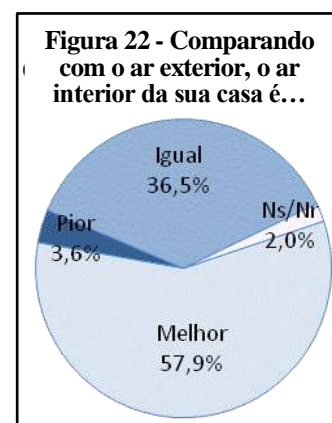
Figura 21 – Evolução prevista da poluição do ar segundo a área de residência



Talvez este pessimismo generalizado (como podemos ver na Figura 21, a média mais alta

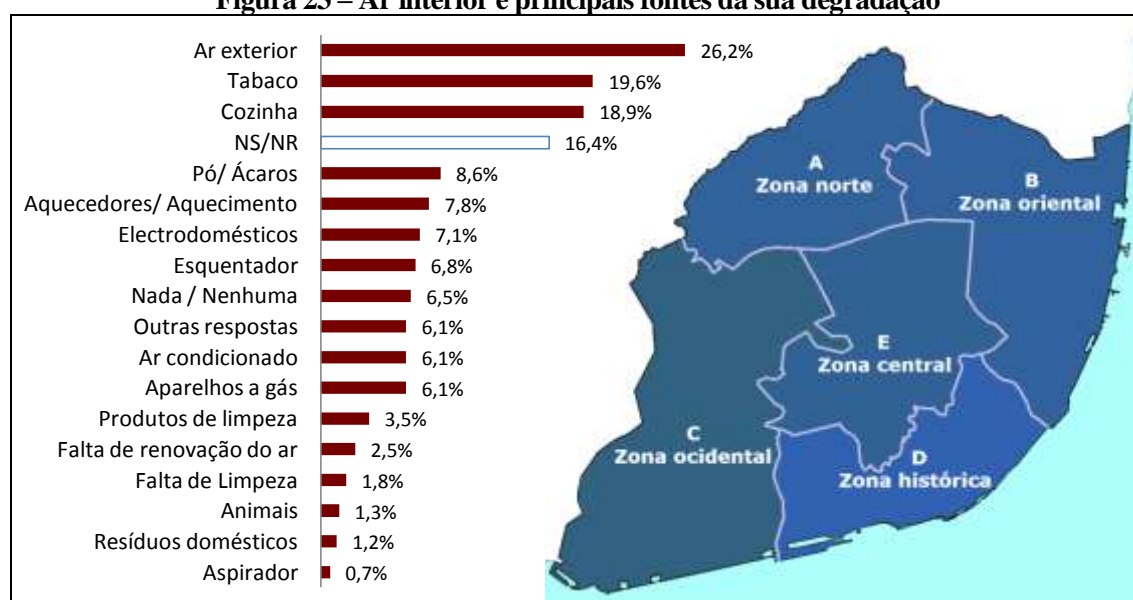
não ultrapassou os 2,3 (num máximo de 3) justifique que a diferença de médias alcançadas por cada uma das grandes áreas agregadas não se mostre significativa. Nestes tempos de descrença que a crise económica agudiza, os lisboetas parecem pouco confiantes numa mudança efectiva que permita esperar resultados positivos na qualidade do ar da cidade.

Vejamos, então, qual a percepção dos inquiridos relativamente à **qualidade do ar interior**. Os resultados até agora analisados deixam intuir que os inquiridos parecem apontar, sobretudo, como causas da má qualidade do ar, factores que actuam independentemente da sua própria vontade (mesmo as questões do tráfego automóvel surgem como se decorressem, basicamente, da acção dos outros). Interessa, por isso, perceber se têm consciência de factores mais próximos dos seus modos de vida e das suas actividades quotidianas que, dentro de casa, deixam menos margem para dúvidas sobre o seu livre arbítrio e as suas opções quotidianas.



Desde logo, como podemos comprovar na Figura 22, os Lisboaetas parecem relativamente confiantes, acreditando uma larga maioria que em sua casa se respira um ar de melhor qualidade do que fora dela (57,9%). Apenas 3,6% acredita na situação contrária, ou seja que em sua casa se pode estar a respirar um ar de pior qualidade do que no exterior, enquanto 36,5% tende a avaliar as duas situações em pé de igualdade.

Figura 23 – Ar interior e principais fontes da sua degradação

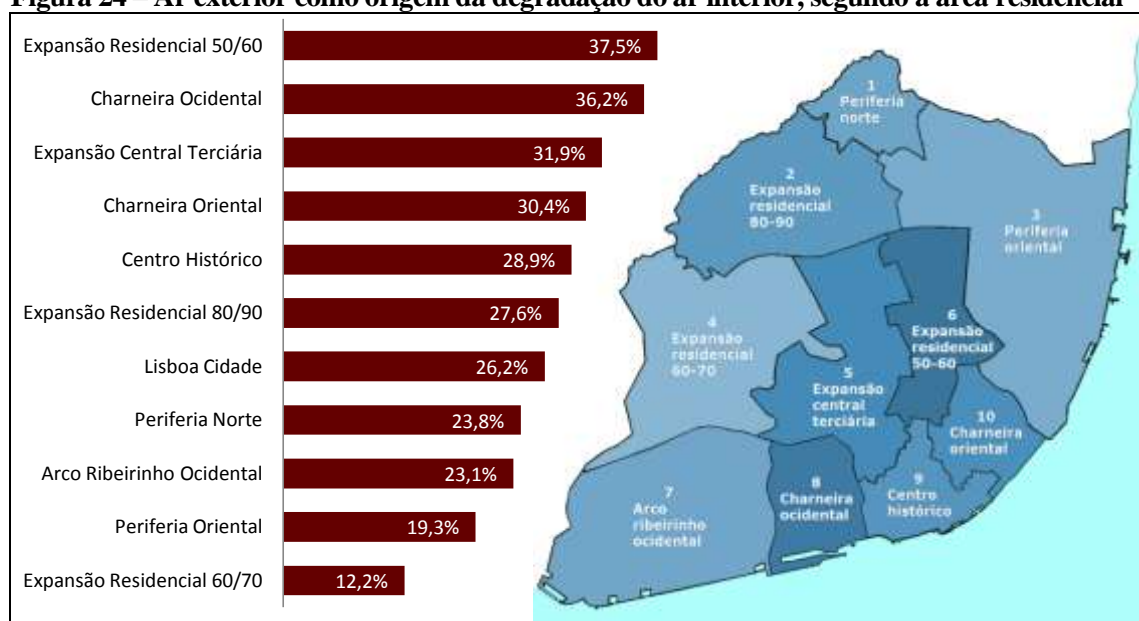


As diferentes posições dos inquiridos, no entanto, parecem depender pouco da sua área de

residência. Com efeito, não se notam diferenças significativas nas médias alcançadas pelos residentes das diversas zonas da cidade (Figura 23). Numa escala em que 1 correspondeu a pior, 2 a igual e 3 a melhor, as médias de resposta dos inquiridos situaram-se entre 1,48 na zona histórica e 2,62 na Zona ocidental.

E quais serão os factores de degradação da qualidade do ar mais referidos pelos inquiridos? Ainda de acordo com a Figura 23 e para mais de um quarto dos inquiridos (26,2%), o problema é, de facto, exterior e é do exterior que advêm os eventuais problemas dentro de casa.

Figura 24 – Ar exterior como origem da degradação do ar interior, segundo a área residencial



Como se verifica na Figura 24, as áreas mais periféricas: Expansão Residencial 60/70 (Ajuda, Benfica), Periferia Oriental (Expo, Olivais, Marvila), Arco Ribeirinho Ocidental (Alcântara, Belém), e Periferia Norte (Ameixeira, Charneca) são as áreas residenciais cujos residentes menos apontam o ar exterior como fonte de degradação do ar interior. Ao contrário, as zonas mais centrais da cidade são aquelas onde os residentes mais associam a qualidade do ar das suas próprias casas à qualidade do ar exterior e aos poluentes que (acreditam) contaminam, a partir daí, o ar ambiente da sua casa.

Nota-se, no entanto, alguma consciência de que alguns factores internos podem igualmente ser importantes para determinar a qualidade do ar no interior das suas residências. Desde logo o tabaco e a cozinha ocupam o lugar cimeiro desta listagem de “vilões”. O cheiro dá-lhes uma visibilidade acrescida, difícil de ignorar. Segue-se um segundo grupo que inclui o

uso de electrodomésticos e, em especial os de regulação da temperatura (aquecedores e aparelhos de ar condicionado). Finalmente, com valores abaixo dos 3,5%, encontram-se as questões de higiene, limpeza e renovação de ar.

Globalmente, portanto, podemos dizer que os lisboetas olham ainda a qualidade do ar interior como dependente do ar exterior, mas uma percentagem relevante acredita que, em geral e em condições normais, será melhor que o ar exterior. Não quer isto dizer que os factores internos sejam ignorados. A referência de alguns factores de risco, liderados pelo fumo do tabaco e pelos fumos da cozinha, indiciam que já existe consciência colectiva da sua existência e, sobretudo, da sua importância que, evidentemente, dependerá, antes de mais, das suas próprias decisões e actividades, sem hipótese de desculpa com os comportamentos alheios.

Quadro 3 – Perfil de informação e expectativas dos lisboetas sobre qualidade do ar

	Até que ponto se sente informado sobre o ar de Lisboa?		Gostaria de ter mais informação sobre a qualidade do ar?		Diferença na avaliação do ar Lisboa/“minha rua”		Expectativa de evolução da qualidade do ar		O ar interior é melhor que o ar exterior?	
Área de residência	Z. Central (+) Z. Norte (-) Z. Oriental (-)	$F(4, 525)$ 2,960 $p = 0,019$	Z.Histórica (+) Z.Central (-)	$\chi^2 = 12,512$ $p = 0,014$	Z.Central e Z.Histórica (-)	$F(4,589)$ 10,059 $p=0,000$	Z.Ocidental Z.Norte (-)	n.s.	Z.Histórica Z.Oriental (-)	n.s.
Crianças no Agregado Familiar	C/ crianças (+)	n.s.	C/ crianças (+)	$\chi^2 = 7,359$ $p = 0,004$	C/ crianças (-)	n.s.	C/ crianças + optimismo	n.s.	C/ crianças (-)	n.s.
Género	Homens (+)	n.s.	Homens (+)	n.s.	Não discriminatório	n.s.	Homens (+) optimismo	$F(1, 474)$ 12,746 $p=0,000$	Não discriminatório	n.s.
Grupo etário	Mais velhos (+)	n.s.	Mais jovens (+)	$\chi^2 = 223,116$ $p = 0,000$	Mais jovens (+)	$F(3, 397)$ 5,956 $p=0,001$	Mais velhos (+) pessimistas	n.s.	Mais jovens (-)	n.s.
Status sócio-profissional*	Maior status (+)	$F(4, 383)$ 3,482 $p = 0,008$	Não discriminatório	n.s.	Status intermédio (+)	n.s.	Maior status (+)	n.s.	Maior status (+)	n.s.
Profissão	Profissões de topo (+)	$F(10, 154)$ 2,231 $p = 0,019$	Profissões de topo e da base (+)	n.s.	Profissões da base (-)	n.s.	Quadros e P.Liberais (+)	n.s.	Quadros e P.Liberais (+)	n.s.
Escolaridade	Maior escolarização (+)	$F(6, 128)$ 2,601 $p = 0,021$	Não discriminatório	n.s.	Maior escolarização (+)	n.s.	Maior escolarização (+)	n.s.	Maior escolarização (+)	n.s.

* Resulta do cruzamento da profissão com a escolaridade do respondente

Em suma e no que respeita à informação de evolução da qualidade do ar em Lisboa, os respondentes que se afirmam mais informados, de acordo com o Quadro 3, são os grupos mais privilegiados e os residentes da zona central, da zona norte (para o que certamente

contribuem significativamente os habitantes de Telheiras e de zonas de expansão residencial mais recentes como a Alta de Lisboa), e da zona oriental que inclui os residentes da nova área habitacional da Expo. Mas a confirmação de que estamos perante grupos sociais privilegiados surge, sobretudo, do facto de estes inquiridos, que se consideram em posse de mais informação do que os seus congéneres, provirem dos grupos mais escolarizados e com profissões de status mais elevado. Aliás, estas são as únicas variáveis que apresentam evidência estatística para a diferença de média nesta questão.

Continuando a seguir os dados presentes no quadro 3, percebemos que os grupos que se destacam entre os que gostariam de aceder a mais informação sobre a poluição/qualidade do ar são, desde logo, os que habitam o casco histórico mas, em contrapartida, os habitantes da zona central assumem a posição contrária. Aparentemente a informação sobre poluição atmosférica parece rarear mais (segundo estes resultados) na zona histórica e, menos onde problema será mais premente (a zona central). Ainda no que diz respeito à vontade declarada de aceder a mais informação, importa sublinhar que são os grupos mais jovens e as famílias com filhos menores que mais a reclamam, enquanto as restantes variáveis não apresentam nenhuma evidência estatística que possa garantir a diferença de médias entre os vários grupos.

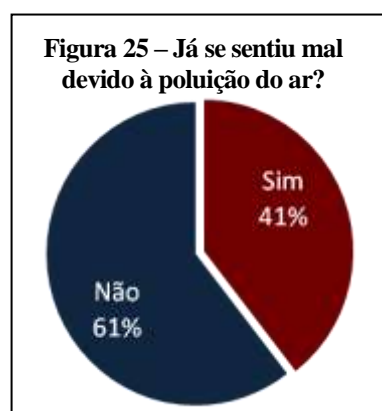
De acordo com estes resultados, no entanto, ter acesso a informação, por muito relevante que seja, não é condição suficiente para determinar diferentes avaliações da qualidade do ar urbano. Tal como a mudança de comportamentos, as avaliações subjectivas de cada individuo dependem de um conjunto imbricado de factores concorrentes, variados e multifacetados, nem sempre passíveis de isolar, mas onde a experiência quotidiana desempenha um papel central. Com efeito, é mais uma vez entre os residentes das duas zonas centrais (zona histórica e zona central) onde se registam menores diferenças de percepção entre a qualidade do ar da cidade em geral e a qualidade do ar da rua onde se vive. Ao contrário, nas restantes zonas residenciais da cidade a qualidade do ar da rua onde se reside regista normalmente uma avaliação mais positiva do que a da cidade em geral.

E quanto às duas restantes variáveis em análise no quadro 3? Com excepção do género que apresenta evidência estatística para a diferença de médias na perspectiva de evolução da qualidade do ar (os homens tendem a ser mais optimistas do que as mulheres), em nenhum outro caso parece haver relação significativa entre as variáveis sociográficas presentes no quadro e a perspectiva de evolução ou a comparação entre a qualidade do ar exterior e do ar

interior. Neste último caso há apenas indícios que apontam para uma fraca tendência para acentuar a diferença entre os dois ambientes (exterior e interior) entre os grupos mais escolarizados e de maior status social, mas sempre sem significância estatística que a suporte.

5 – Poluição atmosférica e efeitos na saúde e na qualidade de vida

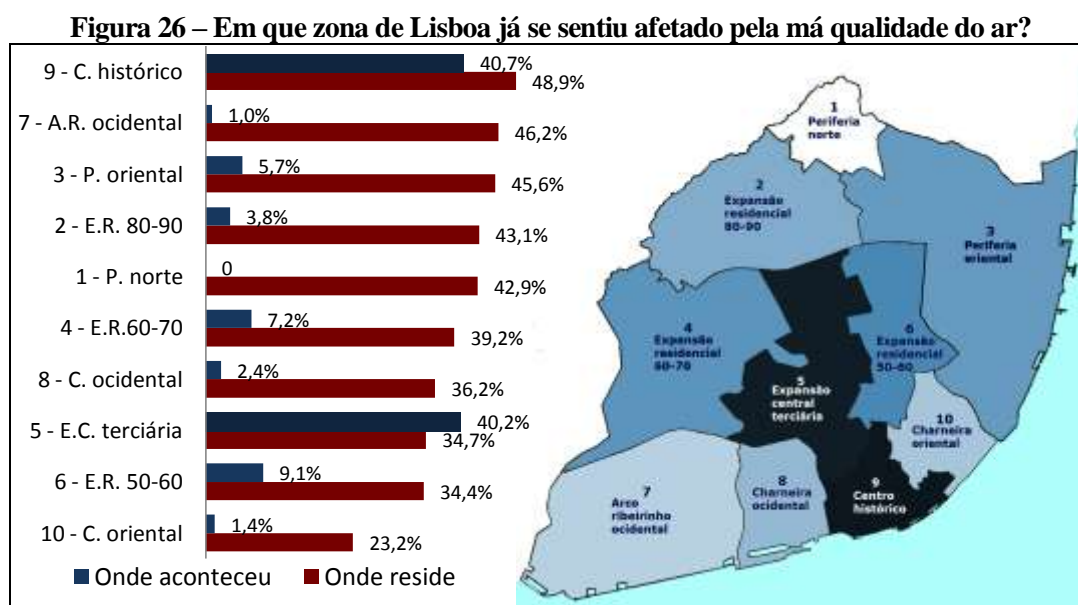
Dadas as evidências que, desde há muito, ligam a qualidade do ar à saúde humana, o ar limpo é considerado um requisito básico de bem-estar, ainda que e simultaneamente a poluição atmosférica continue a representar uma ameaça significativa para a saúde humana. Com efeito, de acordo com uma avaliação da OMS, mais de 2 milhões de mortes prematuras anuais podem ser atribuídas à queima de combustíveis sólidos e aos seus efeitos na poluição do ar, seja exterior, seja interior (WHO, 2006). Interessa, por isso, tentar perceber melhor como relacionam os inquiridos a má qualidade atmosférica com a saúde, o bem-estar social e a qualidade de vida.



De acordo com os resultados alcançados e expostos na Figura 25, mais de 41% dos inquiridos declarou já ter sentido alguma indisposição que, de alguma forma, atribuiu à poluição atmosférica em Lisboa. Tratando-se de uma percentagem tão elevada não surgem, apesar disso, evidências estatísticas que relacionem a maior ou menor tendência para reportar estes episódios de mal-estar com nenhuma variável de caracterização, ainda que possamos apontar um ligeira tendência para uma maior frequência entre as mulheres, os grupos etários intermédios (que deixam de fora os mais velhos e os mais jovens) e os inquiridos mais escolarizados e com maior status profissional.

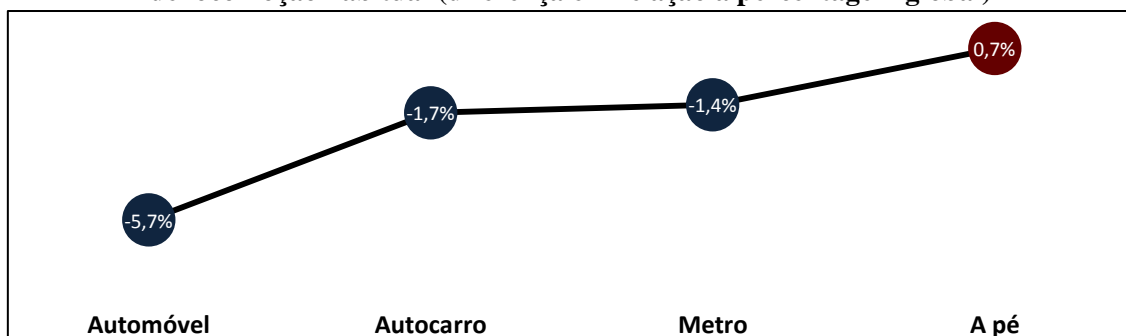
Talvez, afinal, este aparente alarme social possa estar relacionado com sentimentos de insegurança transversais aos vários grupos sociais. Procuremos, por conseguinte, variáveis alternativas que possam explicar a maior vulnerabilidade, começando pela área de residência. Confirmando a tendência que já vem sendo desenhada, os inquiridos declaram, sobretudo, ruas e lugares do Centro Histórico e da Zona de Expansão Central Terciária como principais palcos de episódios de mal-estar físico causado pela má

qualidade do ar. Mais uma vez, portanto, as áreas habitualmente referidas com sobrecarga de tráfego automóvel. A Periferia Norte, o Arco Ribeirinho Ocidental e a Charneira Oriental, por seu turno, destacam-se em sentido contrário. São as zonas onde os inquiridos menos reportaram situações de mal-estar relacionadas com a poluição atmosférica.



O gráfico da Figura 26, no entanto, permite-nos ver a dissonância entre a área de residência (a encarnado) e a área onde mais comumente acontecem estas situações de mal-estar (a azul). Os 41% de respondentes que declararam já ter-se sentido mal devido à poluição atmosférica distribuem-se (no que toca à sua área de residência) um pouco por toda a cidade, mas limitam a zona crítica (onde habitualmente acontecem os episódios de mal-estar) ao centro da cidade (Centro Histórico e área de Expansão Central Terciária).

Figura 27 – Ocorrência de episódios de mal-estar atribuídos à poluição atmosférica e modo de locomoção habitual (diferença em relação à percentagem global)

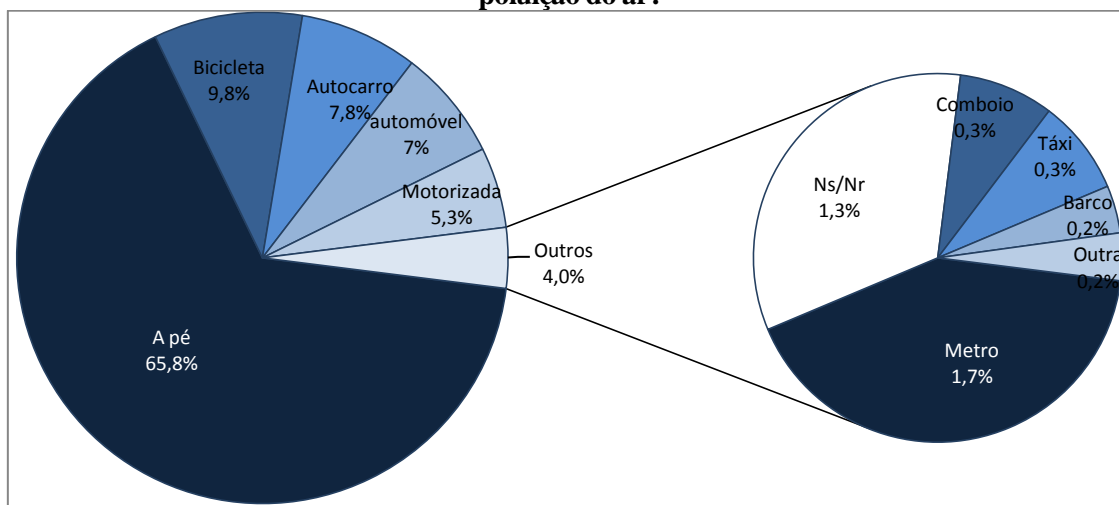


Quanto à relevância dos meios habituais de locomoção na cidade (apresentamos apenas

os quatro mais importantes para garantir menor aleatoriedade de resultados), não parecem ser inócuos para o surgimento no quotidiano dos inquiridos. Com efeito, ainda que não representem mais do que uma pequena parte da vulnerabilidade induzida (outros factores e mesmo outros meios de locomoção poderão interferir em simultâneo) parece claro que, de acordo com o exposto da Figura 27, andar a pé será, no que à poluição do ar diz respeito, a pior alternativa porque expõe mais os indivíduos à poluição atmosférica urbana. Ao contrário, os transportes que mais emitem gases e outros poluentes nocivos para a saúde, acabam por revelar-se menos permissivos aos seus efeitos e isso, percebe-se no resultado gráfico exposto. A percentagem de inquiridos que refere deslocar-se principalmente de automóvel é 5,7% menor que a percentagem geral para os lisboetas.

Voltemos, por conseguinte, às questões da mobilidade dentro da cidade que, relacionando-se estreitamente com o tráfego automóvel, assumem um lugar de destaque entre os “vilões” apontados pelos lisboetas. Focamo-nos, desta feita, não tanto nas consequências de cada um dos meios de transporte utilizados, mas, sobretudo, no efeito conjunto que daí decorre para o bem-estar e para a saúde da população, independentemente do seu uso individual mais imediato. Dito de uma forma mais pragmática, procurámos saber qual a forma de deslocação na cidade que mais expõe as pessoas à poluição atmosférica.

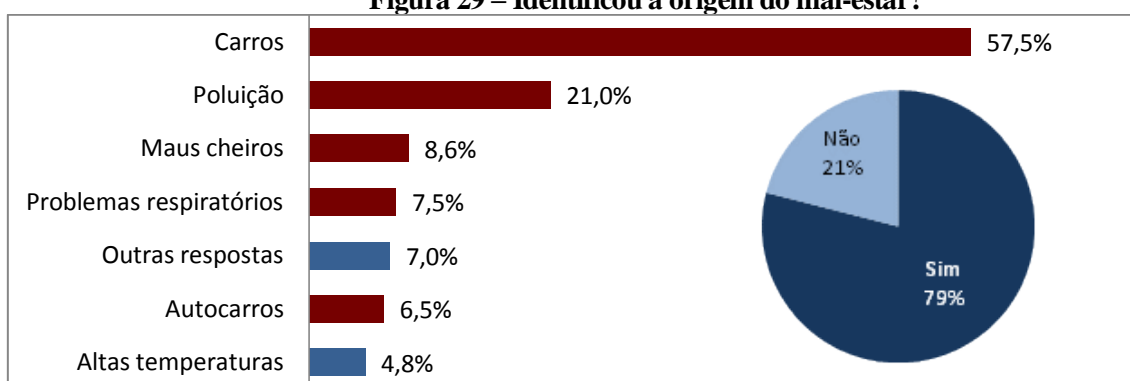
Figura 28 – Qual lhe parece ser a forma de deslocação em que as pessoas ficam mais expostas à poluição do ar?



De acordo com a Figura 28, os lisboetas parecem ter perfeita consciência de que andar a pé pela cidade pode evitar maiores emissões de poluentes, mas não evita certamente maiores riscos para a sua saúde, já que os expõe aos efeitos adversos dos outros modos

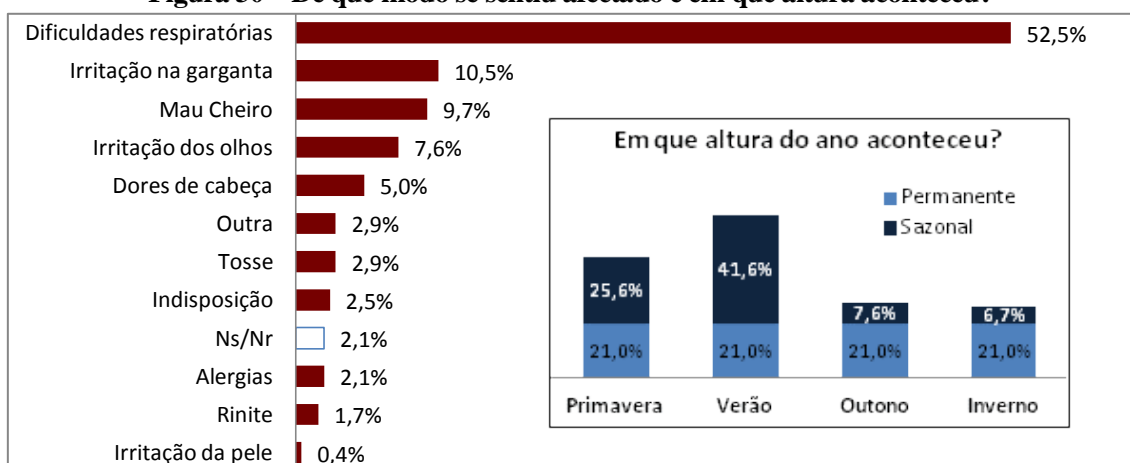
de locomoção e das escolhas generalizadas dos seus concidadãos. A cidade surge, assim, como pano de fundo onde dificilmente se pode fugir aos efeitos da poluição e, neste contexto, nem as boas práticas ficam imunes à sua proliferação pela cidade. Se escapar aos efeitos nocivos da poluição atmosférica parece uma tarefa inglória para uma boa parte dos inquiridos, a origem do problema parece, igualmente, não merecer grande questionamento. Dos inquiridos que declararam já ter-se sentido afectados pela má qualidade do ar em Lisboa, 79% acreditam ter identificado a origem do mal-estar que, aqui, surge com percentagens relacionadas de forma esmagadora com o tráfego e os gases de escape de veículos automóveis.

Figura 29 – Identificou a origem do mal-estar?



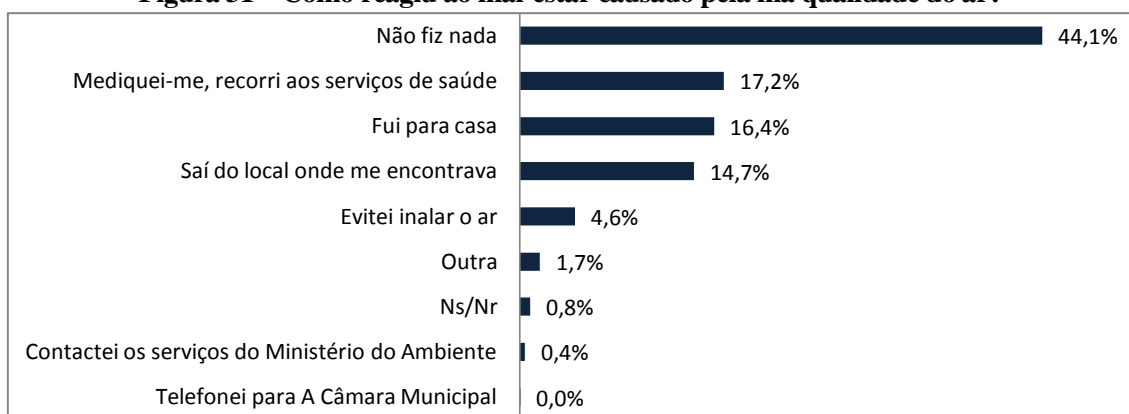
Como procuramos tornar claro na Figura 29, são raras as respostas que clara e decididamente não se relacionem com a poluição automóvel: 7% noutras respostas e 4,8% com altas temperaturas. Mais uma vez, portanto, a relação da qualidade do ar com a omnipresença dos veículos automóveis na cidade é sublinhada pelas respostas dos inquiridos, mesmo quando a resposta à pergunta está completamente aberta às inquietações dos inquiridos.

Figura 30 – De que modo se sentiu afectado e em que altura aconteceu?



Sendo as altas temperaturas, como vimos na figura anterior, indicadas como fonte de mal-estar associado à poluição atmosférica, compreende-se que o Verão e a Primavera, quando o calor mais se faz sentir, sejam também as estações no ano em que se registam mais episódios deste tipo de indisposições. Ainda de acordo com a Figura 30, o mal-estar registado entre os inquiridos passa, sobretudo, por dificuldades respiratórias (52,6%), mas também por irritações na garganta (10,5) e nos olhos (7,6%), pelo incómodo do mau cheiro (9,75), ou por dores de cabeça (5%). Aparentemente, portanto, estamos perante um misto de condições favoráveis à emergência deste tipo de sintomatologia que associa condições climatéricas com poluição atmosférica.

Figura 31 – Como reagiu ao mal-estar causado pela má qualidade do ar?

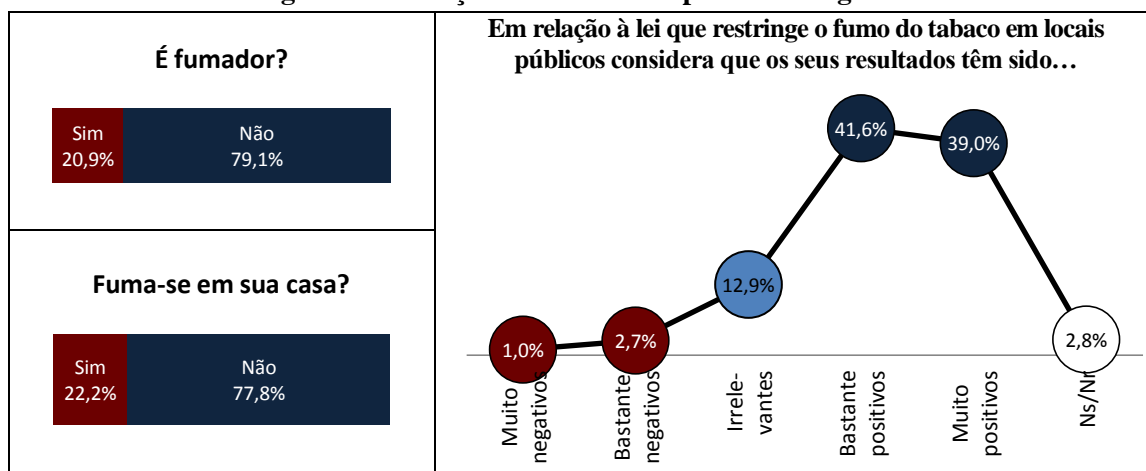


A tradicional passividade dos portugueses, no entanto, revela-se na Figura 31. Os lisboetas mostram-se avessos a qualquer acção de protesto mais proactiva. Com efeito, apesar de se tratar de uma pergunta fechada que incluía hipóteses de resposta como “Contactar os serviços do Ministério do Ambiente” e “Contactar os serviços da Câmara Municipal”, só a primeira hipótese obteve respostas positivas que, no entanto, não ultrapassaram os 0,4% dos inquiridos que declararam ter protagonizado um episódio de mal-estar atribuído à poluição atmosférica. De uma forma geral os inquiridos ou não reagiram à questão (não fizeram nada), ou limitaram-se a resolver o problema recorrendo aos serviços de saúde (sobretudo mulheres, jovens adultos e inquiridos mais escolarizados), refugiando-se em casa, ou afastando-se do local.

Mas se o tráfego automóvel surge como principal factor de degradação da qualidade do ar exterior, também já vimos que, no que respeita ao ar interior, é o tabaco que assume a liderança. Importa então perceber qual o posicionamento e as práticas tabágicas dos inquiridos já que, em Portugal, apesar de se registarem as mais baixas taxas de fumadores na população com mais de 15 anos (30,6% nos homens e 11,6% nas mulheres), constata-se

elevadas prevalências nas faixas etárias de 25-34 e dos 35-44 em homens (39,9% e 44,6% respectivamente) e em mulheres (17,6 e 21,2% respectivamente), mostrando estas últimas taxa de crescimento acentuadas nos últimos anos, ao contrário da tendência para estabilização entre os homens (Fraga *et. al.*, 2005; Precioso *et. al.*, 2009).

Figura 32 – Relação com o tabaco e práticas tabágicas



Entre os lisboetas que responderam ao inquérito a prevalência de fumadores é de quase 21% o que corrobora a tendência para a estabilização ou mesmo redução do número de fumadores entre a população em geral. Os domicílios onde se fuma não se distanciam significativamente deste número, talvez porque era suposto que o respondente fosse um adulto com responsabilidades na gestão da vida familiar, mas o que talvez seja mais importante retirar destes números é que quem fuma, aparentemente e de acordo com os resultados obtidos, não deixa de fumar em casa. Ainda assim, como facilmente se conclui da Figura 32, a lei que restringe o fumo do tabaco em locais públicos parece resultar em pouca oposição entre os inquiridos que consideram os seus resultados, ou bastante positivos (41,6%), ou mesmo muito positivos (39%). Parece evidente, portanto, que mesmo quem fuma e mesmo quem fuma em casa, está de acordo com as restrições ao fumo em locais públicos que, eventualmente, o ajudam a reduzir o consumo de tabaco e o protegem a si e aos seus concidadãos dos malefícios do tabaco.

Procurando fazer um apanhado dos principais resultados deste capítulo, os dados expostos no Quadro 4 mostram as vulnerabilidades dos residentes de Lisboa parecem ser multifacetadas e resultar da confluência de vários factores, pelo que se torna difícil encontrar evidências estatísticas que relacionem o maior ou menor grau de vulnerabilidade à poluição atmosférica com as condições de existência, sobretudo quando o foco é unidimensional.

Quadro 4 – Perfil da vulnerabilidade dos lisboetas à poluição do ar

	Já alguma vez se sentiu afectado pela má qualidade do ar?		Em que zona da cidade?		Como reagiu ao mal-estar?		Exposição ao fumo do tabaco (fuma; fuma-se em casa)		Opinião sobre a lei anti-tabágica	
Área de residência	C.Histórico A.R.Ocidental P.Oriental	n.s.	C.Histórico C.Oriental E.C.Terciária P.Oriental E.C.Terciária C. Ocidental A.Rib.Ocidental C.Histórico	χ^2 106.34 p 0,005	Não discrimi- natório	n.s.	Não discrimi- natório	n.s.	Casco histórico (-)	n.s.
Crianças no Agregado Familiar	Não discrimi- natório	n.s.	Não discrimi- natório	n.s.	Não discrimi- natório	n.s.	Menor exposição	n.s.	Avaliação mais positiva	n.s.
Género	Mulheres (+)	n.s.	Não discrimi- natório	n.s.	H – Nada H- Sair do local M- ir para casa M-Recorrer S.Saúde	χ^2 24,415 p 0,001	Homens (+)	$F(1, 601)$ 4,691 $p = 0,031$	Mulheres (+)	n.s.
Grupo etário	Grupos intermédios (+)	n.s.	Mais idosos referem mais o C.histórico	n.s.	Mais jovens são mais passivos. Mais velhos tendem a protestar mais (MA)	n.s.	Grupos mais jovens (+)	$F(3, 582)$ 11,325 $p = 0,000$	Grupos mais jovens (-)	n.s.
Status sócio-profissional*	Clases B e C (+)	n.s.	E - C. histórico A,B,C - E.C.Terciária	χ^2 47,736 p 0,036	Não discrimi- natório	n.s.	Classes A,B,C (+)	$F(4, 549)$ 5,925 $p = 0,022$	Maior Status (+)	n.s.
Profissão	Não discrimi- natório	n.s.	Profissões da base C.histórico Profissões de topo E.C.Terciária		Não discrimi- natório	n.s.	Q.médios (+) P.T.C.A.(+) Q.Superiores(-)	n.s.	Quadros (+) Empregados (-)	n.s.
Escolaridade	Maior escolaridade (+)	n.s.	Menos escolarizados C.histórico Mais escolarizados E.C.Terciária	n.s.	Não discrimi- natório	n.s.	Grupos intermédios (+)	n.s.	Ensinos médio e superior (+)	$F(6, 106)$ 3,472 $p = 0,004$

* Resulta do cruzamento da profissão com a escolaridade do respondente

Todavia, se, por um lado, a ocorrência de situações de mal-estar provocadas pela má qualidade do ar não parece relacionar-se com nenhuma das variáveis de caracterização sociográfica como o género, a idade, a profissão, ou a escolaridade, por outro lado, os locais (zona da cidade) onde tais episódios aconteceram parece merecer uma quase unanimidade. Os palcos apontados pela generalidade dos lisboetas para este tipo de episódio são, invariavelmente, o Centro Histórico e a área de Expansão Central Terciária que inclui o eixo da Avenida da Liberdade.

Nota-se, no entanto, uma tendência para apontar sobretudo para áreas onde não se reside. O

Centro Histórico é maioritariamente apontado pelos residentes da Charneira oriental, da área de Expansão Central Terciária e da Periferia Oriental, enquanto a área de Expansão Central Terciária é referida, sobretudo, pelos residentes da Charneira Ocidental, do Arco Ribeirinho Ocidental do Centro Histórico.

Talvez porque se relacione de forma estreita com a área de residência, mais do que restantes variáveis sociográficas, o status sócio-profissional que cruza escolaridade, profissão e situação na profissão (numa aproximação ao conceito de classe social) reproduz o mesmo tipo de distribuição. Enquanto as classes mais baixas (sobretudo a E) referem com maiores percentagens o Centro Histórico, as classes mais altas (A, B e C apontam, sobretudo (ainda que não em exclusivo) para a área de Expansão Central Terciária. Não se tratando de uma dicotomia, é interessante perceber que parecem existir diferentes referentes espaciais entre os diversos grupos sociais que os fazem apontar mais para o Centro Histórico ou mais para a área de Expansão Central Terciária, mas raramente fogem ao eixo Baixa / Avenida da Liberdade.

Importa então, olhar para as outras variáveis que aqui procurámos juntar para dar conta da vulnerabilidade dos inquiridos à poluição atmosférica. Procurámos também perceber como reagem os inquiridos a estes episódios e, de acordo com os resultados apurados, só o género parece determinar alguma diferença significativa. Com efeito, enquanto os homens se distinguem por referir “não fazer nada”, ou “sair do local”, as mulheres exibem maiores percentagens de resposta nas opções “ir para casa” ou “recorrer a serviços de saúde”. Interessa também sublinhar a fraca capacidade de reacção demonstrada entre todos os inquiridos. As opções “contactar o Ministério do Ambiente ou a Câmara Municipal”, por exemplo, alcançam invariavelmente valores residuais entre as respostas dos inquiridos e, praticamente, nulos entre as respostas das mulheres.

Vejamos, por fim, qual a exposição ao fumo do tabaco e sua relação com as várias variáveis de caracterização. Segundo as respostas dos lisboetas são, como aliás outros estudos já tinham confirmado (Fraga *et. al.*, 2006; Precioso *et. al.*, 2009), os homens, os grupos mais velhos e as classes sociais mais elevadas os que assumem comportamentos de maior risco (que mais fumam e que residem em casas onde mais se fuma) mas, paradoxalmente, são os grupos mais escolarizados (que, como sabemos, coincidem em grande parte com os grupos mais jovens e com as profissões de maior status social) que melhor avaliam os resultados da lei anti-tabágica. Talvez estes resultados mereçam uma maior reflexão e, provavelmente,

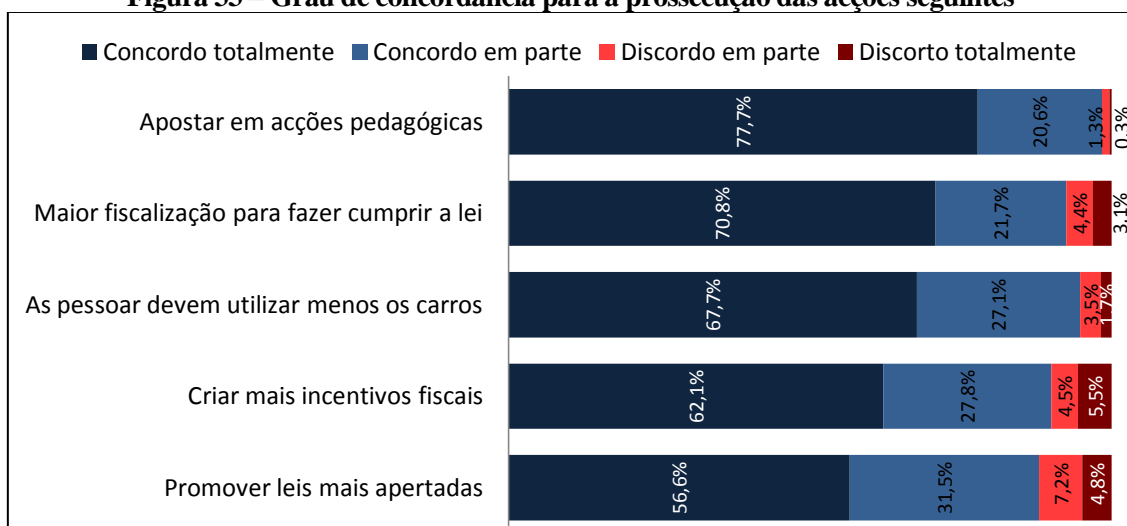
maior esforço de investigação mas, aparentemente, maiores conhecimentos e maiores capacidades advindas da maior escolaridade dos inquiridos, podem não impedir comportamentos de risco, mas asseguram maior compreensão e aquiescência pública na luta contra o tabaco.

6 – Regulação, controlo e minoração da poluição do ar na cidade

Num panorama global em que a situação parece suscitar um grau de preocupação generalizado entre os inquiridos e estando ou não essa preocupação exacerbada por sentimentos de insegurança e alarme social, interessa perceber que estratégias de intervenção defendem e que protagonistas devem, na óptica dos inquiridos, ser mais responsabilizados pela defesa/manutenção da qualidade do ar.

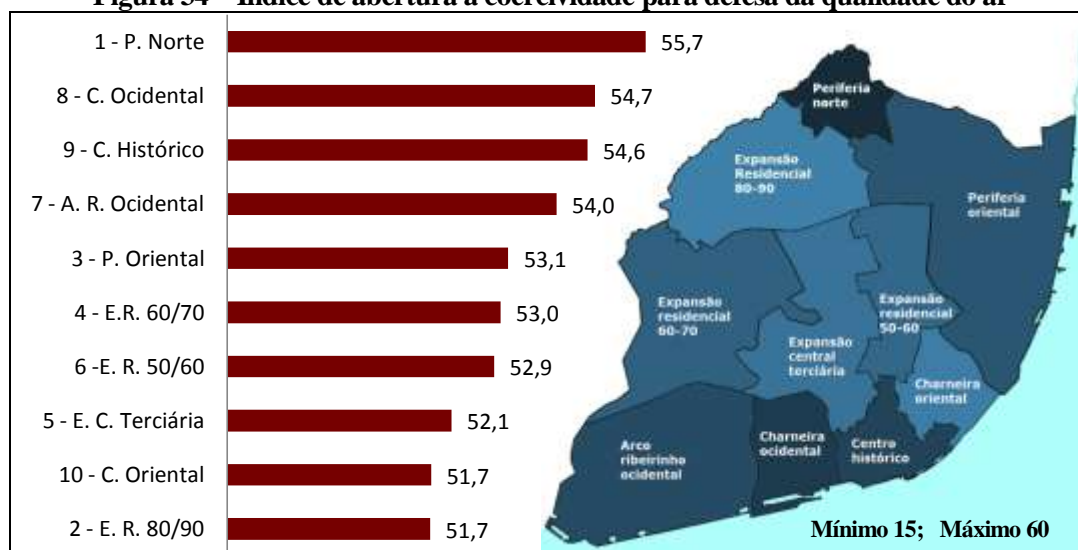
Procurámos, assim, num primeiro momento, focar-nos na maior ou menor abertura para intervir através de i) meios de intervenção do Estado mais coercivos (leis mais apertadas ou fiscalização que permita garantir a sua aplicação); ii) instrumentos de fiscalidade não obrigatórios mas, ainda assim, dependentes da institucionalização de políticas públicas e do poder regulador do Estado (incentivos fiscais), ou iii) formas de mobilização e persuasão que contam, sobretudo, com a capacidade de envolvimento público para a defesa do bem-comum (aposta em acções pedagógicas e auto regulação no uso do automóvel).

Figura 33 – Grau de concordância para a prossecução das acções seguintes



Os inquiridos tendem, clara e inequivocamente, a concordar com qualquer das expressões disponibilizadas (Figura 33). Se, no entanto, nos centrarmos na categoria de maior concordância, percebemos que é a frase que defende maior coercividade (promoção de leis mais apertadas) que merece maiores reticências entre os inquiridos. Não pondo em questão a necessidade de agir nesta matéria, para uma boa parte dos respondentes importa, mais do que criar novas leis ou novos instrumentos fiscais, garantir que a legislação existente seja devidamente cumprida. Ainda assim, não dispensam uma aposta consequente em acções pedagógicas (maior disponibilização de informação e formação), assim como o livre arbítrio dos cidadãos que, a julgar pelos resultados globais expostos na Figura 33, não é julgado suficiente para reverter o processo de degradação da qualidade do ar.

Figura 34 – Índice de abertura à coercividade para defesa da qualidade do ar



Procurando simplificar os dados obtidos nesta bateria de questões, construímos um índice que procura medir a maior aposta em meios coercivos para mudar comportamentos, em contraponto com a defesa do livre arbítrio cidadão, com base na promoção de acções pedagógicas e de sensibilização¹.

Focando-nos, então, no resultado expresso na Figura 34, podemos, desde logo, constatar a relativa abertura dos lisboetas para o endurecimento de medidas que permitam salvaguardar a qualidade atmosférica. Com efeito, numa escala que poderia variar entre

¹ O Índice foi construído com base na ponderação do grau de concordância dos inquiridos às afirmações constantes da Figura 31, multiplicando cada uma por diferentes factores: “Promover leis mais apertadas”*5; “Maior fiscalização para fazer cumprir as leis já existentes”*4; “Criar mais incentivos fiscais”*3; “Apostar em acções pedagógicas”*2 e “As pessoas devem utilizar menos os carros (por *motu próprio*)”*1.

15 — todas as afirmações mereceram o menor grau de concordância (1) — e 60 — todas as respostas mereceram o maior grau de concordância (4) —, a média global alcançada foi de 53,08, sendo que parece haver uma tendência para que as Áreas mais centrais fora do centro histórico tendam a obter scores mais baixos, enquanto que as periferias e o centro histórico tendem a exhibir os valores mais altos. Seja como for e, para já, não há evidência estatística que confirme esta diferença de médias pelo que, mais tarde, voltaremos a esta variável para procurar outros factores que melhores expliquem as diferenças.

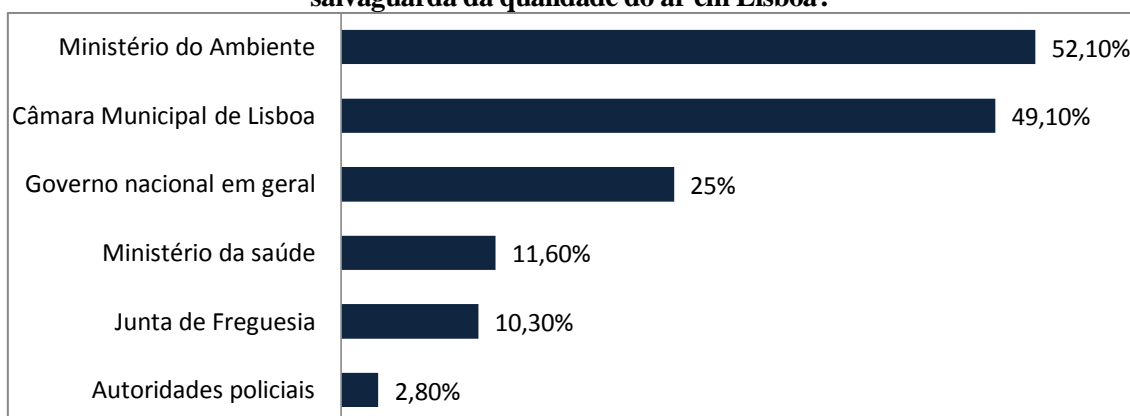
Estes dados, no entanto, não deixam de vincar, simultaneamente, a importância do papel dos próprios cidadãos de cuja acção quotidiana, afinal, depende qualquer política ou estratégia de mudança social. Como vários autores já referiram, o êxito das políticas ambientais que, nas últimas décadas, têm vindo a ser implementadas em Portugal e na Europa, parece assentar na sua natureza, que tem vindo a tomar formas mais voluntárias em detrimento de formas tradicionais mais coercivas (Just e Heinz, 2000). Importa, no entanto referir que, em questões como o tabaco a coercividade não só mostrou dar bons resultados, como, a avaliar pelas respostas dos nossos inquiridos é, até certo ponto, bem-vinda, não se vislumbrando nenhuma vontade colectiva de resistência.

Com efeito e de acordo com a posição assumida pelos inquiridos, no que diz respeito à preservação ambiental, temos vindo a assistir a uma valorização crescente do envolvimento/ participação dos cidadãos, assumindo-se que maior esclarecimento e maior consciencialização tenderão a resultar numa propensão para comportamentos mais respeitadores do ambiente e de normas e regras que, de outra forma, dificilmente se poderiam fazer cumprir. As novas abordagens participativas parecem, assim, ter obtido eco junto dos lisboetas que não descuram o papel do Estado para regular as questões da qualidade do ar, mas também não menosprezam o seu próprio papel.

Interessa também por esse facto sublinhar que a dimensão pública de políticas que têm por objectivo seja a defesa/preservação dos recursos naturais como é a qualidade do ar, seja a defesa do bem-comum em geral, advém-lhe não tanto da dimensão do agregado social sobre o qual incidem, mas do seu carácter "imperativo". Significa isto que uma característica determinante das políticas públicas ambientais é a autoridade que lhes advém da soberania do Estado e do poder político, mesmo que não possam (ou não devam) ignorar a sociedade civil e os cidadãos, de cuja aquiescência depende o sucesso

de qualquer política ou programa de mudança social (Guerra, 2011).

Figura 35 – Instituições públicas que devem assumir a maior responsabilidade pela salvaguarda da qualidade do ar em Lisboa?



De acordo com as respostas dos inquiridos a maior responsabilidade reparte-se quase equitativamente entre o Ministério do Ambiente e a Câmara Municipal de Lisboa (ambos com percentagens muito próximas dos 50% das respostas). O governo assume, desta feita uma posição intermédia. Apenas um quarto dos inquiridos lhe atribui a maior responsabilidade pela salvaguarda da qualidade do ar na cidade, enquanto o Ministério da Saúde e as Juntas de Freguesia são mencionados por 11,6% e 10,3% respectivamente. Finalmente a polícia parece estar isenta de responsabilidades nesta matéria. Os lisboetas atribuir-lhe-ão outro tipo de responsabilidade (a manutenção da ordem pública) e, eventualmente, o poder coercivo para fazer cumprir as decisões que, antes de mais, deverão ser tomadas pelo poder central (Ministério do Ambiente) e pelo poder local (Câmara Municipal).

Interessa, então, depois de identificados os principais responsáveis (ou a responsabilizar, na óptica dos inquiridos), identificar prioridades no processo de controlo e minoração de efeitos adversos da poluição atmosférica. Como se verifica na Figura 36, os lisboetas tendem a atribuir prioridade a quase todas as acções propostas, com excepção daqueles que implicam maiores custos para os cidadãos: aumento de combustíveis (mesmo que sejam para melhorar os transportes públicos) e aumento das tarifas de estacionamento. Numa zona intermédia (abaixo da média de 7,5) encontramos com um valor quase negativo, a redução de limites de velocidade (5,95), seguida do aumento da fiscalização contra o estacionamento ilegal, a partilha de automóvel entre pessoas com o mesmo itinerário, e a criação de mais (ou o alargamento das existentes) zonas livres de automóveis.

Figura 36 – Medidas prioritárias para controlar/ minorar os efeitos da poluição atmosférica



No extremo oposto, começando pelas acções a que os lisboetas atribuíram maior prioridade, encontramos “a melhoria dos transportes públicos” (8,95), “a criação de mais espaços verdes” (8,77); “a criação de maiores facilidades de estacionamento nas periferias e perto dos terminais de transportes públicos” (8,58); “o aumento da rede do metropolitano” (8,36). Finalmente, entre 7,5 e 7,86 podemos ainda encontrar “a criação de mais redes pedonais”; “maiores restrições à circulação de veículos poluentes”; “maiores benefícios fiscais para veículos eléctricos” e, ainda “a criação de mais ciclovias na cidade”.

Tratando-se de uma informação dispersa e desagregada por 14 variáveis que muitas vezes se complementam, procurámos sistematizá-la de forma a torná-la mais simples e a revelar-lhe sentidos que, de outro modo, dificilmente seriam apreensíveis. Decidimos avançar com uma Análise Factorial de Componentes Principais que resultou em três factores ou componentes. Admitindo não esgotar a multidimensionalidade do processo, procuramos, através desta análise, dar conta de três das principais dimensões presentes na prioridade atribuída pelos inquiridos às várias acções de promoção da qualidade do ar. Com efeito, tendo este tipo de análise como pressuposto que, num conjunto determinado de variáveis observáveis, há um número menor de variáveis subjacentes — componentes —, os três factores a que chegámos explicam 56, 08% da variância. O valor dos KMO (0,820) e o nível de significância do teste de Bartlett (0,000) confirmam a consistência da análise e dos três factores daí resultantes.

Quadro 5 - Matriz de componentes principais (rotação varimax)

	Componentes ou dimensões		
	1 PRÉ-REQUISITOS	2 ACÇÃO COERCIVA	3 MOBILIDADE
Criação de mais ciclovias na cidade	,764		
Criação de mais redes pedonais	,726		
Benefícios fiscais para veículos eléctricos	,550		
Criação de mais espaços verdes na cidade	,527		
Maiores restrições à circulação de veículos poluentes em algumas zonas da cidade	,502		
Criação de mais zonas livres de automóveis	,442		
Partilha de automóveis entre várias pessoas com o mesmo itinerário	,417		
Aumentar as tarifas de estacionamento		,809	
Aumentar os preços dos combustíveis desde que seja para melhorar os transportes públicos		,764	
Reduzir os limites de velocidade na cidade		,594	
Aumentar a fiscalização contra o estacionamento ilegal		,538	
Melhoria dos transportes públicos			,742
Aumentar a rede de metropolitano			,715
Mais estacionamento na periferia e perto de terminais de transportes públicos			,546

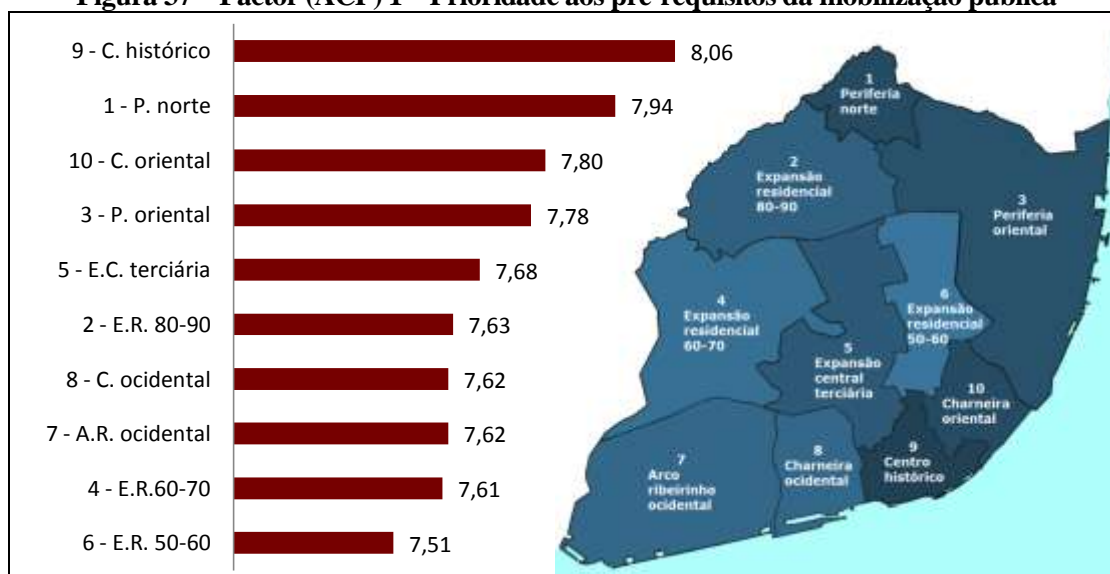
O primeiro deles (PRÉ-REQUISITOS) expressa o que de comum existe em variáveis como “a criação de mais ciclovias na cidade”, “a criação de mais redes pedonais”, “os benefícios fiscais para veículos eléctricos”, “a criação de mais espaços verdes na cidade”, a defesa de “maiores restrições à circulação de veículos poluentes em algumas zonas da cidade”, “a criação de mais zonas livres de automóveis” e “a partilha de automóveis entre várias pessoas com o mesmo itinerário”. Em geral, portanto, estamos perante pré-condições para o sucesso de qualquer estratégia de mudança social, ou seja, perante a defesa de criação de condições prévias que ajudem a envolver os cidadãos na criação de novas práticas sociais mais sustentáveis e que, neste caso específico, agredam menos a qualidade do ar e, conseqüentemente, protejam mais a qualidade de vida, mas sem recorrer a meios coercivos, como as proibições e os impostos.

Já a segunda dimensão (ACÇÃO COERCIVA) resulta da combinação linear de variáveis bem mais pragmáticas que apontam para o mesmo objectivo, mas claramente através de medidas coercivas que procuram impor a mudança seja através de taxas adicionais, seja através de fiscalização. Combinam-se, assim, nesta dimensão, variáveis que defendem o “aumento de tarifas de estacionamento”, o “aumento dos preços dos combustíveis”, a

“redução dos limites de velocidade na cidade” e o “aumento da fiscalização contra o estacionamento ilegal”.

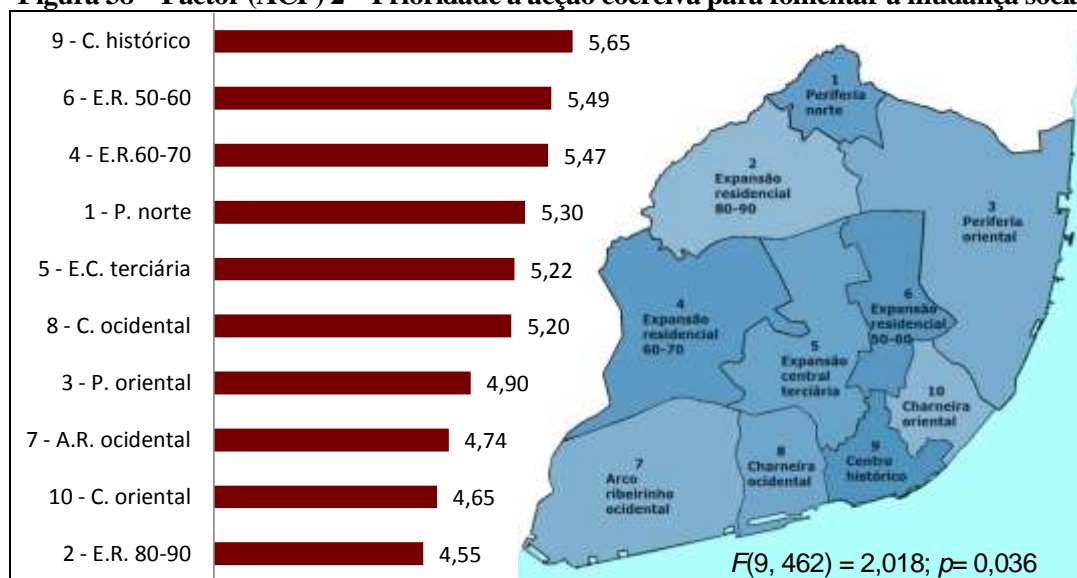
Finalmente a terceira dimensão (MOBILIDADE) volta a centrar-se nos pré-requisitos para a mudança e a participação dos cidadãos mas, desta feita, muito focada nas questões dos transportes e da mobilidade. Na perspectiva que a combinação destas variáveis viabiliza, é importante garantir condições de mobilidade na cidade que possam concorrer com o automóvel que, como vimos anteriormente, é apontado como o principal “vilão” deste processo de degradação da qualidade do ar na cidade. Agregam-se, por isso, nesta dimensão, variáveis como a “melhoria dos transportes públicos”, o “aumento da rede de metropolitano” e a criação de “mais estacionamento na periferia e perto de terminais de transportes públicos”.

Figura 37 – Factor (ACP) 1 – Prioridade aos pré-requisitos da mobilização pública



A partir dos resultados da ACP criámos, assim, 3 índices a partir das médias alcançadas pelos inquiridos. O primeiro, que agrega as variáveis associadas ao Factor 1-Requisitos, resultou nos dados expostos na Figura 37. Tratando-se de diferenças de médias pouco significativas, não alcançaram evidência estatística que sustente a relevância da zona de residência na determinação da prioridade atribuída às pré-condições para o envolvimento e mobilização das populações. Ainda assim, podemos perceber uma ligeira tendência para que os residentes do Centro Histórico e da Periferia Norte alcancem maiores médias, em contraponto com as zonas residenciais mais antigas que mostram a tendência contrária. Veremos mais tarde se outras variáveis independentes alcançarão resultados mais consistentes.

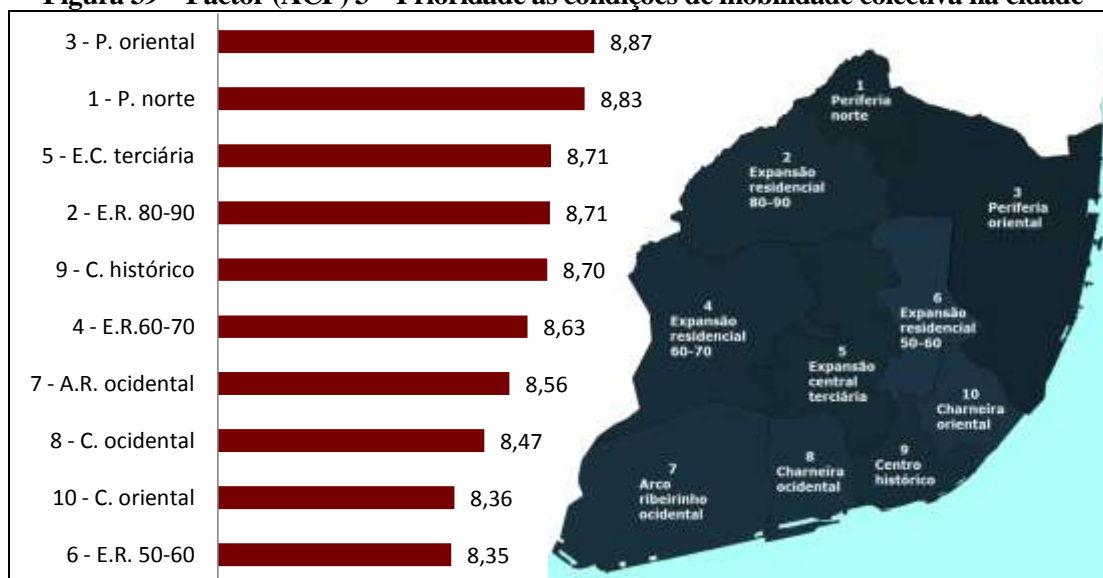
Figura 38 – Factor (ACP) 2 – Prioridade à acção coerciva para fomentar a mudança social



Já o factor 2 (Acção coerciva para fomentar a mudança social) alcança médias bastante mais modestas (entre 4,55 e 5,65 num máximo de 10) mas, ao invés do factor anterior, apresenta evidência estatística para a diferença de médias. Quer isto dizer que a zona de residência implica diferentes aproximações dos inquiridos às questões da coercividade, mesmo que em causa esteja a defesa do bem-comum que é a qualidade do ar. Diferenças que se revelam nas maiores médias alcançadas (maior predisposição para aceitar medidas mais duras que implicam maiores custos financeiros no uso do automóvel) entre os residentes do Centro Histórico, das Zonas de Expansão Residencial 50-60 e 60-70 e da Periferia Norte. No extremo oposto encontramos os residentes da zona de Expansão Residencial 80-90, da Charneira Oriental, do Arco Ribeirinho Ocidental e da Periferia Oriental. Finalmente, com valores intermédios encontram-se os residentes da Zona de Expansão Central Terciária e da Charneira Ocidental.

Interessa encontrar melhores explicações para estas diferenças que certamente surgirão quando cruzarmos as dimensões da atribuição de prioridades com outras variáveis de caracterização sociográfica, mas para já fica a ideia de que os residentes de zonas cujo estacionamento é, ainda relativamente pouco controlado, parecem mais avessos ao aumento de custos. Ao contrário, nas zonas onde o estacionamento pago é já uma realidade para os não residentes, os residentes tendem a concordar com esse aumento de custos, talvez porque têm já consciência da isenção a que têm direito e dos benefícios que uma cidade mais desafogada (com menos automóveis a ocupar o espaço público) pode representar.

Figura 39 – Factor (ACP) 3 – Prioridade às condições de mobilidade colectiva na cidade



Finalmente, o factor 3 (prioridade às condições de mobilidade colectiva) tende, tal como o primeiro, a não mostrar-se discriminatório relativamente à zona de residência. Interessa referir, no entanto, as mais altas médias alcançadas pela generalidade dos inquiridos (entre 8,35 e 8,87 numa escala de 1 a 10), muito superiores aos valores atingidos nos dois factores anteriormente analisados.

Esta parece ser a dimensão mais consensual. Para os lisboetas a defesa da qualidade do ar parece incontestavelmente ligada às questões da mobilidade e a solução que a todos apaz parece ser o investimento em transportes de qualidade e em estacionamento acessível nas periferias e nos principais terminais e nós de ligação de transportes públicos da cidade. Uma boa rede de transportes públicos parece, assim, emergir consensualmente como meio caminho para diminuir a intensidade de tráfego na cidade e, conseqüentemente, melhorar a qualidade atmosférica.

Como se relacionam, então, as áreas de acção e as prioridades mais advogadas pelos inquiridos com as suas condições de existência? Começando pela abertura a coercividade, percebemos a partir do quadro 6, que só o status social garante evidência estatística para a diferença de médias. Neste caso as classes de maior status social tendem a rejeitar as soluções impostas coercivamente (leis mais apertadas e maior fiscalização), enquanto as classes de status mais baixo tendem a mostrar-se mais abertas a este tipo de soluções. Já no que diz respeito à idade, ao género e, mesmo, à existência de menores no agregado familiar, parecem não interferir com a maior abertura ou maior resistência à coercividade, tal como se pode entendê-la a partir do índice da Figura 34.

Quadro 6 – Perfil de áreas de acção e prioridades advogadas pelos inquiridos

	Abertura à coercividade		Pré-requisitos da mobilização pública		Acção coerciva para a mudança		Condições de mobilidade e mudança	
Área de residência	P. Norte (+) C.Ocidental (+) C.Oriental (-) E.R.80-90 (-)	n.s.	C Histórico (+) P.Norte (+) C.Oriental (-) E.R. 50-60 (-)	n.s.	C.Histórico (+) E.R. 80-90 (-) A.R.Ocidental (-)	$F(9, 592)$ 2,009 $p = 0,036$	P.Oriental (+) P.Norte (+) E.R. 50-60 (-) C.Oriental (-)	n.s.
Crianças no Agregado Familiar	C/crianças (+)	n.s.	C/crianças (+)	n.s.	C//crianças (+)	n.s.	C/crianças (+)	n.s.
Género	Mulheres (+)	n.s.	Mulheres (+)	$F(1, 585)$ 13,007 $p = 0,000$	Mulheres (+)	n.s.	Mulheres (+)	$F(1, 594)$ 9,992 $p = 0,002$
Grupo etário	> 64 anos (+)	n.s.	< 44 anos (-) > 64 anos (+)	n.s.	< 45 anos (-) > 45 anos (+)	$F(3, 243)$ 4,646 $p = 0,005$	Não discriminatório	n.s.
Status sócio-profissional*	Classes altas (-) Classes baixas (+)	$F(4, 391)$ 2,496 $p = 0,042$	Classes altas (-) Classes baixas (+)	$F(4, 417)$ 4,219 $p = 0,002$	Classes altas (-) Classes baixas (+)	n.s.	Não discriminatório	n.s.
Profissão	Não discriminatório	n.s.	T. Manuais (+) Empregados (+)	n.s.	Não discriminatório	n.s.	Quadros superiores (+)	n.s.
Escolaridade	Não discriminatório	n.s.	S/instrução (+) E.Superior (-)	$F(6, 107)$ 2,444 $p = 0,030$	Não discriminatório	n.s.	Grupos mais e menos escolarizados coincidem (+)	$F(6, 592)$ 3,114 $p = 0,005$

* Resulta do cruzamento da profissão com a escolaridade do respondente

Já quanto aos requisitos para a mobilização pública a favor da defesa da qualidade do ar (tal como expresso no Factor 1 da ACP) mostra evidência estatística de que as mulheres tendem a advogar mais este tipo de soluções, em conjunto com as classes dos extremos do panorama social (classes altas e classes baixas) e os grupos mais e menos escolarizados. Neste caso são as classes intermédias e medianamente escolarizadas que surgem menos convencidas por este tipo de medidas e acções.

Já as acções coercivas (Factor 2 da ACP) são as únicas que mostram alguma relação com a área de residência. De acordo com os resultados nota-se uma maior predisposição para aceitar medidas que implicam maiores custos (no combustível, no estacionamento...) entre os residentes do Centro Histórico, das Zonas de Expansão Residencial 50-60 e 60-70 e da Periferia Norte. A idade é outra das variáveis que parece determinar diferentes posicionamentos nesta questão, mostrando os grupos etários mais velhos maior abertura para aceitar o agravamento de custos, enquanto os grupos etários

mais jovens tendem a mostrar-se mais avessos a pagar para a defesa da qualidade do ar.

Finalmente, a criação de condições para uma mobilidade urbana mais sustentável (criação de parqueamentos nas periferias, melhoria dos transportes públicos e alargamento da rede do metropolitano) parece, de acordo com as diferenças de médias, agradar mais às mulheres do que aos homens. A escolaridade assume, nesta dimensão de prioridades de acção, um papel ambíguo. Com efeito são os grupos de escolarização intermédia que se mostram menos convencidos com este tipo de soluções, enquanto os grupos dos dois extremos (analfabetos e primeiro ciclo do ensino básico e ensino médio e ensino superior) lhes atribuem os mais altos índices de prioridade.

7 – Conclusões

Tratando-se de uma abordagem estritamente sociológica não pretendemos negar a importância das abordagens mais delimitadas a questões objectivas que, tradicionalmente, se têm focado na avaliação de concentrações de substâncias químicas no ambiente, na avaliação dos seus efeitos na saúde humana (sobretudo através do número e taxas de mortalidade e morbilidade), ou do cruzamento dos dois tipos de indicadores. Complementando os resultados do projecto RISKAR LX que, desde o seu início, procurou a multidimensionalidade das questões da poluição atmosférica, com os resultados do inquérito aos lisboetas que aqui se apresentam, procuramos resgatar a componente social deste processo de interacção permanente entre sociedade e ambiente e, assim, contribuir para um retrato mais amplo, mais complexo e integrado deste processo.

Tal como a objectividade crua dos números da mortalidade e morbilidade e dos dados do ambiente físico que lhe podem estar na origem, também o ambiente social (e.g., condições de existência, percepções colectivas, (in)segurança percebida...) detêm efeitos directos e indirectos sobre o ambiente físico e sobre a saúde humana e a qualidade de vida. Clarificar esta ligação ainda pouco valorizada é um dos principais objectivos a que nos propusemos. Como refere, David Harvey, a cidade que temos e a cidade que queremos não pode, afinal, dissociar-se do tipo de laços sociais que nela se desenrolam, da forma como nos relacionamos com a natureza e com o ambiente físico,

dos estilos de vida que exercemos, das tecnologias que usamos, dos valores sociais que defendemos e, mesmo, dos valores estéticos que valorizamos. Neste sentido, “o direito à cidade é muito mais do que a liberdade individual para aceder aos recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos, mudando a cidade” (Harvey, 2008:23).

Com efeito, as consequências das ameaças criadas coletivamente (para o que aqui nos interessa, e como os dados recolhidos parecem sublinhar: as emissões ligadas ao tráfego automóvel na cidade) refletem-se, como também constatámos, nas preocupações de cada cidadão com o bem-estar, a saúde e a qualidade de vida. Produzindo um sentimento de insegurança próprio da sociedade de risco, tal como proposto por Beck (1992), a poluição atmosférica não pode ser temporal, local, ou socialmente controlada ou delimitada a uma área específica, nem tão pouco se pode garantir uma medida exacta para as suas consequências. Esta incerteza difusa, característica da modernidade tardia, resulta certamente, como acreditam os inquiridos e defendem os teóricos, da acção humana (Beck, 1992, Giddens, 1995 [1990], 2009), mas é da acção humana que se espera a minoração e/ou a resolução dos principais problemas ambientais que lhes estão na origem e das principais ameaças que grassam nas cidades. A importância social da poluição atmosférica resulta, por conseguinte, das suas consequências para a saúde pública e da pressão que pode representar para as infraestruturas de saúde, que crescerá tanto mais, quanto menos adaptadas estiverem para lhe responder. Mas simultaneamente, também desta indefinição de fronteiras que a torna uma ameaça global sempre presente, que a todos diz respeito, quer nas origens (e.g., nas práticas de consumo e nos comportamentos), quer nas consequências (na saúde e na qualidade de vida) e nos meios a alocar para lhe responder.

Trata-se, afinal, de uma ameaça constante que aumenta os sentimentos de insegurança e cujas consequências (percebidas ou apenas cogitadas) assumem uma dupla característica que não é estranha às condições da sociedade de risco. Por um lado revelam-se basicamente democráticas, já que dificilmente se delimitam os seus prejuízos e consequências mas, por outro lado, revelam simultânea e indiscutivelmente uma capacidade selectiva evidente através das vulnerabilidades sociais que engastam. Na prática e apesar da qualidade difusa dos seus efeitos, acompanham as iniquidades e hierarquias sociais, afectando, em primeiro lugar, os grupos sociais mais fracos e mais desprotegidos (Beck, 1992; 2010), o que, em Lisboa, corresponde aos residentes do Centro Histórico, de algumas

periferias menos qualificadas (e.g., Periferia Norte), aos mais idosos e menos escolarizados.

Nos últimos anos, as relações entre sustentabilidade e justiça ambiental tendem a ganhar uma importância acrescida e a sua análise conjunta (afinal a ideia mais simples, mas também mais integrada, de sustentabilidade: “just sustainability”) ganha adeptos quer nos meios académicos, quer nos meios políticos e da sociedade civil, (Agyeman e Evans, 2004). Assim, numa altura em que os sinais de crise económica apertam em Portugal, importava, mais do que nunca, aprofundar a questão e focar a análise nas desigualdades sociais e consequentes iniquidades ambientais. Perceber, afinal, quem são os grupos que se mostram mais vulneráveis e como percebem os riscos a que estão sujeitos e correlacionar essa percepção com as diferentes condições de existência: áreas de residência, sexo, idade, *status* sócio-profissional, escolaridade, etc.

Sendo esse o objectivo a que nos propusemos, começamos pela percepção dos problemas ambientais que, como pudemos constatar assumem uma centralidade acrescida entre as preocupações dos lisboetas que os ligam, não exclusivamente, mas sem margem para dúvidas às questões do trânsito e do tráfego automóvel. Para os lisboetas, aliás, o automóvel parece desempenhar o papel de principal “vilão” deste processo, apontado sistemática e invariavelmente como causa de degradação da qualidade do ar e da qualidade de vida. Talvez por isso, as zonas centrais surgem (de acordo com as avaliações/percepções dos inquiridos) como áreas mais críticas e que merecem maior preocupação.

Assim, seja porque estão realmente preocupados com a qualidade do ar que respiram, seja porque preferem assumir uma postura politicamente correcta, seja por responsabilidade cívica, os lisboetas declaram preferir formas de locomoção na cidade mais “ambientalmente sustentáveis”, ainda que, também de acordo com as suas respostas, essa preferência não pareça repercutir-se nas suas práticas quotidianas. Se os transportes preferidos são, em geral, os que causam menos impactos ambientais (andar a pé, bicicleta, metro...), o uso efectivo acontece exactamente com os meios de locomoção que eles próprios apontam como fonte de maiores estragos ambientais (e.g., automóveis, autocarros). Tratar-se-á, sem dúvida, do (Value-Action gap) já referido por muitos autores (Thornton, 2009), mas também, certamente, porque as políticas e os meios (e.g., transportes públicos), como também já referimos não fomentam a mudança. Assim, poderá não ser tanto a acomodação a práticas já enraizadas, mas sim a insuficiência na disponibilização/qualidade dos serviços de transportes públicos que não ajudarão a uma mudança efectiva de comportamentos.

Que variáveis explicam, então, as diferentes posturas que, apesar de dificilmente ultrapassarem o plano dos discursos, não deixam de apontar para uma consciencialização diferenciada dos problemas e da necessidade de os ultrapassar. Se o alto grau de preocupação é comum a todos as zonas da cidade, registam-se diferenças significativas sobretudo entre homens e mulheres. As mulheres, como aliás a literatura tem vindo a sublinhar noutros estudos, tendem a preocupar-se mais com o bem-comum (Bickerstaff e Walker, 2011) e, nesta linha, assumem maiores índices de preocupação com as questões da qualidade do ar. Juntam-se-lhes, talvez com motivações diferentes que o inquérito não permite especificar, os grupos mais letrados (eventualmente mais conscientes do risco que a poluição atmosférica representa) e os grupos mais velhos (mais fisicamente vulneráveis, mas também mais permeáveis aos sentimentos gerais de insegurança que a fluidez e a intangibilidade da poluição atmosférica proporciona).

Mas se a preocupação com a qualidade do ar tende a ser geral e não discriminatória das várias áreas residenciais da cidade, já os efeitos percebidos do trânsito automóvel e a própria percepção da sua circulação não deixam margem para dúvidas da sua localização específica, apontando significativamente para as zonas centrais. Facto que só em parte coincide com a posse de veículos automóveis que, neste caso, cresce sobretudo nas zonas periféricas onde, certamente, existem mais condições de estacionamento. A vulnerabilidade à poluição atmosférica, dependendo em elevado grau das práticas quotidianas (e.g., fumo do tabaco), não deixa, assim, de relacionar-se igualmente com as condições de existência marcadas, neste caso específico, pelo local de residência, mas também pela maior ou menor proximidade a espaços verdes que, por sua vez, podem revelar-se de diferentes dimensões. São, com efeito, os residentes das zonas limítrofes do Parque de Monsanto (Arco Ribeirinho Ocidental e Expansão Residencial 60-70) que mais declaram viver perto das áreas verdes de grandes dimensões, sentindo-se, por isso, mais protegidos dos riscos que a poluição atmosférica representa.

Por seu turno, os lisboetas que mais se queixam do trânsito (os que maioritariamente residem nas áreas centrais, nomeadamente nos eixos da avenida da Liberdade e da Avenida Almirante Reis) são também aqueles que se sentem mais informados, seja porque, de facto, existe mais informação disponível (e.g. painéis electrónicos), seja porque aqui vivem cidadãos mais capacitados (com maiores recursos escolares e sociais) para conseguir e interpretar essa informação. Neste âmbito, são os lisboetas mais jovens e os que têm ainda

filhos menores que clamam por mais informação (não estivessem, por esse facto, também mais preocupados com o futuro). Para a informação de que dispõem, os lisboetas apontam como fontes primordiais, sobretudo, os *media* (a televisão em primeiro lugar), mas advogam um papel mais interveniente na produção e divulgação de informação do poder político (antes de mais o município e as freguesias e, num segundo plano, o Ministério do Ambiente), cujos desempenhos surgem, neste âmbito e a julgar pelas respostas dos inquiridos, muito abaixo do desejável.

Em geral, no entanto, a esmagadora maioria dos inquiridos tende a considerar-se mal informado sobre as questões da qualidade do ar e tendo em conta esta situação de escassez informativa, a avaliação relativa da qualidade do ar da cidade perde terreno, quer se comparada com o resto do país, quer se comparada com o nível infra-cidade, aferido pela avaliação da qualidade do ar da rua onde residem os inquiridos. Na linha do que tem sido reportado por outros inquéritos relativos às questões do ambiente (*e.g.*, Almeida, 2000; 2004), os lisboetas valorizam, sobretudo, o ambiente próximo (a sua rua) que surge como reduto de qualidade em contraponto com outras áreas da cidade (mais distantes) onde se acredita, se verificarão situações mais preocupantes. Ar de melhor qualidade, afinal, só se poderá encontrar fora da cidade (longe dos problemas de tráfego urbano de que todos se queixam). Daí que se acredite que o país, em geral, possa manter níveis de qualidade superiores. Não espanta, portanto, que nesta óptica de valorização do ambiente próximo em detrimento do ambiente global da cidade, as áreas centrais exibam valores menos díspares. Afinal dificilmente se acredita que nas imediações da avenida da Liberdade se usufrua de ar de melhor qualidade do que as áreas menos centrais da cidade de Lisboa.

Responsabilizando pela manutenção/recuperação da qualidade do ar urbano o Ministério do Ambiente e a Câmara Municipal de Lisboa antes de qualquer outra instituição e isentando (por omissão) o ministério da Saúde, importa referir que, apesar disso, 41% dos inquiridos afirmam já ter-se sentido mal devido à poluição atmosférica. Mais uma vez, se a área de residência deste inquiridos não parece ter grande influência para reportarem (ou não reportarem) episódios de mal-estar relacionados com a poluição do ar, mas sim por onde circulam. O caso muda de figura quando sistematizada a informação recolhida através de uma pergunta aberta. De facto, ficou claro que as áreas da cidade mais citadas pelos inquiridos (onde, de facto, ocorreram

esses episódios de mal-estar) são, sem margem para dúvidas e de forma esmagadora, o Centro Histórico e a área de Expansão Central Terciária. Mais uma vez, portanto, surgem as áreas mais sobrecarregadas pelo tráfego automóvel que é, aliás, a origem do mal-estar mais referida pelos inquiridos.

Contudo, na esteira do que também tem vindo a ser registado para a população portuguesa, os lisboetas mostram-se pouco interventivos e, apesar dos episódios de mal-estar que declaram, poucos são aqueles que reagiram protestando, ou contactando a administração (0,4%). A maioria dos inquiridos respondeu que, ou foi para casa, ou saiu do local onde se encontrava, ou recorreu aos serviços de saúde. Talvez essa tendência para a passividade explique porque, mesmo declarando-se fumador, mesmo assumindo que se fuma em sua casa, poucos são os inquiridos que se mostram avessos à regulação do fumo do tabaco, exibindo a lei anti-tabágica avaliações incontestavelmente positivas. Os inquiridos parecem não confiar neles próprios para mudar de hábitos (pelo menos no que respeita ao tabaco) e preferem legislação que garante que, pelo menos em determinadas condições, sejam impedidos de fumar.

As vulnerabilidades e os recursos dos lisboetas no que diz respeito à qualidade do ar parecem, assim, ser multifacetadas e depender de uma miríade de variáveis nem sempre de fácil interpretação. Importava, então, aprofundar um pouco mais o seu posicionamento relativo à regulação da qualidade do ar e sobre as acções que, do seu ponto de vista, melhor podem responder às necessidades. De acordo com os resultados que obtivemos, os lisboetas parecem abertos a qualquer tipo de intervenção para garantir melhores padrões de qualidade atmosférica, ainda que, de um modo geral, tendam a mostrar maiores reticências quando se trata de impor, mais do que direccionar ou sensibilizar para a mudança.

Em geral, os lisboetas que se mostram relativamente abertos a uma maior coercividade legislativa que permita garantir a qualidade do ar que respiram pelo aumento de imposição legislativa, estão entre os grupos de menor status social. Quando se especificam as acções, no entanto, a maior aceitação a medidas como o aumento de custos de combustível e de estacionamento cresce entre os residentes do Centro Histórico e entre os grupos etários mais velhos. Num e noutro caso, afinal, os que menos usufruem dos benefícios do trânsito automóvel, mas, simultaneamente, mais vulneráveis estão aos seus efeitos.

Já no que diz respeito às dimensões que denominámos por criação de “pré-requisitos para a mudança”, que envolvem acções menos coercivas e tão diversas como a criação de mais ciclovias, de redes pedonais, de benefícios fiscais para veículos não poluentes, de mais espaços verdes, etc. parecem incutir menor resistência na generalidade (alcançando graus de concordância substancialmente maiores entre os inquiridos) mas, mais uma vez, acentua-se a sua apologia entre os mesmos grupos sociais a que, desta feita, se juntam as mulheres que, mais uma vez, parecem assumir mais a salvaguarda do bem-comum, pelo menos, quando este está associado à saúde.

As medidas mais consensuais, no entanto, são as que mais se relacionam, uma vez mais, com o tráfego automóvel que, também neste caso, garantem a quase unanimidade. O trânsito é, assim, qualquer que seja a perspectiva que analisemos e qualquer que seja o ponto de vista que tomemos, o “grande vilão” apontado pelos lisboetas, que lhes merece maior atenção e para o qual advogam mais medidas de regulação restritivas e não restritivas. Fundamentalmente, os lisboetas parecem apontar claramente para a necessidade de reduzir a sua presença e as emissões que provocam.

8 – Referências

- Almeida, João Ferreira de (coord.) (2000), *Os Portugueses e o Ambiente: 1º Inquérito Nacional às Representações e Práticas dos Portugueses sobre o Ambiente*, Oeiras, Celta Editora.
- Almeida, João Ferreira de (coord.) (2004), *Os Portugueses e o Ambiente: 2º Inquérito Nacional às Representações e Práticas dos Portugueses sobre o Ambiente*, Oeiras, Celta Editora.
- Agyeman Julian, Robert Bullard, and Bob Evans (2002) “Exploring the nexus: bringing together sustainability, environmental justice and equity”, *Space and Polity*, 6: 77-90.
- Agyeman, Julian and Bob Evans (2004), “Just sustainability: the emerging discourse of environmental Justice in Britain”, *The Geographical Journal*, 170(2): 155-164.
- Beck, Ulrich (1992 [1986]), *Risk Society: Towards a New Modernity*, Londres, Newbury Park e Nova Deli, Sage Publications.
- Beck, Ulrich (2010), “Climate for change, or how to create a green modernity?”, *Theory, Culture & Society*, 27 (2/3): 254–266
- Beck, Ulrich, Anthony Giddens, Scott Lash (1994) *Reflexive Modernization. Politics, Tradition and Aesthetics in the Modern Social Order*. Stanford University Press.
- Bickerstaff, Karen, e Gordon Walker (2001), “Public understandings of air pollution: the

- localisation of environmental risk”, *Global Environmental Change*, 11: 133-145.
- Fraga, Sílvia, *et. al.* (2006), “Tabagismo em Portugal”, *Arquivos de Medicina*, 19 (5-6): 207-229.
- Frey, Klaus (2002), “Democracia e sustentabilidade das cidades na era digital”, *Actas do I Encontro da Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade*, Indaiatuba-SP, Brasil, s/ed.
- Giddens, Anthony (1995 [1990]), *As Consequências da Modernidade*, Oeiras, Celta.
- Giddens, Antony (2009), *The Politics of Climate Change*, Cambridge, Polity Press.
- Guerra, João (2011), *Municípios, Participação e Sustentabilidade - Dinâmicas Locais de Imperativos Globais (Tese de Doutoramento)*, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais.
- Harvey, David (2008), “The Right to the City”, *New Left Review*, 53: 23-40.
- Heinelt, Hubert, *et al.* (2006), *Governance for Sustainability*, Darmstadt Erkner, G-FORS.
- Just, Flemming e Ingo Heinz (2000), “Do ‘soft’ regulation matter?”, in F. Brower e P. Lowe (Orgs.), *CAP regimes and the European countryside*, Oxon, CABI Publishing: 241-255.
- Lima, Aida Valadas de, e João Guerra (2004a), “Ambiente e cidadania: dimensões da mobilização ambiental em quatro países europeus”, in Luisa Lima, Manuel Villaverde Cabral e Jorge Vala (Orgs.), *Ambiente e Desenvolvimento*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais:113-156.
- Lima, Aida Valadas de, e João Guerra (2004b), “Degradação ambiental, representações e Novos Valores Ecológicos”, in João Ferreira de Almeida (Org.), *Os Portugueses e o Ambiente – II Inquérito Nacional às Representações e Práticas dos Portugueses sobre o Ambiente*, Oeiras, Celta Editora:7-64.
- Moore, Julianne (1990). "Lists and Numbers: Effects on Public Policy?" *Health and Environment Digest*, 4(2): 1-3.
- Schmidt, Luísa, Susana Valente e João Pinheiro (2000), “ País, Retrato e Desejo”, in Almeida, João Ferreira de (Coord.), *Os Portugueses e o Ambiente – I Inquérito Nacional às Representações e Práticas dos Portugueses sobre o Ambiente*, Oeiras, Celta Editora: 33-102.
- Schmidt, Luísa, Mónica Truninger e Susana Valente (2004), “Problemas ambientais, prioridades e quadro de vida”, in Almeida, João Ferreira de (Coord.), *Os Portugueses e o Ambiente – II Inquérito Nacional às Representações e Práticas dos Portugueses sobre o Ambiente*, Oeiras, Celta Editora: 65-172.
- Schmidt, Luísa, Joaquim Gil Nave e João Guerra (2010), *Educação Ambiental – Balanço e Perspectivas para uma Agenda mais Sustentável*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais.
- Precioso, José, *et. al.*(2009), “Estado actual e evolução da epidemia tabágica em Portugal e na Europa”, *Acta Médica Portuguesa*, 22: 335-348.
- Rotko, Tuulia (2004), *Social Aspects of Air Pollution: Sociodemographic Differences in Exposure, Perceived Annoyance and Concern about Air Pollution*, Helsinki, National Public Health Institute.
- Thornton, Alex (2009), *Public attitudes and behaviours towards the environment – tracker survey: A report to the Department for Environment, Food and Rural Affairs*,

Londres, Defra.

WHO (2006), *WHO Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide - Global update 2005 - Summary of risk assessment (WHO/SDE/PHE/OEH/06.02)*, Geneva, WHO Press.

WHO (2009), *Milestones in Health Promotion – Statements from Global Conferences*, Geneva, World Health Organization.

ANEXO I – QUESTIONÁRIO

Boa tarde/ noite! Sou entrevistador de uma empresa de estudos de mercado, a **GfK Metris**, e estamos a realizar um **inquérito aos lisboetas sobre qualidade do ar**. Importa-se de responder a um pequeno questionário? Desde já agradeço a sua colaboração. Asseguro-lhe que todas as respostas são confidenciais sendo os dados tratados como um todo e nunca individualmente.

F.1 REGISTAR A **FREGUESIA** DA RESIDÊNCIA:

REGISTAR CÓDIGO DA FREGUESIA DA FOLHA DE QUOTAS _____

F.2 REGISTAR A ZONA DE QUOTAS: _____

SELECÇÃO DO ENTREVISTADO

D.1 Diga-me, por favor, contando consigo quantas pessoas fazem parte do seu agregado familiar?

_____ PESSOAS

[SE VIVE SOZINHO – VER D.1 - NÃO PERGUNTAR]

D.2 E dessas pessoas quantas têm menos de 12 anos?

_____ MENORES DE 12 ANOS

D.3 E das pessoas que vivem consigo, quantas têm mais de 12 e menos de 18 anos?

_____ MAIORES DE 12 E MENORES DE 18 ANOS

D.4 E quantas das pessoas que fazem parte do seu agregado familiar **[VER D.1]** é que têm actividade económica, isto é, quantas é que trabalham, quer por conta própria, quer por conta de outrem?

_____ PESSOAS

PROBLEMAS AMBIENTAIS, HABITAÇÃO E DESLOCAÇÕES CASA-TRABALHO

P.1 Qual a sua preocupação com os seguintes problemas de Lisboa?

[RODAR FRASES] [LER ESCALA EM CADA FRASE] [NÃO LER 'OUTROS']

	NENHUMA	POUCA	ALGUMA	MUITA	Ns/Nr
POLUIÇÃO DO AR.....	1.....	2.....	3.....	4.....	99
RUÍDO	1.....	2.....	3.....	4.....	99
POLUIÇÃO DO RIO TEJO.....	1.....	2.....	3.....	4.....	99
LIMPEZA E HIGIENE URBANA	1.....	2.....	3.....	4.....	99
GESTÃO DE ESGOTOS	1.....	2.....	3.....	4.....	99
TRÂNSITO/ CONGESTIONAMENTO AUTOMÓVEL.....	1.....	2.....	3.....	4.....	99
EXCESSO DE CONSTRUÇÃO	1.....	2.....	3.....	4.....	99
FALTA DE ESPAÇOS VERDES	1.....	2.....	3.....	4.....	99
OCUPAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO PELOS CARROS.....	1.....	2.....	3.....	4.....	99
OUTRA 1:	1.....	2.....	3.....	4.....	
OUTRA 2:	1.....	2.....	3.....	4.....	

P.2 Na sua opinião, quais as três principais fontes de poluição do ar em Lisboa?

[ESCREVER TUDO O QUE O ENTREVISTADO DISSER]

1. _____
2. _____
3. _____

P.3 Qual(is) o(s) meio(s) de deslocação que mais utiliza no seu dia a dia?

[SE INDICAR APENAS UMA ALTERNATIVA INSISTIR SE HABITUALMENTE NÃO UTILIZA MAIS DO QUE UMA]

[VÁRIAS RESPOSTAS POSSÍVEIS]

P.4 E qual ou quais os seus meios de transporte preferidos? **[VÁRIAS RESPOSTAS POSSÍVEIS]**

	P.3 MAIS UTILIZADOS	P.4 PREFERIDOS
A PÉ	1.....	1
AUTOCARRO	2.....	2
BICICLETA	3.....	3
MOTORIZADA	4.....	4
CARRO/ AUTOMÓVEL	5.....	5
COMBOIO	6.....	6
METRO	7.....	7
TÁXI	8.....	8
BARCO	9.....	9
OUTRAS - P.3	98.....	98
OUTRAS - P.4	98.....	98
Ns/ NR (NÃO LER)	99.....	99

P.5 No que respeita à existência de Espaços Verdes, como classifica os arredores da sua casa.

[LER OPÇÕES DE RESPOSTA E REGISTAR APENAS UMA] [NÃO LER 'OUTROS']

CASA SITUADA PERTO DE UM ESPAÇO VERDE DE GRANDES DIMENSÕES	1
CASA SITUADA PERTO DE UM PEQUENO ESPAÇO VERDE	2
CASA SEM NENHUM ESPAÇO VERDE POR PERTO	3
OUTRA. QUAL?	8
Ns/ NR (NÃO LER)	9

P.6 Relativamente ao Trânsito, considera que a sua casa se situa junto a uma zona...

[LER OPÇÕES DE RESPOSTA E REGISTAR APENAS UMA]

COM MUITO TRÂNSITO	1
COM ALGUM TRÂNSITO	2
COM POUCO TRÂNSITO	3
SEM TRÂNSITO	4
Ns/ NR (NÃO LER)	9

INFORMAÇÃO E AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DO AR

P.7 Até que ponto se sente informado sobre as questões da poluição do ar em Lisboa?

[LER OPÇÕES DE RESPOSTA E REGISTAR APENAS UMA]

NADA INFORMADO.....	1 → P.9
POUCO INFORMADO.....	2 → P.8
RAZOAVELMENTE INFORMADO	3 → P.8
MUITO INFORMADO	4 → P.8
Ns/ Nr (NÃO LER)	9 → P.8

P.8 E onde obtém essa informação? **[NÃO SUGERIR NADA] [VÁRIAS RESPOSTAS POSSÍVEIS]**

JORNAIS E REVISTAS	1
RÁDIO	2
TELEVISÃO.....	3
INTERNET	4
PAINÉIS INFORMATIVOS ELECTRÓNICOS	5
GRUPOS AMBIENTALISTAS.....	6
SERVIÇOS DE SAÚDE.....	7
CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA	8
MINISTÉRIO DO AMBIENTE	9
VIZINHOS /COLEGAS /AMIGOS	10
OUTRAS FONTES DE INFORMAÇÃO.....	98
Ns/NR (NÃO LER)	99

P.9 Gostaria de ter mais informação sobre a qualidade do ar em Lisboa?

SIM	1
NÃO	2

P.10 E das seguintes fontes de informação indique as que, na sua opinião, deveriam fornecer informação sobre a qualidade do ar em Lisboa.

[LER OPÇÕES DE RESPOSTA] [VÁRIAS RESPOSTAS POSSÍVEIS] [NÃO LER 'OUTROS']

JORNAIS E REVISTAS.....	1
RÁDIO	2
TELEVISÃO	3
INTERNET	4
PAINÉIS INFORMATIVOS ELECTRÓNICOS.....	5
GRUPOS AMBIENTALISTAS	6
SERVIÇOS DE SAÚDE.....	7
CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA.....	8
A SUA JUNTA DE FREGUESIA	9
MINISTÉRIO DO AMBIENTE.....	10
VIZINHOS /COLEGAS /AMIGOS.....	11
OUTRAS FONTES DE INFORMAÇÃO.....	98
Ns/NR (NÃO LER)	99

P.11 De acordo com a sua experiência/ conhecimento como classificaria a qualidade geral do ar em Portugal ... e em Lisboa ... e no seu bairro ou na sua rua? Responda, por favor, independente a cada uma das zonas.

[LER ESCALA]

	MUITO BOA	BOA	RAZOÁVEL	MÁ	MUITO MÁ	Ns
EM PORTUGAL	5	4	3	2	1	9
EM LISBOA	5	4	3	2	1	9
NA SUA RUA	5	4	3	2	1	9

P.12 De acordo com a sua opinião, num futuro próximo, a poluição do ar em Lisboa vai...

[LER OPÇÕES DE RESPOSTA E REGISTAR APENAS UMA]

PIORAR	1
MANTER-SE	2
MELHORAR.....	3
Ns/ NR (NÃO LER).....	9

P.13 Qual o meio de transporte que, na sua opinião, provoca mais poluição em Lisboa?

[LER OPÇÕES DE RESPOSTA E REGISTAR APENAS UMA] [NÃO LER 'OUTROS']

A PÉ	1
AUTOCARRO	2
BICICLETA.....	3
MOTORIZADA/ MOTOS	4
CARRO/ AUTOMÓVEL.....	5
COMBOIO.....	6
METRO.....	7
TÁXI	8
BARCO	9
OUTRA. QUAL?	98
Ns/ NR (NÃO LER)	99

P.14 Comparando com o ar exterior em Lisboa, normalmente a qualidade do ar interior em sua casa parece-lhe...

[LER OPÇÕES DE RESPOSTA E REGISTAR APENAS UMA]

PIOR.....	1
IGUAL	2
MELHOR	3
Ns/ NR (NÃO LER)	9

P.15 Indique três das que considera ser as principais fontes de poluição do ar interior.

[ESCREVER TUDO O QUE O ENTREVISTADO DISSER]

1. _____
2. _____
3. _____

P.16 E qual lhe parece ser a forma de deslocação em que as pessoas ficam mais expostas à poluição do ar?

[LER OPÇÕES DE RESPOSTA E REGISTAR APENAS UMA] [NÃO LER 'OUTROS'] [RODAR FRASES]

A PÉ	1
AUTOCARRO	2
BICICLETA.....	3
MOTORIZADA.....	4
CARRO/ AUTOMÓVEL.....	5
COMBOIO.....	6
METRO.....	7
TÁXI.....	8
BARCO	9
OUTRA. QUAL?	98
NS/ NR (NÃO LER)	99

P.17 Relativamente às seguintes afirmações sobre a poluição do ar em Lisboa, por favor indique o seu grau de concordância? **[RODAR FRASES]**

	[LER ESCALA EM CADA FRASE]				
	DISCORDO	DISCORDO	CONCORDO	CONCORDO	Ns
	TOTALMENTE	EM PARTE	EM PARTE	TOTALMENTE	Nr
É PRECISO FAZER LEIS MAIS APERTADAS PARA DEFENDER A QUALIDADE DO AR.....	4	3	2	1	9
É PRECISO MAIS FISCALIZAÇÃO PARA FAZER CUMPRIR AS LEIS JÁ EXISTENTES	4	3	2	1	9
É PRECISO CRIAR INCENTIVOS FISCAIS PARA AS PESSOAS OPTAREM POR TECNOLOGIAS MENOS POLUENTES	4	3	2	1	9
É PRECISO APOSTAR EM AÇÕES PEDAGÓGICAS E INFORMATIVAS SOBRE OS IMPACTOS DA POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	4	3	2	1	9
É PRECISO QUE AS PESSOAS UTILIZEM MENOS O AUTOMÓVEL NO CENTRO DAS CIDADES	4	3	2	1	9

P.18 Na sua opinião quem deve assumir a principal responsabilidade pela qualidade do ar em Lisboa?

[RODAR FRASES] [LER OPÇÕES DE RESPOSTA E PODE REGISTAR DUAS OPÇÕES] [NÃO LER 'OUTROS']

O MINISTÉRIO DO AMBIENTE.....	1
A CÂMARA MUNICIPAL	2
A JUNTA DE FREGUESIA.....	3
O GOVERNO NACIONAL EM GERAL	4
AS AUTORIDADES POLICIAIS.....	5
O MINISTÉRIO DA SAÚDE	6
OUTRA. QUAL?	98
NS/ NR (NÃO LER)	99

P.19 Numa escala em que 1 corresponde a um grau de prioridade mínima e 10 corresponde a um grau de prioridade máxima, por favor indique a sua posição relativamente às seguintes medidas para controlar ou minorar os efeitos da poluição atmosférica. **[RODAR FRASES] [NÃO LER 'OUTROS']**

	MÍNIMA	MÁXIMA	NS/NR
CRIAR MAIS REDES PEDONAIS	01 ... 02 ... 03 ... 04 ... 05 ... 06 ... 07 ... 08 ... 09 ... 10 ... 99		
PARTILHA DE AUTOMÓVEIS ENTRE VÁRIAS PESSOAS COM O MESMO ITINERÁRIO	01 ... 02 ... 03 ... 04 ... 05 ... 06 ... 07 ... 08 ... 09 ... 10 ... 99		
BENEFÍCIOS FISCAIS PARA OS VEÍCULOS ELÉCTRICOS.....	01 ... 02 ... 03 ... 04 ... 05 ... 06 ... 07 ... 08 ... 09 ... 10 ... 99		
MELHORIA DE TRANSPORTES PÚBLICOS	01 ... 02 ... 03 ... 04 ... 05 ... 06 ... 07 ... 08 ... 09 ... 10 ... 99		
MAIS ESTACIONAMENTO NA PERIFERIA E PERTO DOS TERMINAIS DE TRANSPORTES PÚBLICOS	01 ... 02 ... 03 ... 04 ... 05 ... 06 ... 07 ... 08 ... 09 ... 10 ... 99		
criação de mais espaços verdes na cidade	01 ... 02 ... 03 ... 04 ... 05 ... 06 ... 07 ... 08 ... 09 ... 10 ... 99		
criar zonas livres de automóveis.....	01 ... 02 ... 03 ... 04 ... 05 ... 06 ... 07 ... 08 ... 09 ... 10 ... 99		
criação de zonas livres de automóveis no centro de Lisboa.....	01 ... 02 ... 03 ... 04 ... 05 ... 06 ... 07 ... 08 ... 09 ... 10 ... 99		
AUMENTO DO PREÇO DA GASOLINA E GASÓLEO DESDE QUE SEJA PARA MELHORAR OS TRANSPORTES PÚBLICOS.....	01 ... 02 ... 03 ... 04 ... 05 ... 06 ... 07 ... 08 ... 09 ... 10 ... 99		
REDUZIR OS LIMITES DE VELOCIDADE NA CIDADE	01 ... 02 ... 03 ... 04 ... 05 ... 06 ... 07 ... 08 ... 09 ... 10 ... 99		
AUMENTAR AS TARIFAS DE ESTACIONAMENTO	01 ... 02 ... 03 ... 04 ... 05 ... 06 ... 07 ... 08 ... 09 ... 10 ... 99		
AUMENTAR A FISCALIZAÇÃO DO ESTACIONAMENTO ILEGAL	01 ... 02 ... 03 ... 04 ... 05 ... 06 ... 07 ... 08 ... 09 ... 10 ... 99		
AUMENTAR A REDE DE METRO	01 ... 02 ... 03 ... 04 ... 05 ... 06 ... 07 ... 08 ... 09 ... 10 ... 99		
OUTRO. QUAL?	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 99		

QUALIDADE DO AR E EFEITOS NA SAÚDE E QUALIDADE DE VIDA

P.20 Já alguma vez se sentiu afectado pela má qualidade do ar em Lisboa?

SIM 1 → **P.21**

NÃO 2 → **P.27**

P.21 Em que zona da cidade de Lisboa? **[REGISTAR TUDO O QUE O ENTREVISTADO DISSER]**

P.22 Identificou a origem do mal-estar?

SIM 1 → **P.23**

NÃO 2 → **P.24**

P.23 Qual era a origem do mal-estar? **[REGISTAR TUDO O QUE O ENTREVISTADO DISSER]**

P.24 De que modo se sentiu afectado pela má qualidade do ar em Lisboa? **[NÃO LER E REGISTAR UMA RESPOSTA APENAS]**

IRRITAÇÃO NA GARGANTA .	01
IRRITAÇÃO DA PELE	02
DIFICULDADES RESPIRATÓRIAS.....	03
IRRITAÇÃO DOS OLHOS.....	04
TOSSE.....	05
DORES DE CABEÇA.....	06
MAU CHEIRO.....	07
OUTRA. QUAL?	98
NS/ NR (NÃO LER).....	99

P.25 Em que altura do ano aconteceu? **[LER OPÇÕES DE RESPOSTA E PODE REGISTAR VÁRIAS]**

PRIMAVERA	1
VERÃO	2
OUTONO.....	3
INVERNO	4
TODAS	5
Ns/ NR (NÃO LER).....	9

P.26 Como reagiu ao mal-estar causado pela má qualidade do ar em Lisboa?

[NÃO LER E REGISTAR UMA RESPOSTA APENAS]

FUI PARA CASA	01
RECORRI AOS SERVIÇOS DE SAÚDE	02
TELEFONEI PARA A CÂMARA MUNICIPAL.....	03
CONTACTEI OS SERVIÇOS DO MINISTÉRIO DO AMBIENTE	04
NÃO FIZ NADA.....	97
OUTRA. QUAL?	98
Ns/ NR (NÃO LER).....	99

P.27 É fumador?

SIM	1
NÃO	2

P.28 Você ou alguém da sua família costuma fumar em casa?

SIM	1
NÃO	2

P.29 Em relação à lei que restringe o fumo do tabaco em locais públicos, considera que os seus resultados têm sido...

[LER OPÇÕES DE RESPOSTA E REGISTAR APENAS UMA]

MUITO NEGATIVOS	1
BASTANTE NEGATIVOS.....	2
IRRELEVANTES	3
BASTANTE POSITIVOS.....	4
MUITO POSITIVOS.....	5
Ns/ NR (NÃO LER).....	9

DADOS DE CARACTERIZAÇÃO

D.5 Diga-me por favor qual é a sua idade?

_____'_____' ANOS

D.6 GÉNERO:

MASCULINO.....	1
FEMININO	2

D.7 Diga-me por favor qual a sua condição perante o trabalho. **[LER OPÇÕES DE RESPOSTA E REGISTAR APENAS UMA]**

ACTIVO..... 01
 REFORMADO..... 02
 DESEMPREGADO..... 03
 ESTUDANTE..... 04
 OCUPA-SE DAS TAREFAS DO LAR..... 05
 OUTRA. QUAL? 98

D.8 E diga-me agora qual sua actual profissão ou a última que exerceu.

[REGISTAR TUDO O QUE O ENTREVISTADO DISSER] [INSISTIR PARA OBTER UMA RESPOSTA O MAIS DETALHADA POSSÍVEL]

D.9 Diga-me por favor qual a situação na sua profissão. **[LER OPÇÕES DE RESPOSTA E REGISTAR APENAS UMA]**

PATRÃO/ EMPRESÁRIO01 → **D.10**
 TRABALHADOR POR CONTA PRÓPRIA02 → **D.11**
 TRABALHADOR POR CONTA DE OUTREM03 → **D.11**
 OUTRA. QUAL?98 → **D.11**

D.10 E pode dizer-me quantos trabalhadores emprega?

' ____ ' ____ ' TRABALHADORES

D.11 E qual é o nível de instrução mais elevado que concluiu?

SEM GRAU DE INSTRUÇÃO 1
 1º CICLO ENSINO BÁSICO 2
 2º CICLO ENSINO BÁSICO 3
 3º CICLO ENSINO BÁSICO 4
 ENSINO SECUNDÁRIO 5
 ENSINO MÉDIO 6
 ENSINO SUPERIOR..... 7

D.12 Qual é o seu estado civil? **[LER OPÇÕES DE RESPOSTA] [REGISTAR UMA SÓ RESPOSTA]**

CASADO/ UNIÃO DE FACTO 1
 SOLTEIRO 2
 DIVORCIADO/ VIÚVO..... 3

D.13 Em sua casa quantos veículos automóveis existem?

UM 1
 DOIS..... 2
 TRÊS 3
 QUATRO OU MAIS 4
 NENHUM..... 97

D.14 Perto da sua área de residência onde costuma estacionar? **[LER OPÇÕES DE RESPOSTA E REGISTRAR APENAS UMA]**

ESTACIONAMENTO GRATUITO NA RUA	1
ESTACIONAMENTO PAGO NA RUA	2
COM DISTINTIVO DE RESIDENTE DA EMEL NA RUA	3
NUMA GARAGEM PRIVADA	4
NENHUM	97
NS/NR	99

ENTREVISTADOR: NOME: _____ NÚMERO: |__| |__| |__| |__|