

ISCTE

Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa

CIS

Centro de Investigação e de Intervenção Social

*centro de investigação
e de intervenção social*

Estudo de Adesão das Comunidades Locais ao Novo Aeroporto de Lisboa no Campo Tiro de Alcochete (CTA)

Relatório I

**Apresentação dos resultados do inquérito às
comunidades locais**

*Justificação das variáveis, definição dos
indicadores a avaliar e resultados obtidos*

Maria Luísa Pedroso de Lima
(coordenação)

Sibila Marques

Cícero Pereira

Sérgio Moreira

Joana Reis

Lisboa, 9 de Dezembro de 2009

Estudo de Adesão das Comunidades Locais ao Novo Aeroporto de Lisboa

Relatório I

**Apresentação dos resultados do inquérito às
comunidades locais**

*Justificação das variáveis, definição dos
indicadores a avaliar e resultados obtidos*

Sumário executivo

O presente relatório pretende apresentar os resultados do inquérito realizado às comunidades locais nas zonas mais próximas do futuro local de implementação do NAL no CTA. Este inquérito foi realizado a uma amostra representativa das localidades num raio de 10 Km do local de implementação (localidades das freguesias de Santo Estevão, Canha; Santo Isidro de Pegões e Poceirão). Pretende-se que estes resultados complementem aqueles recolhidos a uma escala mais ampla (ao nível concelhio) pelo inquérito realizado no âmbito do EIA. Salientamos que este inquérito é parte integrante de um estudo mais alargado que, para além desta componente quantitativa, contém ainda uma extensa parte que usa metodologias qualitativas (entrevistas a actores-chave e observação das comunidades locais) para avaliação dos impactes associados à futura implementação do NAL no CTA. Todavia, no presente relatório apresentam-se apenas os resultados relativos ao estudo quantitativo (as restantes componentes serão apresentadas em relatórios futuros)

Na construção dos indicadores psicossociais avaliados baseámo-nos sobretudo em duas fontes: 1) o estudo prévio realizado relativo à Adesão das Comunidades Locais em relação ao aeroporto da Ota (Lima, Andrade, Pereira e Marques, 2007); 2) o relatório da consulta pública no *Âmbito da Avaliação Ambiental do Estudo para análise técnica comparada das alternativas de localização do novo aeroporto de Lisboa na zona da Ota e na zona do Campo de Tiro de Alcochete (CTA)* (NAER, 2008).

Neste estudo procurámos explorar os impactos da futura construção do aeroporto no CTA ao nível de dois factores principais: a adesão em relação ao aeroporto e a saúde dos residentes locais. Este último aspecto foi particularmente saliente ao nível da consulta pública, em especial no que toca à sua relação com os possíveis impactos futuros ao nível do ruído causado pelo aeroporto e pela actividade aeroportuária.

Ao nível da adesão, seguimos de perto o estudo anteriormente realizado para a localização da Ota. Em termos gerais, os resultados revelaram uma atitude extremamente favorável em relação ao NAL no CTA. Verificou-se um forte poder de previsão dos factores psicológicos na determinação desta atitude. Neste sentido, salienta-se o papel sobretudo das expectativas e da percepção de risco. O padrão de resultados mostra uma relação positiva e significativa entre a atitude em relação ao NAL e as expectativas de desenvolvimento económico (nacional e local) e de aumento de qualidade de vida e a baixa percepção de risco associada às actividades aeroportuárias.

Por outro lado, a atitude relaciona-se de forma positiva com a percepção de justiça percebida em relação ao processo de decisão e com a percepção de partilha da opinião com os outros residentes na localidade (norma social).

Em termos gerais, verifica-se um padrão congruente com aquele encontrado anteriormente na Ota. No entanto, a atitude em relação ao NAL no CTA parece ainda mais favorável do que na última localização, e a percepção de qualidade ambiental dos residentes é bastante superior no actual estudo.

Os resultados revelam também um padrão muito positivo ao nível das medidas *baseline* de saúde das comunidades locais. Embora se verifiquem algumas diferenças ao nível das freguesias, verifica-se, no geral, um nível muito baixo de sintomas físicos e psicológicos e níveis elevados de bem-estar subjectivo e de percepção global de saúde. Estes indicadores constituem uma base importante de comparação dos impactos psicossociais decorrentes das fases futuras de construção e funcionamento do aeroporto no CTA e deverão ser continuamente monitorizados.

Finalmente, os resultados relativos aos efeitos ao nível do ruído reforçam também este quadro globalmente positivo. Em termos gerais, verificam-se níveis reduzidos de incómodo e sensibilidade em relação ao ruído. No entanto, convém salientar que estas variáveis, sobretudo o incómodo em relação ao ruído, se correlacionam de forma significativa com as medidas de saúde pelo que deverão ser monitorizadas em estudos futuros.

I. Introdução

1. Objectivos

O presente relatório pretende apresentar os resultados do inquérito realizado às comunidades locais relativamente ao Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) no Campo de Tiro de Alcochete (CTA). Estes dados, com um carácter mais específico e localizado nos interesses das comunidades próximas da implementação do aeroporto - num raio de 10 Km da localização do NAL - pretendem ser um complemento à informação recolhida no âmbito da componente sócio-económica e psicossocial do estudo de impacto ambiental em curso - que adopta uma perspectiva mais abrangente, considerando a informação recolhida sobretudo ao nível concelhio.

Em termos gerais, é importante salientar que este inquérito está incluído numa das componentes em estudo neste projecto e que tem os seguintes objectivos gerais:

1. Produzir informação relevante sobre a adesão das comunidades locais ao projecto (residente num raio inferior a 10 Km da zona de implementação do aeroporto), nomeadamente incluindo os seguintes aspectos:
 - a. Avaliação das atitudes e expectativas da população e actores-chave face ao projecto;
 - b. Estudo das comunidades locais atendendo a aspectos psicossociais, incluindo equipamentos existentes, caracterização do modo de vida e identidades territoriais

1) **Componente quantitativa:** inquérito às comunidades residentes num raio de 10 Km da zona futura de implementação do NAL no CTA. Os objectivos específicos desta componente são (1) avaliar a adesão das comunidades locais ao NAL no CTA e seus principais preditores; (2) recolher indicadores que sirvam de *base-line* de variáveis relevantes a monitorizar no futuro (especificamente indicadores relativos aos impactos sobre a saúde e sobre os efeitos do ruído); (3) pretende-se ainda integrar os resultados obtidos neste inquérito às comunidades locais aos residentes mais próximos do NAL (< 10 Km) com os resultados obtidos no inquérito realizado pelo EIA aos concelhos mais próximos da área de implementação.

2) **Componente qualitativa:**

2.1. Entrevistas aos actores-chave locais

2.2. Grupos focalizados com os residentes locais

2.3. Observação do uso [do espaço](#)

A inclusão destas metodologias diferentes de análise qualitativa permite-nos ter uma visão alargada da situação de referência, e um contexto compreensivo para o estudo quantitativo.

Salientamos que, neste primeiro relatório, apresentamos apenas os resultados obtidos através das técnicas de metodologia quantitativa: o inquérito representativo às comunidades locais. Seguidamente, em relatórios futuros, apresentaremos os resultados relativos às outras metodologias de recolha de informação.

2. Estrutura do presente relatório

A estrutura deste inquérito seguiu de perto a estrutura anteriormente adoptada no Estudo de Adesão das Comunidades Locais ao NAL na localização da Ota (Lima e colaboradores, 2007). Todavia, procurou-se também neste estudo considerar as especificidades do processo na localização do CTA.

Na definição dos indicadores relevantes para avaliação da adesão das comunidades locais ao Novo Aeroporto de Lisboa no CTA baseámo-nos essencialmente em três fontes:

- Em primeiro lugar, realizámos uma análise da literatura relevante no sentido de identificar os constructos considerados essenciais para compreender a adesão das comunidades locais. Os estudos já realizados noutros países sobre a adesão de comunidades a projectos de grande dimensão (como um aeroporto) foram aqui fundamentais. Procurámos actualizar a revisão de literatura anteriormente apresentada no âmbito do Estudo de Adesão das Comunidades Locais ao NAL na Ota (Lima et al, 2007)
- Em segundo lugar, procurámos indicadores destes conceitos que nos dessem garantias enquanto instrumentos de medida, isto é, que se mostrassem válidos e precisos. Por isso mesmo, recorreremos a instrumentos já utilizados com sucesso em pesquisas anteriores, nomeadamente no Estudo de Adesão das Comunidades Locais ao NAL na Ota (ex. Lima et al, 2007).
- Em terceiro lugar, procurámos adaptar as medidas utilizadas às especificidades da zona do CTA. Para tal, baseámo-nos nas informações recolhidas no âmbito da *Consulta no Âmbito da Avaliação Ambiental do Estudo para análise técnica comparada das alternativas de localização do novo aeroporto de Lisboa na zona da Ota e na zona do Campo de Tiro de Alcochete (CTA)* (NAER, 2008).

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

A partir da informação recolhida por estas 3 vias foi possível estabelecer o instrumento a utilizar para a recolha da informação. Este primeiro relatório apresenta os resultados obtidos no inquérito representativo à comunidade local residente num raio de 10 Km do local de implementação do NAL no CTA e é composto pelas seguintes partes:

- Justificação teórica dos parâmetros considerados no inquérito;
- Metodologia utilizada: (i) Procedimento amostral e descrição da amostra recolhida; (ii) Selecção dos indicadores e sua justificação psicométrica ;
- Análise dos resultados obtidos:
 - Impactos ao nível da atitude em relação ao NAL: variáveis associadas e principais preditores
 - Impactos ao nível da saúde: os efeitos do ruído
- Principais conclusões

No final deste relatório apresenta-se a versão final deste questionário.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

II. Justificação teórica dos parâmetros considerados no inquérito

A aviação civil tornou-se hoje numa grande indústria que envolve muito mais do que a simples chegada e partida dos aviões. Um grande aeroporto atrai uma variedade ampla de negócios, requer a construção de estradas e infra-estruturas tais como, por exemplo, novas habitações para as pessoas empregadas em actividades ligadas a este empreendimento. As viagens de avião influenciam os negócios e turismo de determinada região e a construção de um aeroporto de larga dimensão determina o desenvolvimento económico acentuado da região onde se implementa (Airports Council International, 2004). No entanto, a construção e o funcionamento de um aeroporto envolve mudanças no meio físico que podem influenciar a qualidade de vida das pessoas expostas (Aziz, Radford & McCabe, 2000).

A construção de um empreendimento desta natureza pode acarretar efeitos psicossociais significativos e que devem ser considerados no processo de decisão. No trabalho anterior que realizámos relativamente à adesão das comunidades locais em relação ao NAL na localização da Ota (ver Lima, Andrade, Pereira & Marques, 2007) apresentámos um modelo detalhado das variáveis psicossociais que estão teoricamente associadas com a atitude em relação ao aeroporto. Neste sentido, destacámos o papel crucial desempenhado pelas expectativas relativas à fase de construção e funcionamento, a percepção dos riscos de viver perto desta infra-estrutura, a percepção de justiça e a confiança social dos actores que nela participam. Por outro lado, enumerámos também um conjunto de variáveis moderadoras que qualificam a relação entre estes diferentes preditores psicossociais e a adesão das comunidades face ao NAL.

Neste trabalho, retomaremos a apresentação deste modelo, procurando enfatizar as relações esperadas entre estas variáveis e a adesão em relação ao NAL no Campo de tiro de Alcochete (CTA). No entanto, neste momento procurámos salientar um outro tipo de impacte que surge frequentemente associado à construção e funcionamento deste tipo de estruturas: os impactes ao nível do bem-estar e da saúde.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

A análise das informações constantes no *Relatório de Consulta no Âmbito da Avaliação Ambiental do Estudo para análise técnica comparada das alternativas de localização do novo aeroporto de Lisboa na zona da Ota e na zona do Campo de Tiro de Alcochete (CTA)* previamente preparado pela NAER (2008) permitiu identificar, de uma forma preliminar, algumas das principais preocupações dos residentes locais da proximidade da construção do NAL no CTA. Alguns dos aspectos identificados são contemplados no modelo psicossocial que apresentámos anteriormente por ocasião do Estudo de Adesão das Comunidades ao NAL na Ota (Lima, Andrade, Pereira & Marques, 2007) e aplica-se no presente contexto. Neste caso, referimo-nos, por exemplo, às expectativas nacionais relativas aos custos económicos, custos ambientais, custos ao nível do ordenamento do território ou às expectativas locais referentes aos possíveis efeitos no ambiente, biodiversidade, emprego, turismo, entre outros. Por outro lado, foram também referidos outros aspectos constantes do modelo psicossocial de Adesão das comunidades: a percepção de justiça processual e a confiança nos actores sociais (ver a Tabela II.1 para uma listagem das principais variáveis psicossociais referidas no Relatório de Consulta referido). A informação recolhida no âmbito desta Consulta Pública legitimou, portanto, as variáveis psicossociais que temos utilizado no estudo desta temática.

No entanto, a análise desta informação preliminar relativa aos possíveis impactos da construção do NAL no CTA salientou um outro aspecto que não incluímos anteriormente: uma preocupação agravada das comunidades vizinhas da zona de implementação do NAL no CTA relativamente aos níveis de ruído associados ao funcionamento do aeroporto e dos aviões e os possíveis efeitos adversos sobre a saúde¹. Este resultado deve ser indicativo que estas variáveis deverão ser alvo de uma preocupação particular no âmbito do presente estudo. Neste sentido, procurámos aprofundar esta temática no inquérito que realizámos junto das comunidades locais.

Tabela II.1. Principais variáveis psicossociais referidas no âmbito da consulta pública

<i>a) Percepção de justiça processual e distributiva</i>
<i>b) Confiança social nos actores envolvidos (com destaque particular para o papel do Governo e dos técnicos)</i>
<i>c) Expectativas nacionais:</i>
<i>a. Custos económicos</i>
<i>b. Custos ambientais</i>

¹ Na verdade, o estudo que realizámos anteriormente em relação ao NAL na Ota pretendeu efectivamente explorar somente as principais variáveis predictoras da *adesão* em relação ao aeroporto. Neste sentido, não pretendeu constituir um estudo de todos os impactos possíveis nas comunidades residentes. No presente estudo, pretendemos fornecer uma descrição mais detalhada dos impactos psicossociais que este tipo de infra-estrutura têm nas comunidades locais. Salientamos que este relatório pretende complementar a informação recolhida ao nível do estudo realizado numa escala mais geral na componente sócio-económica do Estudo de Impacte Ambiental. Assim, neste sentido, para além da adesão, focamo-nos também nos impactos sobre a saúde como um aspecto central a aprofundar.

<i>c. Custos ao nível do ordenamento do território nacional</i>
<i>d) Expectativas locais:</i>
<i>a. Ruído (deve ser dado um destaque especial a este aspecto já que foi referido com especial ênfase pelas comunidades residentes nas áreas vizinhas da zona de implementação do NAL)</i>
<i>b. Ambiente</i>
<i>c. Biodiversidade</i>
<i>d. Agricultura</i>
<i>e. Qualidade da água</i>
<i>f. Quantidade de água disponível</i>
<i>g. Acessibilidades</i>
<i>h. Pressão demográfica</i>
<i>i. Infra-estruturas locais</i>
<i>j. Turismo</i>
<i>k. Actividades económicas</i>
<i>l. Emprego local</i>
<i>m. Identidade local</i>
<i>n. Utilização dos espaços ao ar-livre (ex. desporto)</i>
<i>o. Qualidade de vida</i>
<i>p. Qualidade do ar</i>
<i>q. Património arqueológico</i>
<i>r. Saúde</i>

I.
IntroduçãoII.
Justificação
teóricaIII.
IndicadoresIV.
Análise
qualitativaV.
ReferênciasVI.
Anexos

A presente revisão de literatura organiza-se, assim, em torno de duas partes essenciais:

- Impactos sobre a atitude em relação ao NAL : variáveis associadas e preditores

Consideramos a informação sobre o posicionamento das comunidades face à construção do aeroporto como fundamental neste processo porque permite estabelecer uma ponte entre as necessidades dos cidadãos e as dos proponentes da obra. De facto, um dos problemas comuns em processos deste género prende-se com as diferenças na avaliação da situação pelos técnicos responsáveis pelos estudos de impacto ambiental e pela população local, que sente que os temas que as preocupam não estão incluídos no processo de avaliação técnica. Esta parte do trabalho pretende assim dar voz às preocupações da comunidade de modo a que possam constituir parte integrante do processo de tomada de decisão. Deste modo, o objectivo principal da avaliação do impacte psicossocial é produzir informação sobre o posicionamento e a informação da população relativamente à obra proposta, caracterizando os factores que a modelam.

- Impactos sobre a saúde: os efeitos do ruído

Um dos factores determinantes da saúde das pessoas que habitam as zonas de proximidade de implementação de um grande aeroporto parece ser o ruído devido ao voo dos aviões e às

actividades inerentes a um aeroporto (Universiteit Maastrich, 2002). Este é, assim, um factor determinante a considerar no estudo dos impactes psicossociais da construção de um aeroporto numa determinada localidade.

Seguidamente, apresentamos de forma detalhada a descrição das principais variáveis que se relacionam com cada um destes impactos psicossociais.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

1. Impactos sobre a atitude em relação ao NAL: variáveis associadas e principais moderadores

Em termos psicossociais, o conceito que operacionaliza a adesão das comunidades é a *atitude* em relação ao aeroporto. De acordo com Eagly e Chaiken (1993) a atitude refere-se à “tendência psicológica que se expressa numa avaliação favorável ou desfavorável de uma entidade específica” (p.1). Essa entidade (ou objecto da atitude) será neste caso o novo aeroporto na OTA. A atitude expressa-se sempre por respostas avaliativas que podem ser de vários tipos (Lima, 2001). É habitual encontrar a separação de três modalidades de respostas avaliativas, que correspondem a outras tantas formas de expressão das atitudes:

- Cognitivas (pensamentos, ideias, opiniões ou crenças que ligam o objecto de atitude aos seus atributos ou consequências; por exemplo, achar que a construção do aeroporto vai subir os salários na região);
- Afectivas (emoções e sentimentos provocados pelo objecto de atitude; por exemplo, sentir preocupação relativamente à construção do aeroporto) e;
- Comportamentais (comportamentos ou intenções comportamentais em que as atitudes se podem manifestar; por exemplo, intenção de assinar um abaixo assinado contra a construção do aeroporto).

O conceito de atitude, sendo bastante geral e flexível e fazendo a ponte entre avaliações individuais e as ideias socialmente partilhadas sobre um tema, é assim extremamente útil na caracterização e compreensão das posições das comunidades locais.

À semelhança do que sucede relativamente a outras infra-estruturas (Lima, 2006) a atitude em relação à implantação futura do NAL é influenciada por determinados factores específicos, tanto cognitivos (por exemplo, as ideias acerca das consequências do aeroporto) como afectivos (por exemplo, o receio face aos riscos envolvidos). Com base na literatura e nos estudos realizados noutras projectos de grande dimensão, consideraram-se como preditores fundamentais das atitudes face ao novo aeroporto de Lisboa quatro grandes parâmetros (ver Figura I.1):

- As expectativas relativas ao seu funcionamento;
- A percepção dos riscos de viver perto desta infra-estrutura;
- A percepção de justiça (tanto no modo como decorreu a tomada de decisão relativa à localização do aeroporto como nos seus resultados);
- A confiança social nos actores que nele participaram.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

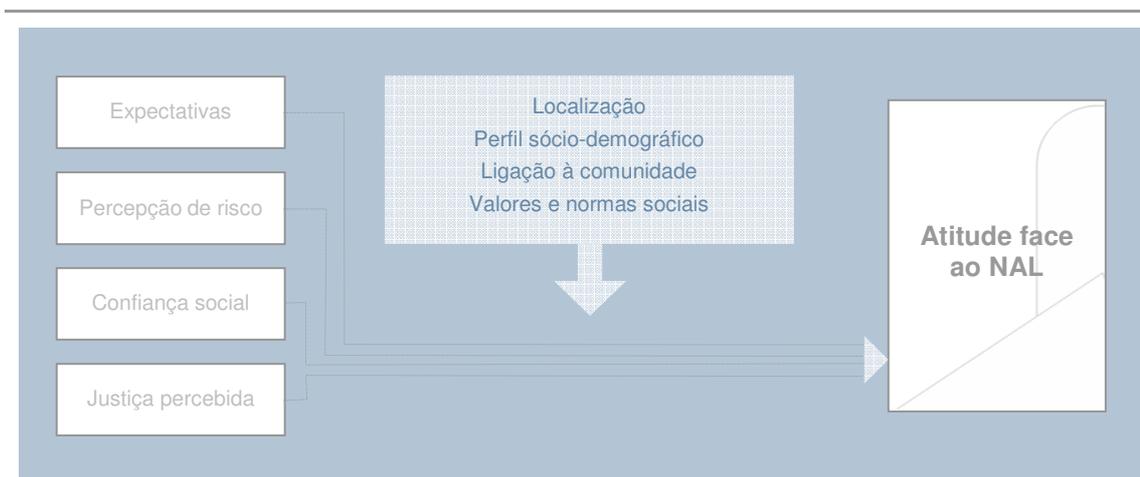
VI.
Anexos

Apesar destes factores desempenharem um papel determinante na construção da atitude das comunidades locais, a investigação tem mostrado que o seu efeito deverá ser moderado por outras variáveis que deverão ser incluídas na análise. Isto quer dizer que a pertença a determinados grupos sociais poderá atenuar ou amplificar o poder preditivo destes parâmetros.

Por exemplo, a percepção de riscos poderá ser um preditor particularmente importante nas zonas mais próximas do local de implantação do NAL, assim como as expectativas poderão ser determinantes na compreensão das atitudes de comunidades mais distantes. Para a identificação destes grupos sociais, consideraram-se os seguintes parâmetros como potenciais moderadores desta relação:

- A localização da comunidade relativamente ao novo aeroporto (por exemplo, a distância, distância percebida e impactos ambientais previsíveis);
- O perfil sócio-demográfico da comunidade (por exemplo, o envolvimento em as actividades económicas relacionadas com o aeroporto);
- A ligação à comunidade (por exemplo, identidade com o lugar, sentido de comunidade e qualidade ambiental percebida da localidade de residência);
- Os valores e normas sociais (por exemplo, as atitudes ambientais e as atitudes sociais e políticas).

Figura I.1. . Representação gráfica do modelo teórico utilizado de predição da atitude em relação ao NAL



Seguidamente, serão descritas com mais detalhe os parâmetros considerados e a sua pertinência no estudo, separando os preditores directos (aos quais se vai dar mais atenção) dos moderadores da relação.

1. 1. Preditores directos da atitude face ao novo aeroporto de Lisboa

1.1. 1. Expectativas

Diversos modelos teóricos das atitudes salientam a importância das expectativas na sua origem (e.g., Fishbein & Ajzen, 1975). Por expectativas entende-se o conjunto de crenças acerca das consequências positivas ou negativas acerca do evento em questão, e que constitui a base racionalizada da sustentação das opiniões. A investigação aplicada a projectos de infra-estruturas polémicas tem mostrado a relevância desta relação. De facto, as atitudes estão relacionadas com os impactes esperados e a importância atribuída a esses impactes em centrais de energia nuclear (Eiser, van der Pligt & Spears, 1986; van der Pligt, Eiser & Spears, 1986), indústrias químicas (O'Hara & Allen, 1995) e incineradoras de resíduos sólidos urbanos (Lima, 2006). Tendo em consideração as características da implementação de uma estrutura como o NAL, espera-se que as atitudes face ao aeroporto sejam construídas com base nas expectativas das comunidades locais. De facto, os resultados do EPIA realizado em 1999 demonstraram que as expectativas face ao aeroporto constituíam um dos melhores preditores das atitudes face ao NAL.

No presente estudo, vamos considerar duas dimensões das expectativas em relação ao NAL: a sua valência (expectativas positivas ou negativas) e a sua abrangência (podem ser referentes à comunidade de residência ou em relação ao país).

A consideração destas duas dimensões permite-nos avaliar aspectos que consideramos essenciais nesta análise. Em primeiro lugar, considerar de forma global o modo como as comunidades locais percebem a implementação do aeroporto permite salientar quer os aspectos positivos (benefícios), quer os negativos (custos) do projecto. Em segundo lugar, distinguir diferentes níveis geográficos permite-nos compreender em maior profundidade o modo como as comunidades locais pensam relativamente a esta questão. De facto, a este respeito existem estudos que demonstram que as atitudes em relação a determinadas infra-estruturas variam em função do raciocínio ser em termos locais ou nacionais. Por exemplo, Eiser e colegas (1986) mostraram que existe uma oposição mais intensa em relação à construção de uma central nuclear *local* do que nacional. Embora um aeroporto tenha características marcadamente diferentes de uma central nuclear, parece-nos importante considerar as expectativas de funcionamento em termos de benefícios e custos não só locais, mas também nacionais.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

O conteúdo das expectativas muda, evidentemente, de caso para caso. Está dependente das condições de vida das populações e da história do processo e por isso é relevante considerar as dimensões que surjam das entrevistas e da análise do processo. Mas há consequências que são conhecidas nas zonas de implantação de aeroportos, e por isso faz sentido que descrevamos as principais expectativas que, de acordo com a revisão de literatura realizada, são relevantes considerar num trabalho desta natureza.

Em termos das expectativas positivas, os estudos realizados indicam que os principais benefícios locais referidos são a melhoria da economia local, o emprego directamente ligado ao aeroporto e com elevada remuneração, o aumento do emprego indirecto, a atracção de novas indústrias e aumento das receitas locais devido ao turismo (AOPA, 2007). Neste sentido, importa salientar que os resultados do EPIA realizado em 1999 indicavam que as expectativas do aumento do emprego, dos acessos, da melhoria da qualidade de vida e da economia local se relacionavam positivamente com a atitude em relação ao NAL.

No entanto, as evidências demonstram que os aeroportos trazem também benefícios nacionais fundamentais, funcionando como motores da economia nacional. De facto, a existência de uma infra-estrutura desta natureza determina a preferência na escolha da localização das indústrias e empresas (especialmente as de alta tecnologia) e a capacidade de exportação de determinado país. O aeroporto funciona como um catalisador de ligação aos outros locais, contribuindo para a globalização dos países e economias (Airports Council International, 2004). Finalmente, um grande aeroporto pode determinar também o nível de turismo de uma nação. Por exemplo, nas grandes cidades europeias, as viagens aéreas determinam 1/3 ou mais dos seus visitantes turísticos. Todos estes aspectos são benefícios relevantes que são frequentemente considerados pelos países e comunidades que equacionam a construção de uma estrutura desta natureza.

No entanto, tal como referido, existem também expectativas negativas que se referem aos custos locais e nacionais da construção de um aeroporto.

Relativamente aos custos locais, diversos estudos apontam para essencialmente quatro factores que podem ter efeitos sobre a saúde e a qualidade de vida das populações.

Em primeiro lugar, enfatizam sobretudo o efeito negativo do ruído dos aviões. Estudos realizados têm demonstrado que a exposição ao ruído dos aviões está relacionado com níveis mais elevados de irritabilidade e depressão (Tarnopolsky, Watkins & Hand, 1980) e que a exposição crónica ao ruído dos aviões pode levar a níveis de incómodo mais elevados para a população atingida do que níveis de som equivalentes de ruído provocado por automóveis ou comboios (Miedema & Oudshoorn, 2001). Existem evidências de que os residentes em zonas com fontes de ruído estabelecidas tais como grandes aeroportos metropolitanos tendem a manifestar consistentemente níveis elevados de incómodo com o ruído dos aviões (Bronzaft, 1998). Por outro lado, embora necessitem de maior aprofundamento, alguns dados apontam

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

para o facto do ruído dos aviões afectar sobretudo populações mais sensíveis como as crianças. Numa revisão de literatura, Passchier-Vermeer & Passchier (2000) mostram que os estudos realizados revelam que o ruído dos aviões pode afectar a performance cognitiva das crianças em período escolar. Para além dos possíveis efeitos do ruído na saúde e bem estar (abordaremos este ponto com mais detalhe na próxima secção), estudos recentes demonstram que estes efeitos negativos do ruído dos aviões são conhecidos das populações e é normal que existam expectativas negativas face a esta fonte de incómodo (Staples et al, 1999). De facto, neste sentido, existem evidências que mostram que a avaliação do ruído parece estar relacionado com a forma como os indivíduos avaliam as fontes de ruído (Fields, 1993). Neste sentido, salienta-se que o EPIA realizado em 1999 evidenciou uma relação negativa e significativa da expectativa do aumento do ruído e da confusão com a atitude em relação ao NAL.

O segundo factor que é apontado como um custo local é o agravamento da qualidade do ar. Os poluentes da qualidade do ar associados com as operações de um aeroporto são semelhantes aqueles de zonas urbanas em países industrializados. Neste sentido, os efeitos esperados na saúde dos indivíduos é semelhante aquela verificada nessas condições: pequenas reacções alérgicas que reflectem reacções do corpo à exposição, exacerbação de condições pré-existent, contribuição para outras causas de doença crónicas e aumento do risco de determinados tipos de cancro (Universiteit Maastrich, 2002). No entanto, convém salientar que no âmbito dos inquéritos sobre a qualidade do ar em zonas vizinhas de aeroportos se verifica que o odor devido à queima dos combustíveis dos aviões é um dos aspectos mais referidos pelos indivíduos (Staatsen, Franssen & Lebrecht, 1994). Contudo, ainda não são claros os efeitos que este tipo de impactos tem sobre a saúde dos indivíduos (Health Council of the Netherlands, 1999). Os efeitos dos odores e maus-cheiros, associados às suspeitas de possíveis danos para a saúde estão na base das expectativas negativas em relação à qualidade do ar em zonas vizinhas à instalação dos aeroportos.

O terceiro factor que pode constituir um custo local é a poluição dos solos e cursos de água locais. A infiltração dos combustíveis ou das águas utilizadas nas operações inerentes às actividades aeroportuárias é uma fonte de poluição da água e dos solos. Estes efeitos não têm normalmente efeitos sobre a saúde dos indivíduos desde que sejam implementadas políticas adequadas (Universiteit Maastrich, 2002).

Finalmente, o quarto custo para as comunidades que residem perto de um aeroporto é o aumento do trânsito nas vias que circundam esta infra-estrutura e que pode afectar a qualidade de vida dos indivíduos (Egyptian Holding Company for Airports and Air Navigation, 2003).

Como referimos, estes são os custos locais que as comunidades das zonas de implementação do aeroporto têm de suportar. No entanto, também existem custos de âmbito mais geral e que são atribuídos a toda uma nação. Neste sentido, salienta-se sobretudo o elevado investimento

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

que uma estrutura desta natureza exige e que deve ser equacionado de acordo com as possibilidades económicas do país (Airports Council International, 2004). Num nível de análise ainda mais global situam-se as expectativas negativas associadas ao aumento do dióxido de carbono na atmosfera (com as consequências no efeito de estufa e aquecimento global) associada ao incentivo de práticas de transporte poluentes (em detrimento de outras como o comboio ou o TGV). Nesse sentido, diversas organizações ambientalistas mundiais (incluindo a Greenpeace e a Friends of the Earth) reuniram esforços numa frente comum para combaterem a expansão dos aeroportos a nível mundial com base neste tipo de avaliação da situação (Pledge Against Airport Expansion, 2007).

Finalmente, importa referir que no Estudo de Adesão das Comunidades ao NAL na Ota (EACL-Ota, Lima, Andrade, Pereira & Marques, 2007) as expectativas de desenvolvimento económico local e as expectativas de desenvolvimento nacional foram bons preditores das atitudes face ao novo aeroporto na Ota.

A Tabela I.2 resume as expectativas identificadas na literatura acerca da construção de um aeroporto, que irão ser consideradas neste estudo.

Tabela I.2. Expectativas acerca da construção de um aeroporto:
resultados da revisão de literatura

Expectativas	Positivas	Negativas
Locais	Melhoria da economia local, do emprego directamente ligado ao aeroporto e com elevada remuneração	Ruído dos aviões
	Aumento do emprego indirecto	Qualidade do ar
	Atracção de novas indústrias	Poluição do ar e do solo
	Aumento das receitas locais devido ao turismo	Trânsito local
Nacionais	Motor da economia	Elevado investimento
	Localização das empresas	Incentivo a comportamentos nocivos para o ambiente
	Capacidade de exportação	
	Turismo nacional	

1.1.2. Percepção de riscos

O termo “segurança externa” refere-se ao risco de acidente na vizinhança de aeroportos para pessoas e propriedades não directamente envolvidas na actividade. Estes acidentes podem incluir queda dos aviões no levantamento e aterragem, acidentes na gare no momento de reabastecimento de combustível, incêndios nos terminais de partida ou da chegada e ataques terroristas (Universiteit Maastrich, 2002).

Em termos objectivos, o risco para as pessoas que residem perto dos aeroportos é baixo. De facto, fora do perímetro dos grandes aeroportos, o risco individual é menos do que uma em dez mil pessoas por ano. No entanto, a percepção de risco pelas comunidades nem sempre corresponde às dos técnicos. No caso da percepção de riscos de desastre de avião, há estudos que mostram que os residentes de áreas vizinhas de grandes aeroportos percebem o seu risco como elevado. De facto, o National Institute of Public Health and the Environment Holandez (RIVM) e o TNO Prevention and Health conduziram estudos que demonstraram que o nível de medo e de preocupação com os desastres de avião diminuía significativamente com a distância ao aeroporto e que isto se relacionava com várias respostas emocionais, pondo assim em causa a saúde dos residentes mais próximos (Universiteit Maastrich, 2002).

Estas diferenças verificadas entre o modo como os técnicos e os leigos concebem os mesmos riscos levou ao aparecimento de uma área nas Ciências Sociais dedicada ao estudo da percepção de riscos (Lima, 2005). Por “percepção do risco” entende-se a forma como os não especialistas pensam sobre o risco, e refere-se à avaliação subjectiva do grau de ameaça potencial de um determinado acontecimento ou actividade. A percepção de risco inclui sempre três aspectos: uma fonte de risco (por exemplo, um aeroporto), uma dimensão de incerteza e uma avaliação do valor das perdas potenciais, o que indica a sua gravidade. Estas avaliações são feitas em função das experiências e das representações dos indivíduos e por isso compreendem um conjunto de crenças e valores que dão significado ao acontecimento ameaçador (Pidgeon et al., 1992).

As diferenças entre as duas posições, as dos técnicos e a dos leigos, foi, durante algum tempo, considerada como exemplo da falta de informação do público ou de uma reacção irracional, simplesmente emocional por parte das populações. Mas os trabalhos de um grupo de investigadores no Eugene Decision Research Group de Oregon (Fischhoff et al, 1978; Slovic, 1987) permitiram operacionalizar e caracterizar o conceito de risco percebido e diferenciá-lo das avaliações técnicas de risco. Pidgeon e colaboradores (1992) resumem bem esta posição “Na perspectiva das ciências sociais, a percepção do risco envolve as crenças, atitudes, avaliações e sentimentos das pessoas, bem como os valores sociais e culturais mais amplos que são utilizados na apreciação das situações que podem ameaçar as pessoas ou as coisas que elas valorizam. Para além disso, a percepção do risco é um conceito multidimensional, em que uma mesma situação pode ter significados diferentes para pessoas diferentes e para contextos diversos. Não pode ser reduzido a um único indicador proveniente de um modelo matemático de risco, tal como o produto das probabilidades pela dimensão das consequências,

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

porque isso impõe pressupostos demasiado restritivos a um fenómeno que é essencialmente humano e social.” (pag. 89)

A linha de estudos inaugurada pelo grupo de Oregon mostrou que é possível quantificar e prever a forma como os cidadãos pensam sobre o risco, e que a concepção de risco utilizada pelo público não é resultado de formas irracionais de pensamento, mas um tipo particular de cognição só compreensível numa estrutura multi-dimensional. Ficou claro que público e especialistas falam de coisas diferentes quando utilizavam a palavra risco, uma vez que a concepção de risco dos especialistas que é uni-dimensional. Criou-se assim um quadro de conhecimento que tornou previsível a falta de aceitação ou mesmo a rejeição de determinadas tecnologias pelos cidadãos e foram identificadas algumas grandes dimensões estáveis na forma como as pessoas pensam sobre os riscos que correm (Fischhoff et al., 1978, Slovic et al., 1980, Lima 1993). Os resultados que se têm obtido um pouco por todo o mundo e também em Portugal permitem-nos pensar que as pessoas avaliam os riscos que correm de acordo com três grandes dimensões: o grau de informação disponível sobre o risco, o grau de controlo possível sobre o desastre e a sua importância pessoal. Por outras palavras, para definirem o grau de risco envolvido numa determinada situação, as pessoas colocam-se três tipos de questões.

- A primeira refere-se ao grau de familiaridade com a situação: *É uma situação que eu já conheço ou é uma situação desconhecida?* As situações consideradas menos conhecidas são sistematicamente consideradas como mais ameaçadoras do que as mais familiares para os indivíduos.
- A segunda questão prende-se com o controlo que os indivíduos percebem sobre a ameaça: *Até que ponto está ao meu alcance agir no sentido de evitar as consequências negativas da situação?* As situações consideradas mais incontroláveis são percebidas como mais ameaçadoras.
- A última questão prende-se com a importância pessoal da situação: *É um risco que me pode afectar pessoalmente?* E são também as situações com mais implicações pessoais aquelas que são consideradas mais ameaçadoras.

O EPIA realizado em 1999 demonstrou que mais de metade dos inquiridos considerava provável ou muito provável a queda de um avião na sua zona, e avaliaram este risco como assustador e incontrolável. No estudo realizado em 2007 sobre a Adesão das Comunidades ao NAL na Ota (Lima, Andrade, Pereira & Marques, 2007) verificámos que a percepção do risco era baixa, muito baixa mesmo para 22% dos inquiridos. A relação entre a percepção de risco e a atitude face ao NAL foi também analisada neste estudo, mostrando que a percepção de risco era um preditor importante da atitude face ao aeroporto: atitudes mais positivas estão associadas a menores níveis de risco percebido.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

1.1.3. Percepção de justiça

Não são só as características das ameaças que permitem prever as reacções de aceitação dos indivíduos. Também a forma como decorre o processo de tomada de decisão, ao ser considerada injusta, pode alterar os níveis de aceitabilidade do risco. Esta injustiça percebida pode derivar de dois aspectos associados à situação: de incorrecções do processo utilizado para a tomada de decisão (justiça processual) ou dos próprios resultados da decisão (justiça distributiva).

Na sua dimensão processual, a justiça percebida refere-se ao grau em que o processo de tomada de decisão respeitou os princípios da transparência e da moralidade (Tyler, 1988), isto é, ao facto de a decisão de realizar determinado empreendimento ter sido pouco transparente, ter-se desenrolado de forma diferente da anunciada ou ter ignorado as populações locais (Lind e Tyler, 1988). O sentimento de injustiça ao nível processual é muito grave porque pode pôr em causa a confiança nas autoridades e inviabilizar a realização dos estudos de impacto ambiental para novos empreendimentos. As investigações realizadas sobre decisões de ordem política mostram que elas são consideradas tanto mais justas quanto maior tiver sido a voz das populações no processo, isto é, quanto maiores tiverem sido as oportunidades de as populações apresentarem as suas posições antes de as decisões serem tomadas (Tyler, Rasinski e Spodick, 1985) e quanto mais consideração tiver sido dada a esta participação das populações (Tyler e McGrew, 1986). A dimensão relacional associada à empatia dos decisores com os valores morais das populações e o respeito pelos seus direitos e dignidade (Lane, 1988, Tyler, 1994) é também um componente importante da justiça processual percebida. Isto quer dizer que a falta de cuidado no processo de tomada de decisão pode levar a uma recusa liminar dos custos associados a um empreendimento. A falta de espaço para participar nos momentos iniciais do processo pode levar à recusa na participação em fases posteriores, uma vez que as pessoas têm a sensação de lhes estar a ser “vendida” uma decisão que já foi tomada noutro lugar (Sloan, 1993). Porém, a participação do público no processo de tomada de decisão não garante, por si só, a sua aceitação e não deve ser vista apenas como um ritual de pacificação das populações (Wandersman e Hallman, 1993).

No caso particular da construção do NAL, interessa saber se a população tem informação sobre a forma como decorre o processo e se o acha justo. Colocam-se especificamente três ordens de questões: (i) as pessoas sentem-se informadas sobre o processo de tomada de decisão?; (ii) como é que as pessoas avaliam a sua possibilidade de participação no processo tal como ele está definido? e (iii) como avaliam a forma como tem sido implementado o processo?

Um outro aspecto fundamental da percepção de justiça prende-se com o equilíbrio entre custos e benefícios na perspectiva da população, uma vez que (1) as análises técnicas de viabilidade

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

económica tendem a ignorar consequências eventualmente relevantes para as comunidades locais mas a que é difícil atribuir um valor económico (por exemplo, a alteração paisagística); e (2) os resultados das análises de custo benefício a nível global por vezes não têm os mesmos resultados a nível local. Por esta razão, as questões de justiça percebida na distribuição de custos e benefícios (justiça distributiva) inclui tanto a percepção de equidade (equilíbrio entre custos e benefícios associados ao projecto; Adams, 1965), como a privação relativa (isto é, a comparação entre a distribuição das consequências para alvos diferentes; Runciman, 1966).

A percepção de equidade tem normalmente a ver com a informação relativa aos objectivos da construção do empreendimento. A adesão a um projecto baseia-se no equilíbrio entre os custos e os benefícios a ele associados, tanto ao nível da decisão técnica como das expectativas da população. A decisão política de construir um novo aeroporto nasceu da identificação pelos técnicos de uma necessidade a nível nacional, e os benefícios do projecto têm que ver basicamente com o facto de se suprirem essas necessidades. No entanto, se não houver comunicação com os cidadãos no sentido de os sensibilizar para essa necessidade antes do processo de concretização da obra ter início, eles só são informados do processo quando lhes é pedido que aceitem os custos. Por outras palavras, não sentem a necessidade do projecto, não são informados dos seus potenciais benefícios, e só são confrontados com os seus custos, o que torna desequilibrada a relação entre custos e benefícios percebidos. No nosso caso, é importante saber como é que a população avalia o equilíbrio entre benefícios e custos associados ao projecto.

O segundo aspecto a considerar na justiça distributiva prende-se com a identificação de quem irá suportar os custos e ganhar com os benefícios do projecto, e até que ponto essa distribuição é equitativa. De facto, uma análise de custo-benefício de projectos como os da construção do NAL tem resultados diferentes quando se realiza a um nível nacional ou local. A nível nacional (que é o nível a que é tomada a decisão da sua construção) os benefícios são claramente superiores aos custos. No entanto, quando a análise é realizada ao nível da zona onde vai ser construído o aeroporto, embora se verifiquem elevados benefícios, existem também custos, porque os inconvenientes estão localizados naquela região, enquanto que os benefícios estão difundidos por uma região muito mais alargada. Esta constatação de injustiça relativa leva ao desenvolvimento de sentimentos de privação face a outros grupos regionais ou nacionais.

No caso específico desta obra, há que compreender se a atitude face à construção do aeroporto se prende com uma percepção de injustiça na distribuição das consequências positivas e negativas da obra ou na localização diferencial de beneficiados e prejudicados com ela. Embora esta variável não tenha sido considerada no EPIA de 1999, ela foi incluída no EACL – Ota (Lima, Andrade, Pereira & Marques, 2007) onde, tal como noutros contextos (Lima, 2006), os indicadores de percepção de justiça distributiva se mostraram bons indicadores da atitude face à construção do novo aeroporto: quanto mais favorável era a

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

posição relativamente ao aeroporto, mais favorecida consideravam que ficaria a sua terra e a sua região após a construção do empreendimento, comparativamente com as restantes regiões e localidades. .

1.1.4. Confiança social

A confiança nas instituições tem sido referida na literatura como uma variável fundamental na aceitação de riscos (Pidgeon et al., 1992; Sloan, 1993; Clarke e Short, 1993; Kasperson et al., 1992; Bord e O'Connor, 1990; Freudenburg, 1993), havendo mesmo quem defenda que as discussões acerca da localização das instalações potencialmente perigosas são tanto acerca de riscos como de confiança social. De facto, se não é possível para a quase totalidade da população compreender as análises técnicas, a questão da aceitação dos riscos prende-se com o grau de credibilidade de cada uma das fontes de informação e, numa perspectiva mais geral, do grau de confiança nas diversas instituições envolvidas. De facto, num estudo anterior pudémos verificar que as pessoas menos motivadas e informadas relativamente a uma central de incineração de resíduos sólidos urbanos baseavam a sua atitude na confiança social (Lima, 2006).

A confiança social prende-se com a crença na benevolência (honestidade, integridade) ou competência (capacidade, força) de outrem (Cvetkovich & Lofsted, 1999). No caso da confiança política associada a um caso como o NAL, por exemplo, entende-se a percepção de competência a lidar com questões de planeamento urbano, de cumprir as promessas públicas e de preocupação com a saúde e segurança das populações.

Assim, a oposição à construção de uma infra-estrutura pode ter origem na falta de confiança nos políticos, nos técnicos e mesmo na ciência. Wandersman e Hallman (1993) resumem bem este ponto: *“Se uma pessoa acreditar que não se pode confiar nos legisladores, que os especialistas têm uma formação inadequada e que há muitas hipóteses de o erro humano dar origem a acidentes, então é racional considerar esse risco como inaceitável”*(página 685).

Tal como a justiça percebida, esta variável não foi considerada no EPIA realizado em 1999. No EACL – Ota (Lima, Andrade, Pereira & Marques, 2007) ela foi incluída por se ter revelado uma preditora significativa da atitude relativamente à construção de determinadas infra-estruturas (Lima, 2006). Nesse estudo, apesar de estar bem relacionada com a atitude, ela não ficou incluída nas variáveis presentes no modelo final. Neste caso, optámos por incluí-la na análise, uma vez que permite compreender melhor o contexto da construção da posição das comunidades locais .

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

1.2. Moderadores dos impactos na atitude face ao novo aeroporto de Lisboa

Tal como referido anteriormente, esperamos que o poder preditivo dos parâmetros considerados no modelo de base (i.e., expectativas, percepção de risco, percepção de justiça e confiança social) seja moderado por determinadas variáveis contextuais. Tomando a definição de Baron e Kenny (1986), designa-se por moderadora uma variável que afecta a força ou a direcção entre um preditor e uma variável critério. Isto quer dizer que colocamos a possibilidade de haver variação dos padrões de preditores das atitudes face ao aeroporto em função do contexto ambiental ou social das respostas. Assim por exemplo, podemos pensar que os preditores das atitudes estarão dependentes do local de residência do indivíduo, da força da sua ligação à comunidade ou dos valores e normas sociais por que regem a sua vida. Consideraremos neste estudo, para além de variáveis socio-demográficas, a ligação à comunidade de residência, atitudes sociais gerais e percepção de normas sociais.

1.2.1. Contexto residencial e sócio-demográfico

Existem diversas evidências que mostram que determinadas variáveis sócio-demográficas podem influenciar o modo como os indivíduos percebem o seu ambiente. Uma destas variáveis prende-se com a distância da localidade de residência à zona de implantação do projecto. Os estudos mostram sistematicamente uma posição substancialmente mais negativa por parte dos que vivem na zona afectada directamente com a construção da obra do que dos que vivem mais longe (Lima, 2004, 2006; van der Pligt, 1993), caracterizada por uma maior consciência dos custos locais.

Outras variáveis mais individuais como, por exemplo, o sexo ou a idade, também devem ser consideradas. Por exemplo, o incómodo com o ruído aumenta com a idade (Zimmer e Ellermeier, 1999), as mulheres apresentam níveis mais elevados de incómodo face ao ruído (Kjellberg et al, 1969) e de percepção de riscos (Boholm, 1998; Flynn & Slovic, 2000), a exposição ao ruído é maior nas camadas sócio-económicas menos elevadas (Altman, Wohwill & Everett, 1981) e que a percepção de risco é mais elevada junto de grupos socialmente menos favorecidos (isto é, menos escolarizados – e.g., Williams et al., 1999 -, de menores rendimentos – e.g. Bastide et al., 1989-, ou de negros - Flynn, Slovic & Mertz, 1994). Ainda num outro exemplo, Lima (2006) mostrou que as mulheres e os indivíduos mais velhos tinham uma atitude significativamente mais negativa em relação à construção de uma incineradora de resíduos sólidos urbanos na sua zona de residência.

No contexto da construção de um novo aeroporto, os estudos mostram que factores como a idade, o sexo, a zona de habitação, a relação do trabalho com actividades aeroportuárias e a frequência de utilização do aeroporto se relacionam de forma significativa com a percepção dos

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

impactes das alterações de construção de um aeroporto da zona de residência (Evans/McDonough Inc., 2006). De facto, a consideração das variáveis sócio-demográficas na análise parece fundamental já que o EPIA de 1999 mostrou que existiam diferenças de sexo significativas nas expectativas face à construção do NAL e na percepção de risco de ocorrência de um desastre de avião. Por sua vez, revelou ainda diferenças etárias na percepção de risco de ocorrência de um desastre de avião e na percepção de ruído (voltaremos a este assunto com mais detalhe na secção “Impactos sobre a saúde: os efeitos do ruído”).

Tendo em consideração esta revisão de literatura consideramos fundamental uma análise detalhada do efeito moderador das seguintes variáveis sócio-demográficas: sexo, idade, estatuto sócio-económico, escolaridade, profissão (relação com actividades aeroportuárias), distância de residência ao aeroporto e frequência de utilização do aeroporto.

1.2.3. Ligação à comunidade local

A ligação à comunidade pode ser conceptualizada a partir de três vertentes que permitem uma compreensão alargada da relação dos indivíduos com o seu espaço residencial: a identidade local, o sentido de comunidade e a qualidade ambiental percebida. A identidade local refere-se a um sentimento de pertença a um espaço físico, de orgulho na ligação a uma localidade. É um conceito que liga o ambiente físico com a identidade social de um indivíduo (Lalli, 1988; Twigger-Ross & Uzzel, 1996). As duas outras variáveis referem-se à avaliação do espaço residencial, na sua dimensão social (sentido de comunidade) e ambiental (qualidade ambiental percebida). O sentido de comunidade refere-se ao sentimento de pertença a uma estrutura social local que promove a interdependência e a conexão emocional entre os membros de uma comunidade (McMillan & Chavis, 1986). Finalmente, a qualidade ambiental percebida refere-se ao modo como os indivíduos avaliam as qualidades das características físicas (e.g., ruído, trânsito, paisagem) do local onde residem (Craik e Zube, 1976; Lima, 2004; Zube, 1980).

Alguns estudos demonstram que o modo como os indivíduos percebem a ligação à sua comunidade influencia o modo como reagem à construção de novas infra-estruturas nessa zona (Vorkinn & Riese, 2001). Assim, indivíduos com maiores ligações à comunidade desvalorizam a poluição da zona (Bonaiuto et al., 1996) e apresentam atitudes mais radicalizadas relativamente a novos projectos (Lima & Marques, 2005).

O EPIA de 1999 revelou uma relação positiva e significativa entre a identidade local e a atitude em relação ao NAL, ou seja, os indivíduos mais identificados com o seu local de residência tinham atitudes mais positivas em relação à construção do novo aeroporto. O mesmo padrão de resultados foi encontrado no EACL – Ota (Lima, Andrade, Pereira & Marques, 2007) com as três variáveis consideradas de ligação ao espaço residencial (qualidade ambiental percebida, identidade local e sentido de comunidade). Além disso, a qualidade ambiental percebida

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

aparece no modelo final de regressão como associado negativamente com a atitude: quanto mais se avalia positivamente a qualidade do ambiente residencial, menor a adesão à construção do aeroporto. Por essa razão, neste estudo, pretendemos verificar a consistência desta relação. Esperamos que a ligação com a comunidade seja um moderador significativo do modo como os factores específicos do nosso modelo (i.e., expectativas, percepção de risco, justiça percebida e confiança social) afectam as atitudes em relação ao NAL.

1.2.4. Valores e normas sociais

As reacções das populações relativamente à construção de projectos de grandes dimensões nas suas localidades são, muitas vezes, influenciadas por valores e normas sociais. Isto é, a posição face a um empreendimento novo não é construída individualmente, mas é resultado da interacção social com outros relevantes para nós e de posicionamentos face ao mundo e à sociedade. Por exemplo, nos estudos sobre as reacções face à construção de centrais nucleares mostra-se que os que são contra o projecto defendem valores ambientais e pós-materialistas enquanto que os que estão a favor defendem valores materialistas e mais conservadores (Eiser e van de Pligt, 1979; van der Pligt, 1985; van der Pligt, Eiser e Spears, 1986). Estas pesquisas mostram que, quando a oposição a um projecto não é apenas uma reacção a uma situação específica mas que tem bases em valores importantes para os indivíduos, ela é mais difícil de alterar.

Parece então importante conhecer, para o caso da atitude face ao aeroporto, alguns destes parâmetros sociais de construção da opinião. Considerámos três: as atitudes ambientais, as atitudes socio-políticas e a percepção das normas sociais (norma subjectiva).

Por norma subjectiva entende-se a percepção acerca do que os outros relevantes pensam face ao objecto de atitude, isto é, à construção do aeroporto na Ota (Fishbein & Ajzen, 1975; Ajzen, 1991). É uma variável que tenta integrar as pressões sociais que afectam o comportamento humano, e que é particularmente importante quando as pessoas se identificam com o grupo de referência (Terry & Hogg, 1996; Terry, Hogg & White, 1999). Incluímos no EACL – Ota (Lima, Andrade, Pereira & Marques, 2007) esta variável, que se revelou uma importante preditora das atitudes: os indivíduos mais favoráveis à construção do aeroporto sentem a sua posição como mais normativa, isto é, consideram-na mais frequentemente apoiada pelos seus amigos e vizinhos,

Dentro das atitudes ambientais, optou-se por considerar o posicionamento ambiental designado como ecocêntrico –o ambiente natural é visto como frágil e com um equilíbrio precário, a preocupação com o estado do ambiente é elevada e existem intenções de comportamento pro-ambiental (Dunlap & Van Liere, 1978; Castro & Lima, 2001). Este tipo de

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

atitudes está associado à confiança em grupos ambientais e à oposição a projectos com fortes impactos ambientais.

Finalmente, no âmbito das atitudes sociais, procurou-se caracterizar o posicionamento socio-político dos indivíduos através de indicadores de conservadorismo social. Entende-se por conservadorismo social o conjunto de crenças acerca do sistema político e social que apoia o que se designa por “moralidade tradicional”: defesa da autoridade, da família, da tradição, da moral e da vida. Este parâmetro permitirá situar a adesão das comunidades ao aeroporto num contexto social mais global.

1.3. Resumo

Esta secção da revisão de literatura permitiu-nos resumir as principais variáveis consideradas teoricamente interessantes a considerar nos impactos ao nível da adesão das comunidades locais ao NAL. Partindo do conceito central de atitude face à construção do novo aeroporto de Lisboa, definiram-se preditores directos (expectativas, percepção de risco e de justiça e confiança social) e variáveis de contexto, potenciais moderadores desta relação (localização e variáveis socio-demográficas, ligação à comunidade e valores e normas sociais). Todos estes factores deverão ser considerados no estudos dos impactos psicossociais decorrentes da actividade do NAL.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

2. Impactos sobre a saúde

Não há dúvidas de que a construção de um aeroporto tem consequências positivas no desenvolvimento económico da região em que se implementa. Neste sentido, este tipo de empreendimentos é muitas vezes muito valorizado pelas comunidades em que se instala porque gera emprego e rendimentos para um número considerável de pessoas. No entanto, estes impactos positivos têm de ser ponderados por alguns outros factores importantes e que são menos positivos para as comunidades locais.

Existem algumas evidências de que a operação de grandes aeroportos pode ter efeitos significativos na saúde das populações que residem na sua vizinhança (Health Council of the Netherlands, 1999). No entanto, estes impactos sobre a saúde não envolvem riscos de morte ou danos graves ao nível da esperança de vida mas são sobretudo efeitos mais generalizados ao nível da qualidade de vida das populações (Decision No 1296/1999/EC of the European Parliament). Assim, a actividade de um aeroporto parece estar mais associada, em termos objectivos, à modificação da incidência e severidade de doenças mais comuns (como, por exemplo, asma, problemas cardio-vasculares, incómodo severo, perturbações do sono e sentimentos de insegurança e percepção de risco de grandes acidentes).

A avaliação dos impactos sobre a saúde da instalação dos aeroportos ou às operações relacionadas é um processo complexo (Universiteit Maastricht, 2002). As áreas em redor dos aeroportos usualmente desenvolvem-se de um modo bastante acentuado. De facto, mesmo quando os aeroportos são localizados em zonas remotas, a região em torno do aeroporto tende a tornar-se cada vez mais urbanizada ao longo do tempo. Alguns dos impactos na saúde pública relacionam-se directamente com o sistema aeroportuário. Tipicamente, discriminam-se como os principais impactos destas actividades (1) o ruído dos aviões; (2) a qualidade do ar devido principalmente ao odor a queroseno; e (3) a percepção de risco de acidentes de avião. No entanto, é importante salientar que outros efeitos como a poluição do ar de um modo geral, as mudanças na paisagem pelas infra-estruturas criadas e o ruído industrial e de trânsito são também encontrados noutras zonas urbanizadas e industrializadas. Neste sentido, torna-se por vezes difícil distinguir os efeitos sobre a saúde que se devem ao aeroporto *per se* ou às outras actividades preexistentes ou que entretanto se instalaram naquela zona.

Por outro lado, é importante referir que os efeitos na qualidade de vida não podem ser ligados de forma mecânica e linear a mudanças no ambiente físico. De facto, estes efeitos parecem determinados pelo modo como os indivíduos processam as mudanças no seu ambiente (Universiteit Maastricht, 2002). Este processamento pode ter uma natureza mais fisiológica (por exemplo quando ocorrem processos de desintoxicação após inalação ou ingestão de substâncias tóxicas), mas também pode ser influenciado psicologicamente (como, por exemplo é visível nos sentimentos de incómodo em relação ao ruído ou aos cheiros). A variedade de

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

factores que desempenham um papel no percurso desde a *exposição* até aos *efeitos* podem explicar porque as respostas aos estímulos ambientais podem variar de indivíduo para indivíduo e de um grupo populacional para outro. Por exemplo, aspectos relacionados com estilos de vida ou comportamentais podem determinar a exposição aos factores ambientais. Por outro lado, existem fortes evidências que a respostas de saúde aos estímulos físicos é fortemente determinada por factores sócio-económicos tais como, por exemplo, a classe social (Universiteit Maastricht, 2002). De facto, os trabalhos de sociologia da saúde têm mostrado de forma sistemática desde os anos 80 que as pessoas mais pobres têm menor esperança de vida e maior incidência de doenças (Vaillant & Mukamal, 2001; Villaverde Cabral, Alcântara da Silva e Mendes, 2002), e que esta ligação está associada ao efeito cumulativo de piores condições ambientais (Adola, 1994; Lima, 2008) e é mediada por variáveis psicossociológicas (Taylor, Repetti & Seeman, 1997). Deste modo, os impactos de ruído devem ser pensados no âmbito das desigualdades sociais e ambientais de base, e distinguidos destas variáveis contextuais .

Tal como referimos anteriormente, a poluição do ar, os odores, o ruído e a percepção de risco de acidentes parecem ser os factores ambientais que podem afectar de forma negativa a saúde das comunidades que residem próximo de um grande aeroporto. Adicionalmente, outros factores podem também ter alguns efeitos mais indirectos tais como, por exemplo, a poluição dos solos e da água, o aumento da probabilidade de disseminação de doenças (“airport malaria”), a disrupção dos habitats naturais e mudanças na paisagem devido ao desenvolvimento dos transportes e da industria. No entanto, importa também realçar que um aeroporto pode ter também efeitos mais positivos ao nível da saúde, de forma indirecta, por contribuir para o aumento do emprego e do nível sócioeconómico da região.

Nesta revisão de literatura, iremos dar um destaque especial aos possíveis impactos sobre a saúde decorrentes da exposição ao ruído do aeroporto. Como referimos, este é um factor essencial que foi referido como uma preocupação central das comunidades vizinhas à instalação do NAL na zona do CTA (NAER, 2008). No entanto, salientamos que incluímos como uma parte do inquérito às comunidades locais uma secção específica para medir possíveis impactos ao nível da saúde física, saúde psicológica, bem-estar e saúde de um modo global. Consideramos que estas medidas constituem uma *base-line* importante que nos providenciará uma base de comparação adequada para aferir os impactos ao nível da saúde das comunidades locais nas fases de construção e de funcionamento do aeroporto no CTA².

² Para mais, em análises futuras poderemos explorar com maior detalhe as relações entre estas medidas de saúde e os impactos que têm sido destacados como tendo efeitos possíveis ao nível da saúde das comunidades envolventes: a qualidade do ar, o ruído, a percepção de risco, a percepção de qualidade ambiental de um modo geral.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

2. 1. Impactos sobre a saúde: os efeitos do ruído

Existem algumas evidências que mostram uma associação significativa entre o ruído dos aviões e um conjunto de efeitos sobre a saúde. Alguns dos principais efeitos que têm sido enumerados são os problemas cardio-vasculares, a hipertensão, as perturbações de sono e o consumo de drogas (Knippschild, 1977; Cohen et al, 1980; Vallet et Francois, 1982). Alguns estudos têm também apontado para relações entre o ruído provocado pelos aviões e sintomas psiquiátricos (Abey-Wickrama et al, 1969). No entanto, apesar da sua importância, é relevante referir que a maioria destes estudos apresentavam algumas limitações e portanto não permitem retirar um conclusão peremptória em relação aos efeitos na saúde decorrentes da exposição ao ruído. Por exemplo, em relação aos efeitos ao nível da hipertensão, uma meta-análise recente salientou o facto de que, apesar de parecer existir uma relação significativa entre o ruído dos aviões e este sintoma de saúde, existiam diversas variáveis com influência possível no resultado obtido (van Kempen, 2002). Por outro lado, por exemplo, os diversos estudos que procuraram mostrar a relação entre o ruído e os sintomas psiquiátricos tinham diversas limitações nomeadamente a falta de transparência das hipóteses colocadas aos respondentes. Por exemplo, encontram-se associações mais fortes quando o ruído dos aviões é especialmente salientado durante o preenchimento do questionário (Barker & Tarnopolsky, 1978).

Outro dos efeitos do ruído que tem sido referido na literatura são os efeitos sobre o desenvolvimento e aprendizagem das crianças ((Universiteit Maastricht, 2002). Neste sentido, alguns estudos mostram que o ruído pode afectar o desempenho escolar das crianças, particularmente a aquisição da leitura (Evans & Lepore, 1993). Existem também algumas evidências que apontam para efeitos do ruído no desenvolvimento intra-uterino dos fetos. No entanto, não é claro se ocorrem efeitos directos do ruído ou se o desenvolvimento do feto é afectado pelos comportamentos da mãe para lidar com a fonte de stresse (Bronzaft, 2002). De qualquer modo, estes estudos apontam para a necessidade de considerar seriamente os efeitos potenciais que a exposição ao ruído pode ter neste grupo em específico.

Quando se exploram os efeitos que o ruído pode ter na saúde humana existe um factor essencial que deve ser considerado: na maior parte das vezes o ruído não parece exercer um efeito directo sobre a saúde. De facto, a maioria dos estudos enfatizam a importância de se considerar o papel mediador que a *percepção do ruído* desempenha neste processo. (Universiteit Maastricht, 2002). Neste sentido, o exame da influência do ruído deve sempre considerar as chamadas *variáveis de transmissão* ou mediadoras (Halpern, 1995). Neste contexto, diversos estudos têm demonstrado que a variável mediadora que parece ter maior importância neste processo é sem dúvida o *incómodo em relação ao ruído*. O incómodo é um

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

conceito psicológico e refere-se, em termos gerais, a um “sentimento de insatisfação com um agente ou condição sobre o qual temos a crença que nos afecta de forma adversa” (Steinheider & Winneke, 1993, p. 353). Assim, para além da influência directa da exposição ao ruído, o desconforto e desagrado associados à sua exposição são factores importantes para compreender a sua influência (Evans & Cohen, 1987). O incómodo em relação ao ruído tem sido associado sistematicamente a sintomas de ansiedade e stresse (e.g., Bronzaft 2002 para uma revisão).

Num estudo influente, Tarnopolsky e colegas (Tarnopolsky & Clark, 1984; Tarnopolsky, Watkins & Hand, 1980) mostrou que mais do que o ruído objectivo de exposição aos aviões e a actividade aeroportuária, o incómodo percebido em relação a estas fontes era o principal determinante dos efeitos negativos sobre a saúde. Neste estudo, Tarnopolsky e colegas inquiriram 6000 pessoas residentes em áreas seleccionadas em redor do aeroporto de Heathrow. Os participantes foram escolhidos em função de áreas com níveis de exposição variados em relação ao ruído objectivo mas procurou-se manter algumas variáveis demográficas nomeadamente o nível sócio-económico. Todos os participantes foram inquiridos em relação a sintomas de saúde na forma aguda e crónica, mas também em relação ao grau de incómodo sentido em relação ao ruído dos aviões. Verificou-se uma relação significativa entre os níveis objectivos de ruído e o grau de incómodo reportado: aqueles que residiam em áreas com maior ruído objectivo reportavam maior grau de incómodo. No entanto, a persistência de sintomas parecia, à primeira vista, paradoxal. De facto, verificou-se uma maior incidência de sintomas nas zonas menos ruidosas do que nas zonas mais ruidosas. Mais importante, os resultados mostravam que, independentemente da área de residência (mais ou menos ruidosa), os sintomas eram mais elevados nos indivíduos que reportavam maiores níveis de incómodo com o ruído dos aviões. Assim, este estudo parece mostrar de um modo claro que o modo como o ruído é percebido parece ter efeitos mais fortes sobre a saúde do que propriamente o nível objectivo de exposição.

Estes resultados obtidos no estudo de Tarnopolsky e colegas foram sujeitos a várias interpretações. Uma hipótese que foi colocada foi o facto de que, o incómodo em relação ao ruído era determinado pelo ruído objectivo mas também por outro tipo de factores. Neste sentido, uma variável que foi enfatizada foi a *sensibilidade em relação ao ruído*. Pode pensar-se que existem pessoas mais sensíveis em relação ao ruído do que outras e que percebem portanto um maior incómodo devido ao ruído. Por outro lado, o facto das pessoas nas zonas mais ruidosas serem não apenas *igualmente* saudáveis, mas *mais* saudáveis do que os moradores nas áreas menos ruidosas parece indicar que, apesar do esforço de controlo das variáveis demográficas nos dois tipos de amostras, parece ter havido algum enviesamento ao nível das variáveis sócio-demográficas. Por exemplo, uma variável que parece fazer sentido está relacionada com o facto de nas zonas mais ruidosas haver mais pessoas com casa própria do que nas zonas menos ruidosas. Esta variável parece indicar um maior envolvimento

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

destes residentes com as suas zonas, que poderá estar associado com o facto de serem áreas mais desejáveis noutros aspectos que não só o ruído.

Este estudo foi muito importante porque salientou a importância de se considerarem o efeito que variáveis mediadoras (e.g., o incómodo em relação ao ruído) e moderadoras (e.g., sensibilidade ao ruído, variáveis demográficas) parecem desempenhar no modo como o ruído dos aviões afecta a saúde dos indivíduos. De facto, as diversas evidências parecem demonstrar que não existe um efeito directo dos níveis de ruído objectivos na saúde. Seguidamente, iremos abordar o papel que algumas destas variáveis moderadoras desempenham neste processo.

2.2. Moderadores dos impactos do ruído na saúde

As medidas objectivas de ruído parecem apenas prever parte do incómodo sentido (e.g., Ouis, 2001). Diversos estudos mostram que existem várias variáveis que influenciam a percepção de incómodo sentido. Alguns dos factores mais referidos na literatura (Palma-Oliveira, 2000) têm sido, por um lado, os factores relacionados com as (1) **características do estímulo sonoro**, factores relacionados com o (2) **contexto em que o ruído ocorre**, (3) **factores demográficos** e (4) **factores psicológicos**.

2.2.1. Características do estímulo sonoro

As características do estímulo sonoro parecem influenciar o incómodo percebido em relação a determinado ruído. Por exemplo, alguns estudos têm mostrado que ruídos mais intensos provocam mais alterações ao nível da estrutura do sono (Lambert & Vallet, 1994). Por sua vez, ruídos cujo aparecimento é previsível parecem provocar menor incómodo que ruídos cujo surgimento é ao acaso (Kjellberg et al, 1996).

Um outro factor com efeitos sobre a percepção do ruído é, por exemplo, a regularidade. Neste sentido, algumas evidências têm demonstrado que um ruído constante provoca menor incómodo que um ruído variável (Kjellberg et al, 1996).

Todas estas evidências demonstram que as características específicas do tipo de ruído determinam grandemente o modo como este é percebido.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

2.2.2. Contexto em que o ruído ocorre

O momento em que o ruído ocorre também parece ter uma influência significativa nos níveis de incómodo experienciado. Por exemplo, alguns estudos demonstram que o mesmo ruído ouvido durante a noite é mais saliente e mais incomodativo do que ouvido durante o dia (Porter, 1997).

A história associada ao ruído também parece ser um factor importante já que quando existem eventos stressantes associados ao ruído o sentimento de incómodo é superior (Altman e Everett, 1981). De facto, parece que experiências anteriores constituem pontos de referência importantes em avaliações subsequentes (Staples, 1996).

2.2.3. Variáveis demográficas

Existem diversas evidências na literatura sobre o efeitos de determinadas variáveis demográficas e a percepção do ruído. Por exemplo, algumas evidências apontam para o facto do incómodo com o ruído ser superior nas pessoas de idades mais avançadas (Zimmer e Ellermeier, 1999) e nas mulheres (Kjellberg et al, 1996). Por outro lado, existem também evidências de que a classe sócio-económica parece ter também um efeito ao nível da percepção de ruído. De facto, alguns estudos mostram que as camadas sócio-económicas mais elevadas reportam menos grau de incómodo em relação ao ruído já que parecem comportar os custos de viver em locais menos ruidosos (Altman & Everett, 1981). Finalmente, parecem existir também alguns efeitos do *local de trabalho* já que residentes que trabalham em locais mais ruidosos reportam menores graus de incómodo do que os residentes que trabalham em locais menos ruidosos (Jonah et al, 1981).

2.2.4. Variáveis psicológicas

2.2.4.1. Sensibilidade ao ruído

Existe uma pequena percentagem de pessoas que não parecem habituar-se aos ruídos (Glass & Singer, 1972). De facto, parece existir um grupo de pessoas que são especialmente sensíveis ao ruído do que outras e que sofrem muito mais efeitos adversos da sua exposição.

A sensibilidade ao ruído é medida normalmente por escalas de auto-preenchimento. Normalmente, questiona-se os indivíduos relativamente ao seu grau de concordância em

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

relação a um conjunto de afirmações tais como, por exemplo, “Sou sensível ao ruído”, “Numa livraria, não me importo que as pessoas conversem desde que o façam baixinho”. Estas escalas têm demonstrado qualidade psicométricas adequadas e correlacionam-se fortemente umas com as outras (Stansfeld et al, 1985).

Diversas evidências têm demonstrado uma fraca associação entre a sensibilidade ao ruído e variáveis fisiológicas. Por exemplo, não parece haver nenhuma associação entre esta medida e o nível de audição e as estimativas de magnitude dos sons (Stansfeld et al, 1985). De facto, parece que uma explicação adequada da maior sensibilidade ao ruído não pode assentar meramente no papel das variáveis fisiológicas; de facto, neste sentido, variáveis psicológicas e sociais parecem desempenhar um papel mais importante. Um exemplo paradigmáticos do papel que estas variáveis parecem desempenhar é o facto da sensibilidade ao ruído parecer ser maior nas pessoas de idade mais avançada. Uma vez que este é um grupo caracterizado por níveis mais baixos de audição, a maior sensibilidade reportada parece dever-se a outro tipo de factores (Halpern, 1995).

2.2.4.2. Atitude em relação à fonte de ruído

Existem diversas evidências de que a sensibilidade e o incómodo em relação ao ruído se relacionam com as crenças e atitudes relativas à fonte do ruído. O estudo clássico sobre esta temática é o de Cederlöf e colegas (1961; citado em Haldern, 1995) que demonstraram que os participantes numa experiência avaliavam um determinado som como mais elevado quando este era atribuído a uma moto de um adolescente do que se fosse atribuído a um taxi. No mesmo sentido, Soczka (1980), num estudo realizado em Portugal junto de residentes do recém inaugurado aeroporto de Faro, mostrou que as diferenças de incomodidade acústica devido ao ruído do aeroporto não eram apenas explicadas pela exposição ao ruído. Em residentes com níveis de exposição objectiva semelhante, a diferença na incomodidade acústica estava associada à atitude face ao turismo: pessoas que estavam mais favoráveis ao desenvolvimento turístico do Algarve sentiam-se menos incomodadas pelos aviões (que transportavam os turistas).

Em termos gerais podemos pensar que uma atitude mais positiva em relação à fonte está correlacionada de forma significativa com menos incómodo percebido. Em suporte desta previsão, existem estudos que mostram que campanhas com o objectivo de promover uma atitude mais positiva em relação à fonte de ruído, resultaram numa redução significativa nos níveis de incómodo reportados (Sörensen, 1970).

2.2.4.3. A percepção de risco e a ligação ao lugar

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

A importância das variáveis contextuais que dão significado ao ruído aparecem também referidas noutro conjunto de estudos. Existem algumas evidências que demonstram que o modo como as pessoas percebem o risco de uma determinada actividade se relaciona de modo significativo com a percepção de incómodo. Por exemplo, a este respeito, Levy-Leboyer & Naturel (1991) mostraram que o ruído do avião é mais perturbante se as pessoas têm medo dos acidentes de avião. No mesmo sentido, Jonah et al. (1981) demonstraram que quanto maior a preocupação com os acidentes de tráfego que ocorrem nas proximidades do bairro, maior o incómodo e o prejuízo sobre a saúde física atribuídos ao ruído do tráfego.

Outra variável que parece ter uma influência importante no grau de incómodo em relação ao ruído é a ligação ao lugar de residência. Neste sentido, Jonah et al (1981) demonstraram que residentes menos satisfeitos com o seu bairro tendiam a sentir-se significativamente mais incomodados com o ruído do tráfego.

2.2.4.4. Variáveis de personalidade

Os estudos sobre esta matéria têm apresentado evidências da existência de uma relação significativa entre diversas variáveis de personalidade e a sensibilidade ao ruído. Em termos gerais, os estudos realizados com estudantes têm demonstrados que os indivíduos sensíveis ao ruído têm um perfil mais introvertido, com maior desejo de privacidade, relações sociais menos seguras, e menores desempenhos escolares (Weinstein, 1978; Örstrom et al, 1988). No entanto, estes resultados ainda necessitam de ser replicados.

Mais recentemente, alguns autores têm associado a variável *personalidade “hardiness”* (resiliente) a menores níveis de sensibilidade ao ruído (Haldern, 1995). Este tipo de personalidade caracteriza-se por um elevado nível de locus de controlo interno, uma tendência para perceber as dificuldades como desafios em vez de problemas, e a tendência para se sentir envolvido em vez de alienado.

No entanto, sem dúvida de que a relação mais consistente na literatura entre a percepção do ruído e a personalidade é a correlação positiva entre a sensibilidade ao ruído e o neuroticismo (Broadbent, 1972; Francois, 1980; Stansfeld et al, 1985; Örstrom et al, 1988). As correlações entre estas duas medidas variam entre 0.25 e 0.45 e alguns investigadores sugeriram mesmo a integração de alguns itens de sensibilidade ao ruído nas escalas que medem o neuroticismo.

Todos estes factores psicológicos são importantes e parecem determinar em grande medida a resposta dos indivíduos a uma determinada fonte de ruído. Neste sentido, devem ser tidos em

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

consideração em estudos sobre a natureza dos impactos psicossociais decorrentes da exposição ao ruído.

2.3. Resumo

Nesta secção procurámos enumerar os principais impactos sobre a saúde decorrentes da exposição aos funcionamento dos aviões e da actividade aeroportuária de um modo geral. Verificámos que embora tenham sido evidenciadas algumas relações significativas entre a exposição a este tipo de actividades e algumas doenças, o efeito raramente é directo. De facto, existe um conjunto de variáveis que medeiam e moderam o modo como o ruído afecta a saúde dos indivíduos. Um factor mediador crucial neste contexto é, sem dúvida o incómodo sentido em relação ao ruído. Neste sentido, diversas evidências têm demonstrado que este é um melhor preditor da saúde do que propriamente a exposição objectiva ao ruído. Para mais, esta percepção de incómodo parece ser influenciada por diversos factores moderadores relevantes. Neste sentido, destacámos a importância de um conjunto de factores relacionados com as características do estímulo sonoro, os contextos de ocorrência dos ruídos, as variáveis sócio-demográficas e os factores psicológicos (ver Figura I.2.).

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

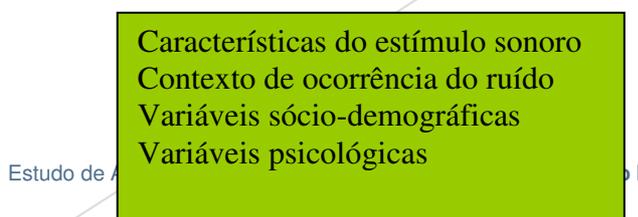
III.
Indicadores

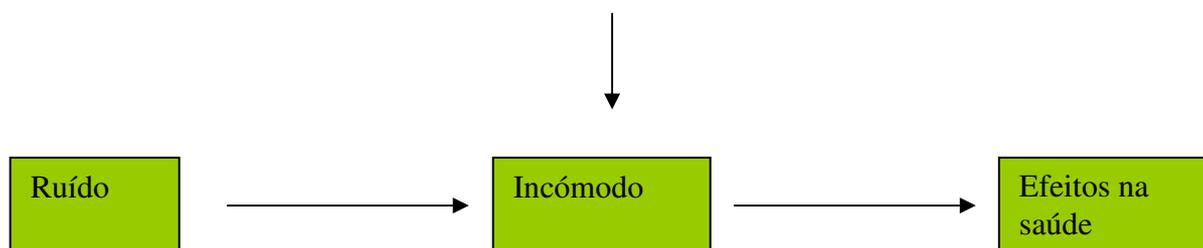
IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

Figura I.2. Principais impactos do ruído ao nível da saúde





Consideramos que uma análise adequada dos impactos da exposição ao ruído deverá ter em consideração os efeitos deste tipo de variáveis.

2.4. Conclusões

Nesta revisão de literatura apresentámos os principais impactos psicossociais esperados em relação ao NAL. No entanto, a criação dos indicadores específicos a incluir no questionário deve ter em conta a existência de indicadores válidos e precisos que nos dêem confiança na operacionalização a efectuar. Por essa razão, a par da revisão de literatura, foi efectuada a definição de indicadores psicometricamente adequados para a avaliação dos parâmetros considerados. Este é o conteúdo que apresentamos na parte seguinte deste relatório.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

V. Método

Nesta secção descrevemos com detalhe o método utilizado no inquérito às comunidades locais em torno da zona de implementação do NAL no CTA. Em primeiro lugar, explicitamos o procedimento amostral e as características da amostra recolhida. Em segundo lugar, apresentamos as características psicométricas do instrumento utilizado na recolha dos dados.

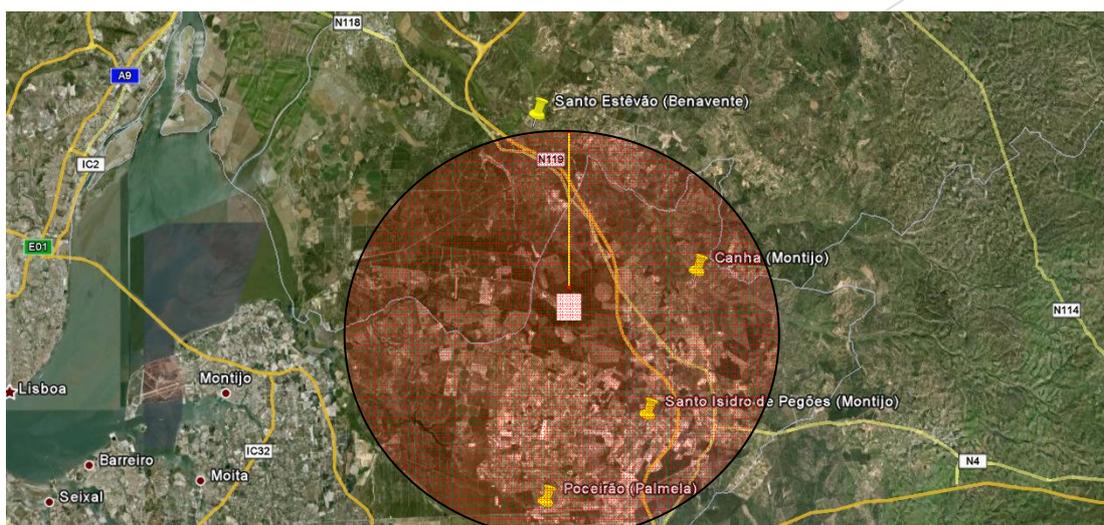
1. Amostra recolhida

1.1. Critérios de constituição da amostra

O trabalho de campo decorreu entre os dias 15 e 30 de Outubro e foi realizado de acordo com as cláusulas do Código Deontológico Internacional de Estudos de Marketing e Opinião ICC/ESOMAR. Foi utilizada a técnica de recolha por entrevista directa e pessoal, em casa do entrevistado, utilizando o sistema PAPI (Pen and Paper Interview), mediante questionário estruturado, com uma duração média de 30 minutos, contemplando duas questões abertas. Na recolha de informação colaboraram 11 entrevistadores.

A população-alvo do nosso questionário foi constituída por indivíduos de ambos os sexos, com 18 ou mais anos, residentes nas localidades que se encontram no raio de 10 Km de distância do NAL, das freguesias de Santo Estêvão, Canha, Santo Isidro de Pegões e Poceirão (Figura V.1).

Figura V.1. Localidades inquiridas



I.
IntroduçãoII.
Análise de
imprensaIII.
Análise da
históriaIV.
EntrevistasV.
Observação das
comunidadesVI.
Trabalho de
campo
quantitativoVII.
Referências

A Tabela V.1 indica os valores da população residente, de acordo com os dados disponíveis no INE (Censos de 2001).

Tabela V.1. Número de habitantes nas localidades em estudo

	Santo Estevao	Canha	Santo Isidro de Pegões	Poceirão
Santo Estevão	939			
Zambujeiro	39			
Bairro de São Gabriel		24		
Canha		884		
Foros de Boa Vista		130		
Foros do Carrapatal		204		
Taipadas		275		
Faias			331	
Foros do Trapo			482	
Santo Isidro de Pegões			461	
Aldeia Nova da Aroeira				96
Lagoa do Calvo				341
Passarinhas				440
	978	1517	1274	877

A amostra foi desenhada tendo como base os resultados do último recenseamento geral da população e habitação realizado pelo Instituto Nacional de Estatística (Censos 2001).

A dimensão amostral consistiu em 350 entrevistas pessoais e directas (in home), com um erro amostral de 5.04 pp para um grau de confiança de 95%, distribuídas da seguinte forma pelas freguesias em estudo (Tabela V. 2).

Tabela V. 2 – Número de habitantes das freguesias em análise

Freguesias	n
Santo Estevão	74
Canha	114
Santo Isidro de Pegões	96
Poceirão	66
Totais	350

1. 2. Identificação das fases do processo de amostragem

Na realização do presente estudo recorreremos a um método de amostragem de probabilidade com o levantamento de pontos de amostragem, à definição de percursos aleatórios a partir deles e à selecção aleatória do indivíduo a entrevistar em cada lar. Este procedimento de amostragem garante uma amostra aleatória, o que constitui o primeiro requisito para a existência de uma amostra representativa (Groves, 1989).

Especificamente estratificou-se a amostragem de probabilidade em três etapas.

Etapa 1: Em cada uma das localidades foram definidas moradas de pontos de partida (PSUs, Point Sampling Units ou pontos de amostragem).

Etapa 2: Em cada ponto de partida (PSU), existiu um percurso aleatório (técnica de random-route) para a selecção dos lares. O ponto de partida foi definido de dois modos diferentes. Para as localidades onde existia um bom mapa, seleccionámos aleatoriamente as coordenadas para o ponto de partida, e para as outras localidades utilizou-se uma selecção aleatória com a ajuda da lista telefónica. A proporção foi de 50% para cada método.

I.
Introdução

II.
Análise de
imprensa

III.
Análise da
história

IV.
Entrevistas

V.
Observação das
comunidades

VI.
Trabalho de
campo
quantitativo

VII.
Referências

Etapa 3: Em cada lar, os indivíduos foram seleccionados pelo método do último aniversariante, isto é, a última pessoa que preenche os requisitos base do público-alvo e que fez anos na data mais próxima à data da entrevista. Este primeiro contacto foi sempre pessoal.

1.3. Formação dos entrevistadores e supervisão do trabalho de campo

Os entrevistadores receberam instruções relativamente aos objectivos do roteiro de entrevista e ao método usado para selecção do inquirido. Especificamente, receberam informação sobre os procedimentos de entrevistas a serem empregues, sobre a técnica do percurso aleatório e sobre a estrutura do roteiro de entrevistas. Para mais, trabalho dos entrevistadores decorrido sob supervisão de técnicos experientes, em 28% das entrevistas realizadas.

A inspecção efectuada foi pessoal e telefónica, sendo que 20% das entrevistas foram inspeccionadas telefonicamente e 8% foram inspeccionadas pessoalmente. Foram ainda efectuados 389 contactos, dos quais 350 resultaram em entrevistas válidas, constituindo uma taxa de resposta de 89,9%. Os não contactos encontram-se descritos na tabela abaixo:

Tabela V. 3 – Distribuição dos não contactos

Factores	n
Endereço não habitado/vazio	5
Ninguém responde	7
Lar não elegível/Lingua difícil	11
Recusa total inicial	15
Recusa da pessoa seleccionada	1
Ausência da pessoa seleccionada	2
TOTAIS	39

1.4. Breve caracterização da amostra final e sua comparação com a população

A amostra que resultou da recolha dos dados do inquérito possui a seguinte caracterização:

I.
Introdução

II.
Análise de imprensa

III.
Análise da história

IV.
Entrevistas

V.
Observação das comunidades

VI.
Trabalho de campo quantitativo

VII.
Referências

Figura V.1. Distribuição dos inquiridos por sexo

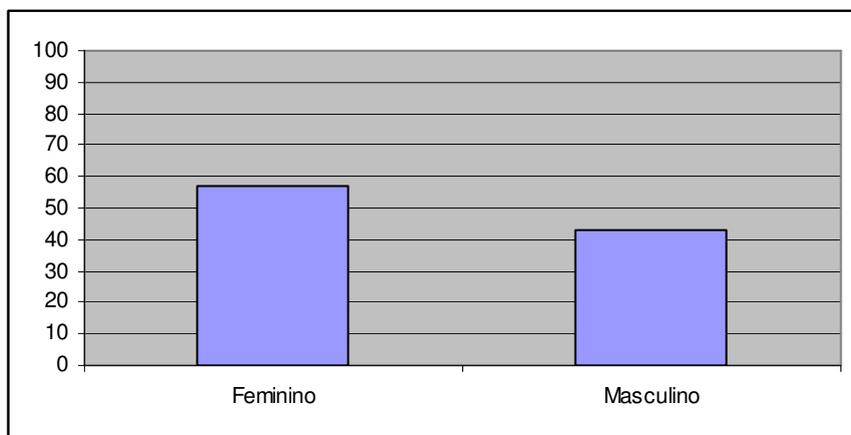


Figura V.2. Distribuição dos inquiridos por idade

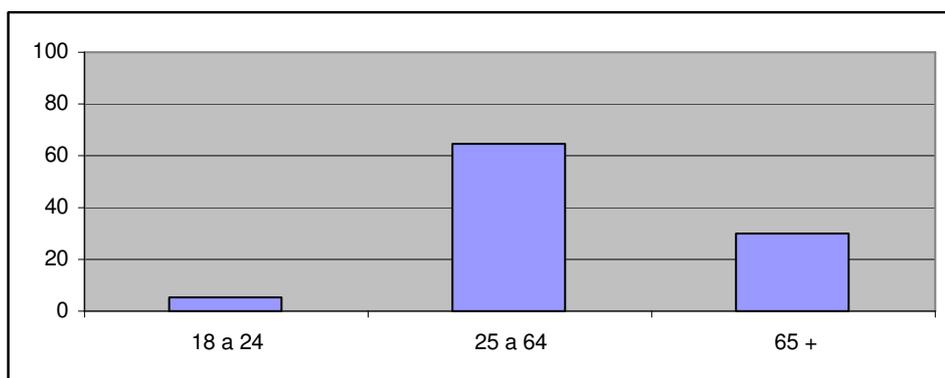


Figura 5.3. Distribuição dos inquiridos por escolaridade

I.
Introdução

II.
Análise de
imprensa

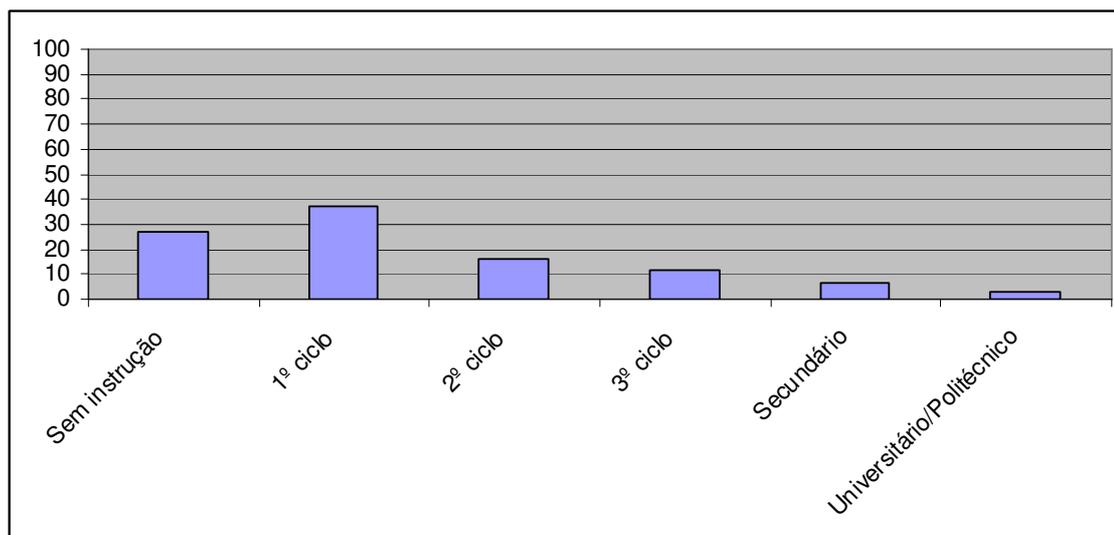
III.
Análise da
história

IV.
Entrevistas

V.
Observação das
comunidades

**VI.
Trabalho de
campo
quantitativo**

VII.
Referências



A Tabela V.4. apresenta uma comparação entre as características demográficas do universo (INE, Censur 2001) e da amostra recolhida, o que é muito importante para aferir da qualidade da amostra obtida. Como se pode constatar, apesar de existirem algumas diferenças significativas ao nível da idade e da escolaridade¹, os desvios relativamente ao universo são pequenos e reflectem o rigor metodológico usado no processo de selecção da amostra.

Tabela V.4. Comparação entre as características demográficas do universo e da amostra

	Universo		Amostra	
	N	%	N	%
Freguesia				
Santo Estevão	978	21,1%	74	21,1%
Canha	1517	32,7%	114	32,6%
Santo Isidro de Pegões	1274	27,4%	96	27,4%
Poçoirão	877	18,9%	66	18,9%
Total	4646	100%	350	100%
Sexo				
Masculino	1937	48,2%	151	43,1%
Feminino	2084	51,8%	199	56,9%
TOTAL	4021	100%	350	100%
Idade				
18 a 24 anos	609	15,1%	18	5,1%
25 a 64 anos	2344	58,3%	226	64,6%

¹ A amostra tem menos jovens ($\chi^2(2, N=350) = 27,13, p < .001$) e apresenta-se mais escolarizada do que do que a população ($\chi^2(2, N=350) = 50,28, p < .001$). No entanto, ao nível do sexo, a distribuição é equivalente à da população ($\chi^2(2, N=350) = 3,58, p < .06$).

	65+ anos	1068	26,6%	106	30,3%
	TOTAL	4021	100%	350	100%
Escolaridade					
	Sem instrução	1105	26,9%	70	20,0%
	1º ciclo	1517	36,9%	118	33,7%
	2º ciclo	654	15,7%	46	13,1%
	3º ciclo	481	11,7%	51	14,6%
	Secundário	255	6,3%	43	12,3%
	Universitário/Politécnico	106	2,6%	22	6,3%
	TOTAL	4118	100%	350	100%

I.
Introdução

II.
Análise de
imprensa

III.
Análise da
história

IV.
Entrevistas

V.
Observação das
comunidades

VI.
Trabalho de
campo
quantitativo

VII.
Referências

2. Instrumento

Neste estudo realizámos um inquérito sob a forma de um questionário estruturado. As questões que compõem este questionário foram maioritariamente adaptadas do questionário utilizado do Estudo de Adesão das Comunidades Locais ao NAL na Ota (Lima e colaboradores, 2007). No entanto, procurou-se ter em consideração as especificidades da localização relativa ao CTA. Assim, tal como referido anteriormente, procedemos à análise do conteúdo do *Relatório de Consulta no Âmbito da Avaliação Ambiental do Estudo para análise técnica comparada das alternativas de localização do novo aeroporto de Lisboa na zona da Ota e na zona do Campo de Tiro de Alcochete (CTA)* previamente preparado pela NAER (2008). Este estudo permitiu identificar as principais preocupações dos residentes na zona do CTA. A amostra recolhida era composta por 56 entidades com interesses nesta questão (administração local (n=18); particulares (n=16); administração central (n=12); associações (n=4); empresas (n=4); comissões (n=2)) e o processo de análise dos dados seguiu as seguintes etapas:

- a) *Recepção e registo*: identificação das tipologias dos intervenientes e elaboração de uma listagem. A informação foi recolhida no período de 1 de Fevereiro de 2008 a 4 de Abril de 2008.
- b) *Sistematização e síntese dos contributos por interveniente*: resumo dos comentários, propostas de alteração ao Relatório Ambiental (RA) e recomendações propostas.
- c) *Identificação dos principais temas*: sistematização de grandes áreas temáticas atendendo à natureza dos comentários realizados.
- d) *Resumo por tema*: síntese simplificada dos comentários agrupados por tema.
- e) *Síntese estatística*: análise quantitativa dos contributos recebidos.

A partir dos contributos recebidos foi possível sistematizar a informação recolhida em torno de 11 grandes temas. Este trabalho foi realizado pela NAER (Tabela V.5.). Salientamos que nesta tabela são sobretudo enfatizados os aspectos que poderão ter uma maior importância para a adaptação do questionário a utilizar no Estudo de Adesão das Comunidades locais ao NAL do CTA. Assim, apresentamos também uma indicação das principais variáveis psicossociais que poderão estar mais implicadas em cada um dos temas.

Tabela V.5. Principais temas abordados na Consulta pública

I.
Introdução

II.
Análise de
imprensa

III.
Análise da
história

IV.
Entrevistas

V.
Observação das
comunidades

VI.
Trabalho de
campo
quantitativo

VII.
Referências

	Temas	Dicionário (conteúdo dos comentários)	Breve resumo	Variáveis psicossociais
T 1	Contexto de decisão e objecto de avaliação (n=21)	Processo de tomada de decisão preliminar de localização do NAL no CTA Enquadramento do objecto de avaliação	A decisão não foi sustentada pelos estudos técnicos, nem considera as restrições legais Foi ignorado o processo de decisão até ao momento Falta de isenção na escolha da localização por parte do Governo Prejuízo do desenvolvimento do país em termos económicos e ambientais	Justiça processual Justiça distributiva (prejuízo das populações a Norte do Tejo) Confiança social no Governo e nos técnicos Expectativas de desenvolvimento nacional Impactos ambientais
T 2	Âmbito e metodologia de análise (n=19)	Omissões, sugestões e recomendações de carácter metodológico geral relativos à avaliação ambiental e ao relatório ambiental	A definição de âmbito não foi bem fundamentada: prejuízo do ambiente e do ordenamento do território É um estudo pouco rigoroso e limitado Não são considerados os impactes cumulativos Não considera outras alternativas sem ser a Ota (ex. Portela + 1; Portela com construção faseada do NAL no CTA) Impactos ao nível da saúde humana não foram considerados Limitações dos impactes ao nível do ruído Impactes mal definidos sobre o ambiente (nomeadamente sobre os eucaliptos no caso do CTA) Desrespeito sobre o ordenamento do território	Justiça processual Confiança social no Governo e nos técnicos Expectativas de desenvolvimento nacional Impactos ambientais (eucaliptos) Impactos na saúde Impactos ao nível do ruído Impactos ao nível do ordenamento do território
T 3	Recursos naturais (n=21)	Águas superficiais e subterrâneas Solo Agricultura Floresta Factor crítico de decisão 2	Destaque para o Sistema Aquífero Margem-Esquerda: o maior aquífero da Península Ibérica e que corresponde a uma reserva estratégica a nível nacional. Problema de reserva de água para a área metropolitana de Lisboa Impactes cumulativos: efeitos sobre o aumento de consumo de água Impactes na produção agrícola Impactos no uso do solo Impactes sobre a biodiversidade: Destruição do montado de sobreiro	Impactos ao nível da qualidade e quantidade de água disponível Impactos na agricultura Impactos ao nível da diminuição de cortiça para a indústria Expectativas de desenvolvimento nacional
T 4	Conservação da natureza e biodiversidade	Património natural Áreas classificadas Avifauna Risco de colisão das	Impactes muito relevantes sobre o ambiente no Estuário do Tejo, Sado e Lezíria, relevantes para a conservação de aves aquáticas e migratórias com interesse internacional (ex. pombos bravos). Riscos sobre a biodiversidade: habitats prioritários	Impactos ambientais Impactos ao nível da biodiversidade: áreas ambientais muito sensíveis

	(n=22)	aves Factor de decisão 3	designadamente na ZPE do Tejo Riscos de colisão com aves	I. Introdução
T 5	Acessibilidades ao NAL (n=9)	Acessos terrestres ao NAL Condições de mobilidade Factor crítico de decisão 4	A acessibilidade ao CTA é semelhante à da Ota Relação com o TGV tornará o NAL no CTA mais acessível O CTA é mais distante de Lisboa e do Norte do país	Expectativas de desenvolvimento nacional II. Impactos ao nível das análises de acessibilidades: o TGV e a TTT (terceira travessia do Tejo) Expectativas negativas para a deslocação das pessoas de Lisboa e do Norte do país
T 6	Ordenamento do território – nível supramunicipal (n=16)	Instrumento de gestão do território de nível superior Articulação com o NAL e com o factor crítico de decisão 5	Melhor desenvolvimento do Alentejo; especificamente do eixo Vendas Novas, Montemor-o-Novo e Évora. A localização do CTA é uma clara violação aos Planos de Ordenamento do Território em vigor A escolha do CTA promove a separação entre o Norte e o Sul do país Impactos cumulativos sobre a utilização do solo Impactos ambientais e ao nível da biodiversidade Impactos ao nível da economia: equipamentos colectivos, turismo, dinâmica económica e empresarial (níveis de qualificação da população activa) Riscos para a identidade social, económica e cultural	Impactos ao nível do ordenamento do território IV. Entrevistas Impactos ao nível do desenvolvimento nacional Impactos sobre o uso do solo: pressão urbanística V. Observação das comunidades Impactos ambientais Impactos ao nível da biodiversidade
T 7	Ordenamento do território – nível local (n=11)	Instrumento de gestão territorial Acessibilidades, infra-estruturas e equipamentos municipais	Vantagens no ordenamento do território, implementação de sistemas de transportes terrestres e acessibilidades, competitividade e desenvolvimento económico e social. Aumento da pressão rodoviária dos concelhos locais O NAL no CTA vai interferir com os planos de ordenamento do concelho É necessário reforçar as infra-estruturas Garantia da qualidade de vida das populações Desenvolvimento do turismo Desenvolvimento do desporto Impactos na qualidade ambiental Impactos económicos	Impactos ao nível do ordenamento do território local VII. Referências Impactos económicos Impactos ao nível das acessibilidades Aumento da pressão rodoviária Impactos na qualidade de vida Impactos na qualidade ambiental Impactos económicos
T 8	Actividade económica e competitividade (n=10)	Modelo de cidade aeroportuária Actividade económica Factor crítico de decisão 6	Oportunidades importantes de fixação e de criação das actividades económicas Deve aproveitar-se as infra-estruturas da região Deve aproveitar-se o potencial humano disponível na Península de Setúbal	Impactos na economia local Impactos nas infra-estruturas Impactos no emprego local
T 9	Comunidades locais (n=19)	Expectativas da população e comunidades locais Riscos	Ruído: S. Estevão é uma zona residencial que está mais em risco de sofrer os efeitos negativos. Destaque para a necessidade de se evitar sobrevoar a baixa de S.Estevão devido à concentração de	Impactos do ruído (muito importante) Impactos nas aves A necessidade de alterar o

VI.
Trabalho de campo
quantitativo

			<p>aves que sobrevoam aquela zona em certas épocas do ano</p> <p>É sugerida a orientação das pistas a Nordeste, passando o seu alinhamento a Este da Mata do Duque</p> <p>Garantia dos desportos praticados na zona (Santo Estevão Golfe)</p> <p>Risco de perda de identidade social, económica e cultural em especial nas regiões de Oeste e Vale do Tejo e Centro Alentejo</p>	<p>traçado das pistas</p> <p>Impactos nas actividades ao ar livre (Santo Estevão Golfe)</p> <p>Impactos sobre a identidade cultural local</p>
T 10	Actividade financeira e análise custo-benefício (n=3)	<p>Investimento associado ao NAL</p> <p>Factor crítico de decisão 7</p> <p>Análise custo-benefício</p>	Custos económicos elevados	<p>Impactos ao nível dos custos económicos para o país</p>
T 11	Outros (n=8)	Outros assuntos não contemplados anteriormente	<p>Questões relativas à localização do TGV</p> <p>Preferência em relação à opção Portela + 1</p> <p>Preferência pela construção faseada do NAL em conjugação com o actual aeroporto da Portela</p> <p>Críticas em relação ao modo como decorreu a consulta pública: período limitado e reduzido acesso das populações locais.</p> <p>Recomendação para futuramente proceder à monitorização da qualidade do ar</p> <p>Poucos impactos do NAL no CTA ao nível do património arqueológico</p>	<p>Impactos relativamente às acessibilidades</p> <p>Impactos sobre a qualidade do ar</p> <p>Possíveis alternativas à localização do NAL</p> <p>Impactos ao nível do património arqueológico</p>

Tal como explicitámos anteriormente ao nível da revisão da literatura, estas preocupações foram tidas em consideração quer ao nível da adaptação das expectativas inquiridas, quer ao nível da introdução de novas medidas tais como a medida de sensibilidade ao ruído e as medidas de avaliação da saúde. A Tabela V.6 apresenta uma lista dos indicadores incluídos no questionário.

Tabela V.6. Variáveis incluídas no questionário

Variável	Pergunta no questionário
Atitude em relação ao aeroporto	P1-P4
Preditores directos	
Expectativas	P5 (locais), P12 (nacionais)
Percepção de riscos	P16
Percepção de justiça	P13 (justiça distributiva), P14 (justiça processual)
Confiança social	P15
Moderadores dos impactos	
Contexto residencial e sócio-demográfico	P27-P45
Ligação à comunidade local	P7
Qualidade ambiental percebida actual	P8, P11 (qualidade do ar)
Valores e normas sociais	P17
Outros moderadores	P18 (preocupação ambiental), P19 (ambientalismo), P20 (orientação para a dominância social), P21 (actividades de lazer), P22 (distância percebida)
Factores relacionados com o ruído	
Incomodidade acústica	P9
Sensibilidade ao ruído	P10
Impactes ao nível da saúde	
Saúde global	P23
Satisfação com a vida	P26
Sintomas físicos	P24
Sintomas psicológicos	P25

I.
IntroduçãoII.
Análise de
imprensaIII.
Análise da
históriaIV.
EntrevistasV.
Observação das
comunidadesVI.
Trabalho de
campo
quantitativoVII.
Referências

Seguidamente apresentamos os indicadores seleccionados para operacionalizar cada um dos parâmetros identificados. Esta parte pretende identificar, para cada parâmetro teórico, a sua definição, a sua operacionalização, as suas credenciais psicométricas e as fontes utilizadas. É o que apresentamos nas páginas seguintes, sob a forma de tabelas.

Na selecção dos indicadores, a dimensão das escalas foi evidentemente um critério importante. Mas na avaliação da qualidade dos indicadores consideraram-se principalmente dois critérios: a validade e a precisão das medidas.

- Por validade entende-se o grau de adequação entre um instrumento de medida e o construto teórico do qual foi inferido (Messick, 1989; Moreira, 2004). Considera-se um instrumento válido quando existe um elevado grau de concordância entre o instrumento em análise e o conceito teórico que se pretende medir.
- A precisão ou fiabilidade de uma medida refere-se ao grau de estabilidade e homogeneidade que permitem as medições com um determinado instrumento de medida (minimizando assim o erro de medição) (Moreira, 2004). Considera-se um instrumento como preciso ou fiável se os seus resultados forem estáveis no tempo e o comportamento dos seus componentes for homogéneo.

Para uma melhor compreensão do conteúdo das tabelas que se seguem, apresenta-se na tabela V.7. uma explicitação do que pode ser encontrado em cada uma das suas entradas.

I.
Introdução

II.
Análise de
imprensa

III.
Análise da
história

IV.
Entrevistas

V.
Observação das
comunidades

VI.
Trabalho de
campo
quantitativo

VII.
Referências

Tabela V.7. Explicações relativas às tabelas das páginas seguintes

Nome da Variável	Designação do parâmetro teórico a operacionalizar
Definição adoptada	Definição teórica do conceito. Permite conferir a validade dos indicadores utilizados
Dimensões\Factores	Componentes do parâmetro, que só existem em conceitos mais complexos. Devem estar reflectidas na operacionalização.
Itens por Dimensões	Identificação dos itens. Quando existem dimensões, os itens são separados por elas.
<i>Escala de Resposta</i>	<i>Indicação da proposta de resposta para as questões identificadas acima</i>
<i>Fonte dos Itens</i>	<i>Origem da operacionalização escolhida</i>
<i>Informação sobre Validade</i>	<i>Dados existentes que testem a validade. Normalmente é dada pela informação da análise factorial exploratória aos itens na procura de factores que confirmem o número de dimensões supostamente presentes. Os loadings referem-se ao peso dos itens na estrutura factorial, e devem ser sempre superiores a .60</i>
<i>Informação sobre Fiabilidade</i>	<i>Dados existentes sobre a precisão. Normalmente é dada em termos do valor do alfa de Cronbach, que é um indicador de precisão que deverá apresentar valores superiores a .70.</i>
Referências	Bibliografia citada

I.
IntroduçãoII.
Análise de
imprensaIII.
Análise da
históriaIV.
EntrevistasV.
Observação das
comunidadesVI.
Trabalho de
campo
quantitativoVII.
Referências

Tabela V.8. Atitude face ao Aeroporto no CTA

Nome da Variável	Atitude face ao Aeroporto
Definição adoptada	Atitude é uma “tendência psicológica que se expressa numa avaliação favorável ou desfavorável de uma entidade específica” (Eagly & Chaiken, 1993, p.1).Essa entidade é objecto da atitude, neste caso o novo aeroporto na OTA
Dimensões\Factores	Três dimensões: Cognitiva; Emocional; Conativa (comportamental)
Itens por Dimensões	
Dimensão 1	Cognitiva
<i>Itens</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Vou-lhe dizer várias frases sobre a construção do aeroporto na OTA. Para cada frase, escolha a opção que melhor expressa a sua opinião:</i> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Em que medida é necessária a construção do novo aeroporto no CTA?</i> ● <i>Em que medida a construção do aeroporto no CTA será uma coisa boa?</i>

	<ul style="list-style-type: none"> ● Iremos falar mais desta questão, mas de uma maneira geral, qual é a sua posição à construção do aeroporto no CTA? ● Qual destas frases corresponde mais à sua posição acerca do aeroporto? <p>1 (Pouco necessária) a 5 (Muito necessária); 1 (Muito má) a 5 (Muito Boa); 1 (Pouco favorável) a 5 (Muito Favorável); 1 (Não se devia construir) a 5 (Devia construir)</p>
Dimensão 2	Emocional
Itens	<ul style="list-style-type: none"> ● Até que ponto a questão do aeroporto lhe tem causado: <ul style="list-style-type: none"> ● Insegurança ● Preocupação ● Felicidade ● Satisfação
Escala de Resposta	1 (Nenhum) a 5 (Muitíssimo)
Dimensão 3	Conativa/Comportamental
Itens	<ul style="list-style-type: none"> ● Indique em que medida estaria disponível a realizar as seguintes actividades <ul style="list-style-type: none"> ● Sair desta zona se construírem o aeroporto ● Participar numa manifestação contra a construção do aeroporto no CTA? ● Participar numa manifestação a favor da construção do aeroporto no CTA? ● Contribuir com dinheiro ou com trabalho para alguma acção a favor da construção do aeroporto
Escala de Resposta	1 (Nada disponível) a 5 (muito Disponível)
Informação sobre Validade	Análise Factorial: 1 Factor (Loadings: -.37 a .90)
Informação sobre Fiabilidade	Consistência Interna: Alfa = .89.
Fonte dos Itens	Lima (2006); Lima et al. (2007)
Referências	<p>Cabral, M.V. (2000). O exercício da cidadania política em Portugal. In J. Freire, M.V. Cabral & J. Vala (Org.). Trabalho e Cidadania (pp. 123-162). Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.</p> <p>Eagly, A.H., & Chaiken, S. (1993). The psychology of attitudes. Fort North, Ph: Harcourt Brace Jovanovich.</p> <p>Lima, M. L. (2006). Predictors of attitudes towards the construction of a waste incinerator: Two case studies. Journal of Applied Social Psychology, 36(2), 441-466.</p> <p>Lima, M.L., Andrade, C., Pereira, C., Marques, S., & Moreira, S. (2007). Adesão das Comunidades Locais ao Novo Aeroporto de Lisboa no Ota. Lisboa: Centro de Investigação e de Intervenção Social.</p>

I. Introdução

II. Análise de imprensa

III. Análise da história

IV. Entrevistas

V. Observação das comunidades

VI. Trabalho de campo quantitativo

VII. Referências

Tabela V.9. Expectativas face ao aeroporto

Nome da Variável	Expectativas
Definição adoptada	Crenças acerca das consequências de uma acção, pesadas pelo valor que lhes é atribuído. (Fishbein & Ajzen, 1975).
Dimensões\Factores	Dois aspectos serão analisados: Expectativas relativa ao período de construção da obra; expectativa de funcionamento.
Itens por Dimensões	
Dimensão 1	Expectativas nacionais
Itens	<ul style="list-style-type: none"> ● Pense agora no impacto deste aeroporto para Portugal, para todo o país. Vamos apresentar-lhe diversos aspectos e vai dizer-me se, para cada um deles, como considera que a situação vai afectar Portugal como um todo? <ul style="list-style-type: none"> ○ Emprego no país ○ A despesa do estado ○ Desenvolvimento do país ○ A rede de transportes portuguesa ○ O património ambiental do país ○ Turismo em Portugal
Escala de Resposta	1 (Piorar muito) a 5 (melhorar muito)
Informação sobre Validade	Análise Factorial: 1 Factor (Loadings: 32 a .88)
Informação sobre Fiabilidade	Consistência Interna: Alfa = .83.
Dimensão 2	Expectativas locais sobre a qualidade de vida
Itens	<ul style="list-style-type: none"> ● Quando estiver em funcionamento, o aeroporto no CTA vai mudar algumas coisas nesta região. Vamos imaginar quais serão. Vamos apresentar-lhe diversos aspectos e vai dizer-me, para cada um deles, como considera que a situação vai afectar a sua localidade. Até que ponto a vida na sua localidade se modificará para melhor ou para pior do que está agora? <ul style="list-style-type: none"> ○ A poluição do ambiente vai ficar ○ A saúde dos habitantes vai ficar ○ O custo de vida na localidade vai ficar ○ A biodiversidade na localidade vai ficar ○ A agricultura vai ficar ○ O tráfego na localidade vai ficar ○ O ruído e o barulho vão ficar ○ A qualidade da água disponível na região vai ficar ○ A quantidade de água disponível na região vai ficar

I.
IntroduçãoII.
Análise de
imprensaIII.
Análise da
históriaIV.
EntrevistasV.
Observação das
comunidadesVI.
Trabalho de
campo
quantitativoVII.
Referências

<i>Escala de Resposta</i>	1 (Piorar muito) a 5 (melhorar muito)
<i>Informação sobre Validade</i>	<i>Análise Factorial: 1 Factor (Loadings: .45 a .82)</i>
<i>Informação sobre Fiabilidade</i>	<i>Consistência Interna: Alfa = .84.</i>
Dimensão 2	Expectativas sobre o desenvolvimento local
<i>Itens</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Quando estiver em funcionamento, o aeroporto no CTA vai mudar algumas coisas nesta região. Vamos imaginar quais serão. Vamos apresentar-lhe diversos aspectos e vai dizer-me, para cada um deles, como considera que a situação vai afectar a sua localidade. Até que ponto a vida na sua localidade se modificará para melhor ou para pior do que está agora? ○ As oportunidades de emprego na localidade vão ficar ○ As oportunidades de negócio na zona vão ficar ○ O interesse na construção urbana vai ficar ○ O valor dos terrenos vai ficar ○ O turismo vai ficar ○ As oportunidades de construção na zona vão ficar ○ Os acessos rodoviários na região vão ficar ○ Os salários na localidade vão ficar
<i>Escala de Resposta</i>	1 (Piorar muito) a 5 (melhorar muito)
<i>Informação sobre Validade</i>	<i>Análise Factorial: 1 Factor (Loadings: .50 a .78)</i>
<i>Informação sobre Fiabilidade</i>	<i>Consistência Interna: Alfa = .82.</i>
<i>Fonte dos Itens</i>	<i>Eiser, van der Pligt, e Spears (1988); Lima, et al., 2007</i>
Referências	<p>Eiser, J. R., van der Pligt, J. & Spears, R. (1988) Local Opposition to the Construction of a Nuclear Power Station: risk and rationality. In D. Canter, J.C. Jesuino, L. Soczka e G. Stephenson (Eds.) <i>Environmental Social Psychology</i> (pp.189-196). Haia: M.N. Pub..</p> <p>Eiser, J. R., van der Pligt, J. & Spears, R. (1988) Local Opposition to the Construction of a Nuclear Power Station: Differential Salience of Impacts. <i>Journal of Applied Social Psychology</i>, 33, 2123-2152</p> <p>Fishbein M & Ajzen, I. (1975). <i>Belief, Attitude, Intention, and Behavior: An Introduction to Theory and Research</i>, Reading, MA: Addison-Wesley.</p> <p>Lima, M. L. (2006). Predictors of attitudes towards the construction of a waste incinerator: Two case studies. <i>Journal of Applied Social Psychology</i>, 36(2), 441-466.</p> <p>Lima, M.L., Andrade, C., Pereira, C., Marques, S., & Moreira, S. (2007). <i>Adesão das Comunidades Locais ao Novo Aeroporto de Lisboa na Ota</i>. Lisboa: Centro de Investigação e de Intervenção Social.</p>

I.
IntroduçãoII.
Análise de
imprensaIII.
Análise da
históriaIV.
EntrevistasV.
Observação das
comunidadesVI.
Trabalho de
campo
quantitativoVII.
Referências

Tabela V.10. Percepção de Risco

Nome da Variável	Percepção de Risco
Definição adoptada	Avaliação subjectiva do grau de ameaça potencial de um determinado acontecimento ou actividade. (Lima, 2005)
Dimensões\Factores	Uma dimensão (Grande Medo)
Itens por Dimensões	
Dimensão 1	Percepção de risco
	<ul style="list-style-type: none"> Vou lhe dizer algumas frases que se têm dito acerca dos riscos que pode trazer um aeroporto. Gostava que me dissesse se concorda ou se discorda com cada uma das frases: <ul style="list-style-type: none"> Os riscos que o aeroporto pode trazer assustam-me Os riscos que o aeroporto pode trazer afectam-me pessoalmente Os riscos de haver desastre de avião na sua zona são pouco prováveis Os riscos de haver desastre de avião são controláveis
Itens	
Escala de Resposta	1 (discorda totalmente) a 5 (concorda totalmente)
Fonte dos Itens	Lima (2006);Lima et al. (2007).
Informação sobre Validade	Análise Factorial: Um Factor (loadings: -.55 a .85)
Informação sobre Fiabilidade	Consistência Interna (alfa = .78)
Referências	<p>Lima, M. L. (2006). Predictors of attitudes towards the construction of a waste incinerator: Two case studies. <i>Journal of Applied Social Psychology</i>, 36(2), 441–466.</p> <p>Lima, M.L. (2005). Percepção de riscos ambientais. In L. Soczka (Ed.), <i>Contextos Humanos e Psicologia Ambiental</i> (pp. 203-245). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.</p> <p>Lima, M.L., Andrade, C., Pereira, C., Marques, S., & Moreira, S. (2007). <i>Adesão das Comunidades Locais ao Novo Aeroporto de Lisboa na Ota</i>. Lisboa: Centro de Investigação e de Intervenção Social.</p>

I.
IntroduçãoII.
Análise de imprensaIII.
Análise da históriaIV.
EntrevistasV.
Observação das comunidadesVI.
Trabalho de campo quantitativoVII.
Referências

Tabela V.11. Percepção de Justiça Processual

Nome da Variável	Percepção de Justiça Processual
Definição adoptada	<p>Justiça processual percebida refere-se ao facto de a decisão ter sido pouco transparente, ter-se desenrolado de forma diferente da anunciada ou ter ignorado as populações (Lind e Tyler, 1988).</p> <p>"the degree to which the decision-making process accords with general standards of fairness and morality" (Tyler , 1988, p. 105).</p>

Dimensões/Factores	Uma dimensão: Justiça Processual
Itens por Dimensões	
Dimensão 1	Justiça Processual
Itens	<ul style="list-style-type: none"> ● O processo tem decorrido de forma justa ● O processo de decisão foi todo feito em segredo ● As pessoas que decidem preocupam-se realmente com a posição da população ● As pessoas têm bastantes oportunidades de participar no processo ● A verdade é que já decidiram tudo sem perguntar nada à população
Escala de Resposta	1 (Discorda Totalmente) a 5 (Concorda Totalmente)
Fonte dos Itens	Lima (2006); Lima et al. (2007)
Informação sobre Validade	Análise Factorial; 1 Factor; Loadings de -.47 a .80.
Informação sobre Fiabilidade	Consistência Interna (alfa = .74);
Referências	<p>Lima, M. L. (2006). Predictors of attitudes towards the construction of a waste incinerator: Two case studies. <i>Journal of Applied Social Psychology</i>, 36(2), 441–466.</p> <p>Lima, M.L., Andrade, C., Pereira, C., Marques, S., & Moreira, S. (2007). <i>Adesão das Comunidades Locais ao Novo Aeroporto de Lisboa na Ota</i>. Lisboa: Centro de Investigação e de Intervenção Social.</p> <p>Lind, E.A. e Tyler, T.R. (1988). <i>The social psychology of procedural justice</i>. New York: Plenum.</p> <p>Tyler, T.R. (1988). What is procedural justice?: Criteria used by citizens to assess the fairness of legal procedures. <i>Law and Society Review</i>, 22, 103-135.</p>

I.
IntroduçãoII.
Análise de
imprensaIII.
Análise da
históriaIV.
EntrevistasV.
Observação das
comunidadesVI.
Trabalho de
campo
quantitativoVII.
Referências

Tabela 2.5. Percepção de Justiça Distributiva

Nome da Variável	Percepção de Justiça Distributiva
Definição adoptada	Equilíbrio percebido na distribuição dos custos e dos benefícios associados a um projecto. Inclui tanto a percepção de equidade (equilíbrio entre custos e benefícios) (Adams, 1965) como a privação relativa (comparação entre a distribuição das consequências para alvos diferentes) (Runciman, 1966).
Itens	<p>Muitas vezes empreendimentos como este mudam muitas coisas nas terras, e trazem de tudo: coisas boas e coisas más. Pensando na sua terra e considerando todos os aspectos da construção do aeroporto</p> <p>Pense na sua terra:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Até que ponto acha que vai ser beneficiada com o aeroporto ● Até que ponto vai ser prejudicada com o aeroporto ● Pense agora no conjunto das terras perto da zona do aeroporto:

	<ul style="list-style-type: none"> ● Até que ponto acha que vão ser beneficiadas com o aeroporto ● Até que ponto acha que vão ser prejudicadas com o aeroporto ● Pense agora em Portugal como um todo: <ul style="list-style-type: none"> ● Até que ponto acha que vai ser beneficiado com o aeroporto ● Até que ponto acha que vai ser beneficiado com o aeroporto
Escala de Resposta	1 (Nada beneficiado) a 5 (Muitíssimo beneficiado) 1 (Nada prejudicado) a 5 (Muitíssimo prejudicado)
Fonte dos Itens	Lima (2006); Lima et al. (2007).
Itens por Dimensões	
Dimensão 2	Privação Relativa Intra-regional: Privação da Própria Região relativamente às outras Regiões
Itens	Benefícios/Custos locais – Benefícios/Custos regionais: (Item 1/Item 2) – (Item 3/Item4); * Valores negativos indicam privação da próprio região; valores positivos indicam privação das outras regiões.
Dimensão 3	Privação Relativa Regional: Privação da Região relativamente à privação Nacional
Itens	Benefícios/Custos regional – Benefícios/Custos nacional: (Item 3/Item4) – (Item 5/Item6). * Valores negativos indicam privação da região; valores positivos indicam privação nacional.
Referências	Adams, J. S. (1965). Inequity in social exchange. In L. Berkowitz (Ed.), <i>Advances in experimental social psychology</i> (Vol. 2, pp. 267-299). New York: Academic Press. Lima, M.L., Andrade, C., Pereira, C., Marques, S., & Moreira, S. (2007). <i>Adesão das Comunidades Locais ao Novo Aeroporto de Lisboa na Ota</i> . Lisboa: Centro de Investigação e de Intervenção Social. Runciman, W. G. (1966). <i>Relative deprivation and social justice</i> . Londres: Routledge and Kegan Paul. Vala, J. , Monteiro, M. B. , & Lima, M. L. (1988). Intergroup conflict in an organizational context. In D. Canter, J.C. Jesuino, L. Soczka e G. Stephenson (Eds.) <i>Environmental Social Psychology</i> (pp.290-302). Haia: M.N. Pub.

I.
IntroduçãoII.
Análise de imprensaIII.
Análise da históriaIV.
EntrevistasV.
Observação das comunidadesVI.
Trabalho de campo quantitativoVII.
Referências**Tabela 2.6. Confiança Social**

Nome da Variável	Confiança Social
Definição adoptada	Crença na benevolência (honestidade, integridade) ou competência (capacidade, força) de outrem (Cvetkovich & Lofsted, 1999).
Dimensões\Factores	Três Dimensões: Confiança nos Políticos; Confiança nos Técnicos;

Itens por Dimensões	
Confiança nos Ambientalistas	
Dimensão 4	Confiança nos Políticos locais
<i>Itens</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Até que ponto TEM CONFIANÇA nas seguintes entidades para obter informação correcta sobre as questões relacionadas com a construção do novo aeroporto: <ul style="list-style-type: none"> • Confiança nas câmaras municipais • Confiança nas juntas de freguesia
<i>Informação sobre Validade</i>	Análise Factorial; 5 Factores; Loadings de .81 a .92.
<i>Informação sobre Fiabilidade</i>	Consistência Interna (alfa = .92);
Dimensão 1	Confiança nos Técnicos
<i>Itens</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Confiança nos técnicos que fazem estudos sobre o aeroporto • Na empresa que está a desenvolver o aeroporto (NAER/ANA) • Confiança nos cientistas e engenheiros
<i>Informação sobre Validade</i>	Análise Factorial; 5 Factores; Loadings de .63 a .93.
<i>Informação sobre Fiabilidade</i>	Consistência Interna (alfa = .95);
Dimensão 2	Confiança nos Ambientalistas
<i>Itens</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Confiança nas associações ambientais nacionais • Confiança nas associações ambientais locais • Confiança nos ambientalistas de um modo geral
<i>Informação sobre Validade</i>	Análise Factorial; 5 Factores Loadings de .81 a .98.
<i>Informação sobre Fiabilidade</i>	Consistência Interna (alfa = .75);
Dimensão 3	Confiança nas forças locais
<i>Itens</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Confiança nas associações locais • Confiança na população local
<i>Informação sobre Validade</i>	Análise Factorial; 5 Factores Loadings de .93 a .87.
<i>Informação sobre Fiabilidade</i>	Consistência Interna (alfa = .90);
Dimensão 5	Confiança nos políticos nacionais
<i>Itens</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Confiança no governo • Confiança na oposição
<i>Informação sobre Validade</i>	Análise Factorial; 5 Factores Loadings de .73 a .69.
<i>Informação sobre Fiabilidade</i>	Consistência Interna (alfa = .90);
<i>Escala de Resposta</i>	1 (Confia Nada) a 5 (Confia Muito)
<i>Fonte dos Itens</i>	Lima (2006); Lima et al (2007)
Referências	Cvetkovich, G., & Lofsted, R.E. (1999). Introduction: Social trust in Risk management. In G. Cvetkovich & R.E. Lofsted (Eds.). Social Trust and

I.
IntroduçãoII.
Análise de
imprensaIII.
Análise da
históriaIV.
EntrevistasV.
Observação das
comunidadesVI.
Trabalho de
campo
quantitativoVII.
Referências

the Management of Risk (pp. 1-8). London: Earthscan.

Lima, M. L. (2006). Predictors of attitudes towards the construction of a waste incinerator: Two case studies. *Journal of Applied Social Psychology*, 36(2), 441–466.

Lima, M.L., Andrade, C., Pereira, C., Marques, S., & Moreira, S. (2007). *Adesão das Comunidades Locais ao Novo Aeroporto de Lisboa na Ota*. Lisboa: Centro de Investigação e de Intervenção Social.

Lima, M.L., & Castro, P. (2005). Cultural Theory Meets the Community: Worldviews and Local Issues. *Journal of Environmental Psychology*, 25, 23-35.

I.
Introdução

II.
Análise de
imprensa

III.
Análise da
história

IV.
Entrevistas

V.
Observação das
comunidades

VI.
Trabalho de
campo
quantitativo

VII.
Referências

Tabela V.12. Identidade com o Local

Nome da Variável	Identidade com o Local
Definição adoptada	Sentimento socialmente construído de pertença a um espaço (Lalli, 1988; Twigger-Ross & Uzzel, 1996).
Dimensões\Factores	Uma Dimensão
Itens por Dimensões	
Dimensão 1	Identidade com o Local
Itens	<ul style="list-style-type: none"> ● Indique em que medida concorda com as seguintes frases sobre o sítio onde mora: <ul style="list-style-type: none"> ● Sinto-me orgulhoso por viver nesta localidade ● Sinto que pertença a este local ● Sinto que gostaria de sair desta localidade
Escala de Resposta	1 (Discordo totalmente) a 5 (Concordo Totalmente);
Fonte dos Itens	Lima, Marques e Moreira (2006). Lima (2006); Lima et al (2007)
Informação sobre Validade	Análise Factorial: 1 Factor (loadings variando de -.59 a .82)
Informação sobre Fiabilidade	Consistência Interna: alfa = .75
Referências	<p>Lalli, M. (1988). Urban related identity, In D. Canter, J. Jesuino, L. Soczka e G. Stephenson (Orgs.), <i>Environmental Social Psychology</i> (pp. 303-311). London: Kluwer Academic Press.</p> <p>Lima, M. L. (2006). Predictors of attitudes towards the construction of a waste incinerator: Two case studies. <i>Journal of Applied Social Psychology</i>, 36(2), 441–466.</p> <p>Lima, L. P., Marques, S., & Moreira, S. (2006). Estudo de impacto social das operações florestais: Relatório de impactos sociais II. Lisboa: ISCTE\CIS.</p> <p>Lima, M.L., Andrade, C., Pereira, C., Marques, S., & Moreira, S. (2007). <i>Adesão das Comunidades Locais ao Novo Aeroporto de Lisboa na</i></p>

Ota. Lisboa: Centro de Investigação e de Intervenção Social.

Twigger-Ross, C., & Uzzel, L. (1996). Place and identity processes, *Journal of Environmental Psychology*, 16, 205-220.

Tabela V.13. Sentido de Comunidade

Nome da Variável	Sentido de Comunidade
Definição adoptada	Sense of community is understood as the personal feeling of belonging to a local social structure that promotes the interdependence and the emotional connection between the members of a neighbourhood (McMillan & Chavis, 1986).
Informação sobre Validade	<i>Análise Factorial: 1 Factor (loadings variando de -.39 a .89)</i>
Informação sobre Fiabilidade	<i>Consistência Interna: alfa = .45</i>
Fonte dos Itens	<i>Lima e Castro (2005); McMillan e Chavis (1986). Lima et al (2007)</i>
Referências	<p>Lima, M. L., & Castro, P. (2005). Cultural Theory Meets the Community: Worldviews and Local Issues. <i>Journal of Environmental Psychology</i>, 25, 23-35.</p> <p>Lima, M.L., Andrade, C., Pereira, C., Marques, S., & Moreira, S. (2007). <i>Adesão das Comunidades Locais ao Novo Aeroporto de Lisboa na Ota</i>. Lisboa: Centro de Investigação e de Intervenção Social.</p> <p>McMillan, D.W., & Chavis, D. (1986). Sense of community: A definition and theory. <i>Journal of Community Psychology</i>, 14, 6-23.</p>

Tabela V.14. Qualidade ambiental percebida

Nome da Variável	Qualidade ambiental percebida
Definição adoptada	Percepção da presença de qualidade ambiental no ambiente residencial do indivíduo
Dimensões\Factores	Qualidade ambiental geral; Incomodidade acústica; qualidade do ar
Itens por Dimensões	
Dimensão 1	Qualidade Ambiental Geral
Itens	<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Pense agora na zona onde vive, no seu bairro ou no seu lugar. Até que ponto concorda com cada uma das seguintes afirmações sobre a qualidade do ambiente da zona em que vive?</i> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Acho que o ar nesta localidade é puro</i> ● <i>Esta localidade é perigosa</i> ● <i>Esta localidade tem muito trânsito</i>

I.
Introdução

II.
Análise de
imprensa

III.
Análise da
história

IV.
Entrevistas

V.
Observação das
comunidades

VI.
Trabalho de
campo
quantitativo

VII.
Referências

	<ul style="list-style-type: none"> ● A paisagem nesta localidade é bonita ● Esta localidade tem muito pó ● Nesta localidade temos muito contacto com a natureza
Escala de Resposta	1 (Discorda Totalmente) a 5 (Concorda Totalmente)
Informação sobre Validade	Análise Factorial: 1 Factor (loadings variando de -.30 a .63)
Informação sobre Fiabilidade	Consistência Interna: alfa = .57
Fonte dos Itens	Lima (2006), Craik e Zube (1976) e Zube (1980); Lima et al (2007)
Dimensão 2	Incomodidade Acústica
Itens	<ul style="list-style-type: none"> ● Pense agora no barulho que há agora normalmente na zona da sua casa <ul style="list-style-type: none"> ● Até que ponto os ruídos diurnos o incomodam? ● Até que ponto os ruídos diurnos constituem um problema grave nesta zona? ● Até que ponto os ruídos nocturnos o incomodam nesta zona? ● Até que ponto os ruídos nocturnos constituem um problema grave nesta zona?
Escala de Resposta	1 (Incomoda Nada) a 5 (Incomoda Muito)
Informação sobre Validade	Análise Factorial: 1 Factor (loadings variando de .83 a .91)
Informação sobre Fiabilidade	Consistência Interna: alfa = .93
Fonte dos Itens	Lima (2004)
Dimensão 3	Qualidade do Ar
Itens	<ul style="list-style-type: none"> ● Pense agora na poluição do ar que há nesta zona, quer dizer, nos fumos e cheiros que existem no ar. <ul style="list-style-type: none"> ● Até que ponto os fumos e cheiros o incomodam nesta zona ● Até que ponto os fumos e cheiros constituem um problema grave nesta zona?
Escala de Resposta	1 (Incomoda Nada) a 5 (Incomoda Muito)
Informação sobre Fiabilidade	Consistência Interna: alfa = .90
Fonte dos Itens	Lima (2004)
Referências	<p>Lima, M.L. (2004). On the influence of risk perception on mental health: Living near an incinerator. <i>Journal of Environmental Psychology</i>, 24(1), 71-84.</p> <p>Lima, M.L., Andrade, C., Pereira, C., Marques, S., & Moreira, S. (2007). <i>Adesão das Comunidades Locais ao Novo Aeroporto de Lisboa na Ota</i>. Lisboa: Centro de Investigação e de Intervenção Social.</p> <p>Craik, K.H., & Zube, E.H. (1976). <i>Perceiving environmental quality research and applications</i>. New York: Plenum Press.</p> <p>Zube, E.H. (1980). <i>Environmental evaluation: Perception and Public Policy</i>. Cambridge: Cambridge University Press.</p>

I.
IntroduçãoII.
Análise de
imprensaIII.
Análise da
históriaIV.
EntrevistasV.
Observação das
comunidadesVI.
Trabalho de
campo
quantitativoVII.
Referências

Tabela V.15. Atitudes Ambientais

Nome da Variável	Atitudes Ambientais
Definição adoptada	Atitude designada como ecocêntrica: Avaliação do ambiente natural como frágil, preocupação face ao seu estado e intenções de comportamento pro-ambiental (Dunlap & Van Liere 1978).
Dimensões\Factores	Orientação ambientalista global; Preocupação ambiental
Itens por Dimensões	
Dimensão 1	Orientação ambientalista global
Itens	<ul style="list-style-type: none"> ● Indique o seu grau de concordância em relação às afirmações seguintes: <ul style="list-style-type: none"> ● É difícil para uma pessoa como eu fazer muito pelo ambiente; ● Há coisas mais importantes para fazer na vida do que proteger o ambiente; ● Só vale a pena esforçar-me por proteger o ambiente se os outros fizerem o mesmo; ● As preocupações com as ameaças ambientais são, muitas vezes, exagerada.
Escala de Resposta	1 (Discorda Totalmente) a 5 (Concorda Totalmente)
Informação sobre Validade	Análise Factorial: 1 Factor (loadings variando de .43 a .61)
Informação sobre Fiabilidade	Consistência Interna: alfa = .61
Dimensão 2	Preocupação ambiental
Itens	<ul style="list-style-type: none"> ● Até que ponto está preocupado com a situação do ambiente... <ul style="list-style-type: none"> ● Na terra onde vive ● Nesta região ● Em Portugal
Escala de Resposta	1 (Nada preocupado) a 5 (muito preocupado).
Informação sobre Validade	Análise Factorial: 1 Factor (loadings variando de .76 a .99)
Informação sobre Fiabilidade	Consistência Interna: alfa = .93
Fonte dos Itens	Castro (2003); Lima et al (2007)
Informação sobre Validade	Análise Factorial: Loadings variando de .71 a .80 (Dim 1); .82 a .94 (Dim 2);
Informação sobre Fiabilidade	Consistência Interna: Alfa = .77 (Dim 1); .89 (Dim 2);
Referências	<p>Castro, P. (2003). Cultura científica e percepção do papel da ciência em matérias ambientais: Portugal no contexto da União Europeia. In L. Lima (Org.), Ambiente e Desenvolvimento. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.</p> <p>Dunlap, R.E., & Van Liere, K. D. (1978). The New 'Environmental Paradigm': A Proposed Measuring Instrument and Preliminary Results.</p>

I.
IntroduçãoII.
Análise de
imprensaIII.
Análise da
históriaIV.
EntrevistasV.
Observação das
comunidadesVI.
Trabalho de
campo
quantitativoVII.
Referências

Journal of Environmental Education, 9, 10-19.

Lima, M. L., & Castro, P. (2005). Cultural Theory Meets the Community: Worldviews and Local Issues. *Journal of Environmental Psychology*, 25, 23-35.

Lima, M.L., Andrade, C., Pereira, C., Marques, S., & Moreira, S. (2007). *Adesão das Comunidades Locais ao Novo Aeroporto de Lisboa na Ota*. Lisboa: Centro de Investigação e de Intervenção Social.

Uzzell, D. (2000). The psycho-spatial dimension of global environmental problems. *Journal of Environmental Psychology*, 20, 307-318.

I.
Introdução

II.
Análise de
imprensa

III.
Análise da
história

IV.
Entrevistas

V.
Observação das
comunidades

VI.
Trabalho de
campo
quantitativo

VII.
Referências

Tabela V.16. Conservadorismo Social

Nome da Variável	Conservadorismo Social
Definição adoptada	Conjunto de crenças acerca do sistema político e social que apoia o que se designa por "moralidade tradicional": defesa da autoridade, da família, da tradição, da moral e da vida.
Dimensões\Factores	Conservadorismo Moral Geral
Itens por Dimensões	
Dimensão 1	Dominância social
Itens	<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Pretendemos ainda saber como pensa sobre outros temas sociais. Por favor indique o seu posicionamento na seguinte escala</i> ● Devemos usar todos os meios necessários para subir na vida; ● Ganhar é mais importante do que a forma como o jogo foi jogado; ● As vezes é necessária a violência para pôr outros grupos de pessoas no seu lugar; ● Este país seria melhor se os grupos inferiores ficassem no seu devido lugar ● Para progredir na vida, às vezes é necessário pisar os outros grupos
Escala de Resposta	1 (Discorda totalmente) a 5 (Concorda Totalmente)
Fonte dos Itens	Pratto et al (1994)
Informação sobre Validade	Análise Factorial: Loadings variando de .42 a .80
Informação sobre Fiabilidade	Consistência Interna: Alfa = .76
Referências	Pratto, F., Sidanius, J., Stallworth, L.M., & Malle, B.F. (1994). Social dominance orientation: A personality variable predicting social and political attitudes. <i>Journal of Personality and Social Psychology</i> , 67(4), 741-763.

Tabela V.17. Bem-estar subjectivo

Nome da Variável	Bem-estar subjectivo
Definição adoptada	'a broad category of phenomena that includes people's emotional responses, domain satisfactions, and global judgements of life satisfaction' (Diener et al., 1999: p. 277). Inclui uma dimensão afectiva (presença de afectos positivos e ausência de negativos) e uma dimensão cognitiva (satisfação com a vida)
Itens	<ul style="list-style-type: none"> • Considerando todos os aspectos da sua vida qual o grau de felicidade que sente? • Tudo somado qual é o seu grau de satisfação com a vida em geral?
Escala de Resposta	1 (extremamente infeliz/insatisfeito) a 10 (extremamente feliz/satisfeito)
Fonte dos Itens	Diener (1999; 2000); Lima & Novo
Informação sobre Fiabilidade	Consistência Interna: Alfa = .93
Referências	Diener, Ed (2000). Subjective Well-Being. The Science of Happiness and a Proposal for a National Index. <i>American Psychologist</i> , 55 (1), 34-43.

I.
IntroduçãoII.
Análise de
imprensaIII.
Análise da
históriaIV.
EntrevistasV.
Observação das
comunidadesVI.
Trabalho de
campo
quantitativoVII.
Referências

Tabela V.18. Sintomas físicos

Nome da Variável	Sintomas físicos
Definição adoptada	
Itens	<p>No último mês, em que grau sentiu os seguintes sintomas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dor de garganta • Falta de ar • Dores de cabeça • Tosse ou catarro • Constipação • Tonturas e desmaios • Perda de apetite • Nervos, depressão e irritabilidade • Dores no peito • Problemas de ouvidos • Congestionamento dos olhos ou outro problema • Dores nas costas • Dores nas articulações ou nos músculos • Palpitações ou batimento violento do coração • Feridas ou úlceras no estômago • Ardor, comichão ou outros problemas de pele • Insónias • Cansaço constante

	<ul style="list-style-type: none"> · Alergias · Infecções · Dificuldades de concentração · Problemas cardíacos · Dores no pescoço ou nos ombros
<i>Escala de Resposta</i>	1 (extremamente infeliz/insatisfeito) a 10 (extremamente feliz/satisfeito)
<i>Fonte dos Itens</i>	Dunnell e Cartwright (1972); Roysamb, Tambs, Reichborn-Kjennerud, Neale & Harris (2003)
<i>Informação sobre Fiabilidade</i>	Consistência Interna: Alfa = .93
Referências	

Tabela V.19. sintomas psicológicos

Nome da Variável	Sintomas Psicológicos
Definição adoptada	Sinais de ansiedade ou depressão
<i>Itens</i>	<p>Estas questões também se referem ao seu estado de saúde nos últimos tempos. Por favor, indique aquela resposta que parece adequar-se mais à sua situação. Lembre-se que só pretendemos saber acerca de queixas recentes, não das que pode ter tido no passado. Recentemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Tem conseguido concentrar-se naquilo que está a fazer? · Tem dormido menos por se sentir preocupado? · Tem sentido que desempenha um papel útil? · Tem-se sentido capaz de tomar decisões? · Tem-se sentido constantemente sob tensão? · Tem sentido que não consegue ultrapassar as suas dificuldades? · Tem-se sentido capaz de gostar das suas actividades do dia-a-dia? · Tem-se sentido capaz de encarar os seus problemas? · Tem-se sentido infeliz e deprimido? · Tem perdido confiança em si próprio? · Tem-se sentido uma pessoa sem valor? · Considerando todos os aspectos da sua vida, tem-se sentido razoavelmente feliz?
<i>Escala de Resposta</i>	1 (menos do que o habitual) a 4 (mais do que o habitual)
<i>Fonte dos Itens</i>	Goldberg (1992) – General Health Questionnaire
<i>Informação sobre Fiabilidade</i>	Consistência Interna: Alfa = .93
Referências	Goldberg, D. (1992). General health Questionnaire (GHQ-12). Windsor: NFER-Nelson

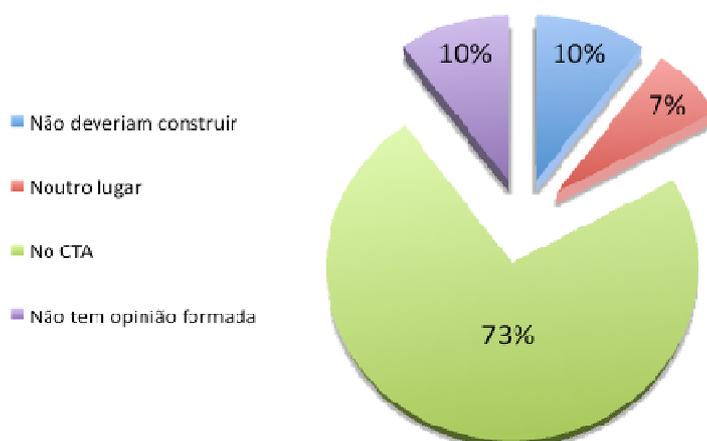
I.
IntroduçãoII.
Análise de imprensaIII.
Análise da históriaIV.
EntrevistasV.
Observação das comunidadesVI.
Trabalho de campo quantitativoVII.
Referências

VI. Adesão das comunidades ao CTA

Inquérito

Iniciamos por analisar o posicionamento geral dos inquiridos em relação à construção do aeroporto no CTA. Perguntamos-lhes onde deveria ser construído o novo aeroporto de Lisboa (NAL). A Figura VI. 1 mostra as percentagem de quatro possibilidades de respostas. Como podemos verificar, a grande maioria indicou que o NAL deveria ser construído no CTA, enquanto que apenas 7% sugeriram a construção noutra lugar. Estes resultados mostram claramente a preferência dos inquiridos pela construção do NAL no CTA¹.

Figura VI. 1. Posicionamento face à Construção do Aeroporto:
Onde deveriam construir o aeroporto?



¹ No geral estes dados são consonantes, e mesmo um pouco mais positivos do que os resultados encontrados num inquérito realizado a 650 residentes em zonas mais distantes do campo de tiro de Alcochete, no âmbito do EIA (a residentes dos seis concelhos que circundam o Campo de Tiro de Alcochete: Alcochete, Benavente, Coruche, Montijo, Palmela e Vendas Novas). Nessa amostra, apenas 65% dos inquiridos se manifestava favorável à construção do aeroporto no CTA e a percentagem dos que não têm posição sobe para 20%. Dos que estão contra, o padrão é um pouco diferente do encontrado no nosso estudo: a maioria (12%) afirma que não deveriam construir e apenas 3% considera que deveria ser noutra lugar. ($\chi^2(3, N=954) = 14.88 p < .001$).

Essa preferência varia significativamente em função das freguesias² (ver o Tabela V.1). No entanto, é apenas a categoria de resposta “não tem opinião formada” que está a contribuir para diferenciar as freguesias, uma vez que, de um modo geral, existe algum consenso sobre a opinião de que o NAL deve mesmo ser construído no CTA. De facto, apenas em Santo Estêvão uma percentagem maior de participantes indicou não ter opinião formada sobre a construção do aeroporto. Em Canha, ao contrário, apenas 3% não tinham opinião formada quando o inquérito foi realizado.

Tabela V.1 Posicionamento face à Construção do Aeroporto por Freguesia:
Onde deveriam construir o aeroporto?

Posicionamento	Freguesias			
	Santo Estêvão	Canha	Santo Isidro	Poceirão
Não deveriam construir	14%	6%	11%	8%
Noutro lugar	8%	4%	10%	8%
No CTA	60%	87%	67%	75%
Não tem opinião formada	18%	3%	12%	8%
Total	100%	100%	100%	100%

Nota. Valores em itálico indicam frequências observadas significativamente menores do que as esperadas. Valores em negrito denotam frequências maiores do que as esperadas.

Passamos agora a analisar esse posicionamento através de uma medida mais robusta da atitude dos inquiridos face ao NAL³. Os resultados (ver a Figura VI. 2) indicam que existe uma atitude geral tendencialmente positiva face ao aeroporto no CTA. De facto, a média da atitude (3,33) é significativamente maior do que o ponto médio da escala (superior a 3 numa escala de 1 a 5)⁴. De facto, 42.6% das pessoas que responderam a este questionário apresenta posições claramente favoráveis (superiores a 3,5), enquanto que apenas 14.3% declara de forma consistente uma posição desfavorável a este empreendimento (inferior a 2,5).

² $\chi^2_9 = 22.46$ $p < .01$; $C = 0.25$.

³ A atitude face ao aeroporto foi medida através de um conjunto de indicadores cujos parâmetros de validade e fiabilidade estão apresentados na secção da metodologia.

⁴ $t(359) = 8.38$, $p < .001$.

I.
Introdução

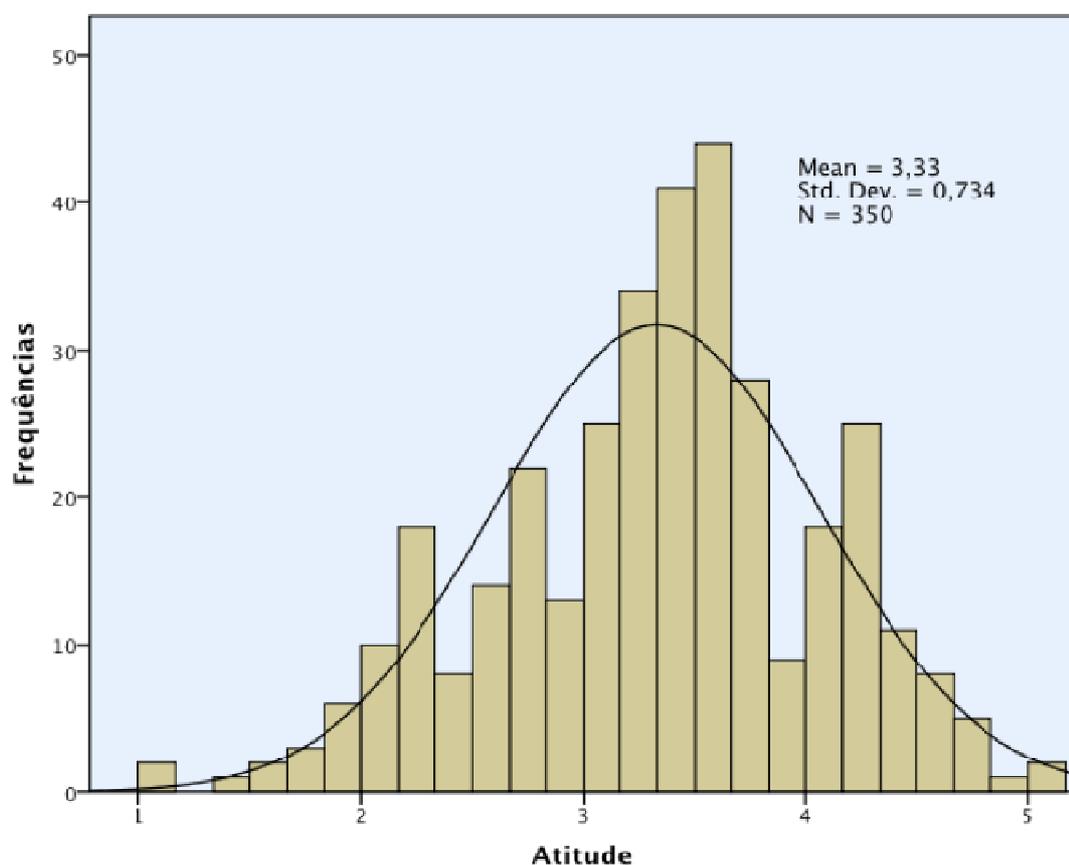
II.
Adesão das
comunidades

III.
Variáveis
associadas à
adesão

IV.
Predictores da
adesão

V.
Conclusões e
recomendações

Figura VI. 2. Atitude geral em relação ao aeroporto do CTA



Analisámos também em que medida essa atitude varia em função de variáveis sócio-demográficas que poderiam contribuir para a caracterização da atitude. Neste sentido, testámos o efeito dos seguintes conjuntos de variáveis: *características do entrevistado* – sexo, idade, escolaridade, tempo de residência na zona, situação face à profissão (activa vs. não activa), classe social e experiência com viagem de avião; *características da morada* – tipo de residência (principal vs. secundária), existência de espaço exterior na residência (com jardim ou espaço exterior vs. sem jardim ou espaço exterior) e distância percebido do local do aeroporto; *interesse do participante na exploração da área* – trabalho relacionado com a construção civil (sim vs. não), com transportes (sim vs. não), com o comércio (sim vs. não), com actividades aeroportuárias (sim vs. não) e com o facto do inquirido possuir terrenos na região (sim vs. não).

I.
Introdução

II.
Adesão das
comunidades

III.
Variáveis
associadas à
adesão

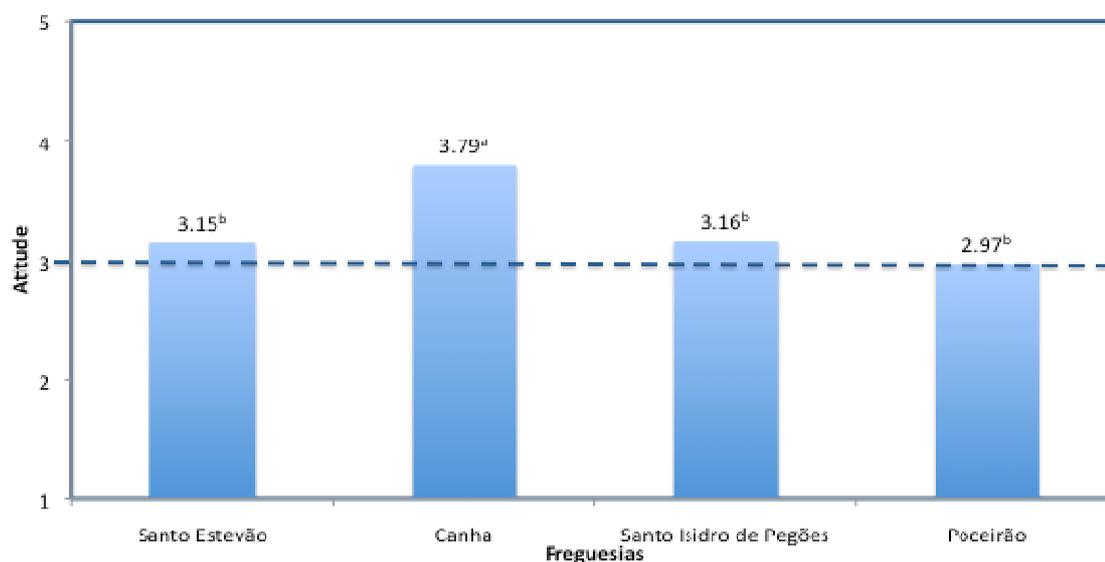
IV.
Preditores da
adesão

V.
Conclusões e
recomendações

Os resultados permitiram identificar diferenças significativas ao nível da freguesia, do sexo dos indivíduos, da classe social e do facto destes desenvolverem actividades aeroportuárias⁵. Nenhuma outra variável sócio-demográfica analisada está significativamente relacionada com a atitude⁶, pelo que não detalhamos esses resultados.

A Figura VI. 3 apresenta a atitude em função das freguesias. Como podemos verificar, os residentes da freguesia de Canha destacam-se por apresentarem a atitude mais favorável face à construção do aeroporto no CTA⁷.

Figura VI. 3. Atitude geral em relação ao aeroporto por Freguesia⁸



⁵ $F_{Freguesias}(3, 346) = 29.16, p < .001, \eta^2 = .20$; $F_{Sexo}(1, 348) = 7.44, p < .01, \eta^2 = .02$; $F_{Classe Social}(3, 346) = 2.81, p < .05, \eta^2 = .02$; $F_{Actividade Aeroportuária}(1, 346) = 4.59, p < .05, \eta^2 = .01$.

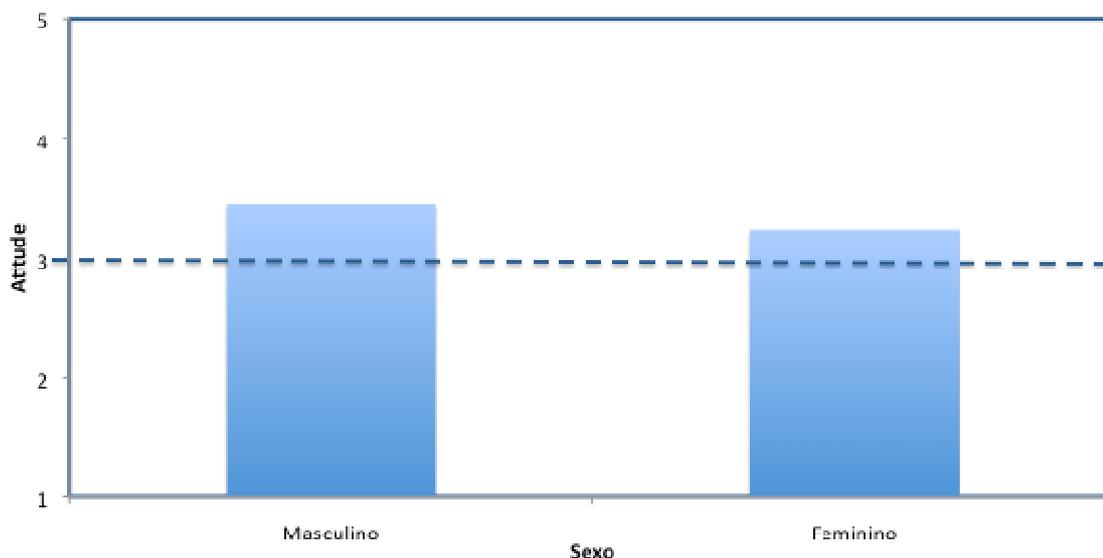
⁶ $F_{Tipo de Residência}(1, 348) = 2.59, ns.$; $F_{Espaço na Residência}(1, 348) = 1.41, ns.$; $F_{Estado civil}(4, 345) = 0.90, ns.$; $F_{Escolaridade}(6, 346) = 1.33, ns.$; $F_{Situação face à profissão}(1, 348) = 0.72, ns.$; $F_{Viagem de avião}(1, 348) = 2.01, ns.$; $F_{Trabalho na construção civil}(1, 320) = 1.30, ns.$; $F_{Trabalho nos transportes}(1, 317) = 1.61, ns.$; $F_{Terrenos na região}(1, 342) = 0.02, ns.$; $r_{Idade}(350) = -.10, ns.$; $r_{Tempo de residência}(344) = -.04, ns.$; $r_{Distância percebida}(341) = .08, ns.$

⁷ O estudo aos residentes realizado no âmbito do EIA não detalha os resultados por freguesia, mas apenas por concelho, e aí não se notam diferenças significativas na atitude. Nos 3 concelhos que incluíam a nossa amostra (Benavente, Montijo e Palmela), comparámos os nossos resultados com os obtidos junto da amostra mais distante. Verificámos que a única diferença se encontra no Concelho do Montijo. Enquanto que no nosso caso (nas freguesias de Canha e St Isidro de Pegões) obtivemos uma posição favorável em 75% dos inquiridos, tal só acontece com 58% dos entrevistados no estudo do EIA ($X^2(3)=16.09, p<.001$). Em contrapartida nesse estudo a taxa de pessoas sem opinião e contra a construção de qualquer aeroporto é superior (21% e 18%, respectivamente, contra 10% e 8% na nossa amostra local). Estes resultados salientam a especificidade dos resultados na Freguesia de Canha..

⁸ As médias com letras diferentes são significativamente diferentes de acordo com o teste de Duncan a $p < .05$.

A Figura VI. 4 representa o efeito do sexo, onde se pode notar que os inquiridos do sexo masculino são mais favorável à construção do aeroporto no CTA do que os do sexo feminino⁹.

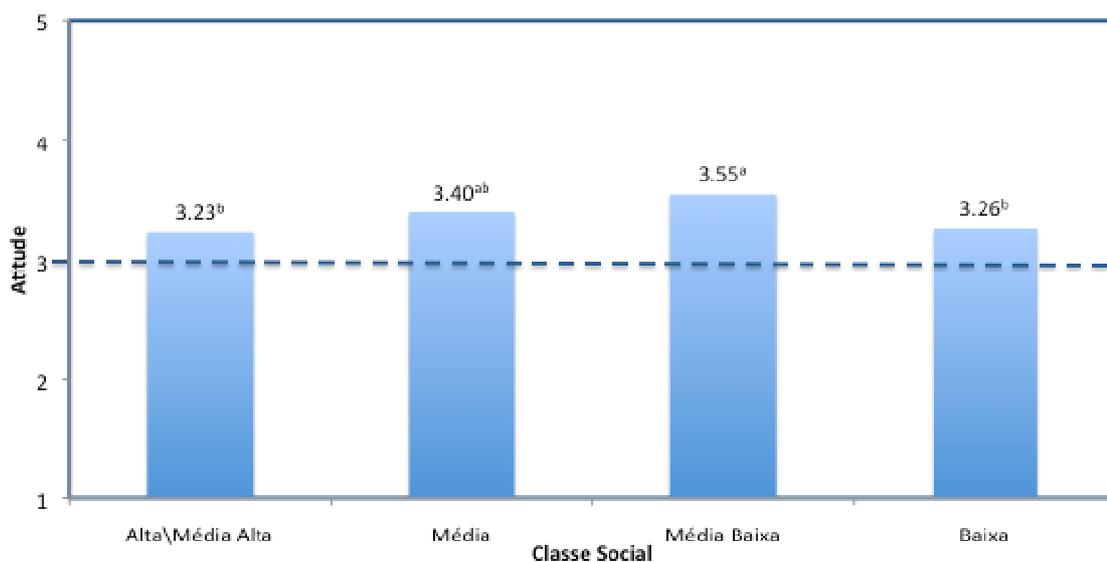
Figura VI.4. Atitude geral em relação ao aeroporto em função do sexo



A Figura VI.5 representa o efeito da classe social. Os participantes da classe média-baixa têm uma atitude mais favorável do que os participantes de outras classes sociais, ainda que a sua atitude não seja diferente da atitude dos inquiridos de classe média. Dito de outro modo, as pessoas mais críticas face à construção do aeroporto são os de classe social mais elevada e os de classe social mais baixa.

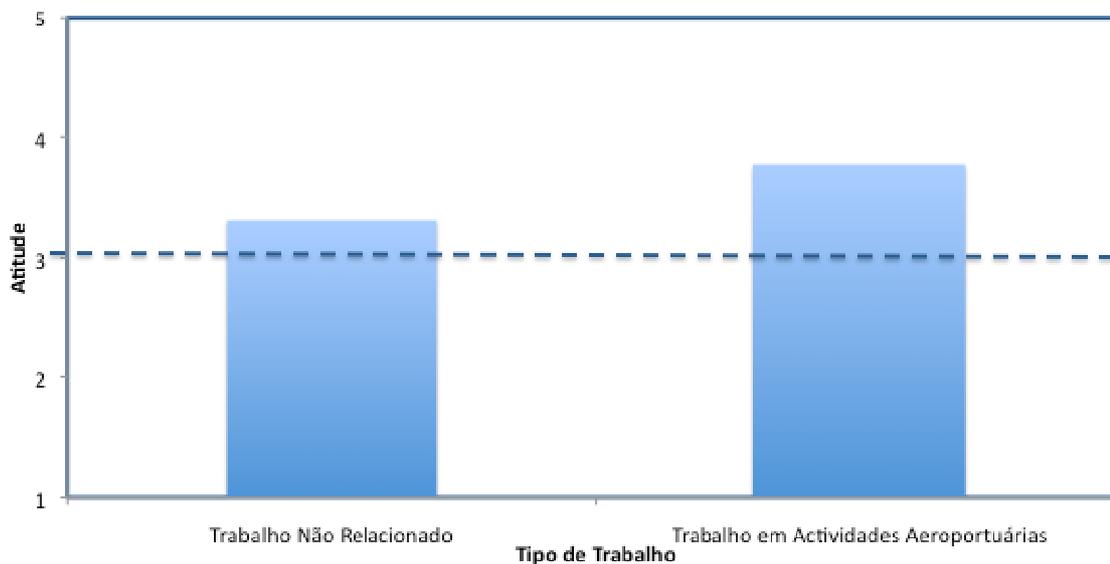
Figura VI.5. Atitude geral em relação ao aeroporto em função da classe social

⁹ Também no estudo do EIA realizado a uma amostra mais geral de residentes em zonas mais distantes o padrão encontrado é equivalente: os homens são também mais favoráveis à construção do aeroporto em Alcochete do que as mulheres (72% contra 58%, $X^2(3, N=605)=15,71, p<.001$)



Finalmente, a Figura VI. 6 representa o efeito do trabalho em actividades aeroportuárias, onde podemos verificar que os inquiridos que declararam trabalhar neste tipo de actividade têm uma atitude mais positiva do que os inquiridos que trabalham em outros tipos de actividades.

Figura VI. 6. Atitude geral em relação ao aeroporto em função do trabalho em actividades aeroportuárias



I. Introdução

II. Adesão das comunidades

III. Variáveis associadas à adesão

IV. Preditores da adesão

V. Conclusões e recomendações

4. Conclusão

A síntese nos resultados nos permitem afirmar que:

a) Os inquiridos têm uma preferência clara pela construção do aeroporto no CTA. De facto 73% afirma que o aeroporto se devia construir no Campo de tiro de Alcochete, contra 20% que discordam (quer porque não concordam com o local ou com a construção de outro aeroporto). De notar ainda que apenas 7% se afirma sem opinião face ao assunto.

b) os inquiridos apresentam também uma atitude favorável face a esta construção. os nossos resultados mostram que 43% estão claramente a favor e apenas 14% se mostrou consistentemente contra este empreendimento.

b) A preferência pela construção do aeroporto no CTA é relativamente consensual entre as freguesias analisadas, mas a atitude é mais favorável nos indivíduos que residem na freguesia de Canha

c) A atitude é também mais favorável nos indivíduos do sexo masculino, de classe média-baixa e naqueles cujas actividades laborais estão relacionadas com funções aeroportuárias.

I.
Introdução

II.
Adesão das
comunidades

III.
Variáveis
associadas à
adesão

IV.
Preditores da
adesão

V.
Conclusões e
recomendações

VII. Outras Variáveis Associadas à adesão em relação ao NAL

1. Expectativas

No modelo teórico que desenvolvemos, as expectativas relativamente ao projecto têm um papel fundamental na construção da posição dos indivíduos face ao empreendimento. No inquérito que realizámos incluímos tanto expectativas de âmbito nacional como de âmbito local.

Relativamente às primeiras, apresentámos aos inquiridos uma lista de seis eventos de âmbito nacional e questionámo-los sobre o que esperavam que se modificasse com o aeroporto no CTA. Para cada evento, indicaram os seus posicionamentos numa escala numérica de cinco pontos, variando de 1 (vai piorar muito) a 5 (vai melhorar muito). Os resultados apresentados na Figura VII.1 mostram que o único aspecto que os inquiridos esperam que piore com a construção do aeroporto é a despesa do Estado⁶. A expectativa é de melhoria nos demais aspectos, principalmente no turismo, nas redes de transporte, no emprego e no desenvolvimento do país.

Adicionalmente, os resultados de uma Análise Factorial mostraram que as repostas ao conjunto das seis expectativas se pode resumir a um único factor psicológico⁷, o qual denominámos “Expectativas de Desenvolvimento Nacional”. O índice construído para avaliar estas expectativas nacionais varia significativamente em função da freguesia do inquirido⁸. Como podemos verificar na Figura VII. 2, as Expectativas de Desenvolvimento Nacional são mais positivas para os residentes em Canha e em Poceirão. No entanto, estas expectativas são positivas em todas as freguesias, reflectindo-se assim uma média geral elevada e superior ao ponto médio da escala⁹.

⁶ Todas estas médias são significativamente diferentes do ponto médio da escala a $p < .001$.

⁷ Para uma análise detalhada desta análise ver a secção da metodologia.

⁸ $F(3, 338) = 21.96, p < .001, \eta^2 = .16$.

⁹ $t(341) = 16.72, p < .001$.

Figura VII. 1. Expectativas nacionais em relação ao NAL

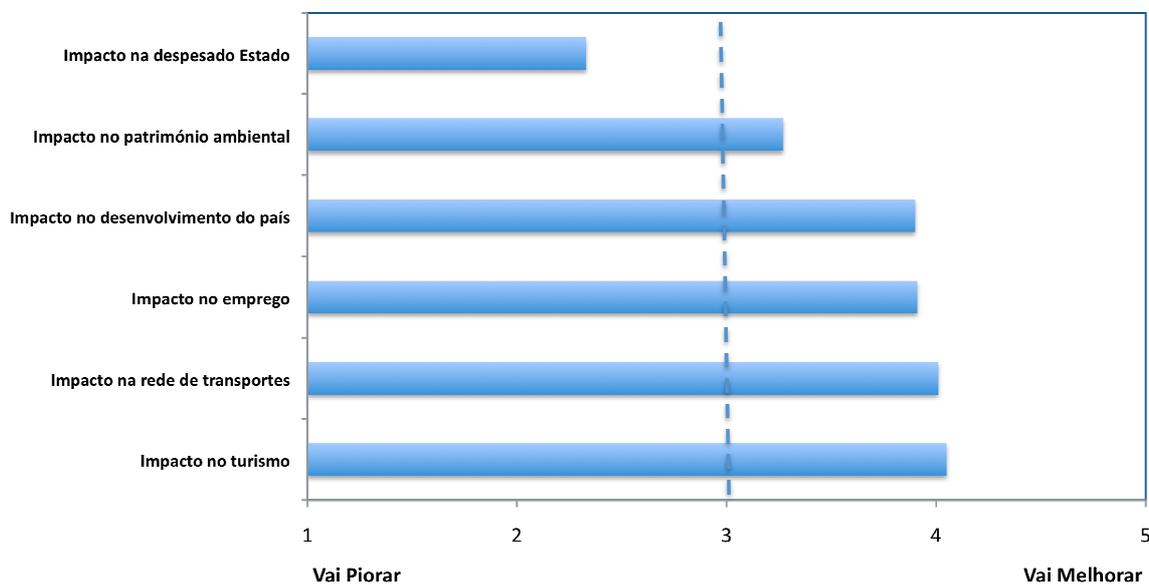
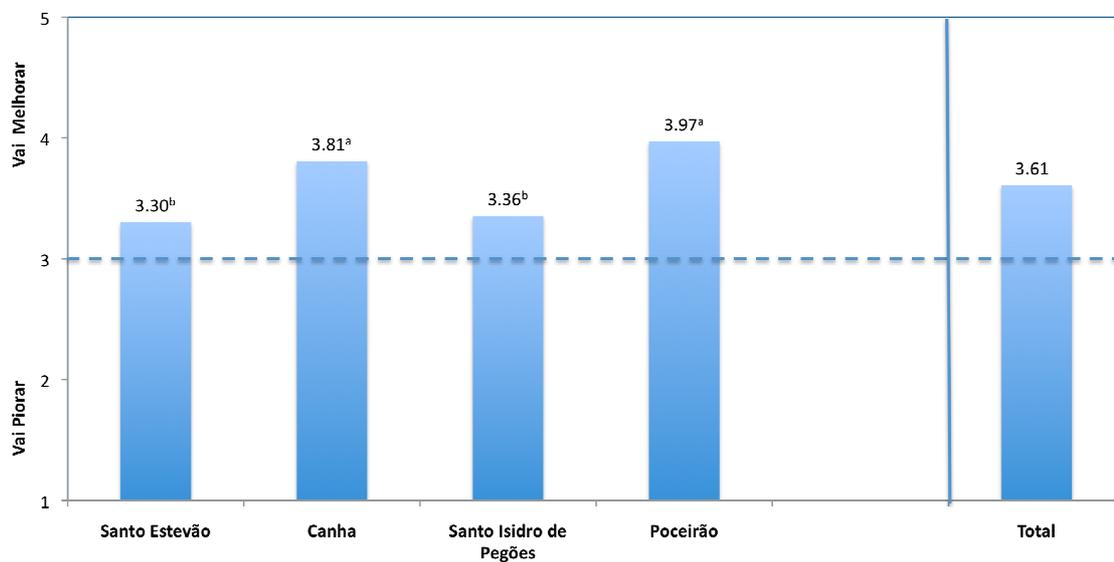


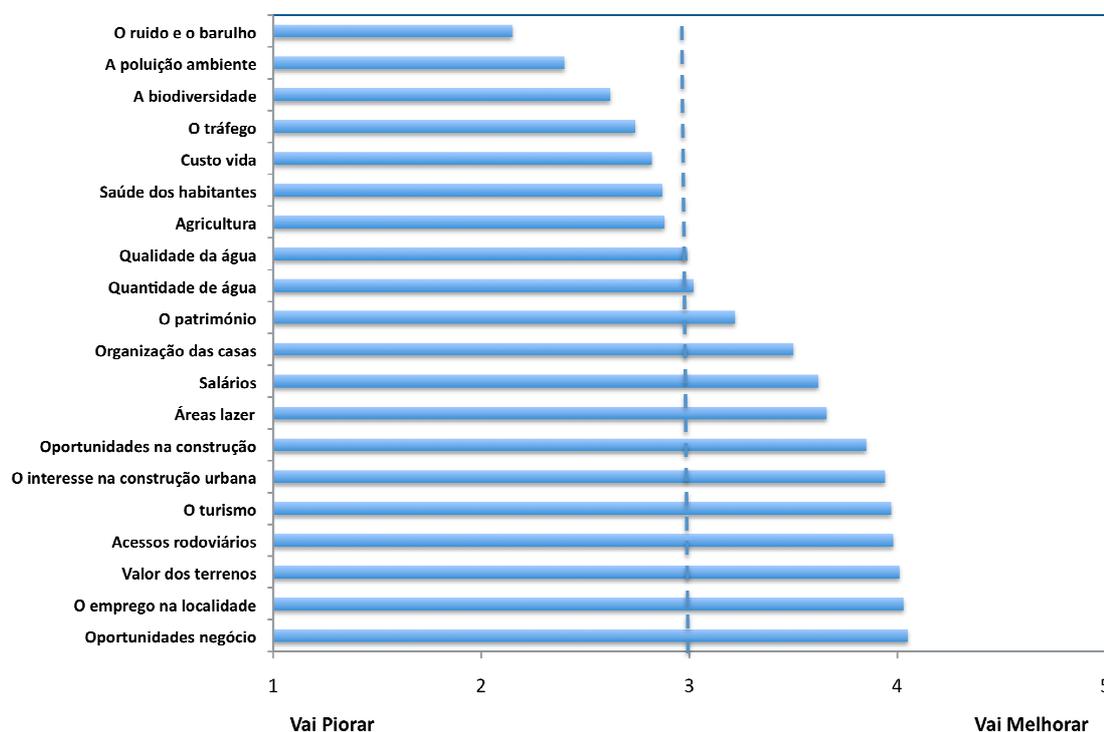
Figura VII. 2. Expectativas de desenvolvimento nacional por Freguesia¹⁰



¹⁰ Médias com letras diferentes representam diferenças estatisticamente significativas no teste de Duncan com $p < .05$.

Para avaliar as expectativas locais apresentámos aos inquiridos uma lista contendo 20 eventos de âmbito local que poderão sofrer alterações com o aeroporto no CTA. Os resultados apresentados na Figura VII.3 mostram algum equilíbrio entre os eventos que esperam melhorar e os que esperam piorar¹¹. Os inquiridos esperam uma clara melhoria em aspectos relacionados com a economia local (e.g., oportunidades de negócio, o emprego na localidade; o valor dos terrenos) e um agravamento das condições ambientais (e.g., o ruído e o barulho; a poluição do ambiente; a biodiversidade).

Figura VII.3. Expectativas locais



¹¹ Apenas os itens “Qualidade da água” e “Quantidade de água” não são diferentes do ponto médio da escala. Todas as demais expectativas são diferentes com $p < .01$.

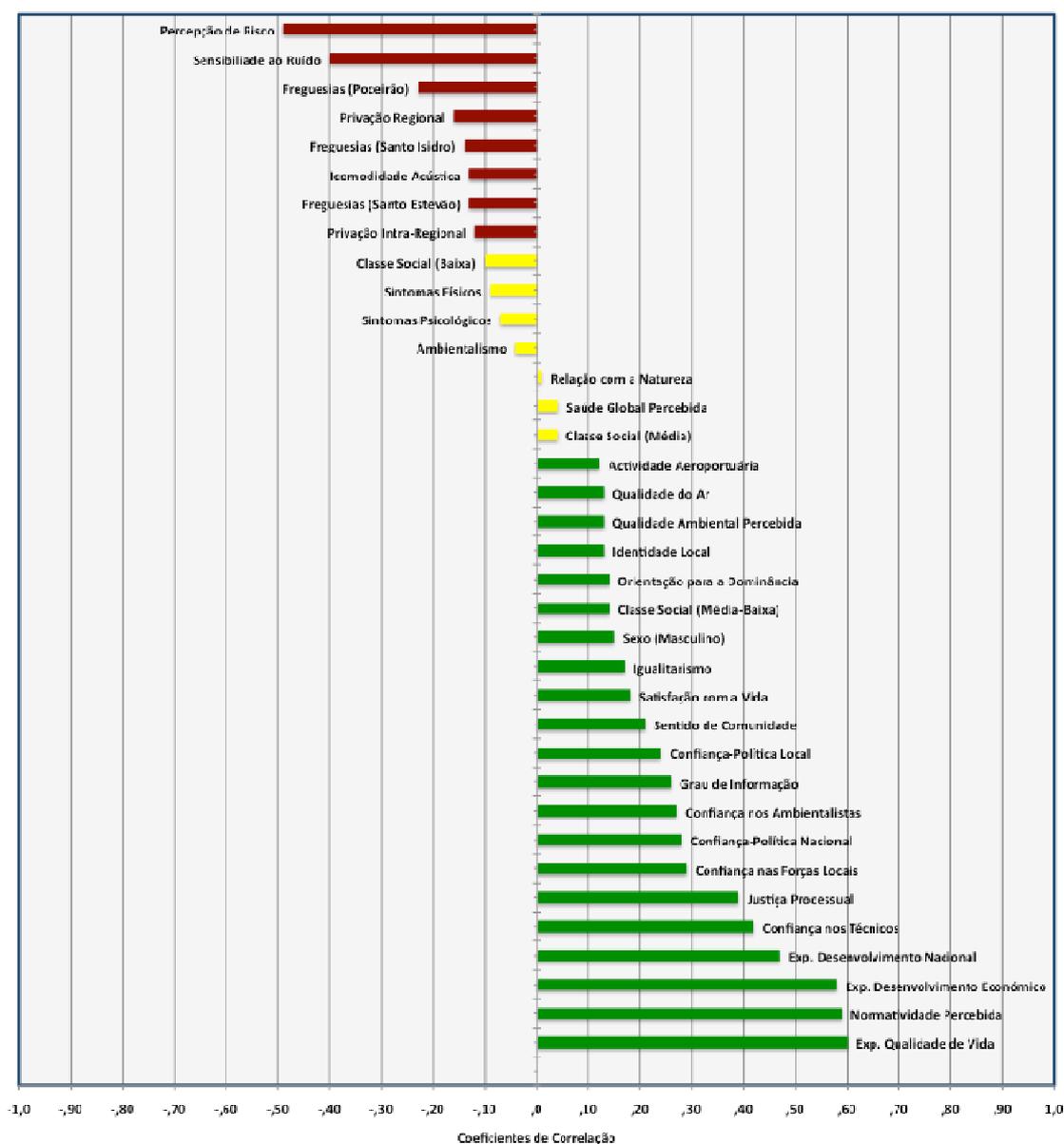
VIII. Preditores da Atitude

Nesta parte do relatório, analisamos quais as variáveis incluídas no inquérito que são preditoras da atitude face a construção do aeroporto no CTA. Usámos dois conjuntos de preditores: variáveis socio-demográficas e variáveis psico-sociais. As variáveis socio-demográficas incluídas são aquelas que anteriormente vimos que tiveram impacto significativo na atitude (freguesias; sexo; classe social; trabalho em actividades aeroportuárias)⁶. As variáveis psico-sociais incluem as expectativas (i.e., expectativas de qualidade de vida, expectativas de desenvolvimento económico local e expectativas de desenvolvimento nacional), a confiança nos actores sociais (i.e., instituições políticas nacionais, instituições políticas locais, técnicos, forças locais e ambientalistas), as atitudes ambientais (e.g., qualidade ambiental percebida, qualidade do ar, incomodidade acústica e ambientalismo), o sentimento de ligação à localidade (i.e., identidade local e o sentido de comunidade), a percepção de justiça (i.e., justiça processual, grau de informação, a privação relativa regional e a privação relativa intra-regional) a percepção de risco, a normatividade da atitude (percepção de que as outras pessoas partilham a mesma atitude dos inquiridos) e as actividades de relação com a natureza. Além desses preditores, incluímos na análise duas atitudes sociais gerais (i.e., a orientação para a dominância social e o igualitarismo) e indicadores de saúde física e psicológica (i.e., sintomas de doenças físicas, sintomas de doenças psicológicas, saúde global percebida e satisfação com a vida).

Inicialmente calculámos as correlações bivariadas entre a atitude e os preditores. Como podemos verificar na Figura VIII.1, a atitude correlaciona-se significativamente com quase todos os preditores. As barras a verde indicam as correlações positivas e significativas. As barras a vermelho indicam a ocorrência de correlações negativas e significativas. As barras a amarelo representam correlações não significativas.

⁶ Categorizámos as variáveis sócio-demográficas como variáveis *dummies* para que fosse possível estimar adequadamente o poder preditivo destas variáveis juntamente com os outros preditores. Definimos os inquiridos em Canha como o grupo de referência na variável “freguesia”. Os participantes da classe média-alta foram especificados como o grupo de referência da variável “classe social”. A variável “sexo” compara os homens às mulheres. A variável “actividades aeroportuárias” compara os inquiridos que fazem aos que não fazem esse tipo de actividade.

Figura VIII.1. Relações Bivariadas (Correlações) entre os Preditores e a Atitude



As variáveis mais positivamente relacionadas à atitude são: as expectativas, a normatividade percebida e a confiança nos técnicos, as quais apresentam correlações forte com a atitude ($r_s > .40$). Apresentam correlações baixas ou moderadas ($r_s > .20$ ou $r_s < .40$) as outras variáveis de confiança social, o grau de informação e a justiça processual. Das demais variáveis representadas com barras verdes, embora sejam significativas, apresentam correlações muito baixas com a atitude ($r_s < .20$).

Do lado das correlações negativas, podemos destacar a percepção de risco e a sensibilidade ao ruído como as mais fortemente relacionadas à atitude ($r_s > .40$). Destaca-se também, mas

com uma correlação baixa, os inquiridos em Poceirão com uma atitude menos positiva do que os inquiridos em Canha. As demais variáveis apresentam correlações baixas com a atitude. É também importante observar que as variáveis indicadoras do estado de saúde dos inquiridos não apresentam qualquer relação com a atitude, exceptuando a satisfação com a vida que apresenta uma correlação positiva, embora baixa, com a atitude.

Para identificar em que medida essas variáveis são preditores fiáveis da atitude, calculámos dois modelos de regressão. No primeiro modelo, analisamos apenas o poder preditivo das variáveis de socio~demográficas que apresentaram correlações significativas com a atitude (freguesias, sexo, classe social e o trabalho em actividades aeroportuárias). No segundo modelo, adicionamos, como preditores, todas as variáveis psico-sociais que se correlacionam com a atitude. Os resultados mostram (ver a Tabela VIII.1) que o primeiro modelo de regressão explica uma percentagem substancial (23%) da variância da atitude. Quando adicionámos as variáveis psico-sociais, observámos um aumento de 41% na explicação dessa variância, resultando um modelo capaz de prever 64% da atitude. Estes resultados demonstram a força das variáveis psicológicas como factores explicativos das atitudes dos inquiridos a construção do aeroporto no CTA.

Tabela VIII.1 Variância explicada pelos modelos

Modelos	Explicação da Variância
Modelo 1: Apenas as Variáveis de Controlo (Freguesias, Sexo, Classe Social e Actividades Aeroportuárias)	$R^2_{\text{Ajustado}} = .23$ $F(8, 287) = 11.61, p < .001$
Modelo 2: Variáveis de Controlo Variáveis Psicológicas	$R^2_{\text{Incremento}} = .41$ $R^2_{\text{Ajustado}} = .64$ $F(31, 256) = 17.63, p < .001$

A análise dos parâmetros estimados no segundo modelo revela que nem todas as variáveis predizem significativamente a atitude. Como podemos verificar na Figura VIII.2, as expectativas de qualidade de vida, a normatividade da atitude, as expectativas de desenvolvimento económico a justiça processual e as actividades aeroportuárias predizem positivamente a atitude (i.e., reforça a atitude favorável à construção do aeroporto). Do lado dos preditores que apresentam relações negativas (i.e., reduzem a atitude favorável), estão a freguesia do inquirido (especificamente Poceirão e Santo Estêvão), a sensibilidade ao ruído e a percepção

I.
Introdução

II.
Adesão das
comunidades

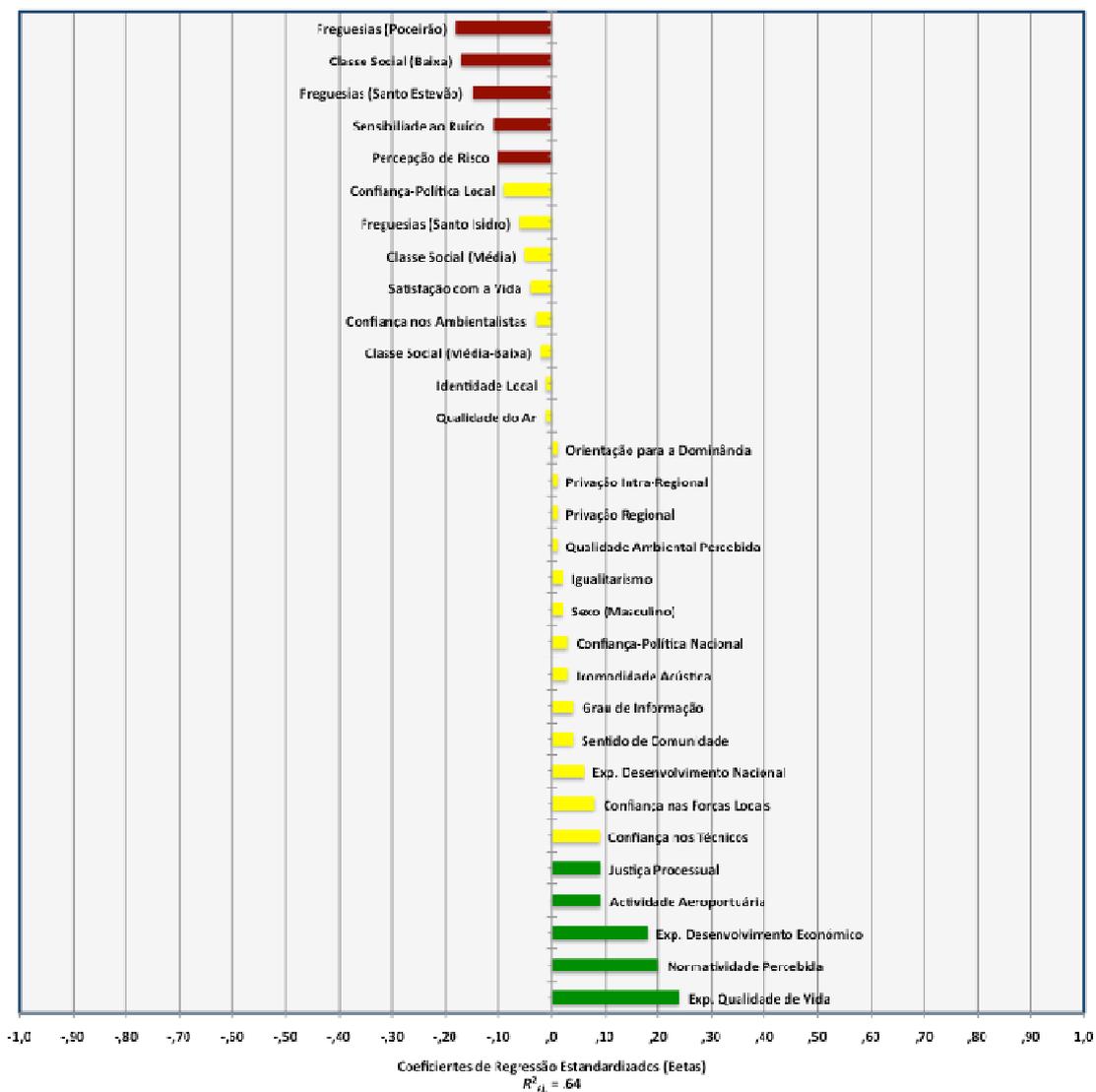
III.
Variáveis
associadas à
adesão

IV.
Preditores da
adesão

V.
Conclusões e
recomendações

de risco. Nenhuma das outras variáveis (psicológicas ou socio-demográficas) são preditores fiáveis da atitude.

Figura VIII.2. Coeficientes de regressão estandardizados representando a força da relação entre os preditores e a atitude face à construção do aeroporto no CTA



Síntese

Os resultados mostram que as variáveis consideradas permitem fazer um bom modelo de previsão da atitude dos residentes locais face ao aeroporto no CTA. De facto, a nossa análise

I.
Introdução

II.
Adesão das
comunidades

III.
Variáveis
associadas à
adesão

IV.
Preditores da
adesão

V.
Conclusões e
recomendações

mostrou que há 9 variáveis fundamentais para predizer com um grau de confiança considerável a posição das pessoas que vivem nas freguesias vizinhas ao Campo de Tiro de Alcochete.

Começemos pelas três variáveis sócio-demográficas que interessa considerar.

- A primeira prende-se com a freguesia de residência: as pessoas que habitam em Poceirão e em Santo Estêvão têm atitudes menos positivas do que os inquiridos em Canha, que é claramente a localidade com uma posição mais favorável ao empreendimento.
- A segunda variável sócio-demográfica de base refere-se à classe social: os inquiridos de classe baixa têm atitudes menos favoráveis face ao empreendimento do que os inquiridos de classe alta⁷ / média-alta.
- A última variável sócio-demográfica refere-se aos interesses associados com aeroportos: os inquiridos que afirmam exercer actividades no domínio aeroportuário têm atitudes mais favoráveis face ao empreendimento do que os que não têm esse tipo de actividade.

Contudo, apesar da força destas variáveis de enquadramento sócio-demográfico, as variáveis psico-sociais têm um papel mais importante para compreender a posição dos residentes.. De facto, a atitude correlaciona-se significativamente com a maioria das variáveis psicológicas consideradas no inquérito (o que mostra a adequação do nosso modelo teórico de análise), mas mais do que isso, elas explicam a maior parte da variância da atitude. Analisemos então com mais detalhe as variáveis psico-sociais que permitem claramente prever as atitudes e analisar o seu significado:

A adesão das comunidades ao aeroporto é construída em primeiro lugar com base no que imaginam que este empreendimento vai ser e trazer; dito de outra maneira, são as esperanças e nos receios das pessoas sobre as consequências da construção do aeroporto que moldam a sua posição. Os nossos dados mostram claramente que as expectativas positivas, de que o empreendimento traga benefícios para si e para a sua comunidade, são preditores mais importantes do que as expectativas negativas, neste caso a percepção de risco. Identificámos três tipos de expectativas que suportam a atitude favorável:

- *A expectativa de aumento de qualidade de vida:* quanto mais os inquiridos acreditam que o aeroporto vai trazer melhoria na qualidade de vida da sua localidade, mais favorável é a sua atitude face ao aeroporto;

⁷ Nestas análises, por haver muito poucas pessoas de classe social alta, não foi feita uma categoria à parte para este grupo. É importante notar isto uma vez que as pessoas de classe social mais elevada também se tinham manifestado menos favoráveis face ao projecto. Deste modo, o significado do preditor deve ser interpretado como reflectindo a posição favorável das pessoas de classe média-alta em oposição à atitude menos favorável das de classe baixa.

- *A expectativa de desenvolvimento económico local:* quanto mais os inquiridos acreditam que o aeroporto vai trazer melhorias para a economia da sua localidade, maior é o apoio à construção do aeroporto no CTA;
- *A baixa percepção de risco:* quanto menos graves e prováveis os residentes consideram os riscos associados ao aeroporto, mais favorável é a sua posição relativamente ao empreendimento.

Em segundo lugar os nossos resultados salientam que as atitudes também são moldadas pela forma como as pessoas lêem o processo de tomada de decisão em que estão envolvidas. Isto é, não é apenas o que imaginam que o futuro lhes vai trazer que determina a sua posição, mas também a forma como representam o presente. Salientam-se como aspectos relevantes da leitura do presente o apoio percebido de outros e a apreciação da forma como o processo tem sido conduzido:

A normatividade da atitude: quanto maior é a percepção de que os outros partilham a mesma atitude do inquirido, mais favorável é a atitude deste em relação ao aeroporto;

A percepção de justiça processual: quanto maior é a percepção de que o processo de tomada de decisão sobre a construção do aeroporto decorreu de forma justa e transparente, mais favorável é a atitude dos inquiridos.

Os dados que recolhemos mostram ainda que há uma variável psicológica individual associada à contestação do aeroporto: a sensibilidade ao ruído. Retomaremos esta variável mais adiante quando nos referirmos aos impactos sobre a saúde.

A sensibilidade ao ruído: quanto maior é a sensibilidade individual ao ruído, mais desfavorável é a atitude dos inquiridos face à construção do aeroporto no CTA.

I.
Introdução

II.
Adesão das
comunidades

III.
Variáveis
associadas à
adesão

IV.
Preditores da
adesão

V.
Conclusões e
recomendações

IX. Variáveis de Saúde

Como dissemos na introdução deste estudo, usámos no inquérito vários indicadores relacionados com o estado geral de saúde, incluindo não só os sintomas psicológico e físicos como o nível de bem-estar dos participantes. Pretendemos com isto fazer um levantamento geral de indicadores de saúde e bem-estar nas comunidades antes da introdução de alterações ambientais significativas, que pudesse servir como uma espécie de *base-line*. Especificamente, usámos medidas que nos permitem analisar *o bem-estar subjectivo*, a *saúde geral percebida* e um conjunto de *sintomas físicos e psicológicos* dos inquiridos (ver a secção da Metodologia para uma descrição mais detalhada dessas medidas). A seguir descreveremos estas variáveis na amostra total e em cada freguesia. Posteriormente, analisamos em que medida tais variáveis se relacionam com os indicadores sócio-demográficos dos inquiridos.

Caracterização das Variáveis de Saúde

A Figura IX.1 mostra as médias do bem-estar subjectivo na amostra total e em cada freguesia. O aspecto mais relevante a ser destacado é o facto das médias apresentadas serem superiores ao ponto médio da escala¹, indicando níveis elevados de bem estar subjectivo. Os valores são mesmo superiores aos encontrados por Lima & Novo (2006) numa amostra representativa da população portuguesa (valor médio de 6.44). Os inquiridos em Canha e em Santo Estevão indicaram maior satisfação do que nas outras freguesias, ainda que o impacto das freguesias não seja estatisticamente significativo².

Figura IX.1. Bem-estar subjectivo no total da amostra e em cada freguesia

¹ Todas as médias são significativamente maiores do que 5.5 com $p < .001$.

² $F(1, 339) = 1.91, ns$. Contudo, se comparamos individualmente Santo Estevão e Canha com Santo Isidro e Poceirão, identificamos diferenças marginalmente significativa com $p < .07$.

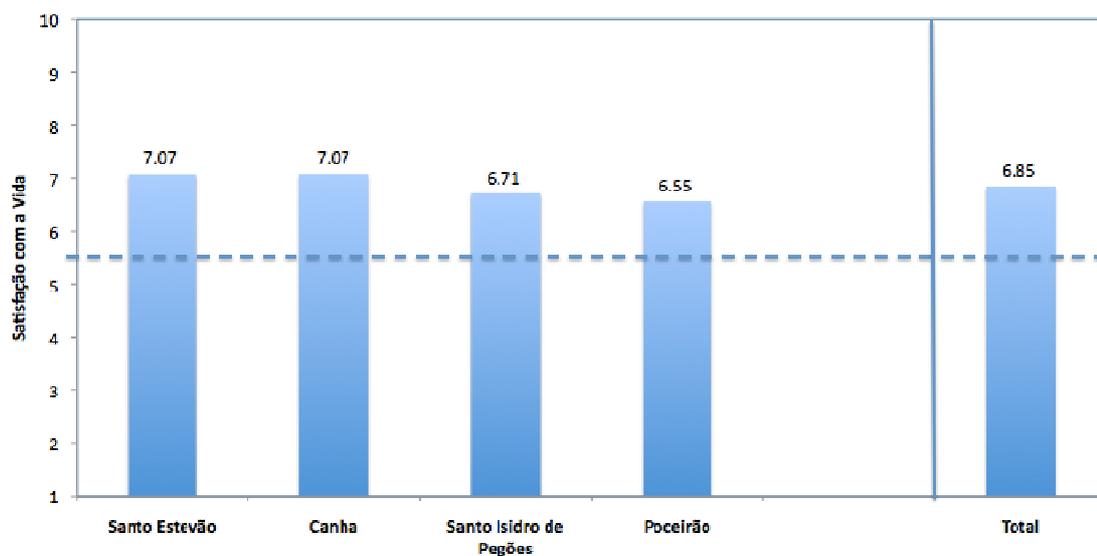
I.
Introdução

II.
Adesão das
comunidades

III.
Variáveis
associadas à
adesão

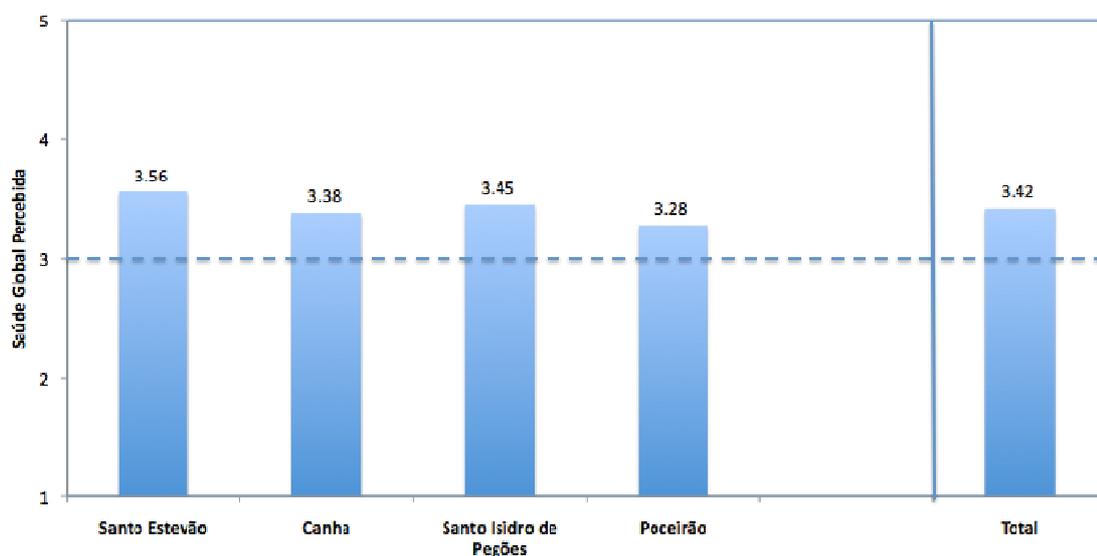
IV.
Predictores da
adesão

V.
Conclusões e
recomendações



A Figura IX. 2 mostra as médias da saúde geral percebida. Como podemos verificar, os inquiridos relataram níveis elevados de saúde geral. Nesta variável nenhuma diferença significativa ou marginalmente significativa foi verificada em função das freguesias³.

Figura IX.2. Saúde global percebida no total da amostra e em cada freguesia⁴

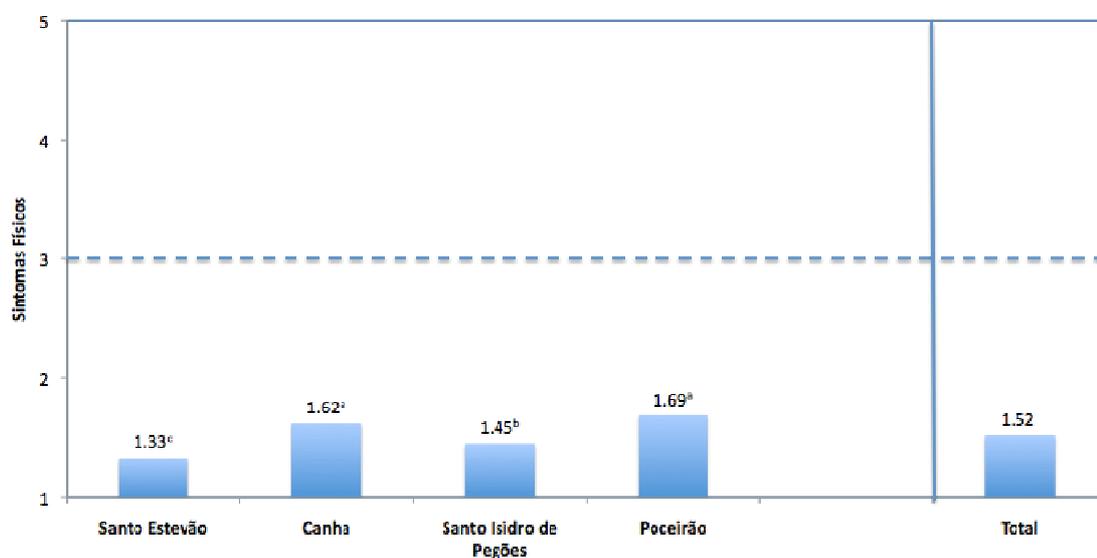


³ $F(3, 335) = 1.16, ns.$

⁴ Todas as médias são significativamente maiores do que o ponto médio da escala com $p < .001$.

A Figura IX. 3 mostra as médias dos sintomas físicos. Essas médias são muito baixas tanto no geral como em cada freguesia. No entanto, nesta variável verificamos um efeito significativo das freguesias⁵. Os inquiridos em Canha e em Poceirão relataram mais sintomas do que os inquiridos nas outras duas freguesias, com os de Santo Estevão a se destacarem por serem os que apresentaram menos sintomas.

Figura IX. 3. Sintomas físicos no total da amostra e em cada freguesia⁶



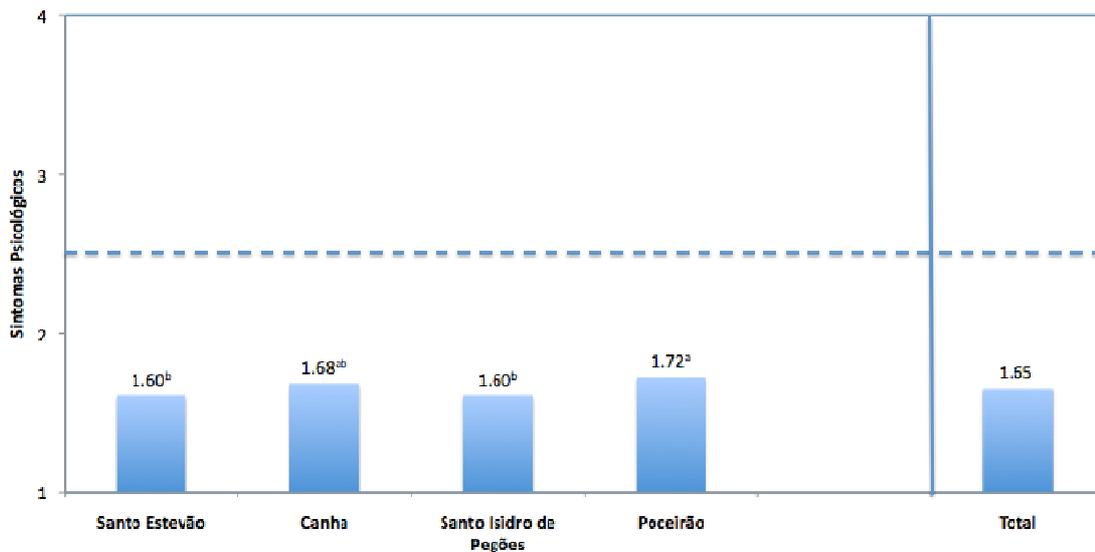
A Figura IX. 4 mostra as médias dos sintomas psicológicos, onde também verificamos níveis baixos de sintomas relatados pelos inquiridos (todas as médias são significativamente menores do que o ponto médio da escala com $p < .001$). Verificamos ainda um efeito significativo das freguesias⁷. Os inquiridos em Poceirão indicaram sentir níveis mais elevados do que os inquiridos em Santo Isidro e em Santo Estevão.

Figura IX. 4. Sintomas psicológicos no total da amostra e em cada freguesia

⁵ $F(3, 345) = 6.39, p < .001, \eta^2 = .05$

⁶ Todas as médias são significativamente menores do que o ponto médio da escala com $p < .001$.

⁷ $F(3, 346) = 2.99, p < .001, \eta^2 = .03$


 I.
 Introdução

 II.
 Adesão das
 comunidades

 III.
 Variáveis
 associadas à
 adesão

 IV.
 Preditores da
 adesão

 V.
 Conclusões e
 recomendações

Relações entre as Variáveis de Saúde e os Indicadores Sócio-Demográficos

A Tabela IX. 1 mostra o impacto de vários indicadores sócio-demográficos nas variáveis de saúde. A analisámos o efeito dos seguintes conjuntos de variáveis: *freguesias*, *características pessoais* (i.e., sexo, idade, escolaridade), *situação conjugal*, *classe social*, *características da morada* (i.e., tempo de residência, residência principal, distancia percebida, existência de espaço exterior na residência e terrenos na região) e *características profissionais* (situação activa na profissão, trabalho na construção civil, nos transportes no comércio e em actividades aeroportuárias).

Calculámos quatro modelos de regressão múltipla, especificando os indicadores sócio-demográficos como preditores das variáveis de saúde⁸. Como podemos verificar, os preditores explicam baixas proporções da variância em cada modelo. No entanto, alguns indicadores sócio-demográficos apresentam efeitos significativos e consistentes em mais do que uma variável de saúde. Os inquiridos em Santo Isidro indicaram menos sintomas físicos, mas relataram menores níveis de bem-estar do que os inquiridos em Canha. Os homens indicaram mais bem-estar subjectivo e menos sintomas físicos do que as mulheres. Os viúvos apresentaram menor bem-estar subjectivo e maior nível de sintomas psicológicos do que os

⁸ Exceptuando a idade, a distância percebida, o tempo de residência e a escolaridade, os indicadores sócio-demográficos são variáveis *dummy*. Definimos os inquiridos em Canha como o grupo de referência na variável "freguesia". Os participantes da classe média-alta foram especificados como o grupo de referência da variável "classe social". Os inquiridos casados são o grupo de referência para a variável "situação conjugal". A variável "sexo masculino" compara os homens às mulheres.

inquiridos casados. De maior importância são os efeitos do facto da residência do inquirido ter algum espaço exterior (e.g., jardins). Os inquiridos que moram neste tipo de residência apresentaram maior bem-estar, melhor avaliação da sua saúde geral e menores níveis de sintomas físicos e psicológicos.

O efeito dos outros indicadores, quando significativos, são apenas pontuais. Por exemplo, os inquiridos em Santo Estevão indicaram menos sintomas físicos do que os inquiridos em Canha. Os inquiridos em Poceirão relataram menor bem-estar subjectivo do que os inquiridos em Canha. Os inquiridos com idades mais elevadas fazem avaliação menos positivas da sua saúde global. Já os inquiridos activos na profissão avaliaram a sua saúde de forma mais positiva.

De notar ainda que, apesar de a percepção de saúde, os sintomas físicos e o bem-estar subjectivo estarem significativamente associados com a classe social⁹, esta variável não aparece como preditora na regressão final. Tal deve-se ao facto de haver outras variáveis muito associadas com a classe e que são preditores mais directos da saúde: o facto de ser mais velho, estar reformado, ser viúvo estão associados à classe social mais baixa; o facto de residir em Santo Estêvão está associado à pertença a uma classe social mais elevada.

I.
Introdução

II.
Adesão das
comunidades

III.
Variáveis
associadas à
adesão

IV.
Preditores da
adesão

V.
Conclusões e
recomendações

⁹ Bem-estar subjectivo ($r=-0,24$; $p<.001$); Saúde global ($r=-0,32$; $p=.001$). Sintomas físicos ($r=0,29$; $p<.001$); Sintomas psicológicos ($r=0,04$; *n.s.*),

Tabela IX. 1. Relação entre as variáveis de saúde e as variáveis sócio-demográficas do inquérito

Preditores	Variáveis de Saúde			
	Bem-estar subjectivo	Saúde Global	Sintomas Físicos	Sintomas Psicológicos
<i>Freguesias:</i>				
Santo Estêvão	-.07	.04	-.15*	-.06
Santo Isidro	-.13*	.07	-.12*	-.07
Poceirão	-.15**	-.04	.07	.09
<i>Características Pessoais:</i>				
Sexo Masculino	.13*	.09	-.25***	-.09
Idade	-.11	-.21*	.05	.01
Escolaridade	.09	.15	-.14	-.02
<i>Situação Conjugal:</i>				
União de Facto	.03	-.02	.03	-.01
Solteiros	-.10	-.08	.01	.02
Divorciados	.01	.03	-.01	.01
Viúvos	-.20**	.03	.09	.21***
<i>Classe Social:</i>				
Média	.03	.04	-.04	.01
Média-Baixa	.03	-.01	.04	.01
Baixa	-.07	-.09	.11	-.10
<i>Características da Morada:</i>				
Tempo na residência	.01	-.01	.02	.07
Residência principal	-.01	-.01	-.04	-.09
Espaço exterior	.21**	.13*	-.12 [†]	-.21***
Distância Percebida	.07	.04	-.09	-.05
Terrenos na região	.15**	-.05	.01	-.12*
<i>Características Profissionais:</i>				
Profissão activa	.02	.23**	-.07	-.09
Trabalho na construção civil	-.05	-.04	-.01	.01
Trabalho nos transportes	.01	.09	.01	-.02
Trabalho no comércio	.03	-.03	.03	-.06
Actividades Aeroportuárias	.04	.01	.01	-.06
$R^2_{Ajustado} =$.21	.22	.18	.14
$F(23, 284) =$	4.64***	4.85***	3.99***	3.11***

[†] $p < .08$; * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$ I.
IntroduçãoII.
Adesão das
comunidadesIII.
Variáveis
associadas à
adesãoIV.
Preditores da
adesãoV.
Conclusões e
recomendações

Variáveis de Saúde: a relação com o ruído

Como referimos na secção de “Justificação teórica”, neste relatório procurámos aprofundar especificamente a relação dos impactos do ruído nas variáveis de saúde. Neste sentido, exploramos na análise dos dados a relação entre as variáveis “Incómodo face ao ruído” e “Sensibilidade ao ruído” com as medidas de saúde utilizadas.

A análise previamente realizada relativamente às variáveis relativas à “Qualidade ambiental” na secção “Outras variáveis associadas à adesão em relação ao NAL” revelou baixos níveis actuais de incomodidade acústica nas zonas inquiridas. Por sua vez, os níveis de sensibilidade ao ruído são também, em geral, significativamente inferiores ao ponto médio da escala. Estes resultados são importantes porque se referem aos níveis de incómodo face ao ruído na situação de referência, isto é, quando ainda não ocorreu a construção do aeroporto no CTA.

Procurámos ainda explorar as relações entre as variáveis relacionadas com a percepção do ruído do ruído e os sintomas de saúde. Tal como esperado, verificaram-se correlações significativas entre o incómodo percebido em relação ao ruído e a maioria das variáveis de saúde: satisfação com a vida; sintomas físicos; e sintomas psicológicos¹⁰. Apenas a percepção de saúde global não se correlacionou de forma significativa com o incómodo.

Para mais, também tal como esperado, verificou-se uma correlação significativa entre os inquiridos que se afirmam *sensíveis ao ruído* e o incómodo reportado em relação ao ruído¹¹. Neste contexto, é ainda interessante salientar que não se verificou uma relação directa entre a sensibilidade em relação ao ruído e os sintomas de saúde¹².

Estes resultados são interessantes e mostram que as variáveis relacionadas com a percepção do ruído podem ter um papel importante na determinação da saúde do indivíduos. Neste momento, os níveis verificados de incomodidade em relação ao ruído e de sintomas de doença são relativamente baixos na amostra inquirida. No entanto, esta situação terá de ser monitorizada com atenção nas fases de construção e de funcionamento do aeroporto, já que estas envolverão necessariamente um aumento dos níveis de ruído objectivos com possíveis efeitos também ao nível do incómodo experimentado pelos residentes em redor do aeroporto.

¹⁰ Bem-estar subjectivo ($r=-0,22$; $p<.001$); Sintomas físicos ($r=0,14$; $p<.01$); Sintomas psicológicos ($r=0,2$; $p<.001$), Saúde global ($r=-0,09$; $p=.09$).

¹¹ $r=0,19$; $p<.001$

¹² Bem-estar subjectivo ($r=-0,07$; $p = 0.18$); Sintomas físicos ($r=0,02$; $p=.63$); Sintomas psicológicos ($r=0,0$; $p=.96$), Saúde global ($r=-0,01$; $p<.07$).

I.
Introdução

II.
Adesão das
comunidades

III.
Variáveis
associadas à
adesão

IV.
Preditores da
adesão

V.
Conclusões e
recomendações

Síntese

Este inquérito incluiu um conjunto de indicadores gerais de saúde das comunidades, que pretendeu servir de *base-line* relativamente a avaliações posteriores, após a introdução de alterações significativas no ambiente residencial destas comunidades. Nesta tarefa, utilizámos uma perspectiva alargada de saúde, incluindo não apenas a presença de sintomas físicos e psicológicos, como avaliações subjectivas do estado de saúde e dos níveis de bem-estar subjectivo. Esta abordagem é consonante com as perspectivas mais modernas e positivas da saúde comunitária. Escolhemos para avaliar a saúde dos residentes indicadores amplamente utilizados noutros países, de forma a que os resultados possam ser facilmente comparados com dados recolhidos noutros contextos.

De um modo geral, os inquiridos apresentam níveis elevados de bem-estar, avaliam de forma positiva a sua saúde e, congruentemente, apresentam baixos níveis de sintomas físicos e psicológicos. Estes resultados apontam assim para uma população com níveis elevados de saúde.

Relativamente ao bem-estar subjectivo, estes resultados confirmam os dados obtidos noutros contextos e que mostram que a maioria das pessoas declara sentir-se bem com a sua vida (Lima & Novo, 2006). Por outro lado, comparando os dados obtidos com resultados de amostras representativas nacionais, podemos constatar que os níveis de bem-estar são mesmo superiores aos da média nacional. Congruentemente, a saúde psicológica também é elevada.

Encontram-se algumas variações desta variável em função de variáveis demográficas. O bem-estar subjectivo é menos positivo nos inquiridos em Santo Isidro e em Poceirão do que nos inquiridos em Canha e Santo Estevão. O bem estar é menos positivo e os sintomas psicológicos são mais frequentes nos viúvos do que nos inquiridos casados. As pessoas que residem em casas com espaço exterior e aquelas que têm terrenos na região apresentam menos sintomas psicológicos e maiores níveis de bem-estar. Uma vez que estas variáveis não estão associadas com a classe social nesta amostra, estes dados apontam para um efeito restaurativo do contacto com a natureza, que tem sido associado com efeitos positivos no bem-estar dos indivíduos.

A percepção global de saúde está negativamente relacionada com a idade, conseqüentemente com o facto de não se ser reformado. Os sintomas físicos foram relatados menos em Santo

I.
Introdução

II.
Adesão das
comunidades

III.
Variáveis
associadas à
adesão

IV.
Preditores da
adesão

V.
Conclusões e
recomendações

Isidro e em Santo Estevão do que em Canha, pelos homens do que pelas mulheres e pelos inquiridos que moram em casas com algum espaço exterior.

A análise dos factores relativos à influência do ruído demonstraram baixos níveis de incomodidade e sensibilidade em relação ao ruído nos residentes das zonas inquiridas. Este é um resultado importante, que estabelece a situação de referência relativamente a estas variáveis (antes da construção e funcionamento efectivo do aeroporto na zona do CTA). Tal como esperado teoricamente, verificou-se uma correlação significativa e negativa entre o incómodo em relação ao ruído e as variáveis de saúde. Esta relação deve ser considerada com maior profundidade nas fases posteriores de análise dos impactos psicossociais.

I.
Introdução

**II.
Adesão das
comunidades**

III.
Variáveis
associadas à
adesão

IV.
Preditores da
adesão

V.
Conclusões e
recomendações

X. Conclusão

Este relatório teve como objectivo central apresentar os resultados do inquérito realizado aos residentes das comunidades locais em torno da zona futura de implementação do NAL no CTA. Relembramos que os objectivos centrais para este inquérito foram definidos do seguinte modo (ver a secção da Introdução):

- (1) avaliar a adesão das comunidades locais ao NAL no CTA e seus principais preditores;
- (2) recolher indicadores que sirvam de *base-line* de variáveis relevantes a monitorizar no futuro (especificamente indicadores relativos aos impactos sobre a saúde e sobre os efeitos do ruído);
- (3) integrar os resultados obtidos neste inquérito às comunidades locais aos residentes mais próximos do NAL (< 10 Km) com os resultados obtidos no inquérito realizado pelo EIA aos concelhos mais próximos da área de implementação.

De modo a contextualizar estes resultados, sempre que possível procuraremos integrar os resultados obtidos neste estudo com o padrão verificado no Estudo de Adesão em relação ao NAL na Ota (Lima et al, 2007) realizado anteriormente. Salientamos que muitos dos indicadores utilizados foram semelhantes nos dois estudos pelo que garante a validade desta comparação.

Seguidamente apresentamos o padrão de resultados verificado.

1. Impactos sobre a atitude em relação ao NAL: variáveis associadas e principais moderadores

- A análise dos resultados revelou uma atitude claramente favorável em relação à implementação do NAL no CTA. De facto, 73% dos inquiridos consideram que o NAL deveria ser construído no CTA e 42,6% das pessoas revelaram uma atitude claramente positiva em relação ao empreendimento (mais do 3,5 numa escala de 1 a 5). Quando comparamos os resultados obtidos no presente inquérito com aqueles obtidos na amostra mais geral recolhida no âmbito do EIA, verificamos que a atitude nas comunidades locais é mais positiva do que nas zonas mais distantes. De facto, neste

último caso, embora a posição seja também positiva, não é tão expressiva e apenas 65% dos inquiridos assume o CTA como a localização preferencial para o aeroporto.

Por outro lado, verifica-se que esta positividade é superior aquela verificada no estudo semelhante que realizámos para a localização da Ota. De facto, neste estudo (Lima et al, 2007) apenas 32% tinham uma atitude significativamente positiva (mais do 3,5 numa escala de 1 a 5).

- A preferência pela construção do aeroporto no CTA é relativamente consensual entre as freguesias analisadas. No entanto, salienta-se que Canha apresenta a atitude mais positiva.
- A atitude parece ser influenciada por variáveis sócio-demográficas já que parecem ser os indivíduos do sexo masculino, de classe média-baixa e aqueles cujas actividades laborais estão relacionadas com funções aeroportuárias aqueles que apresentam uma atitude mais positiva em relação ao aeroporto.
- Em termos gerais, os inquiridos têm expectativas nacionais elevadas em relação ao NAL. Neste sentido, consideram que o NAL vai contribuir para impactos ao nível do turismo, na rede de transportes, no emprego, no desenvolvimento do país de um modo geral. No entanto, o NAL parece associado também a algumas expectativas negativas tais como o incremento da despesa do Estado ao um impacto negativo no património ambiental.
- Em termos locais também é visível esta dicotomia ao nível das expectativas já que, se por um lado, os inquiridos revelam expectativas elevadas em relação à economia (sobretudo Canha), registam no entanto uma visão mais negativa em relação aos impactos no ambiente local e qualidade de vida (esta resposta negativa é sobretudo mais forte nos residentes em Santo Isidro de Pegões).
- É interessante verificar que este padrão misto em relação às expectativas associadas ao NAL também ocorria no Estudo de Adesão das Comunidades ao NAL na Ota (Lima et al, 2007). De facto, também neste caso se associava a uma imagem mais positiva do NAL ao nível dos impactos no turismo e ao nível económico de um modo geral com impactos mais negativos ao nível do ambiente local e qualidade de vida.
- No geral, a percepção de risco associada ao aeroporto é baixa (embora um pouco mais elevada no Poceirão). Este resultado replica, em termos gerais, aquele verificado no Estudo de Adesão realizado na zona da Ota.
- Os níveis de confiança nos actores locais são elevados, particularmente nas forças locais (note-se contudo que Santo Estêvão apresenta um valor de confiança menor em relação aos políticos nacionais). Estes resultado contrastam com aqueles obtidos no

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

estudo da localização na Ota (Lima et al, 2007) já que, neste estudo, se verificaram níveis gerais de confiança nos actores locais baixos (inferiores ao ponto médio das escala).

- De um modo geral, os inquiridos demonstram um nível baixo de justiça processual, indicando possuir pouca informação sobre esta temática. No mesmo sentido, parecem partilhar da opinião que o processo não tem decorrido de forma transparente, participada e justa. Salientam-se contudo algumas diferenças entre as freguesias, com Canha nitidamente a revelar maiores níveis de informação e de justiça percebida em relação ao processo. Estes resultados não diferem daqueles verificados no caso da Ota.
- Relativamente às variáveis de qualidade ambiental, ligação à comunidade e utilização do espaço verifica-se, no presente estudo, o seguinte padrão: a análise dos resultados revelou uma forte percepção da qualidade ambiental (sobretudo pelos inquiridos em Santo Estêvão) nas suas várias componentes (ruído, qualidade do ar). Esta percepção elevada da qualidade ambiental é também acompanhada de um forte sentimento de identidade local (sobretudo em Poceirão) e elevada frequência de comportamentos de utilização do espaço tais como conversar com vizinhos, tratar do jardim, fazer passeios ao ar livre e estar em esplanadas.

Relembramos que este padrão verificado ao nível destas variáveis no CTA espelha de um modo geral aquele verificado na Ota. No entanto, no presente estudo a positividade em relação à qualidade ambiental, identidade local e comportamentos de utilização do espaço parece ainda mais saliente.

- Finalmente, importa analisar em termos globais quais são as variáveis que melhor predizem a adesão das comunidades à implementação do NAL no CTA. A análise estatística realizada revelou, mais uma vez, que a consideração das variáveis psicológicas aumenta consideravelmente o poder explicativo do modelo de predição da atitude em relação ao NAL no CTA. Contudo, a análise dos parâmetros estimados revela que nem todas as variáveis predizem significativamente a atitude. Ao nível das variáveis sócio-demográficas, o destaque vai para o papel da **freguesia de residência**, com os inquiridos em Poceirão a apresentarem atitudes menos positivas do que os inquiridos em Santo Estêvão. Por sua vez, os inquiridos de **classe social** baixa têm atitudes menos favoráveis do que os de classe alta ou média-alta. Finalmente, os residentes com interesses associados ao aeroporto têm uma atitude mais positiva.

A introdução das variáveis psicológicas permite prever com maior rigor a atitude em relação ao NAL no CTA. As principais variáveis que surgem neste contexto são aquelas relacionadas com as **expectativas** sobre o futuro do aeroporto. Quanto mais os inquiridos acreditam que o aeroporto vai trazer melhoria na qualidade de vida e

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

desenvolvimento económico, mais positivos são em relação ao aeroporto. Por outro lado, uma baixa **percepção de risco** relativamente à actividade do aeroporto está também associada a uma atitude mais positiva. Em segundo lugar, os nossos resultados mostram que a atitude em relação ao NAL no CTA é também moldada pelo modo como os inquiridos lêem o processo de decisão: quanto maior é a **percepção de justiça** e percebem que os outros partilham a mesma atitude que os próprios (a opinião como uma **norma social**) mais positiva é a atitude. Finalmente, uma outra variável com um poder preditivo importante relaciona-se com a percepção do ruído (**sensibilidade ao ruído**). Tal como tínhamos referido, este parece ser um factor importante nesta zona; de facto, a consulta pública realizada previamente (NAER, 2008) revelou que esta era uma das principais preocupações destes inquiridos. Os resultados demonstram que quanto maior a sensibilidade ao ruído, mais negativa é a atitude em relação ao aeroporto.

Este padrão verificado no CTA espelha globalmente aquele verificado anteriormente na Ota. Em primeiro lugar, verificámos também no estudo anterior uma melhoria significativa do modelo explicativo quando introduzimos as variáveis psicológicas. Para mais, as principais variáveis que surgem como preditores fundamentais não parecem diferir muito nos dois casos. De facto, a atitude em relação ao aeroporto (quer na Ota, quer no CTA) parece ser determinada preferencialmente pelas expectativas (sobretudo de desenvolvimento económico), de justiça percebida no processo e menores níveis de percepção de risco. Estes parecem, assim, factores que surgem de um modo constante no modo como os inquiridos de diferentes localidades pensam relativamente à implementação de um aeroporto na sua zona de residência.

2. Impactos sobre a saúde: os efeitos do ruído

- Em termos gerais, verifica-se um padrão positivo ao nível das variáveis da saúde com os inquiridos a revelarem níveis elevados de satisfação com a vida e de saúde global e níveis baixos de sintomas físicos e psicológicos de doença.
- Em termos gerais, verificam-se algumas diferenças entre as freguesias. O bem-estar subjectivo é menos positivo nos inquiridos em Santo Isidro e em Poceirão do que nos inquiridos em Canha. Por sua vez, os sintomas físicos foram menos relatados em Santo Isidro e Santo Estevão do que em Canha.
- Existem algumas diferenças ao nível das variáveis sócio-demográficas destacando-se o papel da idade, do sexo, da condição conjugal, interesses na região e casas com espaço exterior. Em termos gerais são os mais jovens, os homens, os casados,

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

aqueles que têm terrenos na região e que habitam em casas com espaço exterior os inquiridos que revelaram melhores níveis de saúde.

- Tal como referimos, a questão do ruído é um factor especialmente referido no caso do CTA. Em termos gerais, a análise dos factores relativos à influência do ruído demonstraram baixos níveis de incomodidade e sensibilidade em relação ao ruído nos residentes das zonas inquiridas. Este é um resultado importante, que estabelece a situação de referência relativamente a estas variáveis (antes da construção e funcionamento efectivo do aeroporto na zona do CTA). Tal como esperado teoricamente, verificou-se uma correlação significativa e negativa entre o incómodo em relação ao ruído e as variáveis de saúde. Esta relação deve ser considerada com maior profundidade nas fases posteriores de análise dos impactos psicossociais.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

Referências

- Abey-Wickrama, I., A'Brook, M.F., Gattoni, F.E.G. & Herridge, C.F. (1969). Mental hospital admissions and aircraft noise. *Lancet*, II, p. 1275-7.
- Adams, J. S. (1965). Inequity in social exchange. In L. Berkowitz (Ed.), *Advances in experimental social psychology* (Vol. 2, pp. 267-299). New York: Academic Press.
- Adeola, F.O. (1994). Environmental Hazards, health and racial inequity in hazardous waste distribution. *Environment and Behavior*, **26**, 99-126.
- Airports Council International (2004). The social and economic impacts of airports in Europe. Geneva: ACI
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behaviour. *Organizational Behaviour and Human Decision Processes*, *50*, 179-211.
- Altman, I., Wohlwill, J. F., & Everett, P. R. (1981). *Transportation and behavior*. v. 5. NY: Plenum Press.
- AOPA (2007). *Guide to obtaining community support for your local airport*. Retirado de WWW em 2 de Abril 2007 de www.aopa.org.
- Azziz, M.I., Radford, J. & McCabe, J. (2000). Health impact assessment: Finningley airport. England: Doncaster.
- Barker, S.M. & Tarnopolsky, A. (1978). Assessing bias in surveys of symptoms attributed to noise. *Journal of Sound and Vibration*, *59*, p. 349-354.
- Baron, R., & Kenny D. (1986): The moderator-mediator variable distinction in social psychological research: Conceptual, strategic, and statistical considerations, *Journal of Personality and Social Psychology*, *51*, 1173-1182.
- Bastide, S., Moatti, J.-P., Pages, J.-P., & Fagnani, F. (1989). Risk perception and social acceptability of technologies: the French case. *Risk Analysis*, *9*, 215-223.
- Boholm, A. (1998). Comparative studies of risk perception: a review of twenty years of research. *Journal of Risk Research*, *1*, 135-163.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

- Bonaiuto, M, Breakwell, G, & Cano, I (1996), Identity processes and environmental threat: The effects of nationalism and local identity upon perception of beach pollution. *Journal of Community and Applied Social Psychology*, 6, 157-175.
- Bord , R.J., & O'Connor, R.E (1990) Risk communication, knowledge, and attitudes: explaining reactions to a technology perceived as risky. *Risk Analysis*, 10: 499-506.
- Broadbent, D. (1972). Individual differences in annoyance by noise. *Sound*, 6, p. 56-61.
- Bronzaft, A.L. (1998). Aircraft noise: A potential health hazard. *Environment and Behavior*, 30, 101-113.
- Bronzaft, AL (2002) "Noise and Mental Health", In R Bechtel and A Churchman (editors), *Handbook of Environmental Psychology* (John Wiley & Sons, Inc., New York) pages 499-510.
- Castro, P., & Lima, M.L. (2001). Old and new ideas about the environment and science: an exploratory study. *Environment and Behavior*, 33,400-423.
- Clarke, L. e Short, J.F. (1993) Social organization and risk: some current controversies. *Annual Review of Sociology*, 19: 375-399.
- Craik, K.H., & Zube, E.H. (1976). *Perceiving environmental quality research and applications*. New York: Plenum Press.
- Cohen, S., Evans, G.W., Krantz, D.S. & Stokols, D.(1980). Physiological, motivational and cognitive effects of aircraft on children: moving from the laboratory to the field. *American Psychologist*, 35, 231-243.
- Cvetkovich, G., & Lofsted, R.E. (1999). Introduction: Social trust in Risk management. In G. Cvetkovich & R.E. Lofsted (Eds.). *Social Trust and the Management of Risk* (pp. 1-8). London: Earthscan.
- Decision No 1296/1999/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 1999 adoptinga programme of Community action on pollution-related diseases in the context of the framework for action in the field of public health (1999 to 2001). Official Journal of the European Communities 1999; L155: 7-11.
- Dunlap, R.E., & Van Liere, K. D. (1978). The New 'Environmental Paradigm': A Proposed Measuring Instrument and Preliminary Results. *Journal of Environmental Education*, 9, 10-19.
- Eagly, A.H., & Chaiken, S. (1993). *The psychology of attitudes*. Fort North, Ph: Harcourt Brace Jovanovich.
- Egyptian Holding Company for Airports and Air Navigation (2003). *Environmental and social impact assessment for Cairo internacional airport*. Cairo: Cairo Airport Company.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

- Eiser, J.R. & van der Pligt, J. (1979). Beliefs and values in the nuclear debate. *Journal of Applied Social Psychology*, 16, 524-536.
- Eiser, J. R., van der Pligt, J., & Spears, R. (1988). Local Opposition to the Construction of a Nuclear Power Station: risk and rationality. In D. Canter, J.C. Jesuíno, L. Soczka e G. Stephenson (Eds.) *Environmental Social Psychology* (pp.189-196). Haia: M.N. Pub..
- Eiser, J. R., van der Pligt, J., & Spears, R. (1988) Local Opposition to the Construction of a Nuclear Power Station: Differential Saliense of Impacts. *Journal of Applied Social Psychology*, 33, 2123-2152.
- Evans/McDonough Inc. (2006). *Sea-tac airport community impact survey: summary of survey results*. Retirado de WWW em 2 de Abril de 2007 de <http://www.psrc.org/projects/air/pubs/surveypresentation.pdf>
- Evans, G W and Cohen, S (1987), "Environmental Stress", in D Stokols and I Altman (editors), *Handbook of Environmental Psychology* (Wiley, New York) pages 571-610.
- Evans, G.W. & Lepore, S.J. (1993). Nonauditory effects of noise on children: A critical review. *Children's Environments*, 10, 31-51.
- Fields, J.M. (1993). Effect of personal and situational variables on noise annoyance in residential areas. *Journal of Acoustical Society of America*, 93, 2753-2763.
- Fischhoff, B. Slovic, P., Lichtenstein, S., Read, S., & Coombs, B. (1978) How safe is safe enough? A psychometric study of attitudes toward technological risks and benefits. *Policy Science*. 9, 127-152.
- Fishbein M., & Ajzen, I. (1975). *Belief, Attitude, Intention, and Behavior: An Introduction to Theory and Research*, Reading, MA: Addison-Wesley.
- Flynn, J., & Slovic, P. (2000). Avaliação dos peritos e do público acerca dos riscos tecnológicos. In M. E. Gonçalves (Ed.), *Cultura científica e participação pública* (pp. 109-128). Oeiras: Celta Editora.
- Flynn, J., Slovic, P., & Mertz, C. (1994). Gender, race and perception of environmental health risks. *Risk Analysis*, 14, 1101-1108.
- Francois, J. (1980). Aircraft noise, annoyance and personal characteristics. In Tobias, J.W., Jansen, G. & Ward, W.D. (Eds) *Noise as a public health problem: Proceeding of the third international Congress, ASHA Report No. 10*. Rockville, MD: American Speech-Language Hearing Association.
- Freudenburg, W.R & Pastor, S.K. (1992) NIMBYs and LULUs: stalking the syndromes. *Journal of Social Issues*, 48(4): 39-62.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

- Glass, D.C. & Singer, J.E. (1972). *Urban stress: Experiments on noise and social stressors*. New York: Academic Press.
- Halpern, D. (1995). *More than bricks and mortar? Mental health and the built environment*. London: Taylor & Francis.
- Health Council of the Netherlands (1999). *Public health impact of large airports*. The Hague: Health Council of the Netherlands.
- Kasperson, R.E., Golding, D. e Tuler, S. (1992) Social distrust as a factor in siting hazardous facilities and communicating risks. *Journal of Social Issues*, 48(4), 161-187.
- Krippendorff, K. (1980). *Content Analysis: An Introduction to Its Methodology*. London: Sage.
- Knipschild, P. (1977). Medical effects of aircraft noise. *International Archives of Occupational and Environmental Health*, 40, p. 185-204.
- Krueger, R.A. (1988). *Focus groups: a practical guide for applied research*. London: Sage.
- Kjellberg, A., Landstron, U., Tesarx, m. Soderberg, L. & Akerhund, E. (1996). The effects of nonphysical noise characteristics, ongoing task and noise sensitivity on annoyance and distraction due to noise at work. *Journal of Environmental Psychology*, 16, 123-136.
- Lalli, M. (1988). Urban related identity, In D. Canter, J. Jesuino, L. Soczka, & G. Stephenson (Orgs.), *Environmental Social Psychology* (pp. 303-311). London: Kluwer Academic Press.
- Lane, R.E. (1988) Procedural goods in a democracy: How one is treated vs. what one gets. *Social Justice Research*, 2, 177-192.
- Lima, M.L. (1993). *Percepção do Risco Sísmico: Medo e Ilusões de Controlo*. I.S.C.T.E., Lisboa: Tese de doutoramento em Psicologia Social e Organizacional (especialidade Psicologia Ambiental e Comunitária).
- Lima, M. L. (2001). Atitudes: estrutura e mudança. In J. Vala, & M. B. Monteiro (Eds.), *Psicologia Social* (5ª ed, pp. 187-225). Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Lima, M. L. (2006). Predictors of attitudes towards the construction of a waste incinerator: Two case studies. *Journal of Applied Social Psychology*, 36(2), 441-466.
- Lima, M.L. (2002). As marcas dos lugares nas pessoas: Identidade, apropriação e relações de vizinhança. In L.G. Brito (Org.), *Gestão Urbana – Passado Presente Futuro*. Lisboa: Parque Expo.
- Lima, M.L. (2004). On the influence of risk perception on mental health: Living near an incinerator. *Journal of Environmental Psychology*, 24(1), 71-84.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

- Lima, M.L. (2005). Percepção de riscos ambientais. In L. Soczka (Ed.), *Contextos Humanos e Psicologia Ambiental* (pp. 203-245). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian
- Lima, M.L., & Marques, S. (2005). Towards successful SIA follow-up: a case study of psychosocial monitoring of a solid waste incinerator in the North of Portugal. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 23(3), 227-233.
- Lima, M.L., & Novo, R. (2006). Nós por cá todos bem? Bem-Estar subjectivo e social em Portugal e na Europa. In J. Vala e A. Torres (Orgs), *Contextos e Atitudes Sociais na Europa* (pp. 147-182). Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.
- Lima, M.L., Andrade, C., Pereira, C. & Marques, S. (2007). Estudo de adesão das comunidades locais em relação ao NAL na Ota: apresentação do inquérito às comunidades locais.
- Lima, M.L. (2008). Percepção de riscos e desigualdades sociais. In J. Madureira Pinto & V. Borges Pereira (Orgs.), *Desigualdades, Desregulação e Riscos nas Sociedades Contemporâneas* (pp. 267-290). Porto: Afrontamento.
- Lind, E.A., & Tyler, T.R. (1988). *The social psychology of procedural justice*. New York: Plenum.
- McMillan, D.W., & Chavis, D. (1986). Sense of community: A definition and theory. *Journal of Community Psychology*, 14, 6-23.
- Messick, S. (1989). Validity. In R. L. Linn (Ed.), *Educational measurement* (3rd ed.) (pp. 13-103). New York: Macmillan.
- Miedema, H.M., & Oudshoorn, C.G. (2001). Annoyance from transportation noise: Relationship with exposure metrics DNL and DENL and their confidence intervals. *Environmental Health Perspectives*, 109, 409-416.
- Moreira, J.M. (2004). *Questionários: Teoria e Prática*. Coimbra: Almedina.
- NAER (2008). *Relatório de Consulta no Âmbito da Avaliação Ambiental do Estudo para análise técnica comparada das alternativas de localização do novo aeroporto de Lisboa na zona da Ota e na zona do Campo de Tiro de Alcochete (CTA)*.
- Öhrstrom, J. & Björkman, M. & Rylander, R. (1988). Noise annoyance with regard to neurophysiological sensitivity, subjective noise sensitivity and personality variables. *Psychological Medicine*, 18, p. 605-613.
- Ouis, D (2001), "Annoyance from road traffic noise: a review", *Journal of Environmental Psychology*, 21, pages 101-120.
- O'Hara, L., & Allen, P.T. (1995, May). *The edivergence between experts and lay people: Knowledge, concerns and values with regard to hazardous chemical sites*. Pape rpresented at th eannual meeting of the Society for Risk Analysis, Stuttgart, Germany.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

- Palma-Oliveira, J.M. (2000). Relatório do estudo Análise acústica e de incómodo ao ruído de transportes da ponte 25 de Abril.
- Passchier-Vermmmer, W., & Passchier, W.F. (2000). Noise exposure and public health. *Environmental Health Perspectives*, 108, 123-131.
- Pidgeon, N. Hood, C., Jones, D. Turner, B., & Gibson, R. (1992) Risk perception. *Risk Analysis, Perception and Management*. London: The Royal Society.
- Pledge Against Airport Expansion (2007). *Pledge Against Airport Expansion*. Retirado da WWW em 1 de Maio de 2007: <http://www.airportpledge.org.uk>.
- Robson, C. (1993). *Real World Research: A Source for Social Scientists and Practioner Researchers*. Oxford: Blackwell.
- Runciman, W. G. (1966). *Relative deprivation and social justice*. Londres: Routledge and Kegan Paul.
- Sloan, W. M. (1993). *Site Selection for New Hazardous Waste Management Facilities*. Copenhagen: World Health Organization - Regional Office for Europe.
- Slovic, P. (1987). Perception of risk. *Science*, 236, 280-285.
- Slovic, P., Fishhoff, B. e Lichtenstein, S. (1980) Facts and fears: understanding perceived risk. In R.C. Schwing e W.A. Albers, Jr. (Eds.) *Societal Risk Assessment: How safe is safe enough?*. New York: Plenum Press.
- Sörensen, S. (1970). On the possibilities of changing the annoyance reaction to noise by changing the attitude to the source of annoyance. *Nordisk Hygienisk Tidskift,, Supplementum*, 1, p. 1-76.
- Soczka, L (1980). *Estudo psicológico de incomodidade provocada pelo ruído de tráfego aéreo na vizinhança do aeroporto*. Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Lisboa.
- Staples, S.L., Cornelius, R.R. & Gibbs, M. (1999). Noise disturbance from a developing airport: perceived risk or general annoyance? *Environment and Behavior*, 31, 692-710.
- Staatsen, B.A.M., Franssen, E.A.M., & Lebret, E. (1994). *Health impact assessment Schipol Airport*. Bilthoven: RIVM.
- Stansfeld, S., Clark, C., Jenkins, L. & Tarnoposky, A. (1985). Sensitivity to noise in a community sample: measurement of psychological indices. *Psychological Medicine*, 15, p. 255-263.
- Steinheider, B and Winneke, G (1993), "Industrial Odours as environmental stressors: exposure-annoyance associations and their modification by coping, age and perceived health", *Journal of Environmental Psychology*, 13, pages 353-363.
- Tarnopolsky, A. & Clark, C. (1984). Environmental noise and mental health. In Freeman, H. (Ed.). *Mental health and the Environment*. London: Churchill Livingstone.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

- Tarnopolsky, A., Watkins, G., & Hand, D.J. (1980). Aircraft noise and mental health: I. Prevalence of individual symptoms. *Psychological Medicine*, 10, 683-698.
- Taylor, S.E., Repetti, R.L., & Seeman, T. (1997). Health Psychology: What is an unhealthy environment and how does it get under the skin? *Annual Review of Psychology*, 48, 411-47.
- Terry, D. & Hogg, M. (1996). Group Norms and attitude-behaviour relationship: a role for group identification. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 22, 776-793.
- Terry, D., Hogg, M., & White, K.M. (1999). The theory of planned behaviour: self-identity, social identity and group norms. *British Journal of Social Psychology*, 38, 225-244.
- Twigger-Ross, C., & Uzzel, L. (1996). Place and identity processes, *Journal of Environmental Psychology*, 16, 205-220.
- Tyler, T.R. (1988). What is procedural justice?: Criteria used by citizens to assess the fairness of legal procedures. *Law and Society Review*, 22, 103-135.
- Tyler, T.R. (1994). Psychological models of the justice motive: antecedents of distributive and procedural justice. *Journal of Personality and Social Psychology*, 67(5), 850-863.
- Tyler, T.R. & McGraw, K. (1986). Ideology and the interpretation of personal experience: procedural justice and political quiescence. *Journal of Social Issues*, 42, 115-128.
- Tyler, T.R., Rasinski, K. & Spodick, N. (1985) The influence of voice on satisfaction with leaders: Exploring the meaning of process control. *Journal of Personality and Social Psychology*, 48: 72-81.
- Vaillant, G.E., & Mukamal, K. (2001) Successful aging. *American Journal of Psychiatry*, 158, 839-847
- Vala, J. (1987). A análise de conteúdo, In A. Silva e J. Pinto (Orgs.), *Metodologia das Ciências Sociais* (10ª edição de 1999, pp. 101-128). Porto: Edições Afrontamento.
- Vallet, M. & Francois, J. (1982). Evaluation psysiolgique et psychologique de l'avion sur le sommeil. *Travail Human*, 45, 155-168.
- van der Pligt, J. (1985). Public attitudes to nuclear energy: salience and anxiety. *Journal of Environmental Psychology*, 5, 87-97.
- van der Pligt, J. (1993). *Nuclear energy and the public*. Oxford: Blackwell.
- van der Pligt, J., Eiser, J.R., & Spears, R. (1986). Attitudes toward nuclear energy: Familiarity and salience. *Environment and Behavior*, 18, 75-93.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

- van Kempen EEMM, Kruize H, Boshuizen HC, Ameling CB, Staatsen BAM, de Hollander AEM. The Association between Noise Exposure and Blood Pressure and Ischemic Heart Disease: A Meta-analysis. *Env Health Persp* 2002; 110(3): 307-317.
- Villaverde Cabral, M., Alcântara da Silva, P., & Mendes, H. (2002). *Saúde e Doença em Portugal*. Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais.
- Vorkin, M and Riese, H (2001). Environmental concern in a local context: The significance of place attachment. *Environment and Behavior*, 33 (2), 249-263.
- Universiteit Maastrich (2002). *A proposal of a comprehensive set of airport environmental health indicators*. Maastrich: UM.
- Wandersman, A.H. & Hallman, W.K. (1993). Are people acting irrationally? Understanding public concerns about environmental threats. *American Psychologist*, 48, 681-686.
- Weinstein, N.P. (1978). Individual differences in relation to noise: A longitudinal study in a college dormitory. *Journal of Applied Psychology*, 63, p. 458-466.
- Williams, B., Brown ,S., & Greenberg, M. (1999). Risk Perception in Context: the Savannah River Stakeholder Study. *Risk Analysis*. 19, 1019-1033.
- Zimmer, K., & Ellermeier, W. (1999). Psychometric properties of four measures of noise sensitivity: a comparison. *Journal of Environmental Psychology*, 19, 295-302.
- Zube, E.H. (1980). *Environmental evaluation: Perception and Public Policy*. Cambridge: Cambridge University Press.

I.
Introdução

II.
Justificação
teórica

III.
Indicadores

IV.
Análise
qualitativa

V.
Referências

VI.
Anexos

TNS – EUROTESTE Praça José Queirós, nº1 – Piso 3, Fracção 1 e 3 1800-237 Lisboa - Portugal	QUEST J5604				
		(01)	(02)	(03)	(04)

QUOTAS / VARIÁVEIS DE CONTROLO

A – FREGUESIAS	Código	B – LUGARES	Código
Santo Estevão	1	Santo Estevão	1
Canha	2	Zambujeiro	2
		Bairro de São Gabriel	3
		Canha	4
		Foros da Boa Vista	5
Santo Isidro de Pegões	3	Foros do Carrapatal	6
		Taipadas	7
		Faixas	8
Poceirão	4	Foros do Trapo	9
		Santo Isidro de Pegões	10
		Aldeia Nova da Aroeira	11
		Lagoa do Calvo	12
		Passarinhas	13

Bom dia/ Boa tarde. O meu nome é, sou entrevistador da TNS, uma empresa de Estudos de Mercado e Sondagens de Opinião. Estamos a realizar juntamente com uma universidade pública um estudo de opinião sobre diferentes questões e gostaríamos de poder contar com a sua colaboração.

[Prestar eventuais esclarecimentos sublinhando os seguintes aspectos: 1. Neste inquérito não há respostas certas nem erradas, o que nos interessa é conhecer a opinião sincera das pessoas; 2. Todas as respostas são confidenciais.

I. Inquérito

Este questionário pretende avaliar as ideias da população acerca da construção do novo aeroporto no CTA. Agradecemos a sua colaboração

1. Vou-lhe dizer quatro frases sobre a construção do aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete (CTA). Quería que me dissesse qual delas corresponde melhor à sua posição: [RESPOSTA ÚNICA. LER]

- | | |
|--|---|
| 1.1. Acho que não se devia construir nenhum novo aeroporto | 1 |
| 1.2. Acho que se devia construir outro aeroporto, mas noutro lugar | 2 |
| 1.3. Acho que se devia construir o novo aeroporto no CTA | 3 |
| 1.4. Não tenho opinião formada | 4 |
| 1.5. NS ⁽¹⁾ | 6 |
| 1.6. R ⁽¹⁾ | 7 |
| 1.7. NR ⁽¹⁾ | 8 |

2. Vamos então aprofundar melhor a sua posição sobre a construção do aeroporto no CTA. Para cada frase, escolha a opção que melhor expressa a sua opinião: [RESPOSTA ÚNICA. LER]

2.1 Em que medida é necessária a construção do novo aeroporto no CTA?

1	2	3	4	5	6	7	8
Nada necessária	Pouco necessária	Mediamente necessária	Bastante necessária	Muitíssimo necessária	NS	R	NR

2.2. Em que medida a construção do aeroporto no CTA será uma coisa boa?

1	2	3	4	5	6	7	8
Muito má	Má	Nem boa nem má	Boa	Muito boa	NS	R	NR

2.3. Iremos falar mais desta questão, mas de uma maneira geral, qual é a sua posição em relação à construção do aeroporto no CTA?

1	2	3	4	5	6	7	8
Muito desfavorável	Desfavorável	Nem favorável nem desfavorável	Favorável	Muito favorável	NS	R	NR

2.4. Até que ponto concorda com a seguinte afirmação: Acho que se devia construir o aeroporto no CTA.

1	2	3	4	5	6	7	8
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

3. Até que ponto a questão do aeroporto no CTA lhe tem causado: **[RESPOSTA ÚNICA. MOSTRAR CARTÃO 1]**

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Nenhuma	Pouca	Alguma	Bastante	Muitíssima	NS	R	NR
3.1. Insegurança	1	2	3	4	5	6	7	8
3.2. Preocupação	1	2	3	4	5	6	7	8
3.3. Entusiasmo	1	2	3	4	5	6	7	8
3.4. Satisfação	1	2	3	4	5	6	7	8

4. Indique em que medida estaria disponível para realizar as seguintes actividades: **[RESPOSTA ÚNICA.MOSTRAR CARTÃO 2]**

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Nada	Pouco	Em parte	Bastante	Muito	NS	R	NR
4.1. Sair desta região se construírem o aeroporto no CTA	1	2	3	4	5	6	7	8
4.2. Participar numa manifestação contra a construção do aeroporto no CTA	1	2	3	4	5	6	7	8
4.3. Participar numa manifestação a favor da construção do aeroporto no CTA	1	2	3	4	5	6	7	8
4.4. Contribuir com dinheiro ou com trabalho para alguma acção a favor da construção do aeroporto no CTA	1	2	3	4	5	6	7	8

Quando estiver em funcionamento, o aeroporto no CTA vai mudar algumas coisas nesta região. Vamos imaginar quais serão.

5. Vamos apresentar-lhe diversos aspectos e vai dizer-me, para cada um deles, como considera que a situação vai afectar a sua localidade. Até que ponto a vida na sua localidade se modificará para melhor ou para pior do que está agora:

[RESPOSTA ÚNICA.MOSTRAR CARTÃO 3]

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Muito pior	Pior	Sem diferença	Melhor	Muito melhor	NS	R	NR
5.1. As oportunidades de emprego na localidade vão ficar	1	2	3	4	5	6	7	8
5.2. A poluição do ambiente vai ficar	1	2	3	4	5	6	7	8
5.3. Os salários na localidade vão ficar	1	2	3	4	5	6	7	8
5.4. A organização das casas e ruas da localidade vai ficar	1	2	3	4	5	6	7	8
5.5. A saúde dos habitantes vai ficar	1	2	3	4	5	6	7	8
5.6. As oportunidades de negócio na zona vão ficar	1	2	3	4	5	6	7	8
5.7. O custo de vida na localidade vai ficar	1	2	3	4	5	6	7	8
5.8. O interesse na construção urbana vai ficar	1	2	3	4	5	6	7	8
5.9. O valor dos terrenos vai ficar	1	2	3	4	5	6	7	8

5.10. O turismo vai ficar	1 Muito pior	2 Pior	3 Sem diferença	4 Melhor	5 Muito melhor	NS	R	NR
5.11. A biodiversidade na localidade vai ficar (só deve ser lido pelo entrevistado em causa de dúvida: a biodiversidade refere-se à diversidade das espécies biológicas (por ex. variedade dos animais e plantas)	1 Muito pior	2 Pior	3 Sem diferença	4 Melhor	5 Muito melhor	NS	R	NR
5.12. As oportunidades de construção na zona vão ficar	1 Muito pior	2 Pior	3 Sem diferença	4 Melhor	5 Muito melhor	NS	R	NR
5.13. Os acessos rodoviários na região vão ficar	1 Muito pior	2 Pior	3 Sem diferença	4 Melhor	5 Muito melhor	NS	R	NR
5.14. A agricultura vai ficar	1 Muito pior	2 Pior	3 Sem diferença	4 Melhor	5 Muito melhor	NS	R	NR
5.15. As áreas de lazer na localidade vão ficar	1 Muito pior	2 Pior	3 Sem diferença	4 Melhor	5 Muito melhor	NS	R	NR
5.16. O tráfego na localidade vai ficar	1 Muito pior	2 Pior	3 Sem diferença	4 Melhor	5 Muito melhor	NS	R	NR
5.17. O património e a identidade local vão ficar	1 Muito pior	2 Pior	3 Sem diferença	4 Melhor	5 Muito melhor	NS	R	NR
5.18. O ruído e o barulho vão ficar	1 Muito pior	2 Pior	3 Sem diferença	4 Melhor	5 Muito melhor	NS	R	NR
5.19. A qualidade da água disponível na região vai ficar	1 Muito pior	2 Pior	3 Sem diferença	4 Melhor	5 Muito melhor	NS	R	NR
5.20. A quantidade de água disponível na região vai ficar	1 Muito pior	2 Pior	3 Sem diferença	4 Melhor	5 Muito melhor	NS	R	NR

6. Pense agora na fase de construção do aeroporto no CTA. Quais são os aspectos que mais o preocupam? [RESPOSTA MÚLTIPLA. ESPONTÂNEA. EXPLORAR AO MÁXIMO A RESPOSTA DO ENTREVISTADO]

NS R NR

7. Gostava agora de saber o que pensa desta terra onde vive. Indique em que medida concorda com as seguintes frases sobre o sítio onde mora: [RESPOSTA ÚNICA.MOSTRAR CARTÃO 4]

7.1. Sinto-me orgulhoso por viver nesta localidade

1 Discordo totalmente	2 Discordo	3 Nem concordo nem discordo	4 Concordo	5 Concordo totalmente	6 NS	7 R	8 NR
--------------------------	---------------	--------------------------------	---------------	--------------------------	---------	--------	---------

7.2. Sinto que pertença a este local

1 Discordo totalmente	2 Discordo	3 Nem concordo nem discordo	4 Concordo	5 Concordo totalmente	6 NS	7 R	8 NR
--------------------------	---------------	--------------------------------	---------------	--------------------------	---------	--------	---------

7.3. Sinto que gostaria de sair desta localidade

1 Discordo totalmente	2 Discordo	3 Nem concordo nem discordo	4 Concordo	5 Concordo totalmente	6 NS	7 R	8 NR
--------------------------	---------------	--------------------------------	---------------	--------------------------	---------	--------	---------

7.4. As pessoas nesta terra dão-se mal umas com as outras

1 Discordo totalmente	2 Discordo	3 Nem concordo nem discordo	4 Concordo	5 Concordo totalmente	6 NS	7 R	8 NR
--------------------------	---------------	--------------------------------	---------------	--------------------------	---------	--------	---------

7.5. Nesta terra todos nos conhecemos

1	2	3	4	5	6	7	8
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

7.6. Sinto-me bem aqui, somos todos uma grande família

1	2	3	4	5	6	7	8
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

8. Até que ponto concorda com cada uma das seguintes afirmações sobre a qualidade do ambiente da localidade em que vive? [RESPOSTA ÚNICA.MOSTRAR CARTÃO 5]**8.1. Acho que o ar nesta localidade é puro**

1	2	3	4	5	6	7	8
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

8.2. Esta localidade é perigosa

1	2	3	4	5	6	7	8
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

8.3. Esta localidade tem muito trânsito

1	2	3	4	5	6	7	8
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

8.4. A paisagem nesta localidade é bonita

1	2	3	4	5	6	7	8
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

8.5. Esta localidade tem muito pó

1	2	3	4	5	6	7	8
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

8.6. Nesta localidade temos muito contacto com a natureza

1	2	3	4	5	6	7	8
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

9. Pense agora no barulho que há agora normalmente na zona da sua casa: [RESPOSTA ÚNICA. LER]**9.1. Até que ponto os ruídos diurnos constituem um problema grave nesta zona?**

1	2	3	4	5	6	7	8
Nada				Muito	NS	R	NR

9.2. Até que ponto os ruídos diurnos o incomodam?

1	2	3	4	5	6	7	8
Nada				Muito	NS	R	NR

9.3. Até que ponto os ruídos nocturnos constituem um problema grave nesta zona?

1	2	3	4	5	6	7	8
Nada				Muito	NS	R	NR

9.4. Até que ponto os ruídos nocturnos o incomodam nesta zona?

1	2	3	4	5	6	7	8
Nada				Muito	NS	R	NR

10. Diga em que grau concorda com as seguintes afirmações: [RESPOSTA ÚNICA. LER]**10.1. Eu sou sensível ao ruído**

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Discordo totalmente					Concordo totalmente	NS	R	NR

10.2. Habituo-me à maioria dos ruídos sem grande dificuldade

1 Discordo totalmente	2	3	4	5	6 Concordo totalmente	7 NS	8 R	9 NR
-----------------------------	---	---	---	---	-----------------------------	---------	--------	---------

10.3. Por vezes fico nervoso(a) e irritado(a) com o ruído

1 Discordo totalmente	2	3	4	5	6 Concordo totalmente	7 NS	8 R	9 NR
-----------------------------	---	---	---	---	-----------------------------	---------	--------	---------

10.4. Não me incomoda ouvir os sons que os meus vizinhos produzem no dia-a-dia (ex. passos, água a correr, etc.)

1 Discordo totalmente	2	3	4	5	6 Concordo totalmente	7 NS	8 R	9 NR
-----------------------------	---	---	---	---	-----------------------------	---------	--------	---------

11. Pense agora na poluição do ar que há na zona da sua casa, quer dizer, no pó, fumos ou cheiros que existem no ar:**[RESPOSTA ÚNICA. LER]**

11.1 Até que ponto a poeira, os fumos e os cheiros constituem um problema grave nesta zona?

1 Nada	2	3	4	5 Muito	6 NS	7 R	8 NR
-----------	---	---	---	------------	---------	--------	---------

11.2 Até que ponto os pós, fumos e cheiros o incomodam nesta zona?

1 Nada	2	3	4	5 Muito	6 NS	7 R	8 NR
-----------	---	---	---	------------	---------	--------	---------

Pense agora no impacto deste aeroporto para Portugal, para todo o país.**12. Vamos apresentar-lhe diversos aspectos e vai dizer-me se, para cada um deles, como considera que a situação vai afectar Portugal como um todo? [RESPOSTA ÚNICA. LER]**

1 Piorar muito	2	3	4	5 Melhorar muito	6 NS	7 R	8 NR
-------------------	---	---	---	---------------------	---------	--------	---------

12.1 Emprego no país

1	2	3	4	5	6	7	8
---	---	---	---	---	---	---	---

12.2. A despesa do estado

1	2	3	4	5	6	7	8
---	---	---	---	---	---	---	---

12.3. Desenvolvimento do país

1	2	3	4	5	6	7	8
---	---	---	---	---	---	---	---

12.4. A rede de transportes portuguesa

1	2	3	4	5	6	7	8
---	---	---	---	---	---	---	---

12.5. O património ambiental do país

1	2	3	4	5	6	7	8
---	---	---	---	---	---	---	---

12.6. Turismo em Portugal

1	2	3	4	5	6	7	8
---	---	---	---	---	---	---	---

13. Vamos então resumir a sua posição.

13.1. Muitas vezes empreendimentos como este mudam muitas coisas nas terras, e trazem de tudo: coisas boas e coisas más.

Pensando na sua terra e considerando todos os aspectos da construção do aeroporto... **[RESPOSTA ÚNICA. LER]**

13.1.1. Até que ponto acha que vai ser beneficiada com o aeroporto

1 Nada beneficiada	2 Pouco beneficiada	3 Em parte beneficiada	4 Bastante beneficiada	5 Muitíssimo beneficiada	6 NS	7 R	8 NR
-----------------------	------------------------	---------------------------	---------------------------	-----------------------------	---------	--------	---------

13.1.2. Até que ponto acha que vai ser prejudicada com o aeroporto

1 Nada prejudicada	2 Pouco prejudicada	3 Em parte prejudicada	4 Bastante prejudicada	5 Muitíssimo prejudicada	6 NS	7 R	8 NR
-----------------------	------------------------	---------------------------	---------------------------	-----------------------------	---------	--------	---------

13.2. Pense agora no conjunto das terras perto da zona do aeroporto... **[RESPOSTA ÚNICA. LER]**

13.2.1. Até que ponto acha que vão ser beneficiadas com o aeroporto

1	2	3	4	5	6	7	8
Nada beneficiadas	Pouco beneficiadas	Em parte beneficiadas	Bastante beneficiadas	Muitíssimo beneficiadas	NS	R	NR

13.2.2. Até que ponto acha que vão ser prejudicadas com o aeroporto

1	2	3	4	5	6	7	8
Nada prejudicadas	Pouco prejudicadas	Em parte prejudicadas	Bastante prejudicadas	Muitíssimo prejudicadas	NS	R	NR

13.3. Pense agora em Portugal como um todo... **[RESPOSTA ÚNICA. LER]**

13.3.1 Até que ponto acha que vai ser beneficiado com o aeroporto

1	2	3	4	5	6	7	8
Nada beneficiado	Pouco beneficiado	Em parte beneficiado	Bastante beneficiado	Muitíssimo beneficiado	NS	R	NR

13.3.2. Até que ponto acha que vai ser prejudicado com o aeroporto

1	2	3	4	5	6	7	8
Nada prejudicado	Pouco prejudicado	Em parte prejudicado	Bastante prejudicado	Muitíssimo prejudicado	NS	R	NR

14. Por favor indique o seu grau de concordância em relação às afirmações seguintes sobre a forma como tem decorrido o processo de decisão sobre o novo aeroporto. **[RESPOSTA ÚNICA.MOSTRAR CARTÃO 6]**

14.1 O processo tem decorrido de forma justa

1	2	3	4	5	6	7	8
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

14.2 O processo de decisão foi todo feito em segredo

1	2	3	4	5	6	7	8
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

14.3. As pessoas que decidem preocupam-se realmente com a posição da população

1	2	3	4	5	6	7	8
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

14.4. Os decisores têm mostrado pouco respeito pela dignidade da população

1	2	3	4	5	6	7	8
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

14.5. As pessoas têm bastantes oportunidades de participar no processo

1	2	3	4	5	6	7	8
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

14.6. A verdade é que já decidiram tudo sem perguntar nada à população

1	2	3	4	5	6	7	8
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

14.7 Em que grau se considera informado/a sobre o futuro aeroporto no CTA? **[RESPOSTA ÚNICA. LER]**

1	2	3	4	5	6	7	8
Nada informado	Pouco informado	Em parte informado	Bastante informado	Muito informado	NS	R	NR

15. Até que ponto TEM CONFIANÇA nas seguintes entidades para obter informação correcta sobre as questões relacionadas com a construção do novo aeroporto? [RESPOSTA ÚNICA.MOSTRAR CARTÃO 7]

	1 Confia nada	2 Confia pouco	3 Confia em parte	4 Confia bastante	5 Confia muitíssimo	6 NS	7 R	8 NR
15.1. Confiança no governo	1	2	3	4	5	6	7	8
15.2. Confiança na oposição	1	2	3	4	5	6	7	8
15.3. Confiança na sua câmara municipal	1	2	3	4	5	6	7	8
15.4. Confiança na sua Junta de Freguesia	1	2	3	4	5	6	7	8
15.5. Confiança na União Europeia	1	2	3	4	5	6	7	8
15.6. Confiança nos técnicos que fazem estudos sobre o aeroporto	1	2	3	4	5	6	7	8
15.7. Confiança nos cientistas e engenheiros	1	2	3	4	5	6	7	8
15.8. Confiança na empresa que está a desenvolver o aeroporto (NAER/ANA)	1	2	3	4	5	6	7	8
15.9. Confiança nos ambientalistas de um modo geral	1	2	3	4	5	6	7	8
15.10. Confiança nas associações ambientais nacionais (como a Quercus ou o Geota)	1	2	3	4	5	6	7	8
15.11. Confiança nas associações ambientais locais	1	2	3	4	5	6	7	8
15.12. Confiança nas associações locais (ex. bombeiros)	1	2	3	4	5	6	7	8
3. Confiança nas forças locais	1	2	3	4	5	6	7	8

16. Vou-lhe dizer algumas frases que se têm dito acerca dos riscos que pode trazer um aeroporto. Gostava que me dissesse se concorda ou se discorda com cada uma das frases: [RESPOSTA ÚNICA.MOSTRAR CARTÃO 8]

16.1 Os riscos que um aeroporto pode trazer assustam-me								
	1 Discordo totalmente	2 Discordo	3 Nem concordo nem discordo	4 Concordo	5 Concordo totalmente	6 NS	7 R	8 NR
16.2. Os riscos que um aeroporto pode trazer afectam-me pessoalmente								
	1 Discordo totalmente	2 Discordo	3 Nem concordo nem discordo	4 Concordo	5 Concordo totalmente	6 NS	7 R	8 NR
16.3. Conheço bem os riscos a que estaremos sujeitos por viver perto de um aeroporto								
	1 Discordo totalmente	2 Discordo	3 Nem concordo nem discordo	4 Concordo	5 Concordo totalmente	6 NS	7 R	8 NR
16.4. Os riscos de haver desastre de avião nesta zona são pouco prováveis								
	1 Discordo totalmente	2 Discordo	3 Nem concordo nem discordo	4 Concordo	5 Concordo totalmente	6 NS	7 R	8 NR
16.5. Os riscos de haver um desastre de avião são controláveis								
	1 Discordo totalmente	2 Discordo	3 Nem concordo nem discordo	4 Concordo	5 Concordo totalmente	6 NS	7 R	8 NR

17. Do que tem falado com as outras pessoas e ouvido nos últimos tempos, tem certamente uma ideia do que as outras pessoas pensam acerca da construção do aeroporto no CTA. Gostaria agora de saber o que acha que pensam as outras pessoas: [RESPOSTA ÚNICA.MOSTRAR CARTÃO 9]

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Discorda totalmente com a construção do aeroporto	Discorda com a construção do aeroporto	Não concorda nem discorda	Concorda com a construção do aeroporto	Concorda totalmente com a construção do aeroporto	NS	R	NR
17.1. A maior parte dos meus amigos	1	2	3	4	5	6	7	8
17.2. A maior parte das pessoas desta terra	1	2	3	4	5	6	7	8
17.3. A maior parte das pessoas desta região	1	2	3	4	5	6	7	8
17.4. A maior parte das pessoas em Portugal	1	2	3	4	5	6	7	8

18. Pense agora nas condições do ambiente. Até que ponto está preocupado com a situação do ambiente...

[RESPOSTA ÚNICA.MOSTRAR CARTÃO 10]

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Nada	Pouco	Em parte	Bastante	Muito	NS	R	NR
18.1. Na terra onde vive	1	2	3	4	5	6	7	8
18.2. Nesta região	1	2	3	4	5	6	7	8
18.3. Em Portugal	1	2	3	4	5	6	7	8

19. Indique o seu grau de concordância em relação às afirmações seguintes: [RESPOSTA ÚNICA.MOSTRAR CARTÃO 11]

19.1. É difícil para uma pessoa como eu fazer muito pelo ambiente

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

19.2. Há coisas mais importantes para fazer na vida do que proteger o ambiente

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

19.3. Só vale a pena esforçar-me por proteger o ambiente se os outros fizerem o mesmo

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

19.4. As preocupações com as ameaças ambientais são, muitas vezes, exageradas

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

20. Indique o seu grau de concordância em relação às afirmações seguintes: [RESPOSTA ÚNICA.MOSTRAR CARTÃO 11]

20.1. Devemos usar todos os meios necessários para subir na vida

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

20.2. Ganhar é mais importante do que a forma como o jogo foi jogado

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR

20.3. As vezes é necessária a violência para pôr outros grupos de pessoas no seu lugar									
1	2	3	4	5	6	7	8		
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR		
20.4. Este país seria melhor se os grupos inferiores ficassem no seu devido lugar									
1	2	3	4	5	6	7	8		
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR		
20.5. Devemos promover a igualdade social entre os grupos									
1	2	3	4	5	6	7	8		
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR		
20.6. Teríamos menos problemas em Portugal se tratássemos todas as pessoas de forma igual									
1	2	3	4	5	6	7	8		
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR		
20.7. Para progredir na vida, às vezes é necessário pisar os outros grupos									
1	2	3	4	5	6	7	8		
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR		
20.8. Devemos fazer o que for possível para igualar as condições dos distintos grupos sociais									
1	2	3	4	5	6	7	8		
Discordo totalmente	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	NS	R	NR		
21. Agora gostaríamos de conhecer algumas das actividades dos seus tempos livres. Com que frequência costuma realizar as seguintes actividades na sua zona de residência: [RESPOSTA ÚNICA.MOSTRAR CARTÃO 12]									
		1	2	3	4	5	6	7	8
		Nunca	Algumas vezes por ano	Uma vez por mês	Todas as semanas	Todos os dias	NS	R	NR
21.1. Fazer passeios ao ar livre ou observar a natureza		1	2	3	4	5	6	7	8
21.2. Fazer picnics ou churrascos		1	2	3	4	5	6	7	8
21.3. Tratar do jardim, da horta ou do quintal		1	2	3	4	5	6	7	8
21.4. Conversar com vizinhos ou amigos na rua		1	2	3	4	5	6	7	8
21.5. Estar em esplanadas de café ao ar livre		1	2	3	4	5	6	7	8
21.6. Passear em jardins		1	2	3	4	5	6	7	8
21.7. Levar crianças a parques infantis ou jardins		1	2	3	4	5	6	7	8
21.8. Jogar golfe		1	2	3	4	5	6	7	8
22. Distância percebida do aeroporto: [RESPOSTA ÚNICA. LER]									
22.1. Considera que vive perto do local onde vão construir o aeroporto?									
1	2	3	4	5	6	7	8		
Muito perto	Perto	Nem perto nem longe	Longe	Muito longe	NS	R	NR		
22.2. A que distância acha que fica a sua casa do local onde se pensa construir o aeroporto? [RESPOSTA ÚNICA. ESPONTÂNEA]									
_____ km e _____ m					6	7	8		
					NS	R	NR		

23. As próximas questões referem-se ao seu estado de saúde: [RESPOSTA ÚNICA. LER]

23.1. Como avalia globalmente a sua saúde?

1	2	3	4	5	6	7	8
Péssima	Má	Média	Boa	Excelente	NS	R	NR

24. No último mês, em que grau sentiu os seguintes sintomas: [RESPOSTA ÚNICA. MOSTRAR CARTÃO 13]

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Nunca	Quase nunca	Às vezes	Com alguma frequência	Muito frequente	NS	R	NR
24.1. Dor de garganta	1	2	3	4	5	6	7	8
24.2. Falta de ar	1	2	3	4	5	6	7	8
24.3. Dores de cabeça	1	2	3	4	5	6	7	8
24.4. Tosse ou catarro	1	2	3	4	5	6	7	8
24.5. Constipação	1	2	3	4	5	6	7	8
24.6. Tonturas e desmaios	1	2	3	4	5	6	7	8
24.7. Perda de apetite	1	2	3	4	5	6	7	8
24.8. Nervos, depressão e irritabilidade	1	2	3	4	5	6	7	8
24.9. Dores no peito	1	2	3	4	5	6	7	8
24.10. Problemas de ouvidos	1	2	3	4	5	6	7	8
24.11. Congestionamento dos olhos ou outro problema de olhos	1	2	3	4	5	6	7	8
24.12. Dores nas costas	1	2	3	4	5	6	7	8
24.13. Dores nas articulações ou nos músculos	1	2	3	4	5	6	7	8
24.14. Palpitações ou batimento violento do coração	1	2	3	4	5	6	7	8
24.15. Feridas ou úlceras no estômago	1	2	3	4	5	6	7	8
24.16. Ardor, comichão ou outros problemas de pele	1	2	3	4	5	6	7	8
24.17. Insónias	1	2	3	4	5	6	7	8
24.18. Cansaço constante	1	2	3	4	5	6	7	8
24.19. Alergias	1	2	3	4	5	6	7	8
24.20. Infecções	1	2	3	4	5	6	7	8
24.21. Dificuldades de concentração	1	2	3	4	5	6	7	8
24.22. Problemas cardíacos	1	2	3	4	5	6	7	8
24.23. Dores no pescoço ou nos ombros	1	2	3	4	5	6	7	8

25. Estas questões também se referem ao seu estado de saúde nos últimos tempos. Por favor, indique aquela resposta que parece adequar-se mais à sua situação. Lembre-se que só pretendemos saber acerca de queixas recentes, não das que pode ter tido no passado. Recentemente: [RESPOSTA ÚNICA. LER]

25.1. Tem conseguido concentrar-se naquilo que está a fazer?

Melhor do que o habitual 1
Como habitualmente 2
Menos do que o habitual 3
Muito menos do que o habitual 4

25.2. Tem dormido menos por se sentir preocupado?

Não 1
Não menos do que o habitual 2
Menos do que o habitual 3
Muito menos do que o habitual 4

25.3. Tem sentido que desempenha um papel útil?

Mais útil do que o habitual 1
Como habitualmente 2
Menos útil do que o habitual 3
Muito menos útil do que o habitual 4

25.4. Tem-se sentido capaz de tomar decisões?

Mais do que o habitual 1
Como habitualmente 2
Menos do que o habitual 3
Muito menos do que o habitual 4

25.5. Tem-se sentido constantemente sob tensão?

Não 1
Não mais do que o habitual 2
Mais do que o habitual 3
Muito mais do que o habitual 4

25.6. Tem sentido que não consegue ultrapassar as suas dificuldades?

Não 1
Não mais do que o habitual 2
Mais do que o habitual 3
Muito mais do que o habitual 4

25.7. Tem-se sentido capaz de gostar das suas actividades do dia-a-dia?

Mais do que o habitual 1
Como habitualmente 2
Menos do que o habitual 3
Muito menos do que o habitual 4

25.8. Tem-se sentido capaz de encarar os seus problemas?

Mais do que o habitual 1
Como habitualmente 2
Menos do que o habitual 3
Muito menos o habitual 4

25.9. Tem-se sentido infeliz e deprimido?

Não 1
Não mais do que o habitual 2
Mais do que o habitual 3
Muito mais do que o habitual 4

25.10. Tem perdido confiança em si próprio?

Não 1
Não mais do que o habitual 2
Mais do que o habitual 3
Muito mais do que o habitual 4

25.11. Tem-se sentido uma pessoa sem valor?

Não 1
Não mais do que o habitual 2
Mais do que o habitual 3
Muito mais do que o habitual 4

25.12. Considerando todos os aspectos da sua vida, tem-se sentido razoavelmente feliz?

Mais do que o habitual 1
Como habitualmente 2
Menos do que o habitual 3
Muito menos do que o habitual 4

26.1. Considerando todos os aspectos da sua vida qual o grau de felicidade que sente? Responda, por favor, utilizando uma escala de 0 a 10. **[RESPOSTA ÚNICA. LER]**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Extrema mente infeliz									Extrema mente feliz	NS	R	NR

26.2. Tudo somado qual é o seu grau de satisfação com a vida em geral? Está... **[RESPOSTA ÚNICA. LER]**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Extrema mente insatisfeit o									Extrema mente satisfeito	NS	R	NR

II. Dados de Classificação

27. Identificação da zona. **[REGISTAR]**

Esta secção deve ser preenchida directamente pelo entrevistador

Localidades em função dos critérios da amostra	1
...	2
...	3
NS	6
R	7
NR	8

28. Sexo: **[REGISTAR]**

Masculino	1
Feminino	2
NS	6
R	7
NR	8

29. Por favor, diga-nos a sua: **[RESPOSTA ÚNICA. ESPONTÂNEA]**

29.1. Idade	_____anos	666	777	888
		NS	R	NR

30. Tempo de residência na localidade: **[RESPOSTA ÚNICA. ESPONTÂNEA]**

Inserir tempo de residência em anos	_____anos	666	777	888
		NS	R	NR

31. Tipo de residência: **[RESPOSTA ÚNICA. LER]**

Residência principal	1
Segunda residência	2

32. Tipo de residência (presença ou ausência de espaço exterior): **[REGISTAR]**

Casa sem jardim ou espaço exterior	1
Casa com jardim ou espaço exterior	2

33. Situação conjugal: [RESPOSTA ÚNICA. LER]

Casado	1
União de facto	2
Solteiro	3
Divorciado	4
Viúvo	5
NS	6
R	7
NR	8

34. Escolaridade: [RESPOSTA ÚNICA. LER]

Sem instrução	1
Primária incompleta	2
Primária completa	3
6º (2º ano antigo)	4
9º (5º ano antigo)	5
12º (7º ano antigo)	6
Universitária/Politécnica	7
NS	66
R	77
NR	88

35. Ocupação: [REGISTAR]**35.1. Escrever detalhadamente**

NS	6
R	7
NR	8

35.2. Escolher opção:

Dono de empresa	1
Quadro Superior	2
Profissão Liberal	3
Quadro Médio	4
Empregado de Escritório	5
Empregado de Comércio	6
Agricultor	7
Operário Especializado	8
Trabalhador manual ou de serviços pessoais	9
Reformado	10
<i>Classificar em função da ocupação anterior</i>	
Desempregado	11
<i>Classificar em função da ocupação anterior</i>	
Doméstica	12
Estudante	13
NS	66
R	77
NR	88

36. O Sr./a Sr.^a é a pessoa que mais contribui para o rendimento do lar? [RESPOSTA ÚNICA. ESPONTÂNEA]

Sim	1	Passar para a questão 33
Não	2	
NS	6	
R	7	
NR	8	

37. Ocupação da pessoa que mais contribui para o rendimento do agregado familiar: [REGISTAR]**37.1. Escrever detalhadamente**

NS	6
R	7
NR	8

37.2. Escolher opção

Dono de empresa	1
Quadro Superior	2
Profissão Liberal	3
Quadro Médio	4
Empregado de Escritório	5
Empregado de Comércio	6
Agricultor	7
Operário Especializado	8
Trabalhador manual ou de serviços pessoais	9
Reformado	10
<i>Classificar em função da ocupação anterior</i>	
Desempregado	11
<i>Classificar em função da ocupação anterior</i>	
Doméstica	12
Estudante	13
NS	66
R	77
NR	88

38. Escolaridade da pessoa que mais contribui para o rendimento do agregado familiar: [RESPOSTA ÚNICA. LER]

Sem instrução	1
Primária incompleta	2
Primária completa	3
6º (2º ano antigo)	4
9º (5º ano antigo)	5
12º (7º ano antigo)	6
Universitária/Politécnica	7
NS	66
R	77
NR	88

39. O seu trabalho está relacionado com a construção civil? [RESPOSTA ÚNICA. ESPONTÂNEA]

Sim	1
Não	0
NS	6
R	7
NR	8

40. O seu trabalho está relacionado com os transportes? [RESPOSTA ÚNICA. ESPONTÂNEA]

Sim 1

Não 0

NS 6

R 7

NR 8

41. O seu trabalho está relacionado com o comércio? [RESPOSTA ÚNICA. ESPONTÂNEA]

Sim 1

Não 0

NS 6

R 7

NR 8

42. O seu trabalho está relacionado com actividades aeroportuárias? [RESPOSTA ÚNICA. ESPONTÂNEA]

Sim 1

Não 0

NS 6

R 7

NR 8

43. Possui casas ou terrenos nesta região? [RESPOSTA ÚNICA. ESPONTÂNEA]

Sim 1

Não 0

NS 6

R 7

NR 8

44. Já alguma vez viajou de avião? [RESPOSTA ÚNICA. ESPONTÂNEA]

Sim 1 SEGUE PARA 40.

Não 0 ----- TERMINA

NS 6

R 7

NR 8

45. Quantas vezes andou de avião no último ano? [RESPOSTA ÚNICA. ESPONTÂNEA]

Inserir o número de viagens _____ viagens

666	777	888
NS	R	NR

Legenda:

(1) NS – Não Sabe; R – Recusa; NR – Não Responde.

OBRIGADO PELA SUA COLABORAÇÃO

"Realizado de acordo com as normas do Código Deontológico ESOMAR e instruções do briefing"

(Assinatura do entrevistador)